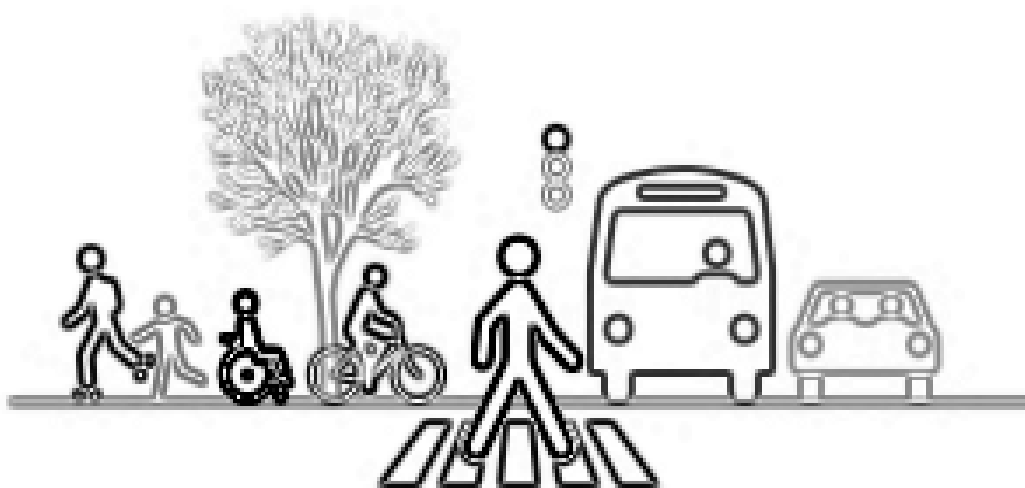




Transports collectifs urbains de Picardie : *Des territoires en constante évolution*

Avant-propos

Alexandre ROSEE, étudiant en licence 3 de géographie parcours aménagement - environnement, à l'université de Picardie Jules Verne, a effectué un stage de 4 mois à la DREAL Picardie.

Sa mission consistait en une exploitation de l'enquête annuelle auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), placé sous l'égide de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie, afin d'établir l'état des lieux 2014 des transports collectifs urbains.

Ce travail consiste à mieux appréhender les déplacements ainsi que les leviers mobilisés par les territoires. Dans un contexte de mise en accessibilité des réseaux de transport, l'émergence du dispositif de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), l'enquête 2015 a mis l'accent sur le volet accessibilité afin d'établir un état d'avancement de cette thématique. Cette partie a été traitée par Céline COULY, Assistante chargée d'études à l'Unité Animation Territoriale et Observatoires de la DREAL Picardie.

Cette étude a été conduite sur la base de 17 questionnaires retournés, l'enquête s'est clôturée le 3 juillet, sur des recherches sur les différents sites internet des services de transports collectifs afin de compléter ou tout simplement pour relever les différentes initiatives qui méritaient d'être mises en avant. L'étude s'appuie également sur l'annuaire du Centre d'Etudes et d'expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

Nous attirons votre attention sur deux AOM particulières.

Tout d'abord la commune de Liancourt, reconnue AOM, ne dispose cependant pas d'un parc de véhicules actuellement et donc, elle n'exploite pas son réseau. Enfin, le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise (SITCAC) en est à ses débuts de fonctionnement. En effet le SITCAC exerce sa compétence transport depuis le 15 décembre 2014.

Nous remercions les AOM pour leurs précieuses contributions.

SOMMAIRE

1)	<u>Les Périmètres de Transports Urbains en Picardie</u>	5
1.1)	Une desserte inégale au sein des PTU	7
1.2)	Les différentes natures juridiques des Autorités Organisatrices de la Mobilité	7
2)	<u>Caractéristiques des différents réseaux</u>	10
2.1)	Réseaux de plus de 100 000 habitants : Amiens	10
2.2)	Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants	11
2.3)	Réseaux de moins de 500 000 habitants	13
3)	<u>Le transport à la demande en Picardie</u>	17
3.1)	Gamme tarifaire	20
3.2)	Spécificités selon les réseaux	20
4)	<u>Exploitation et Versement Transport</u>	23
4.1)	Différents contrats d'exploitation	23
4.2)	Le Versement Transport (VT) et Versement Transport additionnel (Vta)	24
5)	<u>Tarification des réseaux urbains</u>	29
5.1)	Plusieurs réseaux de l'Oise gratuits	29
5.2)	Gamme tarifaire et comparaison sur la période 2013 / 2014	29
5.3)	Comparaison des titres proposés en Picardie par rapport à la France	33
6)	<u>L'intermodalité, clé de la mobilité durable</u>	34
6.1)	Les gares, de véritables pôle d'échanges multimodaux	34
6.2)	... En phase d'optimisation	37
7)	<u>L'accessibilité dans les transports collectifs urbains</u>	39
7.1)	Le dispositif Ad'AP	39
7.2)	État d'avancement : mise en accessibilité des transports collectifs urbains	43
8)	<u>Les démarches environnementales</u>	56
8.1)	L'engagement dans la charte objectif CO ₂	56
8.2)	Le parc de véhicules des réseaux de transports urbains picards	57
8.3)	Communication autour des émissions de CO ₂	59
9)	<u>Développement des modes doux</u>	60
9.1)	Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)	60
9.2)	L'Aménagement des axes de communication, un outil de développement des modes doux	61
9.3)	L'essor du vélo	62
9.4)	... Et du covoiturage	64
10)	<u>Communication et incitation aux modes doux des réseaux urbains</u>	66
10.1)	Communication	66
10.2)	Incitation : opération «un mois de bus gratuit»	68

1. Les Périmètres de Transports Urbains en Picardie

La Picardie compte 21 réseaux de transport collectif urbain qui s'organisent de la manière suivante :

- 3 dans le département de la Somme (80)
- 6 dans le département de l'Aisne (02)
- 12 dans le département de l'Oise (60)

Ce dernier enregistre la densité la plus importante de PTU de la Picardie.

Par rapport à l'année 2013, seul un PTU a été modifié. En effet le Périmètre de Transport Urbain de la communauté de communes Villers-Cotterêts - Forêt de Retz compte désormais 19 communes suite à l'évolution du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale et le rattachement de la commune d'Haramont.

Situation des Autorités Organisatrices de la Mobilité en 2014

Tableau 1 AOM	Nombre de communes dans le PTU	Nombre de communes desservies par TCU	% de communes desservies	Population PTU (RP2011)	Population desservie	% de la Population desservie	Superficie (km²)	Densité (hab/km²)	Total des Voyages dans PTU		Total des Kilomètres dans PTU	
									2014	Taux d'évolution en % (2014/2013)	2014	Taux d'évolution en % (2014/2013)
Amiens Métropole	33	20	61	178 917	173 713	97	310	577	14 799 957	9	6 302 309	2
CA du Beauvaisis	31	31	100	80 866	79 960	99	307	263	4 301 685	13	1 478 170	6
CA de Saint-Quentin	20	NC	/	75 074	/	/	157	478	NC	NC	NC	NC
CA du Pays de Laon	38	2	5	44 706	26 480	59	306	146	1 464 653	- 1	753 758	7
AR de Compiègne	16	15	94	73 060	72 482	99	208	351	4 500 000	0		
CA Creilloise	4	4	100	72 624	72 624	100	34	2 136	3 332 730	2	1 210 677	- 20
SITUS (Soissons)	45	12	27	61 575	49 295	80	293	210	1 240 705	0	515 978	1
CC Chauny-Tergnier	24	5	21	41 315	30 272	73	195	212	220 386	- 4	312 251	10
CC des Sablons	25	2	8	34 797	15 382	44	205	170	269 997	1	294 720	67
CC Région Château-Thierry	25	13	52	32 507	26 487	81	241	135	480 000	7	NC	NC
CC de l'Abbevilleois	13	13	100	31 806	31 806	100	111	287	1 291 580	3	478 115	1
SITCAC (Clermont)	6	1	17	23 723	2 965	12	52	456	300	/	8 013	/
Senlis	1	1	100	16 514	16 514	100	24	688	NC	NC	NC	NC
CC Villers-Cotterêts	18	1	6	15 803	10 807	68	231	68	42 685	88	84 086	0
Crépy-en-Valois	1	1	100	14 654	14 654	100	16	916	400 000	0	241 697	69
Noyon	1	1	100	13 983	13 983	100	18	777	289 924	0	178 550	- 2
Pont-Sainte-Maxence	1	1	100	12 442	12 442	100	15	829	106 980	/	87 683	1
Chantilly	1	1	100	11 197	11 197	100	16	700	NC	NC	NC	NC
CC Pierre Sud Oise	7	4	57	10 985	9 134	83	49	224	69 938	3	313 221	- 9
Péronne	1	1	100	8 238	8 238	100	14	588	NC	NC	NC	NC
Liancourt	1	/	/	7 267	/	/	5	1 453	/	/	/	/

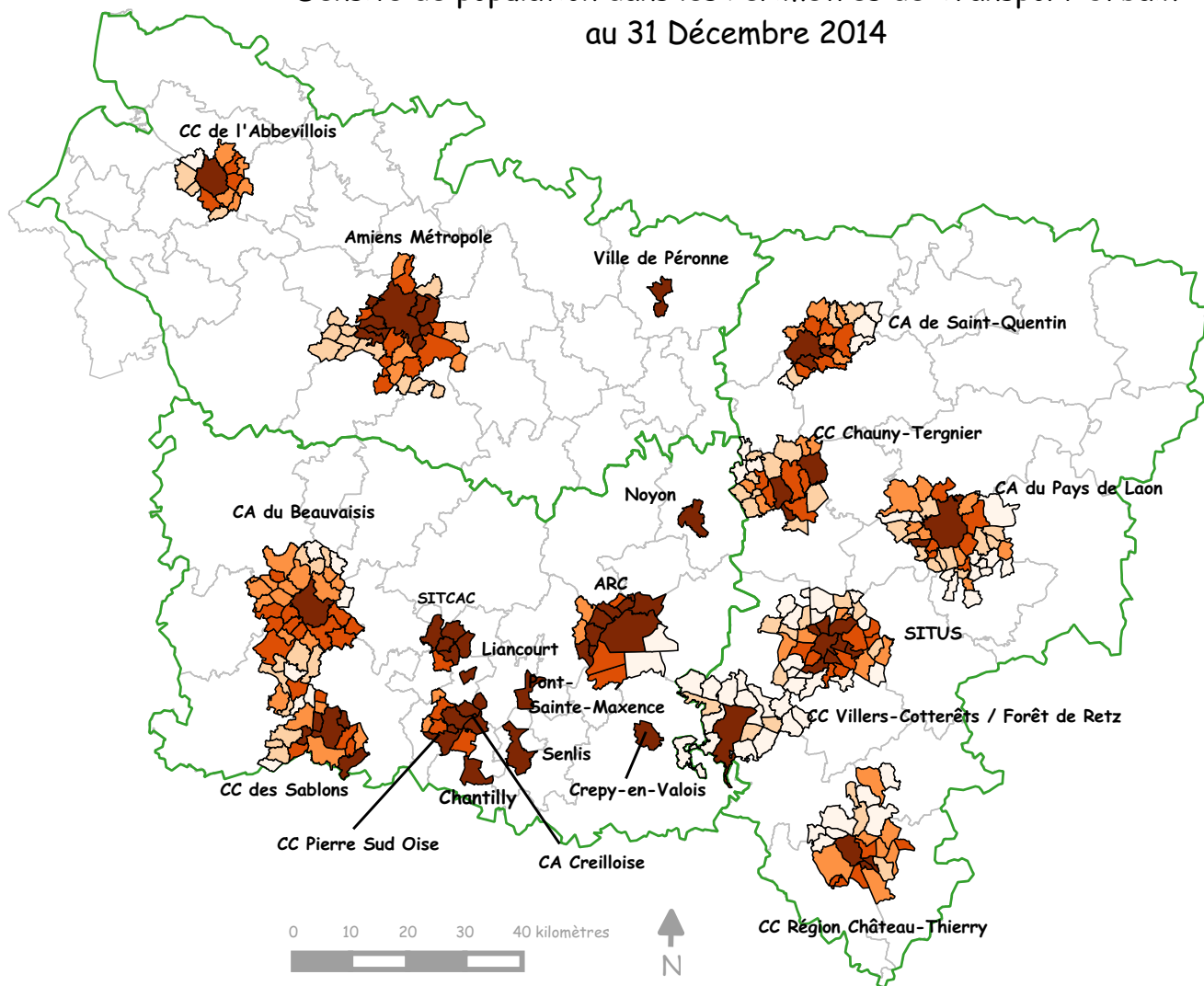
Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

Le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise (SITCAC) en est à sa première année de fonctionnement (décembre 2014).

La Communauté de Communes de Villers-Cotterêts-Forêt de Retz enregistre la plus grande évolution du total des voyages dans le PTU (88%) tandis que son total kilomètres reste identique, traduisant ainsi une augmentation significative de la fréquentation.

Au sein des PTU picards, 74,8% de la population est desservie par un transport collectif urbain, soit 678 435 habitants.

Densité de population dans les Périmètres de Transport Urbain au 31 Décembre 2014



- Départements
- EPCI 2014
- AOM 2014

Densité de population

population totale par km²

- 0 - 40
- 40 - 60
- 60 - 100
- 100 - 200
- 200 - 3100

Source : RGP 2011

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
CC : Communauté de Communes
CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
Réalisation :
Alexandre ROSÉE
juin 2015

1.1) Une desserte inégale au sein des PTU

Toutes les communes incluses dans chacun des PTU ne sont pas systématiquement desservies par le réseau de transport collectif urbain. Ceci peut s'expliquer par le fait que beaucoup de communes possèdent une densité faible de population (cf carte 1). Cette densité de population diminue avec l'éloignement de la ville centre. Un passage régulier des services de transport n'est alors pas viable économiquement avec ces communes (du fait de la fréquentation irrégulière).

Cependant les réseaux de transport mettent en place un service de Transport à la Demande (TAD) pour pallier ce manque. Ainsi les véhicules optimisent leurs déplacements, en fonction des besoins exprimés.

Ainsi les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) s'adaptent en fonction de la demande pour organiser le service de transport de manière cohérente sur leur PTU.

Le terme AOM remplace le terme d'AOT et d'AOTU (Autorité Organisatrice de Transports Urbains) suite à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles (MAPAM) pour tenir compte de l'élargissement des compétences dont elles bénéficient. L'élargissement des compétences renvoient à organiser, dans les périmètres de transports urbains, d'autres services de mobilité en complémentarité de la desserte de transports collectifs (réguliers ou à la demande) : les vélos en libre service, l'autopartage, le covoiturage, le transport de marchandises et la logistique urbaine.

Ainsi les AOM voient leurs actions renforcées et peuvent désormais mettre en œuvre une véritable politique intégrée et globale de la mobilité au sens large.

1.2) Les différentes natures juridiques des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Communes uniques

Au 31 Décembre 2014, la commune unique est la forme la plus représentée, soit 7 AOM, à savoir : Péronne, Liancourt, Pont-Sainte-Maxence, Noyon, Senlis, Crépy-en-Valois et Chantilly. Six de ces communes se situent sur le territoire de l'Oise dans un environnement très urbain. (cf carte densité).

Communauté d'Agglomération

On dénombre également 6 communautés d'agglomérations en Picardie, à savoir : Amiens Métropole, CA du Beauvaisis, CA Creilloise, Agglomération de la Région de Compiègne, CA de Saint-Quentin et CA du Pays de Laon.

Communautés de communes

Six communautés de communes, qui sont : CC de l'Abbevillois, CC Des Sablons, CC Pierre Sud Oise, CC Région Château-Thierry, CC Villers-Cotterêts - Forêt de Retz, CC Chauny-Tergnier.

Syndicat

Deux syndicats de transport sont répertoriés. Le SITCAC (Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise) exerce sa compétence transport depuis le 15 décembre 2014, et le SITUS (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais) couvre un territoire plus large que l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

- Ainsi quatre natures juridiques sous-catégorisent les 21 AOM sur le territoire picard. Ces natures juridiques différentes induisent des problématiques différentes liées au PTU. Les communes uniques n'ont par exemple pas l'utilité de traiter le volet TAD, car le service de TAD sert, dans de nombreux cas en Picardie, à proposer un service de transport aux communes à faible densité autour de la commune centre.

Comparaison France / Picardie de la répartition des natures juridiques

Tableau 2 /	Commune unique	Communauté de communes	Communauté d'agglomération	Syndicat de transport
France	24,50 %	14,20 %	49,40 %	11,90 %
Picardie	33,30 %	28,60 %	28,60 %	9,50 %

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM
Données CEREMA DT Villes et territoires

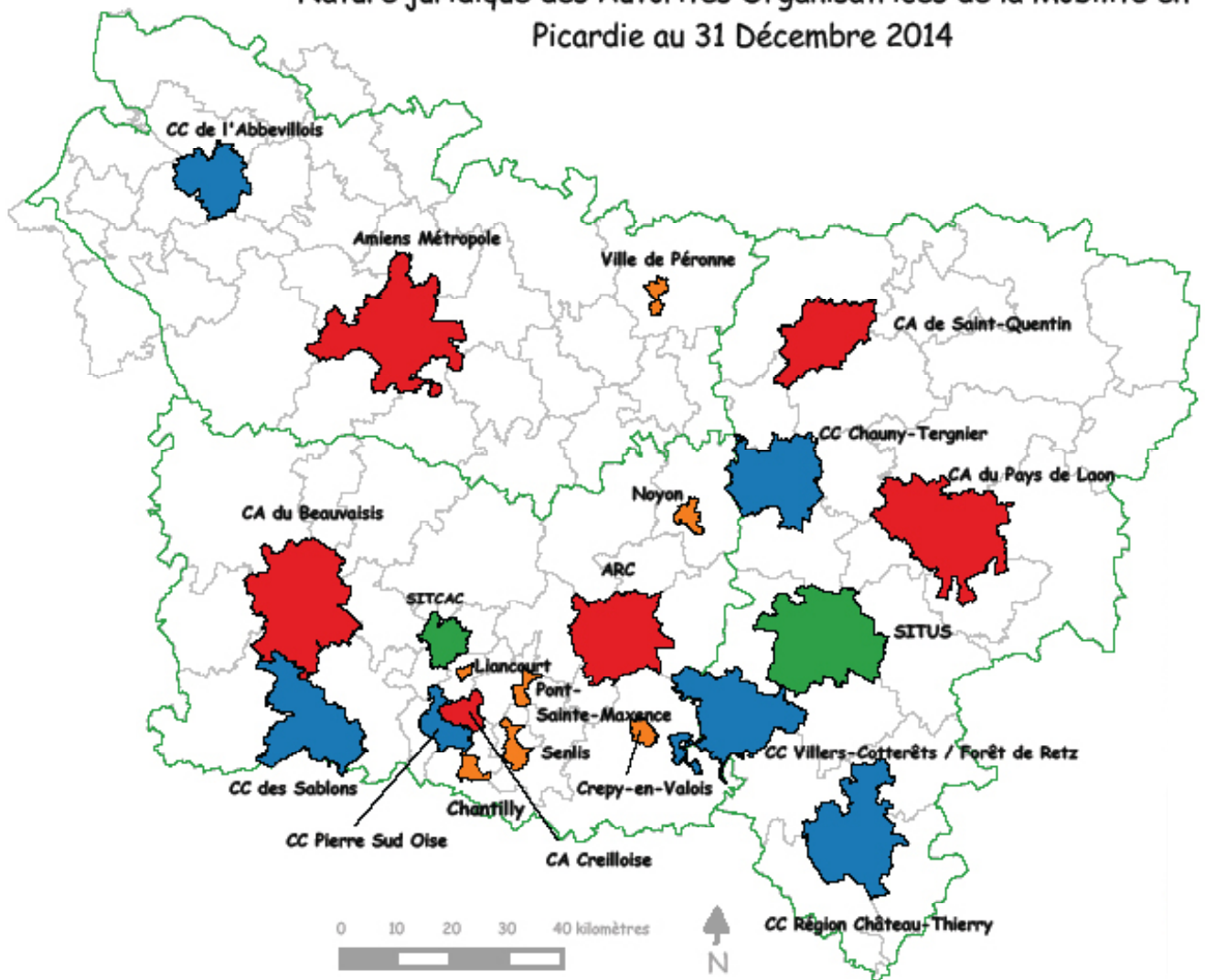
France : catégories « communauté urbaine » et « métropole » non représentées car absentes en Picardie

A l'échelle nationale, la France compte plus de 300 Autorités Organisatrices de la Mobilité. La comparaison entre la Picardie et le territoire national met en évidence les disparités.

Les AOM en Picardie comptent plus de communes uniques que la France (33,3% contre 24,50%) ainsi que de communauté de communes (28,60% contre 14,20%) tandis qu'elle compte sensiblement moins de communautés d'agglomérations (28,60% contre 49,40%).

Ce constat met en évidence la concentration de PTU de faible superficie en Picardie par rapport au territoire national. Il met également en avant les caractéristiques de l'architecture territoriale picarde constituée d'un réseau de villes moyennes et d'un important tissu péri-urbain et rural.

Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité en Picardie au 31 Décembre 2014



- DEPARTEMENT
- EPCI 2014
- AOM 2014

Nature juridique des AOM

- Communes uniques (7)
- Agglomérations (6)
- Communautés de communes (6)
- Syndicats de transport (2)

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

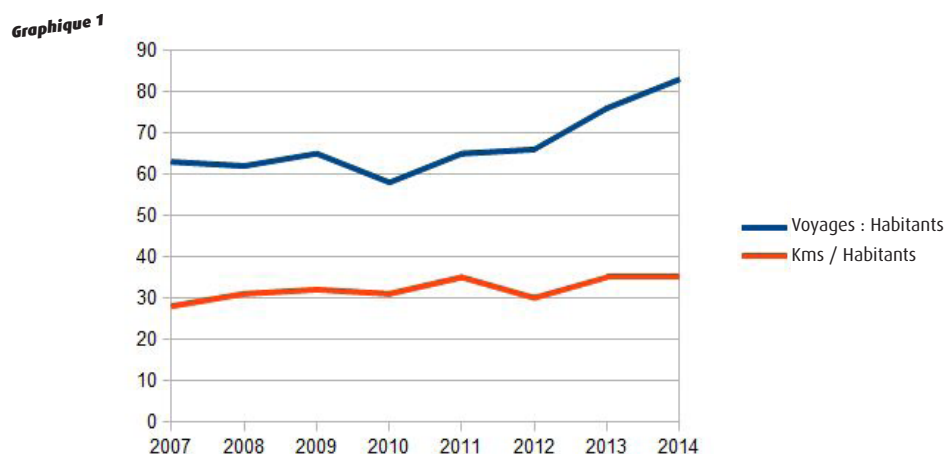
2. Caractéristiques des différents réseaux

L'offre de transport et la fréquentation du réseau de transport sont deux données importantes qui permettent de caractériser les réseaux de transport. L'offre se calcule en divisant le nombre de kilomètres par le nombre d'habitants tandis que la fréquentation divise le nombre de voyages par le nombre d'habitants à l'intérieur du PTU relevant de l'AOM.

L'annuaire du CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) classe les réseaux en quatre catégories distinctes en fonction du nombre d'habitants. Ainsi cette classification permet de comparer des réseaux de même calibre.

2.1) Réseaux de plus de 100 000 habitants : Amiens

Amiens Métropole : Une fréquentation en hausse



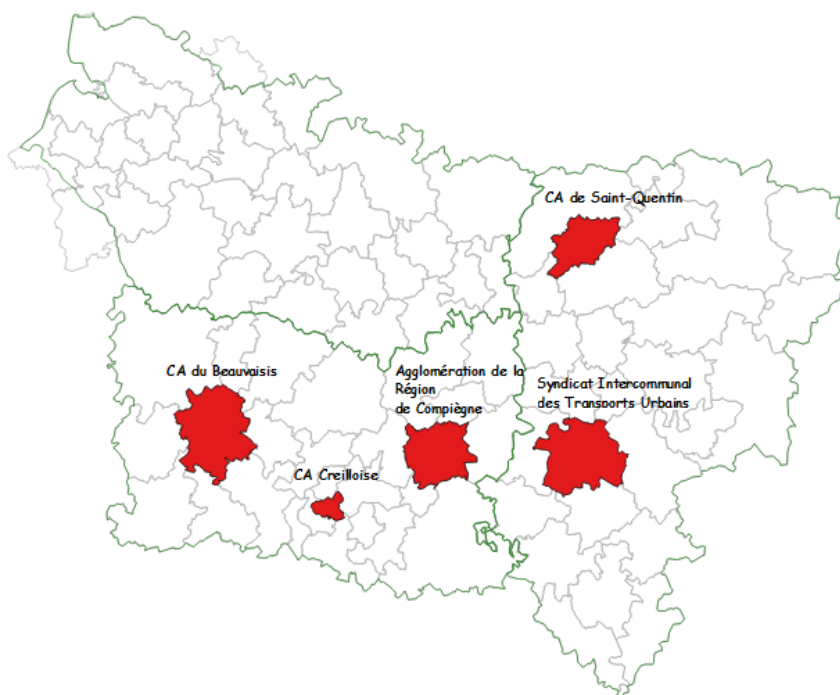
L'offre du réseau d'Amiens Métropole est relativement constante de 2007 à 2014 avec cependant de légères fluctuations. Cette offre reste supérieure à la moyenne des réseaux français de même taille qui est de 33,1 kms par habitant. **La fréquentation** du réseau de transport est en hausse. Amorcée en 2012, cette progression se poursuit pour atteindre, en 2014, 82,7 voyages par habitant, ce qui lui permet de se rapprocher de la moyenne des réseaux français de même taille (85,9 voyages par habitant).

Cette hausse de la fréquentation peut s'expliquer par l'arrivée d'un nouvel exploitant, Keolis, qui a engendré une restructuration du réseau pour optimiser l'offre de transport. Notamment par le biais de la modification du cadencement.

2.2) Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants

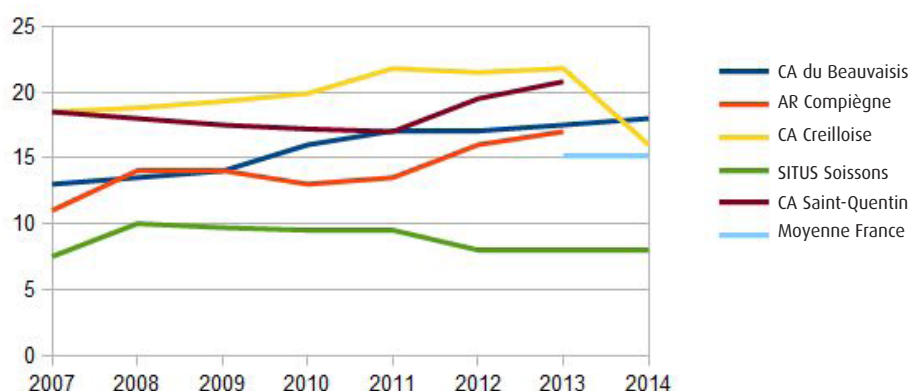
Cette catégorie regroupe cinq réseaux de transports picards :

- CA du Beauvaisis,
- Agglomération de la Région de Compiègne
- CA Creilloise,
- CA de Saint-Quentin,
- SITUS.



Graphique 2

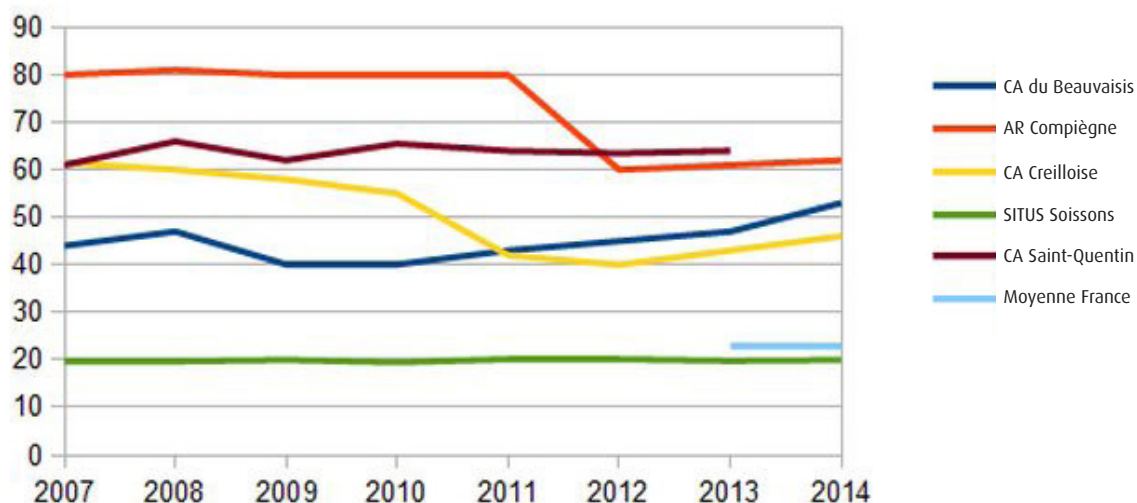
Kilomètres / Habitants de 2007 à 2014



L'offre se situe au-dessus de la moyenne française (15,1 kms/habitant) pour quatre de ces réseaux, à savoir CA Beauvaisis (18,28), AR Compiègne, CA Creilloise (16,67) et CA Saint-Quentin. Le réseau de CA Creilloise connaît cependant une baisse sur l'année 2014 qui s'explique par une forte augmentation de son offre en terme de transport à la demande (+ 68 % de 2013 à 2014 ; cf tableau 2). Le réseau du SITUS semble bien inférieur à la moyenne avec 8,38 kms/habitant. Cependant il faut prendre en compte le fait que ce réseau dessert une grande partie de ses communes dans le PTU avec une offre de TAD plus importante. Par conséquent, le réseau classique voit son offre réduite, et l'adoption de cette offre de TAD permet d'optimiser le service proposé sur le réseau.

Graphique 3

Voyages / Habitants de 2007 à 2014



La **fréquentation** est pour quatre de ces réseaux supérieure à la moyenne en France (23 voyages/habitant), à savoir :

- CA Beauvaisis (53,2),
- AR Compiègne (61,59),
- CA Creilloise (45,89)
- CA Saint-Quentin.

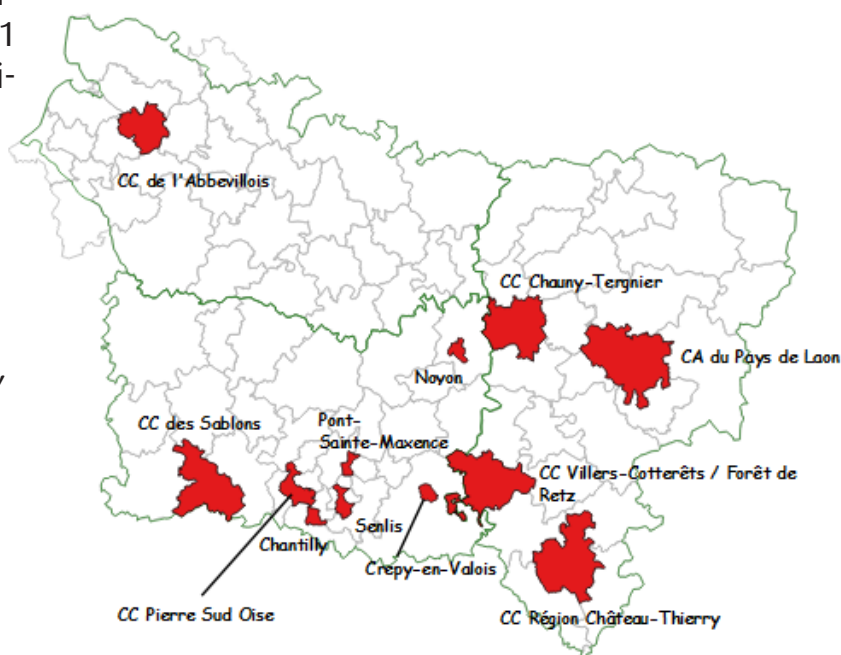
Les réseaux de CA Creilloise et CA Beauvaisis sont en croissance depuis respectivement 2012 et 2010 tandis que le réseau de l'AR Compiègne confirme sa stabilisation après une forte décroissance de 2011 à 2012. Le réseau du SITUS est encore en-dessous de la moyenne en France avec 20,15 voyages/habitant, mais cela s'explique, comme pour l'offre, par un moindre réseau classique compensé par un réseau TAD performant (sur 45 communes, 11 communes sont desservies par le réseau classique, les autres communes sont uniquement desservies par le TAD).

Les informations concernant ce réseau manquent de données sur la CA de Saint-Quentin pour l'année 2014.

2.3) Réseaux de moins de 50 000 habitants

Cette catégorie est la plus représentée en Picardie avec 15 réseaux sur 21 (soit 71%). Il s'agit des réseaux suivants :

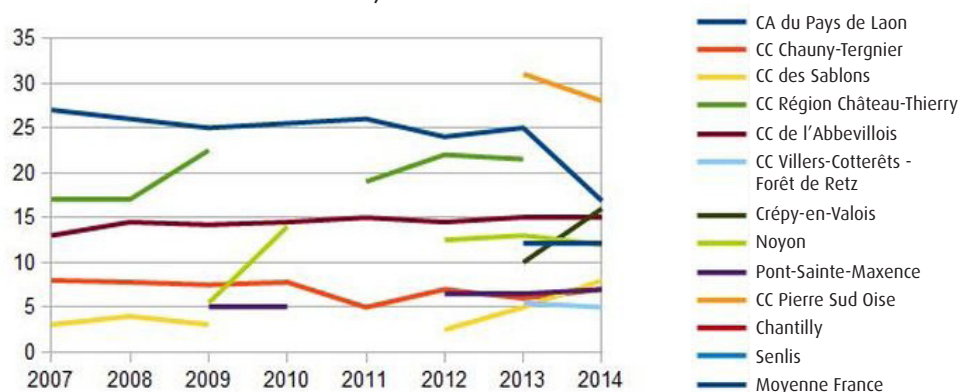
- CA du Pays de Laon,
- CC Chauny-Tergnier,
- CC des Sablons,
- CC Région Château-Thierry,
- CC de l'Abbevilleois,
- CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz,
- Crépy-en-Valois,
- Noyon,
- Pont-Sainte-Maxence,
- CC Pierre Sud Oise,
- Chantilly,
- Senlis.



Les informations concernant les PTU de Liancourt, de Péronne et de SITCAC (encore au début de son fonctionnement, depuis décembre 2014) sont incomplètes ; ce qui explique les données du graphique 4 ci-après.

Graphique 4

Kilomètres / Habitants de 2007 à 2014



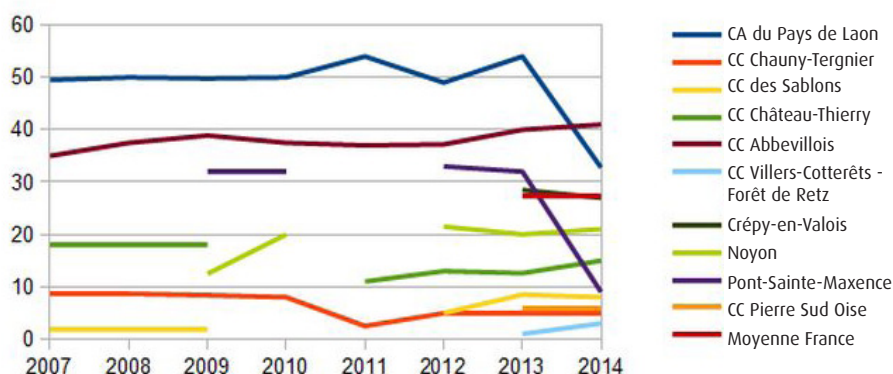
L'offre représentée dans le graphique, est au-dessus de la moyenne française (12,1 kms/habitant) pour cinq réseaux picards, à savoir la CA du Pays de Laon, CC de l'Abbevilleois, Crépy-en-Valois, Noyon et CC Région Château-Thierry.

Crépy-en-Valois a récemment dépassé la moyenne nationale avec une importante hausse passant de 10 kms par habitant en 2013 à 16 kms par habitant en 2014. Cette hausse est due à la mise en place d'une deuxième ligne de réseau urbain en décembre 2013. A l'inverse la CA Pays de Laon connaît une décroissance entre 2013 et 2014 passant de 25 à 17 kms/habitant, en raison de la fermeture de deux lignes régulières sur le réseau classique. La CC des Sablons confirme la croissance de son offre amorcée en 2012 et se rapproche de plus en plus de la moyenne nationale.

Les autres réseaux de cette catégorie ne connaissent pas de fluctuation et leurs offres restent stables par rapport aux années précédentes.

Graphique 5

Voyages / Habitants



La **fréquentation** est supérieure à la moyenne en France (27,2 voyages/habitant) pour trois réseaux picards à savoir :

- CC de l'Abbevillois (40,61),
- CA du Pays de Laon (32,76)
- Crépy-en-Valois (27,3).

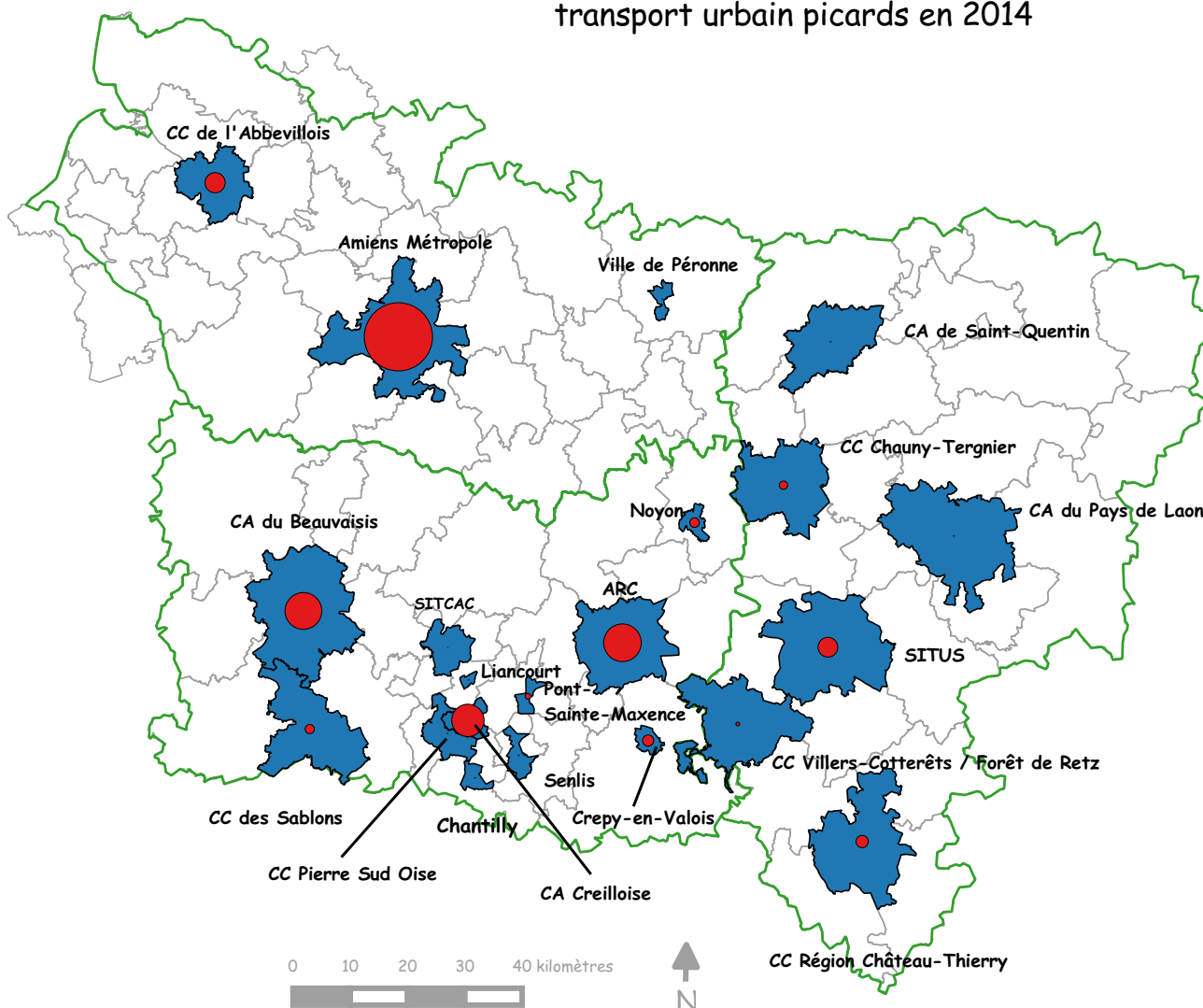
Cependant la CA du Pays de Laon voit aussi sa fréquentation décroître pour les mêmes raisons que pour son offre (liées à la suppression de deux lignes régulières).

Le réseau de la CC Région Château-Thierry continue sa croissance, aidée par un nouvel exploitant qui insuffle une dynamique positive au réseau par l'amélioration de l'offre de transport. Les autres réseaux de cette catégorie stabilisent leur fréquentation par rapport aux années précédentes.

De manière générale, la carte 3 démontre que la fréquentation sur les réseaux de transport de Picardie se concentre principalement sur les agglomérations, notamment celle d'Amiens Métropole. En effet cette AOM, qui comptabilise 14 799 957 voyages, regroupe environ la moitié des voyages sur tous les réseaux de Picardie.

Il faut aussi prendre en compte le fait que certains PTU, dont la plupart de ces communes se caractérisent par une faible densité, se rabattent sur une offre de TAD plus pertinente sur leurs territoires. Ces PTU font le choix d'optimiser au maximum leurs réseaux de transport urbain, notamment dans l'Aisne avec les réseaux de la CA de Saint-Quentin, CC Chauny-Tergnier, SITUS, CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz et CC Région Château-Thierry (cf carte 4).

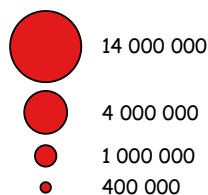
Nombre total de voyages effectués dans les réseaux de transport urbain picards en 2014



Découpage administratif

- Départements
- AOM 2014
- EPCI

Nombre total de voyages



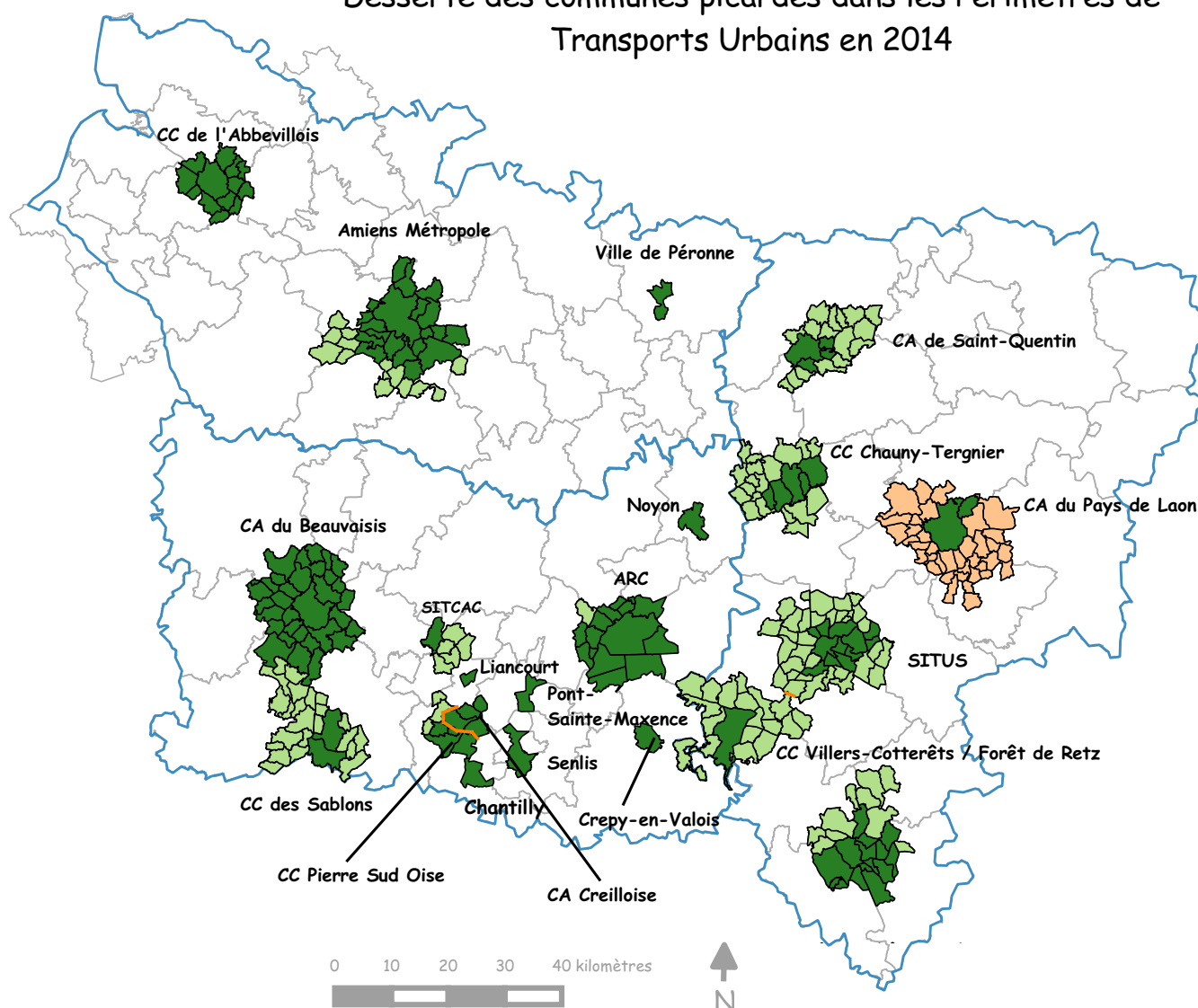
Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

Desserte des communes picardes dans les Périmètres de Transports Urbains en 2014



Découpage administratif

- Départements
- AOM 2014
- EPCI
- Limites entre PTU

Desserte des communes

- Transport régulier
- Transport à la demande
- Non desservie

Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

3. Le transport à la demande en Picardie



Le transport à la demande (TAD) est un service de transport qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée auprès de l'organisme chargé d'organiser le service.

Ainsi ce service représente une solution pertinente pour les territoires à dominante péri-urbaine ou encore les territoires ruraux où la demande de transport est souvent diffuse et les lignes régulières du réseau classique bien souvent peu efficaces.

A ses débuts il était plutôt destiné aux personnes âgées. Le transport à la demande est aujourd'hui préconisé pour un large public. Ce large public peut avoir recours à ce service pour de nombreux motifs de déplacement du quotidien.

En Picardie, le transport à la demande s'est considérablement développé et permet aux PTU, à dominante de faible densité, et qui ont de nombreuses communes à desservir d'optimiser leurs réseaux à des fins économiques, mais aussi pour proposer un service flexible aux usagers des transports publics.

Il existe trois types de TAD :

- Les **lignes virtuelles** : utilise des lignes régulières où tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi qu'en cas de réservation, pas de prise en charge à domicile.
- TAD **zonal porte à porte** : proche du service d'un taxi, le véhicule emmène l'utilisateur à la destination de son choix (dans un rayon de desserte donné) avec une prise en charge à domicile.
- TAD **zonal arrêt à arrêt** : TAD reposant sur les mêmes principes mais qui utilise comme point de départ et de dépôt les arrêts pré-existants sur le réseau classique, ce type de TAD apparaît comme plus pertinent en milieu urbain.

Les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité font le choix d'un type de TAD pour leurs réseaux, parfois plusieurs types de TAD se retrouvent imbriqués sur le même réseau. Ce choix se fait selon les caractéristiques du réseau mais aussi en fonction de la demande et de l'adaptation du type au réseau.

Cependant il existe également des solutions spécifiques à un PTU, où l'on a adapté le TAD à une demande spécifique sur le réseau afin de satisfaire les usagers.

Enfin, certains TAD fonctionnent sous forme de rabattement vers la ville-centre et uniquement dans cette optique. Les usagers ne peuvent pas emprunter ce TAD pour aller d'une commune à une autre si ce n'est pas la ville-centre.

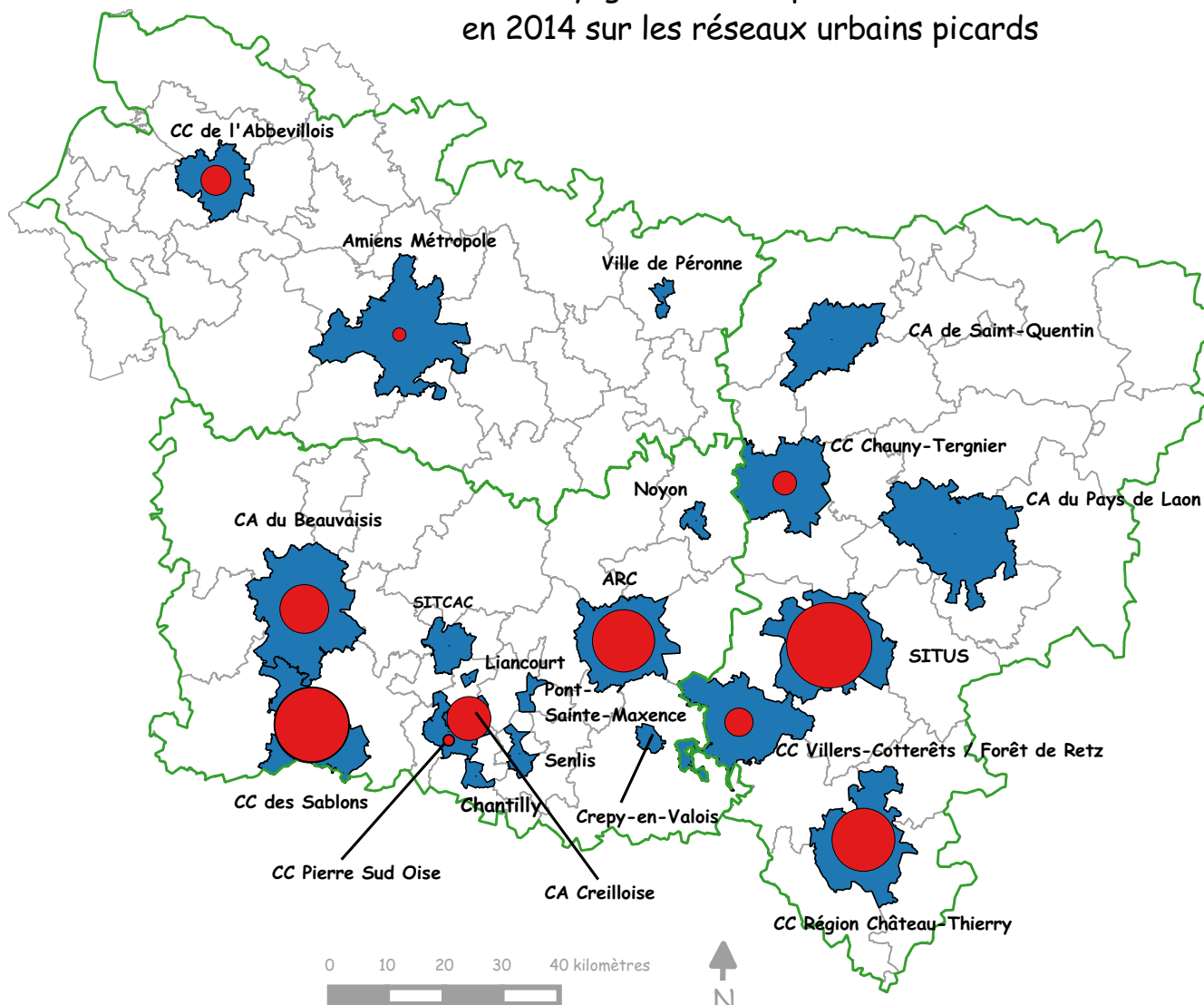
Situation des Autorités Organisatrices de la Mobilité en 2014

Tableau 3 AOM ayant répondu	Nombre de communes dans le PTU	Nombre de communes desservies par TAD Urbain	% de communes desservies	Population PTU (RP2011)	Population desservie	% de la Population desservie	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)	Total des voyages dans PTU	Total des kilomètres dans PTU	Voyages / Habitants		Voyages / Kilomètres	
											2014	Taux d'évolution en % (2013/2014)	2014	Taux d'évolution en % (2013/2014)
Amiens Métropole	33	13	39	178 917	141 757	79	310	457	1 124	30 047	0,006	67	0,037	23
CA du Beauvaisis	31	31	100	80 866	80 866	100	307	263	15 088	192 195	0,187	- 2	0,079	- 1
AR de Compiègne	16	16	100	73 060	73 060	100	208	351	24 626	316 564	0,337	- 1	0,078	- 3
CA Creilloise	4	4	100	72 624	72 624	100	34	2 136	12 234	56 593	0,168	68	0,216	66
SITUS (Soissons)	45	33	73	61 575	47 718	77	293	163	46 135	381 657	0,749	3	0,121	1
CC Chauny-Tergnier	24	21	88	41 315	23 975	58	195	123	3 551	32 035	0,086	/	0,111	/
CC des Sablons	25	25	100	34 797	34 797	100	205	170	32 551	180 837	0,935	- 3	0,18	- 33
CC de l'Abbevillois	13	13	100	31 806	31 806	100	111	287	5 644	25 740	0,177	- 16	0,219	- 22
SITCAC (Clermont)	6	/	/	23 723	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
CC Villers-Cotterêts	18	18	100	15 803	15 803	100	231	68	5 074	33 042	0,321	86	0,154	93
CCRCT (Château-Thierry)	25	15	60	32 507	8 001	25	241	33	25 183	132 000	0,775	8	0,191	- 17
CC Pierre Sud Oise	7	7	100	10 985	10 985	100	49	224	1 752	52 308	0,159	- 6	0,033	- 53

Les AOM d'Amiens Métropole, CA Creilloise et CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz enregistrent une forte augmentation de leur fréquentation du service TAD à hauteur respectivement de +67%, +68% et +86%. Cela va de pair avec une augmentation de l'offre respectivement de +23%, +66% et +93%. La fréquentation du réseau de transport du SITUS est également en croissance mais dans des proportions moindres, +3% (offre +1%).

Au sein des PTU picards, 59,7% de la population est desservie par un service de TAD, soit 541 392 habitants.

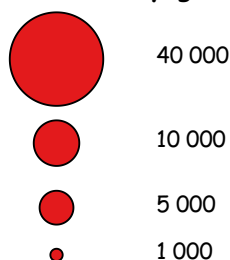
Nombre total de voyages en Transport à la Demande effectués en 2014 sur les réseaux urbains picards



Découpage administratif

- Départements
- AOM 2014
- EPCI

Nombre de voyages TAD



Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

3.1) Gamme tarifaire

Comparaison de la gamme tarifaire entre le TAD et le réseau classique

Tableau 4 AOM ayant répondu	Ticket unitaire - Réseau classique (en euros)	Ticket TAD (en euros)
Amiens Métropole	1,20	1,20
CA du Beauvaisis	1	0,90
AR de Compiègne	Réseau gratuit	1,50
CA de Creil	0,90	0,90
SITUS (Soissons)	1,10	2,10
CC de Chauny-Tergnier	1,10	1,10
CC Sablons	0,70	0,70 ou 2
CC de l'Abbeville	1,10	1,10
CC Villers-Cotterêts	1	1,80
CCRCT (Château-Thierry)	0,95	0,95
CC Pierre Sud Oise	0,90	0,90

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

La majorité des AOM propose un tarif identique pour le TAD et le réseau classique. Exception faite de la CA du Beauvaisis qui propose un tarif inférieur soit 0,90€ contre 1€ pour le réseau classique.

L'AR de Compiègne, dont le réseau classique est gratuit, propose le ticket TAD à 1,50€ voire 3€ selon le trajet. Le SITUS, CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz et CC des Sablons (pour les trajets interurbains) proposent des tarifs supérieurs pour leurs tickets TAD (0,70 à 2€ contre 0,70€ pour CC des Sablons, 1,80€ contre 1€ pour CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz). Même si le SITUS pratique des tarifs supérieurs pour son réseau TAD, ce ticket propose une correspondance gratuite avec le réseau urbain dans la limite d'une heure. Ainsi le prix paraît supérieur mais il est en effet moins cher que la somme «ticket classique + ticket TAD» auquel il correspond.

Des services de TAD existent, à une échelle plus grande que le PTU, pour la CA du pays de Laon et Crépy-en-Valois avec des arrêts dans le PTU. Ces services de TAD ne dépendent pas des AOM.

3.2) Spécificités selon les réseaux

Tableau 5 AOM proposant un TAD	Type de TAD		
	Lignes virtuelles	Zonal (porte à arrêt)	Zonal (arrêt à arrêt)
Amiens Métropole	X		
CC de l'Abbeville			X
CC Région Château-Thierry	X		
CC Chauny-Tergnier	X		
CA Saint-Quentin	X		
SITUS (Soissons)	X		
CC Villers-Cotterêts-Forêt de Retz	X		
CA du Beauvaisis			X
AR Compiègne	X		X
CA Creilloise	X		
CC Pierre Sud Oise	X		X
CC des Sablons		X	X

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM

- Le choix des lignes virtuelles concerne 9 AOM sur 12 proposant un TAD, couplé à un TAD zonal arrêt à arrêt pour la CC Pierre Sud Oise et l'AR de Compiègne. Les lignes virtuelles semblent être l'approche la plus pertinente pour les AOM picardes en matière de TAD. La CC de l'Abbevillois et la CA du Beauvaisis ont fait le choix d'un unique TAD zonal arrêt à arrêt, mieux adapté à leur territoire. En ce qui concerne la CC de l'Abbevillois, ce TAD fonctionne sous forme de rabattement vers la commune centre d'Abbeville.

La CC des Sablons se différencie avec le choix d'un TAD zonal arrêt à arrêt qui opère dans la zone urbaine de Méru et d'Amblainville. Une deuxième ligne de TAD type zonal porte à arrêt fonctionne sous forme d'un rabattement vers les communes centre de Méru et d'Amblainville.

- Le SPTA (Synergihp Picardie Transport Adapté) est un service spécifique de transport à la demande pour PMR à Amiens Métropole.



Sa première spécificité est le service Transport Adapté Amiens Métropole (TAAM). Ce service cible les personnes à mobilité réduite en leur proposant un service TAD adapté, il est notamment équipé de véhicules adaptés aux handicaps moteurs, permettant la prise en charge des Usagers en Fauteuil Roulant (UFR). Le transport se fait sous la forme d'un TAD zonal porte à porte avec prise en charge à domicile.



Sa seconde spécificité est le service «Flexo». Il s'agit d'une ligne du réseau classique qui opère de manière différente au niveau de la zone industrielle nord. En effet les arrêts se font à la demande des voyageurs. De plus pour quitter la zone industrielle nord, si un arrêt n'est pas automatiquement desservi il est nécessaire d'appeler une centrale pour demander l'arrêt. Ce service est mis en place car de nombreux arrêts en zone industrielle nord sont sous-utilisés et à des heures bien précises en lien avec les arrivées/départs des employés de la zone industrielle.

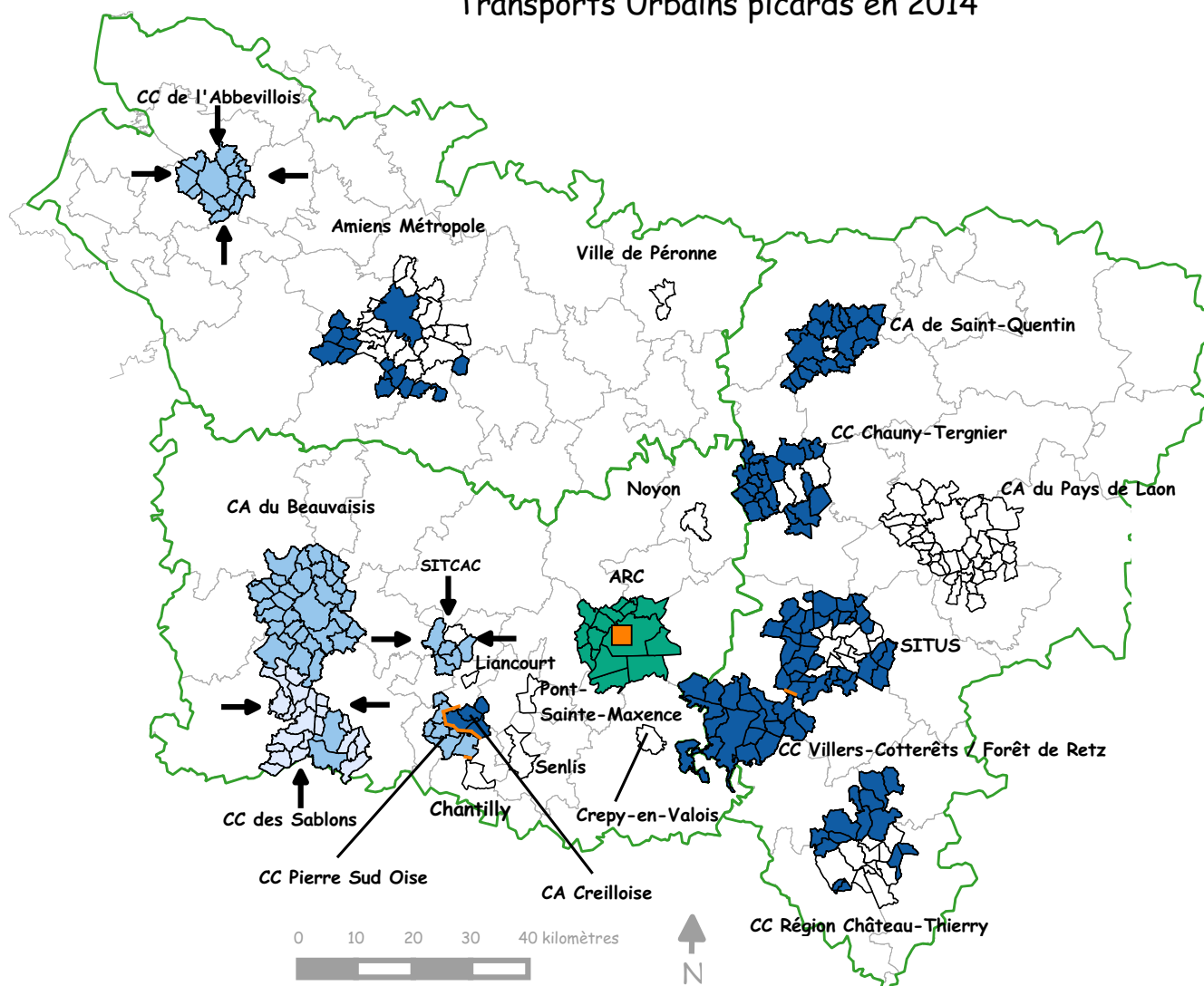
- Ce service «Flexo» a été également mis en place sur la Communauté d'Agglomération Creilloise, à une différence près, le service est présent sur trois lignes classiques. Ces lignes sont en lien avec la gare SNCF et les trains afin de s'adapter aux arrivées en gare des voyageurs.

Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais possède également une ligne sur le même principe de service.

Le service TAD fonctionne selon un itinéraire précis et selon des heures fixées au préalable.

Néanmoins, il se différencie du réseau classique de par la taille de ses véhicules plus petit et le fait qu'il ne circule pas en continu. Une réservation en amont est donc nécessaire.

Types de Transport à la Demande dans les Périmètres de Transports Urbains picards en 2014



Découpage administratif

- Départements
- AOM 2014
- EPCI
- Limites entre PTU

Type de TAD

- Non desservies
- Lignes virtuelles
- Zonal arrêt à arrêt
- Zonal porte à porte
- Lignes virtuelles + Zonal arrêt à arrêt
- Lignes virtuelles en correspondance avec les trains en gare
- TAD sous forme de rabattement vers la commune centre

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

Source : Questionnaire ORT 2015

4. Exploitation et versement transport

4.1) Différents contrats d'exploitation

Il existe deux types de contrats administratifs que sont la Délégation de Service Public et le Marché Public.

- Les Délégations de Service Public (DSP) : «Ce mode de gestion permet à la collectivité de confier à une entreprise privée ou une personne publique l'exécution du service public tout en conservant la maîtrise de celui-ci. L'entreprise est alors chargée de l'exécution du service. Elle l'assure avec son propre personnel selon les méthodes de la gestion privée et à ses risques et périls. La commune lui octroie en contrepartie un monopole d'exploitation du service» (*collectivites-locales.gouv.fr*).
- Les Marchés Publics «permettent à l'administration de recourir à une personne publique ou privée pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, nécessaires à l'exécution d'un service public, en échange d'un prix qu'elle acquitte» (*vie-publique.fr*).

Ces deux types de contrats sont présents de manière homogène sur l'ensemble du territoire picard entre les AOM et les exploitants.

Les contrats entre AOM et Exploitants

Tableau 6	AOM	Exploitant	Date d'entrée	Date d'échéance	Contrat
	Communauté de Communes de l'Abbevillois	Keolis	01/01/14	31/12/15	DSP
	Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole	Keolis	08/04/12	31/12/17	DSP
	Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	CABARO	01/01/10	31/12/15	DSP
	Ville de Chantilly	Keolis	01/09/09	01/09/15	Marché public
	Communauté de Communes de la Région de Château-Thierry	Keolis	01/07/12	01/06/19	DSP
	Communauté de Communes de Chauny-Tergnier	Keolis	01/10/13	30/09/23	DSP
	Agglomération de la Région de Compiègne	ACARY (Transdev)	2013	2020	Marché public
	Communauté de l'Agglomération Creilloise	STAC	01/07/11	30/06/19	DSP
	Ville de Crépy-en-Valois	Les CARS CHARLOTS	NC	30/11/18	Marché public
	Ville de Noyon	Noyon Cars	02/01/10	31/12/17	Marché public
	Communauté de Communes Pierre Sud Oise	Keolis Evrard	NC	04/09/15	Marché public
	Ville de Pont-Sainte-Maxence	Keolis	29/03/12	31/03/16	Marché public
	Communauté de Communes des Sablons	CABARO	28/07/11	01/06/16	Marché public
	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin	Saint-Quentin Mobilité (Transdev)	01/09/04	31/08/29	DSP
	Ville de Senlis	Keolis	01/04/12	01/04/16	Marché public
	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais	Les Courriers Automobiles Picards	01/01/10	31/12/17	Marché public
	Communauté de Communes Villers-Cotterêts/Forêt de Retz	Villeo Retzeo	21/04/13	01/04/18	DSP
	Ville de Péronne	NC	NC	NC	NC
	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise	Keolis & TTS JM BLIN	07/11/14	31/12/17	Marché public
	Communauté d'Agglomération du Pays de Laon	Transdev	30/12/04	21/12/15	DSP

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

DSP : Délégation de Service Public

Cinq contrats arrivent à échéance en 2015, à savoir ceux de la CC de l'Abbevillois, la CA du Beauvaisis, Chantilly, la CC Pierre Sud Oise et la CA du Pays de Laon.

En 2014, deux nouveaux contrats ont été signés, à savoir la CC de l'Abbevillois avec l'exploitant Keolis et le SITCAC (mise en place d'un service de transport collectif urbain) avec un double exploitant : Keolis et TTS JM BLIN.

Keolis est très présent en Picardie puisqu'il exploite les réseaux de 9 AOM sur 21, soit quasiment la moitié des réseaux urbains picards. Pour les autres AOM, il s'agit d'exploitants locaux.



4.2) Le Versement Transport (VT) et Versement Transport additionnel (VTa)

- Le versement transport est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'URSSAF au titre des cotisations sociales pour être reversée aux AOM qui doivent obligatoirement l'affecter au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains. Sont redevables de ce versement transport les employeurs de plus de neuf salariés dans le périmètre de transport urbain.

Dans le cadre de la loi MAPAM (Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles), le versement transport pourra financer toutes les actions des AOM dans le domaine des modes alternatifs (covoiturage, auto-partage, etc).

(collectivites-locales.gouv.fr)

- La création d'un syndicat mixte loi SRU permet d'élargir à l'ensemble du territoire départemental à dominante urbaine le versement transport que l'on appelle le versement transport additionnel (VTa) puisqu'il s'ajoute au VT, avec un taux légal maximum de 0,5%.

(senat.fr)

Taux de Versement Transport en Picardie

Tableau 7	AOM ayant répondu	Date de la 1 ^{ère} Instauration	Taux de la 1 ^{ère} Instauration	Taux VT 2014	Vta	Taux Vta 2014
	Communauté de Communes de l'Abbevillois	01/02/92	0,50 %	0,60 %	NON	/
	Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole	29/12/83	1,00 %	1,80 %	NON	/
	Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	27/05/83	0,50 %	0,60 %	OUI	0,20 %
	Communauté de Communes de Chauny-Tergnier	16/05/96	0,55 %	0,55 %	NON	/
	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise	01/01/14	0,30 %	0,30 %	OUI	0,40 %
	Agglomération de la Région de Compiègne	01/01/87	0,30 %	0,60 %	OUI	0,20 %
	Communauté de l'Agglomération Creilloise	01/07/83	0,50 %	0,60 %	OUI	0,20 %
	Ville de Crépy-en-Valois	01/01/11	0,55 %	0,55 %	OUI	0,25 %
	Ville de Noyon	01/10/09	0,50 %	0,55 %	OUI	0,25 %
	Ville de Pont-Sainte-Maxence	01/07/09	0,55 %	0,55 %	OUI	0,25 %
	Communauté de Communes des Sablons	01/01/05	0,12 %		OUI	
	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais	16/05/84	0,40 %	0,60 %	NON	/
	Communauté de Communes Villers-Cotterêts/Forêt de Retz	01/09/12	0,60 %	0,60 %	NON	/
	Communauté d'Agglomération du Pays de Laon	01/01/87	0,50 %	0,55 %	NON	/
	CC Pierre Sud Oise	01/01/11	0,60 %	0,60 %	NON	/

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

A ce titre le SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise), qui a la compétence sur l'ensemble du territoire de l'Oise qui compte 12 AOM, a mis en place un versement transport additionnel en janvier 2007. Ce VTa concerne tous les employeurs privés ou publics de plus de 9 salariés implantés sur le territoire de l'Oise au sein d'un espace à dominante urbaine uniquement, hors PTU le taux de VTa a été fixé à 0,40% de la masse salariale et à l'intérieur des PTU le cumul VT+VTa ne peut excéder 0,80%.

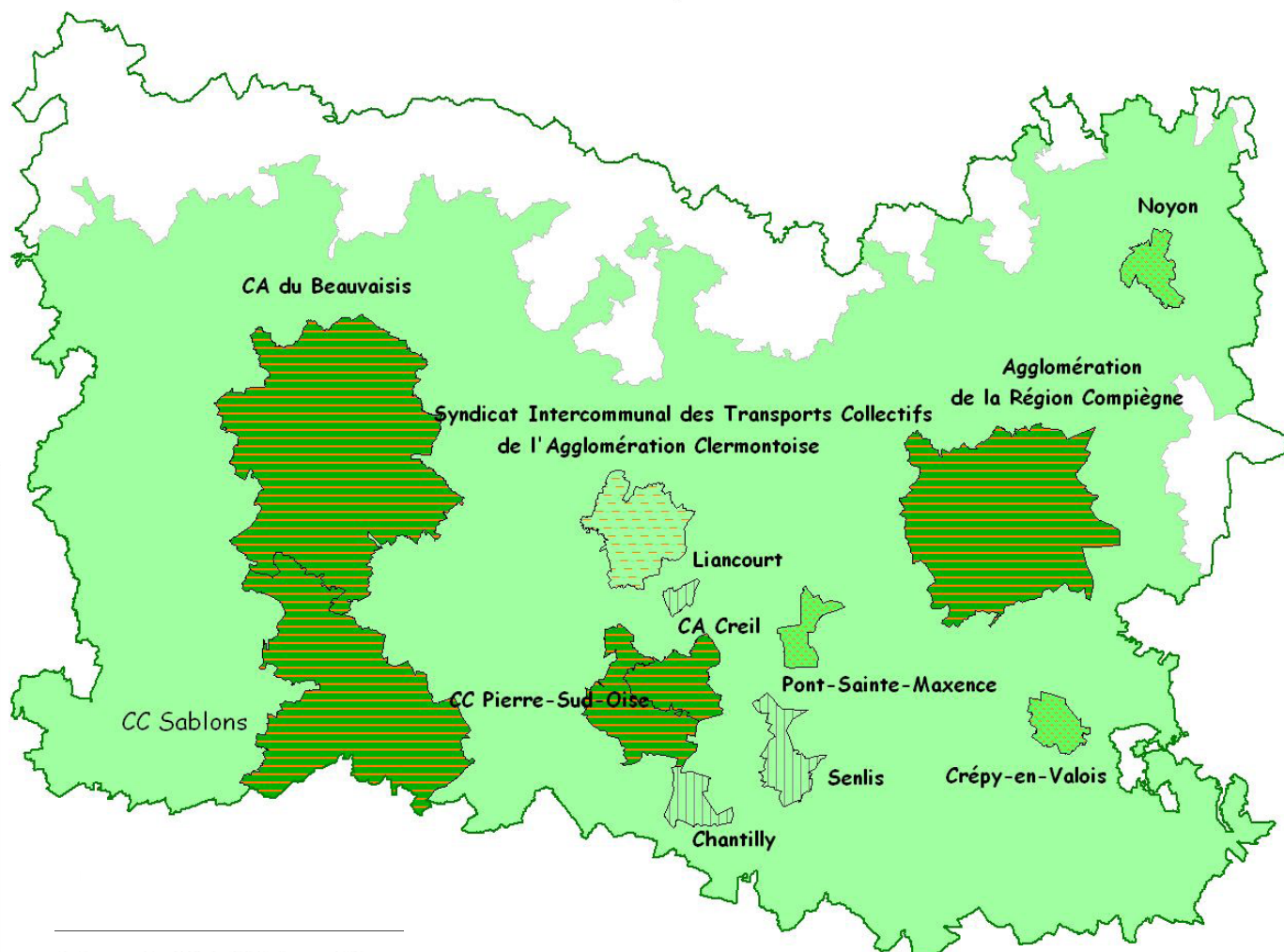


Ainsi ce sont plus de 15,5 millions d'euros qui ont été collectés afin de financer les actions du SMTCO, à savoir :

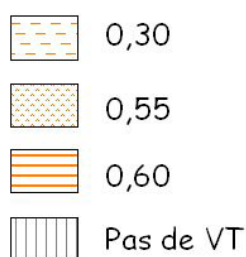
- coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités compétentes, membres du syndicat, dans un but d'intermodalité,
- mettre en place un système d'information multimodal complété d'une centrale de réservation pour les services de transport à la demande et d'une centrale de covoiturage,
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Le Syndicat Mixte des Transports collectifs de l'Oise : SMTC

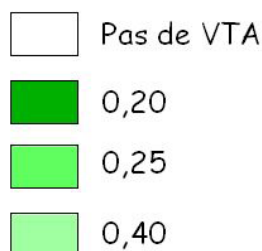
Taux de Versement Transport au 1er Janvier 2014



Taux de VT 2014 en %



Taux de VTA 2014 en %



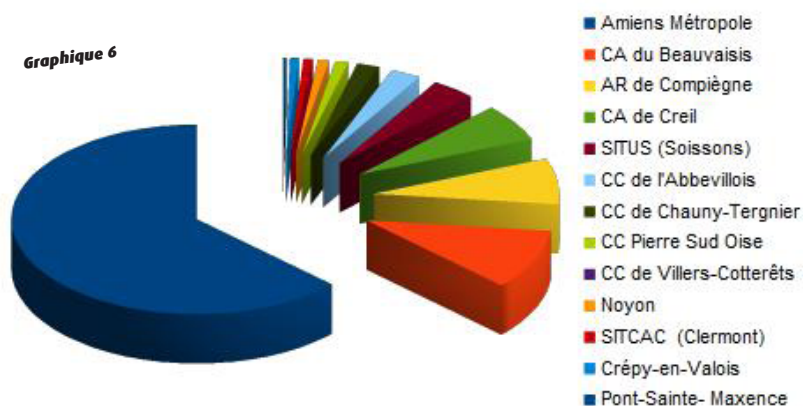
SDIT ATO
Réalisation :
Thibaut PARENT

Montants collectés par les différentes AOM

Tableau 8 AOM ayant répondu	Montant collecté (en euros)
Amiens Métropole	34 700 000
CA du Beauvaisis	5 678 000
AR de Compiègne	4 300 000
CA de Creil	3 499 000
SITUS (Soissons)	2 150 000
CC de l'Abbevilleois	1 459 550
CC de Chauny-Tergnier	1 099 105
CC Pierre Sud Oise	636 128
CC de Villers-Cotterêts	620 493
Noyon	532 558
SITCAC (Clermont)	450 000
Crépy-en-Valois	420 000
Pont-Sainte- Maxence	179 986
Total	55 724 820

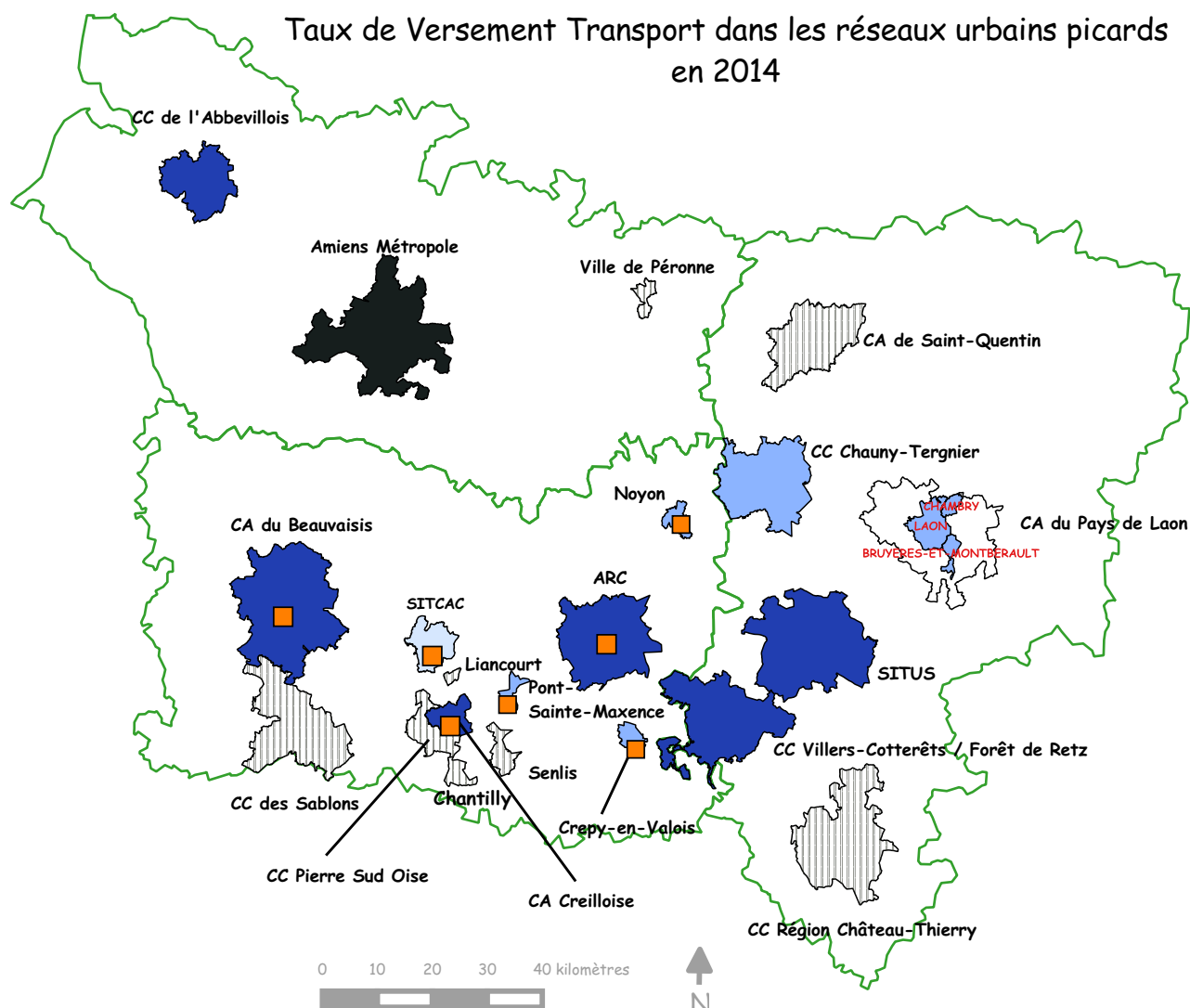
Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

Graphique 6



Amiens Métropole, avec 34,7 millions d’euros, a prélevé plus de la moitié du versement transport perçu en Picardie en 2014. Cela s’explique par un montant de VT environ trois fois supérieur au reste du territoire régional. D’autre part, Amiens Métropole regroupe un très grand nombre d’entreprises sur son territoire. Ces deux facteurs aboutissent à un montant de VT collecté assez important.

Taux de Versement Transport dans les réseaux urbains picards en 2014



Découpage administratif

- Départements
- AOM 2014

- Présence VT additionnel

Taux de VT

- 1,80%
- 0,60%
- 0,55%
- 0,30%
- Pas de VT
- Non renseigné

Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

5. Tarification des réseaux urbains

5.1) Plusieurs réseaux de l'Oise gratuits

Une partie des réseaux urbains de l'Oise propose la gratuité du service sur ses réseaux de transport, au nombre de six.

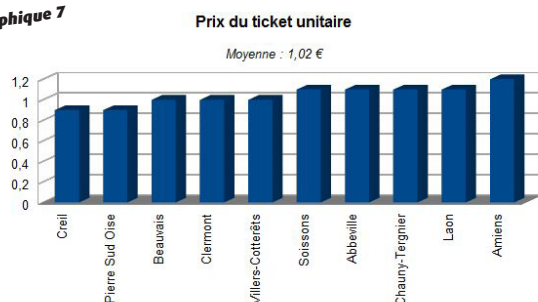
En effet Chantilly, Senlis, Noyon, Crépy-en-Valois, Pont-Sainte-Maxence et l'AR de Compiègne ont des réseaux de transport collectif urbain gratuits pour les usagers.

Ainsi la Picardie dispose d'une offre importante de réseaux gratuits sur son territoire, comparée aux autres régions, avec notamment le réseau de l'AR Compiègne qui est le précurseur de la gratuité en France. Il faut cependant prendre en compte le fait que bon nombre de ces réseaux gratuits sont de petits réseaux souvent à l'échelle de la commune (l'AR de Compiègne se distingue avec un réseau plus important).

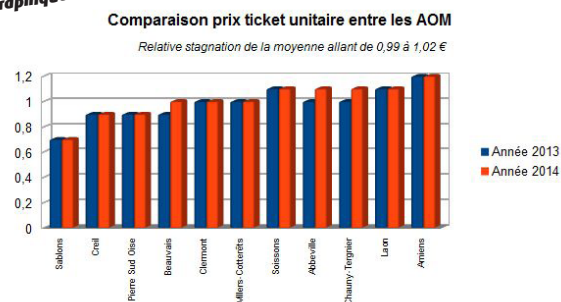
5.2) Gamme tarifaire et comparaison sur la période 2013 / 2014

Ticket unitaire

Graphique 7

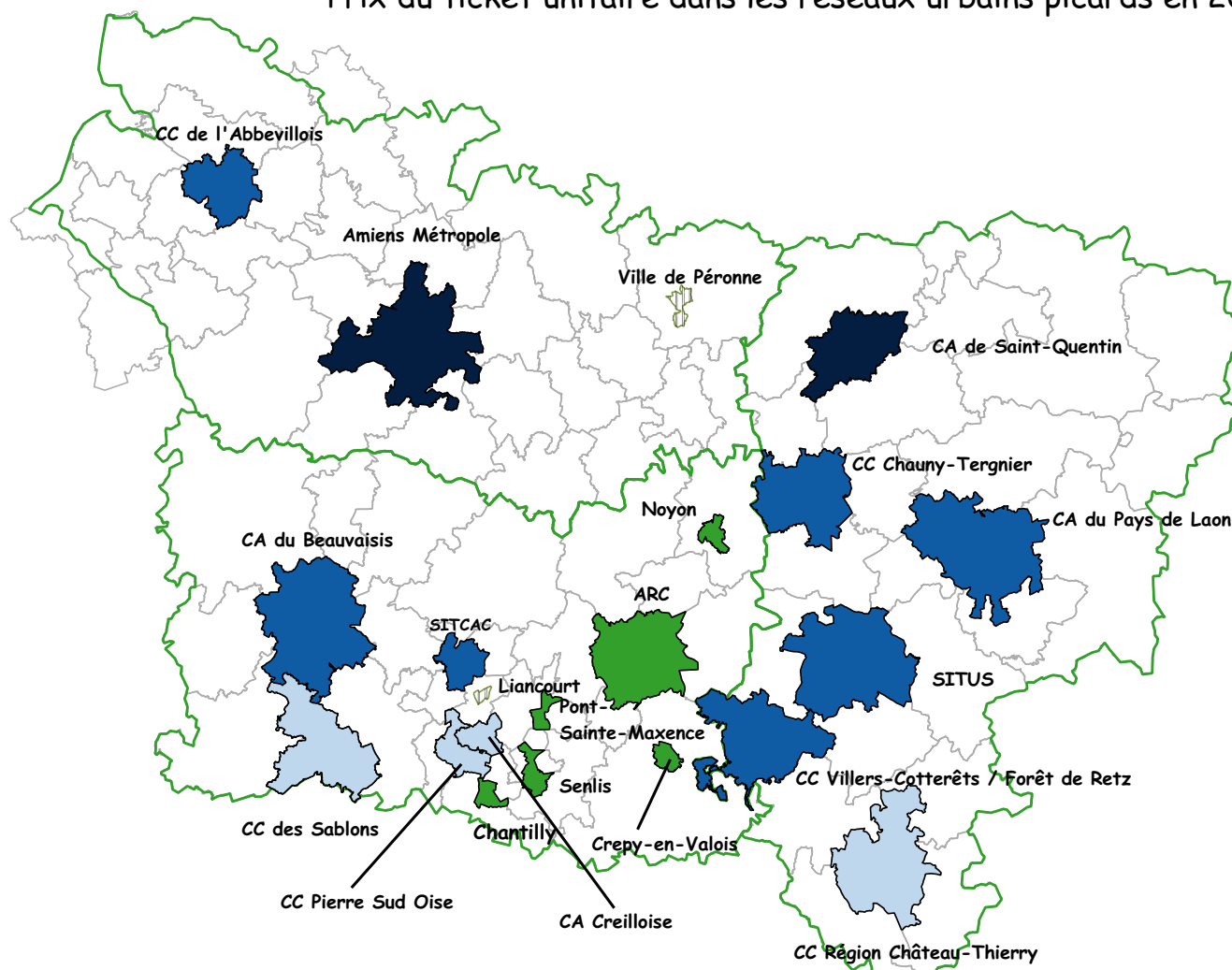


Graphique 8



La CC des Sablons propose le tarif le moins élevé concernant le ticket unitaire avec 0,70€ tandis qu'Amiens Métropole propose le tarif le plus élevé soit 1,20€. Sur l'ensemble des réseaux on constate soit une légère augmentation soit une stabilisation des tarifs entre 2013 et 2014. La moyenne du tarif du ticket unitaire s'élève à 1,02€.

Prix du ticket unitaire dans les réseaux urbains picards en 2014



Découpage administratif

- Départements
- EPCI
- AOM 2014

Prix du ticket unitaire

(en euros)

- Non renseigné
- 0.70 - 0.90
- 1 - 1.10
- 1.20 - 1.30
- Réseau gratuit

Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



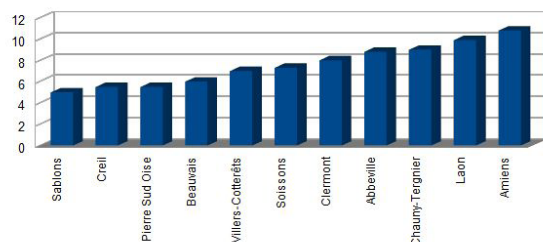
SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

Carnet de 10 tickets

Graphique 9

Prix carnet de 10 tickets

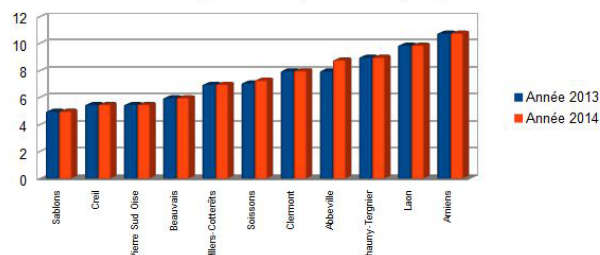
Moyenne : 7,73 €



Graphique 10

Comparaison prix carnet de 10 tickets entre les AOM

Relative stagnation de la moyenne allant de 7,4 à 7,5€



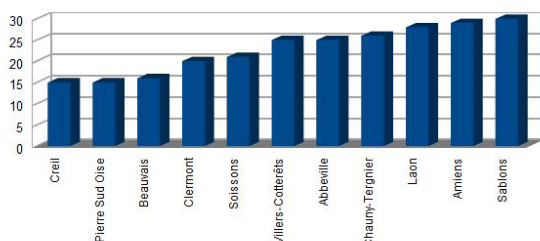
La CC des Sablons propose également le tarif le plus bas, soit 5€ le carnet de 10 tickets valable sur le réseau urbain, tandis qu'Amiens Métropole le propose à 10,80€, ce qui représente le tarif le plus élevé. On constate une relative stagnation des tarifs pratiqués entre 2013 et 2014. La moyenne des tarifs sur les réseaux picards est de 7,73€.

Abonnement mensuel

Graphique 11

Prix de l'abonnement mensuel

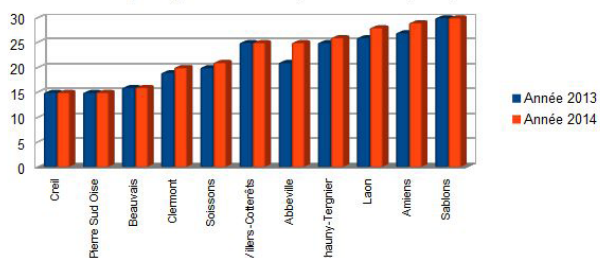
Moyenne : 23,5 €



Graphique 12

Comparaison prix abonnement mensuel entre les AOM

Légère augmentation de la moyenne allant de 21,7 à 22,7 €

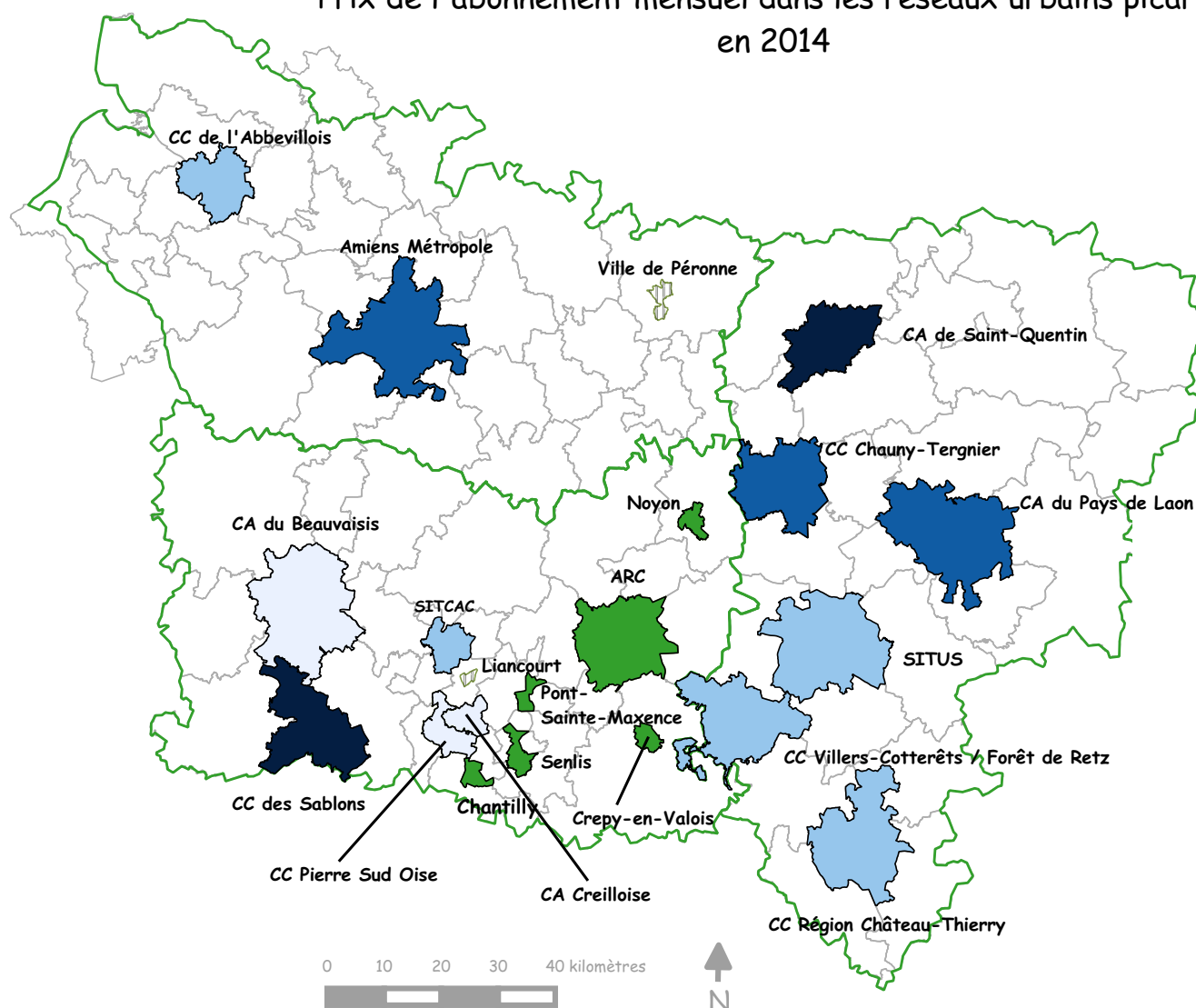


En terme d'abonnement mensuel la CC des Sablons présente le tarif le plus cher soit 30€. La CC de Pierre Sud Oise propose le tarif le moins cher avec 15€. Une petite augmentation des tarifs sur la période 2013 / 2014 est constatée. La moyenne des tarifs proposés est de 23,50€.

Bon nombre de réseaux picards propose également une tarification sociale, notamment le SITUS qui applique pleinement la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), en se basant sur l'âge (tarif étudiant et tarif pour les personnes âgées), mais aussi en lien avec la CMU (Couverture Maladie Universelle). Les tarifs ci-dessus correspondent au plein tarif.

Le SITUS propose son abonnement mensuel sous la forme d'une «libre circulation». En effet cette carte d'abonnement n'est pas nominative et peut donc être utilisée par toute personne ayant en sa possession cette carte (cela profite aux familles notamment).

Prix de l'abonnement mensuel dans les réseaux urbains picards en 2014



Découpage administratif

- Départements
- EPCI
- AOM 2014

Prix abonnement mensuel

(en euros)

- Non renseigné
- 15 - 16
- 20 - 25
- 26 - 29
- 30 - 32
- Réseau gratuit

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CC : Communauté de Communes
 CA : Communauté d'Agglomération



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015

Source : Questionnaire ORT 2015

5.3) Comparaison des titres proposés en Picardie par rapport au reste de la France

En croisant les informations entre les questionnaires de l'enquête annuelle de l'Observatoire Régional des Transports 2015 et l'état des lieux du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP), une comparaison des titres en terme d'offre et de tarification entre les réseaux urbains picards et ce qui se fait sur l'ensemble du territoire national est possible.

Comparaison des titres proposés Picardie / France (en %)

Tableau 9 Réseaux	Pourcentage de réseaux proposant le titre				
	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre hebdomadaire	Titre mensuel	Titre annuel
Moins de 50 000 habitants (8)	100 100	100 94,4	16,6 8,3	100 91,7	50 63,4
Entre 50 000 et 100 000 habitants (4)	100 100	100 98,4	33,3 9,3	100 98,4	33,3 73,4
Entre 100 000 et 200 000 habitants (1)	100 100	100 95,8	100 37,2	100 100	100 79

Source : Basée sur l'enquête ORT 2015, sont exclus les réseaux gratuits
Source : «Tarification des réseaux urbains», GART & UTP, 2013

En matière d'offre, la Picardie se trouve majoritairement dans la moyenne nationale, voire au dessus avec une meilleure offre notamment concernant les réseaux entre 100 000 et 200 000 habitants. Cette catégorie renvoie directement et uniquement au réseau amiénois en Picardie.

Le seul bémol notoire dans cette comparaison concerne le titre annuel de la catégorie des réseaux entre 50 000 et 100 000 habitants avec 33,3% en Picardie contre 73,4% en France.

Comparaison du prix moyen des titres proposés Picardie / France (en %)

Tableau 10 Réseaux	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre hebdomadaire	Titre mensuel	Titre annuel
Moins de 50 000 habitants	0,98 1	0,75 0,76	10 9,85	25,17 22,86	267,5 206,35
Entre 50 000 et 100 000 habitants	1 1,07	0,63 0,82	7,6 8,83	17,3 24,15	/ 238,93
Entre 100 000 et 200 000 habitants	1,2 1,2	1,08 0,97	12 10,84	29 31,85	304,8 290,23

Source : Basée sur l'enquête ORT 2015, sont exclus les réseaux gratuits
Source : «Tarification des réseaux urbains», GART & UTP, 2013

Pour la catégorie entre 50 000 et 100 000 habitants, Le SITUS est le seul à proposer un titre annuel, mais uniquement en tant que tarif réduit (personnes de plus de 65 ans et personnes handicapées à plus de 80%) et n'est donc pas pris en compte. Les réseaux urbains picards se positionnent dans la moyenne nationale, mais ont tout de même tendance à proposer une tarification un peu supérieure.

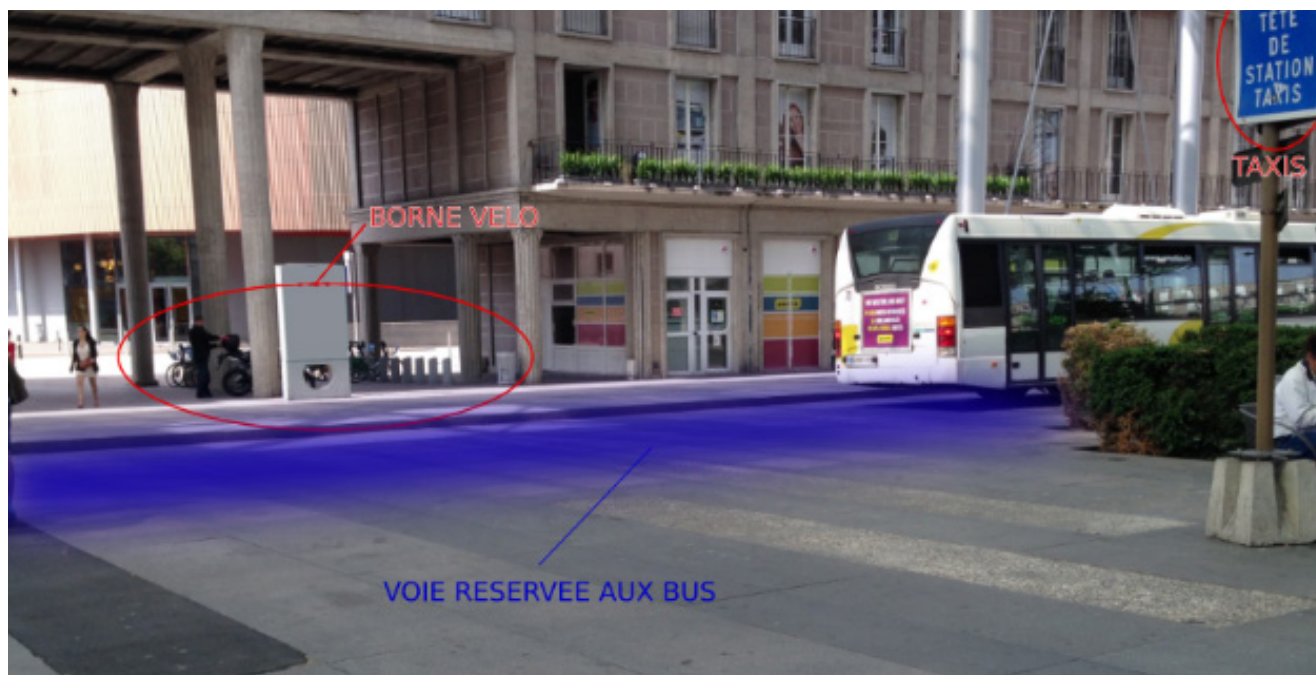
6. L'intermodalité, clé de la mobilité durable

L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transport sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point à un autre. Cette logique vise à rationaliser les usages de l'automobile en offrant des alternatives de mobilités pertinentes, dans le but de réduire leurs empreintes écologiques.

6.1) Les gares, de véritables pôles d'échanges multimodaux...

La quasi-totalité des périmètres de transports urbains, disposent d'une ou de plusieurs gares ferroviaires et/ou points d'arrêts. La Picardie compte ainsi 49 gares au sein de ses 21 PTU, dont 24 gares dans les PTU de l'Oise. L'Oise présente la particularité d'avoir une forte proportion de salariés qui quittent le département chaque jour pour se rendre sur le lieu de leur travail principalement en île-de-France. Ainsi les gares se doivent d'être de véritables pôles d'échanges multimodaux.

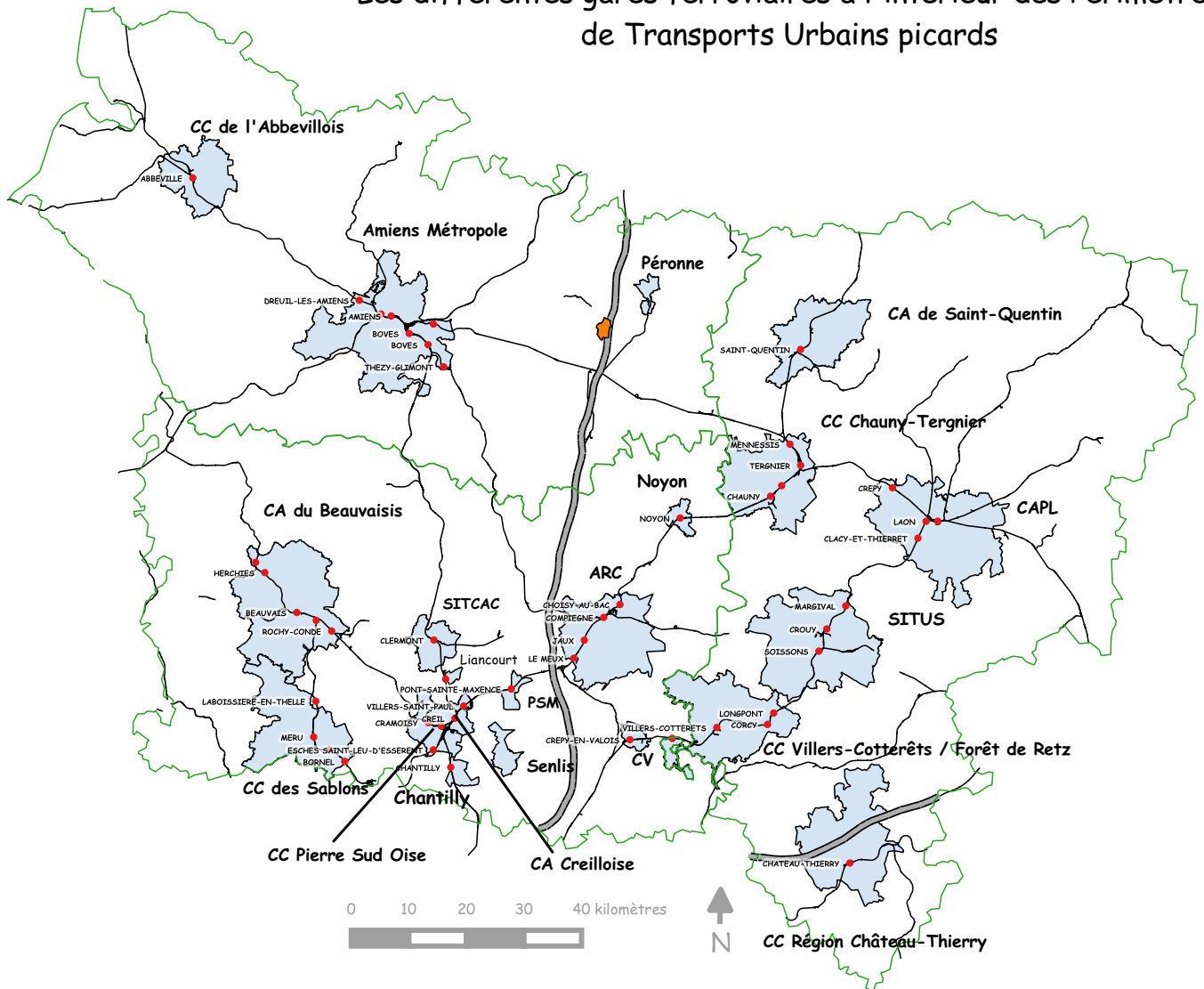
Exemple de pôle d'échange multimodal : la gare du Nord à Amiens



Crédit photo : Alexandre ROSÉE

La photo met en évidence trois modes de transports présents que sont le vélo, le taxi et les bus du réseau de transport urbain. Ces modes de transport s'ajoutent à la voiture individuelle ou au covoiturage, aux trains et la marche à pied non visibles sur la photo.

Les différentes gares ferroviaires à l'intérieur des Périimètre de Transports Urbains picards



Découpage administratif

- Département
- AOM 2014

Equipement ferroviaire

- Gares dans les PTU
- Gare TGV Haute Picardie
- LGV-Picardie
- Réseau ferré picard

Source : Questionnaire ORT 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 ARC : Agglomération de la Région de Compiègne
 CV : Crépy-en-Valois
 PSM : Pont-Sainte-Maxence
 CAPL : Communauté d'Agglomération du Pays de Laon



SDIT ATO
 Réalisation :
 Alexandre ROSÉE
 juin 2015



A ce titre des partenariats ont été noués entre les réseaux de transports urbains et la SNCF. De ce fait des abonnements à tarifs préférentiels sont mis en place :

- La CC de l'Abbevillois, propose un abonnement «Train+Bus», avec une réduction de 7% en complément de l'abonnement SNCF «Picardie Pass'Actifs».
- La CA du Beauvaisis propose l'abonnement mensuel «DUO» à 8€ (au lieu de 16€) sur présentation de la carte d'abonnement SNCF «Picardie Pass'Actifs».
- Le SITUS propose aux salariés un titre hebdomadaire ou mensuel «Train+Bus» sur présentation de la carte d'abonnement SNCF «Picardie Pass'Actifs».
- La CC de Chauny-Tergnier propose un titre mensuel ou annuel intermodal à tarif préférentiel sur présentation de la carte d'abonnement SNCF «Picardie Pass'Actifs».
- La CC de la Région de Château-Thierry propose une réduction de 10% sur les abonnements «12/25» et «fréquence» de son réseau de transport FABLIO sur présentation de la carte d'abonnement SNCF «Picardie Pass'Actifs» ou «Pass'Etudes».

L'Agglomération de la Région de Compiègne, réseau de transport gratuit, a décidé de mettre en place un tarif préférentiel concernant les parkings voitures à proximité de la gare pour les abonnés SNCF, ou encore de faire bénéficier aux voyageurs abonnés d'une consigne sécurisée pour vélo.

De plus les lignes de bus, particulièrement leurs horaires, sont ajustées en fonction des arrivées des trains en gare. Cela nécessite néanmoins la mise en place d'actions en cas de perturbation du trafic. Afin de pallier ce problème, à la gare de Soissons, les bus attendent l'arrivée des trois principaux trains du soir quelle que soit l'heure d'arrivée. Ce système implique une ligne de bus «Spéciale Gare». Ainsi le SITUS essaie de pallier les perturbations sur les lignes SNCF et apporte à ses voyageurs une chaîne de déplacement optimisée avec une continuité assurée.



Nombre de bus par jour desservant les différentes gares

Tableau 11 AOM ayant répondu	Nombre de bus par jour desservant la gare principale du territoire
Amiens Métropole	1 072
AR de Compiègne	214
CA du Beauvaisis	196
Crépy-en-Valois	196
CCRCT (Château-Thierry)	164
SITUS (Soissons)	123
CC des Sablons	120
CC de Chauny-Tergnier	100
Pont-Sainte-Maxence	98
CC Villers-Cotterêts-Forêt-de-Retz	69
CC de l'Abbevilleois	67
SITCAC (Clermont)	55
Noyon	54
CC Pierre Sud Oise	52

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

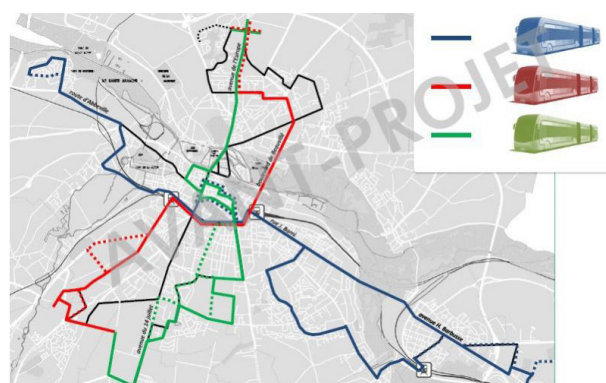
Amiens Métropole est le réseau de transport qui dessert le plus sa gare avec 1 072 arrêts bus par jour répartis sur 13 lignes. Les autres réseaux de transport desservent à une cadence de 50 à 200 bus par jour la gare principale de leur PTU.

6.2) ...En phase d'optimisation

L'intermodalité se met en place progressivement en Picardie où un certain nombre de projets continue de se développer. Ainsi ces projets visent à mettre en place de véritables Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ou de les optimiser, donnant accès aux voyageurs à différents modes de transports (bus urbains, vélos en libre service, etc).

Ainsi de nombreux projets de renforcement de PEM voient le jour, via des aménagements, rénovations ou encore requalifications des espaces. On peut citer la CA du Beauvaisis avec l'aéroport Beauvais-Tillé et la gare de Beauvais, la CC de l'Abbevilleois avec la refonte de l'espace devant la cité scolaire et enfin Noyon, Compiègne, Creil et Soissons qui voient leurs gares renforcées dans leur rôle de PEM.

Amiens Métropole travaille sur le projet de rénovation du pôle d'échange gare du nord et également la création d'un pôle d'échange multimodal sur la ceinture de boulevard sud dans le cadre de la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à l'horizon 2019 sur le réseau amétis.



Les gares picardes jouent un rôle central et sont bien souvent les seuls PEM au sein des PTU. L'aménagement de leurs places de stationnement vise à faciliter le passage d'un mode de transport à un autre de manière fluide, créant ainsi une logique de chaîne de déplacement.

Nombre de places disponibles au niveau des différentes gares

Tableau 12 AOM ayant répondu	Nombre de places disponible au niveau de la gare principale du territoire	
	Bus – Cars	Voitures
AR de Compiègne	13	270
Noyon	8	250
CC Chauny-Tergnier	5	223
CC Pierre Sud Oise	4	100
CCRCT (Château-Thierry)	4	NR
CC Villers-Cotterêts-Forêt-de-Retz	4	200
Crépy-en-Valois	4	500
CC de l'Abbevillois	4	210
CA du Beauvaisis	3	335
Pont-Sainte-Maxence	1	387
SITUS (Soissons)	NR	117
SITCAC (Clermont)	NR	NR
Amiens Métropole	Gares routières	2 060
CC des Sablons	NR	200

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM

Amiens Métropole présente la particularité de disposer d'une gare routière, comprenant 13 quais, adjacente à la gare ferroviaire (Gare du Nord). Elle dispose également de 2 060 places voitures, ce qui en fait la mieux équipée de Picardie. Après Amiens Métropole, l'Agglomération de la Région de Compiègne se distingue avec 13 places bus et/ou cars ainsi que 270 places destinées aux voitures individuelles. Les autres AOM possèdent des caractéristiques similaires.

7. L'accessibilité dans les réseaux de transports urbains

7.1) Le dispositif Ad'Ap

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a permis de déclencher une prise de conscience d'une réelle problématique et d'inciter les premières initiatives afin de permettre à TOUS les voyageurs de se déplacer en autonomie.

Afin de poursuivre cet effort, les Agendas d'Accessibilité Programmée ont été mis en place.

Quelques définitions

D'après la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 - art. 2, le handicap est défini comme tel :
«Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant».

«La chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite» (loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées - Article 45 - alinéas 1 et 2).

Le cadre réglementaire

- Loi n° 1975-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées.
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation, et de la voirie, pour les personnes handicapées.
- Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Décret n° 2014-1327 du 5 novembre 2014 relatif à l'agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.

- Décret n° 2014-1326 du 5 novembre 2014 modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.
- Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
- Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.
- Arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Un A.....d'A.....P..... : un nouvel outil de programmation et de planification

Un Agenda d'Accessibilité Programmée est un outil de programmation et de planification pour poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport public. L'objectif est d'instaurer une nouvelle dynamique au chantier de l'accessibilité tout en poursuivant l'effort engagé depuis la loi n° 2005-102 du 11 février 2005.

Il vise à permettre aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de saisir l'opportunité de se mettre en conformité concernant la mise en accessibilité des transports au-delà du 13 février 2015, échéance initiale.

Ce dispositif est basé sur une démarche volontaire pour les transports et qui permet aux acteurs concernés de se mettre en conformité par rapport aux obligations réglementaires.

Il complète le SDA, document élaboré par l'AOT et fixant la programmation de la mise en accessibilité des services de transports.

Les objectifs d'un Ad'AP

Le dispositif Ad'AP vise à :

- adapter les obligations relatives aux services de transport public de voyageurs,
- moduler et préciser les obligations concernant les gares et points d'arrêts ferroviaires,
- proroger le délai du 13 février 2015 pour les Autorités Organisatrices de Transports qui élaborent un SDA-Ad'AP.

Le contenu d'un Ad'AP

Un Ad'AP se base sur 3 volets indissociables : le matériel roulant, la liste des points d'arrêts prioritaires et le service aux voyageurs. Ces 3 volets sont présents dans le corps du dossier à constituer.

Le dossier Ad'AP se compose des éléments suivants :

- un descriptif du service de transport public de voyageurs. Le matériel roulant est défini selon l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005. Il y est stipulé que tout matériel roulant acquis (neuf ou occasion) doit être accessible aux personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite,

- l'identification de la liste des points d'arrêts prioritaires,

Le nouveau dispositif indique que l'accessibilité doit être assurée pour les points d'arrêts prioritaires selon des critères définis dans le décret n° 2014-1323 tels que la fréquentation, les modalités d'exploitation, l'organisation des réseaux de transport et les nécessités de desserte suffisante du territoire,

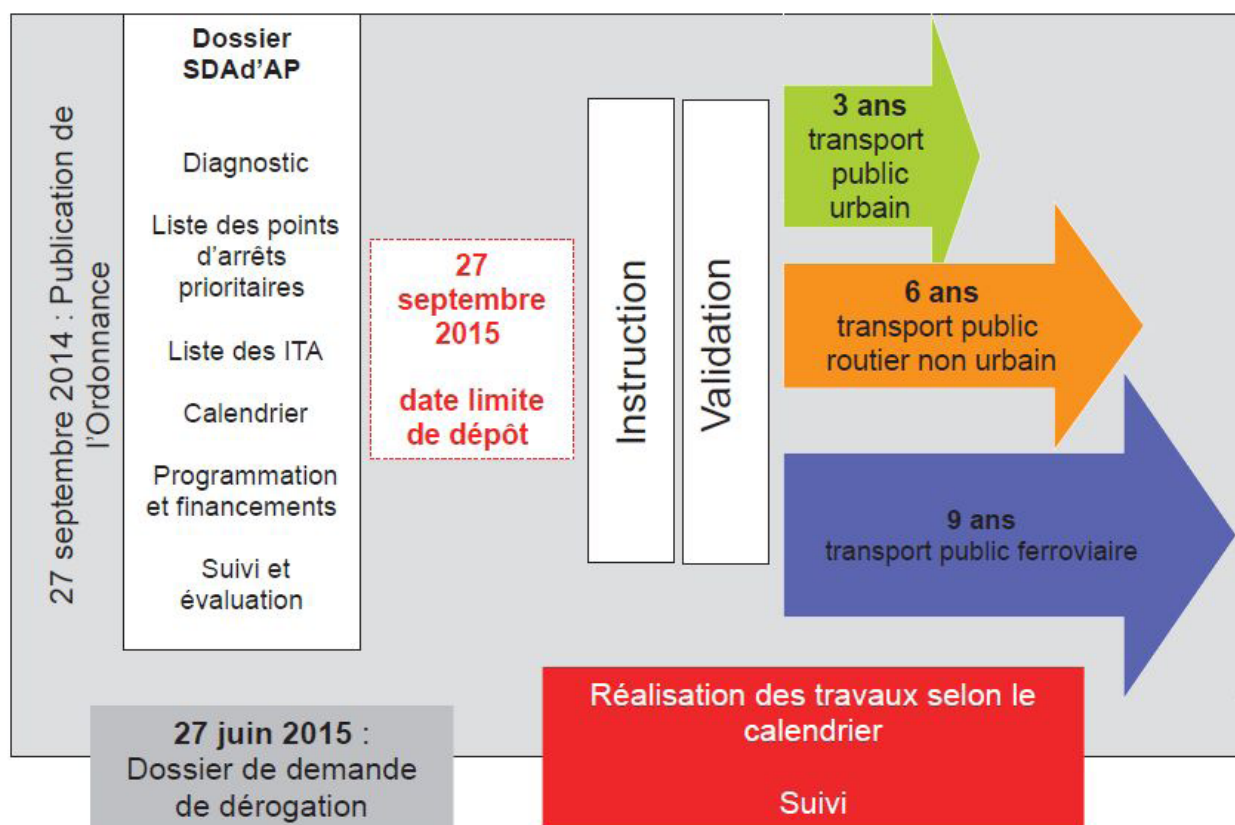
- la liste des impossibilités techniques avérées (ITA) c'est à dire qui font obstacle à la mise en accessibilité,
- les modalités et le calendrier de formation du personnel au contact du public,
- la programmation des travaux et des financements,
- l'engagement de l'ensemble des acteurs concernés (AOT et autres parties prenantes),
- les modalités de suivi et d'actualisation.

L'instruction d'un Ad'AP

Il prend la forme d'un dossier qui doit être déposé au plus tard le **27 septembre 2015** au Préfet de Département et services instructeurs, les Directions Départementales des Territoires (et de la Mer).

Une demande de dérogation pour le dépôt du dossier peut être sollicitée avant le **27 juin 2015**.

À compter de la réception du dossier complet, le délai d'instruction de 5 mois court.



En effet, l'échéance de réalisation des aménagements pour proposer un service accessible varie selon le type de transport :

- **3 ans** pour le transport public urbain (soit 1 période de 3 ans),
- **6 ans** pour le transport public routier non urbain (régulier et à la demande) (périodes de 3 ans),
- **9 ans** pour le transport public ferroviaire (soit 3 périodes de 3 ans).

7.2) État d'avancement de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains

Début 2014, dans l'urbain, sur un parc de 16 252 autobus en circulation, 90 % étaient dotés de planchers bas mais seulement de 60% de dispositifs sonores et visuels, de palettes d'accès et d'emplacements Usager en Fauteuil Roulant (UFR) (extrait de l'article de mobilités - 25 juin 2014).

Mais qu'en est-il de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains sur le territoire picard ?

Pour rappel les 21 AOM du territoire ont été sollicitées afin de participer à l'enquête annuelle de l'ORT.

Le taux de retour des questionnaires est de 81%.

Le taux de retour le plus faible concerne les points d'arrêts et notamment ceux prioritaires. En effet, 4 AOM ont rencontré des difficultés pour renseigner ces points.

Les questions concernant les modalités de la formation du personnel et le calendrier ont été très peu renseignées.

Une volonté de poursuivre la mise en accessibilité sur le territoire picard

En 2014, sur l'ensemble du territoire picard, 8 Schémas Directeur d'Accessibilité (SDA) étaient adoptés dont 5 concernant les AOM :

- la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis en 2013,
- la Communauté d'Agglomération Creilloise en 2013,
- le SITUS en 2009,
- la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en 2009.

Afin d'évaluer les prémices de la démarche Ad'AP, les AOM ont été interrogées sur la mise d'accessibilité de leur réseau et leur position concernant le dispositif Ad'AP.

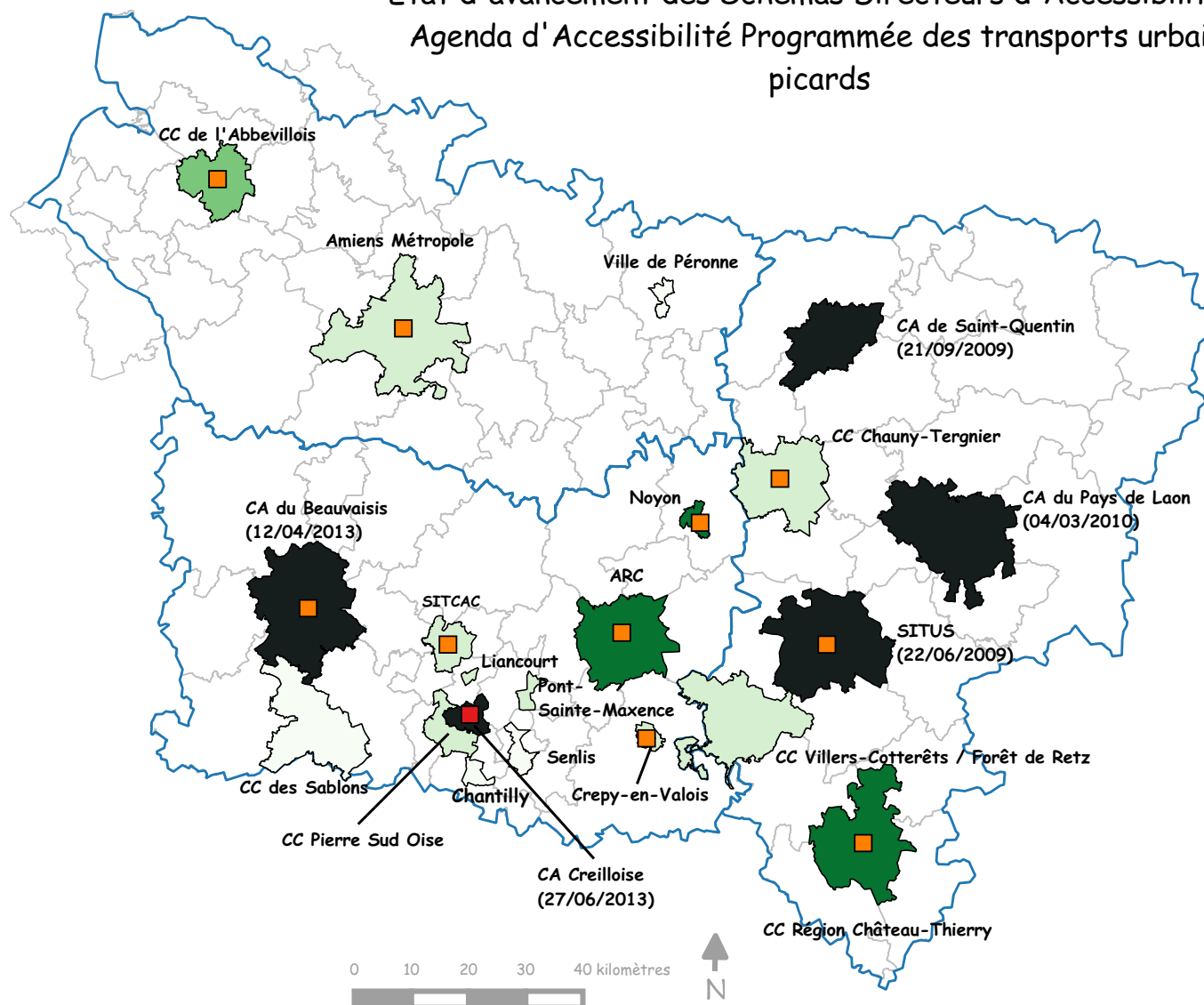
L'une des premières questions concernait l'engagement d'élaborer un Sd'AP.

Sur l'ensemble des questionnaires retournés, 12 AOM envisagent de s'engager dans l'élaboration du dispositif Ad'AP.

Ainsi, la poursuite de mise en accessibilité pour les transports apparaît être une priorité incontournable pour les AOM.

En juin 2015, une seule AOM avait déposé son Sd'AP auprès de la Direction Départementale des Territoires de l'Oise. Il s'agit de la Communauté d'Agglomération Creilloise.

Etat d'avancement des Schémas Directeurs d'Accessibilités - Agenda d'Accessibilité Programmée des transports urbains picards



Découpage administratif

Départements

EPCI

AOM 2014

Engagement Ad' AP

Dossier Ad' AP déposé

Etat d'avancement SDA

Non communiqué

Non engagé

Consultation en cours

Prêt à être inscrit

Adopté

(JJ/MM/AAAA) : Date d'adoption du SDA

Source : Questionnaire ORT juillet 2015

SITUS : Syndicat Intercommunal
des Transports Urbains Soissonnais
SITCAC : Syndicat Intercommunal
des Transports Collectifs de l'Ag-
glomération Clermontoise
ARC : Agglomération de la Région
de Compiègne



SDIT ATO
Réalisation :
Alexandre ROSÉE
juin 2015

Un matériel roulant de plus en plus accessible

Les solutions les plus fréquemment mises en avant pour la mise en accessibilité du matériel roulant sont les suivantes :

- le plancher bas



<http://twisto.fr>

Il s'agit d'un plancher entièrement plat et accessible sans marches.

- l'emplacement Usager en Fauteuil Roulant (UFR)

Cet emplacement offre un accès pratique et réservé au fauteuil roulant à bord du bus. Ainsi le voyageur se trouve dos à la route avec le frein serré.



www.transbus.org

- la rampe d'accès / palette

La rampe d'accès rétractable fait le lien entre le trottoir et le plancher du bus.



www.transbus.org

- l'annonce sonore



source : <http://eo-guidage.com>

- l'annonce visuelle



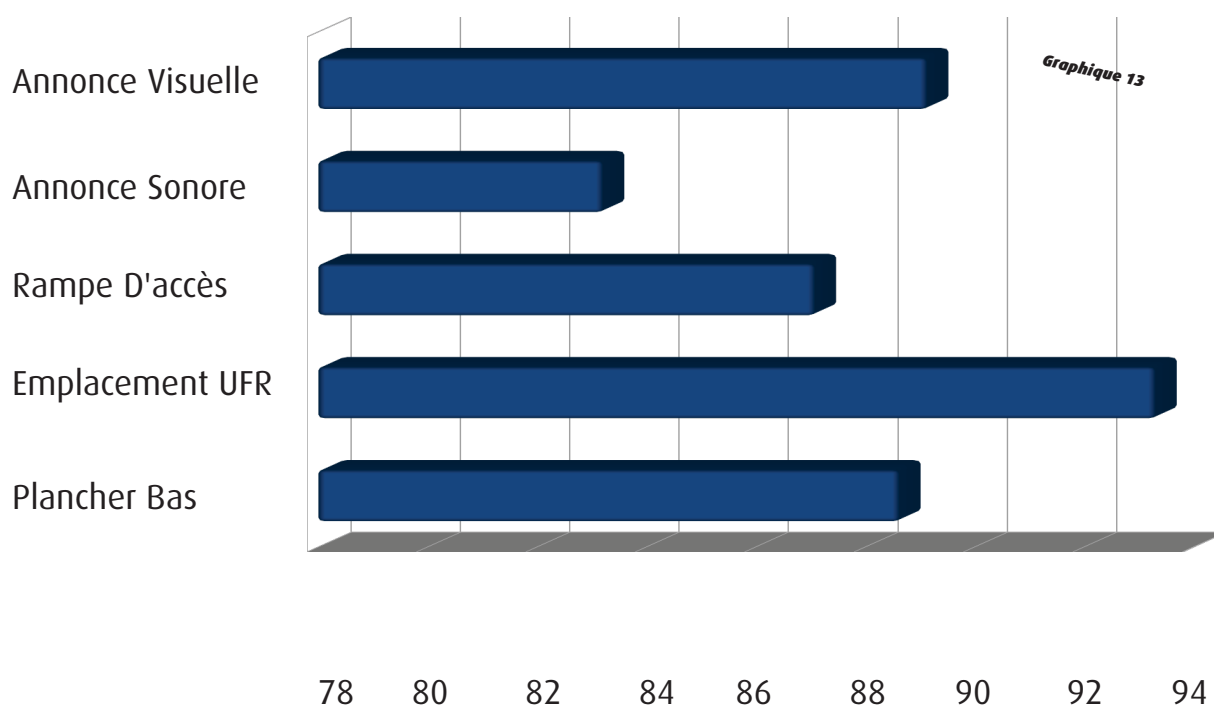
www.transbus.org

Les dispositifs d'annonces sonores et visuelles permettent d'éviter la rupture de la chaîne de l'information entre le trottoir et le véhicule à laquelle peut être confronté le voyageur.

Le questionnaire distingue deux types de parcs de véhicules avec d'un côté les véhicules du parc hors Transport à la Demande (TAD) et de l'autre les véhicules destinés au Transport à la Demande.

Le parc de véhicules en dehors du Transport à la Demande mis en accessibilité pour l'ensemble des handicaps

Parc des équipements présents dans le matériel roulant pour les véhicules du parc hors TAO en 2015 (en %)



D'après l'enquête annuelle 2015 de l'ORT

94% du parc de véhicules urbains en Picardie (hors TAD) sont pourvus d'emplacements UFR.

L'accent est donc mis sur les équipements destinés aux PMR. Néanmoins les équipements d'annonces visuelles continuent à se développer et avoisinent les 89% comme nous l'observons sur le graphique précédent.

Niveau d'équipement du parc de véhicules hors TAD (d'après l'enquête ORT 2015)

Tableau 13 AOM	Plancher bas		Emplacement UFR		Rampe d'accès / Palette		Annonce sonore		Annonce visuelle	
	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015
Communauté de Communes de l'Abbevillois	100	100	55	100	55	55	100	55	100	100
Amiens Métropole	100	100	100	100	97	96	96	100	96	100
Communauté d'agglomération du Beauvaisis	77	83	77	66	77	66	100	88	100	88
Agglomération de la Région de Compiègne	47	47	100	100	100	100	100	100	100	100
Communauté de l'Agglomération Creilloise	100	100	87	87	55	55	100	100	100	100
Ville de Pont-Sainte-Maxence	60	60	60	60	60	60	20	60	20	60
Ville de Noyon	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Communauté de Communes Villers-Cotterêts / Forêt de Retz	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Communauté de Communes des Sablons	100	100	100	100	100	100	0	0	100	0
Communauté de Communes Chaux-Tergnier	43	100	43	100	43	100	0	100	0	100

	Totalement accessible
	Entre 80 et 99,9% accessible
	Entre 0 et 79,9% accessible
	Aucun véhicule ne dispose de ces équipements

De nombreuses AOM ont pris le parti de mettre en accessibilité leur parc de véhicules hors TAD.

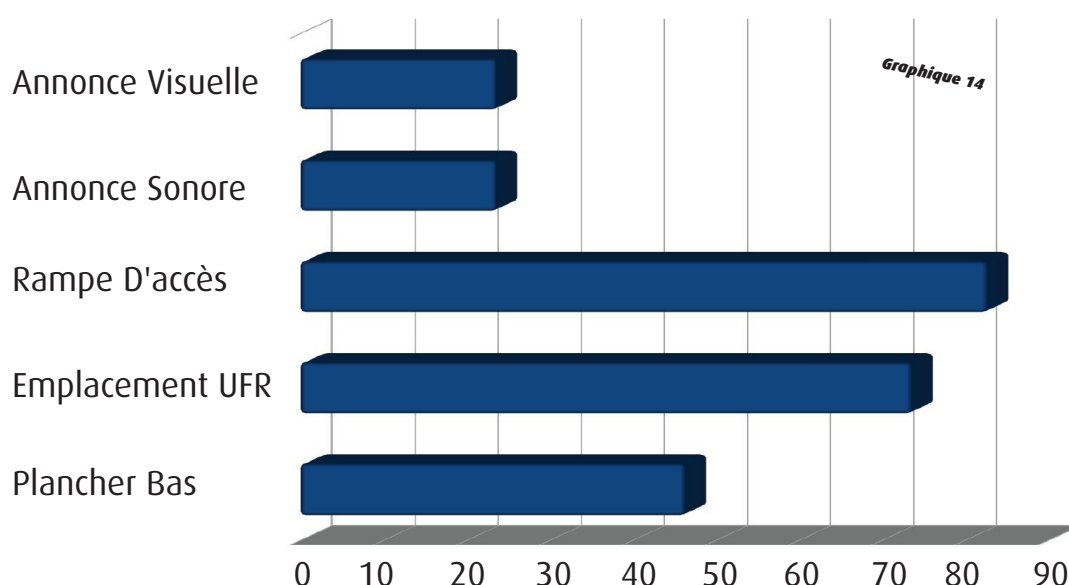
Deux groupes de travaux se dessinent avec, d'un côté, les travaux de mise en accessibilité pour les personnes atteintes d'un handicap physique et, de l'autre, les personnes atteintes d'un handicap sensoriel. Cette distinction tend à s'estomper pour le parc de véhicules hors TAD.

Concernant l'évolution entre 2014 et 2015, on note clairement une poursuite de l'effort remarquable de mise en accessibilité comme avec la Communauté de Communes de Chaux-Tergnier qui a équipé ses véhicules de systèmes d'annonces sonores et visuelles. Autre élément marquant, la flotte de véhicules hors TAD pour la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a augmenté de 10 véhicules par rapport à 2014. Ainsi l'offre de services sur le réseau se développe afin de répondre de la manière la plus optimale aux besoins des voyageurs.

Le parc de véhicules du Transport à la Demande équipé pour les PMR

En règle général, les véhicules destinés au TAD sont de petits véhicules type minibus ayant une plus faible capacité d'accueil.

Part des équipements présents dans le matériel roulant pour les véhicules du parc TAD en 2015 (en %)



D'après l'enquête annuelle 2015 de l'ORT

Sur la base des retours des questionnaires, une tendance pour les équipements à destination des Personnes à Mobilité Réduite se dessine clairement dans le parc de véhicules dédiés au TAD. En effet, un effort sur les moyens d'accès est observé aux véhicules, plus de 80% des véhicules pour le TAD sont équipés d'une rampe d'accès.

A contrario les annonces sonores et visuelles apparaissent comme des équipements moins présents dans ces véhicules. Ils ne sont présents que dans environ 20% des véhicules pour le TAD.

Seules 5 AOM sur les 12 ayant répondu ont traité tout ou en partie la problématique des personnes atteintes d'une déficience visuelle ou auditive.

Niveau d'équipement du parc de véhicules du TAD (d'après l'enquête ORT 2015)

Tableau 14 AOM	Plancher bas		Emplacement UFR		Rampe d'accès / Palette		Annonce sonore		Annonce visuelle	
	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015	% en 2014	% en 2015
Amiens Métropole	100	100	100	100	100	100	0	0	0	0
Communauté de l'Agglomération Creilloise	71	100	71	100	71	100	100	0	100	0
Ville de Pont-Sainte-Maxence	100	60	100	60	100	60	0	60	0	60
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise	0	50	100	50	100	50	0	0	0	0
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)	100	0	100	100	100	100	100	0	100	0
Communauté de Communes Villers-Cotterêts / Forêt de Retz	0	100	50	100	50	100	0	100	0	100
Communauté de Communes Chauny-Tergnier	0	100	100	0	100	100	0	100	0	100
Communauté de Communes Villers-Cotterêts / Forêt de Retz	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Communauté de Communes des Sablons	50	0	50	100	50	100	0	0	0	0
Communauté de Communes Pierre Sud Oise	0	0	0	100	0	100	0	0	0	0
Communauté de Communes de Château-Thierry	0	0	100	100	100	100		0	0	0

	Totalement accessible
	Entre 80 et 99,9% accessible
	Entre 0 et 79,9% accessible
	Aucun véhicule ne dispose de ces équipements

L'équipement majoritairement présent dans ce parc de véhicules s'avère être la rampe d'accès / la palette. Soit 8 AOM sur 12 ayant 100% de leurs véhicules TAD qui en sont munis.

Les Communautés de Communes de Chauny-Tergnier et de Villers-Cotterêts / Forêt de Retz ont fait un bon remarquable passant de 0% à 100% du parc de véhicules TAD accessibles pour les planchers bas, les dispositifs sonores et visuels.

La Communauté de Communes de l'Abbevillois ne dispose pas de véhicules équipés pour les PMR pour le TAD, mais pour pallier à ce manque elle a mis en place un système de substitution spécialement dédié aux Personnes à Mobilité Réduite, le service «Evasion».



En 2015, la Communauté de Communes Villers-Cotterêts / Forêt de Retz possède un parc de véhicules TAD équipés de planchers bas, d'emplacements UFR, de rampes d'accès / palette, de dispositifs d'annonces sonores et visuelles.



www.cc-villers-cotterets.fr

La plus importante progression en terme d'acquisition de matériel roulant se remarque pour la ville de Pont-Sainte-Maxence, soit 5 véhicules supplémentaires pour le parc de véhicules TAD.

Concernant le transport collectif urbain en Picardie, la majorité du parc de véhicules est accessible pour les parcs de véhicules hors TAD et les véhicules dédiés au TAD.

L'étude 2014 avait mis en avant des AOM qui s'étaient fixées une échéance pour la mise en accessibilité.

En 2015, ces AOM ont poursuivi leurs efforts dans ce sens.

Amiens Métropole prévoyait la mise en accessibilité totale du matériel roulant pour 2015, il s'avère que pour le parc de véhicules hors TAD et celui dédié au TAD a remporté son pari car seules les rampes d'accès / palettes atteignent 96% de leur parc de véhicules hors TAD. Pour les autres équipements, les deux parcs de véhicules confondus atteignent 100%.

Le Transport Adapté Amiens Métropole encore appelé TAAM a pour vocation de proposer un service personnalisé aux personnes handicapées et/ou âgées pour se déplacer.



www.spta.fr

Ce service est accessible pour les voyageurs sous réserve de l'acceptation de leur dossier médical. Le déplacement doit être nécessairement réservé au préalable.

Autre exemple atypique : Piéto + Le service Piéto+ a vu le jour en 2003. Il est proposé aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes avec des enfants, personnes avec des courses, etc...) à la demande en vue de faciliter les déplacements dans un périmètre limité : l'espace piétonnier du centre-ville d'Amiens.

Il s'agit d'un service gratuit. Une réservation via une plate-forme téléphonique est nécessaire.

Pour ce service, un véhicule électrique homologué est utilisé.



La **Communauté d'Agglomération du Beauvaisis**, quant à elle, avait prévu une totale mise en accessibilité en 2016.

Il est intéressant de souligner qu'elle utilise les mêmes véhicules (Minibus) pour le service TAD et les lignes régulières. Par conséquent, ces derniers sont pris en compte dans le tableau du parc de véhicules hors TAD.

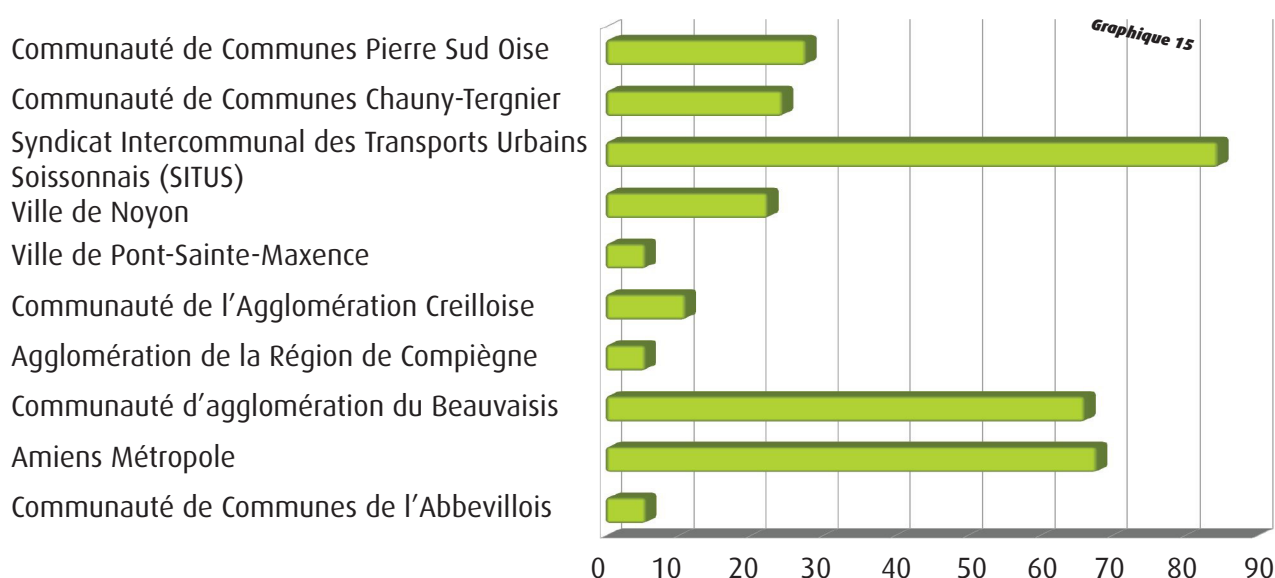
En 2015, l'AOM a acquis 10 véhicules dans son parc. Toutefois l'ensemble des équipements sont présents dans les véhicules.

Un travail conséquent engagé pour les points d'arrêts

Le constat est sans appel, des avancées en matière de transports urbains sont à noter. L'objectif de l'identification de points d'arrêts prioritaires, avec le dispositif Sd'AP, est de faire mener une réflexion stratégique sur les arrêts où il apparaît nécessaire d'intervenir en priorité. L'identification de ces points d'arrêts prioritaires est un exercice complexe. Concernant le questionnaire, 10 AOM ont renseigné ou détaillé le nombre d'arrêts accessibles.

D'après l'étude menée en 2014, peu de points d'arrêts étaient aménagés afin de répondre aux besoins des Personnes à Mobilité Réduite.

Pourcentage des points d'arrêts accessibles (d'après l'enquête ORT 2015)



3 AOM se distinguent par leurs avancées de mise en accessibilité des points d'arrêts. Amiens Métropole compte 517 arrêts accessibles pour 760 arrêts au total. La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis recense 213 arrêts accessibles sur un total de 312. Enfin concernant le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS), ils sont au nombre de 221 sur 261 soit environ 85% des points d'arrêts du réseau.

Le SITUS envisage de lister 146 points d'arrêts prioritaires dans son Sd'AP.

L'information aux voyageurs aux points d'arrêts

Ce volet comporte l'information aux voyageurs d'une part et d'autre part la formation du personnel.

Niveau d'accessibilité de l'information aux points d'arrêts (d'après l'enquête ORT 2015)

Tableau 15 AOM ayant répondu en 2015	Accessibles	Partiellement accessibles	Non accessibles
Communauté de Communes de l'Abbeville			
Amiens Métropole			
Communauté d'agglomération du Beauvaisis			
Agglomération de la Région de Compiègne			
Communauté de l'Agglomération Creilloise			
Ville de Pont-Sainte-Maxence			
Ville de Noyon		* uniquement pour les sucettes	
Ville de Crépy-en-Valois			* sauf fiches horaires
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise		* uniquement pour les noms d'arrêt	
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)			
Communauté de Communes Chauny-Tergnier			
Communauté de Communes des Sablons			
Communauté de Communes de Château-Thierry			
Communauté de Communes de Pierre Sud Oise			

	Accessible
	Partiellement accessible
	Non accessible

Globalement, les AOM ne font pas de distinction spécifique concernant les informations sur leur réseau. En effet, sur l'ensemble des AOM ayant apporté une réponse à cette question, seules 3 d'entre elles apportent des précisions, comme par exemple la ville de Noyon. En effet, elle précise que seuls les panneaux d'affichage sont partiellement accessibles en terme d'informations aux points d'arrêts.

Par conséquent, 10 AOM ont des points d'arrêts où les informations de type nom de l'arrêt, numéro de la ligne par exemple sont présents systématiquement.

Deux AOM ont identifié des informations non accessibles aux usagers. Toutefois, il ne s'agit pas de l'ensemble des moyens d'informations qui sont concernés.

Les principaux vecteurs de communication concernant les réseaux de transport demeurent les sites internet ou encore les applications sur téléphone ou les alertes sms comme par exemple via la centrale de mobilité «Oise Mobilité».



Amiens métropole

Les boîtiers de télécommande destinés aux personnes atteintes de déficiences visuelles qui permettent d'activer différents types d'informations : informations en temps réel à plusieurs d'arrêts de bus Amétis, traversées piétonnes aux carrefours à feux, information en gare....

Inimo

Ce système est proposé sur plusieurs réseaux.

Il s'agit d'un service d'alerte SMS, qui permet à l'utilisateur de recevoir des informations en cas de perturbations sur les lignes et/ou arrêts (déviation de ligne, travaux, arrêts provisoires....).



Borne d'Informations Voyageurs (BIV)

Ce système offre la possibilité de consulter en temps réel des prochains horaires de départ des bus comme par exemple sur le réseau BAAG de la Communauté d'Agglomération de l'Abbevillois.



SITUS

Afin d'informer les voyageurs, le SITUS a développé un panel large de solutions comme par exemple :

- l'accueil en agence accessible aux PMR,
- l'accès à un site internet,
- une centrale d'informations et de réservations TAD «Mobilinfos».

La ville de Pont Sainte Maxence

Elle a développé divers moyens de diffuser l'information aux voyageurs comme le site internet de la ville, celui de l'exploitant : Kéolis et enfin le site internet Oise Mobilité.

De cette manière, le voyageur peut choisir le moyen qui lui convient.



La formation du personnel

Le questionnaire a également abordé ce point afin d'être le plus complet possible. De plus le Sd'AP en fait mention.

Une distinction peut être faite entre le personnel d'accueil et les conducteurs des véhicules.

Les conducteurs, de part leur métier, doivent participer à la **Formation Initiale Minimale Obligatoire** (FIMO) ce qui constitue un des prérequis pour obtenir la qualification professionnelle de conducteur routier. Il s'agit donc d'un vecteur incontournable de la formation des conducteurs des véhicules de transports de voyageurs.

Pour les conducteurs ayant suivi récemment une FIMO ou Formation Continue Obligatoire (FCO), ils ont abordé la thématique de l'accessibilité à cette occasion au cours d'un module.

En effet, les AOM ont été interrogées sur le volet formation du personnel d'accueil avec des questions qualitatives.

Le volet formation du personnel est prévu par la réglementation. Néanmoins aucun texte complémentaire ne vient préciser la nature et le contenu de ces informations.

Un grand nombre d'AOM ont effectué les formations en interne ou par compagnonnage majoritairement.

Les AOM interrogées n'ont pas fourni d'élément précis concernant le calendrier. D'autre part, les modalités sont hétéroclites tant au niveau des volumes horaires que des moyens mis en place.

Ainsi, 6 AOM ont répondu à la question de la formation du personnel d'accueil et en incluant pour certaines les conducteurs.

En effet, la Communauté de Communes Pierre Sud Oise a formé ses agents en externe (soit 7 conducteurs) sur un volume horaire de 5 heures par agent.

La Communauté de Communes des Sablons a formé en interne 9 conducteurs et 5 remplaçants, soit 14 agents sur un volume horaire de 14 heures par agent.

La Communauté d'Agglomération Creilloise a engagé des formations en interne soit 7 heures par agent soit 21 agents depuis 2012.

La Communauté de Communes de Chauny-Tergnier a formé l'ensemble de ses agents en interne.

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a, quant à elle, fait appel à l'Association des Paralysés de France pour une formation théorique et pratique.

Le SITUS a formé en interne 22 conducteurs et 3 agents d'accueil, à raison d'une heure par agent.

Le volet formation demeure un axe du Sd'AP quelque peu flou. En effet aucune modalité n'a été définie par le cadre réglementaire.

La Picardie est un territoire très rural. La question de chaîne de déplacement est donc très complexe à traiter. Néanmoins, la mise en accessibilité sur le territoire se poursuit. Le matériel roulant demeure le volet le plus en avance concernant la mise en accessibilité du réseau.

Toutefois, concernant la mise en accessibilité des points arrêts prioritaires, l'attention est à attirer sur la complexité de l'exercice, car les acteurs sont divers. Une programmation et un plan de financement pour la réalisation de travaux de mise en accessibilité n'est pas forcément évident à réaliser même s'il existe un chef de file chargé de coordonner les actions.

Enfin, au niveau du service aux voyageurs, des dispositifs sont mis en place afin de diffuser l'information aux voyageurs au travers de divers moyens comme des applications de téléphone. Pour ce qui est de la formation du personnel, ce volet reste flou dans sa mise en oeuvre. Les AOM forment néanmoins leur personnel afin d'offrir aux voyageurs une meilleure qualité de service.

8. Les démarches environnementales

8.1) L'engagement dans la charte objectif CO₂



La France s'est engagée à réduire de 20% les émissions de CO₂ du secteur Transport d'ici 2020 (pour les ramener au niveau de 1990). Pour relever ce défi, le ministère en charge du développement durable et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), en collaboration avec l'ensemble des organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de voyageurs, ont élaboré **la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂**. Elle a été officiellement lancée le 20 septembre 2011.

La charte s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le réchauffement climatique, précisément avec la réduction des émissions de CO₂. Cette charte concerne le transport de marchandises (TRM) et le transport de voyageurs (TRV). Dans le domaine du transport de voyageurs, cette démarche s'adresse à toutes les entreprises ou régies de transport routier collectif utilisant des véhicules de plus de neuf places pour opérer un service qualifié de transport collectif ou transport en commun.

C'est une démarche volontariste, ainsi toutes entreprises s'engageant dans cette démarche signe pour trois ans un plan d'actions pour diminuer leur consommation de carburant, intrinséquement liée aux émissions de CO₂.

Avant d'intégrer la démarche, l'entreprise doit respecter des prérequis :

- **réaliser un diagnostic CO₂** qui vise notamment à faire un état des lieux de sa situation, choisir le périmètre d'engagement et l'année de référence ;
- **définir deux indicateurs de performance environnementale** propres à l'entreprise (g CO₂/km et g CO₂/t.km), avec pour chacun un objectif de réduction à 3 ans ;
- **définir un plan d'actions sur une période de trois ans** (avec l'aide des fiches actions). Il doit être élaboré autour des quatre axes de la démarche (le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport) ;
- **choisir au moins une action par axe**, étant précisé qu'à toute action retenue devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus.

Au 8 août 2014, la France compte 163 entreprises voyageurs en cours d'engagement dans la charte objectif CO₂. Ce nombre d'entreprises en cours d'engagement est en constante croissance (au 27 janvier 2014, elles étaient 135).



La Picardie compte 9 entreprises de transports de voyageurs engagées dans la charte. Cependant 6 entreprises sont arrivées au terme de leur engagement durant l'année 2014. (cf tableau 13).

Entreprises signataires de la Charte «Objectif CO₂» en Picardie

Tableau 16 Entreprises	Département Siège	Date de signature	Période de référence	Fin de l'engagement
CABARO	60	13/12/12	2011	31/12/14
CARS GRISEL	60	28/06/12	2011	NR
CARS STEPA J. NOIRTIN SA	60	28/06/12	2011	31/12/15
CARS TAQUET	80	NR	2011	31/12/14
CSQT (Saint-Quentin)	02	13/12/12	2011	31/12/14
Les CARS CHARLOT	60	20/09/11	2010	31/08/14
NOYON CARS	60	28/06/12	2011	30/12/15
SPTA (Synergihp Picardie Transport Adapté)	80	13/12/12	2011	31/12/14
VEOLIA TRANSPORT PICARDIE	60	31/12/12	2011	31/12/14

Source : liste de diffusion, www.developpement-durable.gouv.fr ; au 8 août 2014

Toutefois même si toutes les entreprises de transports urbains de Picardie ne sont pas engagées dans la charte «Objectif CO₂», cela ne signifie pas qu'aucune action environnementale n'est engagée. En effet, 20 Autorités Organisatrices de la Mobilité sur 21 déclarent avoir sensibilisé leurs conducteurs à l'éco-conduite. Certaines AOM ont tous leurs conducteurs formés, d'autres partiellement et d'autres à l'état de projet.



De plus, les réseaux de la CA Creilloise et du SITCAC ont un système novateur en projet, le système «Konfort». Ce système consiste à équiper les véhicules d'un dispositif de suivi de la conduite en temps réel qui enregistre les paramètres de confort et d'éco-conduite et alerte le conducteur sur son comportement au volant. Ce système complète la formation des conducteurs à l'éco-conduite et les accompagne au quotidien.

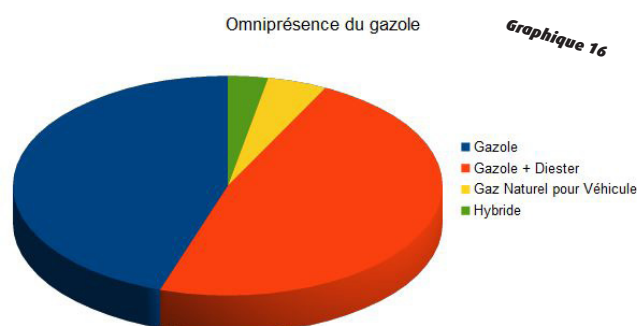
8.2) Le parc de véhicules des réseaux de transports urbains picards

Les véhicules peuvent être caractérisés par le type de carburant qu'ils utilisent, car en fonction du carburant utilisé, les quantités de rejet de dioxyde de carbone dans l'atmosphère diffèrent. Mais il existe des alternatives au carburant classique notamment avec les véhicules électriques (ou hybrides) ou ceux roulant au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV).

Type de véhicules

Type de véhicules	Nombre
Gazole	149
Gazole + Diester	158
Gaz Naturel pour véhicule	15
Hybride	10

Source : sur la base des AOM ayant répondu au questionnaire ORT 2015



Ce thème est traité en l'absence de donnée concernant Senlis, Chantilly, Péronne et CA de Saint-Quentin.

Les documents ci-dessus traduisent l'importance des véhicules diesel omniprésents dans le parc de véhicules avec une majorité de moteur Diesel + Diester.

Le diester est le premier «biodiesel» français. Il s'agit d'un biocarburant pour moteur diesel issu essentiellement de la transformation des huiles végétales de colza et de tournesol. Le mélange se fait de la manière suivante : Diesel 70% + Diester 30%. Ce couple Gazole + Diester est en croissance avec environ +13% de part d'utilisation pour les véhicules par rapport à 2013.



Cette forte proportion de moteur Diesel + Diester est essentiellement due au parc de véhicules d'Amiens Métropole qui comptabilise 137 véhicules de ce type.

La CA du Beauvaisis se distingue également par son parc de véhicules résolument écologique. En effet depuis quelques années la CA du Beauvais pratique une politique volontariste en matière de développement durable.

Ainsi leurs véhicules de type standard au nombre de 34 se composent de 10 moteurs gazole, 9 hybrides et 15 GNV. Cette proportion de véhicules hybrides et GNV est quasiment la seule en Picardie. Les moteurs GNV réduisent les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de 50% comparés à un moteur diesel classique et les particules fines de 90%. Les véhicules hybrides diminuent la consommation de carburant jusqu'à 35 %, réduisant ainsi les émissions de CO₂ et de particules fines. Cela a permis à Beauvais d'être en 2011 lauréate du trophée des villes électromobiles.

Véhicules hybrides de la CA du Beauvaisis (Corolis)



lineoz.net ; Transport & mobilité urbaine

Par ailleurs Amiens Métropole a en projet d'expérimenter l'alimentation électrique des bus sur son réseau de transports urbains. Nommé «Beebus», il s'agit d'un bus électrique à recharge rapide en station, proposé par Siemens. C'est un projet soutenu par l'Union Européenne dans le cadre de Life+. En effet Amiens Métropole est ville candidate avec Hambourg (Allemagne) et Göteborg (Suède). Mais Siemens est en discussion avec Amiens Métropole car son projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre parfaitement dans son cahier des charges avec la transition vers le «tout électrique».

Maquette Beebus

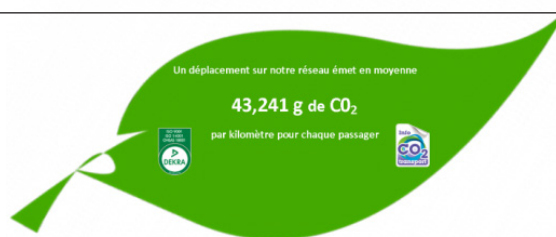


amiens.fr

8.3) Communication autour des émissions de CO₂

C'est une obligation d'information depuis le 1er octobre 2013. En effet cette information autour des prestations de transport et leurs émissions de CO₂ est obligatoire pour toute entreprise et collectivité quelle que soit sa taille.

De ce fait la communication de cette information prend différentes formes selon les réseaux de transports urbains :



- La plupart de ces réseaux de transport utilisent l'affichage dans les bus directement au contact des voyageurs.
- Sur le site oise-mobilite.fr, lorsque l'on fait une recherche de trajet entre deux points du territoire, différentes solutions de transport sont proposées à l'utilisateur. A chaque solution de transport il y a une évaluation écologique (sous forme d'étoile sur une échelle de 1 à 5), ainsi le voyageur trouve facilement l'information.

Exemple : oise-mobilite.fr

Transport en commun Durée : 0h40min

n°847728

▶ Départ: 11:43 Arrivée: 12:23 Changement : 0

Ecologie : ★☆☆☆☆

Transport en commun Durée : 1h11min

33E 12A

▼ Départ: 11:56 Arrivée: 13:08 Changement : 1

Ecologie : ★★☆☆☆

Tarif : 4€

Feuille de route

De plus, une fois le trajet choisi, un bilan carbone nous communique les émissions de CO₂ induites par le trajet sélectionné.



Bilan carbone : en effectuant ce trajet en transport en commun, vous émettez 5.55 fois moins de CO₂ qu'en voiture.
[En savoir plus](#)

Exemple : oise-mobilite.fr

9. Développement des modes doux

Les modes doux, aussi appelés modes actifs, sont des déplacements dans la rue ou sur route qui se font sans apport d'énergie autre que l'énergie humaine. «Doux» pour la planète et «Actif» pour l'homme.

Ces modes doux renvoient à la marche à pied, au vélo, aux rollers, aux trotinettes, etc...

Les modes doux ont une importance primordiale en milieu urbain. Ils permettent de se déplacer plus rapidement qu'avec l'usage de la voiture dans ce milieu souvent congestionné.

9.1) Le Plan d'Action pour les Mobilités Archives (PAMA)

Afin de développer les modes actifs et de faire face à la politique du tout-voiture qui opérait auparavant, l'Etat a développé un outil, le PAMA, initié le 6 juillet 2013.

Ce plan d'action s'organise autour de six axes de travail :

- Axe 1 : Développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs.
- Axe 2 : Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs.
- Axe 3 : Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo.
- Axe 4 : Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social.
- Axe 5 : Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo.
- Axe 6 : Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo.

Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au PAMA et au stationnement, publié au journal officiel le 4 juillet, adapte les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et cyclistes.

Le texte améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation de ces espaces par des véhicules motorisés.

Sont notamment requalifiées de stationnement «très gênant pour la circulation publique», les infractions figurant à l'article R. 417-11 du Code de la route, auxquelles sont désormais inclus l'arrêt et le stationnement de véhicules sur trottoirs, passages piétons, voies vertes, pistes cyclables, bandes d'éveil et de vigilance.

Le décret améliore également le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement en vue d'une circulation apaisée :

- Généralisation également des doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'en-

semble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (applicable au 1er janvier 2016).

- Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée.
- Il autorise, dans le même temps, le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante.
- Il réserve l'usage exclusif des sas au droit des feux de signalisation (applicable au 1er janvier 2016).

(source : localtis.info)

9.2) L'aménagement des axes de communication, un outil de développement des modes doux

Les aménagements de voiries permettent de redonner aux piétons, cyclistes et autres usagers des modes doux une véritable place au sein de la chaîne de déplacement en milieu urbain.

Amiens Métropole pratique depuis quelques années une politique de rénovation de la voirie en faveur des modes doux et des voies réservées aux bus.



Un exemple concret : la rue Jules Barni

Cette rue est un itinéraire emprunté par une grande partie d'automobilistes qui souhaitent accéder au centre-ville ou encore à la gare ferroviaire, induisant une fréquentation importante. Amiens Métropole a donc décidé de rénover cet axe de communication afin de l'optimiser.

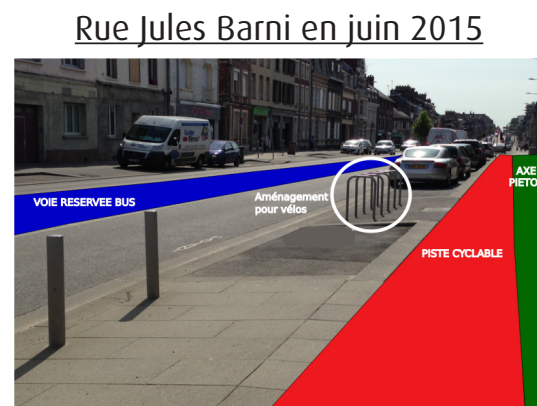
Rue Jules Barni (Amiens) en 2010



changer-amiens.unblog.fr

Sur cette photo de 2010, il y a des stationnements en épis de part et d'autre de la chaussée, une circulation en double sens et un espace central inutilisé. Cette photo met en évidence le tout-voiture sur cet axe de communication en 2010.

L'axe a été requalifié en zone 30 afin de permettre une meilleure cohabitation des différents modes sur la chaussée. Une voie réservée aux bus a été mise en place au centre de l'axe afin de fluidifier le passage des transports en commun. De plus, la partie trottoir a été divisée en deux, une partie réservée aux piétons et une autre aux vélos sous forme de piste cyclable. Enfin des aménagements ponctuels ont vu le jour, tels que les arceaux vélos.



Crédit photo : Alexandre ROSÉE

L'espace public a été partagé de manière à ce que chaque mode de transport puisse circuler librement sans qu'un mode ne soit prioritaire sur les autres.

La rénovation de l'axe Jules Barni a permis de donner une place plus importante aux modes doux, l'axe cyclable permet de sécuriser ce mode ce qui correspond pleinement à l'axe de travail n° 2 décrit dans le PAMA «Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs».

9.3) L'essor du vélo...

La location de vélos en milieu urbain est en pleine croissance. En Picardie, Amiens Métropole, la CA du Beauvaisis, l'AR de Compiègne et la CA de Saint-Quentin possèdent chacun un service de location de vélos.

Service de location de vélos et prestations

Tableau 18 AOM ayant répondu	Service de location de vélo	Tarifs	
		Courte durée	Longue durée
Amiens Métropole	Buscyclette 	3€ / jour	71€ / semestre 122€ / année
ARC (Compiègne)	Vélotic 	2€ / 2 jours	30€ / trimestre 70€ / année
CA du Beauvaisis	Yellow Vélo 	1€ / jour	50€ / semestre
CA de Saint-Quentin	Agence Pastel 	4€ / jour	24€ / trimestre

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM

Nota : Données indiquées en plein tarif

Amiens Métropole propose une location de vélos en libre-service, avec un système de bornes disséminées autour du centre-ville. Les AOM proposent des tarifs combinés avec les transports en commun. Bien souvent le vélo est en complément d'un service de transport urbain. Amiens Métropole met à la disposition des clients de «buscyclette» un service de réparation, souvent les prestations sont comprises dans le tarif de location.

Une des nombreuses bornes de location de vélos en libre-service que l'on retrouve tout autour du centre-ville d'Amiens.



Crédit photo : Alexandre ROSÉE

Face à ce succès, la CA Creilloise mène une réflexion quand à la mise en place d'un service de location de vélos. La CC de l'Abbevillois est également en réflexion mais plutôt sur l'installation d'un relai vélos sur son site internet.

Afin de renforcer l'usage des vélos à l'approche des gares, les stationnements pour vélos se développent. Il y a des places sécurisées payantes ou gratuites ou encore de simples arceaux vélos pour permettre de placer son vélo avec un cadenas. Comme sur l'illustration, cet emplacement de stationnement vélos se trouve à une des entrées secondaires de la gare du nord d'Amiens.



Crédit photo : Alexandre ROSÉE

Nombre de places de stationnement vélos à l'approche des gares

Tableau 19 AOM ayant répondu	Nombre de places de stationnement vélos aux abords des principales gares des territoires		
	Appuis vélos	Places sécurisées	
		Payantes	Gratuites
Amiens Métropole	130	38	/
CA du Beauvaisis	4	50	
AR de Compiègne	14	50	/
CC Chauny-Tergnier	/	/	/
CC de l'Abbevillois	0	32	
CC Villers-Cotterêts	0	/	12
Noyon	10	/	27*
Pont-Sainte-Maxence	3	/	3
Crépy-en-Valois	5	/	5

* Coût d'adhésion (badge)

Amiens Métropole met à la disposition des usagers de vélos des places sécurisées proches de la gare. Ainsi ces places renforcent également le rôle de PEM de la gare du Nord, les voyageurs peuvent venir à vélo jusqu'à la gare et prendre leur train sans crainte de voir leurs vélos volés ou dégradés. La chaîne de déplacement est ainsi optimisée.



Crédit photo : Alexandre ROSÉE

9.4) ... Et du covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation conjointe d'un véhicule par un conducteur non professionnel avec un ou plusieurs tiers passagers dans le but d'effectuer un trajet commun. Le covoiturage est reconnu comme tel à partir de deux occupants dans le même véhicule.

Il a l'avantage de diminuer les trajets par le nombre d'occupants dans la voiture et ainsi limiter la pollution (émission de dioxyde de carbone et de particules fines).

Le covoiturage, en France, ne peut être rémunéré par les passagers. Cela repose sur le principe d'une collaboration entre plusieurs voyageurs. Cependant le covoiturage peut être encouragé, coorganisé ou aidé par des collectivités ou entreprises.

Ainsi en Picardie, le SMTCO est un acteur important du covoiturage dans le département de l'Oise. En effet il propose une plateforme «covoituroise» sur son site internet. La plateforme met en relation les voyageurs pratiquant les mêmes trajets et propose différents points de covoiturages répertoriés sur une carte, ces points permettent aux usagers de se rejoindre.

Le site de la CC de l'Abbevillois reprend le site «roulezco.fr». Ce site est également une plateforme de covoiturage, mise en place dans l'espace du Pays des Trois Vallées depuis 2010. Ainsi chaque personne peut proposer un trajet ou encore rechercher un trajet afin de le partager en covoiturage.



Le principe est le même que celui du SMTCO, seule la zone géographique est différente, tout comme les sites de covoiturage du département de l'Aisne ou encore de la région Picardie.

Les plateformes de covoiturage sont nombreuses en Picardie, offrant aux usagers une multitude de trajets possibles selon la zone géographique recherchée. Cependant certaines plateformes ont dû fermer en raison de leur faible utilisation et la multiplication des initiatives en Picardie. Ainsi les voyageurs peuvent se trouver en difficulté face à la multitude de sites.

Exemple de dispositif en faveur du covoiturage, le centre commercial de Dury, au sud d'Amiens Métropole, met à disposition une dizaine de places réservées aux usagers pratiquant le covoiturage. Elles peuvent également servir de point de rendez-vous entre les usagers.



Crédit photo : Alexandre ROSÉE



oise.fr

Carte des différents points «covoitur'oise» présents sur le territoire de l'Oise, disponible sur le site internet oise.fr pour les usagers.

Exemple de points «covoitur'oise», sur le parking Auchan de La Croix-Saint-Ouen, de nombreux points de covoiturage se placent sur des parkings de supermarché dans l'Oise en particulier.



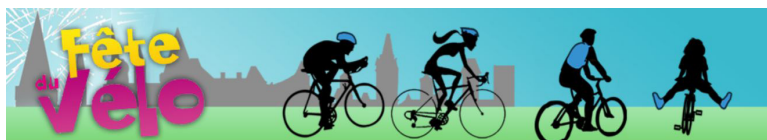
leparisien.fr

10. Communication et incitation aux modes doux des réseaux urbains

Afin de promouvoir l'utilisation des modes doux face à la voiture individuelle, les différentes autorités organisatrices de la mobilité usent de divers moyens.

10.1) Communication

Les opérations ponctuelles visent à promouvoir les modes doux. Elles peuvent se faire sous la forme de manifestations au niveau national, notamment avec la **fête du vélo**, à laquelle participent **Amiens Métropole** et la **CA Creilloise**.



feteduvelo.fr



«Tous à vélo pendant Vilavélo !»
beauvais.fr

Mais des manifestations locales existent également. Ainsi, la commune de Beauvais propose la journée «**Vilavélo**». Au cours de cette journée, toutes les possibilités de circulation en vélo sur la commune de **Beauvais** y sont mises en avant.

D'autres manifestations assurent une promotion des modes doux et alternatives au véhicule individuel, telle que la **semaine européenne de la mobilité** à laquelle participent **Amiens Métropole** et le **SITUS** notamment. Durant cette semaine, chaque jour un thème différent est abordé.



Ces thèmes sont :

- Journée des vélo-écoles, afin de familiariser le public à la pratique du vélo en milieu urbain.
- Journée du covoiturage, afin d'inciter les voyageurs à utiliser ce moyen de transport en alternative aux véhicules individuels.
- Journée du transport public, afin d'inciter les voyageurs à utiliser les transports en commun au quotidien.
- Journée nationale des voies vertes, afin de promouvoir les itinéraires des voies vertes de France ouvertes à tous les usagers non motorisés.

A l'échelle nationale, pendant la semaine de la mobilité, Paris organise le 27 septembre prochain une journée sans voiture. Durant cette journée, les déplacements dans Paris se feront uniquement à vélo avec différentes animations prévues.



blog.velib.paris

Mais la communication et l'incitation à l'utilisation des modes doux ne se font pas uniquement lors de manifestations, événements ponctuels ou animations. Cela se fait également sur les sites internet des différents réseaux urbains ou encore des autorités organisatrices de la mobilité.

La bannière de la page d'accueil devient un vecteur de communication pour les actions de promotions. Sur le site du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), dans la rubrique covoiturage, une petite bannière s'affiche. Elle met notamment en avant les avantages du covoiturage pour l'environnement, mais aussi les avantages économiques et sociaux que procure la pratique de ce moyen de transport.



D'autres sites internet, notamment celui du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS), donnent des conseils pratiques concernant l'utilisation du covoiturage. Ainsi les voyageurs sont alors dirigés vers les sites internet en fonction de ce qu'ils recherchent.

Comment ?

Il suffit de vous connecter sur notre site internet : www.mobilinfos.org à la rubrique covoiturage ; vous pourrez ainsi avoir accès à notre service et à nos offres. A aucun moment, vos coordonnées ne seront dévoilées ou même apparaîtront sur notre site internet.

Dans cette rubrique, vous aurez également accès à tous les liens vers les sites nationaux ou départementaux de covoiturage comme :

www.123envoiture.com, www.covoiturage.fr, www.covoiturage-aeroports.fr et www.aisne-covoiturage.com.

Et pour se déplacer sur le territoire européen :

www.carpooling.fr

Il faut savoir que les sites nationaux trouvent plus facilement une solution à vos demandes.

Les utilisateurs de ce service engagent leur propre responsabilité mais aucunement celle du SITUS qui met gratuitement cette messagerie COVOITURAGE à leur disposition.

Vous voulez faire des économies, participer à la lutte contre la pollution, alors faites vivre ce site !

mobilinfos.org

10.2) Incitation : opération «un mois de bus gratuit»

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité ont mis en place une opération visant à la promotion des modes doux face à la voiture individuelle. Cette opération consiste à permettre à des voyageurs, qui utilisent seulement la voiture individuelle, d'utiliser gratuitement les réseaux de transports urbains en tant que solution alternative (train, vélo, covoiturage, bus, car). Cette opération, qui a pour but de convaincre les non-usagers des transports collectifs, se déroulera dans les réseaux de transports urbains de la CC de l'Abbevillois, Amiens Métropole, L'AR de Compiègne, CA Creilloise et Noyon.



Ainsi un bulletin de candidature est à déposer aux AOM pour un tirage au sort des candidats. Ce test durera un mois, les candidats choisis se verront remettre un plan de déplacement adapté à leur déplacement quotidien.

Les volontaires seront accompagnés tout au long du test

Evaluation avant et après le test. Les résultats de ces évaluations permettront aux organisateurs de la mobilité de mieux comprendre les freins à l'utilisation des transports collectifs et de mieux identifier les attentes des utilisateurs potentiels.

Cette opération est organisée avec le soutien de l'ADEME, du Conseil Régional de Picardie et de l'Université de Picardie Jules Verne.



Synthèse

La Picardie, territoire à dominante rurale, compte 21 Périmètres de Transports Urbains en 2014.

Sur l'année 2014, les PTU représentent 906 759 habitants dans 350 communes, 678 435 habitants sont desservis par un transport collectif régulier dans 129 communes et 541 392 habitants sont desservis par un transport à la demande dans 196 communes.

Pour effectuer le service de transport collectif régulier, ce sont 35 811 520 voyages sur les différents réseaux urbains ainsi que 12 259 228 kilomètres. Ce qui représente 0,34 kilomètre par voyage.

Pour effectuer le service de Transport à la Demande, ce sont 172 962 voyages réservés sur les différents réseaux urbains ainsi que 1 433 018 kilomètres. Ce qui représente 8,29 kilomètres par voyage. Le ratio est plus important concernant le service de TAD car il dessert généralement les communes reculées à faible densité au sein des PTU.

Les transports collectifs urbains de Picardie mettent l'accent sur l'intermodalité et le développement des modes doux. Cela se traduit par des aménagements notamment pour les Pôles d'Echanges Multimodaux, dont les AOM picardes donnent la priorité aux gares, mais aussi un partage de la voirie entre les différents modes de déplacement. La Picardie se retrouve ainsi en constante évolution pour optimiser ces réseaux, mais aussi pour des transports collectifs qui respectent l'environnement poursuivant ainsi les objectifs de la stratégie nationale de la transition écologique vers un développement durable. Cela passe par l'engagement dans certains dispositifs comme la charte «Objectif CO₂». Cela passe notamment par une multitude d'initiatives de la part des AOM et/ou des exploitants.

Une des particularités de la Picardie est qu'elle possède un nombre important de PTU, eux-même regroupant un nombre important de communes. Pour offrir un service de transport efficient, les AOM picardes font le choix du TAD pour les communes à faible densité.

Une autre particularité renvoie au nombre important de réseaux proposant la gratuité de ces services.

Annexe CARTES

Carte 1 «Densité de population dans les Périmètres de Transports Urbains au 31 décembre 2014»	6
Carte 2 «Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité en Picardie au 31 décembre 2014»	9
Carte 3 «Nombre total de voyages effectués dans les réseaux de transport urbain picards en 2014»	15
Carte 4 «Desserte des communes picardes dans les Périmètres de Transports Urbains en 2014»	16
Carte 5 «Nombre total de voyages en transport à la demande effectués en 2014 sur les réseaux urbains picards»	19
Carte 6 «Types de transport à la demande dans les Périmètres de Transports Urbains picards en 2014»	22
Carte 7 «Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise : SMTCO Taux de Versement Transport au 1er janvier 2014»	26
Carte 8 «Taux de Versement Transport dans les réseaux urbains picards en 2014»	28
Carte 9 «Prix du ticket unitaire dans les réseaux urbains picards en 2014»	30
Carte 10 «Prix de l'abonnement mensuel dans les réseaux urbains picards en 2014»	32
Carte 11 «Les différentes gares ferroviaires à l'intérieur des Périmètres de Transports Urbains picards»	35
Carte 12 «Etat d'avancement des Schémas Directeurs d'Accessibilités – Agenda d'Accessibilité Programmée des transports urbains picards»	44

Annexe GRAPHIQUES

Graphique 1 «Amiens Métropole : une fréquentation en hausse»	10
Graphique 2 «Réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants» (km/hab).....	11
Graphique 3 «Réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants» (Voyages/hab)	12
Graphique 4 «Réseaux picards de moins de 50 000 habitants» (km/hab)	13
Graphique 5 «Réseaux picards de moins de 50 000 habitants» (Voyages/hab)	14
Graphique 6 «Montant collecté par les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité en 2014»	27
Graphique 7 «Prix du ticket unitaire»	29
Graphique 8 «Prix carnet de 10 tickets»	29
Graphique 9 «Prix du ticket unitaire dans les réseaux urbains picards en 2014»....	31
Graphique 10 «Comparaison prix carnet de 10 tickets entre les AOM»	31
Graphique 11 «Prix de l'abonnement mensuel»	31
Graphique 12 «Comparaison prix abonnement mensuel entre les AOM»	31
Graphique 13 «Part des équipements présents dans le matériel roulant pour les véhicules du parc hors TAD en 2015 (en %)»	46
Graphique 14 «Part des équipements présents dans le matériel roulant pour les véhicules du parc TAD en 2015 (en %)»	48
Graphique 15 «Pourcentage des points d'arrêts accessibles» (d'après l'enquête ORT 2015)	51
Graphique 16 «Omniprésence du gazole»	58

Annexe TABLEAUX

Tableau 1 «Situation des Autorités Organisatrices de la Mobilité en 2014»	5
Tableau 2 «Comparaison France/Picardie de la répartition des natures juridiques».....	8
Tableau 3 «Situation des AOM en 2014 pour le Transport à la Demande	18
Tableau 4 «Comparaison de la gamme tarifaire entre le TAD et le réseau classique» .	20
Tableau 5 «Spécificités selon les réseaux»	20
Tableau 6 «Spécificités selon les réseaux»	23
Tableau 7 «Taux de Versement Transport en Picardie»	25
Tableau 8 «Montant collecté par les différentes AOM»	27
Tableau 9 «Comparaison des titres proposés Picardie/France (en %)»	33
Tableau 10 «Comparaison du prix moyen des titres proposés Picardie/France (en %))»	33
Tableau 11 «Nombre de bus par jour desservant les différentes gares»	37
Tableau 12 «Nombre de places disponibles au niveau des différentes gares»	38
Tableau 13 «Niveau d'équipement du parc de véhicules hors TAD (d'après l'enquête ORT 2015)»	47
Tableau 14 «Niveau d'équipement du parc de véhicules du TAD (d'après l'enquête ORT 2015)»	49
Tableau 15 «Niveau d'accessibilité de l'information aux points d'arrêts (d'après l'enquête ORT 2015)»	52
Tableau 16 «Entreprises signataires de la charte « Objectif CO ₂ » en Picardie»	57
Tableau 17 «Type de véhicules»	58
Tableau 18 «Service de location de vélos et prestations»	62
Tableau 19 «Nombre de places de stationnement vélos à l'approche des gares»	63

GLOSSAIRE

Ad'AP	Agenda d'Accessibilité Programmée
ADEME	Agence de l'Environnement et De la Maîtrise de l'Energie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ARC	Agglomération de la Région de Compiègne
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CEREMA	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CO₂	Dioxyde de carbone
DSP	Délégation de Service Public
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunal
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transport
GNV	Gaz Naturel pour Véhicule
ITA	Impossibilité Technique Avérée
LGV	Ligne à Grande Vitesse
Loi MAPAM	Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique et d’Affirmation des Métropoles

Loi SRU	Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
ORT	Observatoire Régional des Transports
PAMA	Plan d'Action pour les Mobilités Actives
PEM	Pôle d'échange Multimodal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PTU	Périmètre de Transport Urbain
RGP 2011	Recensement Général de la Population de l'année 2011
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SMTCO	Syndicat mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SITCAC	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
SITUS	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
TAAM	Transport Adapté Amiens Métropole
TAD	Transport à la Demande
TGV	Train à Grande Vitesse
UFR	Usager Fauteuil Roulant
UTP	Union des Transports Publics et Ferroviaires
VTa	Versement Transport additionnel
VT	Versement Transport

Observatoire Régional des Transports Picardie

Cité administrative
56, rue Jules Barni
80040 Amiens Cedex 1
Tel. : 03 22 82 92 07
Fax. : 03 22 82 25 90
E-mail : contact@ort-picardie.net

