



**PRÉFET  
DU CHER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction départementale  
des Territoires**

# Portraits du Cher

## Transports et déplacements

## 1. Les infrastructures de transport<sup>1</sup>

Le département du Cher, situé au centre du territoire national métropolitain, constitue une zone de transit entre le Bassin Parisien et le Massif Central et de lieu de passage entre le Val de Loire et la Bourgogne.

Les axes routiers et ferroviaires principaux desservent le département selon un axe est-ouest. Paris et les grands pôles régionaux – Orléans, Tours et Clermont-Ferrand – sont à trois heures maximum de Bourges en voiture et deux heures en train.

	<b>Cher</b>	<b>Centre-Val de Loire</b>	<b>France métropolitaine</b>
Autoroutes	124 km	980 km	11 677 km
Routes nationales	81 km	342 km	9 551 km
Routes départementales	4 604 km	27 707 km	378 693 km
Longueur du réseau ferré en km	230 km dont 125 km électrifiés	1 993 km dont 1 046 km électrifiés	27 483 km dont 16 067 km électrifiés

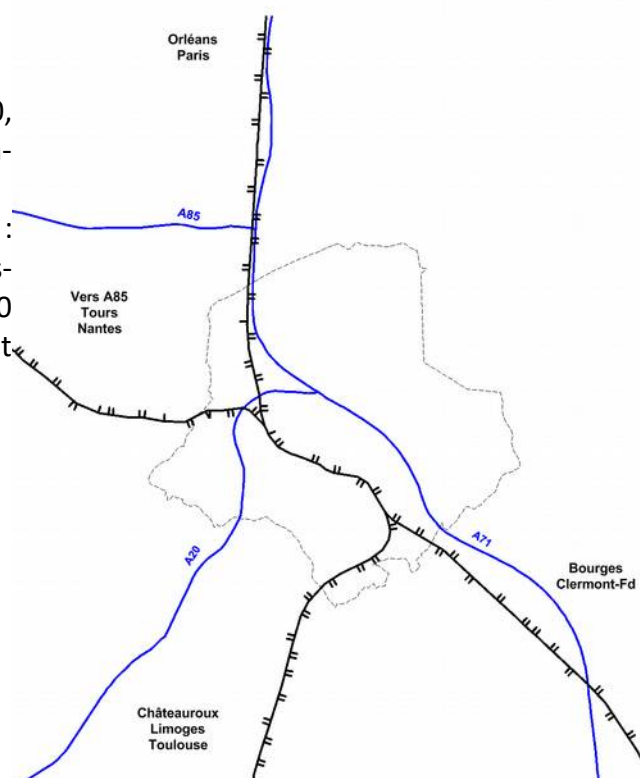
Source : SDES, au 31/12/2019

### Zoom sur Vierzon :

Vierzon se situe :

- au carrefour de deux autoroutes : l'A71 et l'A20, mais aussi de l'A85 au nord de Vierzon (Vierzon-Tours) ;
- au carrefour de deux grandes lignes ferroviaires : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Nantes-Tours-Lyon-Turin. Bordeaux est situé à 5 heures et 20 minutes, Nantes à 2 heures, Toulouse à 6 heures et Lyon à 3 heures et 30 minutes de Vierzon.

La ville est l'une des quatre étoiles ferroviaires de la région, avec Tours, Orléans et Chartres. Elle possède deux gares : Vierzon ville et Vierzon Forges. Située sur un axe orienté fret, elle possède une zone industrielle dite « embranchée »<sup>2</sup>. La zone industrielle de Vierzon-Forges est donc raccordée au réseau ferré national et plusieurs entreprises peuvent bénéficier d'une desserte de fret.

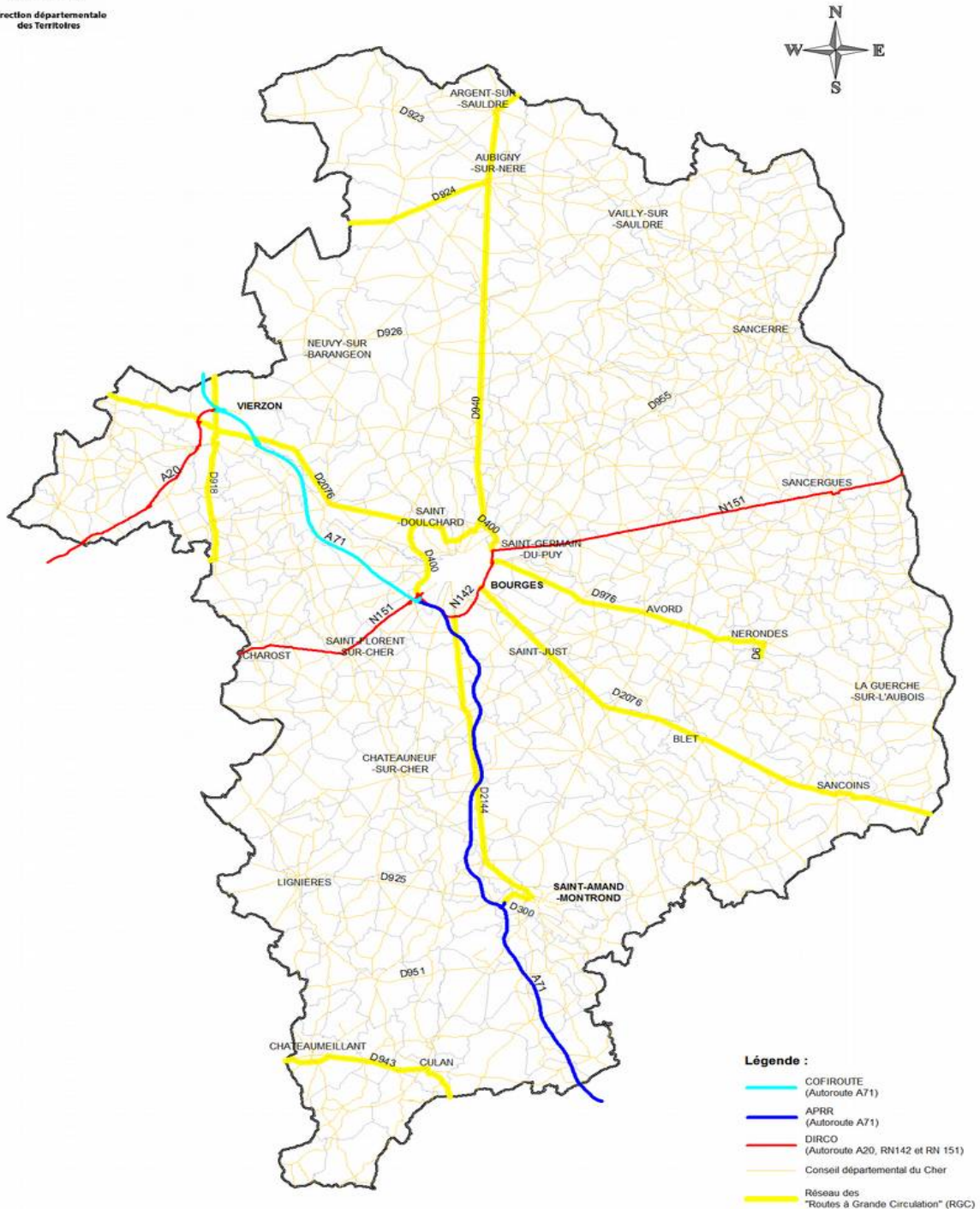


1 Source : SDES, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/memento-de-statistiques-des-transports-2019>

2 Les installations terminales embranchées (ITE) sont des voies embranchées sur le réseau ferré national desservant une entreprise ou un complexe économique (RFF).

## Les gestionnaires routiers

SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES



DDT du Cher - MESR - BSR - Juillet 2017 - ©IGN : BDcarto®

L'A71 (Orléans – Vierzon – Bourges – Montluçon – Clermont-Ferrand) traverse la partie sud du Cher et permet de rejoindre l'A75 (Clermont-Ferrand à Béziers). Elle croise l'A20 à hauteur de Vierzon, qui permet de rejoindre Toulouse (via Châteauroux, Limoges, Montauban) et l'A85 au nord de Vierzon dans le Loir-et-Cher, en direction de Tours puis Angers.

La RN 151 traverse le département d'est en ouest, de Chârost à la Charité-sur-Loire en passant par Sancergues. Elle rejoint la Nièvre et permet d'accéder à l'A77 (du sud de la Seine-et-Marne à Nevers) qui permet de relier l'est parisien.

Un maillage en étoile de routes départementales autour de Bourges, complète ce réseau dont :

- la RD 2076 : Vierzon – Bourges – Sancoins ;
- la RD 2144 : Bourges – Saint-Amand-Montrond ;
- la RD 940 : de Lignières en direction de Bourges, et de Bourges en direction d'Argent-sur-Sauldre ;
- la RD 944 : Bourges – Salbris, permet de relier Orléans via la RN 20 ;
- la RD 976 de Bourges à La-Guerche-sur-l'Aubois, permet de rejoindre Nevers ;
- la RD 955 : Bourges – Sancerre – Cosne-sur-Loire, permet elle aussi de rejoindre l'A77.

Bourges est en partie ceinturée par une rocade formée par la RN 142 (entre les deux parties de la RN 151) et de deux tronçons de la RD400 :

- l'un sur le secteur ouest entre la RN151 et la RD2076 en direction de Vierzon ;
- l'autre sur le secteur nord-est entre la RN 151 et la RD940 (tronçon mis en service en juin 2015).

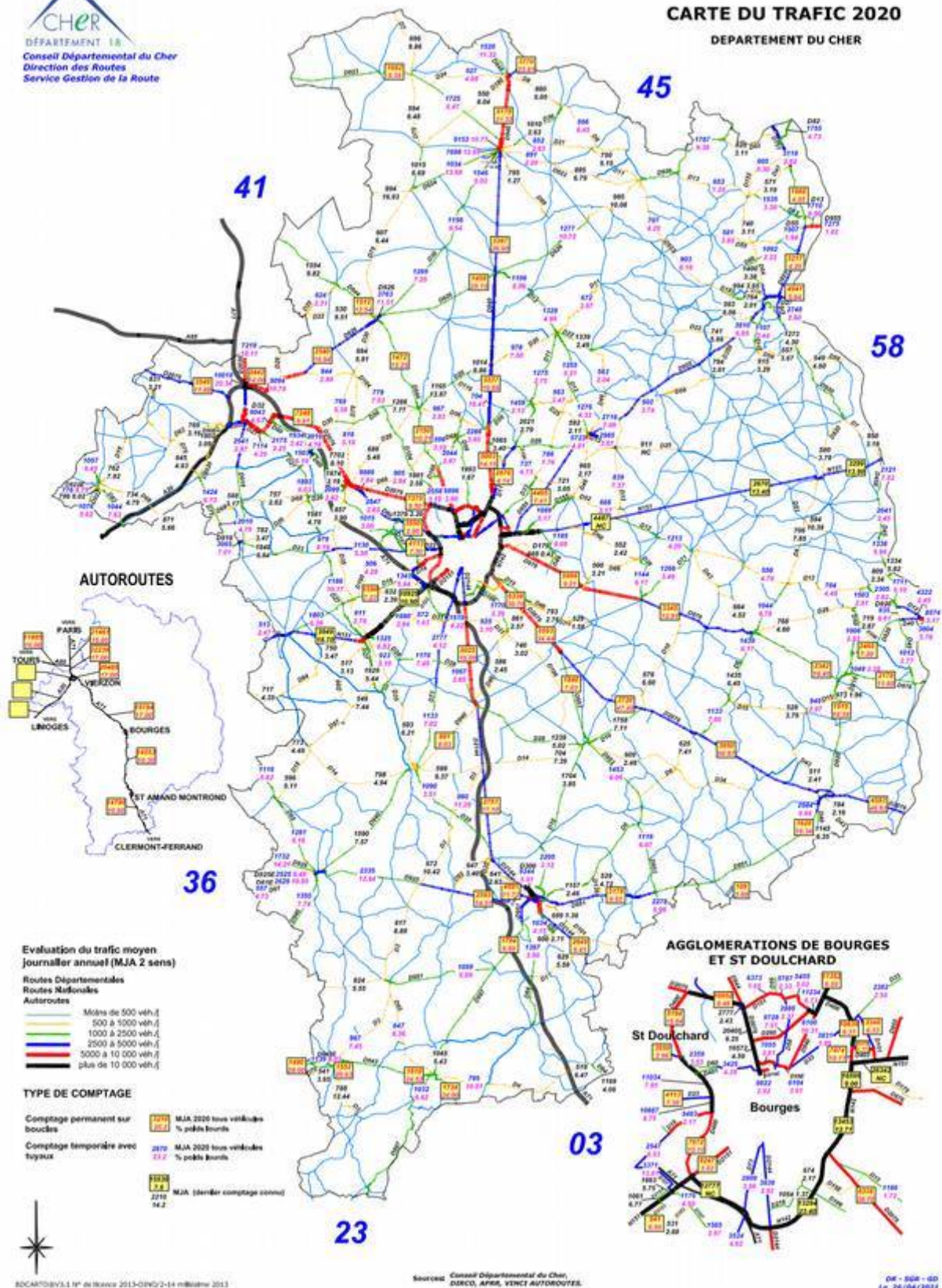
La rocade devrait être complétée par le tronçon Nord-Ouest dont le chantier a démarré en novembre 2016. Il reliera la RD2076 et la rocade Nord-Est de Bourges à son intersection avec la RD940.

### [Le trafic routier<sup>3</sup>](#)

Dans le département du Cher, des comptages routiers sont régulièrement effectués. Un total de 56 stations de comptages permanentes sont implantées au niveau des principaux axes routiers et des comptages temporaires sont opérés sur les autres routes départementales.

L'ensemble des comptages sont répertoriés dans la carte du trafic du département :

3 Pour retrouver tous les travaux en cours pouvant gêner la circulation dans le département du Cher : [www.inforoute18.fr](http://www.inforoute18.fr) et <https://www.departement18.fr/Routes-56>



BDCARTO18V3.11 N° de Boites 2013-GENV2-14 miblanche 2013

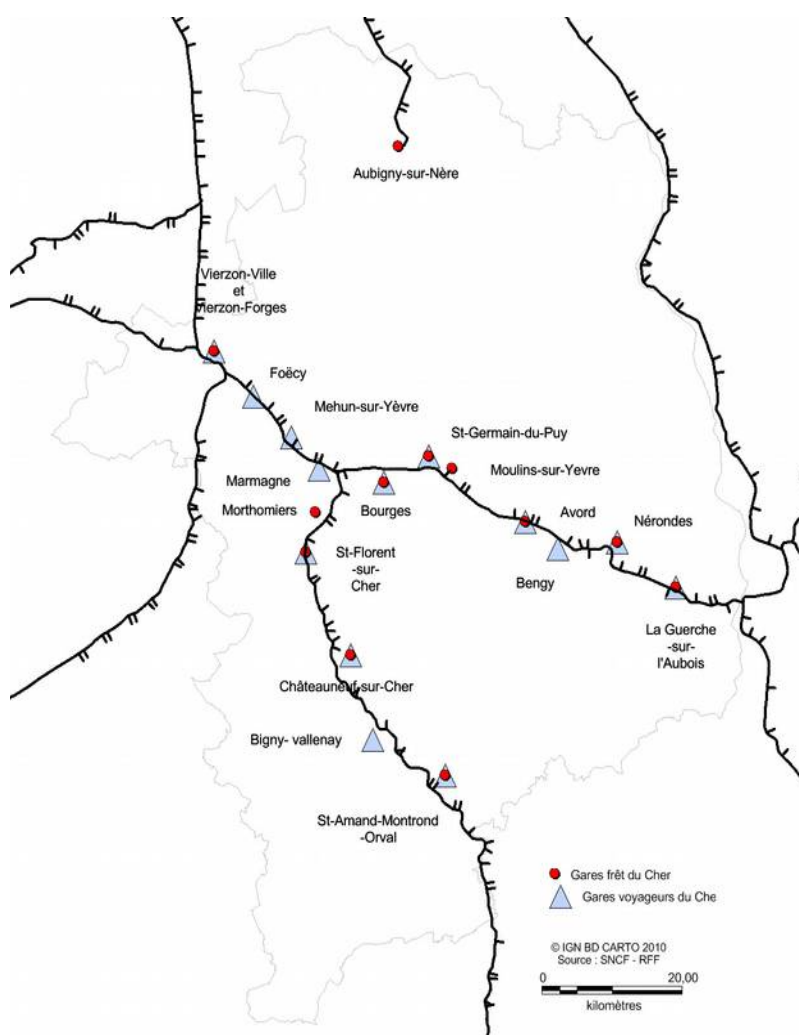
Source: Conseil Départemental du Cher, DERCO, APRES, VINCI AUTOROUTES.

DR - 808 - 03  
 Le 24/04/2021

Source : <https://www.inforoute18.fr/>

## Le réseau ferroviaire

Le Cher dispose de deux gares principales : Bourges et Vierzon. Le territoire est relié aux métropoles régionales par un réseau de voies ferrées nord-sud et est-ouest.



- L'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse dessert la gare de Vierzon.
- L'axe ferroviaire Paris-Vierzon-Bourges-Nevers, en direction de Lyon ou de Clermont-Ferrand.
- Vers le sud, l'axe ferroviaire en direction de Montluçon, non électrifié, passe à une voie unique à partir de Saint-Florent-sur-Cher.
- En direction de Tours, la ligne passant par Bourges et Vierzon, permet de rejoindre Nantes.
- À l'est, les habitants du département peuvent rejoindre les gares desservant l'axe ferroviaire Paris-Gien-Nevers : Cosne-sur-Loire et La-Charité-sur-Loire.

Concernant l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, un service d'accompagnement est disponible en gare pour les personnes à mobilité réduite :

- une « prise en charge inopinée », disponible dans l'ensemble des gares sous réserve de présence du personnel ;
- « Accès Plus », service de réservation gratuit qui permet la prise en charge de la personne à mobilité réduite depuis sa gare de départ jusqu'à sa gare d'arrivée<sup>4</sup>, disponible uniquement pour les gares de Bourges, Châteauneuf-sur-Cher et Vierzon.

Dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité, certaines gares doivent répondre à des normes d'accessibilité à travers la mise en place d'équipements spécifiques<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Source : Schéma directeur régional d'accessibilité (SD'AP) – Juin 2016

<sup>5</sup> Équipements spécifiques : portes automatiques, plans inclinés, vitrophanie, bandes d'éveil à la vigilance, bandes de guidage, quais rehaussés, escaliers, guichet d'accueil et de vente, balises sonores, signalétique et éclairage renforcés, mains courantes, informations braille et en relief,

Dans le département du Cher, seules les gares de Vierzon et Bourges sont concernées par ce schéma et doivent faire l'objet d'un aménagement d'ici 2025<sup>6</sup>.

### *Le réseau aéroportuaire<sup>7</sup>*

L'aéroport de Bourges ne propose pas de lignes régulières de passagers, mais il est ouvert à la circulation aérienne publique et au trafic international pour les activités suivantes :

- transports publics (à la demande) ;
- aviation générale (affaires, travail aérien) ;
- aviation légère (aéro-club, tourisme) ;
- activités locales (aéro-modélisme, voltige, parachutisme).

De plus, l'aérodrome est régulièrement utilisé par les services hospitaliers de la région pour les évacuations sanitaires et les transports liés aux dons d'organes.

Depuis le 01 janvier 2017, Bourges Plus a confié la gestion de la plate-forme, aujourd'hui dédiée à l'aviation d'affaires, par le biais d'une délégation de service public, au groupe EDEIS à travers la Société Bourges Aéroport pour une durée de 5 ans.

En 2020<sup>8</sup>, on dénombre 42 mouvements d'aéronefs commerciaux (-35,4 % par rapport à 2019, dû à la crise sanitaire) et 8 433 mouvements d'aéronefs non commerciaux (-28,8 % par rapport à 2019, dû à la crise sanitaire) pour l'aéroport de Bourges, dont 7 802 locaux et 631 voyages

A titre de comparaison, l'aéroport de Châteauroux a compté 415 mouvements d'aéronefs commerciaux (+20,3 % par rapport à 2019, l'aéroport a servi de parking de stockage pendant la crise sanitaire) et 10 059 mouvements d'aéronefs non commerciaux (-31,3 % par rapport à 2019) dont 5 568 locaux et 4 491 voyages.

### *Le réseau fluvial*

Seul le canal latéral à la Loire est encore navigable notamment pour la navigation de plaisance, mais également pour le transport de matériaux dans le cadre des activités de carrière au départ de Cours-les-Barres. Dans le Cher, il s'étend de Cuffy à Belleville-sur-Loire.

La navigation sur le canal de Berry n'existe plus. Ce canal a été utilisé jusqu'en 1945 puis déclassé en 1955. Ce sont les communes riveraines qui sont devenues propriétaires.

Depuis les années 1990, un tronçon de douze kilomètres entre Selles-sur-Cher (41) et Noyers-sur-Cher (41) avec cinq écluses a été ré-ouvert pour le tourisme, ainsi qu'un tronçon de trois kilomètres à Vierzon avec deux écluses.

Une promenade sur le canal de Berry est également possible à Thiénois, sur un tronçon de deux kilomètres avec une écluse et à Vallon-en-Sully (Allier).

L'association Arcabe qui milite pour la réouverture du canal s'inscrit dans une volonté de mise en valeur patrimoniale de ce dernier du fait de son fort potentiel touristique.

boucles magnétiques, ascenseur, passerelles et souterrains dotés d'ascenseurs, écrans plats d'affichage, plateforme élévatrice et rampes mobiles

6 Rapport d'accessibilité 2017-SNCF

7 <https://www.bourges.aeroport.fr/la-plateforme>

8 <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/bourges>

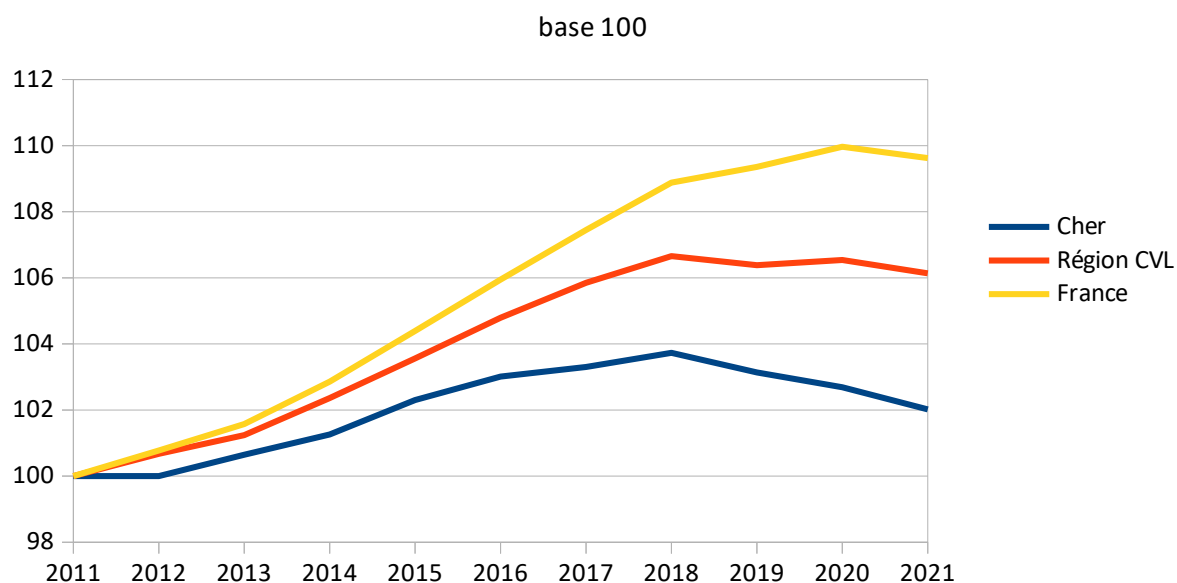
## 2. Le parc de véhicules et l'équipement des ménages

### Le parc de véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2021<sup>9</sup>

	<b>Cher</b>	<b>Centre-Val de Loire</b>	<b>France</b>
Nombre de voitures particulières (VP)	193 840	1 594 189	38 346 266
Nombre de véhicules utilitaires (VU)	33 664	270 074	5 904 396
Nombre de poids lourds (PL)	2 517	23 036	600 283
Nombre d'autocars et d'autobus	234	2 866	93 506

Source : SDES 2021

### Evolution du parc de véhicules particuliers entre le 1er janvier 2011 et le premier janvier 2021

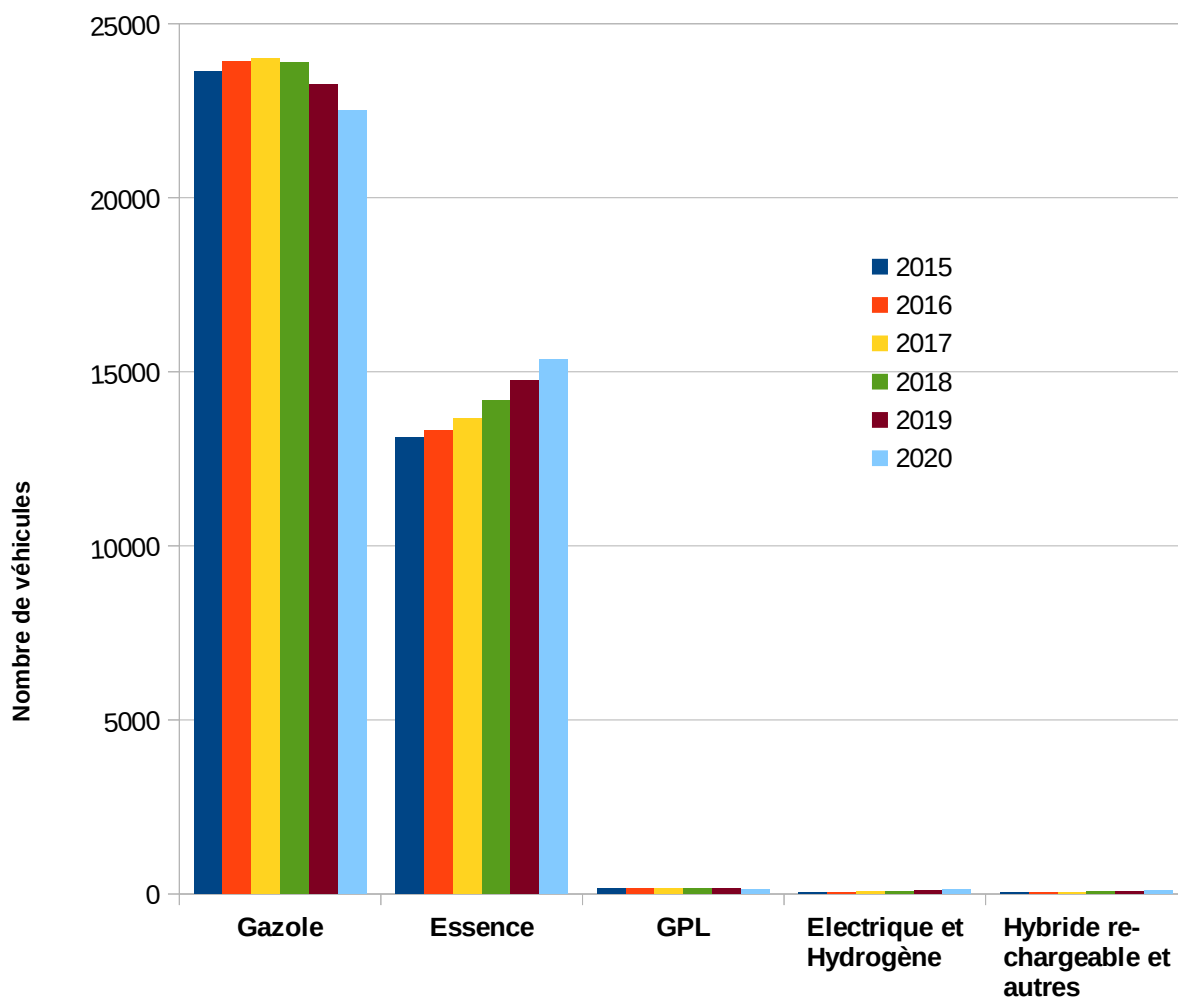


Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le département du Cher possède un parc de voitures particulières légèrement plus élevé qu'en 2011. Depuis 2019 il n'a cessé de diminuer, alors que la région voit son parc se stabiliser.

9 Source : SDES, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021?rubrique=58&dossier=1347>



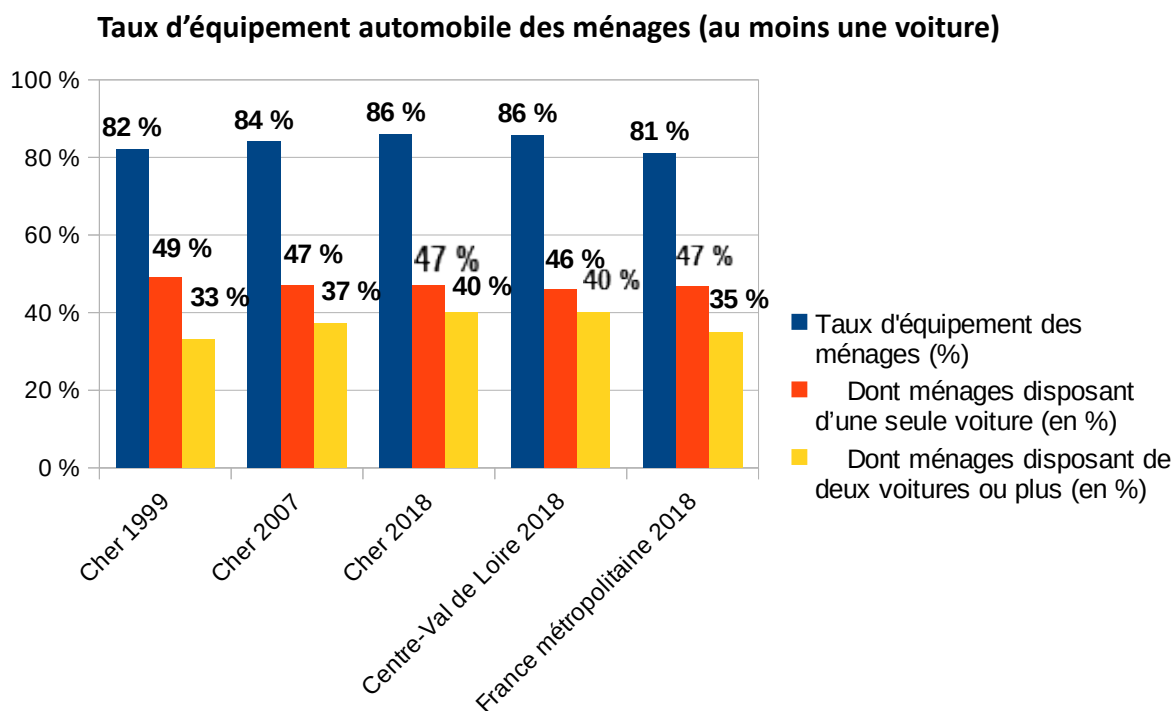
## Le parc de voitures particulières selon motorisation entre 2015 et 2020 dans le Cher



Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france?rubrique=58&dossier=1347>

Depuis 2018, on observe une augmentation du nombre de véhicules roulant à l'électrique et à l'hybride rechargeable, bien que leur part reste faible dans l'ensemble des véhicules particuliers. Parallèlement, le parc de véhicules gazole diminue (notamment en raison de la modification de la taxation sur les carburants).

## L'équipement des ménages en voitures particulières



Source : [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD\\_001\\_tab1\\_departements](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD_001_tab1_departements)

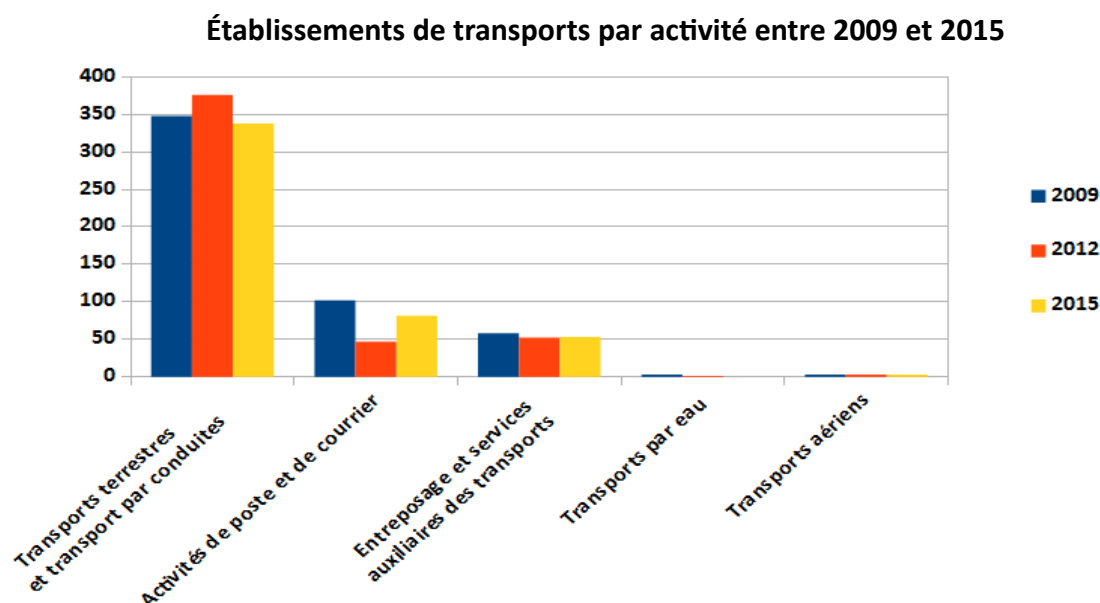
On note une progression de l'équipement des ménages en voitures particulières qui passe de 82 % à 86 % entre 1999 et 2018 dans le département du Cher. Le taux d'équipement automobile des ménages dans le Cher est supérieur au taux en France métropolitaine (81 %). Ceci peut s'expliquer par le fait que le Cher est un département rural avec un maillage plus distendu des transports en commun, ce qui implique un recours à la voiture plus important.

La progression observée est liée à l'augmentation du nombre de ménages utilisant deux véhicules ou plus. Près de 40 % des ménages du Cher possèdent au moins deux véhicules en 2018.

### 3. L'économie des transports

#### Les établissements<sup>10</sup>

Au 31 décembre 2015, le Cher compte 475 établissements de transport et entreposage, soit 7,5 % de moins qu'en 2009. La grande majorité des établissements appartient au sous-secteur des transports terrestres et par conduites (type oléoducs). Le transport par eau et aériens comptent très peu d'entreprises dans le département.



Source : INSEE, CLAP, champs établissements actifs au 31/12 de chaque année

#### Les effectifs<sup>11</sup>

Au 31 décembre 2015, les établissements de transports comptent 4817 salariés dans le département, soit 9,8 % des effectifs de la région Centre-Val de Loire. Ils sont majoritairement répartis dans les établissements de transports terrestres et par conduites (55,7 %). Le reste des effectifs est partagé entre les établissements d'activités de poste et de courrier (21,7 %) et les établissements d'entreposage et services auxiliaires des transports (22,4 %).

<sup>10</sup> Source : INSEE, CLAP, champs établissements actifs au 31/12 de chaque année

<sup>11</sup> Source : INSEE, CLAP, Postes salariés dans les établissements du secteur des transports et de l'entreposage au 31 décembre 2015

## 4. Les déplacements de voyageurs

### Les mobilités professionnelles

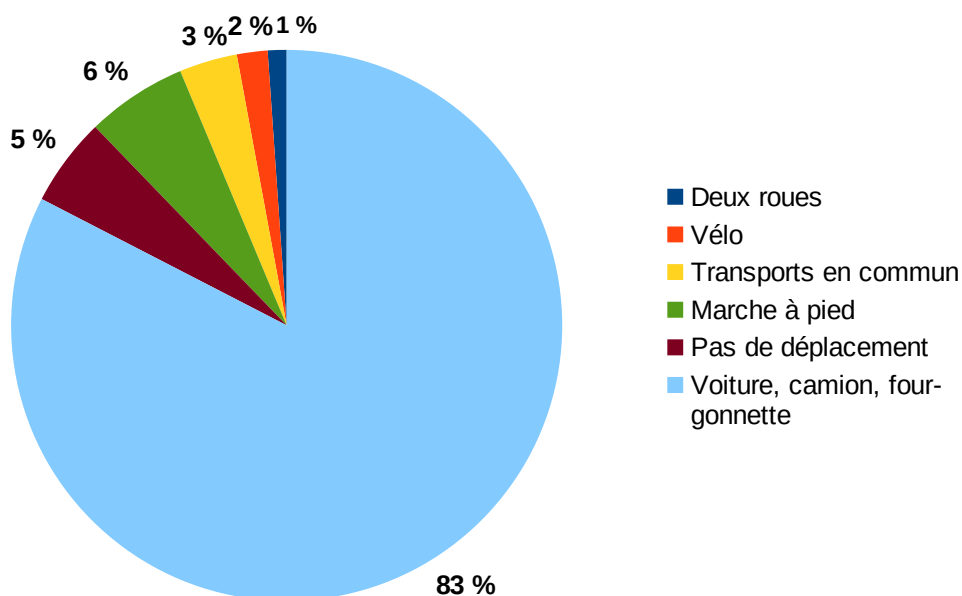
Moyens de transports utilisés pour se rendre au travail	Cher	Centre-Val de Loire	France métropolitaine
Pas de déplacement	5 %	5 %	4 %
Marche	6 %	5 %	6 %
Deux-roues motorisés	1 %	1 %	2 %
Vélo	2 %	2 %	2 %
Voiture, camion, fourgonnette	83 %	79 %	70 %
Transports en commun	3 %	8 %	15 %

Source : INSEE, RP2018

Dans le département, parmi les personnes de 15 ans ou plus ayant un emploi, 45 588 habitants travaillent dans leur commune de résidence, et 70 326 hors de leur commune de résidence. Dans les deux cas, les travailleurs privilégient la voiture pour aller travailler (83 %), ce qui est peu surprenant dans un département rural.

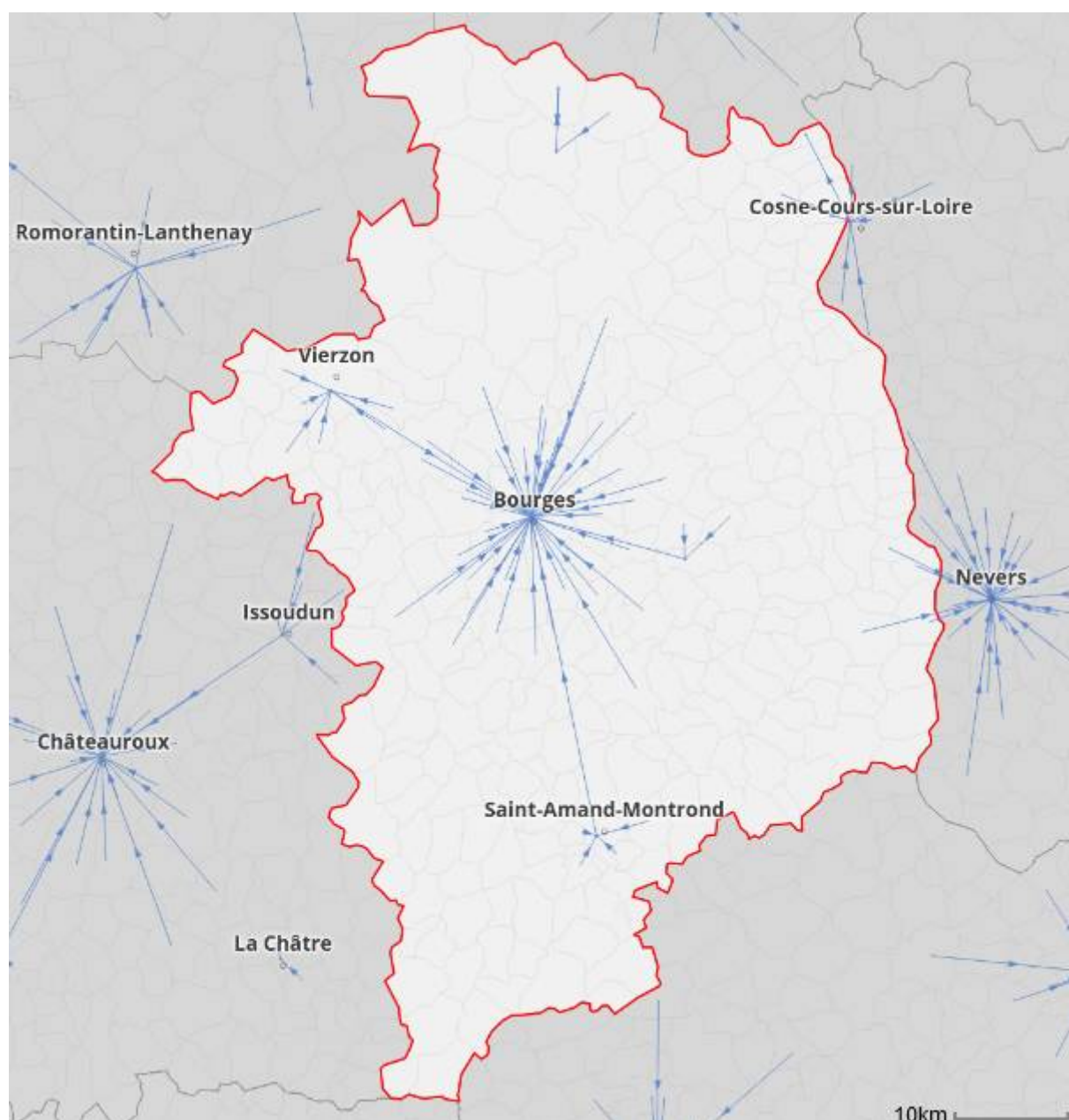
Par ailleurs, la marche est le deuxième moyen utilisé pour se rendre au travail, ce qui n'est pas le cas aux niveaux régional et national où les transports en commun sont privilégiés. Ces derniers sont peu sollicités dans le département avec 3 % des travailleurs qui l'utilisent contre 8 % en région et 15 % en France métropolitaine.

#### Moyens de transport de la population active de plus de 15 ans pour les déplacements domicile-travail dans le département du Cher en 2018



Source : INSEE, RP2018

## Déplacements domicile-travail de la population de plus de 15 ans en 2018 (Flux principaux uniquement)



Source : Insee, Recensement de la population 2018, exploitation complémentaire.

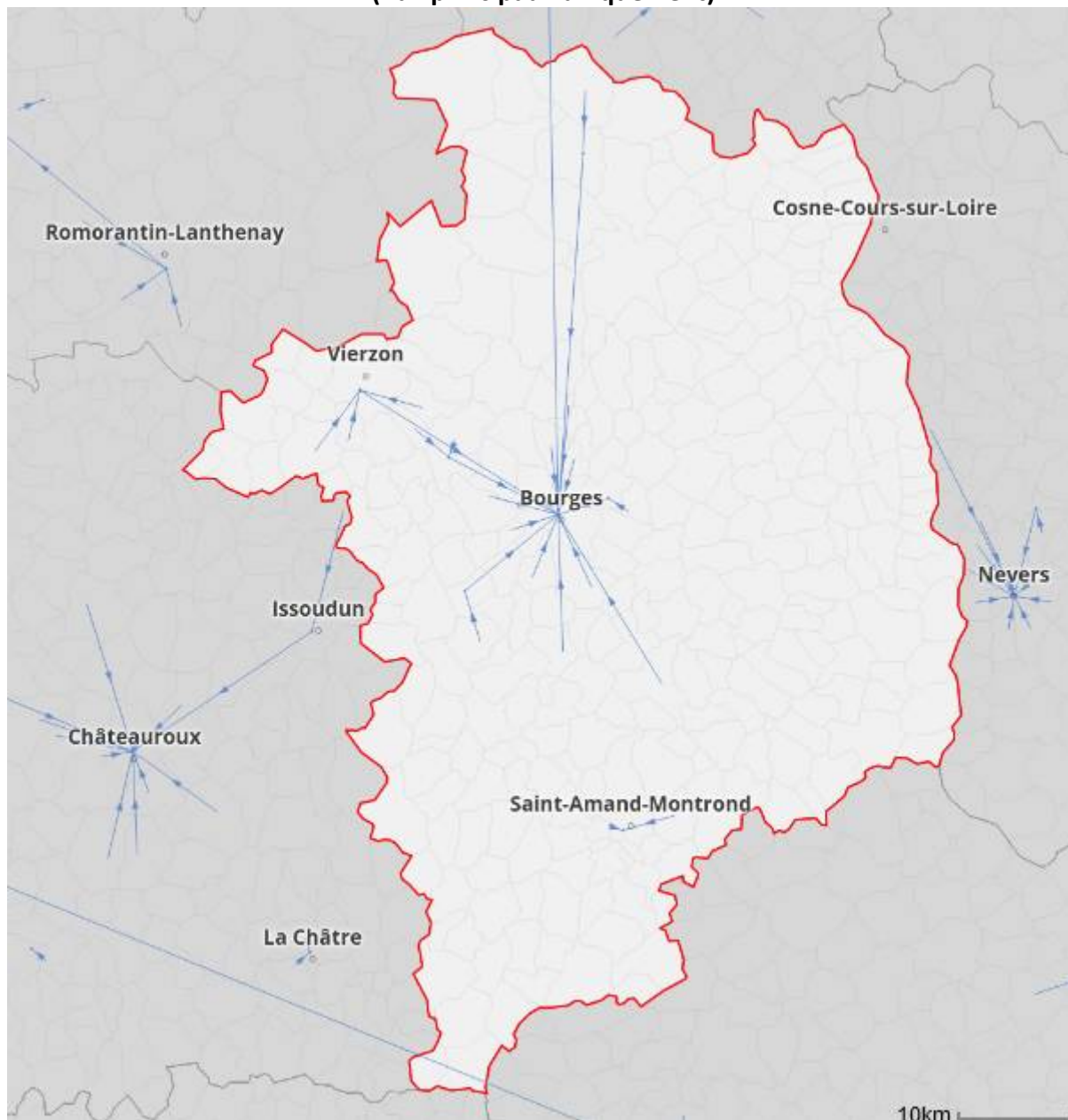
En 2018, 115 914 personnes travaillent dans le département du Cher dont 70 326 ont un travail en dehors de leur commune de résidence.<sup>12</sup>

Les déplacements domicile-travail se font majoritairement entre les agglomérations de Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond, et entre Bourges et les communes de sa périphérie. On observe également des échanges entre Aubigny-sur-Nère et Argent-sur-Sauldre, ainsi qu'autour du pôle d'emploi d'Avord. On note enfin des échanges avec le pôle de Nevers et avec celui de Cosne-Cours-sur-Loire.

<sup>12</sup> [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-18#tableau-ACT\\_G2](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-18#tableau-ACT_G2)

## Les mobilités scolaires

### Déplacements domicile-lieu d'études des personnes âgées de 2 ans et plus en 2018 (flux principaux uniquement)



Source : Insee, Recensement de la population 2018, exploitation complémentaire.

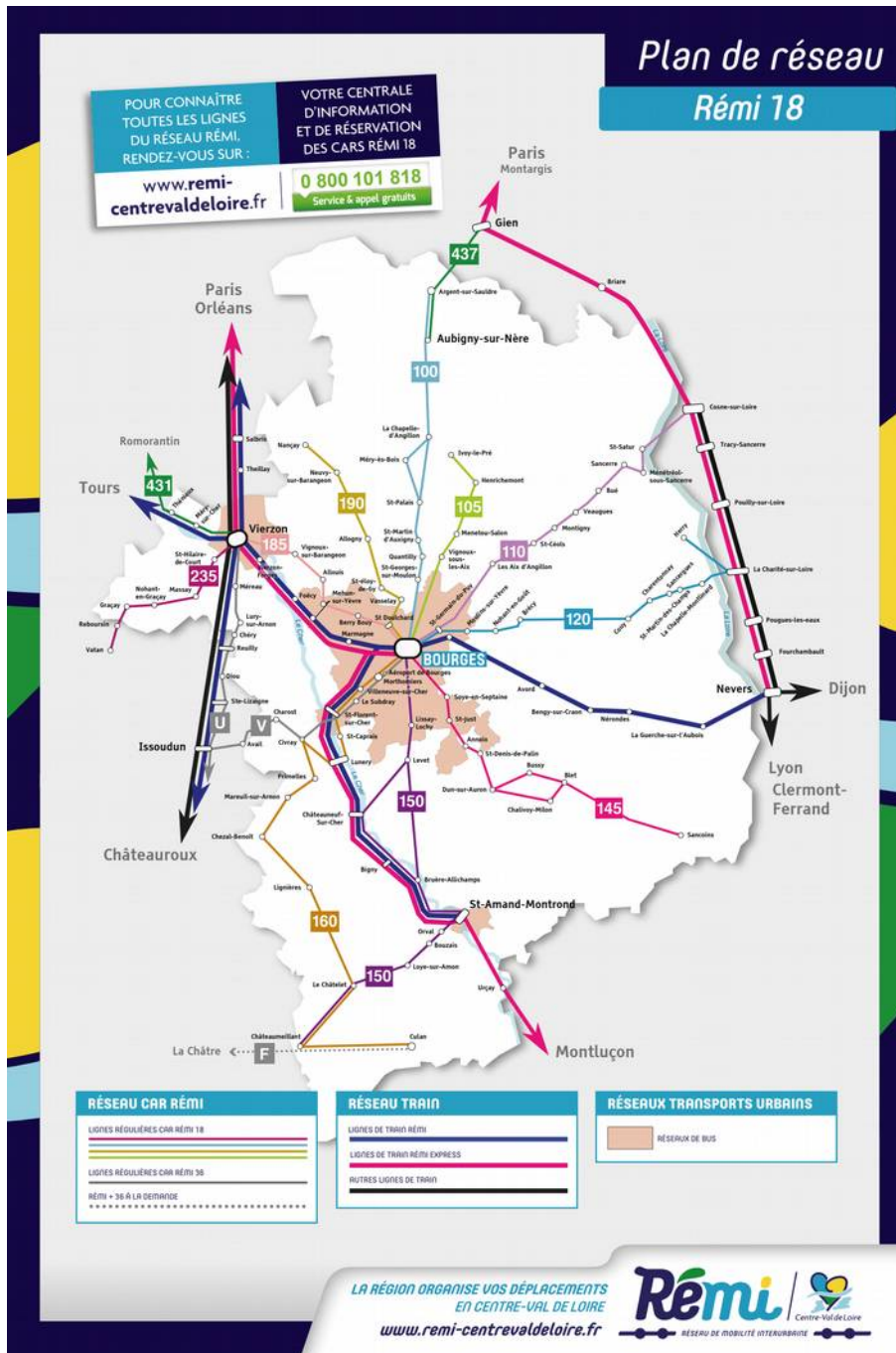
En 2018, 57 735 personnes sont scolarisées, dont 56 % dans la commune de leur lieu de résidence.

La majorité des déplacements scolaires se fait de la périphérie vers Bourges, de communes plus éloignées vers Bourges (depuis Vierzon et Aubigny-sur-Nère notamment). Un nombre important de déplacement se fait également depuis Méreau en direction de Vierzon et depuis Orval vers Saint-Amand-Montrond. On observe un flux important depuis Bourges vers l'extérieur du territoire, à destination de Paris.

## Les transports collectifs interurbains : Rémi (Réseau de mobilité interurbaine)

Source : <https://www.remi-centrevalde Loire.fr>

La loi NOTRe votée en août 2015 a confié aux régions de nouvelles compétences en matière de transport. La région est responsable de l'organisation de tous les transports interurbains et scolaires depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017.



Le transport collectif interurbain est donc organisé par la région dans le département du Cher, par le biais du réseau Rémi.

Il est composé de :

- 10 lignes régulières ainsi que de plusieurs lignes routières TER Centre, notamment autour des gares SNCF et d'une ligne qui rejoint Châteauroux depuis Bourges.
- 88 services à la demande qui permettent d'assurer une desserte complémentaire de toutes les communes, dont 63 services pour rejoindre le centre-ville le plus proche ou le chef-lieu de canton, et 25 services vers les lignes régulières ou les gares SNCF.
- 220 lignes scolaires qui transportent chaque jour près de 16 500 élèves entre leur domicile et leur établissement scolaire.

## Le transport collectif urbain

### Sur Bourges et ses environs (20 communes)<sup>13</sup>

Le syndicat mixte intercommunal à vocation de transports urbains dénommé Agglobus est l'autorité organisatrice en charge de la mobilité. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, la Société des Transports Urbains de Bourges (la STUB, filiale de la RATP) exploite le réseau Agglobus<sup>14</sup> dans le cadre d'une délégation de service public.

Le réseau couvre les 17 communes de la communauté d'agglomération Bourges Plus, ainsi que les communes de Fussy, de Pigny et de Saint-Florent-sur-Cher.

16 lignes parcourent le territoire d'AggloBus dont 3 sur réservation et 5 circuits du dimanche depuis 2019.

AggloBus propose, en plus de ses lignes régulières, des « services + » avec :

- VitaBus-Transport à la demande<sup>15</sup>
- VitaBus-Pro<sup>16</sup>
- VitaBus-Soir à la demande<sup>17</sup>
- LibertiBus pour les personnes en situation de handicap<sup>18</sup>
- Trains remi sur le territoire d'AggloBus<sup>19</sup>
- et la navette du centre-ville, mise à disposition gratuitement pour tous les usagers<sup>20</sup>

Le réseau dispose d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs, et a développé une application mobile associée « BusInfo Bourges ».

### Sur la commune de Vierzon<sup>21</sup>

L'autorité organisatrice de la mobilité est le Conseil régional depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, mais la commune de Vierzon a une délégation afin de gérer le transport urbain. La Société des Transports Urbains de Vierzon (la STUV, filiale de la RATPDev) exploite le réseau Vib'.

6 lignes régulières sont complétées par un service à la demande (CréaVib'). Il existe 240 arrêts dont 80 spécifiques à CréaVib', tous sur la commune de Vierzon.

### Sur la commune de Saint-Amand-Montrond<sup>22</sup>

La commune de Saint-Amand-Montrond a mis en place une ligne gratuite, Pépita, navette gratuite qui dessert 34 points d'arrêts dans le centre-ville et sa périphérie.

13 <http://www.agglo-bourgesplus.fr/site/vie-pratique-quotidien/transport/agglobus-notre-reseau-de-bus->

14 [www.agglobus.com](http://www.agglobus.com)

15 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/index.php/se-deplacer/vitabus>

16 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/index.php/se-deplacer/vitabus-pro2>

17 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/index.php/se-deplacer/vitabus-soir>

18 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/index.php/se-deplacer/libertibus>

19 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/se-deplacer/ter-territoire-agglobus>

20 Plus d'informations sur <https://www.agglobus.com/se-deplacer/navettes-centre-ville>

21 [www.le-vib.com](http://www.le-vib.com)

22 [Ville Saint-Amand-Montrond/Transport](http://ville.saint-amand-montrond.fr/transport)



Elle organise aussi les transports scolaires par le biais d'un prestataire extérieur « STI Centre ».

### *Les déplacements cyclistes*

La place du vélo ne cesse de se développer à Bourges depuis la mise en place de la charte Vélo lancée en 1998.

On distingue sur la ville de Bourges :

- des pistes séparées des véhicules : 28 km de rocade verte<sup>23</sup> et 13,6 km de pistes en site propre ;
- et des axes partagés : 12 km de double-sens cyclables dans 65 rues, et 19,6 km de bandes cyclables conseillées (séparation par un marquage sur la chaussée).

Pour encourager l'utilisation du vélo, la ville de Bourges propose un prêt gratuit de vélo « Cycloplus » d'une durée de 1 à 6 mois<sup>24</sup>. Le service de location de vélos s'est étendu à l'Agglomération plus les communes de Saint-Florent-sur-Cher, Fussy et Pigny.

Dans l'optique de développer l'utilisation du vélo, le plan vélo intercommunal a été adopté en novembre 2016. Il propose un cadre de travail pour une mise en œuvre de 10 ans et prévoit l'aménagement de 17 liaisons, soit 51 km d'itinéraires d'intérêt communautaire.

Dans le département du Cher, il faut aussi citer l'existence d'un tronçon du parcours de la Loire à vélo. C'est un itinéraire balisé et sécurisé de 900 kilomètres entre Cuffy, dans le Cher et Saint-Brévin-les-Pins, en Loire-Atlantique. Il s'inscrit dans l'EuroVéloroute des fleuves, itinéraire de plus de 3 000 kilomètres reliant l'Atlantique à la mer Noire en passant par la Loire, le Rhin, le Doubs et le Danube.<sup>25</sup>

Depuis 2017, une première phase de travaux concerne 15 communes de Thénieux à Plaimpied-Givaudins et de Saint-Amand-Montrond à Epineuil-le-Fleuriel avec plus de 50km de pistes cyclables sur les bords du canal du Berry. Plus au Nord, une piste cyclable de 43km a été créée depuis Plaimpied-Givaudins pour rejoindre Vierzon.

Pour finaliser cette première phase de travaux, il reste encore une douzaine de kilomètres à traiter au niveau de la sortie ouest de Vierzon puis sur les communes de Méry-sur-Cher et Thénieux.

La phase 2 des travaux du canal de Berry à vélo est lancée. Courant de l'année 2021, les 20 communes concernées vont être consultées pour finaliser le tracé qui fera l'objet des futurs travaux prévus jusqu'en 2026.

Avec pas moins de 190 km de pistes cyclables traversant le département, ces travaux ont pour objectif de développer le territoire grâce au tourisme et à une mise en valeur du patrimoine désaffecté depuis le milieu du XXème siècle ; ils permettront également de relier le département du Cher à l'Allier et au Loir-et-Cher et de rejoindre le tracé de la Loire à vélo.

23 *Rocade verte à Bourges : Ville de Bourges*

24 *Ville de Bourges : Prêt de vélo*

25 Pour plus d'information, voir le portrait « Tourisme » : <https://www.cher.gouv.fr/Publications/Etudes-observatoires-et-cartes-du-departement-du-Cher/Portraits-du-Cher-caracteristiques-du-departement2/Tourisme>

## L'intermodalité

L'intermodalité reste encore peu développée dans le département du Cher. Sur l'agglomération de Bourges, les 4 pôles intermodaux se situent :

- à la gare SNCF avec un parc de vélo et un parking aménagés à ses abords ;
- place de la Nation pour les transports urbains et interurbains ;
- place Séraucourt avec un parking, un parc vélo, des arrêts de transport en commun ;
- et la gare routière / Prado pour les transports à l'échelle départementale.

Il est à noter le réaménagement en cours des 4 pôles d'échanges :

- réaménagement des stationnements car/bus ;
- fluidité et sécurisation des circulations multimodales ;
- amélioration des cheminements piétons et vélos ;
- amélioration de l'accessibilité ;
- développement des services aux usagers.

## 5. L'accidentalité dans le département du Cher

Source : Observatoire départemental de sécurité routière du Cher

	Période 2009-2013	Période 2014-2018
Nombre d'accidents corporels <sup>26</sup> (dont mortels)	1 807 150	1 048 98
Nombre de blessés	2 275	1 356
Nombre de tués	160	114
Indice de gravité <sup>27</sup>	8,9	10,9
<b>Évolution entre la période 2009-2013 et la période 2014-2018</b>		
Nombre d'accidents corporels	- 42 %	
Nombre de blessés	- 40 %	
Nombre de tués	- 29 %	

26 Accident provoquant au moins une victime (tué, blessé hospitalisé ou non)

27 L'indice de gravité correspond au nombre de tués pour 100 accidents

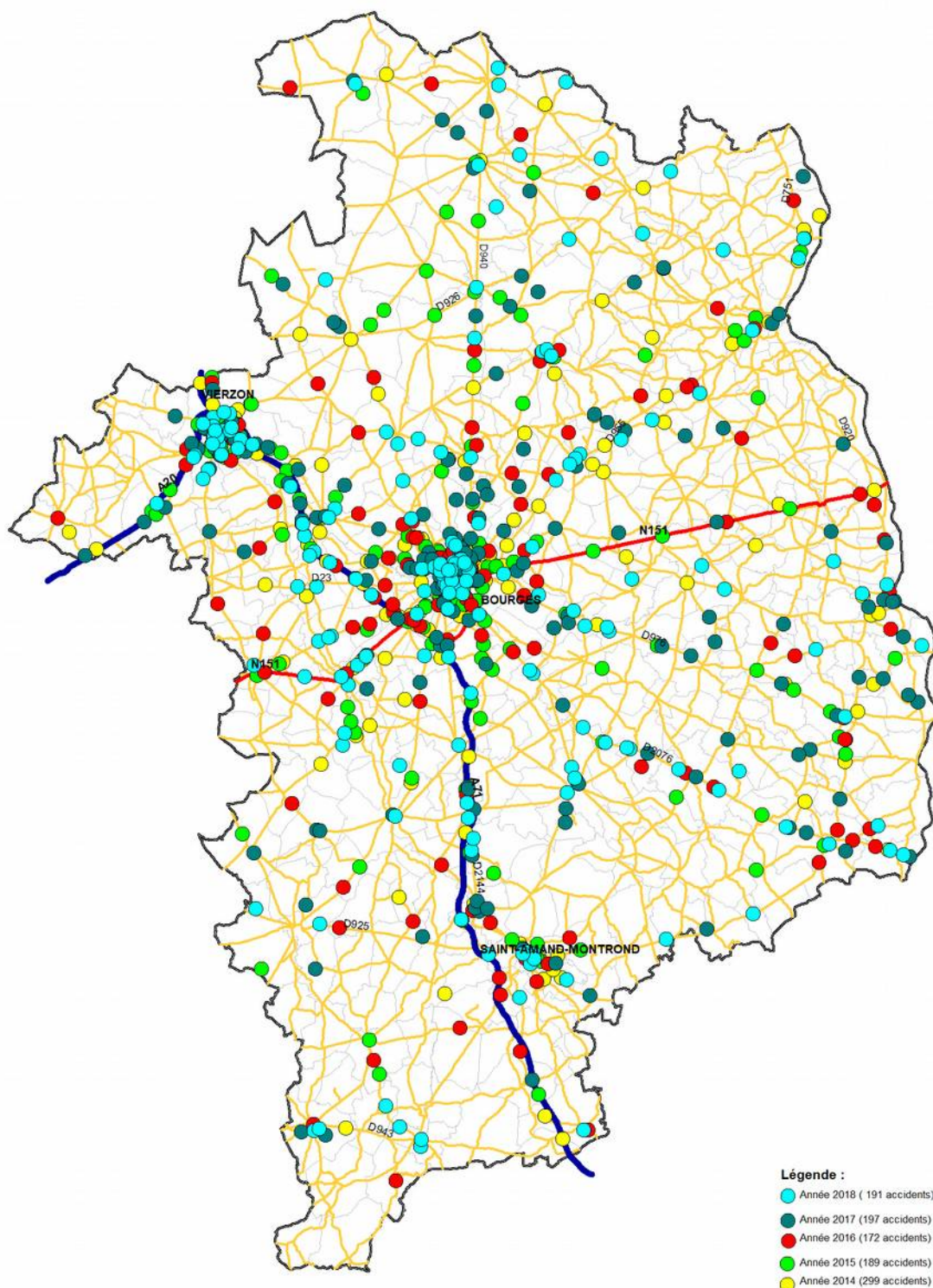
On constate une amélioration de l'accidentologie dans le département du Cher entre la période 2009-2013 et 2014-2016 concernant le nombre d'accidents (-42 %), de blessés (-40 %) et de tués (-29 %). Cependant, la gravité des accidents ne diminue pas et reste encore élevée.

Dans le département du Cher, en moyenne :  
*1 blessé par jour et 1 tué tous les 15 jours.*

En moyenne par semaine :  
*4 accidents corporels,  
5 blessés.*

Accidents corporels - Années 2014 - 2018

1048 accidents corporels - 114 tués - 1356 blessés



DDT du Cher - MESR - BSR - Janvier 2020 - ©IGN : BDcarto®

Sur la période 2014-2018, les accidents de la route sont diffus sur les différents axes du département. Toutefois, certains itinéraires ou territoires présentent une concentration plus importante d'accidents :

- agglomération de Bourges ;
- agglomération de Vierzon ;
- agglomération de Saint-Amand-Montrond ;
- axe Nord de Bourges (RD940) ;
- axe Sud de Bourges (RD2144) ;
- axe Est – Ouest (RN151, RD976 et RD2076).

Les trois grandes communes du département concentrent plus de 50 % des accidents corporels.

Sur les 1 048 accidents corporels recensés :

- 174 impliquaient au moins un conducteur alcoolisé (16,6 %) ;
- 697 étaient des accidents graves, entraînant un blessé hospitalisé ou un tué (66,5 %) parmi lesquels 134 (19,2 %)\* impliquaient un conducteur alcoolisé au moins ;
- 98 étaient des accidents mortels (9,4 %) parmi lesquels 31 (31,6%)\* impliquaient un conducteur alcoolisé au moins.

Parmi les 114 personnes tuées :

- 15 étaient usagers de deux-roues motorisés (13,2 %) ;
- 13 étaient des piétons (11,4 %) ;
- 79 étaient des usagers de véhicules légers (69,3 %).

Parmi les 1356 blessés :

- 706 ont été hospitalisés (52,1 %) ;
- 650 sont des blessés non hospitalisés (47,9 %) ;
- 219 ont été blessés dans un accident impliquaient un conducteur alcoolisé\* (16,2 %).

(\*) supérieur seuil légal soit supérieur ou égal à 0,50 g/l de sang ou à 0,25 mg/l d'air expiré

Sur cette même période il est important de noter que :

- plus des deux tiers de la mortalité routière concerne les véhicules légers (69,3 %), près de 11 % concerne des piétons et 13 % des deux roues motorisés ;
- les victimes des classes d'âge 18-24 ans et 25-59 ans connaissent une « sur-accidentalité » par rapport au reste de la population ;
- la classe d'âge 65 ans et plus connaît une « sur-mortalité » dans le mode de déplacement piéton ;
- les accidents en agglomération sont nombreux mais moins graves : 50,9 % des accidents sont localisés en agglomération. Ils représentent 46,5 % des blessés et 24,6 % des personnes tuées.

## 6. Aménagement du territoire et transports

La prise en compte des transports et des déplacements se fait à des niveaux multiscalaires. Ils font partie intégrante de nombreux documents de planification, que ce soit au niveau local, départemental, régional ou national et disposent également de documents qui leur sont entièrement dédiés.

Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, deux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont présentes sur le département du Cher : le syndicat mixte AggloBus, pour la communauté d'agglomération de Bourges Plus ainsi que Fussy, Pigny et Saint-Florent-sur-Cher, et la région Centre-Val de Loire pour le reste du département.

### Les plans de déplacements

La loi d'orientation des mobilités (LOM) vient modifier la planification de la mobilité en rassemblant les différents plans de déplacements (plan de déplacements urbains, plan de mobilité rurale, plan de déplacement d'entreprise, plan de déplacement d'administration, plan de déplacement des établissements scolaires) en une seule dénomination : le plan de mobilité (PDM). Cette disposition est en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021.<sup>28</sup>

Les objectifs du PDM sont

- contribuer à la diminution des émissions de GES liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France ;
- limiter l'étalement urbain ;
- améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et personnels des établissements scolaires ;
- améliorer les continuités et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

### Le PDU : plan de déplacements urbains<sup>29</sup>

Aucune obligation d'élaboration d'un PDU n'existe dans le département. Néanmoins, Agglobus, Autorité Organisatrice de Mobilité, a élaboré volontairement son PDU, constituant ainsi l'unique exemple dans le Cher. Il a été approuvé en avril 2013 et s'étend sur 14 communes de la communauté d'agglomération de Bourges (sur les 17) ainsi que sur Saint-Florent-sur-Cher, Pigny et Fussy. Il couvre le PTU (Périmètre de Transports Urbains). Il comporte 88 actions parmi lesquelles on peut citer celles dont l'objectif est de rendre moins nécessaire l'usage de la voiture, de favoriser les transports en commun et l'usage du vélo, ou encore de mieux organiser les stationnements<sup>30</sup>.

28 Source : DREAL Centre-Val de Loire

29 L'obligation d'élaborer un PDU en France est définie par la loi selon ces termes :

« L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. » La liste des PDU obligatoires est donc conditionnée par l'évolution à la fois des agglomérations INSEE et celle des PTU (MTES).

30 Pour plus d'informations sur le PDU de Bourges : <https://www.agglo-bourgesplus.fr/site/vie-pratique-quotidien/transport/pdu-de-l-aggglomeration>

## Le PDE : plan de déplacement d'entreprise<sup>31</sup>

L'article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site doivent élaborer un PDE pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un PDM interentreprises. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs, etc.

## Le PDA : Plan de déplacements administration<sup>32</sup>

Le Plan déplacement administration est un plan d'action relatif à la mobilité qui permet à l'administration qui décide de le mettre en place d'adopter des pratiques en faveur du développement durable à travers l'utilisation de modes de déplacements alternatifs.

Dans le département du Cher chaque administration est libre de choisir d'établir un Plan déplacement administration ou non.

## PDES : Plans de déplacements des établissements scolaires<sup>33</sup>

Dans le département du Cher, les PDES sont surtout orientés vers la mise en place de pédibus<sup>34</sup>. Plusieurs écoles ont mis en place le leur et développé ainsi les lignes de pédibus dans les communes de Saint-Germain-du-Puy, Trouy, Le Subdray, La Chapelle Saint-Ursin ou encore Bourges (école Marcel Sembat). La mise en place de pédibus dans certaines écoles de Bourges est issue de l'association de parents d'élèves et de l'école, avec un accompagnement de la commune.

## Les émissions de gaz à effet de serre<sup>35</sup>

6,2 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> d'émissions de gaz à effet de serre étaient dues au secteur des transports routiers en 2018 en région Centre-Val de Loire. Représentant 36 % des émissions totales de la région, le secteur des transports routiers en est le premier émetteur devant les secteurs de l'agriculture et de l'industrie. Issues en premier lieu de la combustion des carburants pétroliers, ces émissions sont essentiellement composées de CO<sub>2</sub> (6 millions de tonnes, soit 47 % des émissions de GES du secteur).

31 Source : ADEME, <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

32 Les PDE et les PDA sont des plans de mobilité où sont privilégiés les solutions de transport permettant de limiter l'utilisation de la voiture individuelle : marche-à-pied, vélo, transports en commun, co-voiturage, etc.

33 Les PDES ont pour objectif de développer l'écomobilité, tout comme les PDM et les PDA, à l'occasion des déplacements domicile-école.

34 Pédibus : il s'agit d'un groupe d'enfants qui se rend, à pied, à l'école sous la conduite d'un ou plusieurs adultes mandatés.

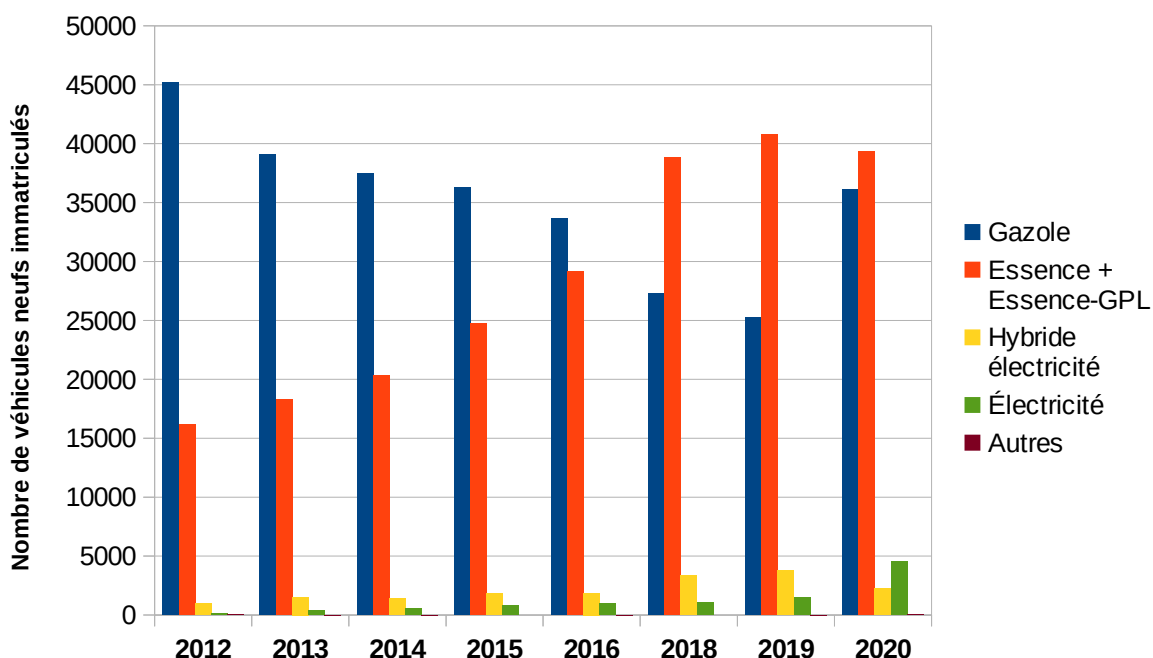
35 Source : <https://odace.ligair.fr/gaz-effet-de-serre?chapter=appro>

À l'échelle régionale, et quoique ces chiffres soient encore élevés, les émissions totales de gaz à effet de serre sont en diminution de 16 % entre 2008 et 2018. En repli de 18 % sur la même période, les émissions du seul CO<sub>2</sub> connaissent toutefois un repli moins rapide.

Les territoires aux densités les plus fortes concentrent les émissions de CO<sub>2</sub> les plus importantes. Les émissions par habitants sont cependant moindres dans les pôles des aires urbaines de la région, et plus fortes dans les couronnes périurbaines et les communes multi polarisées.

Outre les émissions de GES, le secteur des transports est également un gros producteur de polluants à effet sanitaire, notamment 66 % des émissions d'oxydes d'azote, 27 % des émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et 11 % des émissions de particules fines de moins de 2,5 µm en 2018.

**Immatriculations de véhicules neufs en Centre-Val de Loire par motorisation (tout type de véhicule)**



Source: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-les-immatriculations-des-vehicules?rubrique=&dossier=1347> 2020

On observe ici, la forte progression des immatriculations de véhicules à motorisation essence au détriment des véhicules diesel en région centre-Val de Loire en 2020. En effet, entre 2012 et 2020, la part des véhicules neufs à motorisation essence a augmenté de 143 % dans le total des véhicules immatriculés tandis que la part des véhicules diesel a diminué de 20 % sur la même période.

Les véhicules électriques, même s'ils en représentent que 8,33 % du total des véhicules neufs immatriculés en Région Centre-Val de Loire, ont vu leur nombre augmenté de 509 % entre 2012 et 2020.