

Transports collectifs urbains des Hauts-de-France

Des services essentiels pour la nouvelle région



Avant-propos

María TREVIÑO, étudiante en master 1 DyGiTer (Dynamiques et Géographie des Territoires) à l'Université de Picardie Jules Verne, a effectué un stage de 3 mois à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Hauts-de-France.

Sa mission consistait en l'exploitation de résultats de l'enquête annuelle adressée aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), placée sous l'égide de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie, afin d'établir l'état des lieux, en 2015, des transports collectifs urbains dans la nouvelle région Hauts-de-France.

Ce travail vise à mieux appréhender les déplacements et les leviers mis en place par les territoires. Le dispositif de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), partie traitée par Céline COULY, chargée d'études au Service Mobilité et Infrastructures de la DREAL basée à Amiens, met l'accent sur l'état de lieux de la mise en accessibilité des réseaux de transport afin d'établir un état d'avancement.

Cette étude a été menée sur la base de questionnaires renseignés par les AOM : 24 sur un total de 31. L'enquête s'est clôturée le 30 juin 2016 et a été complétée par des recherches sur les sites internet des services de transport collectif afin d'enrichir la base de données et de mettre en avant les diverses initiatives locales.

Nous adressons nos remerciements aux Autorités Organisatrices de la Mobilité pour leur précieuse collaboration qui a contribué à la réalisation de ce rapport.

Sommaire

1. Ressorts Territoriaux des AOM des Hauts-de-France	7
1.1. Classification des Autorités Organisatrices de la Mobilité	10
1.2. Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité	11
2. Caractéristiques et classification des réseaux	14
2.1. Réseaux de plus de 100 000 habitants	14
2.2. Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants	16
2.3. Réseaux de moins de 50 000 habitants	17
3. Transport à la Demande	20
3.1. Tarification du transport à la demande	23
3.2. Spécificités selon les réseaux	25
4. Exploitation du transport public	28
4.1. Contrats administratifs dans les services de transport public	28
4.2. Versement transport	30
5. Tarification des réseaux urbains	34
5.1. Réseaux urbains gratuits	34
5.2. Comparaison de la gamme tarifaire en Hauts-de-France	34
5.3. Comparaison des titres de transport en Hauts-de-France et en France	42
5.4. Tarifs intermodaux	44
6. Mobilité et développement durable	45
6.1. Intermodalité	45
6.2. Les pôles d'échanges multimodaux	46
6.3. Les gares, pôles d'échanges multimodaux	48
7. Démarches environnementales	51
7.1. « Charte CO ₂ : les transporteurs s'engagent »	51
7.2. Communication d'informations CO ₂	54
8. Mobilité active et développement des modes doux	55
8.1. Plan d'Action pour les Mobilités Actives	55
8.2. Mobilité à vélo	56
8.3. Covoiturage et autopartage	60
8.4. Information et communication : mise en avant des transports en commun	62
9. Accessibilité dans les transports collectifs urbains	66
9.1. Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée	66
9.2. État d'avancement de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains	68

1. Ressorts Territoriaux des AOM des Hauts-de-France

La loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), redéfinit le territoire national en réduisant de 22 à 13 le nombre de régions en France métropolitaine. Suite à cette réforme, le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie ont fusionné pour donner naissance à une nouvelle région provisoirement appelée Nord-Pas-de-Calais-Picardie puis Hauts-de-France (HdF). Elle compte désormais 31 réseaux de transport collectif urbain organisés de la manière suivante :

- 6 dans le département de l'Aisne (02) ;
- 6 dans le département du Nord (59) ;
- 11 dans le département de l'Oise (60) ;
- 5 dans le département du Pas-de-Calais (62) ;
- 3 dans le département de la Somme (80).

Cette loi redéfinit l'appellation des PTU dans l'article L.1214-1 du code des transports : « *le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 [...]* » est remplacé par : « *le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* ». ¹

En 2015, ces ressorts territoriaux cumulés s'étendent sur une nouvelle zone géographique qui correspond à 5 987 883 habitants² sur 31 813 km² en incorporant 11 Autorités Organisatrices de la Mobilité aux 20 déjà présentes dans l'ancienne région Picardie. Le département de l'Oise continue à enregistrer le nombre le plus important d'AOM malgré la disparition de celle de Liancourt, qui, à partir de 2015, n'offre plus de service de transport.

Au sein de la région Hauts-de-France, plus de 50 %³ de la population est desservie par un service de transport collectif urbain, soit un total de 3 000 000⁴ habitants sur la population totale. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais possèdent la densité la plus importante de la région.

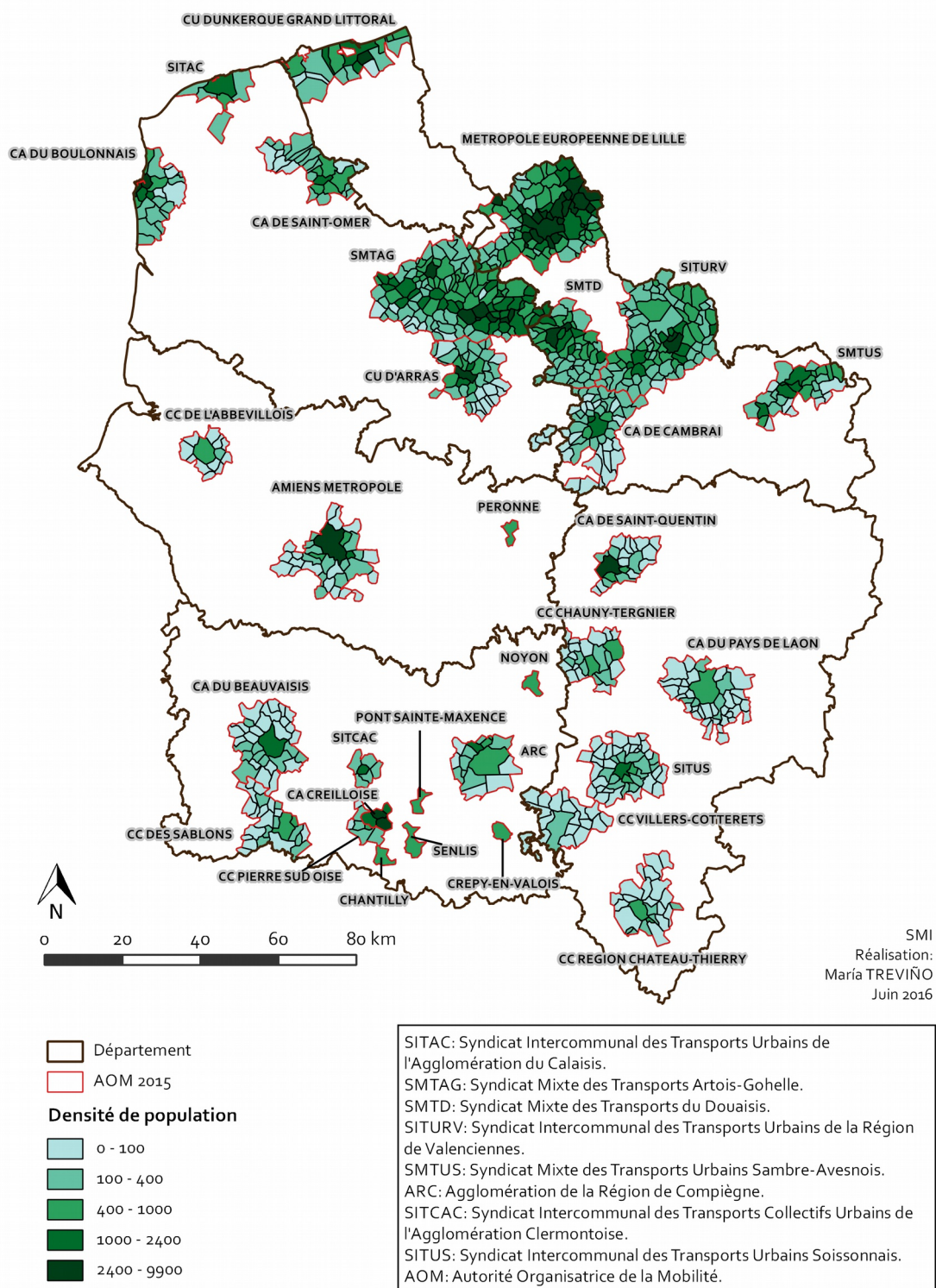
1 Loi du 7 août 2015 (NOTRe). Voir legifrance.gouv.fr

2 INSEE (population Hauts-de-France au 1er janvier 2013)

3 Chiffre issu de l'enquête annuel ORT 2016. Le % tient compte uniquement des AOM ayant répondu.

4 Population concernant les AOM ayant répondu

Densité de population dans les ressorts territoriaux



Carte 1

En outre, la plupart des AOM enregistrent une augmentation du nombre total de voyages et de kilomètres parcourus.

Le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise (SITCAC) connaît la plus grande croissance en termes de voyages (+98 %) et de kilomètres parcourus (+94 %) après sa première année de fonctionnement, en 2014. À contrario, la commune de Noyon enregistre une légère baisse du nombre de voyages (-0,67%).

En raison de l'intégration récente des départements du Nord et du Pas-de-Calais dans l'enquête, le taux d'évolution 2014/2015 ne peut pas être fourni. Il le sera cependant dans les enquêtes suivantes.

AOM	Nombre de Communes dans le ressort territorial	Nombre de Communes Desservies par TCU	% de Communes desservies	Population (2012)	Population Desservies	% de la Population Desservie	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)	Total des Voyages dans ressort territorial		Total des Kilomètres dans ressort territorial	
									2015	Taux d'évolution en % (2014/2015)	2015	Taux d'évolution en % (2014/2015)
CC de l'Abbevilleois	13	NR	NR	31 935	NR	NR	111,47	286	NR	NR	NR	NR
Amiens Métropole	33	20	61	178 723	173 357	97	310,34	576	16 466 120	11	6 436 760	2
CU d'Arras	39	12	31	105 889	82 943	78	263,26	402	9 996 762	NC	2 379 019	NC
CA du Beauvaisis	31	3	10	80 887	54 946	68	306,50	264	4 405 742	2	1 476 326	5
CA du Boulonnais	22	12	55	119 925	105 131	88	205,10	585	8 379 482	NC	2 19 623	NC
SITAC (Calais)	6	6	100	102 611	102 611	100	123,68	830	6 003 220	NC	2 341 303	NC
CA Cambrai	49	6	12	77 809	46 056	59	358,63	217	NR	NC	NR	NC
Chantilly	1	NR	NR	11 475	NR	NR	16,19	709	NR	NR	NR	NR
CC Région Château-Thierry	25	NR	NR	32 299	NR	NR	241,38	134	NR	NR	NR	NR
CC Chauny-Tergnier	24	4	17	40 403	28 915	72	194,77	207	236 094	7	314 901	0,85
SITCAC (Clermont)	6	6	100	23 864	23 864	100	52,40	455	22 250	98	140 000	94
ARC	16	NR	NR	73 667	NR	NR	208,26	354	NR	NR	NR	NR
CAC (Creil)	4	4	100	72 594	72 594	100	34,14	2 126	3 345 670	0,38	1 329 125	10
Crépy en Valois	1	1	100	14 778	14 778	100	16,28	908	NR	NC	355 286	47
SMTD (Douai)	25	25	100	194 823	194 823	100	298,23	653	4 141 200	NC	3 688 254	NC
CU Dunkerque Grand Littoral	18	18	100	203 237	203 237	100	280,43	725	15 922 000	NC	7 841 000	NC
CA du Pays de Laon	38	2	5	44 349	26 058	59	305,57	145	1 570 091	7	764 904	1,48
SMTAG (Artois-Gohelle)	115	115	100	599 421	599 421	100	761,05	788	10 824 743	NC	12 346 938	NC
MEL	85	85	100	1 136 539	1 136 539	100	611,52	1 859	175 000 000	NC	31,6 M	NC
SMTUS (Sambre-Avesnois)	29	29	100	118 955	118 995	100	227,33	523	5 000 000	NC	2 840 000	NC
CC des Sablons	24	NR	NR	35 361	NR	NR	205,34	172	NR	NR	NR	NR
Noyon	1	1	100	14 024	14 024	100	18,00	779	288 000	-0,67	178 550	0
Péronne	1	1	100	8 176	8 176	100	14,16	577	17 011	NC	38 224	NC
CC Pierre Sud Oise	7	7	100	11 196	11 196	100	49,35	227	70 808	1,24	274 372	-12
Pont-Sainte-Maxence	1	1	100	12 772	12 772	100	14,76	865	NR	NC	117 953	35
CA Saint-Omer	25	8	32	70 800	41 604	59	230,46	307	396 277	NC	NR	NC
CA Saint-Quentin	20	NR	NR	74 965	NR	NR	156,89	478	3 492 053	NR	1 599 884	NR
Senlis	1	NR	NR	16 491	NR	NR	24,05	686	NR	NR	NR	NR
SITUS (Soissons)	45	9	20	61 183	44 440	73	292,94	209	1 305 340	5	626 959	22
SITURV	81	NR	NR	353 006	NR	NR	629,69	561	NR	NR	NR	NR
CC Villers-Cotterêts	18	1	6	16 084	10 669	66	231,42	70	54 502	28	108 561	29

Source : Questionnaire ORT 2016 auprès des AOM Nord-Pas-de-Calais-Picardie

NR : Non renseigné

NC : Non concerné

Augmentation des voyages ou kilomètres (%)

Diminution des voyages ou kilomètres (%)

Pas d'évolution

Tableau 1

1.1. Classification des Autorités Organisatrices de la Mobilité

L'organisation de services réguliers de transport urbain est gérée par les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Par ailleurs, elles contribuent au développement de modes de transports actifs (vélos en libre-service) et favorisent les usages partagés de la voiture (covoiturage). De natures juridiques différentes, six catégories se distinguent parmi les 31 AOM de la région Hauts-de-France. :

Communes uniques (6)

Chantilly, Crépy-en-Valois, Noyon, Péronne, Pont-Sainte-Maxence, Senlis

Communautés d'agglomération (9)

Amiens Métropole, CA de Beauvais, CA du Boulonnais, CA de Cambrai, CA de Saint-Omer, Agglomération de la Région de Compiègne, CA Creilloise, CA de Saint-Quentin, CA du Pays de Laon

Communautés de communes (6)

CC de l'Abbeillois, CC de la Région de Château-Thierry, CC Chauny-Tegnier, CC des Sablons, CC Pierre Sud Oise, CC Villers-Cotterêts – Forêt de Retz

Communautés urbaines (2)

CU d'Arras, CU de Dunkerque Grand Littoral

Métropole (1)

Métropole Européenne de Lille (MEL)

Syndicats (7)

Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais (SITAC)
 Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise (SITCAC)
 Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD)
 Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG)
 Syndicat Mixte des Transports Urbains Sambre-Avesnois (SMTUS)
 Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonais (SITUS)
 Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)

1.2. Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité

En France Métropolitaine, 307 AOM sont comptabilisées⁵ (situation au 1^{er} janvier 2015) dont 31 situées en Hauts-de-France. La répartition des natures juridiques des différentes AOM montre que l'organisation en communauté d'agglomération est majoritaire, tant dans la région qu'au niveau national.

	Communes uniques	Communauté de communes	Communautés d'agglomération	Communautés urbaines	Syndicats	Métropole
France Métropolitaine	74	39	140	12	36	6
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	6	6	9	2	7	1

Source : CEREMA, 2015
Questionnaire ORT 2016 des AOM NPDCP

Tableau 2

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, crée un nouveau statut pour des agglomérations de plus de 400 000 habitants afin de faciliter l'exercice des compétences au niveau local. Suite à cette loi, en 2015, la Communauté Urbaine de Lille est devenue la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Par ailleurs, une analyse a été réalisée pour déterminer la proportion des natures juridiques en Hauts-de-France à l'échelle de France Métropolitaine.

	Commune unique	Communauté de communes	Communauté d'agglomération	Communauté urbaine	Syndicat	Métropole
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	8,10%	15,00%	6,50%	16,50%	19,50%	16,50%

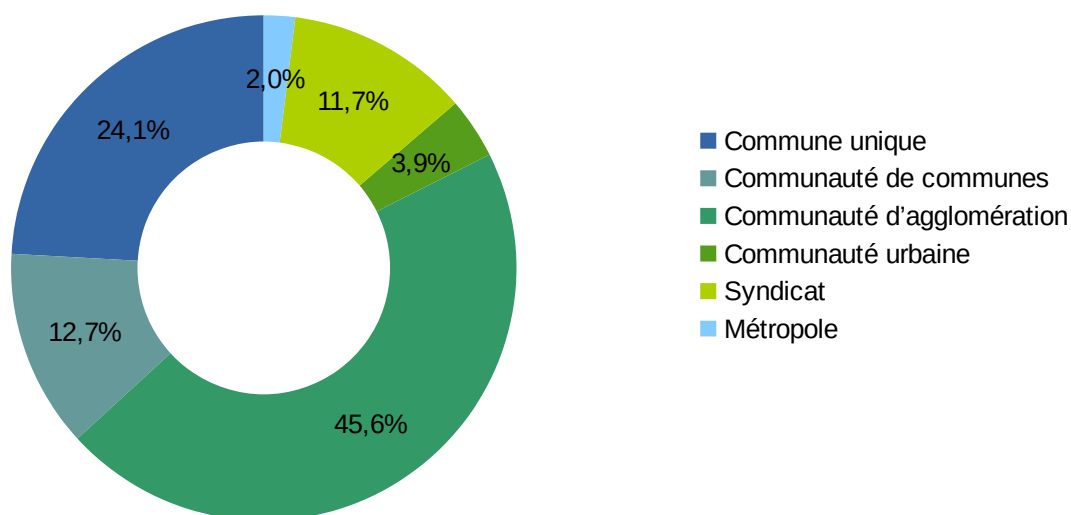
Source : CEREMA, 2015
Questionnaire ORT 2016 a des AOM NPDCP

Tableau 3

5 CEREMA, liste et composition des PTU au 1^{er} janvier 2015

AOM en France métropolitaine

Nature juridique

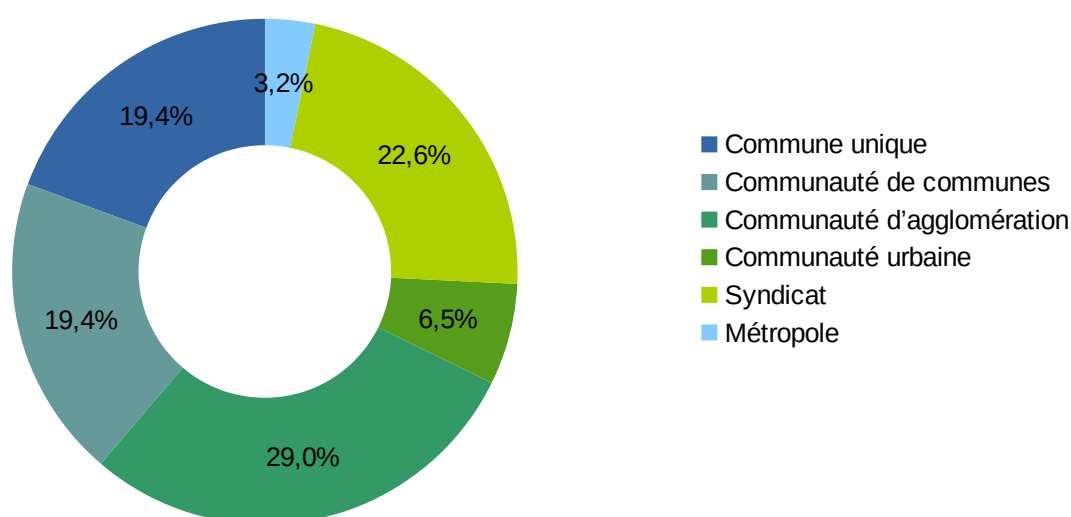


Source : CEREMA, 2015

Graphique 1

AOM en Hauts-de-France

Nature juridique

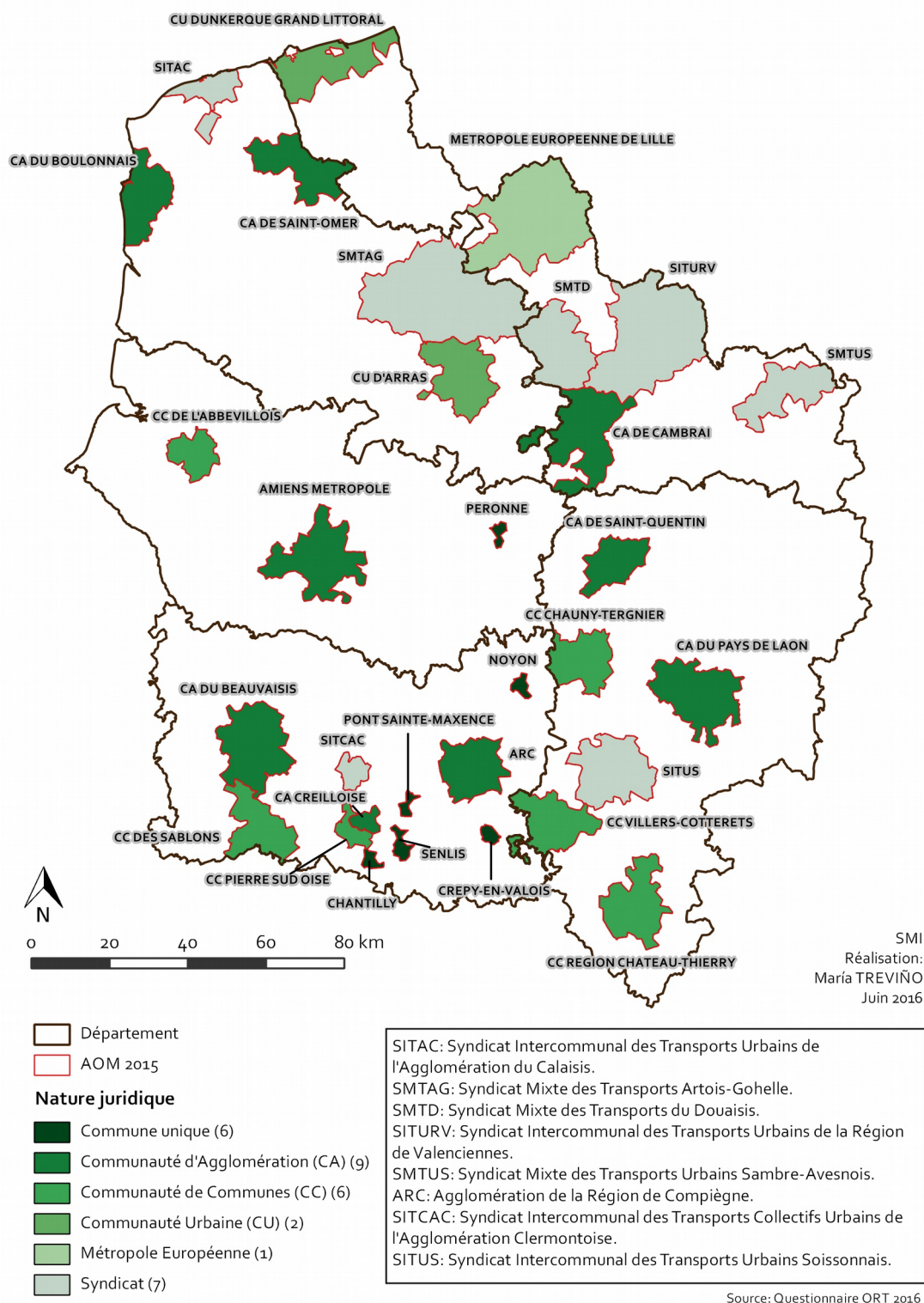


Source : CEREMA, 2015

Graphique 2

Au niveau régional, la diversité des caractéristiques du territoire est mise en évidence : un réseau de villes moyennes, un tissu périurbain et des territoires ruraux surtout dans le sud de la région, dans les départements de l'Oise et de l'Aisne.

Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité au 31 décembre 2015

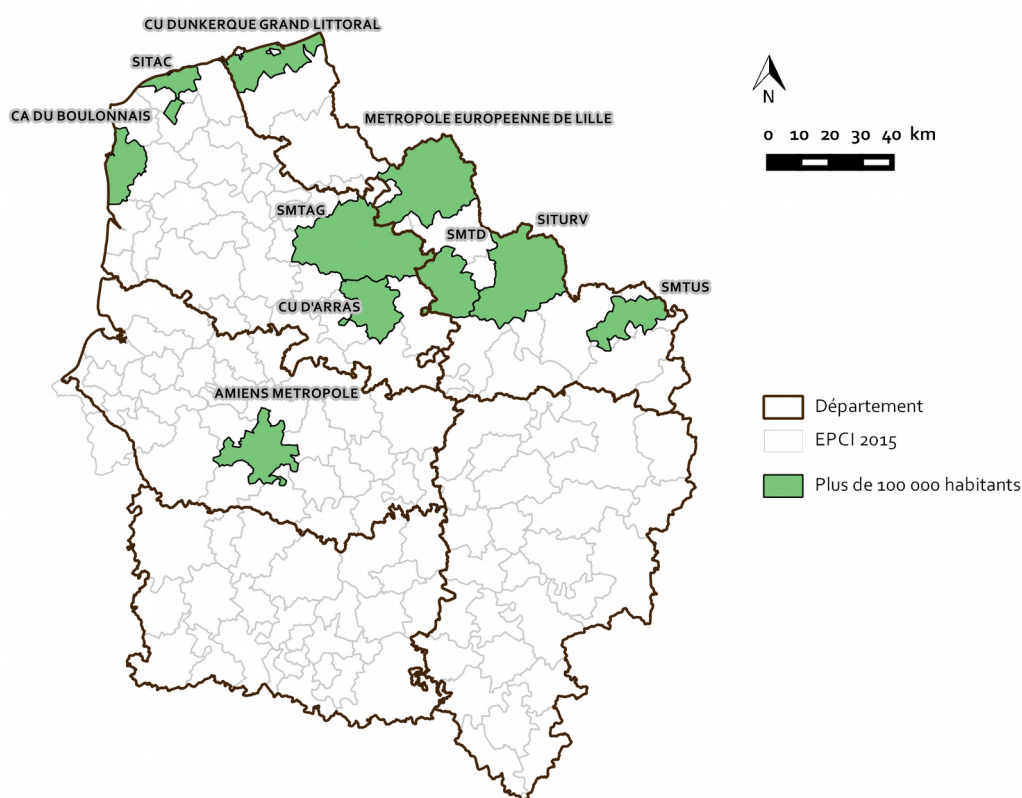


Carte 2

2. Caractéristiques et classification des réseaux

Deux données importantes permettent de caractériser les réseaux de transport : l'offre et la fréquentation. Afin de comparer ces réseaux, le Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) établit une classification en fonction du nombre d'habitants.

2.1. Réseaux de plus de 100 000 habitants



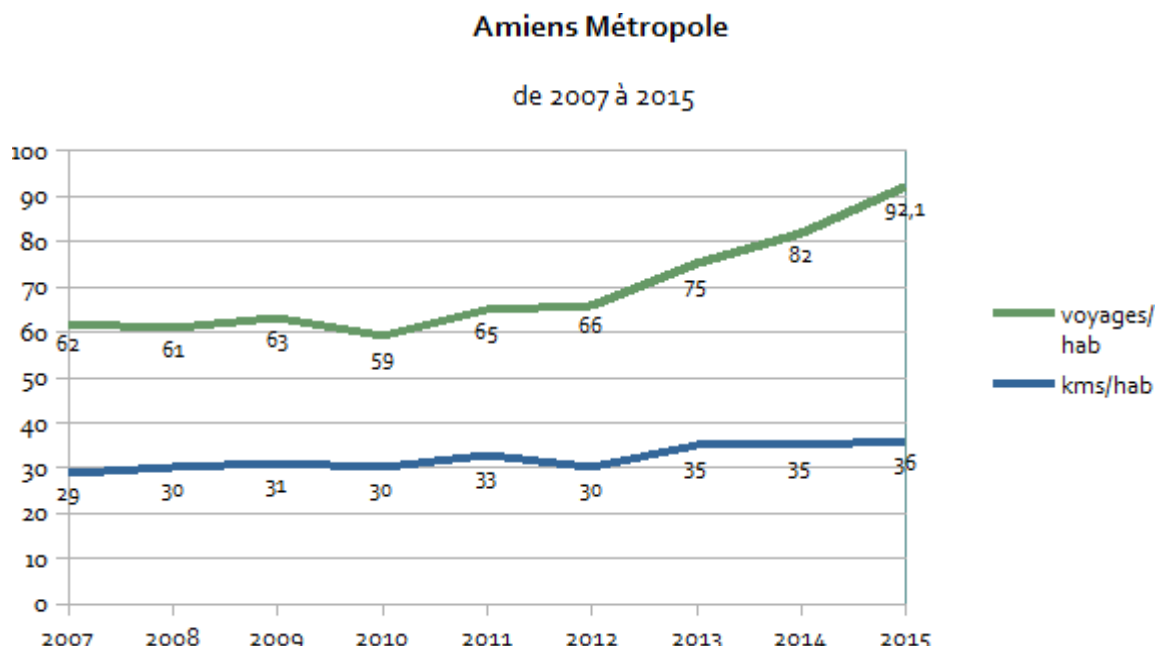
Carte 3

Les réseaux de transport de plus de 100 000 habitants se concentrent au nord de la région, particulièrement sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Cette catégorie regroupe 10 réseaux de transports :

- Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral ;
- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais ;
- Communauté d'Agglomération du Boulonnais ;
- Métropole Européenne de Lille ;

- Syndicat Intercommunal des Transports Artois-Gohelle ;
- Syndicat Mixte des Transports du Douaisis ;
- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes ;
- Communauté Urbaine d'Arras ;
- Syndicat Mixte des Transports Urbains Sambre-Avesnois ;
- Amiens Métropole, le seul réseau dans le département de la Somme de cette catégorie.

Exemple : analyse de l'offre et de la fréquentation du réseau d'Amiens Métropole⁶



Source : ORT 2016

Graphique 3

L'offre est calculée en divisant le nombre de kilomètres par le nombre d'habitants tandis que la fréquentation est le résultat du nombre de voyages par rapport au nombre d'habitants à l'intérieur du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité.

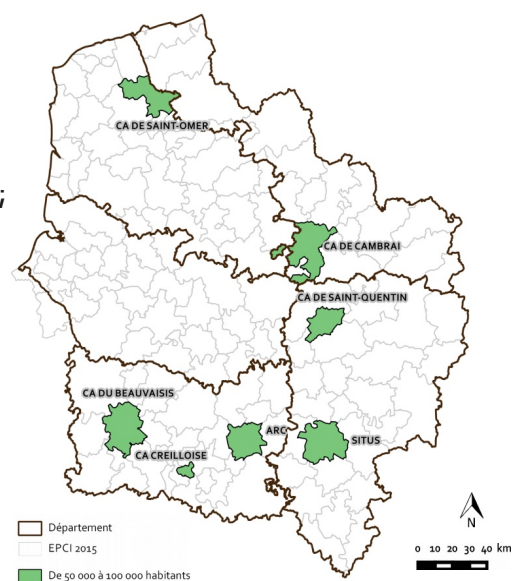
Pour Amiens Métropole, la fréquentation du réseau de transport est en constante hausse, avec une accélération à partir de l'année 2012. Cet effet peut être lié à la restructuration du réseau faite par l'exploitant Keolis, arrivé dans cette période. D'autre part, l'offre reste constante entre 2007 et 2015 avec de légères fluctuations.

⁶ L'antériorité des données disponibles de l'ORT permet d'établir une comparaison.

2.2. Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants

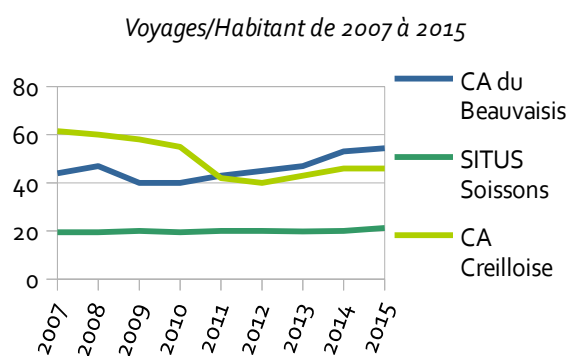
Cette catégorie regroupe sept réseaux de transports :

- Communauté d'Agglomération de Saint-Omer ;
- Communauté d'Agglomération de Cambrai ;
- Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin ;
- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais ;
- Agglomération de la Région de Compiègne ;
- Communauté d'Agglomération Creilloise ;
- Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.



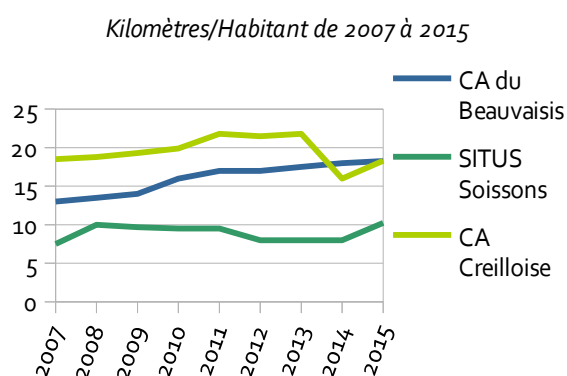
Carte 4

Réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants



Graphique 4

Réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants



Graphique 5

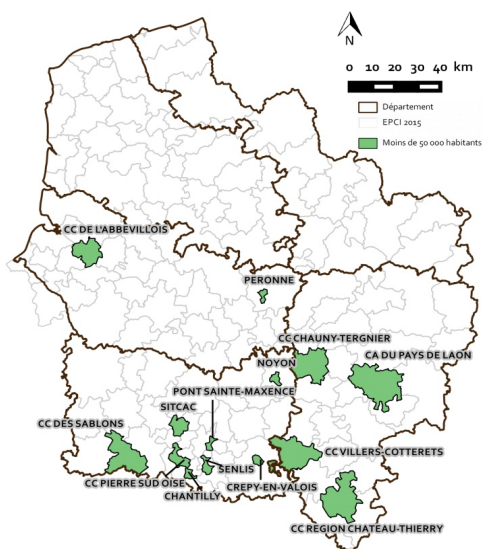
L'augmentation dans la fréquentation continue à se percevoir dans les réseaux de la CA du Beauvaisis (+2,60 %). De même, le SITUS, qui maintenait une fréquentation constante, enregistre une légère hausse pour l'année 2015 (+6,50 %). En revanche, la CA Creilloise maintient une fréquentation identique (46 voyages/hab) à celle de l'année 2014.

En ce qui concerne l'offre de ces réseaux, une augmentation de 1,40 %, 28 % et 14,40 % est observée, respectivement, pour la CA de Beauvaisis, le SITUS et la CA de Creilloise.

2.3. Réseaux de moins de 50 000 habitants

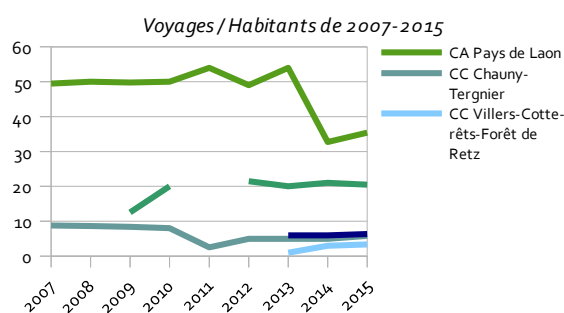
Cette catégorie regroupe 14 réseaux de transports caractérisés par leur ruralité et faible densification :

- Communauté de Communes de l'Abbevillois ;
- Communauté de Communes de Chauny-Tergnier ;
- Communauté de Communes des Sablons ;
- Communauté de Communes Pierre Sud Oise ;
- Communauté de Communes Villers-Cotterêts ;
- Communauté de Communes Région Château-Thierry ;
- Communauté d'Agglomération du Pays de Laon ;
- Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise ;
- Villes de Noyon, Péronne, Pont Sainte-Maxence, Senlis, Crépy-en-Valois et Chantilly.



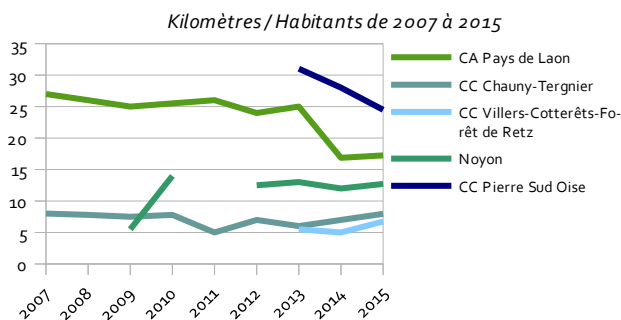
Carte 5

Réseaux picards de moins de 50 000 habitants



Graphique 6

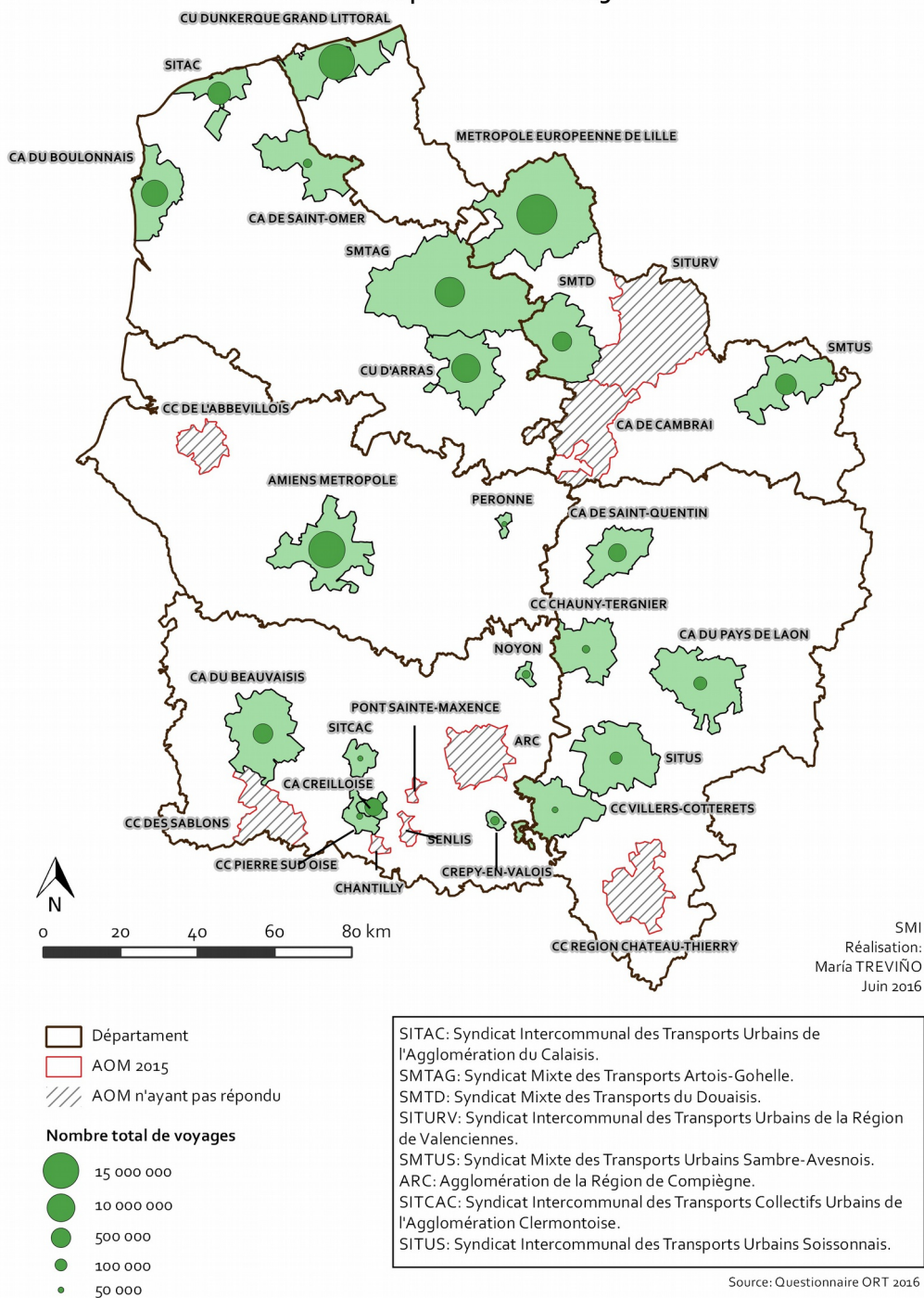
Réseaux picards de moins de 50 000 habitants



Graphique 7

Une hausse de la fréquentation est observée pour les réseaux suivants : CC Pays de Laon (+8,10 %), CC Chauny-Tergnier (+16,80 %), CC Villers-Cotterêts (+12,60 %) et CC Pierre Sud Oise (+5,30 %). Cependant, la ville de Noyon présente une légère diminution (-2,20 %). Par ailleurs, l'offre augmente dans les réseaux : CA Pays de Laon (+6,3%), CC Chauny-Tergnier (+13,40%), CC Villers-Cotterêts (+34,80%) et ville de Noyon (+60,10 %).

Nombre total de voyages effectués dans les réseaux de transport urbain en 2015

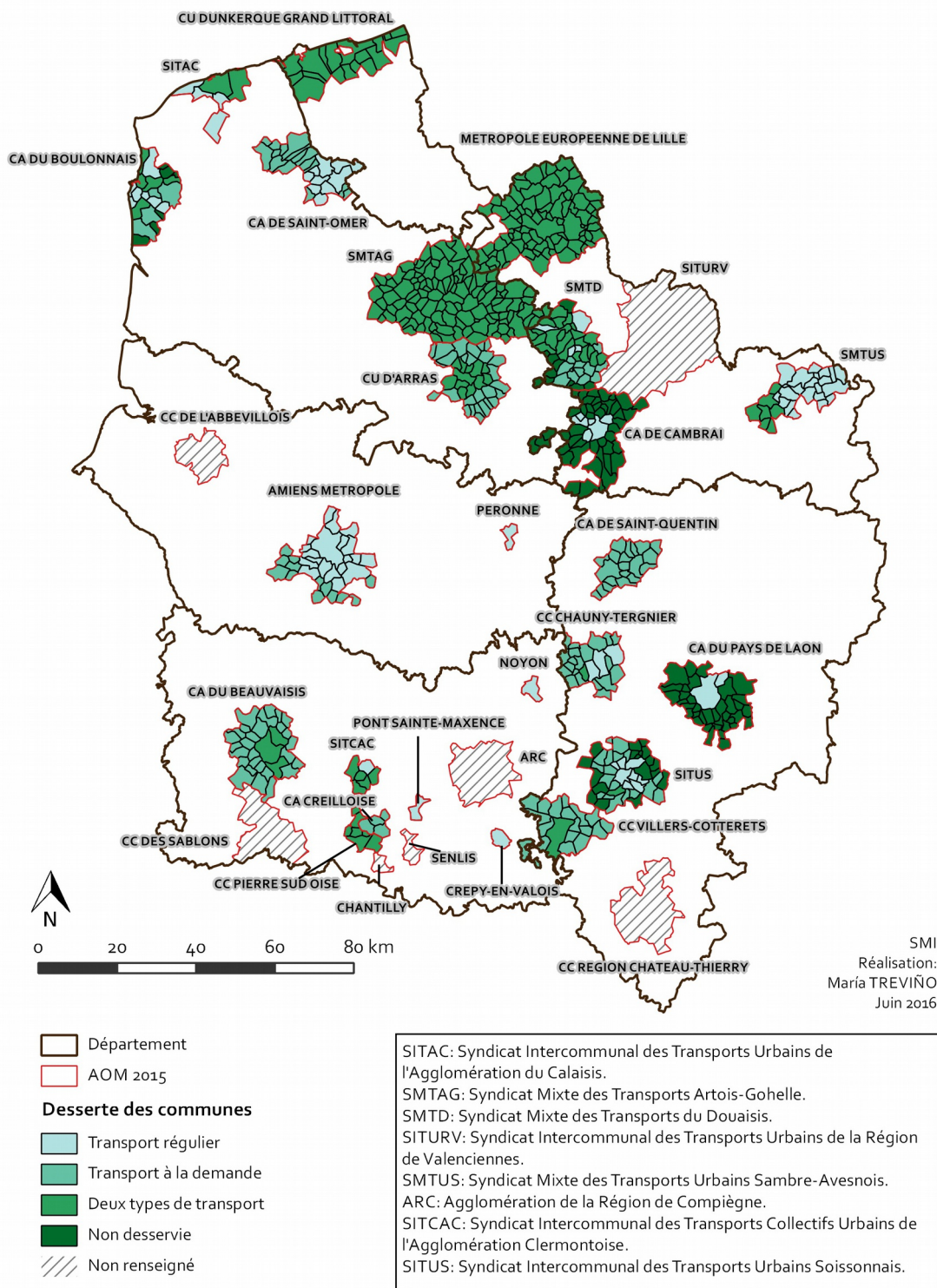


SMI
Réalisation:
María TREVIÑO
Juin 2016

Carte 6

Les AOM comptant le plus grand nombre de voyages TCU sont les réseaux de plus de 100 000 habitants, localisés au nord de la région, à l'exception d'Amiens Métropole qui se distingue pour la partie picarde.

Desserte des communes dans les ressorts territoriaux au 31 décembre 2015



Carte 7

La majorité des AOM ayant répondu (18 sur 24) propose une desserte pour le transport régulier couplée avec le transport à la demande.

3. Transport à la Demande



Source: www.chelles.fr

Conformément à l'article 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985, le transport à la demande est un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui est exécuté avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places, y compris celle du conducteur.

Il présente la particularité d'être économe en carburant, optimal et propose aux usagers une haute qualité de service, car il nécessite une réservation au préalable. De plus, les véhicules utilisés sont généralement de petite taille (minibus). Enfin, grâce au principe d'optimisation du trajet, le Transport à la demande (TAD) apparaît comme un service phare dans la catégorie de la mobilité durable.



Exemple de véhicule de TAD (Arras).
Source : lavoixdunord.fr

Ce service se décline de trois façons :

Lignes virtuelles	Ligne de transport en commun qui a des horaires et des points d'arrêt prédéfinis, comme une ligne régulière. Cependant, les véhicules ne circulent qu'en cas de réservation d'un ou plusieurs clients.
Zonal porte à porte	Système permettant de transporter le passager entre son domicile et la destination de son choix, dans une zone définie.
Zonal arrêt à arrêt	Système reposant sur les mêmes principes, utilisant des arrêts fixes, pré-existants sur le réseau classique, mais des itinéraires et horaires déterminés en fonction de la demande.

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (loi SRU) de décembre 2000 contribue considérablement à l'évolution de cette offre, puisqu'elle autorise la création de services de TAD par toutes les Autorités Organisatrices de la Mobilité, qu'elles soient urbaines (et donc comprises dans un ressort territorial) ou non. En effet, le transport à la demande représente, pour les AOM, une solution alternative rationnelle et relativement facile à mettre en œuvre.

AOM	Nombre de Communes dans le ressort territorial	Nombre de Communes Desservies par TCU	% de Communes desservies	Population (2012)	Population Desservies	% de la Population Desservie	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)	Total de voyages dans le ressort territorial	Total de kilomètres dans le ressort territorial	Voyages/Habitants		Voyages/Kilomètres	
											2015	Taux d'évolution en % (2014/2015)	2015	Taux d'évolution en % (2014/2015)
CC de l'Abbevilleois	13	NR	NR	31 935	NR	NR	111,47	286	NR	NR	NR	NR	NR	NR
Amiens Métropole	33	13	39	178 723	5 366	3	310,34	576	1 751	42 578	0,01	67	0,041	11
CU d'Arras	39	39	100	105 889	105 889	100	263,26	402	34 538	394 139	0,326	NC	0,088	NC
CA du Beauvaisis	31	31	100	80 887	80 887	100	306,50	264	10 813	152 000	0,134	-28	0,071	-10
CA du Boulonnais	22	9	41	119 925	75 788	63	205,10	585	2 361	58 114	0,02	NC	0,041	NC
SITAC (Calais)	6	2	33	102 611	82 764	81	123,68	830	32 924	152 915	0,321	NC	0,215	NC
CA Cambrai	49	NC	NC	77 809	NC	NC	358,63	217	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Chantilly	1	NR	NR	11 475	NR	NR	16,19	709	NR	NR	NR	NR	NR	NR
CC Région Château-Thierry	25	NR	NR	32 299	NR	NR	241,38	134	NR	NR	NR	NR	NR	NR
CC Chauny-Tergnier	24	21	88	40 403	12 676	31	194,77	207	3 566	33 970	0,088	2	0,105	-5
SITCAC (Clermont)	6	5	83	23 864	20 888	88	52,40	455	765	5 017	0,032	NC	0,152	NC
ARC	16	NR	NR	73 667	NR	NR	208,26	354	NR	NR	NR	NR	NR	NR
CAC (Creil)	4	4	100	72 594	72 594	100	34,14	2 126	4 323	65 820	0,06	-64	0,066	-69
Crépy en Valois	1	NC	NC	14 778	NC	NC	16,28	908	NC	NC	NC	NC	NC	NC
SMTD (Douai)	25		0	194 823		0	298,23	653	NR	391 644	NC	NC	NC	NC
CU Dunkerque Grand Littoral	18	18	100	203 237	203 237	100	280,43	725	129 690	1 888 659	0,638	NC	0,069	NC
CA du Pays de Laon	38	NC	NC	44 349	NC	NC	305,57	145	NC	NC	NC	NC	NC	NC
SMTAG (Artois-Gohelle)	115	115	100	599 421	599 421	100	761,05	788	NR	478 963	NC	NC	NC	NC
MEL	85	85	100	1 136 539	1 136 539	100	611,52	1 859	NR	NR	NC	NC	NC	NC
SMTUS (Sambre-Avesnois)	29	7	24	118 955	20 352	17	227,33	523	NR	NR	NC	NC	NC	NC
CC des Sablons	24	NR	NR	35 361	NR	NR	205,34	172	NR	NR	NR	NR	NR	NR
Noyon	1	NC	NC	14 024	NC	NC	18,00	779	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Péronne	1	NC	NC	8 176	NC	NC	14,16	577	NC	NC	NC	NC	NC	NC
CC Pierre Sud Oise	7	7	100	11 196	11 196	100	49,35	227	1 925	41 349	0,172	8	0,047	42
Pont-Sainte-Maxence	1	NC	NC	12 772	NC	NC	14,76	865	NC	NC	NC	NC	NC	NC
CA Saint-Omer	25	16	64	70 800	17 238	24	230,46	307	10 316	NR	0,146	NC	NC	NC
CA Saint-Quentin	20	20	100	74 965	74 965	100	156,89	478	2 788	32 917	0,037	NC	0,085	NC
Senlis	1	NR	NR	16 491	NR	NR	24,05	686	NR	NR	NR	NR	NR	NR
SITUS (Soissons)	45	19	42	61 183	8 970	15	292,94	209	44 451	411 971	0,727	-3	0,108	-11
SITURV	81	NR	NR	353 006	NR	NR	629,69	561	NR	NR	NR	NR	NR	NR
CC Villers-Cotterêts	18	18	100	16 084	16 084	100	231,42	70	4 630	32 980	0,288	-14	0,14	-9

Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non renseigné

NC : Non concerné

Augmentation des voyages ou kilomètres (%)

Diminution des voyages ou kilomètres (%)

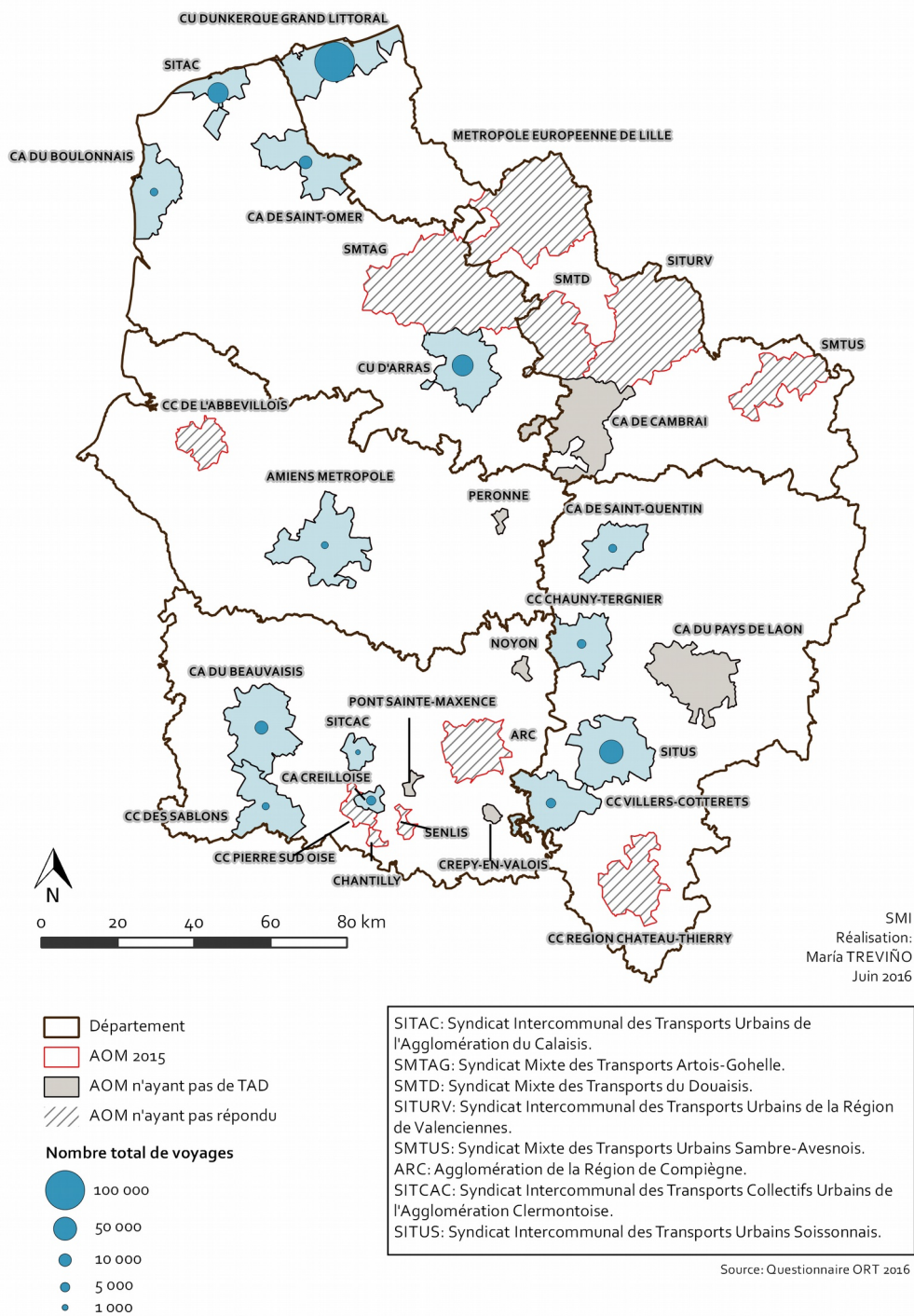
Pas de TAD

Tableau 4

Amiens Métropole et la Communauté de Communes Pierre Sud Oise enregistrent une légère croissance dans les voyages effectués et kilomètres parcourus de ce service de transport.

Toutefois certaines AOM ne proposent pas ce service. À l'exception des Communautés d'Agglomération du Pays de Laon et de Cambrai, il s'agit de communes uniques : Crépy-en-Valois, Noyon, Péronne et Pont-Sainte-Maxence.

Nombre total des voyages en Transport à la Demande effectués en 2015



SMI
Réalisation:
Maria TREVIÑO
Juin 2016

Carte 8

La Communauté Urbaine de Dunkerque se distingue en étant la seule AOM à avoir comptabilisé plus de 100 000 voyages effectués en TAD.

3.1. Tarification du transport à la demande

Le TAD, service particulier fonctionnant conformément aux horaires précises et à une réservation préalable, peut avoir un coût plus élevé comparativement au service dit « classique » qui offre un service régulier à horaires fixes.

Néanmoins, il faut remarquer que la majorité des AOM de la région Hauts-de-France offre un tarif identique pour les deux types de réseau.

AOM	Ticket unitaire Réseau classique	Ticket TAD
CC de l'Abbevillois	NR	NR
Amiens Métropole	1,20 €	1,20 €
CU d'Arras	1,00 €	1,00 €
CA du Beauvaisis	1,00 €	2,00 €
CA du Boulonnais	1,00 €	1,00 €
SITAC (Calais)	1,00 €	1,00 €
CA Cambrai	1,20 €	NC
Chantilly	Gratuit	NR
CC Région Château-Thierry	NR	NR
CC Chauny-Tergnier	1,10 €	1,10 €
SITCAC (Clermont)	1,00 €	1,00 €
ARC	Gratuit	NR
CAC (Creil)	1,00 €	1,00 €
Crépy en Valois	Gratuit	NC
SMTD (Douai)	1,40 €	1,40 €
CU Dunkerque Grand Littoral	1,40 €	1,40 €
CA du Pays de Laon	1,10 €	NC
SMTAG (Artois-Gohelle)	1,20 €	1,20 €
MEL	1,60 €	1,60 €
SMTUS (Sambre-Avesnois)	1,30 €	1,30 €
CC des Sablons	NR	NR
Noyon	Gratuit	NC
Péronne	0,20 €	NC
CC Pierre Sud Oise	1,00 €	0,90 €
Pont-Sainte-Maxence	Gratuit	NC
CA Saint-Omer	1,10 €	1,10 €
CA Saint-Quentin	1,30 €	2,20 €
Senlis	Gratuit	NR
SITUS (Soissons)	1,20 €	2,20 €
SITURV	NR	NR
CC Villers-Cotterêts	1,00 €	1,80 €

Source : Questionnaire ORT 2016 et site des exploitants.

NC : Non concerné

NR : Non renseigné

	Même tarif que réseau classique
	Tarif TAD plus élevé que réseau classique
	Tarif TAD moins élevé que réseau classique

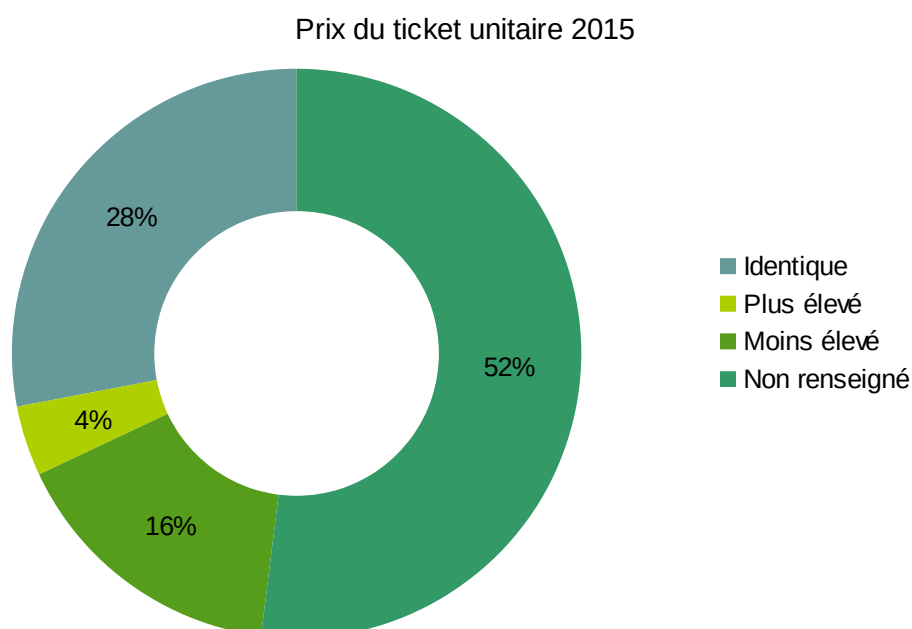
Tableau 5

La Communauté de Communes Pierre Sud Oise fait office d'exception en offrant un tarif de TAD inférieur à celui du réseau classique (0,90 € au lieu de 1 €).

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais et la Communauté de Communes Villers-Cotterêts proposent un prix de TAD supérieur à celui du réseau classique de, respectivement, 100 %, 69 %, 83 % et 55 %.

Parmi les 25 AOM proposant le TAD dans la région, plus de la moitié maintiennent le même tarif.

Tarif TAD en comparaison avec le réseau classique



Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 8

Tous ces tarifs ne sont valables que pour un seul trajet. Cependant, plusieurs AOM proposent une large gamme tarifaire afin de faciliter l'accès aux transports pour les usagers : titres aller-retour, carnets 10 tickets, abonnements mensuels, etc.

3.2. Spécificités selon les réseaux

AOM	Type de TAD		
	Lignes virtuelles	Zonal (porte à porte)	Zonal (arrêt à arrêt)
CC de l'Abbeillois			
Amiens Métropole	•		
CU d'Arras	•		
CA du Beauvaisis			•
CA du Boulonnais	•		
SITAC (Calais)	•		
CA Cambrai			
Chantilly			
CC Région Château-Thierry			
CC Chauny-Tergnier	•		•
SITCAC (Clermont)			•
ARC			
CAC (Creil)	•		
Crépy en Valois			
SMTD (Douai)	•		
CU Dunkerque Grand Littoral		•	•
CA du Pays de Laon			
SMTAG (Artois-Gohelle)	•	•	•
MEL	•		•
SMTUS (Sambre-Avesnois)	•		
CC des Sablons			
Noyon			
Péronne			
CC Pierre Sud Oise	•		•
Pont-Sainte-Maxence			
CA Saint-Omer			•
CA Saint-Quentin	•		
Senlis			
SITUS (Soissons)	•		
SITURV			
CC Villers-Cotterêts	•		

Source : Questionnaire ORT 2016

•	Type TAD
	Non renseigné
	Pas de TAD

Tableau 6

14 AOM sur les 26 proposant un TAD ont opté pour les lignes virtuelles. Ce service est complémentaire aux lignes de bus. En effet, il permet de desservir des secteurs peu denses du territoire. Un des avantages du service est qu'il s'adapte à la demande de l'utilisateur : ce dernier active ou non la ligne souhaitée (horaire, itinéraire).

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle est la seule AOM à proposer les trois types de service de TAD tandis que les autres n'en proposent qu'un ou deux.

Le véhicule utilisé est souvent le minibus. Cependant, la Communauté d'Agglomération du Boulonnais (Réseau Marinéo) utilise des taxis, en particulier pour les déplacements arrêt à arrêt.

Afin de faciliter les déplacements de tous, Amiens Métropole a développé le Transport Adapté d'Amiens Métropole (TAAM) en partenariat avec Synergihp Picardie Transport Adapté. Il propose un service approprié pour les personnes handicapées ou âgées, avec des véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR). Ainsi, l'utilisateur se déplace confortablement et en sécurité.



Source: www.spta.fr

Le réseau Amétis (Amiens Métropole) propose à ses usagers une ligne du réseau classique au niveau de la zone industrielle nord, avec 12 arrêts desservies à la demande (service "Flexo").

Il fournit aussi un service sur réservation ("Resago") afin de connecter les communes les plus éloignées vers le centre de la Métropole.

En outre, des lignes sont instaurées pour se déplacer au cœur du centre-ville, de manière à réduire l'utilisation de la voiture et la congestion. Par exemple, à Amiens, depuis octobre 2015, un minibus électrique « Cœur de Ville » est mis à disposition. Il s'agit d'une nouvelle ligne qui dessert les points plus remarquables dans le centre-ville. De même, à Lille, la navette du Vieux-Lille vise à compléter la marche et le vélo en réalisant des petits trajets en porte à porte. Elle dessert des points principaux au centre-ville et des quartiers plus éloignés du Vieux-Lille.



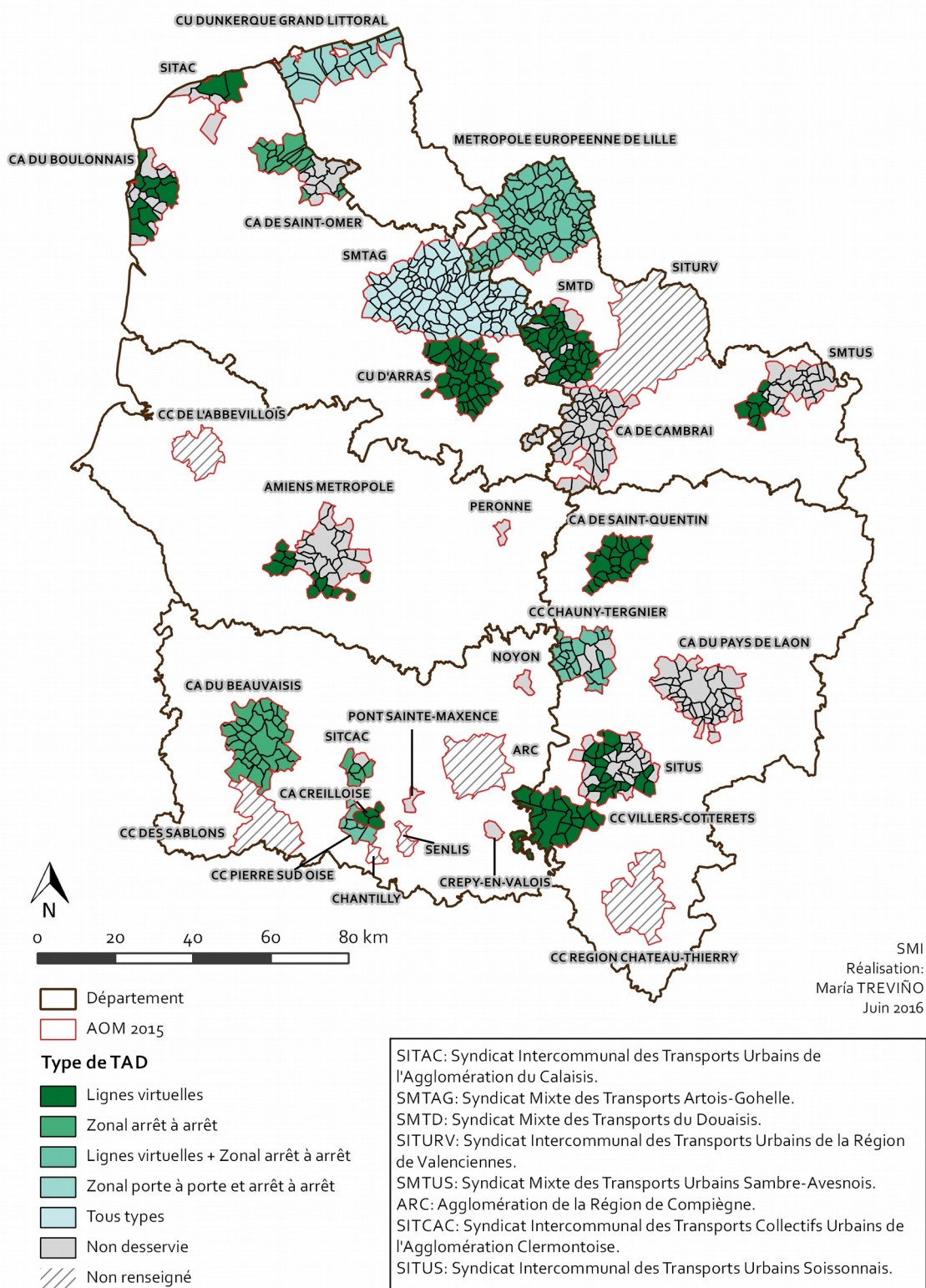
Source: www.spta.fr



Cœur de Ville, Amiens.

Crédit photo: María TREVIÑO

Types de Transports à la Demande dans les ressorts territoriaux des AOM en 2015



Carte 9

Les lignes virtuelles prédominent, 53,80 % des AOM proposant ce service de TAD. Seul le SMTAG propose les trois types de TAD existants.

4. Exploitation du transport public

4.1. Contrats administratifs dans les services de transport public

Le transport en tant que service public, d'après le code des transports, peut être effectué de deux manières différentes. La première consiste en une exploitation directe, en régie, par une personne publique ou sous forme d'un service public industriel et commercial. La seconde, par une entreprise ayant passée, à cet effet, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Le conventionnement peut prendre la forme de différents contrats administratifs :

- Le marché public est le contrat à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre aux besoins de travaux, de fournitures ou de services. (Code des Marchés Publics)

Le titre onéreux indique que chaque contractant reçoit le paiement d'une somme en argent en échange de la réalisation de la prestation.

- La délégation de service public (DSP) est un «*contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service*». (Loi Murcef, loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001)

La majorité des AOM optent pour les contrats de marché public et délégation de service public.

Sur l'ensemble du territoire, l'exploitant Groupe Kéolis est l'opérateur majeur. Ce dernier assure l'exploitation et la gestion des réseaux de transport de 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité.



Exploitants présents dans la région. Source : sites des exploitants.

AOM	Exploitant	Date d'entrée	Date d'échéance	Contrat
CC de l'Abbeville	NR	NR	NR	NR
Amiens Métropole	Keolis Amiens	18/04/12	31/12/17	DSP
CU d'Arras	Keolis Arras	01/01/11	31/12/18	DSP
CA du Beauvaisis	Cabaro (groupe Trandev)	2009	31/12/15	DSP
CA du Boulonnais	Compagnie des Transports du Boulonnais	11/12/12	31/12/20	DSP
SITAC (Calais)	STCE	16/11/09	31/12/16	DSP
CA Cambrai	VECTALIA	13/08/12	31/08/20	Marché public
	GODDYN voyages	NR	NR	Marché public
	FAZ-TRANSPORTS	NR	NR	Marché public
Chantilly	NR	NR	NR	NR
CC Région Château-Thierry	NR	NR	NR	NR
CC Chauny-Tergnier	Keolis	01/10/13	30/09/23	DSP
SITCAC (Clermont)	Keolis Oise	06/11/14	31/12/17	Marché public
	Transport Tourisme et Service (TTS) JM BLIN	2014	2017	Marché public
ARC	NR	NR	NR	NR
CAC (Creil)	Keolis Creil Agglo	01/07/11	30/06/19	DSP
	Kéolis Evrard	01/07/11	30/06/19	DSP
Crépy en Valois	Services municipaux	NR	NR	Régie
	Les Cars Charlot	NR	31/11/2018	Marché public
SMTD (Douai)	STAD	01/01/16	31/12/16	SPL
CU Dunkerque Grand Littoral	STDE	01/01/13	31/12/18	DSP
CA du Pays de Laon	RATP Développement COMAG	30/12/15	31/12/22	DSP
SMTAG (Artois-Gohelle)	Keolis Artois-Gohelle	01/09/10	31/12/16	DSP
MEL	Keolis Lille	08/11/10	31/12/17	DSP
SMTUS (Sambre-Avesnois)	SPLTISA	01/01/16	31/12/16	DSP
CC des Sablons	NR	NR	NR	NR
Noyon	Noyon Cars	2009	31/12/17	Marché public
Péronne	Cars Peroigeon	19/12/14	31/12/17	Services Procédure Adapté
CC Pierre Sud Oise	Ville de Pont	07/09/11	31/08/15	Marché public
Pont-Sainte-Maxence	Keolis Oise	30/03/12	31/12/16	Marché public
CA Saint-Omer	STUSO	28/03/12	31/08/19	DSP
CA Saint-Quentin	PASTEL	21/07/04	2029	Concession
Senlis	NR	NR	NR	NR
SITUS (Soissons)	Courriers Automobiles Picards	01/01/10	31/12/17	Marché public
	Régie des Transports de l'Aisne	01/01/14	31/12/17	Marché à bon de commande
	Keolis	01/01/10	31/12/17	Assistance Technique Marché public
SITURV	NR	NR	NR	NR
CC Villers-Cotterêts	Voyages F. Lefort	02/04/13	01/04/18	DSP
	CCVCFR	NR	NR	NR

Source : Questionnaire ORT 2016.

DSP : Délégation de Service Public.

NR : Non renseigné.

STCE: Société des Transports de Calais et Extensions.

STAD : Société de Transport Arrondissement de Douai.

STDE : Société de Transports Dunkerque Extension.

SPLTISA : Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois.

STUSO : Société des Transports Urbain de Saint Omer.

Tableau 7

4.2. Versement transport

Le Versement Transport (VT) est une contribution des employeurs destinée à financer les transports publics des communes et des communautés d'agglomération de plus de 10 000 habitants. Cette contribution est recouvrée par l'Urssaf (Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales) qui est chargée de la reverser aux Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Un autre type de financement est apparu grâce à la loi SRU et à la création d'un syndicat mixte. Il s'agit de la possibilité d'agrandir l'ensemble du territoire pour obtenir une nouvelle ressource : le Versement de Transport additionnel (VTa), dont le taux ne peut pas excéder 0,5 % du plafond selon la taille de population regroupée et la nature des investissements réalisés. Ce type de financement ne concerne que les syndicats mixtes de type SRU. Il sert à financer les actions du syndicat tels que le développement de l'offre de transports collectifs, la coordination des dessertes (train/car/bus/minibus), la tarification combinée, etc.

À compter du 1er janvier 2016, l'assujettissement au VTa concerne tous les employeurs, publics ou privés, d'au moins 11 salariés.

À l'échelle de la région Hauts-de-France, deux Syndicats Mixtes existent.

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)

Créé en 2006, il regroupe 11 Autorités Organisatrices de la Mobilité du département de l'Oise :

- Trois communautés d'agglomération : Beauvais, Creil et Compiègne ;
- Deux communautés de commune : Sablons et Pierre Sud Oise ;
- Cinq communes : Chantilly, Pont-Sainte-Maxence, Crépy-en-Valois, Senlis et Noyon ;
- Un syndicat intercommunal : Clermont.



Source: syndicat-mixte-transports-oise.fr

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT)

Créé en 2009, il regroupe 11 Autorités Organisatrices de la Mobilité des départements du Nord et du Pas-de-Calais :

- Trois communautés d'agglomération : Saint-Omer, Boulogne et Cambrai ;
- Deux communautés urbaines : Dunkerque et Arras ;
- Une métropole : Lille ;
- Trois syndicats mixtes : Artois-Gohelle, Douai et Sambre-Avesnois ;
- Deux syndicats intercommunaux : Calais et Valenciennes.



Le VTa a été mis en œuvre dans le département de l'Oise par le SMTCO. Au 1^{er} juillet 2015, le SMIRT a aussi fixé un taux de VTa à 0,1 % de la masse salariale soumise à cotisation⁷.

Ainsi, les syndicats favorisent le développement des transports collectifs pour une meilleure coordination du réseau, une meilleure information aux voyageurs et la recherche d'une tarification unifiée.

7 <http://www.smirt-npdc.fr/ressources/>

AOM	Taux VT 2014	Taux VT 2015	Taux VTA 2015
CC de l'Abbevilleois	0,60%	NR	NR
Amiens Métropole	1,80%	1,80%	NC
CU d'Arras	NC	0,80%	NC
CA du Beauvaisis	0,60%	0,70%	0,20%
CA du Boulonnais	NC	1,25%	NC
SITAC (Calais)	NC	2,00%	NC
CA Cambrai	NC	0,60%	NC
Chantilly	NR	NR	NR
CC Région Château-Thierry	NR	NR	NR
CC Chauny-Tergnier	0,55%	0,55%	NC
SITCAC (Clermont)	0,30%	0,30%	0,40%
ARC	0,60%	NR	NR
CAC (Creil)	0,60%	0,60%	0,20%
Crépy en Valois	0,55%	0,55%	0,25%
SMTD (Douai)	NC	1,80%	NC
CU Dunkerque Grand Littoral	NR	1,55%	NC
CA du Pays de Laon	0,55%	0,55%	NC
SMTAG (Artois-Gohelle)	NC	1,50%	NC
MEL	NC	NR	NR
SMTUS (Sambre-Avesnois)	NC	NR	NR
CC des Sablons	0,12%	NR	NR
Noyon	0,55%	0,55%	0,25%
Péronne	NR	NR	NR
CC Pierre Sud Oise	0,60%	0,60%	0,20%
Pont-Sainte-Maxence	0,55%	0,55%	0,25%
CA Saint-Omer	NC	0,35%	NC
CA Saint-Quentin	NR	NR	NR
Senlis	NR	NR	NR
SITUS (Soissons)	0,40%	0,60%	NC
SITURV	NC	NR	NR
CC Villers-Cotterêts	0,60%	0,60%	NR

Source : Questionnaire ORT 2016

NC : Non concerné

NR : Non renseigné

Une augmentation de taux de Versement Transport pour la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et pour le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais est constatée. Pour ce dernier, malgré cette hausse, le montant collecté reste inférieur, en 2015, à celui de l'année précédente.

Amiens Métropole, Creil et Noyon ont, également, recueilli un montant inférieur à celui de 2014.

Tableau 8

AOM ayant répondu	Montant collecté en 2014 (en euros)	Montant collecté en 2015 (en euros)
Amiens Métropole	34 700 000	34 010 000
CA du Beauvaisis	5 678 000	6 189 000
CC Chauny-Tergnier	1 099 105	1 182 566
SITCAC (Clermont)	450 000	634 723
CAC (Creil)	3 499 000	3 087 500
Crépy en Valois	420 000	513 334
Noyon	532 558	530 000
CC Pierre Sud Oise	636 128	750 632
Pont-Sainte-Maxence	179 986	185 492
SITUS (Soissons)	2 150 000	2 148 785

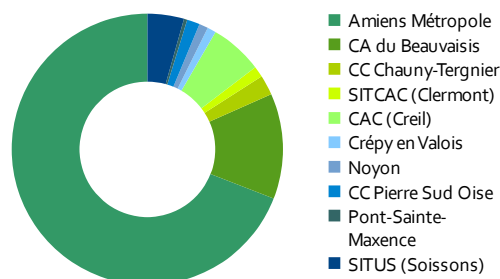
Source : Questionnaire ORT 2015 et 2016 auprès des AOM

*Prise en compte des AOM ayant répondu dans les deux années.

	Augmentation de montant collecté
	Diminution de montant collecté

Tableau 9

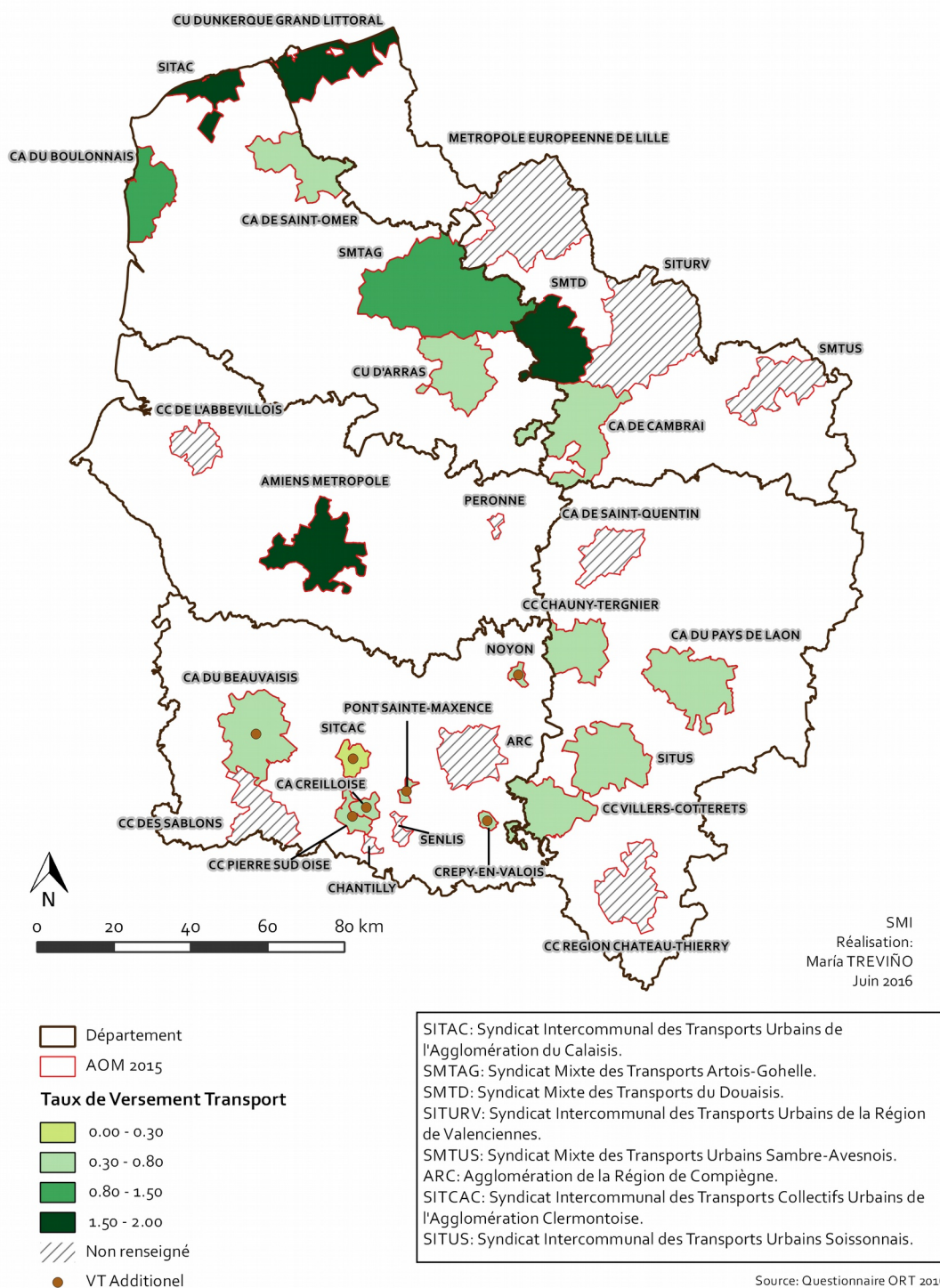
Montant collecté par les AOM en 2015 (Picardie)



Source: Questionnaire ORT 2016

Graphique 9

Taux de Versement Transport dans les réseaux urbains en 2015



SMI
 Réalisation:
 María TREVIÑO
 Juin 2016

Carte 10

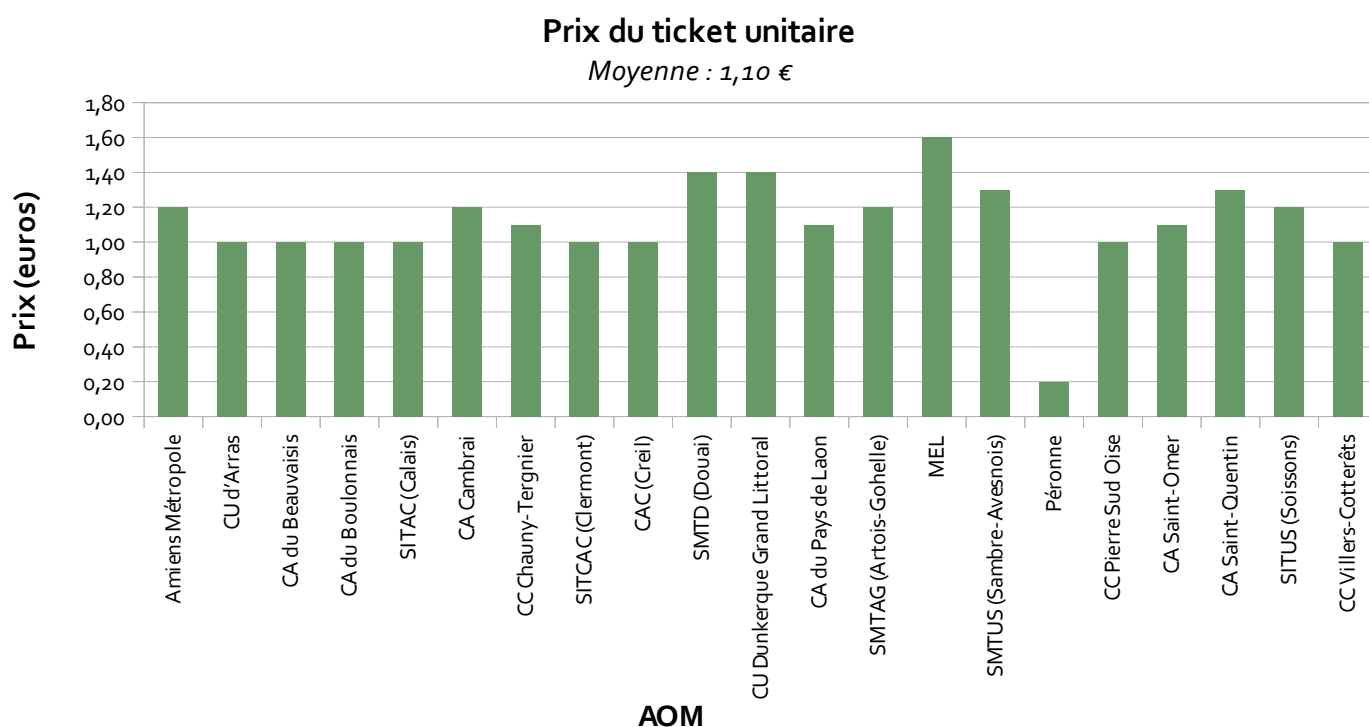
5. Tarification des réseaux urbains

5.1. Réseaux urbains gratuits

Les réseaux urbains gratuits sont, généralement, des petits réseaux, limités à une seule commune. Dans le territoire de la région Hauts-de-France, six Autorités Organisatrices de la Mobilité proposent la gratuité du réseau : Chantilly, l'Agglomération de la Région de Compiègne, Crépy-en-Valois, Noyon, Pont-Sainte-Maxence et Senlis. Les motivations pour rendre un transport gratuit peuvent être environnementales (par exemple, inciter à utiliser les TCU plutôt que la voiture individuelle).

5.2. Comparaison de la gamme tarifaire en Hauts-de-France

5.2.1. Ticket unitaire

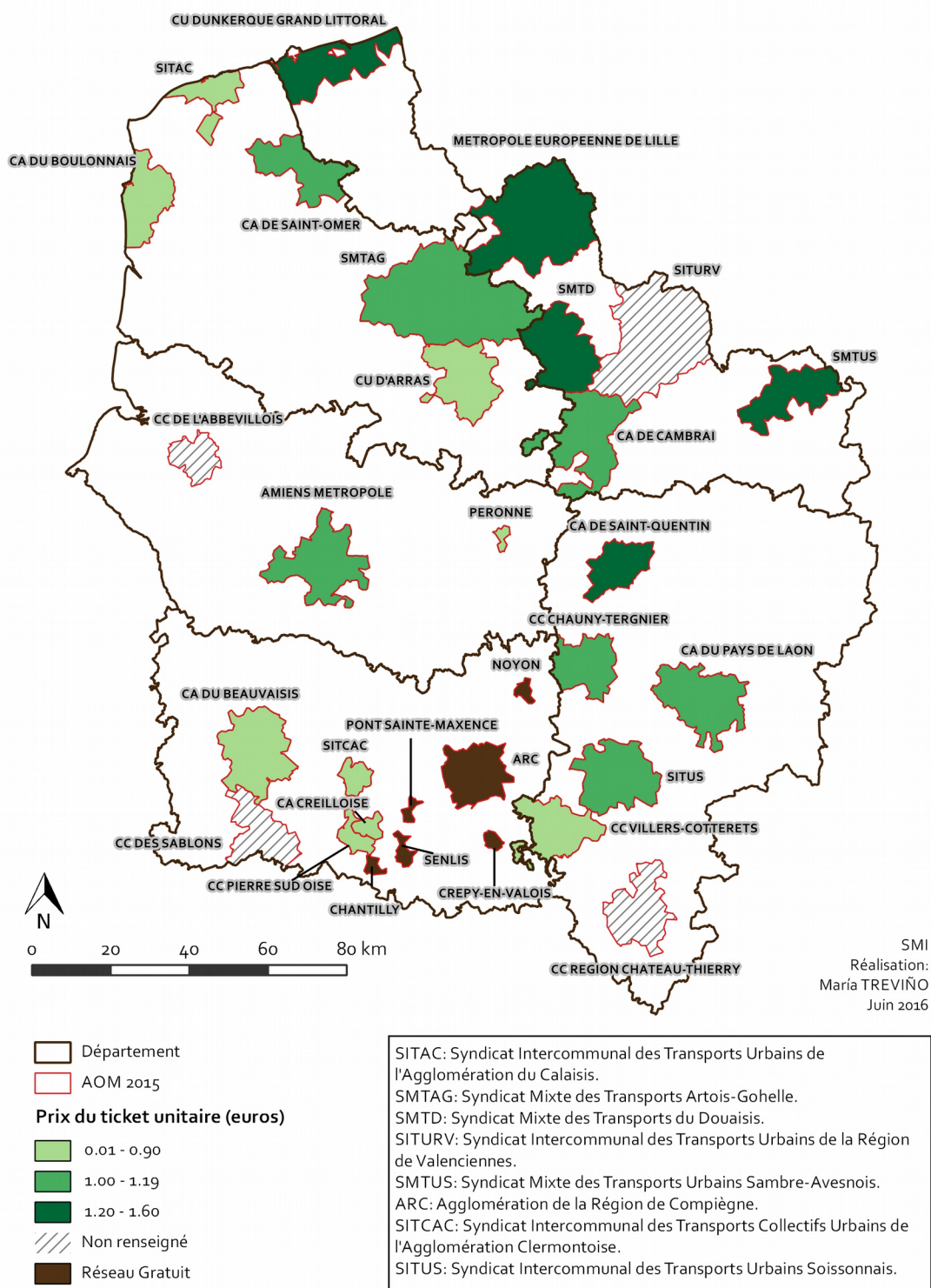


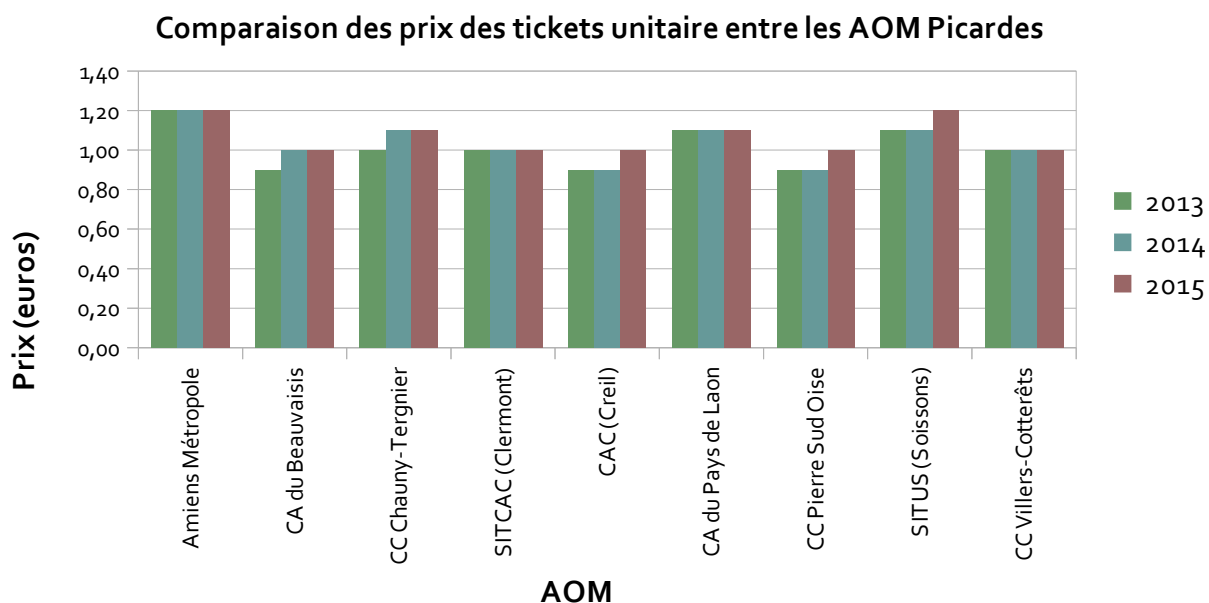
Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 10

Le tarif moyen du ticket unitaire dans la région Hauts-de-France est 1,20 €. La commune de Péronne propose le tarif le plus bas (0,20 €), tandis que la Métropole Européenne de Lille présente le plus élevé (1,60 €). Cela peut s'expliquer par l'importance de son réseau et la multitude de services auquel il donne accès.

Prix du ticket unitaire dans les réseaux de transport urbain en 2015





Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 11

Afin de réaliser une comparaison des prix et pouvoir percevoir des résultats concrets, nous avons pris en compte les données des AOM ayant répondu dans la période de 2013-2015 donc uniquement les AOM de la Picardie.

Une légère augmentation du prix apparaît entre 2013 et 2015. Cependant, au cours des trois dernières années, le tarif d'un ticket unitaire se stabilise dans plusieurs Autorités Organisatrices : Amiens Métropole, le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise, la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon et la Communauté de Communes Villers-Cotterêts.

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et la Communauté de Communes Chauny-Tergnier maintiennent le même prix depuis 2014. La Communauté d'Agglomération Creilloise, Communauté de Communes de Pierre Sud Oise et le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais, qui n'ont pas eu une hausse du prix dans la période 2013-2014, ont augmenté le tarif pour l'année 2015.

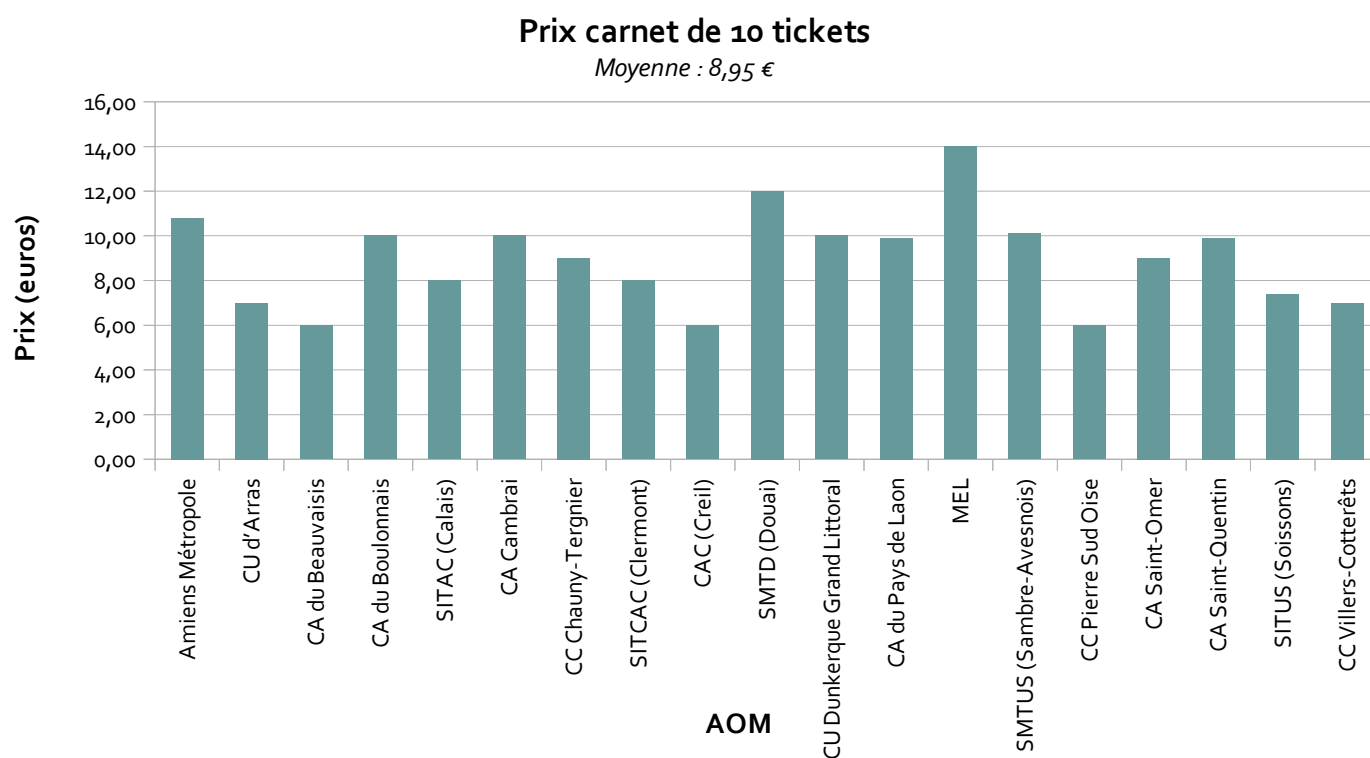
En guise de titre de transport, il existe d'autres formules que le ticket unique (ex : carnet 10 tickets).



Exemple de tickets unitaires

Sources : Sites des AOM et exploitants

5.2.2. Carnet 10 tickets



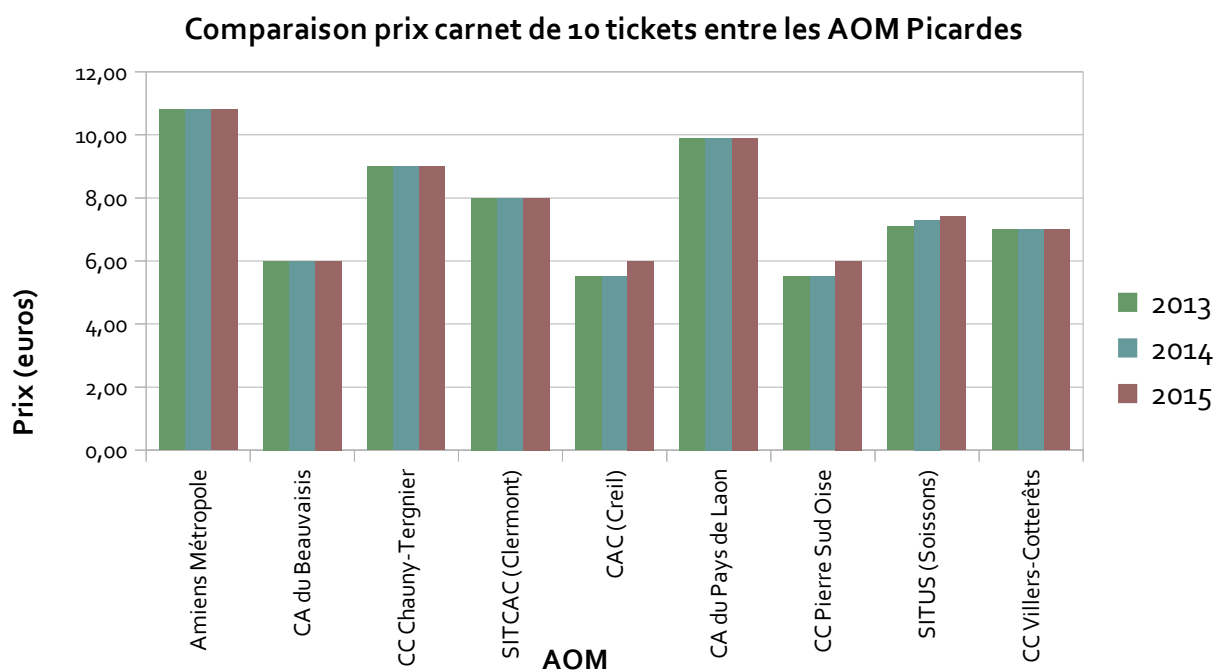
Graphique 12

Le tarif moyen du carnet 10 tickets est de 8,95 €. La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, la Communauté d'Agglomération Creilloise et la Communauté de Commune Pierre Sud Oise proposent le tarif le plus bas, à 6 €. La Métropole Européenne de Lille, quant à elle, vend le carnet de 10 tickets à 14 €, ce qui représente le prix le plus élevé sur l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité.



Exemple de carnets de 10 tickets

Sources : Sites des AOM et exploitants



Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 13

Depuis 2013, la majorité des AOM ayant répondu à cette enquête ont maintenu le même tarif pour le carnet de 10 tickets.

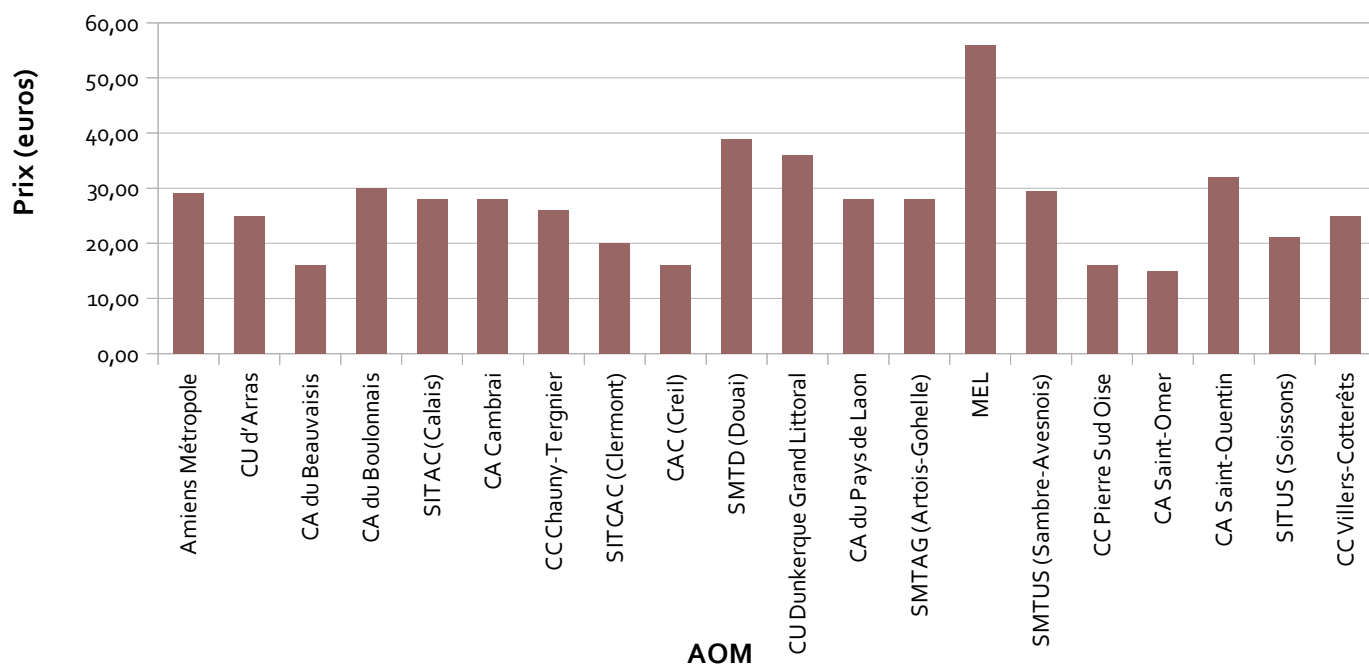
La Communauté d'Agglomération Creilloise et la Communauté de Communes Pierre Sud Oise ont augmenté le prix de 0,50 € pour l'année 2015.

Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais augmente légèrement son tarif chaque année, (7,10 € en 2013, 7,30 € en 2014 et 7,40 € en 2015).

5.2.3. Abonnement mensuel

Prix de l'abonnement mensuel

Moyenne : 27,17 €



Source : Questionnaire ORT 2016

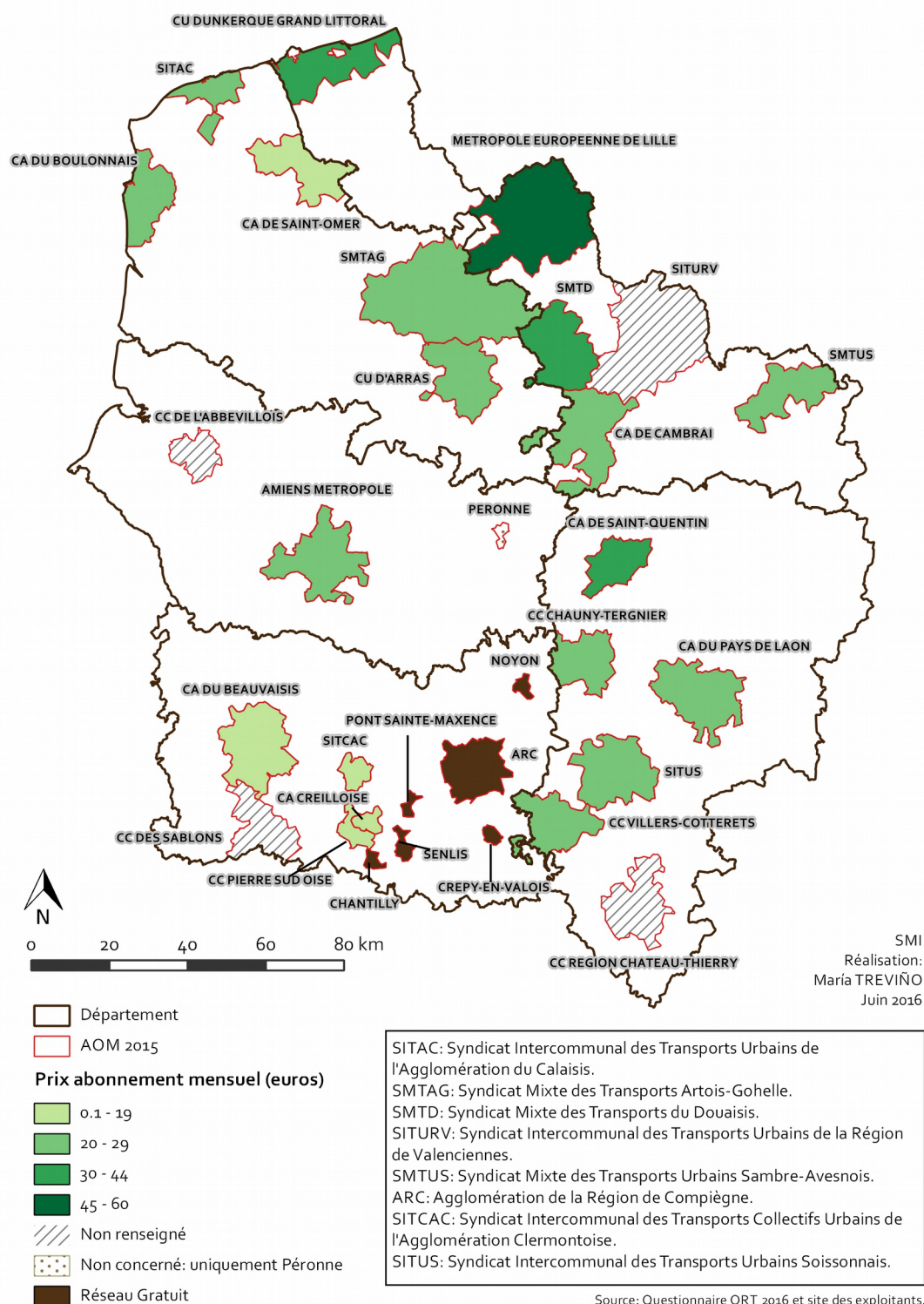
Graphique 14

La Métropole Européenne de Lille propose le tarif le plus élevé (56 €) tandis que le plus bas est celui de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (15 €). Le coût moyen de l'abonnement mensuel unitaire dans la région est 27,17 €.

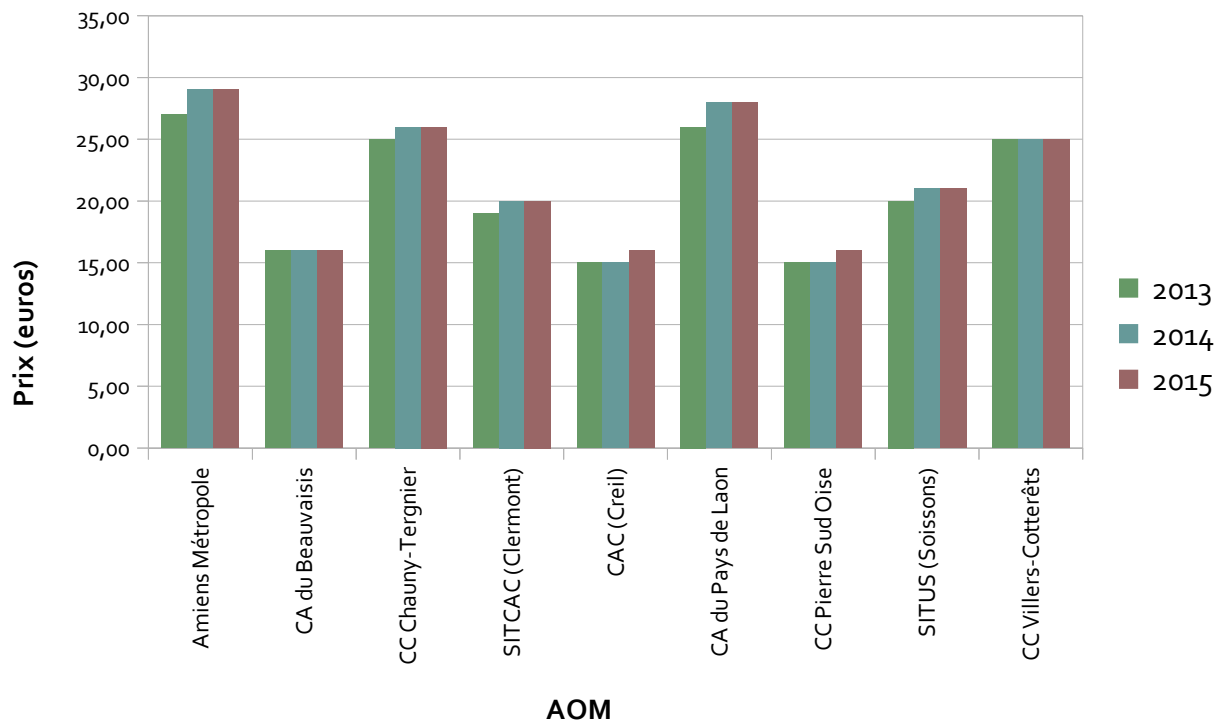


Exemple de cartes d'abonnement mensuel
Sources : Sites des AOM et exploitants

Prix de l'abonnement mensuel dans les réseaux de transport urbain en 2015



Comparaison prix abonnement mensuel entre les AOM Picardes



Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 15

Entre 2013 et 2015, la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et la Communauté de Communes Villers-Cotterêts maintiennent le même tarif dans leur ressort territorial pour l'abonnement mensuel.

Par rapport à l'année précédente, la Communauté d'Agglomération Creilloise ainsi que la Communauté de Communes Pierre Sud Oise ont augmenté leurs tarifs de 11 %.

La majorité des AOM ne présentent pas de modification du prix entre les années 2014 et 2015.

5.3. Comparaison des titres de transport en Hauts-de-France et en France

La réalisation d'une comparaison des titres en termes d'offres et de tarifications entre les réseaux urbains de la région Hauts-de-France et le territoire national est possible grâce à l'analyse de données de l'enquête annuelle de l'Observatoire Régional de Transports 2016⁸ et à l'état des lieux de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (enquête 2015). La comparaison de titres proposés prend en compte 157 réseaux de transport existants en France et 31 dans les Hauts-de-France, en excluant les réseaux gratuits. Les réseaux sont classifiés en fonction du nombre d'habitants. Le tarif carnet correspond au prix d'un ticket issu du carnet de 10 tickets.⁹

Réseaux	Les titres proposés par taille d'AOM en 2015					
	Nombre de réseaux du panel	Ticket unitaire	Ticket en carnet	Abonnement Hebdomadaire	Abonnement Mensuel	Abonnement Annuel
Moins de 50 000 habitants	HdF (14)*	9	7	1	7	3
	France (25)	25	23	2	25	17
Entre 50 000 et 100 000 habitants	HdF (7)*	6	6	2	6	3
	France (58)	58	58	6	57	53
Entre 100 000 et 200 000 habitants	HdF (6)*	6	6	2	6	5
	France (35)	35	35	12	35	32
Plus de 200 000 habitants	HdF (4)*	4	3	1	4	4
	France (9)	9	9	2	9	9

Source : Questionnaire ORT 2016 et site des AOM et exploitants.

Source : Tarification des réseaux de transports urbains. UTP, 2015

*Réseaux gratuits exclus

Tableau 10

Dans la région, l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité, dont le réseau de transport est payant, propose un titre unitaire. En revanche, l'abonnement hebdomadaire est le moins proposé. La présence des abonnements mensuels et annuels est plus courante dans les réseaux de plus de 100 000 habitants.

Réseaux	Nombre de réseaux du panel	Pourcentage des titres proposés par taille d'AOM en 2015*				
		Ticket unitaire	Ticket en carnet	Abonnement Hebdomadaire	Abonnement Mensuel	Abonnement Annuel
Moins de 50 000 habitants	9	100%	78%	11,1%	78%	33,3%
Entre 50 000 et 100 000 habitants	6		100%	33,3%	100%	50%
Entre 100 000 et 200 000 habitants	6		100%	33,3%	100%	83,3%
Plus de 200 000 habitants	4		75%	25%	100%	100%

Source : Questionnaire ORT 2016 et sites des AOM et exploitants.

*Réseaux gratuits exclus

Tableau 11

De manière générale, le prix des titres dans les Hauts-de-France reste en dessous de la moyenne

8 Effectuée en 2016 mais reprenant les données de 2015

9 Définition « État des lieux 2015-UTP »

nationale, à l'exception de l'abonnement annuel qui est légèrement au-dessus du tarif moyen pratiqué en France.

Titre de transport	France	Hauts-de-France
Titre unitaire	1,22 €	1,10 €
Titre en carnet	0,96 €	0,89 €
Abonnement hebdomadaire	12,71 €	10,55 €
Abonnement mensuel	30,71 €	27,17 €
Abonnement annuel	300,02 €	302,42 €

Source : Questionnaire ORT 2016, sont exclus les réseaux gratuits

Source : Tarification des réseaux de transports urbains. UTP, 2015

Tableau 12

Une comparaison plus détaillée est possible en catégorisant les réseaux selon leur taille. Ainsi, le prix du ticket unitaire et de l'abonnement mensuel reste inférieur à la moyenne sauf dans les réseaux de plus de 200 000 habitants.

Le tarif du ticket en carnet est inférieur dans les réseaux entre 50 000 et 200 000 habitants. Néanmoins il est supérieur dans les deux autres types de réseaux.

Les réseaux de moins de 50 000 et de plus de 200 000 habitants proposent un tarif plus élevé pour l'abonnement annuel. À contrario, le prix dans les réseaux entre 50 000 et 200 000 habitants reste inférieur au prix moyen en France.

Réseaux	Prix moyens des titres proposés par taille d'AOM en 2015					
	Nombre de réseaux du panel	Ticket unitaire	Ticket en carnet	Abonnement Hebdomadaire	Abonnement Mensuel	Abonnement Annuel
Moins de 50 000 habitants	HdF (14)*	0,90 €	0,80 €	8,00 €	23,00 €	265,00 €
	France (25)	1,06 €	0,79 €	11,30 €	23,82 €	203,46 €
Entre 50 000 et 100 000 habitants	HdF (7)*	1,13 €	0,81 €	8,90 €	21,33 €	240,00 €
	France (58)	1,15 €	0,88 €	10,23 €	26,01 €	254,37 €
Entre 100 000 et 200 000 habitants	HdF (6)*	1,15 €	0,93 €	10,50 €	29,58 €	294,16 €
	France (35)	1,21 €	0,99 €	11,75 €	31,39 €	307,72 €
Plus de 200 000 habitants	HdF (4)*	1,40 €	1,20 €	16,50 €	40,00 €	406,67 €
	France (9)	1,26 €	0,96 €	12,95 €	32,42 €	305,72 €

Source : Questionnaire ORT 2016 et sites des AOM et exploitants

Source : Tarification des réseaux de transports urbains. UTP, 2015

*Réseaux gratuits exclus

Tableau 13

5.4. Tarifs intermodaux

La question des Pôles d'Échanges Multimodaux implique d'engager une réflexion sur la tarification combinée. Cette tarification combinée ou intégrée vise à faciliter l'usage des différents transports en commun (train, bus, vélo, autocar). Ce système est mis en place grâce aux partenariats établis entre les réseaux des transports urbains et la SNCF.

AOM	Tarif combiné
CC de l'Abbevillois	NR
Amiens Métropole	X
CU d'Arras	✓
CA du Beauvaisis	✓
CA du Boulonnais	✓
SITAC (Calais)	✓
CA Cambrai	X
Chantilly	NR
CC Région Château-Thierry	NR
CC Chauny-Tergnier	✓
SITCAC (Clermont)	X
ARC	NR
CAC (Creil)	X
Crépy en Valois	✓
SMTD (Douai)	✓
CU Dunkerque Grand Littoral	✓
CA du Pays de Laon	X
SMTAG (Artois-Gohelle)	✓
MEL	✓
SMTUS (Sambre-Avesnois)	X
CC des Sablons	NR
Noyon	X
Péronne	NR
CC Pierre Sud Oise	X
Pont-Sainte-Maxence	X
CA Saint-Omer	X
CA Saint-Quentin	✓
Senlis	NR
SITUS (Soissons)	✓
SITURV	NR
CC Villers-Cotterêts	X

Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non renseigné

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports propose une carte « Pass-Pass » unique pour tous les déplacements. Ce support est utilisé par la Métropole de Lille pour son réseau Transpole, la Communauté Urbain Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis.

Le Pass régional Fideli'TER est un abonnement qui permet de combiner le train aux transports urbains des réseaux en utilisant le support « Pass-Pass ».



Source: www.ter.sncf.com



Source: www.sncf.com



Source: mobilite.transpole.fr

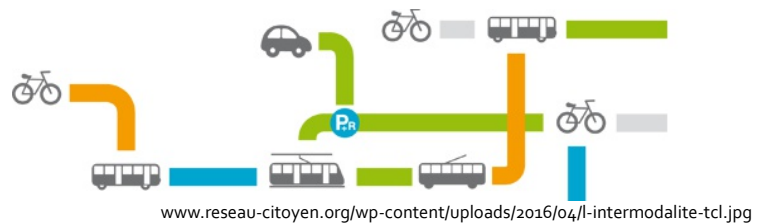
Tableau 14

Le « Picardie Pass'Actifs » est un abonnement qui permet de combiner le train et le transport en commun sur les lignes urbaines régulières, également utilisable dans le réseau de la Communauté de Communes de Chauny-Tergnier. De même, le SMTCO propose dans la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, une carte pour les abonnés SNCF (abonnement mensuel DUO).

6. Mobilité et développement durable

6.1. Intermodalité

L'intermodalité désigne un système de transport qui permet l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport sur un même trajet.



Elle doit garantir un cheminement « porte-à-porte », sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement (voiture, tramway, bus, vélo, train, avion, navette fluviale ou maritime).¹⁰

Pleinement intégrée aux politiques de la mobilité durable, l'intermodalité vise à diminuer le recours systématique à la voiture personnelle en facilitant l'offre de transport multimodale au sein des pôles d'échanges et lutter contre le changement climatique. Ce concept s'inscrit dans le principe du droit à la mobilité en rééquilibrant le partage de la voirie au profit des modes de transport non motorisés, notamment, le vélo.

Les pratiques intermodales associant le vélo et les transports collectifs sont de plus en plus encouragées par les politiques publiques. Ces dernières cherchent à développer un service de transport collectif connecté aux modes de transport actifs (vélo-covoiturage), les stationnements réservés aux vélos et une meilleure diffusion de l'information.

L'intermodalité nécessite de développer l'offre en transport collectif en termes de performances (tarif – temps de trajet) et une infrastructure adaptée sans rupture (pistes cyclables). Elle présente 3 piliers principaux : les pôles d'échanges, pour faciliter le transfert des voyageurs, l'information multimodale, c'est-à-dire réunir au même emplacement les informations relatives aux différents services proposés (exemple : la « plateforme mobilité » du SMIRT ou la plateforme « Oise Mobilité ») et enfin la tarification intégrée qui facilite la combinaison de plusieurs modes aux usagers (exemple : TER + parking + vélo).

¹⁰ AGERON Pierre, *Notion à la une : intermodalité*, ATER Université de Strasbourg, 30/09/2014, en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

6.2. Les pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) constituent l'un des piliers de l'intermodalité. Ce sont des espaces urbains aménagés pour associer les différents modes de transports et constituent un maillon important dans la chaîne de déplacement. Ce sont des points d'ancrage territoriaux où des services aux usagers peuvent être proposés (restauration rapide, information de la ville, etc).

Les gares constituent un lieu de convergence de voyageurs et de déplacements. Elles sont un élément central et idéal pour développer un pôle multimodal en intégrant de multiples modes de transport.

Les combinaisons de modes de transport les plus fréquemment proposés sont :



Train - Marche



Train - Vélo



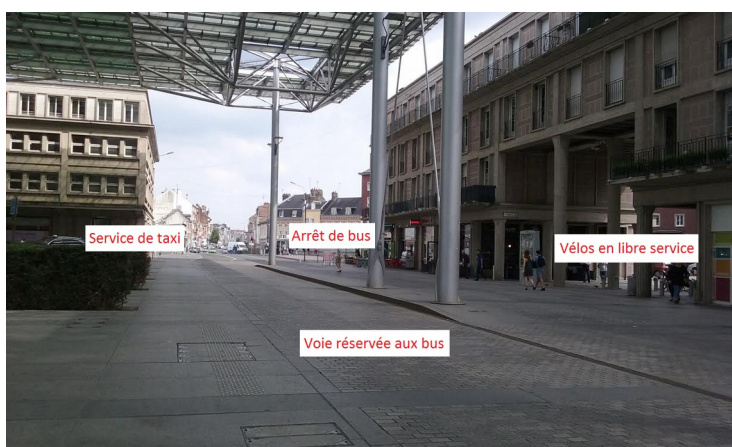
Train – Transport collectif



Train – Autocar

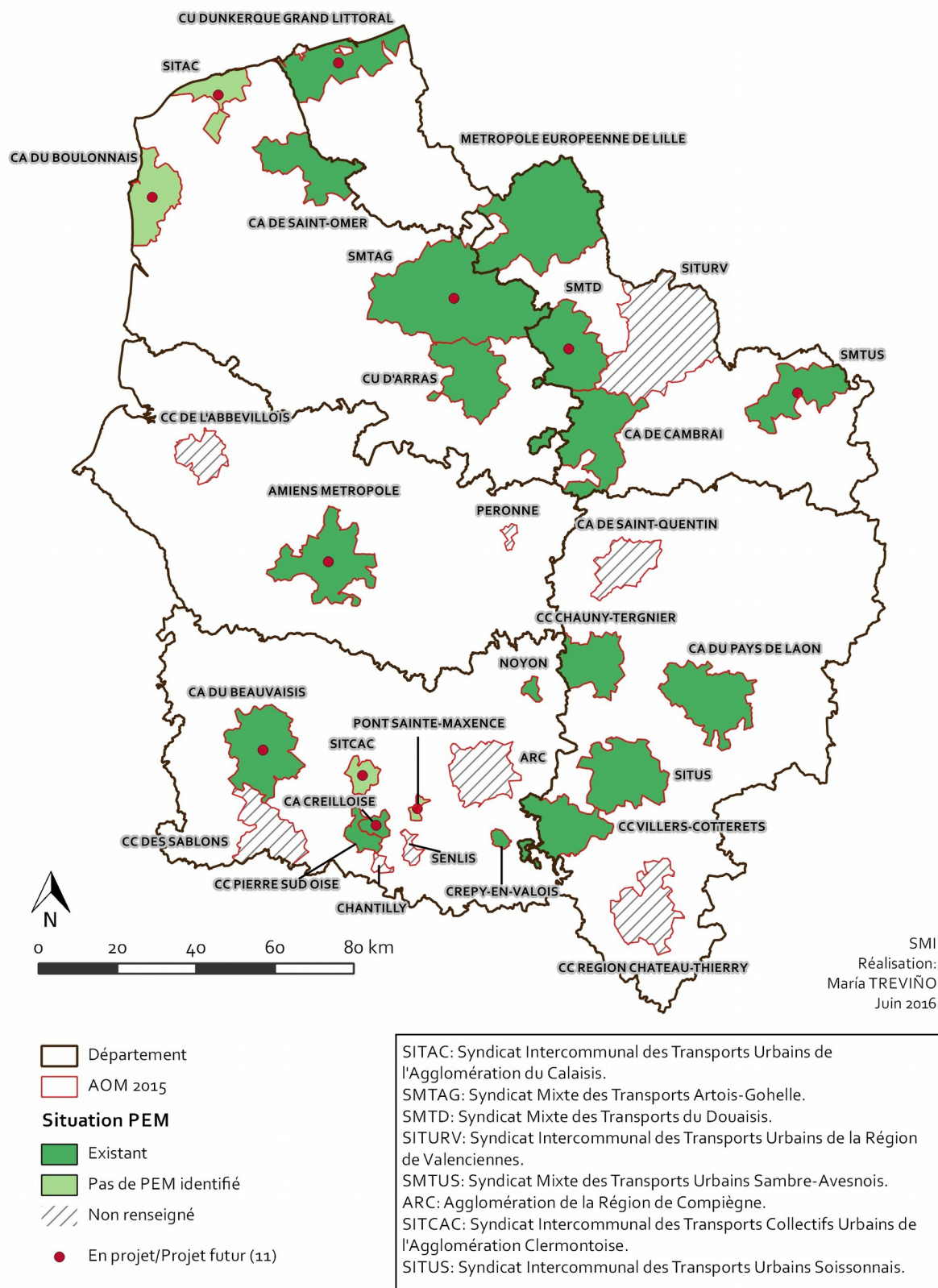
Source : https://maligneh.transilien.com/wp-content/uploads/2013/07/intermodalite_sem_mobilite.jpg

Un exemple de pôle d'échange multimodal est la gare du Nord à Amiens. Tous les modes de transports précédemment mentionnés sont présents dans cet espace. Trains et autocars, stations vélo libre service et bus. Il existe, également, un service de taxi. À ces modes de transports s'ajoutent la voiture individuelle et le covoiturage.



Gare du Nord d'Amiens
Crédit photo: María TREVIÑO

Pôles d'échanges multimodaux des Hauts-de-France en 2015



Carte 13

6.3. Les gares, pôles d'échanges multimodaux

Les ressorts territoriaux des AOM des Hauts-de-France disposent d'un long réseau ferroviaire (10 % du réseau national). Ils comptent une ou plusieurs gares ferroviaires et/ou points d'arrêt. Le département de l'Oise présente la particularité d'avoir une forte mobilité quotidienne vers l'Île-de-France liée à sa proximité géographique. Par ailleurs, au nord, la Métropole Européenne de Lille constitue un point clé d'entrée en Belgique.

Parmi les Autorités Organisatrices de la Mobilité ayant répondu à l'enquête, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG) dispose du plus grand nombre de lignes régulières de bus (56) par jour desservant la gare principale de son territoire. La Communauté d'Agglomération de Cambrai et Amiens Métropole comptent le même nombre de lignes (18), suivis par la Communauté Urbaine d'Arras (15). Les autres réseaux de transport, situés sur les territoires moins denses, comptent moins de lignes régulières, entre 2 et 7.

La Communauté Urbaine d'Arras est le réseau comptabilisant le plus de lignes de Transport à la Demande desservant sa gare. Les autres réseaux présentent 1 à 7 lignes ou ne disposent pas d'un service de TAD desservant les gares principales.

La gare est un point de desserte importante lié à son flux important d'usagers. Parmi les AOM ayant répondu, Amiens Métropole se distingue pour être le réseau de transport qui compte le plus de passages avec 1 299 arrêts par jour répartis sur ses 21 lignes.

AOM ayant répondu	Nombre de bus par jour desservant la Gare principale du territoire		Passages par jour desservant la Gare principale du territoire
	Ligne régulière	TAD	
Amiens Métropole	18	3	1299
CU d'Arras	15	21	579
CA du Beauvaisis	3	NR	196
CA du Boulonnais	8	0	283
SITAC (Calais)	5	0	336
CA Cambrai	18	0	106
CC Chauny-Tergnier	6	2	174
SITCAC (Clermont)	2	2	54
CAC (Creil)	5	3	521
Crépy en Valois	4	0	110
SMTD (Douai)	5	2	428
CU Dunkerque Grand Littoral	NR	NR	800
CA du Pays de Laon	4	0	216
SMTAG (Artois-Gohelle)	56	7	421
Noyon	3	NC	54
CC Pierre Sud Oise	4	1	63
CA Saint-Omer	7	4	131
CA Saint-Quentin	5	NR	58
SITUS (Soissons)	7	5	129
CC Villers-Cotterêts	3	4	77

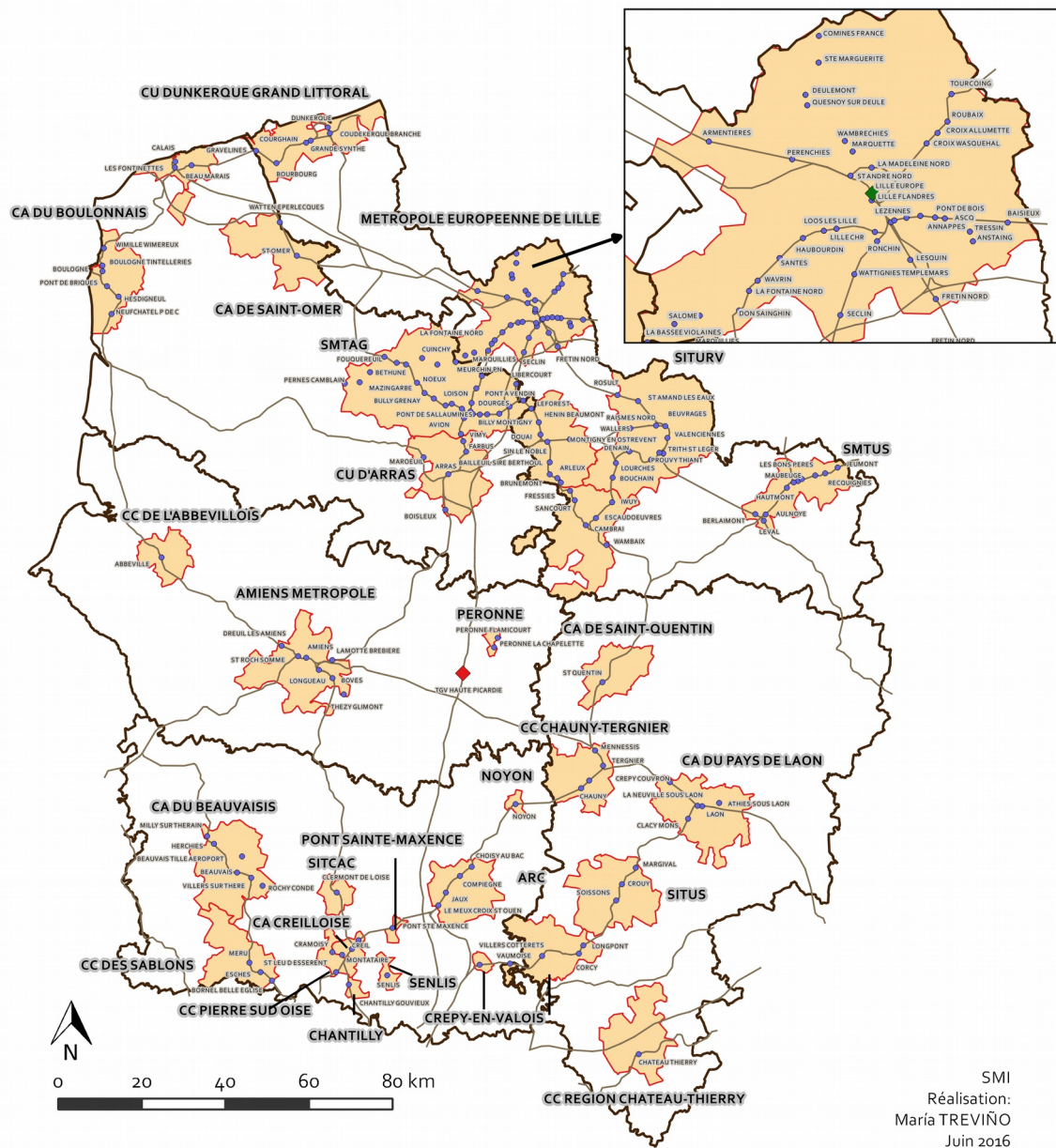
Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non Renseigné

NC : Non Concerné

Tableau 15

Gares ferroviaires à l'intérieur des ressorts territoriaux



SMI
Réalisation:
María TREVIÑO
Juin 2016

- Département
- AOM 2015
- Voie ferrée
- Gare
- ◆ Gare TGV Haute Picardie
- ◆ Gare Lille Europe

SITAC: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis.
 SMTAG: Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.
 SMTD: Syndicat Mixte des Transports du Douaisis.
 SITURV: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes.
 SMTUS: Syndicat Mixte des Transports Urbains Sambre-Avesnois.
 ARC: Agglomération de la Région de Compiègne.
 SITCAC: Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise.
 SITUS: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais.

Source: Questionnaire ORT 2016

Carte 14

Les gares sont souvent identifiées comme étant les seuls Pôles d'Échanges Multimodaux au sein des ressorts territoriaux des AOM. Par conséquent, la question du stationnement occupe une place incontournable dans l'environnement direct. L'aménagement des places de stationnement favorise les échanges intermodaux, car ils facilitent le passage d'un mode de transport à autre, créant ainsi une chaîne de déplacements fluide pour l'utilisateur.

AOM ayant répondu	Nombre de places disponibles au niveau de la gare principale du territoire	Sur voirie		Parc de surface en «enclos »		Parking en ouvrage	
		Gratuites	Payantes	Gratuites	Payantes	Gratuites	Payantes
Amiens Métropole	2 146	•		•			•
CA du Beauvaisis	125		•	•			
CA du Boulonnais	9						
SITAC (Calais)	47	•	•				
CA Cambrai	250						
CC Chauny-Tergnier	359	•					
SITCAC (Clermont)	7			•			
Crépy en Valois	500	•		•			
SMTD (Douai)	800		•	•			
CU Dunkerque Grand Littoral	583	•	•	•			
MEL	1181	•		•		•	•
Noyon	250	•		•			
CC Pierre Sud Oise	220					•	
Pont-Sainte-Maxence	449	•		•			
CA Saint-Omer	0*						
CC Villers-Cotterêts	50						

Source : Questionnaire ORT 2016

*Gare routière à proximité directe de la gare suite au réaménagement du parvis

•	Type de place de stationnement
	Non renseigné
	Non concerné

Tableau 16

Parmi les AOM ayant répondu, Amiens Métropole comptabilise le plus de places de stationnement au niveau de la gare principale. Elle dispose de 2 146 places dont la plupart sont localisées dans un parc de surface en enclos mises à disposition gratuitement aux usagers.

Les réseaux de transport proposant des places gratuites se situent, généralement, dans les territoires peu denses ayant une grande mobilité, en particulier, ceux trouvés à proximité de l'Île-de-France (Noyon, Pont-Sainte-Maxence et Crépy-en-Valois).

7. Démarches environnementales

La promotion des TCU passe également par l'aspect environnemental, notamment la communication à leur sujet.



Source : www.objectifco2.fr

7.1. « Charte CO₂ : les transporteurs s'engagent »

Pour faire face au défi du changement climatique, la France s'est engagée à adopter des mesures concernant à la fois l'organisation des transports et la technologie des véhicules. Auprès de l'Union Européenne, elle s'est engagée à réduire ses émissions de 20 % en 2020 et de 40 % en 2030¹¹.

Lancée en 2008, la Charte « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » a été conçue en partenariat avec l'État, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et les organisations professionnelles du secteur des transports. Ce programme vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie inhérente au transport routier de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV). En 2014, 123,6 millions de tonnes CO₂ ont été émis par les transports routiers¹².

Le programme combine :

- Une charte d'engagement volontaire ;
- Un Label, qui valorise le niveau de performance environnemental de la flotte de véhicules routiers ou des autres modes de transport utilisés.



Source : www.objectifco2.fr

¹¹ Objectif CO₂. Un programme de réduction des émissions.
http://www.objectifco2.fr/docs/upload/24/Plaquelette_ObjectifCO2_TRM_Novembre2015.pdf

¹² « Chiffres clés des transports – édition 2016 » http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-3.pdf

* Source : Le programme Objectif CO₂ les transporteurs s'engagent.

1 265 entreprises du secteur du transport routier fédérées.

Plus de 100 000 véhicules impliqués.

1 million de tonnes de CO₂ évitées par an.

Source : Programme « Objectif CO₂ - les transporteurs s'engagent »

La Charte CO₂ fournit aux entreprises de transport des outils afin d'améliorer leur performance en matière environnementale en réduisant les émissions de dioxyde de carbone.

À l'échelle de la France, au 24 septembre 2015, la situation concernant l'engagement des entreprises de transport de voyageurs avec cet objectif est la suivante¹³:

- 140 entreprises en cours d'engagement ;
- 195 entreprises ayant signé depuis 2012.

AOM	« Adhésion Charte CO ₂ – Les transporteurs s'engagent »	Pourcentage conducteurs formés à l'éco-conduite
CC de l'Abbevilleois	NR	NR
Amiens Métropole		NR
CU d'Arras		NR
CA du Beauvaisis		100%
CA du Boulonnais		en projet
SITAC (Calais)		100%
CA Cambrai		95%
Chantilly	NR	NR
CC Région Château-Thierry	NR	NR
CC Chauny-Tergnier		75%
SITCAC (Clermont)		40%
ARC	NR	NR
CAC (Creil)		16%
Crépy en Valois		NR
SMTD (Douai)		NR
CU Dunkerque Grand Littoral	NR	100%
CA du Pays de Laon		100%
SMTAG (Artois-Gohelle)		en projet
MEL	NR	NR
SMTUS (Sambre-Avesnois)	NR	NR
CC des Sablons	NR	NR
Noyon		100%
Péronne		100%
CC Pierre Sud Oise		89%
Pont-Sainte-Maxence		63%
CA Saint-Omer		NR
CA Saint-Quentin	NR	NR
Senlis	NR	NR
SITUS (Soissons)		100%
SITURV	NR	NR
CC Villers-Cotterêts		100%

Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non renseigné



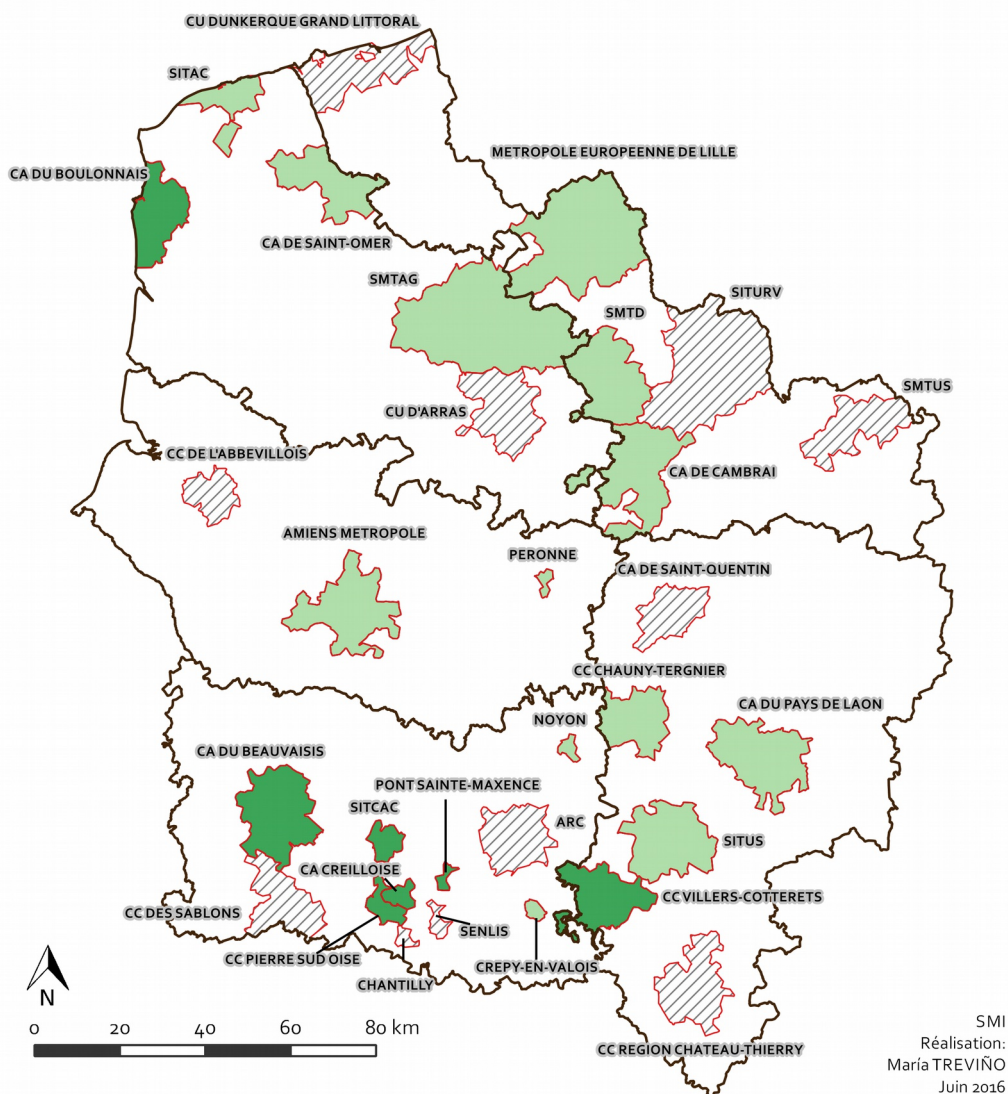
Tableau 17

Dans la région Hauts-de-France, seulement 7 des 31 AOM ont adhéré à la « Charte CO₂ – Les transporteurs s'engagent ».

Sept AOM ont formé la totalité de leurs conducteurs à l'écoconduite et sept autres en ont formé une partie.

¹³ Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ des transports routiers de voyageurs.
http://www.objectifco2.fr/docs/upload/82/Signataires_charte_ObjectifCO2_TRV_24-09-2015.pdf

État des lieux de l'engagement des AOM/exploitants dans la Charte Objectif CO₂ en 2015



- Département
 - AOM 2015
- Adhésion à la charte CO₂**
- Ayant adhéré
 - N'ayant pas adhéré
 - Non renseigné

SITAC: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis.
 SMTAG: Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.
 SMTD: Syndicat Mixte des Transports du Douaisis.
 SITURV: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes.
 SMTUS: Syndicat Mixte des Transports Urbains Sambre-Avesnois.
 ARC: Agglomération de la Région de Compiègne.
 SITCAC: Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise.
 SITUS: Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais.

Source: Questionnaire ORT 2016

7.2. Communication d'informations CO₂

Depuis le 1^{er} octobre 2013, l'information concernant les émissions de CO₂ pour les prestations de transport est devenue une obligation pour toute entreprise et collectivité.

AOM	Type de communication mise en place		
	Inscription dans le règlement intérieur	Affichage dans la flotte	Site internet
CC de l'Abbevilleois			
Amiens Métropole		•	•
CU d'Arras		•	
CA du Beauvaisis		•	•
CA du Boulonnais		•	
SITAC (Calais)			
CA Cambrai			
Chantilly			
CC Région Château-Thierry			
CC Chauny-Tergnier	•	•	•
SITCAC (Clermont)			•
ARC			
CAC (Creil)		•	
Crépy en Valois		•	
SMTD (Douai)			
CU Dunkerque Grand Littoral			
CA du Pays de Laon			
SMTAG (Artois-Gohelle)		•	
MEL			
SMTUS (Sambre-Avesnois)			
CC des Sablons			
Noyon			
Péronne			
CC Pierre Sud Oise		•	
Pont-Sainte-Maxence		•	•
CA Saint-Omer			•
CA Saint-Quentin		•	
Senlis			
SITUS (Soissons)			
SITURV			
CC Villers-Cotterêts	•		

Source : Questionnaire ORT 2016

•	Moyen de communication
	Non renseigné

Tableau 18

Le site oise-mobilite.fr propose des solutions de transport lorsqu'une recherche de trajet est effectuée. Chaque proposition de trajet contient une évaluation écologique (sous la forme d'étoile sur une échelle de 1 à 5). De plus, un bilan carbone communique les émissions de CO₂ du trajet sélectionné.

 **Bilan carbone** : en effectuant ce trajet en transport en commun, vous émettez **3.41** fois moins de CO₂ qu'en voiture.
 Eco citoyen [En savoir plus](#)

En fonction de la taille du réseau, cette communication prend différentes formes. L'affichage dans le bus, permettant directement le contact avec les usagers, est privilégié. Le site internet est aussi un moyen de communication souvent utilisé par les réseaux de transport. Au contraire, l'inscription dans le règlement intérieur reste une démarche marginale, seulement utilisée par deux réseaux (Chauny-Tergnier et Villers-Cotterêts).



Départ/Arrivée Modes de transport Favoris
 Les champs précédés d'une * sont obligatoires.
 De : **BEAUVAIS (BEAUVAIS)**
[Modifier votre sélection](#)
 Vers : **CREIL (CREIL)**
[Modifier votre sélection](#)
[+ Ajouter une étape](#)
 Lundi 29 Août Partir à 11h 00
 Arriver à
 le plus rapide
 Nouvelle recherche Trouver un trajet
 Trajet retour

Transport en commun Durée : 1h24min
 CHRONO 1 n°847728 B
 Départ: 11:07 Arrivée: 12:31 Changement : 2
 Ecologie : ★☆☆☆

Autres solutions :

Transport en commun Durée : 1h13min
 CHRONO 1 n°847728
 Départ: 11:22 Arrivée: 12:36 Changement : 2
 Ecologie : ★☆☆☆

Source : oise-mobilite.fr

8. Mobilité active et développement des modes doux

La **mobilité active** désigne toute forme de déplacement effectuée par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle se fait à l'aide d'équipements non motorisés : marche à pied, vélo, roller, planche à roulettes, trottinette...

8.1. Plan d'Action pour les Mobilités Actives

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) est une politique visant à encourager les modes de déplacements actifs. Elle impulse une initiative en faveur de l'utilisation des modes de transport doux organisée autour de six axes de travail :

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

8.2. Mobilité à vélo

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) comporte un plan d'action pour développer l'usage du vélo : le Schéma Directeur Cyclable. Cet outil de planification facilite la mise en place d'une politique d'aménagement en faveur de l'utilisation du vélo. L'objectif fondamental est la constitution d'un réseau cyclable continu. Il aborde aussi des thèmes tels que le stationnement, l'intermodalité, les services et la communication.

En France, 14 000 km de voiries urbaines et 10 000 km de voies vertes et véloroutes sont aujourd'hui aménagées pour les cyclistes.¹⁴

En région Hauts-de-France, sept AOM, soit 22 % de celles présentes sur le territoire, ont communiqué sur la réalisation de leur schéma directeur des aménagements cyclables.

AOM ayant répondu	Nombre de km de linéaire d'axes cyclables dans le ressort territorial
Amiens Métropole	138
CU d'Arras	50
CA du Beauvaisis	105
CAC (Creil)	5
Crépy en Valois	6,8
CU Dunkerque Grand Littoral	198
SMTAG (Artois-Gohelle)	93
MEL	800
Noyon	7
Pont-Sainte-Maxence	21,3

Source : Questionnaire ORT 2016

Tableau 19

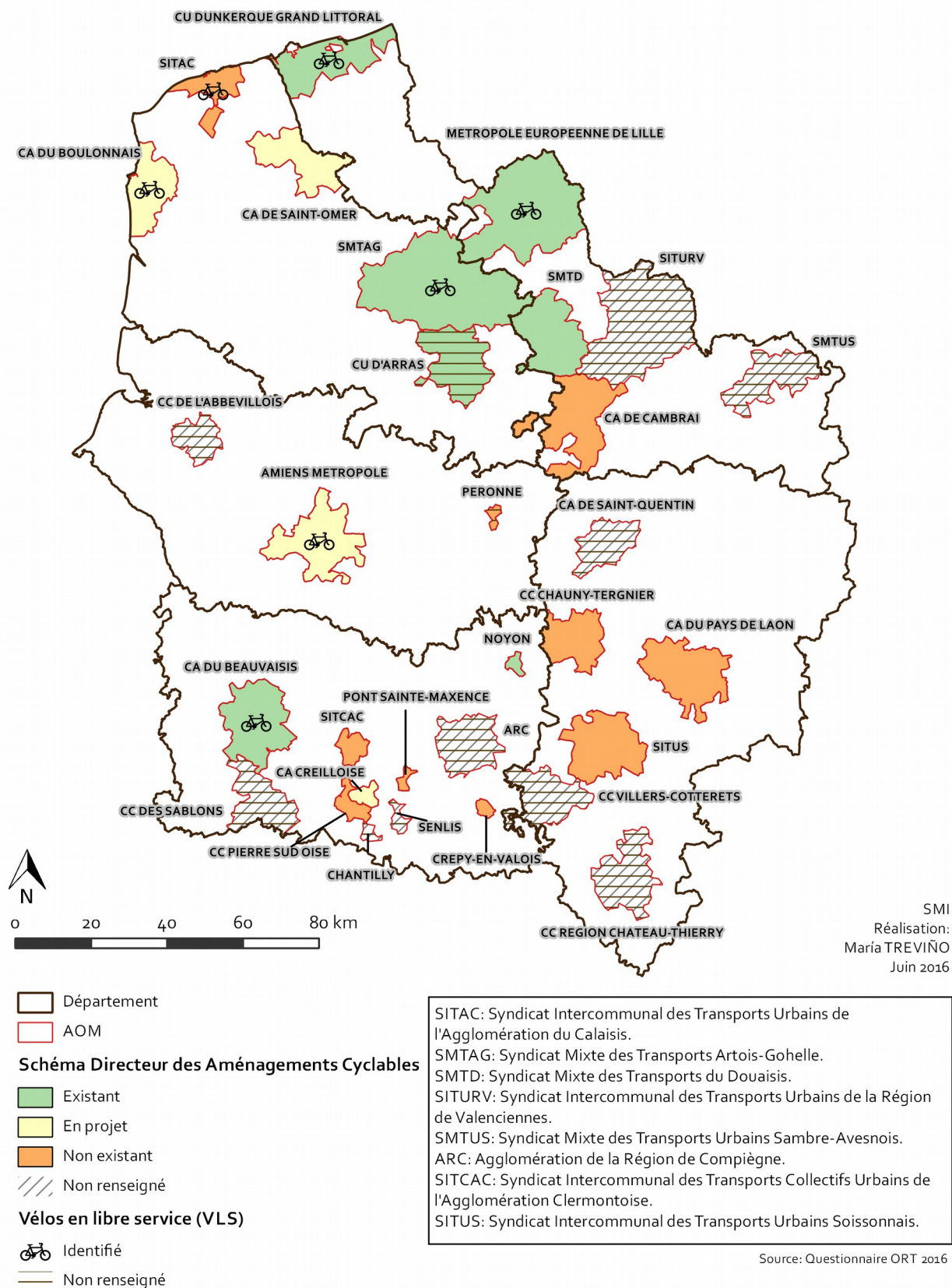
La Métropole Européenne de Lille comptabilise le plus grand nombre de kilomètres de linéaire d'axes cyclables, suivie par la Communauté Urbain Dunkerque Grand Littoral et d'Amiens Métropole.

Le milieu urbain est de plus en plus favorisé pour le développement de nouvelles mobilités et des services sont mis en place pour encourager la population à se déplacer en vélo.

Le vélo en libre service (VLS) est un système, gratuit ou payant, mettant des vélos à disposition du public. Il prend la forme de stations équipées de vélos, réparties en des points stratégiques du centre-ville. Le service permet aux usagers de retirer un vélo dans une station et de le déposer dans une autre.

¹⁴ Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie. *Le développement des modes actifs : Le vélo. L'expertise Française*. Avril 2014.

Mobilité active en région Hauts-de-France



SMI
 Réalisation:
 María TREVIÑO
 Juin 2016

Dans le cas d'Amiens Métropole, un système de bornes de VLS, appelé Vélam, est mis à disposition. 6 stations, éloignées de 200 à 300 mètres les unes des autres facilitent l'accès aux autres transports urbains.













Vélo en Libre Service au niveau de la gare d'Amiens.
Crédit photo: María TREVIÑO



Service V'Lille
Date Prise de vue : 28/01/2013
© Bernard Suard/Terra

Même si les opérateurs de VLS sont souvent des entreprises spécialisées dans le mobilier urbain (exemple : JCDecaux), les réseaux des TCU peuvent également proposer ce service. C'est le cas au sein du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin.

Enfin, le service de vélo longue durée (VLD) favorise le développement d'une nouvelle mobilité en permettant de louer un vélo pour une période allant de la journée à l'année entière. De plus, certains opérateurs proposent des services complémentaires tels que la réparation des vélos, des formations et des cours particuliers.

AOM	Service de location de vélos	Tarif	
		Courte durée	Longue durée
Amiens Métropole	Buscyclette 	3€/jour	71€/semestre 122€/année
CU d'Arras	Arras à vélo 	10€/jour	NR
CA du Beauvaisis	Yellow vélo 	1€/jour	50€/semestre
CA du Boulonnais	Cycléco	5€/jour	NC
SITAC (Calais)	Opale 	11€/jour	60€/semestre 120€/année
CC Région Château-Thierry	PATS	1€/jour	4€/semaine
CC Chauny-Tergnier	C.vélo 	5€/jour	90€/semestre 144€/année
SITCAC (Clermont)	C.vélo2 	5€/jour	90€/semestre 144€/année
ARC	Vélotic 	2€/jour	30€/trimestre 70€/année
CU Dunkerque Grand Littoral	Dk'vélos	1€/jour	NC
SMTAG (Artois-Gohelle)	Biclo (Tadao) 	3€/jour	30€/trimestre
MEL	V'lille 	NC	5€/mois 36€/année
CA Saint-Quentin	Pastel 	2€/jour	24€/trimestre

Sources : Questionnaire ORT 2016 et sites internet des exploitants

Nota : Données indiquées en plein tarif

NR : Non renseigné

Tableau 20

Des arceaux à vélo sont installés à plusieurs endroits de la ville. De plus, des aménagements de stationnements sécurisés (payants ou gratuits) se développent afin de renforcer l'usage du vélo à l'approche des gares.



Stationnement sécurisé des vélo. MEL
Source : vlille.fr



Arceaux à vélo. Centre ville d'Amiens
Crédit photo: María TREVIÑO



Arceaux à vélo à Calais
Source : velobuscotedopale.wordpress.com

AOM ayant répondu	Nombre de places disponibles au niveau de la gare principale du territoire			
	Appuis vélos	Abris	Places sécurisées payantes	Places sécurisées gratuites
Amiens Métropole	135	0	38	0
CA du Beauvaisis	9	50	0	0
Crépy en Valois	5	0	0	0
SMTD (Douai)	0	0	0	106
Noyon	10	5	0	27*
Pont-Sainte-Maxence	0	3	0	0

Source : Questionnaire ORT 2016

*Badge payant

Tableau 21

8.3. Covoiturage et autopartage

Deux solutions se développent afin de contrer l'usage prédominant de la voiture individuelle.

Le covoiturage consiste en l'utilisation d'un véhicule par un conducteur qui prend d'autres passagers pour réaliser un déplacement occasionnel.

Au contraire, l'autopartage est un système de véhicules utilisables successivement par plusieurs usagers, pour une durée limitée et déterminée au préalable.

Trois formes d'autopartage sont identifiées :

- L'autopartage entre particuliers qui s'effectue entre amis, voisins ou proches ;
- Les services d'autopartage surtout présents au centre des villes (parc de voitures en libre service) ;
- La location de voitures entre particuliers qui s'effectue par le biais de sites internet spécialisés.



Source : www.auto-libre-service-lille.fr

Dans la région, le SMTCO est un acteur important du covoiturage, car il propose une plate-forme (« covoituroise ») sur son site internet. Ce service met en relation les voyageurs effectuant les mêmes trajets et informe les usagers sur les différents points de covoiturage.



Source : www.covoiturage-oise.fr

La Métropole Européenne de Lille propose aussi un site internet dédié à promouvoir le covoiturage. Il facilite la mise en relation entre automobilistes effectuant les mêmes trajets régulièrement. Il favorise également le covoiturage entre collègues pour les déplacements de travail.



...pour vos trajets quotidiens **covoiturezplus!**

Source: www.transpole.fr

Ces services visent à diminuer les trajets en augmentant le nombre d'occupants dans la voiture, réduisant ainsi les émissions de dioxyde de carbone et de particules fines par personnes. Malgré ces nombreuses incitations, le covoiturage et l'autopartage restent des pratiques assez marginales mais néanmoins prometteuses. En Hauts-de-France, 17 aires des covoiturages ont été identifiées dans les ressorts territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité. Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais en compte le plus tandis que la Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral propose le nombre de places de stationnement (90), le plus important dans son unique aire de covoiturage.

AOM ayant répondu	Aires de covoiturage		
	Nombre d'aires	Nombre de places	Communes d'impantation
Amiens Métropole	1	8	Dury
CA du Beauvaisis	1	28	Beauvais
	1	12	Milly sur Thérain
CA du Boulonnais	1	37	Wimille
SITAC (Calais)	2	30	Calais
	1	15	Marck
	1	15	Guines
SITCAC (Clermont)	1	NR	Fitz-James
	1	en projet	Breuil-le-vert
CU Dunkerque Grand Littoral	1	90	Dunkerque Petit-Synthe
MEL	1	15	Neuville en ferrain
Noyon	3	11	Noyon
CA Saint-Omer	1	NR	Tilques
	1	NR	Longuenesse

Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non renseigné

Tableau 22

8.4. Information et communication : mise en avant des transports en commun

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité cherchent à promouvoir l'utilisation des transports en commun. Différentes stratégies et moyens de communication sont mis en place pour informer les citoyens sur la mobilité urbaine au sein du tissu urbain.

AOM	Actions de communication et de promotion des transports en commun			
	Transport en commun	Covoiturage	Autopartage	Vélo
CC de l'Abbevilleois				
Amiens Métropole	•	•		•
CU d'Arras	•	•		
CA du Beauvaisis	•			•
CA du Boulonnais	•			
SITAC (Calais)	•			•
CA Cambrai	•			
Chantilly				
CC Région Château-Thierry				
CC Chauny-Tergnier	•			
SITCAC (Clermont)	•	•		
ARC				
CAC (Creil)	•	•	•	•
Crépy en Valois	•			
SMTD (Douai)	•			•
CU Dunkerque Grand Littoral	•	•		
CA du Pays de Laon	•			
SMTAG (Artois-Gohelle)	•	•		•
MEL	•	•	•	•
SMTUS (Sambre-Avesnois)				
CC des Sablons				
Noyon	•			
Péronne				
CC Pierre Sud Oise	•			
Pont-Sainte-Maxence	•			•
CA Saint-Omer	•			
CA Saint-Quentin	•			
Senlis				
SITUS (Soissons)	•	•		
SITURV				
CC Villers-Cotterêts				

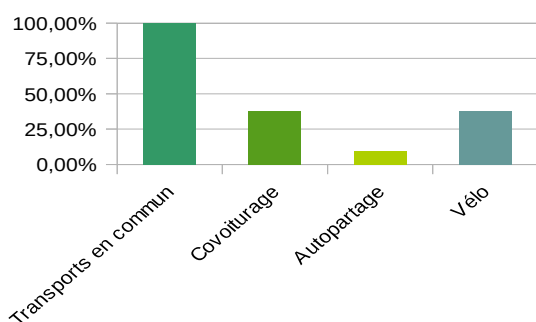
Source : Questionnaire ORT 2016

•	Communication réalisée
■	Non Renseigné

La totalité des AOM ayant répondu au questionnaire de l'ORT promeuvent les transports en commun. Cependant, le covoiturage, l'autopartage et les modes de transports doux manquent parfois de visibilité.

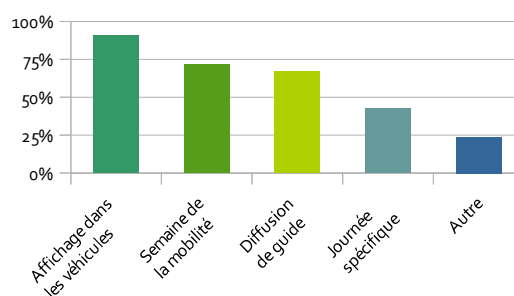
Tableau 23

Promotion des transports



Graphique 16

Actions de communication et de promotion



Graphique 17

Les moyens de promotion utilisés sont l'affichage dans les véhicules, la semaine de la mobilité, la diffusion de guides, des journées spécifiques, etc. Les AOM ayant répondu utilisent majoritairement l'affichage dans la flotte de véhicules mais communiquent aussi par le biais de guides et d'événements tels que la semaine de la mobilité.

La semaine européenne de la mobilité (qui s'est tenue du 16 au 22 septembre pour l'année 2015 et 2016) a pour but d'encourager l'usage des modes doux face à l'utilisation du véhicule individuel. 60 % des AOM ayant répondu à l'enquête y participent.

De la même manière, au niveau national, la fête du vélo valorise l'utilisation des deux roues au travers de différentes manifestations.



Source : crdp.ac-amiens.fr/cddpoise/blog_mediatheque/wp-content/uploads/file/o_mobilite_picardie.jpg



Source : nordpasdecalais.fr

La Communauté de l'Agglomération Creilloise s'associe à la journée du transport public (initiative nationale) qui cherche à faire progresser la mobilité durable. Elle permet d'informer la population sur tous les modes de transport alternatifs à la voiture.

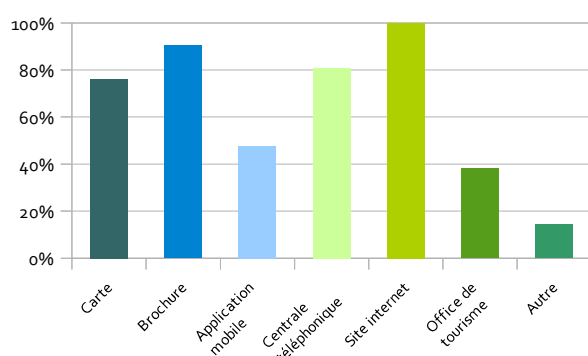
Des initiatives locales existent également : Beauvais propose la journée « Vila Vélo ». La Communauté d'Agglomération de Cambrai dispose d'un journal pour communiquer les informations concernant son ressort territorial.



Source : www.agglo-cambrai.fr

Parmi les outils utilisés pour promouvoir les transports collectifs urbains, se trouvent des plans du réseau (cartes), des brochures, des applications mobiles, des centrales téléphoniques, des sites internet et les offices de tourisme. Le site internet est le principal moyen utilisé par les AOM ayant répondu pour informer les usagers sur les différents services de transport proposés. Les plans du réseau et les brochures sont majoritairement utilisés dans les flottes de bus pour informer sur les transports en commun.

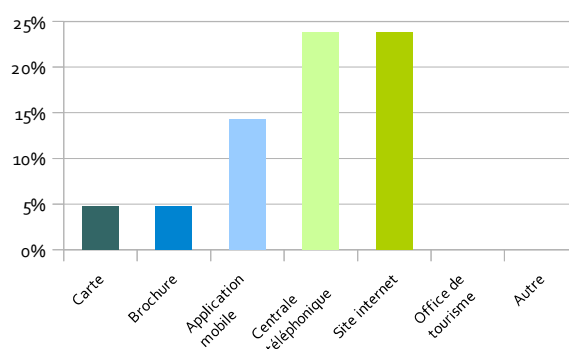
AOM utilisant ces outils pour promouvoir le transport en commun (en %)



Source: Questionnaire ORT 2016

Graphique 18

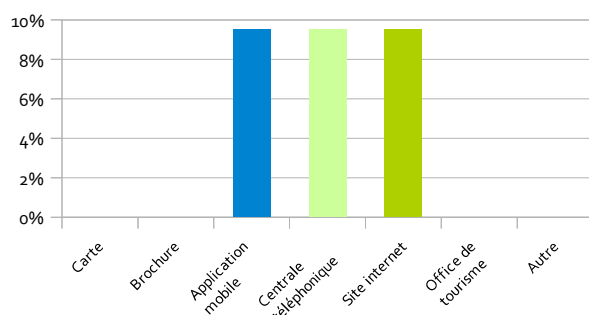
AOM utilisant ces outils pour promouvoir le covoiturage (en %)



Source: Questionnaire ORT 2016

Graphique 19

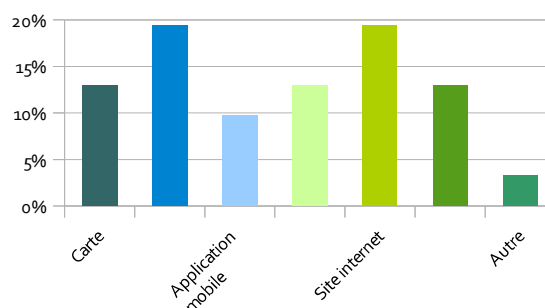
AOM utilisant ces outils pour promouvoir l'autopartage (en %)



Source: Questionnaire ORT 2016

Graphique 20

AOM utilisant ces outils pour promouvoir le vélo (en %)



Source: Questionnaire ORT 2016.

Graphique 21

Chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité se sert des outils mis à disposition des usagers pour donner une information complète sur son réseau de transport. La totalité des AOM ayant répondu indique informer sur les services proposés. Toutefois, il apparaît que les moyens de transport dits « actifs » sont moins promus que le transport en commun.

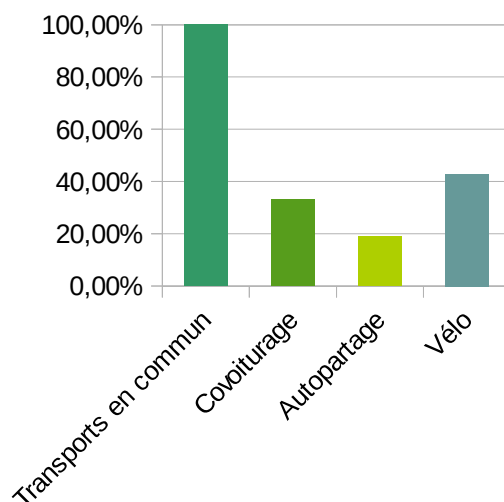
AOM	Type de réseau avec des outils mis à disposition aux usagers			
	Transport en commun	Covoiturage	Autopartage	Vélo
CC de l'Abbevois				
Amiens Métropole	•			•
CU d'Arras	•	•		
CA du Beauvaisis	•	•	•	•
CA du Boulonnais	•			
SITAC (Calais)	•			•
CA Cambrai	•			
Chantilly				
CC Région Château-Thierry				
CC Chauny-Tergnier	•			
SITCAC (Clermont)	•	•		
ARC				
CAC (Creil)	•	•	•	•
Crépy en Valois	•	•	•	
SMTD (Douai)	•			•
CU Dunkerque Grand Littoral	•			•
CA du Pays de Laon	•			
SMTAG (Artois-Gohelle)	•			•
MEL	•	•	•	•
SMTUS (Sambre-Avesnois)				
CC des Sablons				
Noyon	•	•		•
Péronne				
CC Pierre Sud Oise	•			
Pont-Sainte-Maxence	•			
CA Saint-Omer	•			
CA Saint-Quentin	•			
Senlis				
SITUS (Soissons)	•	•		
SITURV				
CC Villers-Cotterêts				

Source : Questionnaire ORT 2016

• Réseau avec des outils mis à disposition
 Non Renseigné

Tableau 24

Outils mis à disposition des voyageurs



Graphique 22



Exemple d'outils d'information mis à disposition.
 Source : www.ametis.fr

9. Accessibilité dans les transports collectifs urbains



Source : accessible.net

9.1. Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée¹⁵

Depuis loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées constitue un élément incontournable en matière d'accessibilité. Elle poursuit la volonté d'une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) dans la chaîne de déplacement afin de permettre à tous les voyageurs de se déplacer en totale autonomie.

Le décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 considère une personne à mobilité réduite comme une personne qui éprouve des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente, élargissant ainsi la notion de personnes à mobilité réduite.

Dans le respect de l'obligation de rendre accessible les transports, les AOM ont la possibilité d'élaborer volontairement un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) pour poursuivre l'effort engagé de la mise en place en accessibilité après le 13 février 2015.¹⁶

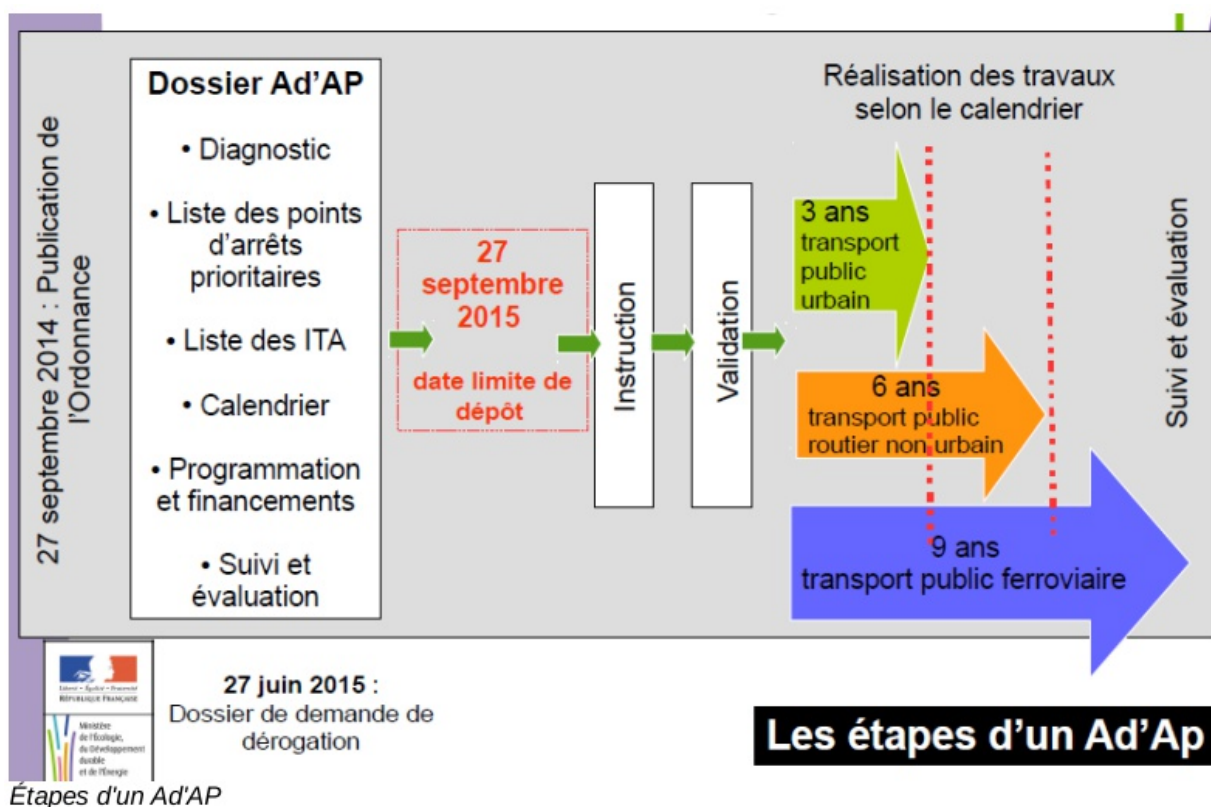
Ainsi, le SDA-Ad'AP représente un engagement de la part des AOM pour la mise en accessibilité basé sur trois volets : les points d'arrêts prioritaires, le matériel roulant et le service aux usagers.

¹⁵ Faire référence à la lettre de l'ORT n°45 traitant des SDA-Ad'AP.

¹⁶ www.somme.gouv.fr

Le dossier Ad'AP se compose des éléments suivants :

- Un descriptif du service de transport public de voyageurs. Tout matériel roulant doit être accessible aux personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite ;
- L'identification des points d'arrêts prioritaires ;
- 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 des acteurs concernés ;
- Les modalités de suivi et d'actualisation.

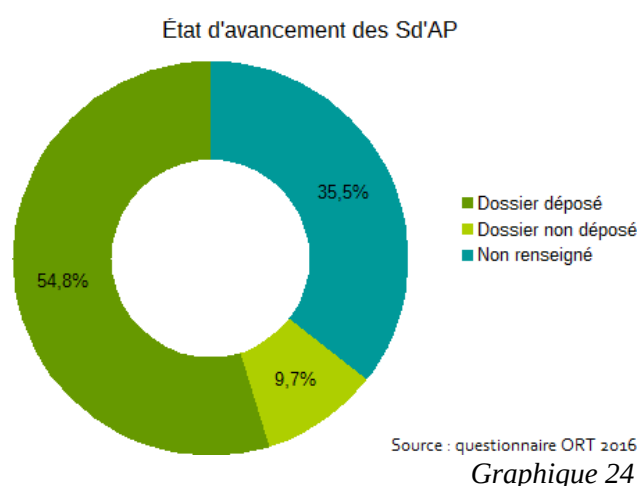
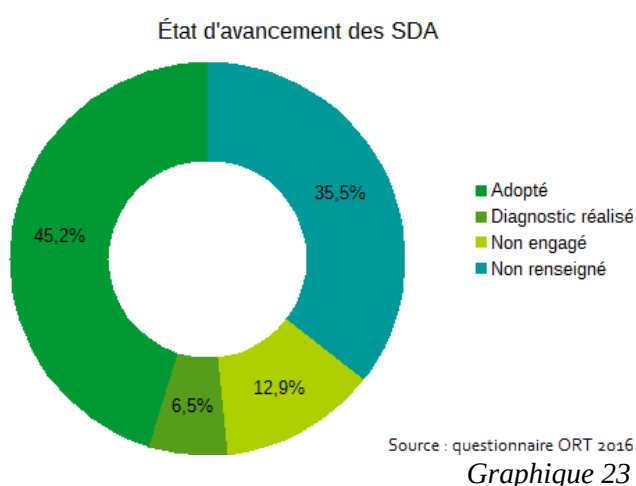


9.2. État d'avancement de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains

9.2.1. Schémas Directeurs d'Accessibilité en Hauts-de-France

En 2015, sur l'ensemble du territoire, 45 % des AOM ont adopté un Schéma Directeur d'Accessibilité, 6 % (Amiens Métropole et Crépy-en-Valois) ont réalisé un diagnostic et 14 % (Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs Urbains de l'Agglomération Clermontoise et Communautés de Communes Chauny-Tergnier et Pierre Sud Oise) ne sont pas engagées dans la démarche. Les autres n'ont pas renseigné l'information.

Dans le cas où les autorités organisatrices de la mobilité n'ont pas adopté de SDA, ils peuvent directement élaborer un Sd'AP, qui lui tiendra lieu de SDA.¹⁷



9.2.2. Sd'AP en Hauts-de-France

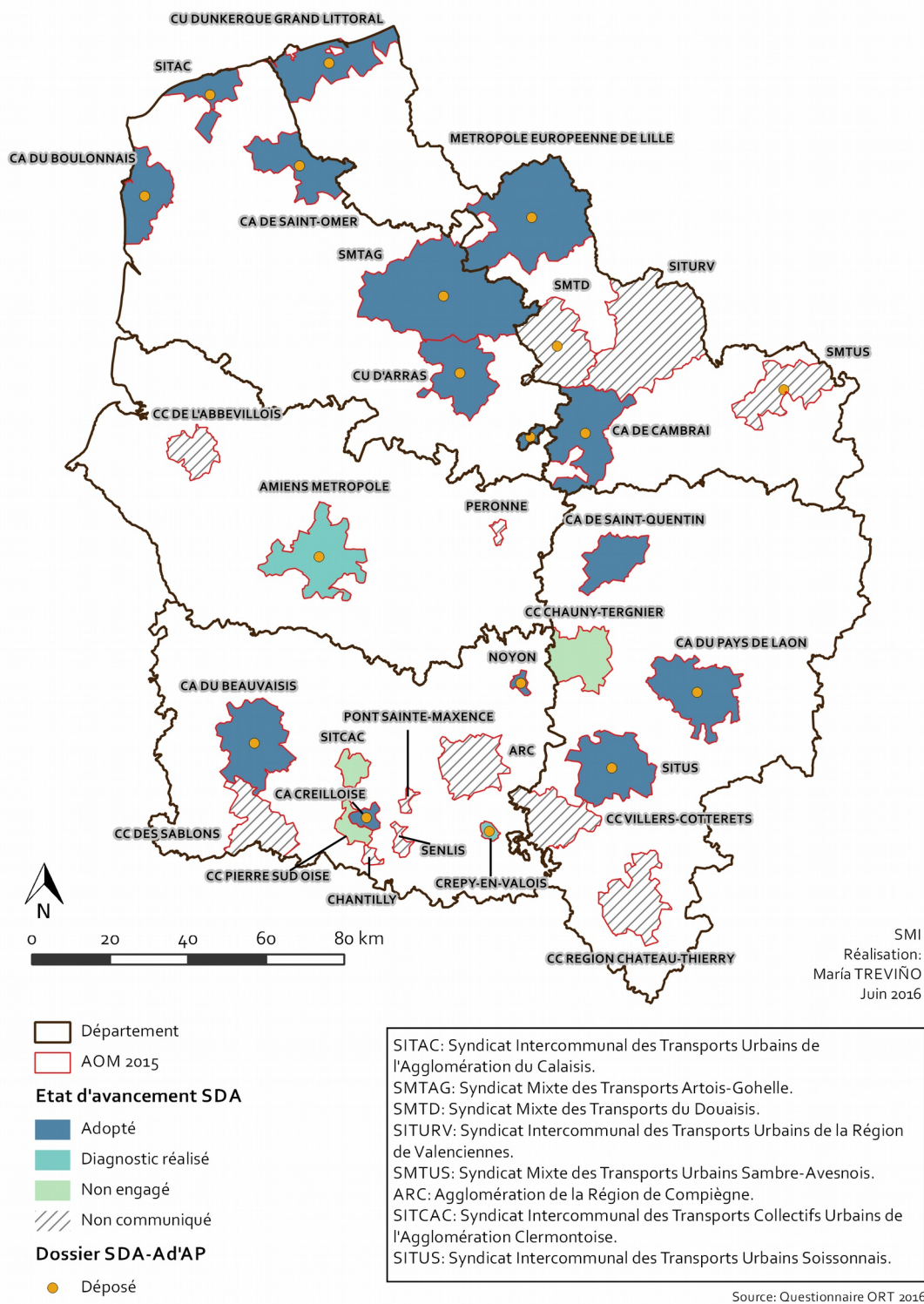
55 % des AOM ont déposé un dossier d'Agenda d'Accessibilité tandis que 35 % n'ont pas effectué cette démarche. 10 % des AOM n'ont pas renseigné cette information. Il est important de rappeler que la démarche d'élaboration d'un Sd'AP reste volontaire (Art. L1112-2-1 du code des transports).

L'ensemble des AOM du Nord et du Pas-de-Calais ayant répondu au questionnaire de l'ORT ont adopté un Sd'AP.

Au 1^{er} janvier 2016, 216 des 413 AOM de France ont déposé un Sd'AP (Source : DMA).

¹⁷ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *L'engagement dans la démarche*, 29 octobre 2014, en ligne : www.developpement-durable.gouv.fr/Sd-AP-Cas-particuliers.html

État d'avancement des Schémas Directeurs d'Accessibilités-Agenda d'Accessibilité Programmée des transports urbains en 2015



SMI
Réalisation:
María TREVIÑO
Juin 2016

9.2.3. Points d'arrêt de bus

Les points d'arrêt de bus sont des éléments clés dans les déplacements des voyageurs. Ils doivent être aménagés en prenant en compte la sécurité, l'accessibilité et le confort de tous avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite.

L'objectif du dispositif Ad'AP est de mener une réflexion stratégique sur les arrêts et d'identifier les points prioritaires. Trois principes sont à respecter dans un arrêt accessible : la lisibilité des différents zones du point d'arrêt (l'attente, l'arrêt et l'embarquement), la conception de l'aménagement pour réduire les vitesses et, enfin, la visibilité pour les véhicules et les piétons.

Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 modifiant l'article L.1112-1 du code des transports établit qu'un point d'arrêt ou une gare est prioritaire s'il répond au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées.

D'après l'enquête annuelle menée par l'ORT, le taux de retour de données concernant les points d'arrêt prioritaires est faible. Seules 12 AOM ont renseigné cette information, soit 40 % des AOM du territoire.

La Communauté Urbaine de Dunkerque comptabilise le plus d'arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite.

AOM ayant répondu	Points d'arrêt			
	Envisagés	Arrêtés en concertation	Accessibles	Reste à traiter en 3 ans
CU d'Arras	560	NR	280	352
CA du Beauvaisis	321	162	213	82
SITAC (Calais)	168	NR	124	44
CA Cambrai	164	160	18	91
CAC (Creil)	144	NR	55	NR
SMTD (Douai)	312	312	0	312
CU Dunkerque Grand Littoral	214	111	487	41
CA du Pays de Laon	NR	NR	70	NR
SMTAG (Artois-Gohelle)	807	NR	341	807
Noyon	NR	NR	10	20
CA Saint-Omer	NR	78	14	64
SITUS (Soissons)	223	216	55	191

Source : Questionnaire ORT 2016 et site des exploitants.

NR : Non renseigné

Tableau 25

9.2.4. Parc de véhicules

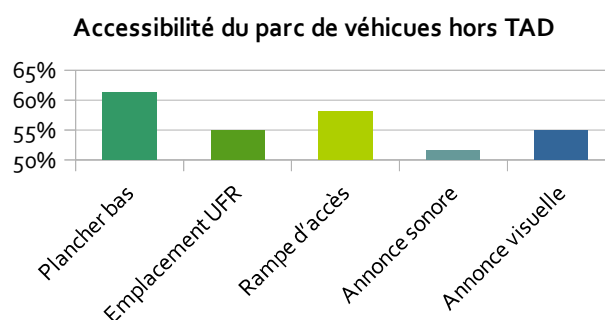
L'article L.1112-3 du code des transports précise que le matériel roulant routier affecté aux services réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le cadre réglementaire se référant à l'accessibilité des véhicules est composé :

- Du décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs ;
- De l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes,
- De l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite,
- De l'arrêté du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur des catégories M1 et N1.

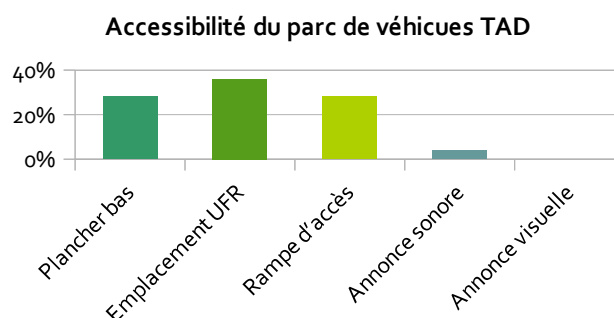
La mise en accessibilité du matériel roulant intègre les éléments suivants : plancher bas, emplacement Usager en Fauteuil Roulant (UFR), rampe d'accès/palette, annonce sonore et annonce visuelle.

Plus de la moitié des AOM disposent de ces éléments d'accessibilité dans leur parc de véhicules hors TAD. Pour les véhicules de TAD, les AOM proposant ce service ont renseigné avoir mis en place au moins un de ces éléments, à l'exception de l'annonce visuelle. 28 % des AOM ont mis en place un plancher bas ; 36 %, un emplacement UFR ; 28 % une rampe d'accès et 4 %, un annonce sonore.



Source : Questionnaire ORT 2016

Graphique 25



Source: Questionnaire ORT 2016

Graphique 26

9.2.5. Formation du personnel

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 prévoit un volet de formation du personnel et précise les points qui le composent :

- Les modalités et le calendrier de formation du personnel en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ;
- Le nombre des personnes bénéficiant de la formation et sa durée (en heure) ;
- L'information aux usagers relatives au service de transport public accessible ;
- Le calendrier de mise en œuvre des actions détaillé par année ;



Lors de l'enquête menée par l'ORT, une distinction entre le personnel d'accueil et les conducteurs des véhicules a été faite.

La formation spécifique liée à l'accueil et à la prise en charge du personnel peut être effectuée de trois manières : externe, interne ou par compagnonnage.

AOM	Formation du personnel
CC de l'Abbevilleois	NR
Amiens Métropole	
CU d'Arras	
CA du Beauvaisis	
CA du Boulonnais	
SITAC (Calais)	NR
CA Cambrai	
Chantilly	NR
CC Région Château-Thierry	NR
CC Chauny-Tergnier	
SITCAC (Clermont)	
ARC	NR
CAC (Creil)	
Crépy en Valois	
SMTD (Douai)	
CU Dunkerque Grand Littoral	
CA du Pays de Laon	
SMTAG (Artois-Gohelle)	
MEL	
SMTUS (Sambre-Avesnois)	NR
CC des Sablons	NR
Noyon	
Péronne	NR
CC Pierre Sud Oise	
Pont-Sainte-Maxence	
CA Saint-Omer	
CA Saint-Quentin	
Senlis	NR
SITUS (Soissons)	
SITURV	NR
CC Villers-Cotterêts	NR

Source : Questionnaire ORT 2016

NR : Non renseigné

	Personnel ayant reçu une formation
	Personnel n'ayant pas reçu une formation

11 des 20 AOM ayant répondu au questionnaire déclare que son personnel a reçu une formation. Seule la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon a spécifié que le personnel d'accueil a été formé.

La majorité des AOM dispensent uniquement des formations internes. La Communauté d'Agglomération de Beauvaisis fait office d'exception en pratiquant, en plus, la formation par compagnonnage.

Tableau 26

Synthèse

Les Hauts-de-France forment un territoire hétéroclite, caractérisé par sa diversité territoriale et son urbanisation inégale. Il compte désormais 31 réseaux de transport collectif urbain. En 2015, les ressorts territoriaux de ces 31 AOM représentaient 3 938 241 habitants dans 804 communes pour une population totale de 5 987 883 habitants et une superficie de 31 813 km². D'après les informations fournis par l'enquête, 3 127 149 habitants ont accès aux transports collectifs urbains réguliers et 266 937 365 voyages ont été réalisés. De plus, 2 544 854 habitants ont accès au transport à la demande (TAD) et 284 841 voyages ont été comptabilisés.

Au niveau tarifaire, le prix des titres de transports proposé par le réseau classique (hormis l'abonnement annuel) est inférieur au prix moyen pratiqué à l'échelle nationale. En complément du service régulier, le Transport à la Demande dessert les zones les plus isolées. Les services TAD en lignes virtuelles sont prédominantes (53,80 %). Le tarif du TAD reste identique à celui du réseau classique dans près de la moitié des AOM. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité de la région s'investissent dans le développement de l'intermodalité. Sur 22 AOM ayant répondu à cette rubrique du questionnaire, 82 % comptent au moins un Pôle d'Échange Multimodal (majoritairement au niveau de la gare principale) et 50 % ont renseigné en avoir en projet. De plus, pour faciliter cet usage intermodal, 12 AOM proposent une tarification combinée.

Près d'un quart des AOM se sont engagées dans la Charte CO₂ (la majorité étant localisée en Picardie). Une mise en valeur des modes actifs dans la plupart des AOM est observée. Cependant, elle doit être renforcée. Cette mise en valeur se traduit par diverses actions : VLS, VLD, services de location de vélos, aires de covoiturages et stratégies de promotion des transports en commun.

Enfin, la mise en accessibilité est assez bien engagée et se poursuit : 45 % des AOM ont adopté un SDA et 55 % ont déposé un dossier Ad'AP.

Index des cartes

Carte 1 : Densité de population dans les ressorts territoriaux	8
Carte 2 : Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité	13
Carte 3 : Réseaux de transport de plus de 100 000 habitants	14
Carte 4 : Réseaux de transport de 50 000 à 100 000 habitants	16
Carte 5 : Réseaux de transport de moins de 50 000 habitants	17
Carte 6 : Nombre total de voyages effectués dans les réseaux de transport urbain en 2015	18
Carte 7 : Desserte des communes dans les ressorts territoriaux	19
Carte 8 : Nombre total de voyages en Transport à la Demande effectués en 2015	22
Carte 9 : Types de Transport à la Demande dans les ressorts territoriaux	27
Carte 10 : Taux de Versement Transport dans les réseaux urbains	33
Carte 11 : Prix du ticket unitaire dans les réseaux urbains en 2015	35
Carte 12 : Prix de l'abonnement mensuel dans les réseaux urbains en 2015	40
Carte 13 : Pôles d'échanges multimodaux en Hauts-de-France	47
Carte 14 : Gares ferroviaires à l'intérieur des ressorts territoriaux	49
Carte 15 : État des lieux de l'engagement des AOM/exploitants dans la Charte Objectif CO ₂	53
Carte 16 : Schémas Directeurs des Aménagements Cyclables	57
Carte 17 : Schémas Directeurs d'Accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée	69

Index des graphiques

Graphique 1 : Répartition des natures juridiques des AOM en France Métropolitaine	12
Graphique 2 : Répartition des natures juridiques des AOM en Hauts-de-France	12
Graphique 3 : Offre et fréquentation du réseau d'Amiens Métropole de 2007 à 2015	15
Graphique 4 : Fréquentation des réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants de 2007 à 2015 .	16
Graphique 5 : Offre des réseaux picards de 50 000 à 100 000 habitants de 2007 à 2015	16
Graphique 6 : Fréquentation des réseaux picards de moins de 50 000 habitants de 2007 à 2015 ...	17
Graphique 7 : Offre des réseaux picards de moins de 50 000 habitants de 2007 à 2015	17
Graphique 8 : Tarif TAD en comparaison au réseau classique	24
Graphique 9 : Montant collecté par les AOM picardes grâce au VT en 2015	32
Graphique 10 : Prix du ticket unitaire dans les ressorts territoriaux	34
Graphique 11 : Évolution du prix du ticket unitaire dans les ressorts territoriaux de 2013 à 2015.	36
Graphique 12 : Prix du carnet de 10 tickets dans les ressorts territoriaux	37
Graphique 13 : Évolution du prix du carnet de 10 tickets dans les ressorts territoriaux	38
Graphique 14 : Prix de l'abonnement mensuel dans les ressorts territoriaux	39
Graphique 15 : Évolution du prix de l'abonnement mensuel dans les ressorts territoriaux	41
Graphique 16 : Promotions des transports	62
Graphique 17 : Actions de communication et de promotion	62
Graphique 18 : Outils utilisés pour promouvoir les transports en commun	64
Graphique 19 : Outils utilisés pour promouvoir le covoiturage	64
Graphique 20 : Outils utilisés pour promouvoir l'autopartage	64
Graphique 21 : Outils utilisés pour promouvoir le vélo	64
Graphique 22 : Outils mis à disposition des voyageurs par catégorie de transport.....	65
Graphique 23 : État d'avancement des SDA	68
Graphique 24 : État d'avancement des Sd'AP	68
Graphique 25 : Accessibilité du parc de véhicules hors TAD	71
Graphique 26 : Accessibilité du parc de véhicules TAD	71

Index des tableaux

Tableau 1 : Situation des AOM en 2015	9
Tableau 2 : Répartition des natures juridiques des AOM	11
Tableau 3 : Part des AOM des HdF à l'échelle nationale	11
Tableau 4 : Situation des AOM pour le transport à la demande en 2015	21
Tableau 5 : Comparaison de la gamme tarifaire entre TAD et réseau classique	23
Tableau 6 : Catégories de TAD présentes dans les AOM	25
Tableau 7 : Détails des exploitants des réseaux de transport	29
Tableau 8 : Taux de VT et Vta par chaque AOM	32
Tableau 9 : Montants collectés par les AOM grâce au VT en 2014 et 2015	32
Tableau 10 : Titres proposés par taille d'AOM en France et en HdF	42
Tableau 11 : Proportion des titres proposés par taille d'AOM en France et en HdF	42
Tableau 12 : Prix moyens des titres de transport en France et en HdF	43
Tableau 13 : Prix moyens des titres de transport en France et en HdF par taille d'AOM	43
Tableau 14 : AOM proposant un tarif combiné	44
Tableau 15 : Nombre de bus par jour desservant la gare principale des AOM	48
Tableau 16 : Places de stationnement autour des gares principales des AOM	50
Tableau 17 : Adhésion à la charte CO ₂ et la sensibilisation à l'écoconduite	52
Tableau 18 : Types de communication mise en place par les AOM	54
Tableau 19 : Kilomètres de linéaire cyclable par ressort territorial	56
Tableau 20 : Services de location de vélo	58
Tableau 21 : Nombre de places de vélo disponibles au niveau la gare principale des AOM	59
Tableau 22 : Aires de covoiturage par AOM	61
Tableau 23 : Actions de communication et de promotion des transports en commun	62
Tableau 24 : Types de réseau avec des outils mis à disposition aux usagers	65
Tableau 25 : Accessibilité des points d'arrêt de bus	70
Tableau 26 : Formation du personnel aux besoins des usagers handicapés	72

Glossaire

Ad'Ap	Agenda d'Accessibilité Programmée
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARC	Agglomération de la Région de Compiègne
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CO₂	Dioxyde de Carbone
CU	Communauté Urbaine
DSP	Délégation de Service Public
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunal
HdF	Hauts-de-France
ITA	Impossibilité Technique Avérée
Loi NOTRe	Loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République
Loi SRU	Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains
Loi MAPTAM	Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
MEL	Métropole Européenne de Lille
ORT	Observatoire Régional des Transports
PAMA	Plan d'Action pour les Mobilités Actives
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Échange Multimodal
PMR	Personne à Mobilité Réduite

PTU	Périmètre de Transport Urbain
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SITAC	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
SITCAC	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
SITURV	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes
SITUS	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
SMI	Service Mobilité et Infrastructures
SMIRT	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
SMTAG	Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SMTD	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
SMTUS	Syndicat Mixte des Transports Urbains Sambre-Avesnois
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français
TAAM	Transport Adapté d'Amiens Métropole
TAD	Transport à la Demande
TRM	Transport Routier de Marchandises
TRV	Transport Routier de Voyageurs
UFR	Usager en Fateuil Roulant
Urssaf	Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTP	Union des Transports Publics et Ferroviaires
VLS	Vélo en Libre-Service
VLD	Vélo de Longue Durée
VT	Versement Transport
VTa	Versement Transport additionnel

Observatoire Régional des Transports Hauts-de-France

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



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

