

**ENQUÊTE SUR L'OFFRE
DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
ÉDITION 2020**



TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	4
1. CARACTÉRISTIQUES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ORGANISANT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES OU TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE	6
1.1. Nature juridique et répartition géographique des organisateurs de transports en commun	6
1.2. Population et densité sur le ressort territorial des organisateurs de transports en commun	9
1.2.1. Population.....	9
1.2.2. Densité de population.....	11
2. FINANCEMENT ET MODALITÉS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS RÉGULIERS ET À LA DEMANDE	14
2.1. Contrats administratifs urbains	14
2.2. Versement mobilité (VM) et versement mobilité additionnel (VMA)	16
2.2.1. Versement mobilité « classique »	16
2.2.2. Versement mobilité additionnel	19
2.3. Coûts de mise en service et d'exploitation des transports collectifs urbains.....	19
3. OFFRE ET FRÉQUENTATION EN TRANSPORTS RÉGULIERS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE	20
3.1. Communes desservies.....	20
3.2. Lignes et arrêts de bus des services de transports en commun réguliers	23
3.2.1. Nombre et longueur de lignes des services de transport collectif de personnes réguliers.....	23
3.2.3. Nombre d'arrêts	26
3.2.4. Densité d'arrêts	28
3.2.5. Distance parcourue par les véhicules des réseaux de transports en commun urbains réguliers.....	30
3.3. Horaires de services	32
3.4. Fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains réguliers.....	35
4. OFFRE DES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE	38
4.1. Mise en place du TAD.....	38
4.2. Communes desservies.....	40
4.3. Déclinaison du transport à la demande	41
4.4. Horaires et réservation	42
4.5. Distance et fréquentation	44
5. TARIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	45
5.1. Transports collectifs urbains réguliers.....	45
5.1.1. Gratuité.....	45
5.1.2. Titre unitaire.....	46
5.1.3. Réduction au nombre de tickets	48
5.1.4. Abonnements	50
5.1.5. Situations spécifiques de tarification.....	53
5.2. Tarification des transports à la demande	54
5.3. Tarification des transports interurbains routiers.....	56
6. PARC DE VÉHICULES UTILISÉS PAR LES COLLECTIVITÉS ORGANISANT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE	57
6.1. Transports en sites propres.....	57
6.2. Transports non guidés du réseau régulier.....	57
SYNTHÈSE	62
INDEX DES TABLEAUX	64
INDEX DES CARTES	65

AVANT-PROPOS

L'édition 2021 de l'étude sur les transports collectifs urbains en région Hauts-de-France menée par l'observatoire régional des transports (ORT) a pour objectif de dresser une mise à jour de l'état des lieux de ces services de transports collectifs réguliers de personnes et de transport routier à la demande. Il s'agit de mettre en avant les dernières initiatives prises par les territoires et de dégager les enjeux à venir. Cette étude ne porte pas sur l'offre de transport routier inter-urbain.

Afin de mener cette étude, une enquête a été réalisée via un questionnaire envoyé à chaque autorité organisant des services publics de mobilité de type transport collectif de personnes et transport à la demande en 2020. 23 réponses ont été collectées parmi les 32 autorités identifiées en région Hauts-de-France représentées sur la carte suivante. L'observatoire régional des transports remercie les nombreuses réponses apportées malgré le contexte de crise sanitaire.

L'étude ne prend pas en compte les évolutions engendrées en matière de gouvernance et de coopération des enjeux de mobilité par la loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019 qui vise notamment à généraliser le transfert de la compétence organisation de la mobilité et à renforcer la coopération entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sous la coordination de la région pour améliorer les transports du quotidien. Pour plus d'informations, l'ORT Hauts-de-France vous invite à lire sa lettre n°58 portant sur les enjeux des AOM et communautés de communes :

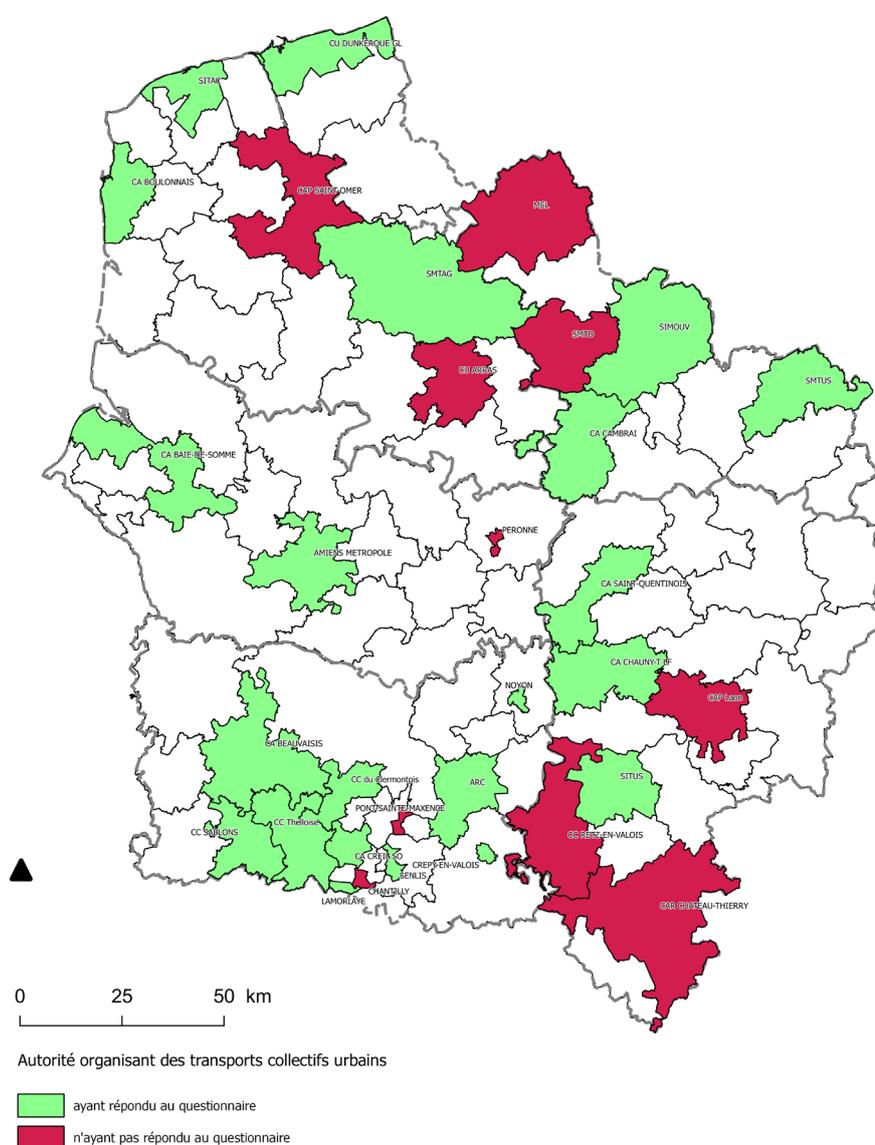
<http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/lettre-de-l-ort-no58-fevrier-2021-a156.html>

En revanche, les terminologies employées dans cette édition intègrent les évolutions législatives instaurées par la loi d'orientation des mobilités de 2019. Le terme « autorité organisatrice de la mobilité » utilisé dans l'ancienne édition est devenu « organisateur de services publics de la mobilité » dans la mesure où les communes ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité au 1er juillet 2021 mais pourront continuer à organiser des services publics de mobilité si leur communauté de communes ne souhaite pas se voir transférer la compétence organisation de la mobilité.

Cette étude met enfin l'accent sur les évolutions réglementaires relatives au verdissement de la flotte de véhicules introduites par la loi de transition énergétique en 2015 puis renforcées par la loi d'orientation des mobilités en 2019.

Cette étude ne vise pas à mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les transports publics

Carte 1 : Réponses aux questionnaires de l'étude relative à l'offre de transports collectifs urbains des Hauts-de-France



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

1. CARACTÉRISTIQUES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ORGANISANT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES OU TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

En 2020, on compte 32 collectivités organisant des services publics de la mobilité (SPM) contre 31 dans la dernière parution de l'enquête des Transports en commun urbains de l'ORT de 2018. En effet le 20 août 2019, la commune de Lamorlaye s'est dotée d'un service de transport en commun. Nous prenons aussi en compte la CC Thelloise qui propose un service de bus à la demande, le « Pass Thelle Bus ».

La Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois et la Communauté du Caudrésis et du Catésis créées au 1er janvier 2017 n'ont pas été intégrées dans cette étude dans la mesure où la compétence organisation de la mobilité fait statutairement partie de leurs compétences obligatoires.

Elles ont conventionné avec la région Hauts-de-France afin que l'organisation de transport collectif de personnes et de transport à la demande dans leur ressort territorial soit encore assurée par la région Hauts-de-France jusqu'à la fin des contrats initiaux.

Cette étude est réalisée avant les échéances de transfert de compétence mobilité des communes vers les communautés de communes (CC) permise par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM). Nous précisons par la même occasion que les communes ne sont plus autorités organisatrices de la mobilité (AOM) depuis le 1er juillet 2021, date à laquelle les communautés de communes, ou à défaut la Région, ont été habilitées à être AOM.

1.1. Nature juridique et répartition géographique des organisateurs de transports en commun

La répartition de nos **32 organisateurs de SPM** de type transport collectif de personnes ou transport à la demande dans les Hauts-de-France est telle que la suivante :

Tableau 1 : Les organisateurs de service public de transport en commun de personnes en Hauts-de-France

Intercommunalités (19)		
Communautés d'agglomération (12)	CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne Amiens Métropole CA Chauny-Tergnier-La Fère CA Creil Sud Oise CA de Cambrai CA de la Baie de Somme	CA de la Région de Château-Thierry CA du Beauvaisis CA du Boulonnais CA du Pays de Laon CA du Pays de Saint-Omer CA du Saint-Quentinois
Communautés de communes (4)	CC des Sablons CC du Clermontois	CC Retz-en-Valois CC Thelloise
Communautés urbaines (2)	CU d'Arras	CU de Dunkerque Grand Littoral
Métropole (1)	Métropole Européenne de Lille	
Syndicats (6)		
Syndicats intercommunaux (3)	SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	SI des Transports Urbains Soissonnais
Syndicats mixtes (3)	SM de Transports Urbains de la Sambre SM des Transports Artois-Gohelle	SM des Transports du Douaisis
Communes (7)		
	Chantilly Crépy-en-Valois Lamorlaye Noyon	Péronne Pont-Sainte-Maxence Senlis

À noter :

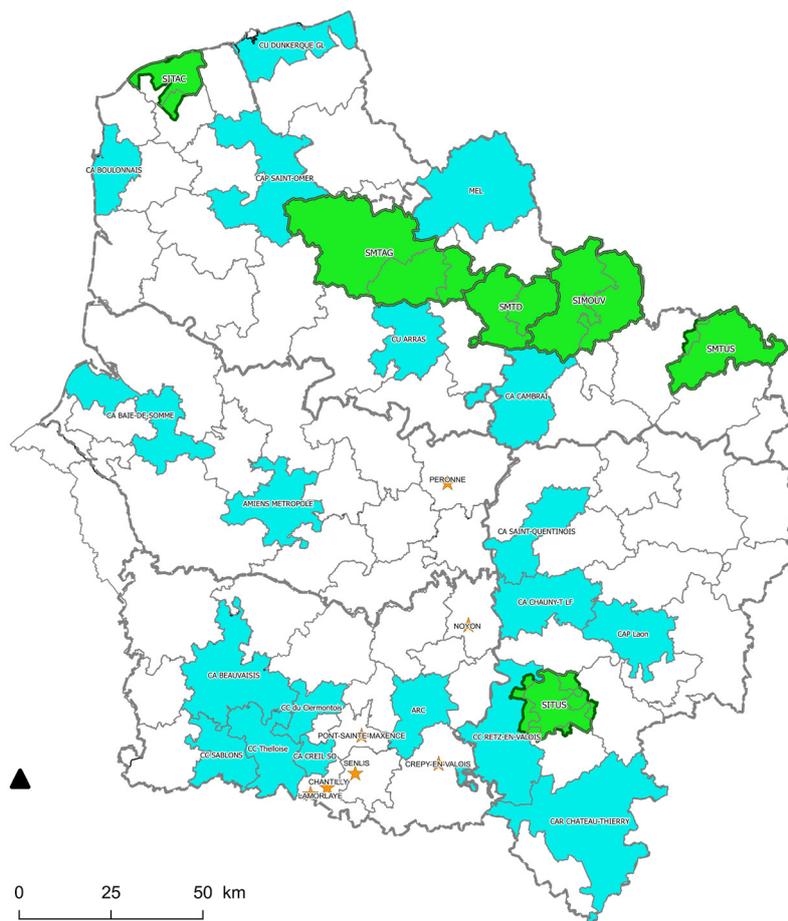
- le regroupement de la CC Pierre Sud Oise avec la CA Creilloise formant la CA Creil Sud Oise au 1er janvier 2017
- la création d'un service à Lamorlaye le 20 août 2019
- la dissolution du Syndicat Intercommunal des Transports de la Communauté d'Agglomération du Clermontois (SITCAC) au 1er janvier 2019, les services de transports ont été récupérés par la communauté de communes du Clermontois, augmentant par la même occasion le ressort territorial¹.

Nous avons donc la répartition suivante pour les organisateurs de services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes et transport à la demande dans la région Hauts-de-France :

- 6 dans l'Aisne
- 6 dans le Nord
- 12 dans l'Oise
- 5 dans le Pas-de-Calais
- 3 dans la Somme

¹ Le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité est l'espace où elle peut exercer ses compétences

Carte 2 : Les collectivités territoriales organisant des services de transport en commun de personnes en Hauts-de-France et leur nature juridique



- Métropole, CA, CU ou CC
- Syndicat de transport
- ★ Commune
- □ Départements

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

Avec la disparition du SITCAC, la grande majorité des syndicats de transport se situent dans le Nord et le Pas-de-Calais, seul le syndicat du Soissonnais subsiste dans l'Aisne. Inversement, les communes organisant des SPM se situent majoritairement dans l'Oise. La carte précédente met l'accent sur la nature des organismes organisant des SPM et leur répartition dans la région.

Les changements par rapport à l'édition de l'enquête sur les TCU de 2018 sont donc peu nombreux. Le département de la Somme reste peu desservi par les transports collectifs de personne ou transport à la demande en dehors de l'offre de transport inter-urbain. Dans l'Oise et l'Aisne, une grande partie des services de transport en commun est concentrée dans le Sud et l'Est des départements. Nombre de ces services desservent les gares ferroviaires permettant une meilleure connexion avec les principales communes et la région parisienne.

Avec les changements dans le département de l'Oise, la superficie totale couverte par les organisateurs de transports collectifs de personne ou transport à la demande non inter-urbain en région Hauts-de-France atteint dorénavant 10 134 km² de superficie soit 32 % du territoire régional (sans inclure la Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois et la Communauté du Caudrésis et du Catésis).

Ces cartes pourront être amenées à évoluer assez rapidement suite à l'édition de cette étude avant les échéances fixées par la loi d'orientation des mobilités quant à la possibilité de se voir transférer la compétence organisation de la mobilité par les communautés de communes le désirant au 1er juillet 2021. Nous rappelons cependant que la prise de compétence mobilité n'implique pas l'obligation de la mise en place de services de transport en commun.

Tableau 2 : Superficies des réseaux de transport collectif de personnes et de transport à la demande

	surfaces couvertes par les SPM (km ²)	surface totale du département (km ²)	taux de couverture (%)
Aisne	2 699	7 362	37
Nord	2 734	5 743	48
Oise	1 677	5 860	29
Pas-de-Calais	2 262	6 671	34
Somme	762	6 170	12
Hauts-de-France	10 131	31 806	32

32 collectivités territoriales organisant du transport collectif urbain ou/et du transport à la demande dont 23 ont répondu aux sollicitations de l'ORT afin de réaliser ce panorama

1.2. Population et densité sur le ressort territorial des organisateurs de transports en commun

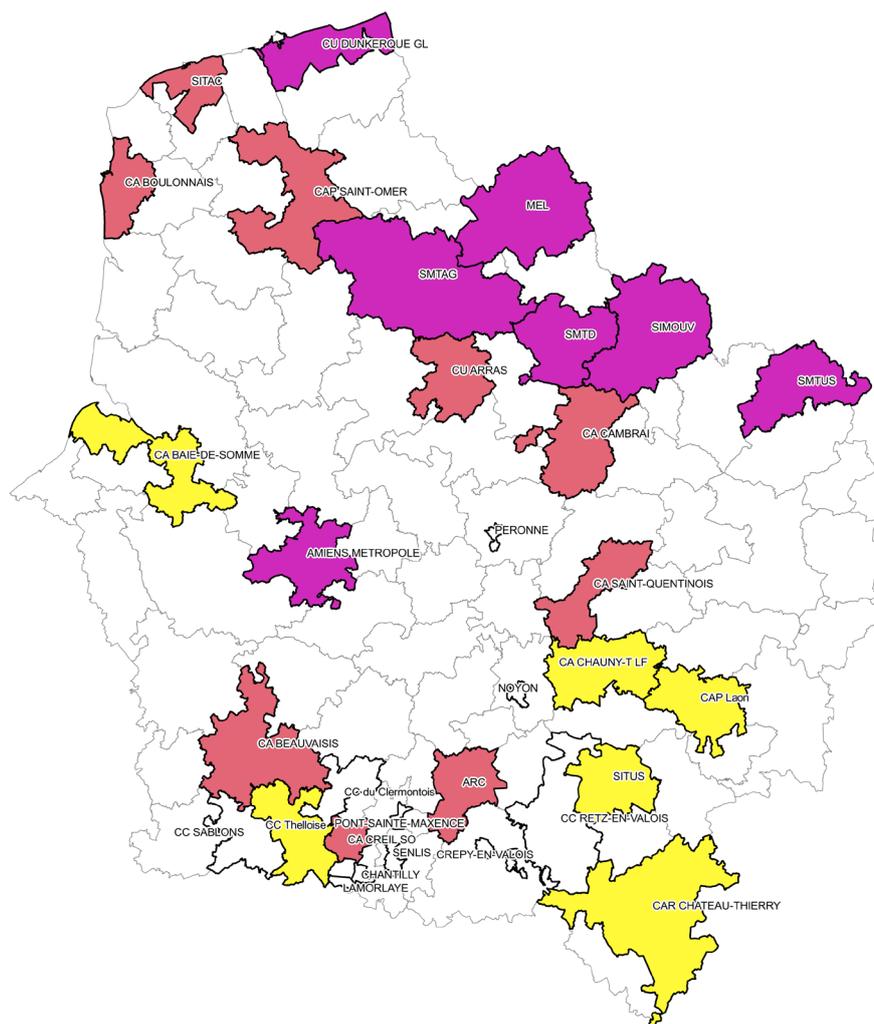
1.2.1. Population

D'après le recensement de la population réalisé par l'INSEE en 2017, la région Hauts-de-France comptabilisait 6 003 815 habitants et la population résidant dans le ressort territorial des collectivités organisant des services réguliers de transport collectif de personnes ou transport à la demande est de 4 251 401 soit près de 71 % de la population de la région.

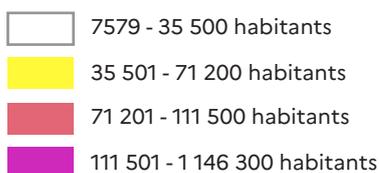
Tableau 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France

organismes	nombre d'habitants
Amiens Métropole	180 816
CA Baie de Somme	49 191
CA Beauvaisis	102 607
CA Cambrai	81 906
CA Chauny-Tergnier-La Fère	55 470
CA Creil Sud Oise	86 512
CA de la Région de Château-Thierry	54 319
CA du Boulonnais	113 211
CA du Pays de Laon	42 884
CA du Saint-Quentinois	80 781
CAP Saint-Omer	105 743
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	82 281
CC Clermontois	37 411
CC Retz-en-Valois	29 643
CC Sablons	38 379
CC Thelloise	61 553
Chantilly	10 863
Crépy-en-Valois	15 090
CU Arras	107 763
CU Dunkerque	196 901
Lamorlaye	8 881
Métropole Européenne de Lille	1 146 320
Noyon	13 519
Péronne	7 579
Pont-Sainte-Maxence	12 209
Senlis	14 277
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	351 348
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais	110 895
SI des Transports Urbains Soissonnais	59 815
SM des Transports du Douvaisis	220 215
SM des Transports Artois-Gohelle	644 664
SM de Transports Urbains de la Sambre	128 355

Carte 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France



0 10 20 km



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennais

Bien qu'à peine un tiers du territoire soit couvert par un organisme proposant des services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes ou transport à la demande, plus de deux tiers de la population sont tout de même couverts par ces services.

Le tableau suivant donne la part de la population desservie par les transports en commun par département. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre a la plus grande part de couverture de leur population.

Tableau 4 : Population desservie par des transports collectifs de personnes ou des transports à la demande

	nombre d'habitants desservis	part de la population desservie (%)
Aisne	322 912	60
Nord	2 125 045	82
Oise	483 582	59
Pas-de-Calais	1 082 276	74
Somme	237 586	42
Hauts-de-France	4 251 401	71

Notons que les territoires ruraux peuvent avoir recours à d'autres solutions de mobilité qu'à celle des transports en commun, plus adaptés à leurs besoins.



1.2.2. Densité de population

Les territoires des organisateurs de transports collectifs de personne ou transport à la demande sont plus denses dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun. Malgré sa grande superficie, la densité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle reste élevée, représentative d'une urbanisation nécessitant des liaisons entre les communes du territoire.

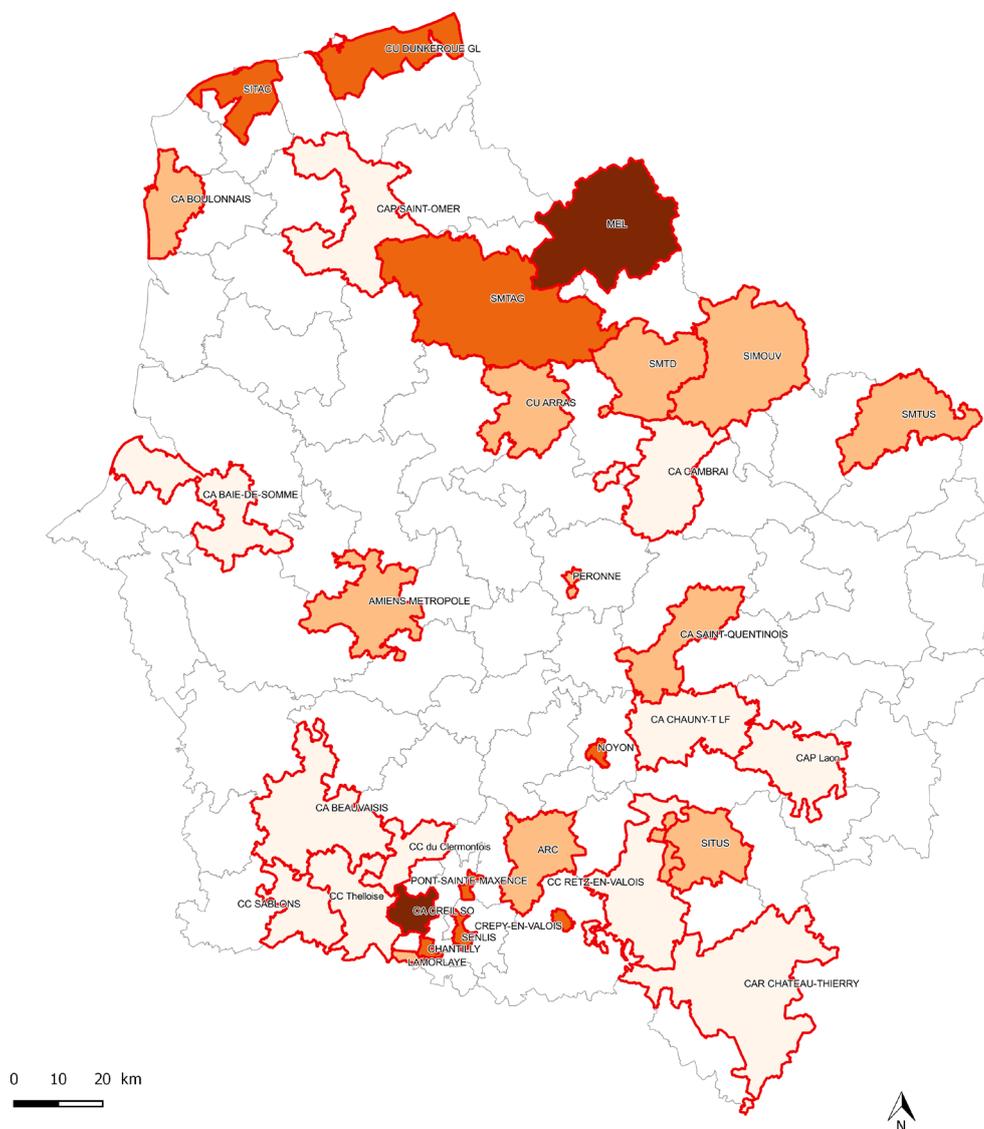
Les autres ressorts territoriaux les plus denses, à l'exception de la CA Creil Sud-Oise, sont ceux des communes situées dans l'Oise organisant des transports en commun exclusivement dans leur commune. Les services de transport collectif de personne ou de transport à la demande desservent donc surtout un tissu urbain dense, celui de la commune centre.

Tableau 5 : Densité de population des EPCI et communes organisant des services de transports en commun en Hauts-de-France

organismes de SPM	densité de population hab./km ²
Amiens Métropole	518,5
CA Baie de Somme	123,4
CA Beauvaisis	190,4
CA Cambrai	199,1
CA Chauny-Tergnier-La Fère	144,9
CA Creil Sud Oise	1 036,2
CA de la Région de Château-Thierry	61,7
CA du Boulonnais	552,0
CA du Pays de Laon	136,0
CA du Saint-Quentinois	275,5
CAP Saint-Omer	194,5
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	311,9
CC Clermontois	240,4
CC Retz-en-Valois	55,5
CC Sablons	170,1
CC Thelloise	197,0
Chantilly	671,0
Crépy-en-Valois	926,9
CU Arras	352,2
CU Dunkerque	656,6
Lamorlaye	578,9
Métropole Européenne de Lille	1 769,6
Noyon	751,1
Péronne	535,2
Pont-Sainte-Maxence	827,2
Senlis	593,6
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	553,5
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	526,8
SI des Transports Urbains Soissonnais	204,2
SM des Transports du Douaisis	588,9
SM des Transports Artois-Gohelle	646,6
SM de Transports Urbains de la Sambre	350,3

32 % du territoire régional et 71% de la population couverts par un réseau urbain de transport collectif ou à la demande

Carte 4 : Densité de population dans les périmètres des ressorts territoriaux des collectivités organisant des transports en commun urbains



Densité

Habitant par KM²

- 56 - 199
- 200 - 599
- 600 - 999
- 1000 - 1760

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

2. FINANCEMENT ET MODALITÉS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS RÉGULIERS ET À LA DEMANDE

2.1. Contrats administratifs urbains

L'exploitation des services publics de la mobilité peut se faire

- soit directement **par l'autorité organisant les services de mobilité** en utilisant son propre personnel comme main d'œuvre. Dans le cas la gestion se fait par régie,
- soit l'autorité choisit de passer **un contrat avec une entreprise** qui prend en charge cette gestion. Dans ce cas de figure, l'autorité peut choisir :
 - de passer **un marché public**, dans ce cas l'entreprise réalise une prestation contre rémunération par l'autorité. Cette rémunération, contrairement au cas suivant, ne dépend pas des résultats du service rendu.
 - de passer par **une délégation de service public (DSP)**. Dans ce cas l'entreprise se voyant délégué le service est rémunérée selon la performance du service rendu (par exemple dans le cas des transports en commun cela peut être une augmentation des recettes grâce à l'augmentation de la fréquentation du service).

Dans la grande majorité des cas en Hauts-de-France, la solution la plus souvent retenue est de passer par une entreprise pour la gestion du service public de la mobilité de type transport collectif de personnes ou transport à la demande. Parmi les 23 réponses au questionnaire sur la question du type de contrat, seuls la CA de la Baie de Somme et le SMT du Douaisis ont fait le choix de la régie. Hormis ces deux cas de régie, nous retrouvons autant de réseaux en DSP qu'en marché public (12 pour 11 respectivement). La majorité des sociétés mères des exploitants sont d'ailleurs des multinationales notamment Keolis et Transdev.

Tableau 6 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes et de transport à la demande
 (SO = sans objet NR = non renseigné)

OTSM	type de contrat	nom du réseau	exploitant	société mère / administration	dates	
					signature	échéance
Amiens Métropole	DSP	Ametis	Keolis Amiens	Keolis	2018-01-01	2024-04-30
CA Baie de Somme	Régie	BAAG	CA Baie de Somme		2016-01-01	SO
CA Beauvaisis	DSP	Corolis	Beauvaisis Mobilités	Transdev	2016-01-01	2021-12-13
CA Cambrai	Marché public	TUC	Vectalia Cambrai	Vectalia	09/2012	12/2020
CA Chauny-Tergnier-La Fère	DSP	TACT	Keolis Chauny-Tergnier	Keolis	2013-10-01	2023-09-30
CA Creil Sud Oise	DSP	STAC	RATP Dev	RATP	2019-09-01	2026-08-31
CA de la Région de Château-Thierry	NR	Fablio	Keolis Château-Thierry	Keolis	NR	NR
CA du Boulonnais	DSP	Marinéo	CTB	RATP	2013-01-01	2021-04-30
CA du Pays de Laon	NR	TUL	CTPL	RATP	NR	NR
CA du Saint-Quentinois	DSP	Pastel	Transdev Mobilités du Saint-Quentinois	Transdev	2004-09-01	2029-08-31
CAP Saint-Omer	NR	Mouvéo	Les Cars Bereyne	Les Cars Bereyne	2019-09-01	NR
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	Marché public	TIC	Acary	Transdev	2013-07-15	2021-07-15
CC Clermontois	Marché public	Le Bus	Keolis Oise	Keolis	2020-01-02	2023-12-31
CC Retz-en-Valois	NR	Villéo-Retzéo	Voyages F. Lefort / Transdev Compagnie Axonaise	Voyages Lefort / Transdev	2018-04-01	NR
CC Sablons	Marché public	Sablons Bus	Cabaro	Transdev	2016-09-01	2020-09-01
CC Thelloise	Marché public	Transdev Oise Cabaro		Transdev	2018-07-16	2021-07-16
Chantilly	NR	DUC	Keolis Oise	Keolis	NR	NR
Crépy-en-Valois	Marché public	Cypré	Cars Charlot	RATP	2018-12-01	2023-11-30
CU Arras	NR	Artis	Keolis Arras	Keolis	NR	NR
CU Dunkerque	DSP	DK'Bus Marine	STDE	Transdev	2019-09-01	2024-12-31
Lamorlaye	Marché public	La Navette	Keolis Evrard	Keolis	08/2019	08/2021
Métropole Européenne de Lille	CSP	Ilévia	Ilévia	Keolis	2018-04-01	2025-03-31
Noyon	Marché public	Lib'bus	Les Courriers Automobiles Picards	Transdev	2018-01-01	2025-12-31
Péronne	Marché public	SO	Cars Perdigeon	Groupe Perdigeon	2018-01-01	NR
Pont-Sainte-Maxence	Marché public	TUM	Keolis Oise	Keolis	2016-11-22	2020-12-31
Senlis	Marché public	TUS	Transdev Picardie	Transdev	2016-09-01	2022-08-31
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	DSP	Transvilles	Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut	RATP	2016-01-01	2022-12-31
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	DSP	Imag'in	STCE	Transdev	2017-01-01	2027-12-31
SI des Transports Urbains Soissonnais	NR	TUS	Transdev CAP	Transdev	2018-01-01	NR
SM des Transports du Douaisis	Régie	Évéole	STAD		NR	SO
SM des Transports Artois-Gohelle	DSP	Tadao	Tadao	Transdev	2016-10-07	2023-12-31
SM de Transports Urbains de la Sambre	DSP	Stibus	SPLTISA	Keolis	2018-01-01	2021-12-31

2.2. Versement mobilité (VM) et versement mobilité additionnel (VMA)

2.2.1. Versement mobilité « classique »

Le financement des services publics de la mobilité, une part provient des recettes de la vente de titres et d'abonnements de transports (pour les réseaux non gratuits). Néanmoins, ces recettes sont en général insuffisantes pour financer l'intégralité des services de transport en commun. Pour assurer leur pérennité, il est régulièrement nécessaire d'avoir recours au versement transport, devenu versement mobilité suite à l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités en décembre 2019. Le versement mobilité finance l'ensemble des actions de l'AOM en investissement ou en fonctionnement.

Seules les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) organisant un service public de transport régulier (hors service scolaire) sont autorisées à lever le versement mobilité ce qui n'était pas le cas pour le versement transport quand bien même en pratique seules les AOM dotées de services réguliers le levaient avant l'adoption de cette loi.

La possibilité pour l'AOM de moduler ou non son versement mobilité dépend de sa forme juridique. Aucune modulation n'est cependant constatée en région Hauts-de-France. Le taux de versement mobilité est unique à l'échelle d'un EPCI et s'applique sur l'ensemble des entreprises de 11 salariés ou plus du territoire de l'AOM. Les syndicats mixtes de transports AOM ont eu la possibilité de le moduler sur chaque EPCI composant le syndicat mixte. Enfin, les communes qui organisaient des services publics de transport en commun et levaient du versement transport avant la date du 1er juillet 2021 pourront continuer à lever ce versement **à la condition que la communauté de communes dont elles font partie ne devienne pas AOM à cette même date.**

Le taux du VM dépend de plusieurs paramètres définis dans l'article L2333-67 du code général des collectivités territoriales, notamment :

- de la population de l'AOM
- de l'offre de transport (majoration pour les AOM de plus de 50 000 habitants proposant un service de transport en commun en site propre)
- De la nature de l'AOM (si c'est un EPCI ou contient un EPCI)
- De la présence d'au moins une commune touristique faisant partie de l'AOM

Globalement les taux de versement transport n'ont pas été modifiés depuis la dernière enquête TCU, exception faite à la CU d'Arras, au SMT Artois-Gohelle pour la mise en place de ses lignes de BHNS, à la CA du Pays de Saint-Omer qui ont vu leur taux légèrement augmenter. Le versement mobilité est plus élevé dans le nord que dans le sud de la Région ce qui s'explique par la démographie des autorités organisant des services publics de mobilité. Les communes ou intercommunalités y sont moins peuplées.

Tous les EPCI organisant des transports collectifs urbains ont instauré le versement mobilité pour financer ce service.

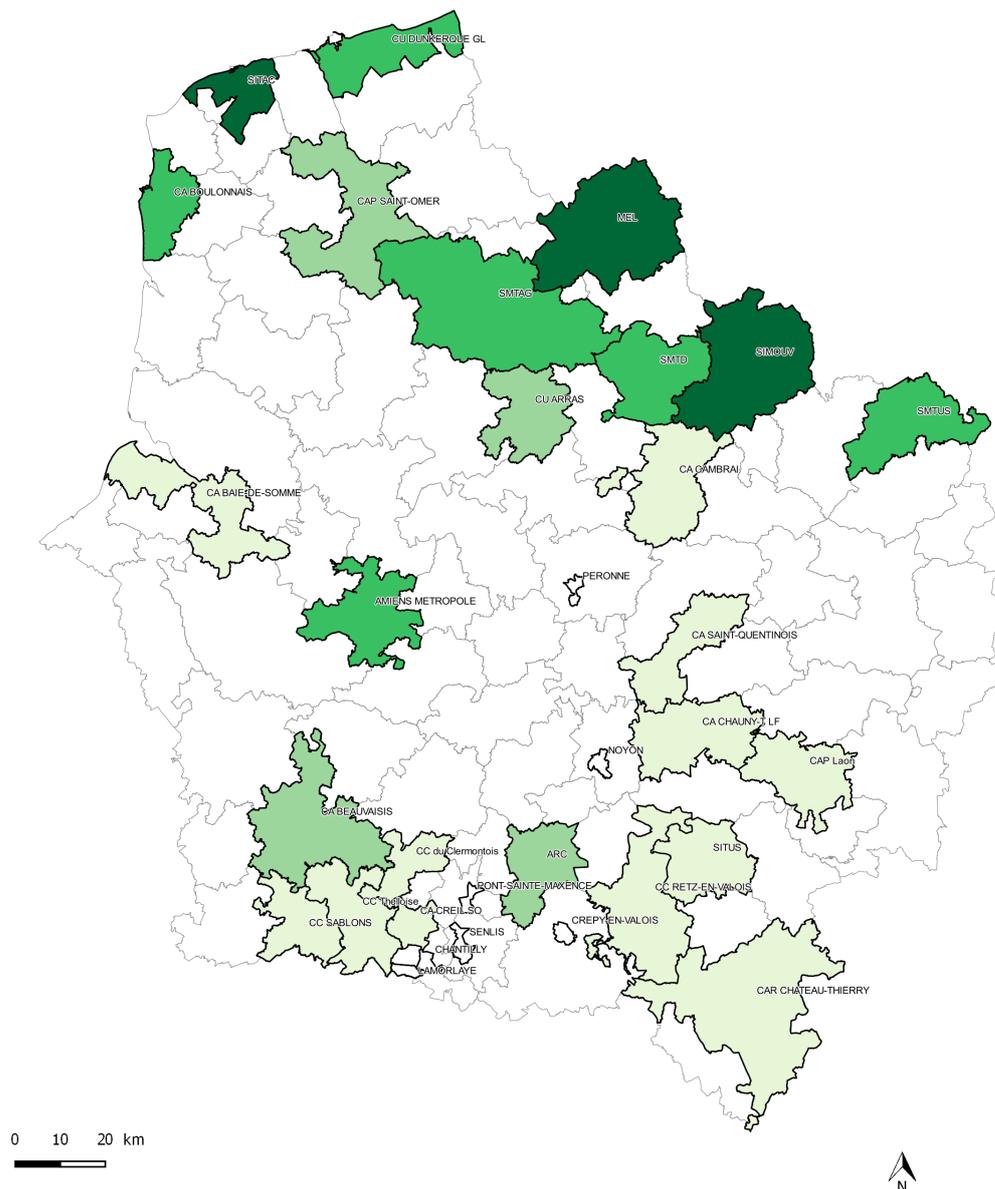
En région Hauts-de-France, deux syndicats mixte de type SRU sont en charge de coordonner l'offre de service, de mettre en place un système d'information voyageurs multimodal et une billettique interopérable :

- le SMCTO à l'échelle du département de l'Oise,
- Hauts-de-France Mobilités à l'échelle de la région.

Tableau 7 : Taux de versement mobilité par AOM en 2020, 2016 et 2015 (SO = sans objet NR = non renseigné)

organismes de transports en commun	taux VT applicable (%)	taux VT 2016 (%)	taux VT 2015 (%)
Amiens Métropole	1,80 %	1,80 %	1,80 %
CA Baie de Somme	0,60 %	0,60 %	NR
CA Beauvaisis	0,70 %	0,70 %	0,70 %
CA Cambrai	0,60 %	0,60 %	NR
CA Chauny-Tergnier-La Fère	0,55 %	NR	0,55 %
CA Creil Sud Oise	0,60 %	0,60 %	0,60 %
CA de la Région de Château-Thierry	0,60 %	NR	NR
CA du Boulonnais	1,25 %	NR	1,25 %
CA du Pays de Laon	0,60 %	NR	0,55 %
CA du Saint-Quentinois	0,60 %	NR	NR
CAP Saint-Omer	0,70 %	0,35 %	0,35 %
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	0,70 %	0,60 %	0,60 %
CC Clermontois	0,30 %	0,30 %	0,30 %
CC Retz-en-Valois	0,60 %	0,60 %	0,60 %
CC Sablons	0,60 %	NR	NR
CC Thelloise	0,60 %		
Chantilly	SO	NR	NR
Crépy-en-Valois	SO	0,55 %	0,55 %
CU Arras	1,00 %	NR	0,80 %
CU Dunkerque	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Lamorlaye	SO		
Métropole Européenne de Lille	2,00 %	NR	NR
Noyon	SO	0,55 %	0,55 %
Péronne	SO	NR	NR
Pont-Sainte-Maxence	SO	0,55 %	0,55 %
Senlis	SO	NR	NR
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	2,00 %	NR	NR
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais	2,00 %	2,00 %	2,00 %
SI des Transports Urbains Soissonnais	0,60 %	0,60 %	0,60 %
SM des Transports du Douaisis	1,80 %	NR	1,80 %
SM des Transports Artois-Gohelle	1,80 %	1,50 %	1,50 %
SM de Transports Urbains de la Sambre	1,80 %	NR	NR

Carte 5 : Taux de versement mobilité des organisateurs de transport en commun des Hauts-de-France en 2020



Taux de versement mobilité (%)

- Sans Objet
- 0.3 - 0.6
- 0.7 - 1
- 1.25 - 1.8
- 2

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douais
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

2.2.2. Versement mobilité additionnel

Le versement mobilité additionnel (VMA) remplace le versement transport additionnel suite à parution de la LOM. Celui-ci peut être levé par les syndicats mixtes de type « loi SRU » qui ont pour mission de coordonner l'offre de services de transport de voyageurs des autorités organisatrices membres et le développement de l'usage des transports en commun et des mobilités nouvelles grâce à la mise en place de système d'informations voyageurs multimodaux et de billetterie interopérable. Le VMA peut être prélevé auprès de l'ensemble des employeurs du territoire d'au moins 11 salariés à un taux maximal de 0,5 % dans les aires urbaines d'au moins 50 000 habitants et les communes multipolarisées des grandes aires urbaines au sens de l'INSEE dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité.

Une règle de calcul relativement complexe limite le cumul des taux de VM et VMA dans les ressorts territoriaux des AOM. Le taux de VMA peut donc être différent entre plusieurs AOM à l'intérieur du même périmètre du syndicat mixte de type SRU.

Dans la région Hauts-de-France en 2020, deux syndicats de type SRU sont présents :

- Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) créé en décembre 2006 a décidé d'instituer un VMA en 2007.
- Hauts-de-France Mobilités (anciennement Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports SMIRT) créé en décembre 2009 a décidé d'instituer un VMA en 2015.

2.3. Coûts de mise en service et d'exploitation des transports collectifs urbains

Le questionnaire adressé aux autorités organisatrices de transports collectifs urbains n'a pas porté sur le coût de mise en service et d'exploitation de tels transports. Toutefois selon la documentation produite par le CEREMA², le développement d'un service de transport à la demande est de :

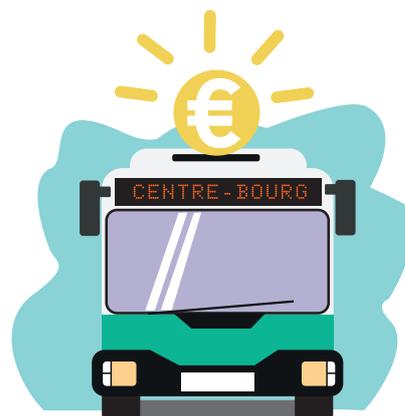
- 20 000 à 30 000 euros pour une étude préalable avant sa mise en place
- entre 20 000 euros et 60 000 euros par an et par véhicule en terme de coût d'exploitation

Quant au développement d'un service de transport en commun régulier, le CEREMA précise que :

- le coût d'un véhicule varie de 0,2 million d'euros pour une navette électrique à 0,4 million d'euros pour un bus électrique
- la charge d'exploitation par kilomètre réalisé varie entre 2 et 4 euros par kilomètres : les frais de personnel notamment les conducteurs représentant 60 % minimum de ce coût, l'énergie de 8 % à 13 % et l'entretien des véhicules plus de 15 %.
- la durée de vie du matériel roulant varie entre 10 et 15 ans.

Les principaux facteurs de variation des coûts pour une même offre kilométrique sont la vitesse commerciale (points d'arrêts, congestion), le mode de contractualisation et le nombre de bus composant la flotte.

² https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/02/devenir_aom_aide_decision.pdf



3. OFFRE ET FRÉQUENTATION EN TRANSPORTS RÉGULIERS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Cette partie est consacrée au transport collectif de personnes, régulier et accessible à tout public sans réservation. N'est donc pas concerné dans cette partie le transport à la demande qui sera abordé dans la partie suivante.

Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont définis dans l'article R 3111-1 du code des transports comme étant « des services collectifs offerts à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. »

Les caractéristiques qui définissent les services urbains sont quant à elles énoncées dans les articles D. 3111-12 à D. 3111-14 du code des transports.

3.1. Communes desservies

Au 1^{er} janvier 2020, la région Hauts-de-France comptabilise un total de 3 804 communes réparties telles que voici :

- 800 dans le département de l'Aisne
- 648 dans le département du Nord
- 686 dans le département de l'Oise
- 891 dans le département du Pas-de-Calais
- 779 dans le département de la Somme

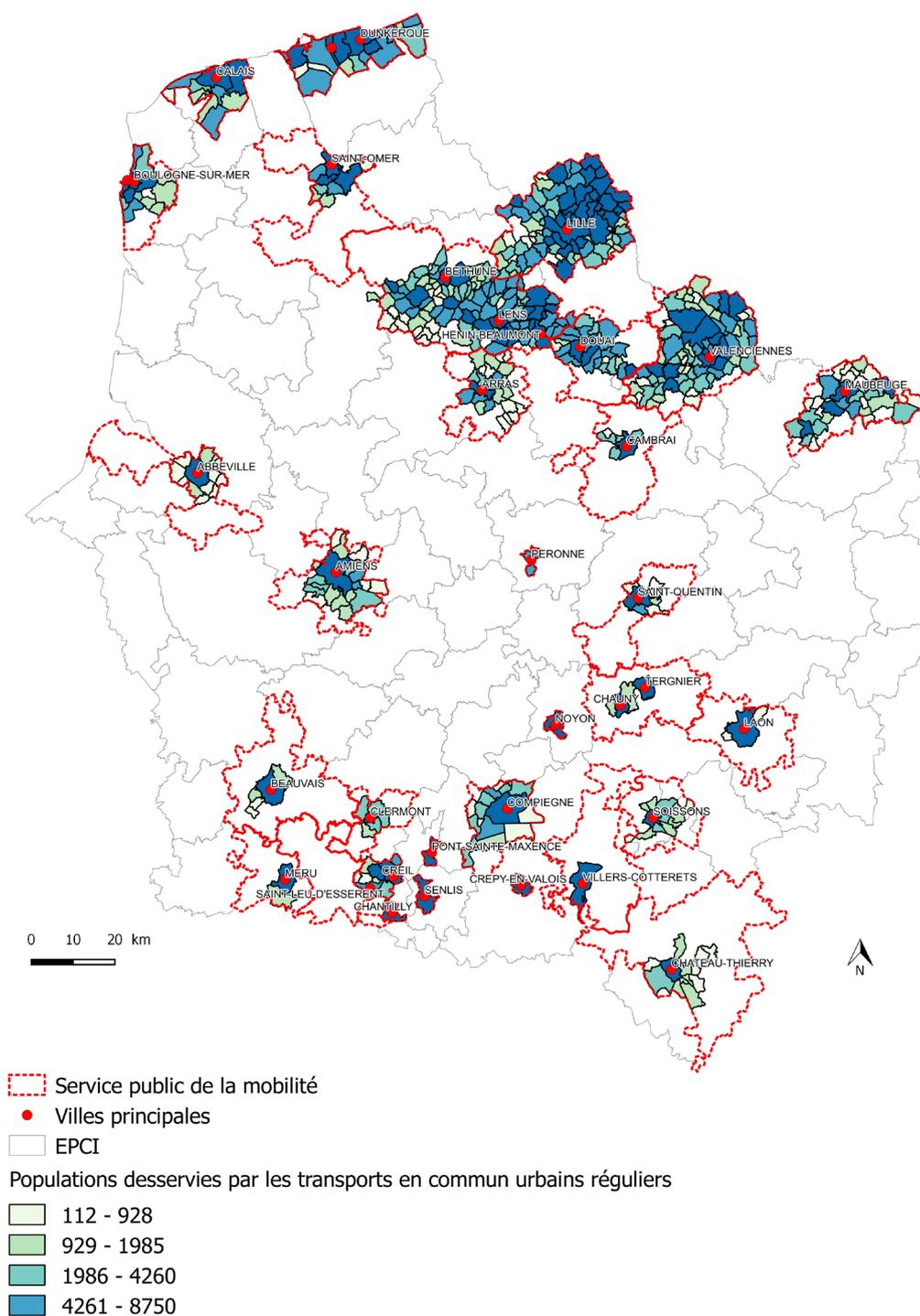
Sur ces 3 804, 1 191 appartiennent au ressort territorial des autorités organisant des services publics de la mobilité de type transport collectif de personnes ou transport à la demande. Enfin, 572 communes sont desservies par des transports en commun urbains soit 15 % des communes à l'échelle de la région.

Cela représente une augmentation de 2 % par rapport à la précédente étude de 2017. Les communes comptabilisées sont celles ayant au moins un point de desserte dans la semaine. Le service doit donc avoir une certaine fréquence même si celle-ci est faible.

Les réseaux de transports collectifs urbains étudiés sont centrés sur la (les) commune(s) principale(s) et s'étendent à leurs périphéries les plus densément peuplées. Dans chaque cas, les services de transports en commun ne desservent pas toutes les communes de l'EPCI où le service est implanté.

Le nombre d'arrêts desservis par une offre de transports collectifs urbains est en lien direct avec la démographie et la superficie des ressorts territoriaux des autorités organisant des transports en commun : les territoires les plus densément peuplés sont les mieux desservis.

Carte 6 : Communes desservies par les réseaux réguliers de transport collectif urbain en Hauts-de-France



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

Tableau 8 : Taux de couverture des communes par les organisateurs de transports en commun urbains, des départements et de la région par les transports en commun urbains

autorités organisatrices de transport en commun / Région / Département	nombre de communes desservies	nombre total de communes	taux de couverture (%)
Hauts-de-France	572	3804	15
Aisne	40	800	5
CA Chauny-Tergnier-La Fère	10	48	21
CA de la Région de Château-Thierry	8	87	9
CA du Pays de Laon	3	38	8
CA du Saint-Quentinois	7	39	13
CC Retz-en-Valois	2	54	4
SI des Transports Urbains Soissonnais	12	45	27
Nord	302	648	47
CA de Cambrai	54	55	98
CU de Dunkerque Grand Littoral	16	17	94
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	69	82	84
SM des Transports du Douaisis	43	46	93
SM de Transports Urbains de la Sambre	33	45	73
Métropole Européenne de Lille	87	95	92
Oise	42	686	6
CA du Beauvaisis	5	53	9
CA Creil Sud Oise	4	11	36
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	16	22	73
CC du Clermontois	6	19	32
CC des Sablons	2	20	10
CC Thelloise	3	40	8
Chantilly	1	1	100
Crépy-en-Valois	1	1	100
Lamorlaye	1	1	100
Noyon	1	1	100
Pont-Sainte-Maxence	1	1	100
Senlis	1	1	100
Pas-de-Calais	159	891	18
CA du Boulonnais	13	22	59
CA du Pays de Saint-Omer	9	53	17
CU d'Arras	23	46	50
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	11	15	73
SM des Transports Artois-Gohelle	103	150	69
Somme	27	779	3
Amiens Métropole	20	39	51
CA de la Baie de Somme	6	43	14
Péronne	1	1	100

Les taux de couverture spatiale des services publics de la mobilité de type transport collectifs de personnes sont plus élevés dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais que dans les trois départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme³.

³ si l'on ne prend pas en compte les communes seules ayant une couverture à 100% [devenir_aom_aide_decision.pdf](#)

3.2. Lignes et arrêts de bus des services de transports en commun réguliers

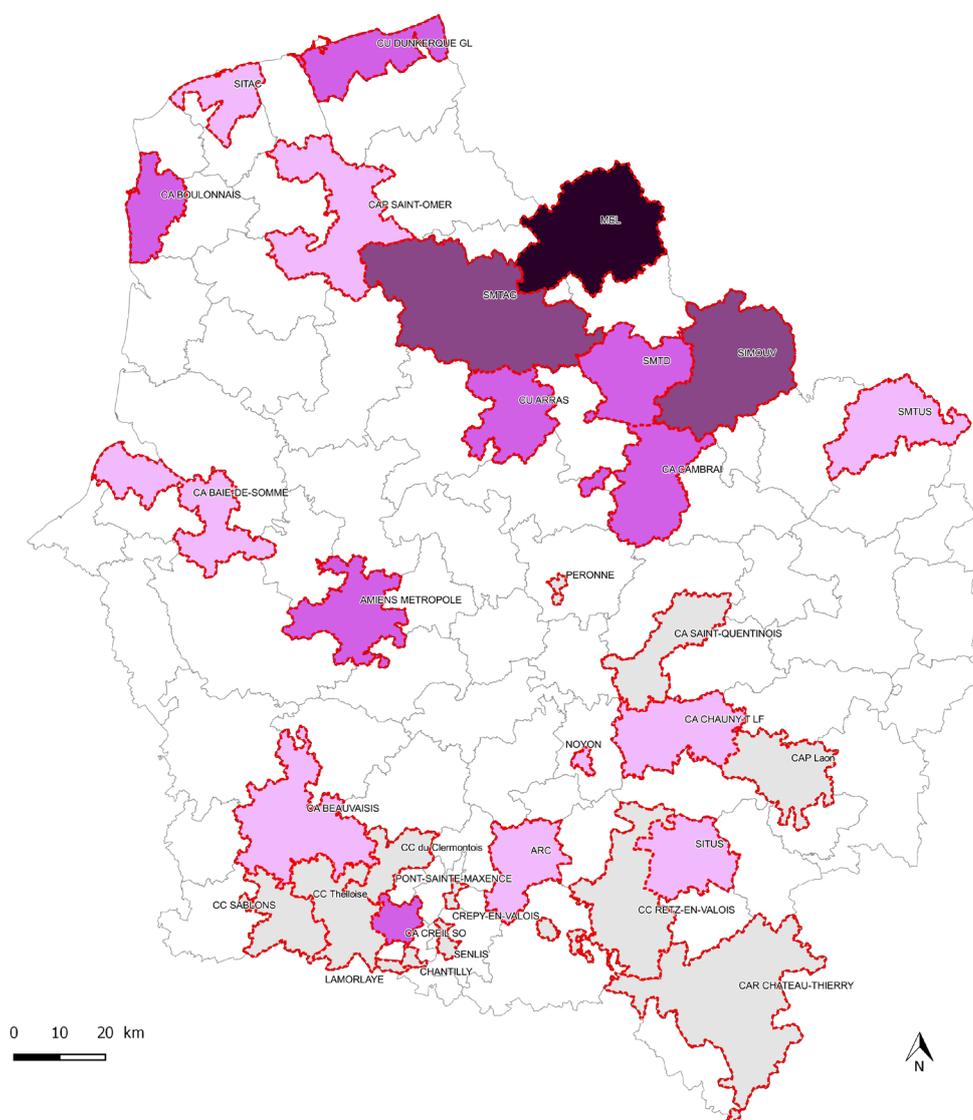
3.2.1. Nombre et longueur de lignes des services de transport collectif de personnes réguliers

Tableau 9 : Caractéristiques des lignes de transport collectif de personnes réguliers en région Hauts-de-France organisés hors transport interurbain (SO = sans objet NR = non renseigné)

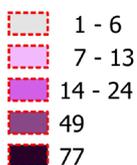
autorités organisant des transports en commun	nombre de lignes	longueur de ligne (km)	longueur de site propre (km)
Amiens Métropole	18	NR	NR
CA Baie de Somme	17	NR	NR
CA Beauvaisis	19	NR	0
CA Cambrai	9	86.25	0
CA Chauny-Tergnier-La Fère	7	2113	1917
CA Creil Sud Oise	5	NR	NR
CA de la Région de Château-Thierry	12	NR	0
CA du Boulonnais	10	169	169
CA du Pays de Laon	15	560.75	NR
CA du Saint-Quentinois	5	NR	NR
CAP Saint-Omer	7	NR	NR
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	6	127.22	0
CC Clermontois	4	51.38	0
CC Retz-en-Valois	3	50	0
CC Sablons	4	NR	NR
CC Thelloise	1	30,9	0
Chantilly	1	NR	NR
Crépy-en-Valois	2	159	0
CU Arras	22	NR	NR
CU Dunkerque	18	333.5	11.3
Lamorlaye	2	114	0
Métropole Européenne de Lille	77	NR	NR
Noyon	8	NR	NR
Péronne	1	NR	NR
Pont-Sainte-Maxence	3	NR	NR
Senlis	5	29.45	0
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	49	577.8	0
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	12	125	0
SI des Transports Urbains Soissonnais	13	NR	NR
SM des Transports Artois-Gohelle	49	977	56
SM des Transports du Douaisis	19	NR	NR
SM de Transports Urbains de la Sambre	11	NR	NR

Ce tableau regroupe les valeurs des transports en commun urbains réguliers sans prendre en compte les transports à la demande. Les différentes valeurs peuvent être issues de méthode de calcul différentes puisque renseignées par les différents organismes via les questionnaires.

Carte 7 : Nombre de lignes de transports collectifs de personnes en région Hauts-de-France



Nombre de lignes de transports en commun régulier



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

3.2.3. Nombre d'arrêts

Le nombre de lignes ainsi que leur longueur ne suffisent pas à définir à elles seules la qualité de la desserte des territoires en transport en commun. En effet une ligne peut être très longue avec peu d'arrêts, ce qui a pour intérêt d'effectuer de longues distances avec une vitesse commerciale

élevée (vitesse moyenne d'un transport en commun, prenant notamment en compte les temps d'arrêts). Pour évaluer le niveau de desserte d'un territoire, un autre indicateur intéressant présenté ci-dessous est celui du nombre d'arrêts du service.

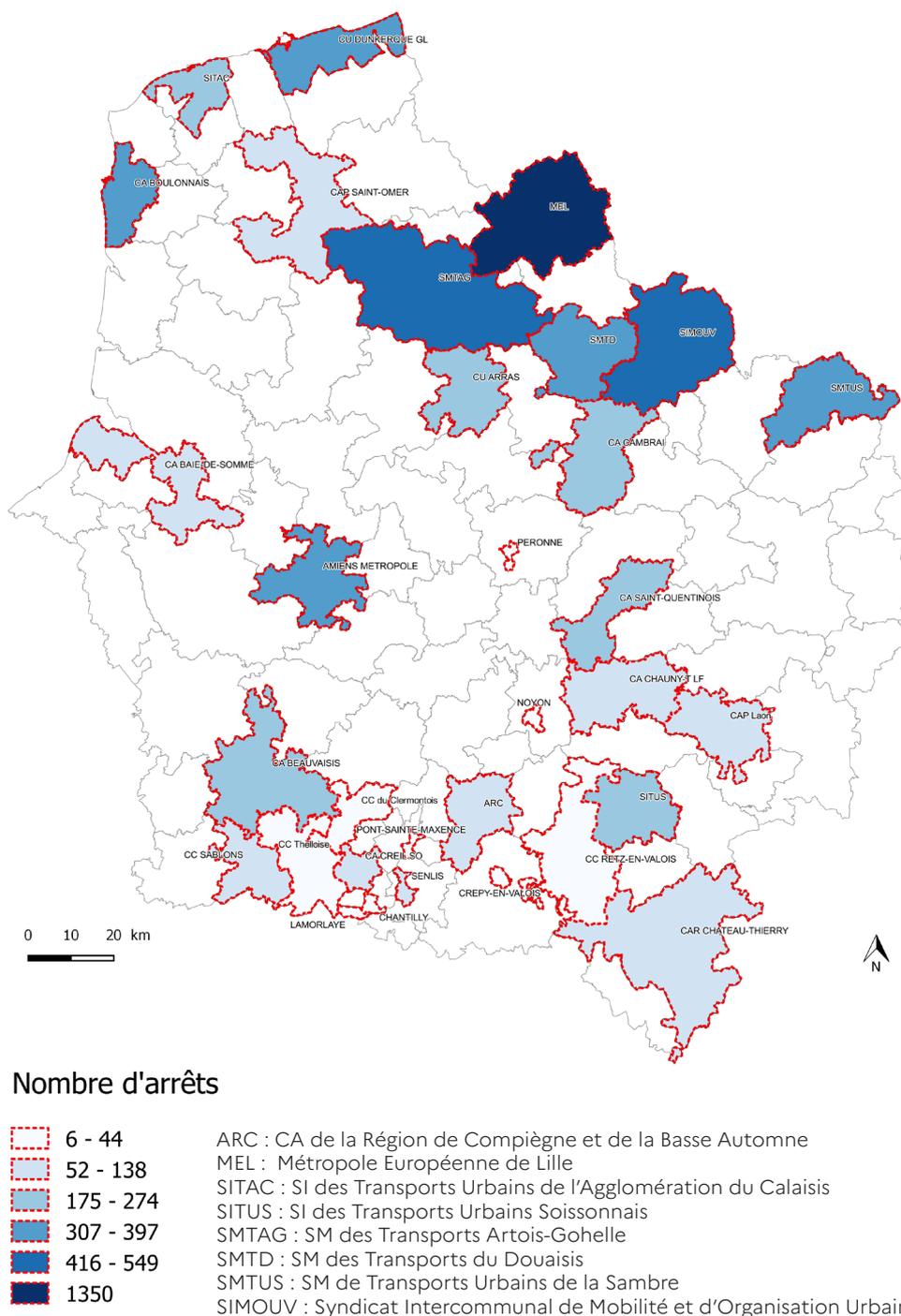
Tableau 10 : Nombre d'arrêts de bus et superficie des EPCI et des communes en Hauts-de-France organisant des transports en commun urbains réguliers

autorités organisant des transports en commun urbains	nombre d'arrêts	superficie (km ²)
Amiens Métropole	370	348,73
CA Baie de Somme	133	83,49
CA Beauvaisis	237	411,38
CA Cambrai	105	382,82
CA Chauny-Tergnier-La Fère	125	398,63
CA Creil Sud Oise	101	880,37
CA de la Région de Château-Thierry	138	263,81
CA du Boulonnais	175	538,90
CA du Pays de Laon	307	205,09
CA du Saint-Quentinois	76	315,32
CAP Saint-Omer	110	543,67
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	187	293,22
CC Clermontois	52	225,63
CC Retz-en-Valois	40	155,62
CC Sablons	44	534,11
CC Thelloise	7	305,00
Chantilly	24	16,19
Crépy-en-Valois	21	16,28
CU Arras	220	305,97
CU Dunkerque	356	299,88
Lamorlaye	6	15,34
Métropole Européenne de Lille	1350	647,78
Noyon	43	18,00
Péronne	19	14,16
Pont-Sainte-Maxence	28	14,76
Senlis	53	24,05
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	549	634,82
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	259	210,53
SI des Transports Urbains Soissonnais	274	292,92
SM des Transports Artois-Gohelle	416	997,04
SM des Transports du Douaisis	397	373,91
SM de Transports Urbains de la Sambre	364	366,37

Ces chiffres sont issus d'un calcul effectué par l'observatoire régional des transports. Les arrêts ont été comptabilisés de sorte que deux arrêts d'une même ligne dans les sens aller et retour ont été mutualisés comme valant un seul arrêt. De même, un arrêt utilisé par plusieurs lignes n'est comptabilisé qu'une fois. Les arrêts desservis par le transport interurbain ne sont pas inclus.

Les nombres d'arrêts mis en place sont les plus élevés pour les syndicats mixtes de transports et la Métropole Européenne de Lille, suivi des différentes CA et CU et enfin des CC et des communes. Les CA du Boulonnais (307 arrêts) et d'Amiens Métropole (370 arrêts) se démarquent par le haut de leurs homologues sur cet indicateur.

Carte 9 : Nombre d'arrêts desservis par les transports en commun urbains en Hauts-de-France par autorité organisant des services public de mobilité



3.2.4. Densité d'arrêts

Tableau 11 : Nombre d'arrêts par surface et par habitant des réseaux de transports en commun urbains en Hauts-de-France

autorités organisant des transports en commun urbains	nombre d'arrêts par Surface de ressort territorial (point / km ²)	nombre d'arrêts pour 1 000 habitants
Amiens Métropole	1,06	20
CA Baie de Somme	1,59	15
CA Beauvaisis	0,58	29
CA Cambrai	0,27	19
CA Chauny-Tergnier-La Fère	0,31	25
CA Creil Sud Oise	0,11	19
CA de la Région de Château-Thierry	0,52	17
CA du Boulonnais	0,32	17
CA du Pays de Laon	1,50	27
CA du Saint-Quentinois	0,24	18
CAP Saint-Omer	0,20	10
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	0,64	23
CC Clermontois	0,23	14
CC Retz-en-Valois	0,26	11
CC Sablons	0,08	15
CC Thelloise	0,02	1
Chantilly	1,48	22
Crépy-en-Valois	1,23	13
CU Arras	0,72	20
CU Dunkerque	1,19	18
Lamorlaye	0,39	7
Métropole Européenne de Lille	2,08	12
Noyon	2,39	32
Péronne	1,34	25
Pont-Sainte-Maxence	1,90	23
Senlis	2,20	37
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	0,86	16
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	1,23	23
SI des Transports Urbains Soissonnais	0,94	46
SM des Transports Artois-Gohelle	0,42	6
SM des Transports du Douaisis	1,06	18
SM de Transports Urbains de la Sambre	0,99	28

Si le nombre d'arrêts desservi par une offre de transport collectif urbain est en lien direct avec la démographie et la superficie des ressorts territoriaux des autorités organisant des transports en commun, la densité des arrêts est souvent

éloignée de ce constat. La deuxième colonne du tableau ci-dessus permet de relativiser le nombre d'arrêts de chaque entité en le rapportant à la surface que représente leur ressort territorial.

Bien que cet indicateur est discutable (le rapport peut être élevé si beaucoup d'arrêts sont présents dans un centre-ville et aucun en périphérie par exemple ce qui donnerait un indicateur élevé par rapport à la réalité de la finesse de la desserte du territoire, un EPCI plus rural aura moins d'intérêt à densifier son nombre d'arrêts qu'un autre plus urbain) il reste néanmoins intéressant à inspecter en supposant que les arrêts restent assez espacés les uns des autres. Ainsi les communes de Senlis et de Noyon ont un indicateur élevé puisque les services sont concentrés sur le périmètre communal. De plus, par cet indicateur, il est plus facile de différencier les réseaux des intercommunalités concentrés sur une seule commune des réseaux plus diffus.

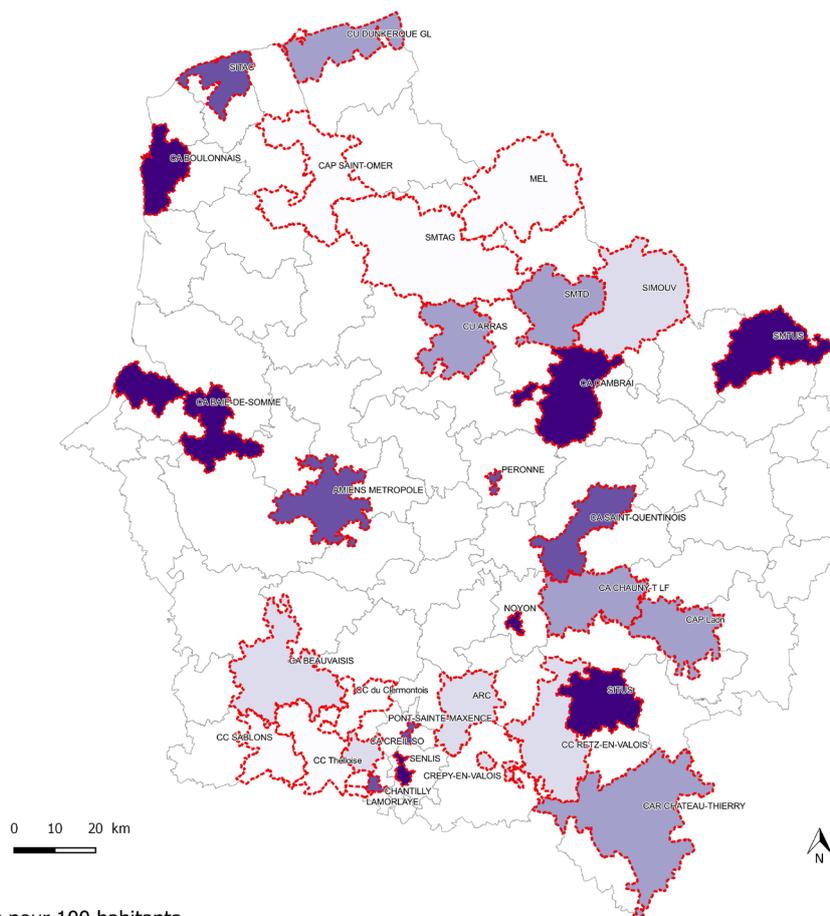
La MEL, la CA Creil Sud Oise et la CA du Boulonnais sont les autorités organisatrices de transport en commun intervenant à des échelles intercommunales les mieux dotées en densité

d'arrêts. Les autres autorités proposent un service de transport en commun avec un maillage plus lâche.

Un autre indicateur est aussi représenté : le nombre d'arrêts par rapport au nombre d'habitants de l'autorité organisatrice. Cet indicateur donne un aperçu de la desserte en transport en commun des habitants et a l'avantage d'être plus représentatif du niveau de service dans les territoires ruraux que le précédent indicateur focalisé sur la surface.

La carte suivante illustre ce dernier indicateur et sa particularité à être élevé à la fois dans les territoires urbains et ruraux. Contrairement aux autres indicateurs, la MEL possède en revanche un nombre d'arrêts par habitant moyennement élevé. Cela s'explique par la densité de son territoire et se compense par la diversité des lignes.

Carte 10 : Nombre d'arrêts pour 100 habitants en Hauts-de-France



Nombre d'arrêts de bus pour 100 habitants

- 0.011 - 0.135
- 0.136 - 0.172
- 0.173 - 0.203
- 0.204 - 0.252
- 0.253 - 0.458

- ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
- MEL : Métropole Européenne de Lille
- SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
- SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
- SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
- SMTD : SM des Transports du Douaisis
- SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

3.2.5. Distance parcourue par les véhicules des réseaux de transports en commun urbains réguliers

La distance totale parcourue en une année par les véhicules d'un réseau de transport en commun dépend de nombreux facteurs. Cependant plus elle est importante plus l'offre de circulation de bus est complète.

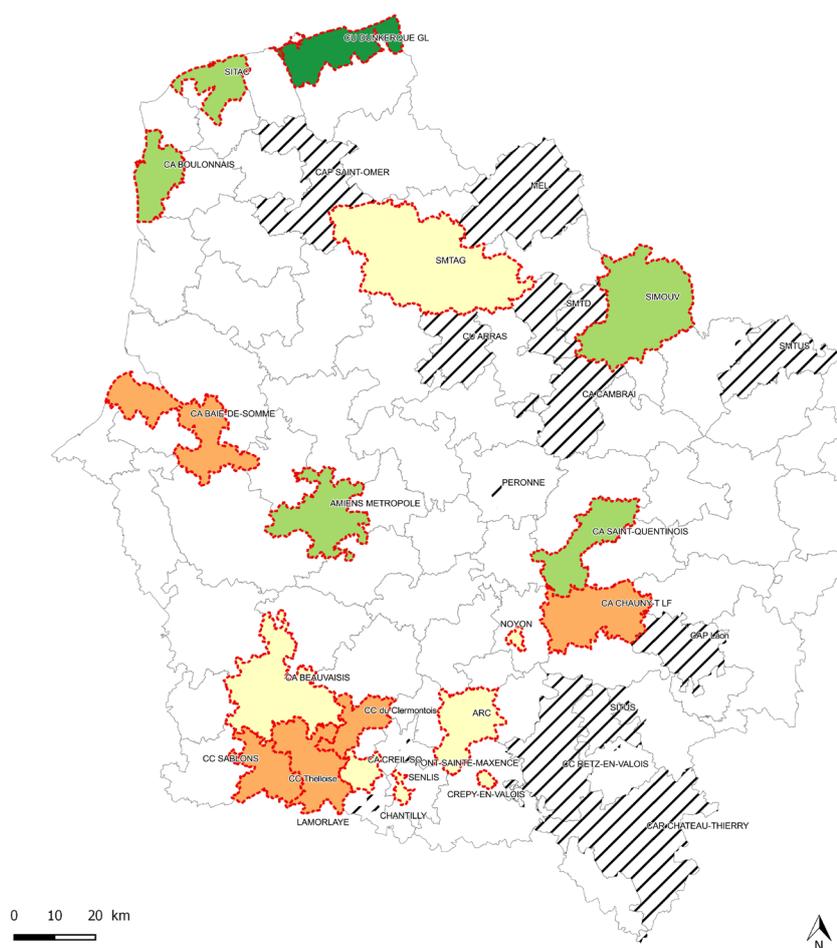
Tableau 12 : Nombre de kilomètres parcourus par les services de transport en commun en Hauts-de-France (selon les résultats du questionnaire) (NR = non renseigné)

autorités organisant des transports en commun urbains	kilomètres parcourus en 2018	kilomètres parcourus en 2019	évolution (%)
Amiens Métropole	5 207 666	5 410 059	3,89 ↗
CA Baie de Somme	397 196	396 953	-0,06 →
CA Beauvaisis	1 308 151	1 349 580	3,17 ↗
CA Cambrai	NR	NR	NR
CA Chauny-Tergnier-La Fère	336 530	339 684	0,94 ↗
CA Creil Sud Oise	1 648 390	1 508 525	-8,48 ↘
CA de la Région de Château-Thierry	NR	NR	NR
CA du Boulonnais	2 608 410	2 612 796	0,17 →
CA du Pays de Laon	NR	NR	NR
CA du Saint-Quentinois	1 663 631	1 721 443	3,48 ↗
CAP Saint-Omer	NR	NR	NR
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	1 098 037	1 107 725	0,88 →
CC Clermontois	174 157	164 472	-5,56 ↘
CC Retz-en-Valois	NR	250 455	NR
CC Sablons	186 686	196 139	5,06 ↗
CC Thelloise	48 862	31 600	-35,33 ↘
Chantilly	NR	NR	NR
Crépy-en-Valois	NR	250 455	NR
CU Arras	NR	NR	NR
CU Dunkerque	6 364 243	6 721 613	5,62 ↗
Lamorlaye	NR	NR	NR
Métropole Européenne de Lille	NR	NR	NR
Noyon	185 094	194 603	5,14 ↗
Péronne	NR	NR	NR
Pont-Sainte-Maxence	NR	NR	NR
Senlis	222 390	218 739	-1,64 ↘
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	7 242 034	7 577 094	4,63 ↗
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	2 508 922	2 598 138	3,56 ↗
SI des Transports Urbains Soissonnais	NR	NR	NR
SM des Transports Artois-Gohelle	11 014 151	12 496 080	13,45 ↗
SM des Transports du Douaisis	NR	NR	NR
SM de Transports Urbains de la Sambre	NR	NR	NR

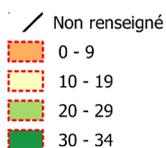
Par rapport à la précédente étude réalisée en 2017, l'évolution des kilomètres parcourus est majoritairement due aux changements apportés au réseau : différentes plages horaires, augmentation ou diminution du nombre de bus, allongement du réseau, modification de l'offre de service... Dans les données récoltées, 12 réseaux ont vu le nombre de kilomètres parcourus augmenter et 5 l'ont vu diminuer.

Les distances n'ont qu'un rôle indicatif et ne doivent pas servir à comparer les réseaux entre eux puisque profondément différents les uns des autres. La carte suivante représente les territoires selon le nombre de kilomètres parcourus par les transports en commun rapporté au nombre d'habitants du territoire. Les autorités les plus peuplées organisant des transports en commun sont celles qui proposent aussi davantage d'offres en termes de circulation de bus.

Carte 11 : Les réseaux de transport en commun selon le nombre de kilomètres parcourus par habitant



Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport en commun hors TAD par habitant en 2019



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

3.3. Horaires de services

Tableau 13 : Plages horaires de début et fin de service des transports en commun en semaine et le dimanche (SO = sans objet)

autorités organisant des transports en commun urbains	plages horaires			
	semaine		dimanche	
	début	fin	début	fin
Amiens Métropole	03:42	00:38	05:51	00:37
CA Baie de Somme	05:05	21:50	05:42	21:06
CA Beauvaisis	05:43	19:42	SO	SO
CA Cambrai	05:45	20:21	08:15	19:37
CA Chauny-Tergnier-La Fère	05:36	20:06	SO	SO
CA Creil Sud Oise	06:02	20:08	09:00	18:51
CA de la Région de Château-Thierry	05:28	22:54	13:06	22:17
CA du Boulonnais	05:16	23:01	08:50	21:58
CA du Pays de Laon	05:00	20:58	08:30	20:40
CA du Saint-Quentinois	06:22	20:37	13:41	20:28
CAP Saint-Omer	06:20	20:17	SO	SO
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	06:05	20:14	09:00	19:29
CC Clermontois	06:24	20:04	SO	SO
CC Retz-en-Valois	05:56	19:42	SO	SO
CC Sablons	07:02	19:24	SO	SO
CC Thelloise	05:45	20:44	SO	SO
Chantilly	05:57	20:48	SO	SO
Crépy-en-Valois	06:00	19:40	SO	SO
CU Arras	06:07	21:39	08:14	21:06
CU Dunkerque	05:01	22:00	05:50	22:22
Lamorlaye	05:35	20:30	SO	SO
Métropole Européenne de Lille	04:08	01:30	06:17	01:04
Noyon	04:45	20:28	SO	SO
Péronne	09:00	16:30	SO	SO
Pont-Sainte-Maxence	05:15	20:29	09:15	12:37
Senlis	06:13	21:06	08:25	22:30
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	05:08	21:45	06:54	21:43
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	05:50	20:47	09:35	20:30
SI des Transports Urbains Soissonnais	07:15	21:42	SO	SO
SM des Transports Artois-Gohelle	05:15	00:04	07:04	21:48
SM des Transports du Douaisis	05:27	21:08	13:18	20:49
SM de Transports Urbains de la Sambre	05:41	20:47	08:05	19:37

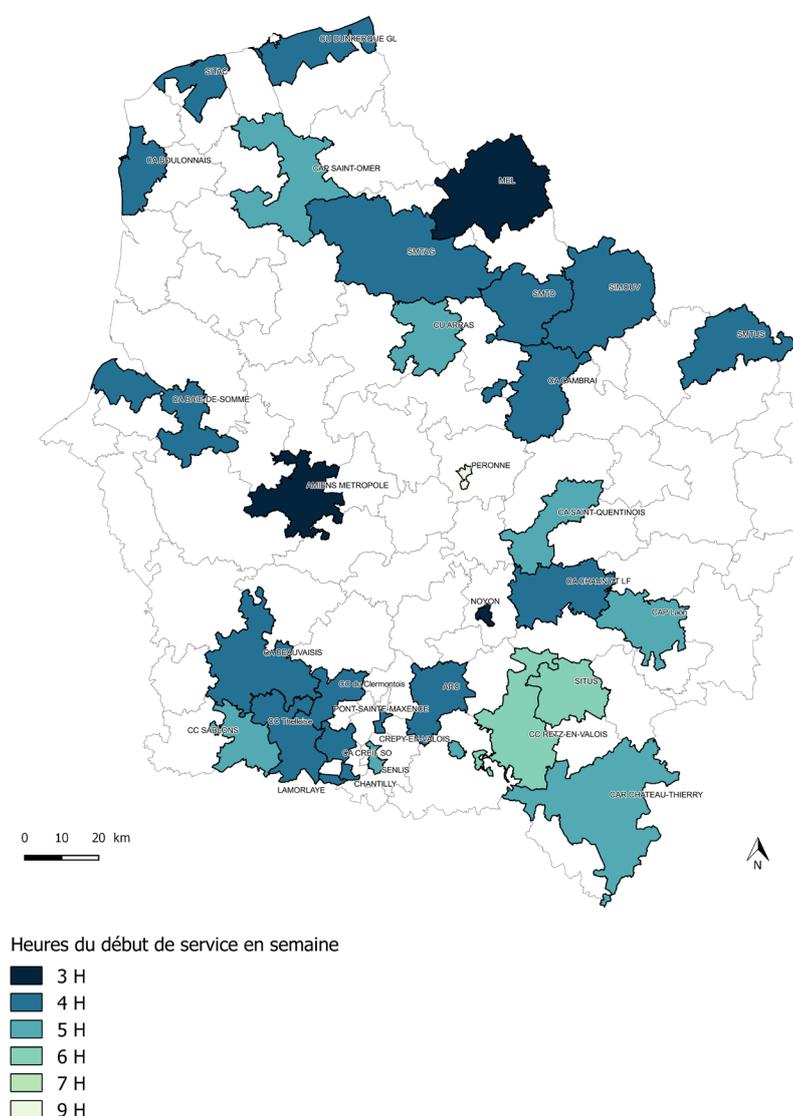
Les services de transport collectifs urbain couvrent de larges plages horaires. Certains réseaux de transport collectif urbain ont depuis l'édition 2017 de cette étude TCU étoffé leur offre de service en ajoutant un service le week-end.

Les données recueillies au sein du tableau ne prennent en compte que les lignes de transport en commun régulières renseignées dans les questionnaires ou les sites internet des différentes autorités.

Certains réseaux ont depuis la dernière édition de l'enquête TCU de 2017 étoffé leur offre en ajoutant un service le week-end. Ces réseaux sont la CAR de Château-Thierry, la CA du Clermontois, la CA du Pays de Laon, la CC des Sablons, la CC Chauny-Tergnier-La-Fère et la ville de Senlis.

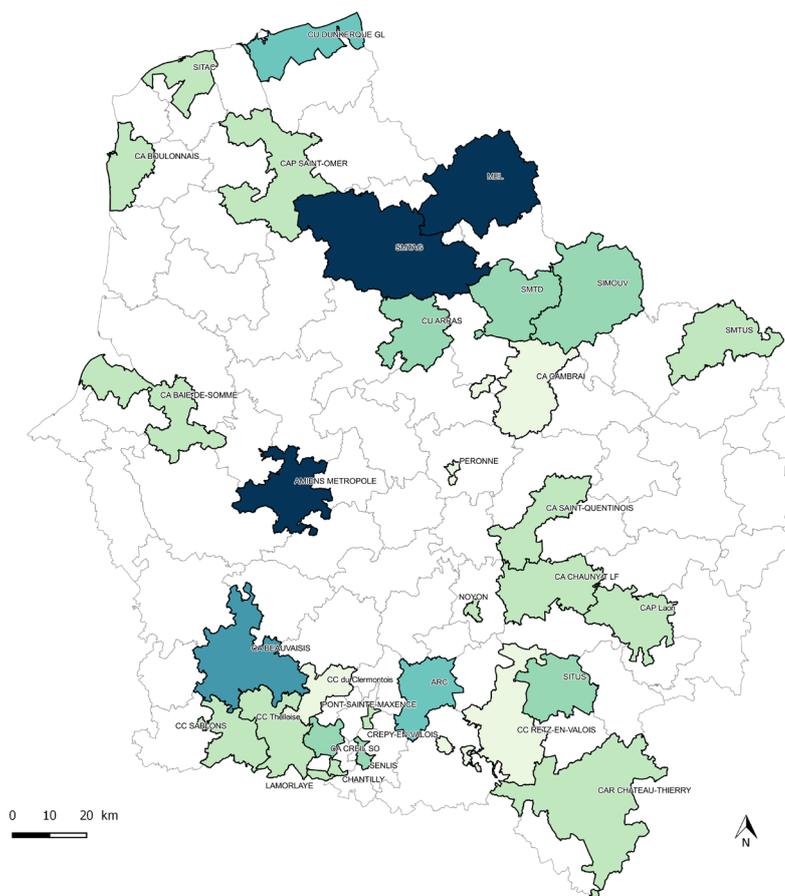
Dans l'ensemble, les services de transports collectifs urbains couvrent de larges plages horaires. Les plages les plus étendues en semaine le sont également le weekend. Parmi les réseaux se démarquant en semaine, seules 3 autorités terminent leur service passé minuit, la MEL, Amiens Métropole et le SMTAG. Les deux cartes suivantes présentent les horaires de début et de fin de service en semaine des services de transport en commun dans les Hauts-de-France.

Carte 12 : Heures de début de service en semaine des transports en commun en région Hauts-de-France



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

Carte 13 : Heures de fin de service en semaine des transports en commun en Hauts-de-France



Heures de fin de service en semaine

- 16 H - 19 H
- 19 H - 20 H
- 20 H - 21 H
- 21 H - 22 H
- 22 H - 23 H
- 23 H - 0 H
- 0 H - 1 H 30

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne

MEL : Métropole Européenne de Lille

SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais

SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais

SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle

SMTD : SM des Transports du Douaisis

SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

3.4. Fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains réguliers

Tableau 14 : Nombre de voyages pour évaluer la fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2018 et 2019 (NR = non renseigné)

autorités organisant des transports en commun urbains	fréquentation en 2018	fréquentation en 2019	évolution (%)	
Amiens Métropole	10 600 428	10 479 067	-1,14	↘
CA Baie de Somme	3 146 204	3 130 571	-0,50	→
CA Beauvaisis	421 399	413 384	-1,90	↘
CA Cambrai	321 979	348 221	8,15	↗
CA Chauny-Tergnier-La Fère	454 895	436 953	-3,94	↘
CA Creil Sud Oise	NR	NR	NR	
CA de la Région de Château-Thierry	5 148 357	5 261 996	2,21	↗
CA du Boulonnais	3 578 308	3 695 600	3,28	↗
CA du Pays de Laon	3 649 985	3 596 869	-1,46	↘
CA du Saint-Quentinois	NR	NR	NR	
CAP Saint-Omer	NR	NR	NR	
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	4 838 851	4 883 655	0,93	→
CC Clermontois	68 962	50 867	-26,24	↓
CC Retz-en-Valois	43 793	42 658	-2,59	↘
CC Sablons	NR	NR	NR	
CC Thelloise	7 485	6 283	-16,06	↓
Chantilly	NR	NR	NR	
Crépy-en-Valois	320 000	310 000	-3,13	↘
CU Arras	NR	NR	NR	
CU Dunkerque	126 65 876	17 275 278	36,39	↑
Lamorlaye	NR	NR	NR	
Métropole Européenne de Lille	NR	NR	NR	
Noyon	390 001	397 200	1,85	↗
Péronne	NR	NR	NR	
Pont-Sainte-Maxence	NR	NR	NR	
Senlis	386 078	383 583	-0,65	→
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	10 266 561	10 941 272	6,57	↗
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	4 682 417	3 900 130	-16,71	↓
SI des Transports Urbains Soissonnais	NR	NR	NR	
SM des Transports Artois-Gohelle	11 459 676	12 984 872	13,31	↑
SM des Transports du Douaisis	NR	NR	NR	
SM de Transports Urbains de la Sambre	NR	NR	NR	

Les résultats de l'étude soulignent une forte augmentation de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain dunkerquois avec le passage à la gratuité du service (+36%)

La fréquentation est l'indicateur privilégié pour évaluer la pertinence, l'attrait, la communication autour de l'offre proposée. Les données renseignées dans le tableau ci-contre sont celles fournies par les organisateurs de transport en commun via le questionnaire. Toutefois, le simple résultat de la fréquentation est peu significatif car les AOM sont très différentes l'une de l'autre.

En effet les méthodes de calcul peuvent différer d'un réseau à l'autre notamment au regard de :

- la prise en compte ou non du transport à la demande, scolaire ou réservé à une catégorie de personne
- l'arrondissement de chiffres
- l'évaluation ou non de la fraude

Les changements peuvent être élevés ou faibles pour les différents réseaux.

Tableau 15 : Nombre de voyages par nombre d'habitant des services de transport en commun en Hauts-de-France en 2019 (NR = non renseigné)

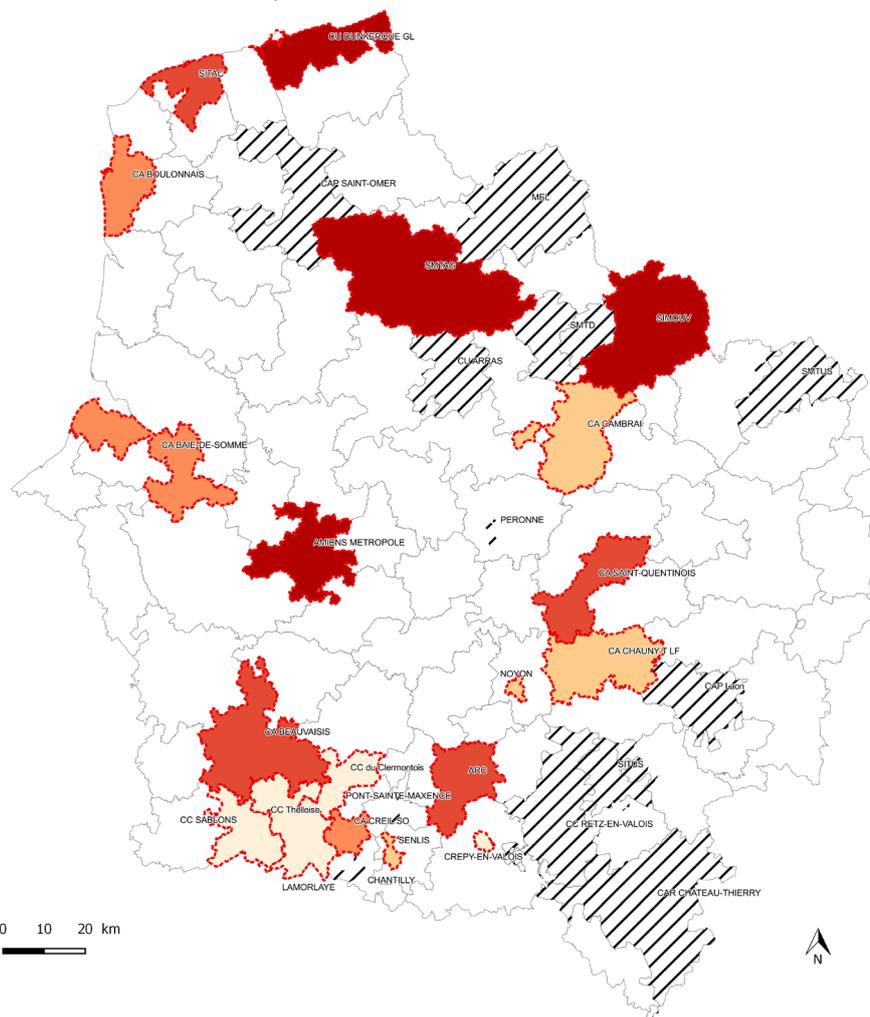
autorité organisant des transports en commun urbains	fréquentation / nb d'habitants
Amiens Métropole	57,95
CA Baie de Somme	36,19
CA Beauvaisis	5,05
CA Cambrai	6,28
CA Chauny-Tergnier-La Fère	8,88
CA Creil Sud Oise	NR
CA de la Région de Château-Thierry	63,95
CA du Boulonnais	36,02
CA du Pays de Laon	31,77
CA du Saint-Quentinois	NR
CAP Saint-Omer	NR
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	60,46
CC Clermontois	1,33
CC Retz-en-Valois	1,14
CC Sablons	NR
CC Thelloise	0,10
Chantilly	NR
Crépy-en-Valois	20,54
CU Arras	NR
CU Dunkerque	87,74
Lamorlaye	NR
Métropole Européenne de Lille	NR
Noyon	29,38
Péronne	NR
Pont-Sainte-Maxence	NR
Senlis	26,87
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	31,14
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	35,17
SI des Transports Urbains Soissonnais	NR
SM des Transports Artois-Gohelle	20,14
SM des Transports du Douaisis	NR
SM de Transports Urbains de la Sambre	NR

Comme pour d'autres indicateurs vus précédemment, il est intéressant de rapporter la fréquentation au nombre d'habitant pour mieux représenter les réseaux selon leur territoire. Les résultats restent très variés.

Les résultats montrent néanmoins que bien que rapportée au nombre d'habitants, la fréquentation des transports en commun dans les territoires ruraux reste faible. Les transports en commun sont encore peu attractifs en zone rural comparé aux espaces urbains.

D'après les nombres qui nous ont été fournis en réponse au questionnaire, la fréquentation la plus élevée par rapport au nombre d'habitants revient à la CU Dunkerque Grand Littoral probablement grâce à la mise en place d'un service de transports en commun urbains gratuit et du développement de l'offre.

Carte 14 : Fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2019



Nombre de voyages effectués en transport en commun régulier en 2019

- 6283 - 329 999
- 330 000 - 419 999
- 420 000 - 3 679 999
- 3 680 000 - 7 349 999
- 7 350 000 - 17 275 278
- Non renseigné

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

4. OFFRE DES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Les résultats de l'étude soulignent que le transport à la demande (TAD) est un service proposé par une autorité organisant des transports collectifs urbains destiné à compléter son offre régulière. Il est décrit par l'article 26 du décret n°85-891 du 16 août 1985 comme suit :

« Le transport à la demande est un service collectif offert à la place, déterminé 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 ».

Le TAD se décline avec des règles de fonctionnement diverses en fonction des caractéristiques des territoires à desservir. Si le TAD était considéré il y a quelques années encore essentiellement comme une desserte des

territoires ruraux , l'extension des périmètres des ressorts territoriaux et la volonté d'une couverture plus large des dessertes ont amené les AOM à desservir également des zones périurbaines.

Son objectif est d'optimiser les moyens mis à disposition par rapport à l'affluence. Il fonctionne, en grande majorité, sur un mode de réservation et les véhicules qui lui sont affectés ne circulent que lorsqu'ils sont empruntés par des voyageurs. Cela permet de réduire les coûts, l'impact environnemental et la congestion. Dans certain cas, le trajet peut également être optimisé en fonction des réservations, offrant ainsi un gain de temps aux usagers.

Certains services de TAD sont réservés à un public particulier (seniors, personnes à mobilité réduite...). Ceux-ci ne sont pas pris en compte dans ce document.

4.1. Mise en place du TAD

Son objectif est d'optimiser les moyens mis à disposition par rapport à l'affluence. Il fonctionne, en grande majorité, sur un mode de réservation et les véhicules qui lui sont affectés ne circulent que lorsqu'ils sont empruntés par des voyageurs. Cela permet de réduire les coûts, l'impact environnemental et la congestion. Dans certain cas, le trajet peut également être optimisé en fonction des réservations, offrant ainsi un gain de temps aux usagers.

Certains services de TAD sont réservés à un public particulier (seniors, personnes à mobilité réduite...). Ceux-ci ne sont pas pris en compte dans ce document.

Sur les 32 collectivités organisant des transports collectifs urbains, 23 proposent un service de TAD.

Tableau 16 : Réseaux proposant ou non un service de transport à la demande

autorité organisant des transports en commun urbains	existence d'un service de TAD
Amiens Métropole	Oui
CA Baie de Somme	Oui
CA Beauvaisis	Non
CA Cambrai	Oui
CA Chauny-Tergnier-La Fère	Oui
CA Creil Sud Oise	Oui
CA de la Région de Château-Thierry	Oui
CA du Boulonnais	Oui
CA du Pays de Laon	Oui
CA du Saint-Quentinois	Oui
CAP Saint-Omer	Oui
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	Oui
CC Clermontois	Oui
CC Retz-en-Valois	Oui
CC Sablons	Oui
CC Thelloise	Oui
Chantilly	Non
Crépy-en-Valois	Non
CU Arras	Oui
CU Dunkerque	Oui
Lamorlaye	Non
Métropole Européenne de Lille	Oui
Noyon	Non
Péronne	Non
Pont-Sainte-Maxence	Non
Senlis	Non
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	Oui
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	Non
SI des Transports Urbains Soissonnais	Oui
SM des Transports Artois-Gohelle	Oui
SM des Transports du Douaisis	Oui
SM de Transports Urbains de la Sambre	Oui

La desserte des transports à la demande peut varier de celle des transports en commun réguliers. Les deux services peuvent ainsi se compléter tant sur les plages horaires que sur le territoire desservi.

4.2. Communes desservies

La desserte des transports à la demande peut varier de celle des transports en commun réguliers. Les deux services peuvent ainsi se compléter, tant sur les plages horaires que sur la surface desservie.

Le plus souvent, les TAD prolongent les horaires du service régulier, principalement la nuit, desservent les communes rurales peu ou pas desservies par le réseau régulier et relient des communes proches. Le tableau suivant présente leur niveau de desserte en région.

Tableau 17 : Taux de couverture des communes dans le ressort territorial (RT) des organisateurs de TAD

autorités organisant des transports en commun	nombre de communes dans le RT de l'autorité	nombre de communes desservies par le service de TAD	part de communes du RT desservie (%)
Amiens Métropole	39	29	74
CA Baie de Somme	11	11	100
CA Beauvaisis	55	Sans objet	Sans objet
CA Cambrai	48	45	94
CA Chauny-Tergnier-La Fère	43	8	19
CA Creil Sud Oise	87	83	95
CA de la Région de Château-Thierry	22	22	100
CA du Boulonnais	53	53	100
CA du Pays de Laon	22	Non renseigné	Non renseigné
CA du Saint-Quentinois	38	35	92
CAP Saint-Omer	53	8	15
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	39	39	100
CC Clermontois	20	20	100
CC Retz-en-Valois	19	19	100
CC Sablons	54	41	76
CC Thelloise	40	12	30
Chantilly	1	Sans objet	Sans objet
Crépy-en-Valois	1	Sans objet	Sans objet
CU Arras	46	Non renseigné	Non renseigné
CU Dunkerque	17	19	118
Lamorlaye	1	Sans objet	Sans objet
Métropole Européenne de Lille	95	84	88
Noyon	1	Sans objet	Sans objet
Péronne	1	Sans objet	Sans objet
Pont-Sainte-Maxence	1	Sans objet	Sans objet
Senlis	1	Sans objet	Sans objet
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	82	82	100
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	15	Non renseigné	Non renseigné
SI des Transports Urbains Soissonnais	45	37	82
SM des Transports Artois-Gohelle	150	Non renseigné	Non renseigné
SM des Transports du Douaisis	46	35	76
SM de Transports Urbains de la Sambre	45	27	60

Le taux de couverture pour la CU de Dunkerque est supérieure à 100 % car le service de TAD dessert également des communes de la CC des Hauts de Flandre

4.3. Déclinaison du transport à la demande

Il existe trois façons de mettre en place le transport à la demande :

- La ligne virtuelle qui fonctionne comme une ligne classique avec des véhicules desservant des points d'arrêt. La seule différence avec le transport en commun régulier est la nécessité de réserver pour bénéficier du service.
- Le zonal arrêt à arrêt qui permet à l'utilisateur d'aller depuis et vers l'arrêt qu'il souhaite. La différence avec le premier point est que le trajet ne se fait pas selon une ligne virtuelle mais bien d'un arrêt à l'autre.

- Le zonal porte à porte qui permet à l'utilisateur d'aller depuis et vers l'endroit qu'il souhaite.

La desserte zonale devient plus populaire en Hauts-de-France. Depuis la dernière parution de l'étude TCU de l'ORT Hauts-de-France, la desserte zonale porte à porte est utilisée sur 7 réseaux (anciennement 3) et la desserte zonale arrêt à arrêt sur 14 réseaux (anciennement 11). Les lignes virtuelles sont moins nombreuses par rapport à la dernière édition, utilisées sur 12 réseaux (anciennement 15) mais restent une option privilégiée sur les zones densément peuplées.

Tableau 18 : Modalités des services de transport à la demande dans les Hauts-de-France

autorités organisant des transports en commun	ligne virtuelle	zonal porte à porte	zonal arrêt à arrêt
Amiens Métropole	X		
CA Baie de Somme			X
CA Beauvaisis		X	X
CA Cambrai			
CA Chauny-Tergnier-La Fère	X		X
CA Creil Sud Oise		X	X
CA de la Région de Château-Thierry	X		
CA du Boulonnais	X		X
CA du Pays de Laon	X		X
CA du Saint-Quentinois			X
CAP Saint-Omer		X	X
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	X	X	
CC Clermontois			X
CC Retz-en-Valois			X
CC Sablons		X	X
CC Thelloise		X	
Chantilly			
Crépy-en-Valois			
CU Arras	X		X
CU Dunkerque			X
Lamorlaye			
Métropole Européenne de Lille	X		X
Noyon			
Péronne			
Pont-Sainte-Maxence			
Senlis			
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois		X	X
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis			
SI des Transports Urbains Soissonnais	X		
SM des Transports Artois-Gohelle	X		
SM des Transports du Douvaisis	X		
SM de Transports Urbains de la Sambre	X		X

4.4. Horaires et réservation

Les horaires de services de transports à la demande sont moins étendus que ceux des transports en commun réguliers. Ces services peuvent cependant être en décalage avec les transports réguliers, prolongeant par la même occasion l'offre de transport en commun.

Tableau 19 : Jours de services des services de transport à la demande en Hauts-de-France

autorités organisant des transports en commun	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
Amiens Métropole	X	X	X	X	X	X	
CA Creil Sud Oise	X	X	X	X	X	X	X
CA de Cambrai							
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	X	X	X	X	X	X	
CA de la Baie-de-Somme	X	X	X	X	X		
CA de la Région de Château-Thierry	X	X	X	X	X	X	
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	X	X	X	X	X	X	
CA du Beauvaisis	X	X	X	X	X		
CA du Boulonnais			X			X	X
CA du Pays de Laon		X	X	X	X		
CA du Pays de Saint-Omer	X	X	X	X	X	X	
CA du Saint-Quentinois	X	X	X	X	X	X	
CC des Sablons	X	X	X	X	X		
CC du Clermontois	X	X	X	X	X	X	
CC Retz-en-Valois	X	X	X	X	X	X	
CC Thelloise	X	X	X	X	X		
Chantilly							
Crépy-en-Valois							
CU d'Arras	X	X	X	X	X	X	X
CU Dunkerque Grand Littoral	X	X	X	X	X	X	X
Lamorlaye							
Métropole Européenne de Lille	X	X	X	X	X	X	X
Noyon							
Péronne							
Pont-Sainte-Maxence							
Senlis							
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	X	X	X	X	X	X	X
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis							
SI des Transports Urbains Soissonnais	X	X	X	X	X	X	
SM des Transports Artois-Gohelle	X	X	X	X	X	X	
SM des Transports du Douaisis	X	X	X	X	X		
SM de Transports Urbains de la Sambre	X	X	X	X	X		

Les services de TAD en Hauts-de-France sont disponibles en semaine mis à part pour la CA du Boulonnais (seulement le mercredi) et la CA du Pays de Laon (pas de service le lundi). Sur 23 réseaux, 17 proposent un service de TAD également le samedi. Enfin 6 réseaux proposent une offre de TAD le dimanche.

Les horaires de service sont présentés dans le tableau suivant. Les services de TAD complètent bien l'offre de transports en commun réguliers en desservant les zones avec une desserte en transport en commun modeste.

Tableau 20 : Horaires de service des transports à la demande en Hauts-de-France (SO = sans objet)

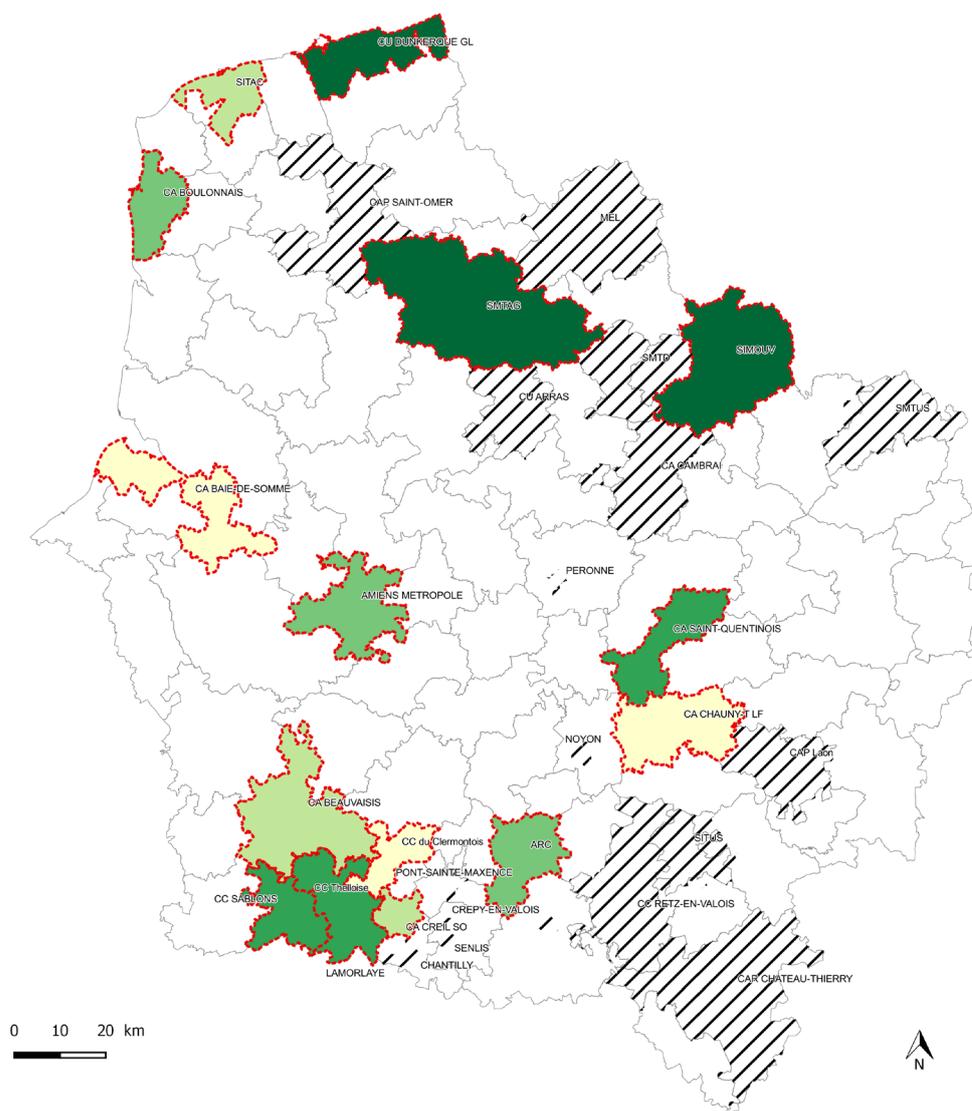
autorités organisant des transports en commun	horaire de début	horaire de fin
Amiens Métropole	07:25	20:42
CA Baie-de-Somme	07:15	18:08
CA Beauvaisis	07:30	18:30
CA Cambrai	SO	SO
CA Chauny- Tergnier-La Fère	07:30	19:10
CA Creil Sud Oise	05:42	20:22
CA de la Région de Château-Thierry	06:05	19:55
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	06:00	20:00
CA du Boulonnais	06:29	19:00
CA du Pays de Laon	08:08	17:55
CA du Saint-Quentinois	06:00	20:00
CAP Saint-Omer		
CC Clermontois	07:10	18:47
CC Retz-en-Valois	06:15	19:25
CC Sablons	04:30	21:30
CC Thelloise	08:00	20:00
Chantilly	SO	SO
Crépy-en-Valois		
CU d'Arras	07:30	18:30
CU Dunkerque Grand Littoral	22:00	06:00
Lamorlaye		
Métropole Européenne de Lille	05:22	01:00
Noyon	SO	SO
Péronne		
Pont-Sainte-Maxence		
Senlis		
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	06:30	20:30
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis		
SI des Transports Urbains Soissonnais	07:40	19:11
SM des Transports Artois-Gohelle	09:00	18:30
SM des Transports du Douaisis	05:13	21:16
SM de Transports Urbains de la Sambre	07:10	18:00

4.5. Distance et fréquentation

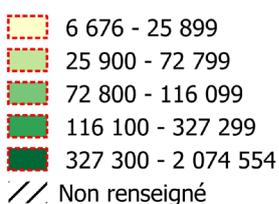
La particularité du transport à la demande réside dans le fait que les trajets ne sont effectués qu'en cas de réservation. Sans voyage à vide, la corrélation entre le nombre de voyages effectués dans l'année à la distance parcourue dans le même temps est beaucoup plus évidente que pour le transport régulier.

Les données présentées dans la carte ci-dessous sont des chiffres fournis par les autorités organisant un service de TAD pour la présente étude.

Carte 13 : Des kilomètres parcourus par les véhicules dédiés au transport à la demande en Hauts-de-France



Nombre de kilomètres parcourus par les transports à la demande en 2019



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

5. TARIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

La tarification des transports en commun urbains est un paramètre important pour le développement des services de transport collectif. En effet le prix agit directement sur l'attractivité d'un réseau de transport : un prix faible aura tendance à attirer les usagers et à rendre concurrentiel le transport en commun avec d'autres modes de déplacement. D'un autre côté les recettes produites par la tarification sont souvent nécessaires pour financer les services en complément du versement mobilité et des impôts locaux.

En région Hauts-de-France, différentes politiques de tarification sont mises en place afin d'inciter les usagers à emprunter les transports en commun plutôt que d'avoir recours à l'automobile : la gratuité, les abonnements ainsi que la tarification sociale.

5.1. Transports collectifs urbains réguliers

5.1.1. Gratuité

Neuf réseaux ont adopté une politique de gratuité pour leur réseau de transports en commun. Dans l'édition de 2017, il s'agissait principalement de réseaux concentrés dans une unique commune dans l'édition précédente de l'enquête des transports en commun urbains de l'ORT mais deux autres réseaux de plus grande taille se sont prêtés à l'expérience. Nous retrouvons donc :

- La CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
- La ville de Crépy-en-Valois
- La ville de Noyon
- La ville de Pont-Sainte-Maxence
- La ville de Senlis
- La ville de Péronne
- La CU de Dunkerque Grand Littoral
- Le Syndicat Intercommunal pour les Transport urbains du Calaisis

La majorité de ces réseaux se situent dans l'Oise, ceux étant passés récemment à la gratuité sont Péronne depuis avril 2018, l'agglomération de Calais en janvier 2020 et la communauté urbaine de Dunkerque en septembre 2018). Cette politique de gratuité, ainsi que le développement de l'offre avec les nouveaux bus à haut niveau de service, ont eu un fort impact dans l'agglomération de Dunkerque comme décrit dans une partie précédente où la fréquentation des bus à Dunkerque a bondi de 36 %. Enfin certains réseaux proposent la gratuité mais pas pour l'ensemble de l'offre comme la communauté d'agglomération d'Amiens qui propose la gratuité des transports le samedi.

9 réseaux de transports collectifs urbains ont adopté la gratuité en région Hauts-de-France (3 à l'échelle intercommunale, 6 à l'échelle communale)

Pour le TAD il n'y a pas de gratuité, soit le tarif du TAD est le même que celui du transport régulier soit il est plus élevé

5.1.2. Titre unitaire

Pour les réseaux non gratuits, l'usage des transports en commun nécessite donc de se munir d'un titre de transport. Le plus répandu est le ticket unitaire utilisé sur chaque réseau payant. Ce titre est principalement à destination

des usagers occasionnels car il correspond à un plein tarif, les usagers réguliers ayant la possibilité de souscrire à un abonnement et à payer un tarif réduit lorsqu'il existe.

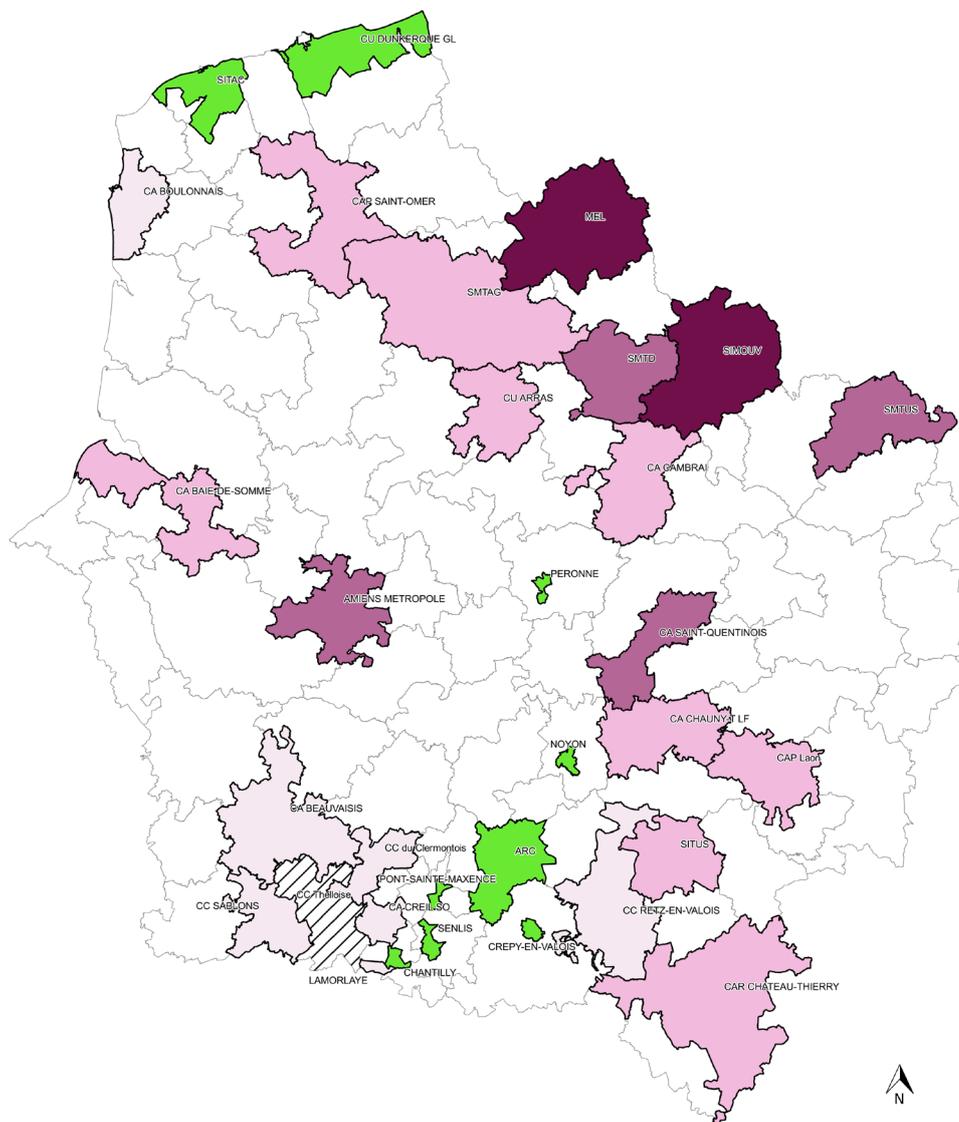
Tableau 21 : Prix du ticket unitaire à plein tarif

autorités organisant des transports en commun urbains	prix ticket unitaire (€)
Amiens Métropole	1,40
CA Creil Sud Oise	1,00
CA de Cambrai	1,20
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	1,10
CA de la Baie-de-Somme	1,10
CA de la Région de Château-Thierry	1,10
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	0,00
CA du Beauvaisis	1,00
CA du Boulonnais	1,00
CA du Pays de Laon	1,10
CA du Pays de Saint-Omer	1,10
CA du Saint-Quentinois	1,30
CC des Sablons	0,70
CC du Clermontois	1,00
CC Retz-en-Valois	1,00
CC Thelloise	2,90
Chantilly	0,00
Crépy-en-Valois	0,00
CU d'Arras	1,20
CU Dunkerque Grand Littoral	0,00
Lamorlaye	1,00
Métropole Européenne de Lille	1,70
Noyon	0,00
Péronne	0,00
Pont-Sainte-Maxence	0,00
Senlis	0,00
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	1,60
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	0,00
SI des Transports Urbains Soissonnais	1,20
SM des Transports Artois-Gohelle	1,20
SM des Transports du Douaisis	1,50
SM de Transports Urbains de la Sambre	1,30

Le prix du ticket est souvent corrélé avec la démographie de l'organisateur du service de transport, exception faite à la CU de Dunkerque Grand Littoral et du SITAC offrant la gratuité. Les communes seules, à l'exception de Lamorlaye,

offrent toutes la gratuité sur leurs services. Enfin le prix le plus élevé est celui de la Métropole Européenne de Lille dont le titre de transport permet d'accéder non seulement aux bus mais aussi au métro et au tramway.

Carte 14 : Prix du ticket unitaire en euros



Prix du ticket unitaire TC plein tarif en €

- Gratuit
- Jusqu'à 0€70
- 1€ - 1€20
- 1€20 - 1€50
- 1€50 - 1€70
- TAD

ARC : CA de la Région de Compiègne

MEL : Métropole Européenne de Lille

SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis

SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais

SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle

SMTD : SM des Transports du Douaisis

SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

5.1.3. Réduction au nombre de tickets

Pour les usages plus réguliers, certains opérateurs proposent l'achat de carnets comprenant en général une dizaine de titres à un tarif préférentiel, inférieur à celui que vaudrait l'achat de dix titres uniques.

Tableau 22 : Prix des carnets et réduction du prix d'un titre d'un carnet par rapport à un titre unique
SO = sans objet NR = non renseigné

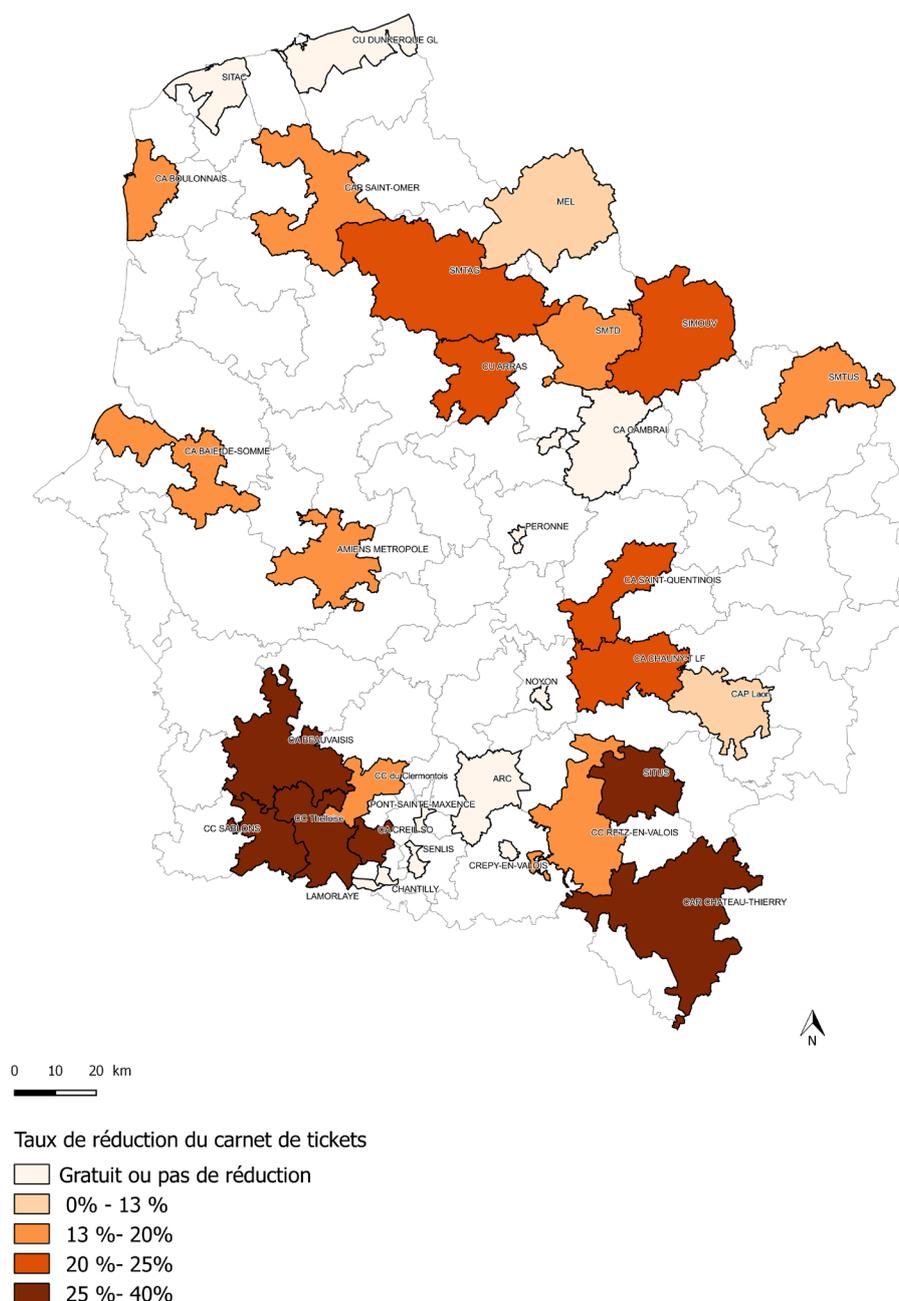
Autorité organisant des transports en commun urbains	prix du carnet (€)	nombre de titres par carnet	prix unitaire du titre du carnet (€)	réduction par rapport au titre unitaire unique (%)
Amiens Métropole	12,00	10	1,2	-14
CA Creil Sud Oise	6,00	10	0,6	-40
CA de Cambrai	NR	NR	NR	NR
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	8,70	10	0,87	-21
CA de la Baie-de-Somme	8,80	10	0,88	-20
CA de la Région de Château-Thierry	7,90	10	0,79	-28
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	SO	SO	SO	SO
CA du Beauvaisis	6,00	10	0,6	-40
CA du Boulonnais	8,00	10	0,8	-20
CA du Pays de Laon	9,90	10	0,99	-10
CA du Pays de Saint-Omer	9,00	10	0,9	-18
CA du Saint-Quentinois	9,90	10	0,99	-24
CC des Sablons	5,00	10	0,5	-29
CC du Clermontois	8,00	10	0,8	-20
CC Retz-en-Valois	8,00	10	0,8	-20
CC Thelloise	NR	NR	NR	NR
Chantilly	NR	NR	NR	NR
Crépy-en-Valois	NR	NR	NR	NR
CU d'Arras	27,00	30	0,9	-25
CU Dunkerque Grand Littoral	NR	NR	NR	NR
Lamorlaye	10,00	10	1	0
Métropole Européenne de Lille	14,90	10	1,49	-12
Noyon	NR	NR	NR	NR
Péronne	NR	NR	NR	NR
Pont-Sainte-Maxence	NR	NR	NR	NR
Senlis	NR	NR	NR	NR
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	12,00	10	1,2	-25
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	NR	NR	NR	NR
SI des Transports Urbains Soissonnais	7,70	10	0,77	-36
SM des Transports Artois-Gohelle	5,50	6	0,92	-24
SM des Transports du Douaisis	13,00	10	1,3	-13
SM de Transports Urbains de la Sambre	11,00	10	1,1	-15

Parmi les réseaux des Hauts-de-France proposant des carnets, tous proposent des carnets de 10 titres à l'exception du SMTAG avec 6 titres et la CU d'Arras avec 30 titres. Depuis la dernière édition, la CA du Boulonnais a appliqué une réduction du prix du ticket via l'achat d'un

carnet. Seule la commune de Lamorlaye ne propose pas de réduction à l'achat d'un carnet. En général les réductions sont de l'ordre de 20 % et une réduction allant jusqu'à 35 % pour le SITUS et 40% pour la CA du Beauvaisis et la CA Creil Sud Oise.

La carte suivante montre d'ailleurs bien la tendance des réseaux de l'Aisne et de l'Oise à proposer de plus grandes réductions.

Carte 15 : Taux de réduction du ticket par l'achat d'un carnet de titres en Hauts-de-France



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

5.1.4. Abonnements

Pour les déplacements les plus fréquents, les réseaux peuvent proposer des abonnements à leurs usagers permettant d'emprunter indéfiniment les transports durant la durée de leur souscription. Plusieurs abonnements existent : à la journée, à la semaine, au mois ou à l'année.

Les prochains tableaux recensent les prix des abonnements aux TCU plein tarif en région Hauts-de-France ainsi que le nombre de trajets à réaliser afin que l'abonnement soit rentable par rapport à l'achat d'un titre unique à tarif plein pour chaque déplacement.

Tableau 23 : Prix des différents abonnements des services de TCU en Hauts-de-France

SO = sans objet

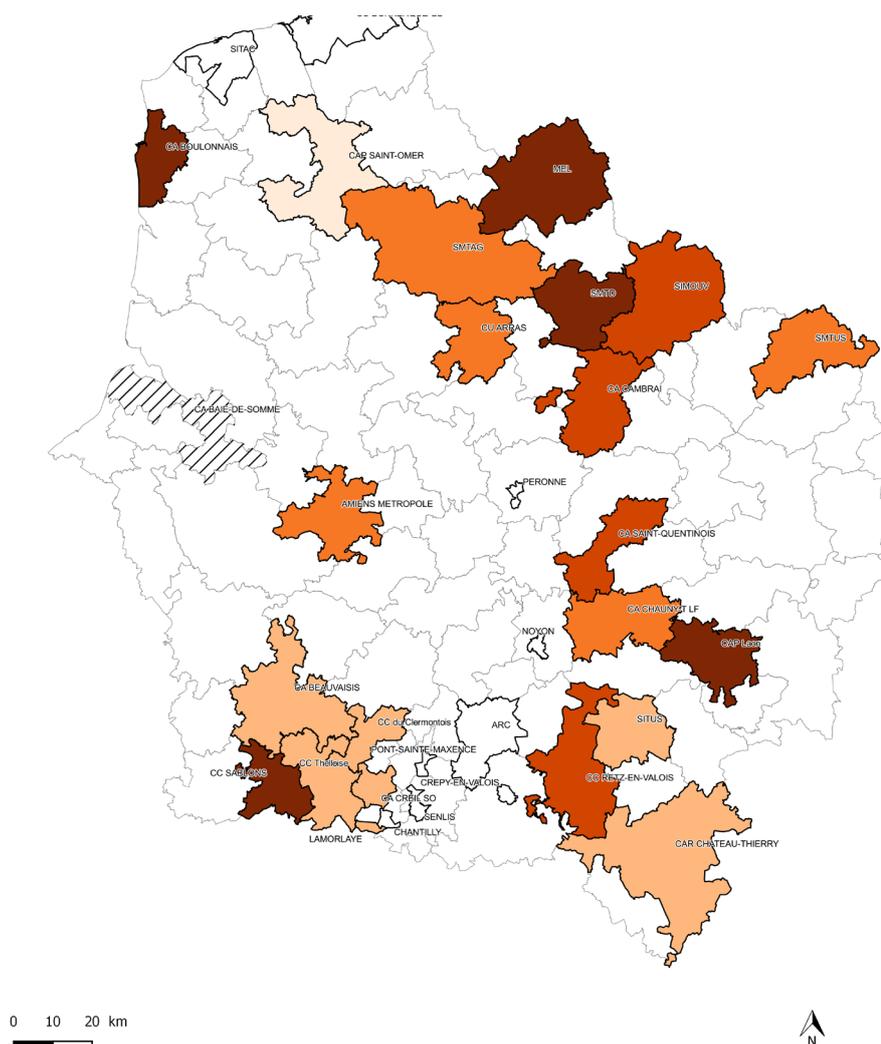
autorité organisant des transports en commun urbains	prix abonnement 1 jour (€)	prix abonnement 1 semaine (€)	prix abonnement 1 mois (€)	prix abonnement 1 an (€)
Amiens Métropole	4,3	SO	29	304,8
CA Creil Sud Oise	SO	SO	16	SO
CA de Cambrai	0	0	30	250
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	SO	SO	26	260
CA de la Baie-de-Somme	4	SO	SO	SO
CA de la Région de Château-Thierry	SO	SO	20	200
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	SO	SO	SO	SO
CA du Beauvaisis	1	SO	16	SO
CA du Boulonnais	3	9	30	300
CA du Pays de Laon	SO	SO	28	280
CA du Pays de Saint-Omer	3	SO	15	60
CA du Saint-Quentinois	3	SO	32	320
CC des Sablons	SO	SO	10	SO
CC du Clermontois	SO	SO	20	SO
CC Retz-en-Valois	SO	SO	25	SO
CC Thelloise	SO	SO	56	SO
Chantilly	0	0	0	0
Crépy-en-Valois	0	0	0	0
CU d'Arras	3	SO	25	250
CU Dunkerque Grand Littoral	0	0	0	0
Lamorlaye	SO	SO	20	200
Métropole Européenne de Lille	5	17,4	60	630
Noyon	0	0	0	0
Péronne	0	0	0	0
Pont-Sainte-Maxence	0	0	0	0
Senlis	0	0	0	0
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	3,8	SO	38,5	360
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	0	0	0	0
SI des Transports Urbains Soissonnais	SO	7,8	21,3	SO
SM des Transports Artois-Gohelle	3,3	SO	28	308
SM des Transports du Douaisis	5	SO	42	332
SM de Transports Urbains de la Sambre	SO	SO	29,5	265,5

Tableau 24 : Nombre de trajets à effectuer pour que l'abonnement soit rentable par rapport au tarif du ticket à plein tarif

SO = sans objet

autorités organisant des transports en commun urbains	rentabilité abonnement 1 jour (€)	rentabilité abonnement 1 semaine (€)	rentabilité abonnement 1 mois (€)	rentabilité abonnement 1 an (€)
Amiens Métropole	4	SO	26	277
CA Creil Sud Oise	SO	SO	15	SO
CA de Cambrai	0	0	27	227
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	SO	SO	20	200
CA de la Baie-de-Somme	3	SO	SO	SO
CA de la Région de Château-Thierry	SO	SO	20	200
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	SO	SO	SO	SO
CA du Beauvaisis	1	SO	11	SO
CA du Boulonnais	3	9	30	300
CA du Pays de Laon	SO	SO	16	165
CA du Pays de Saint-Omer	2	SO	12	46
CA du Saint-Quentinois	2	SO	20	200
CC des Sablons	SO	SO	14	SO
CC du Clermontois	SO	SO	20	SO
CC Retz-en-Valois	SO	SO	25	SO
CC Thelloise	SO	SO	19	SO
Chantilly	0	0	0	0
Crépy-en-Valois	0	0	0	0
CU d'Arras	3	SO	21	208
CU Dunkerque Grand Littoral	0	0	0	0
Lamorlaye	SO	SO	29	286
Métropole Européenne de Lille	3	10	35	371
Noyon	0	0	0	0
Péronne	0	0	0	0
Pont-Sainte-Maxence	0	0	0	0
Senlis	0	0	0	0
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	2	SO	24	225
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	0	0	0	0
SI des Transports Urbains Soissonnais	SO	7	19	SO
SM des Transports Artois-Gohelle	3	SO	25	280
SM des Transports du Douaisis	4	SO	30	237
SM de Transports Urbains de la Sambre	SO	SO	23	204

Carte 16 : Rentabilité des abonnements par rapport au prix du ticket unique à plein tarif



Rentabilité de l'abonnement mensuel en nombre de trajets

- Gratuit
- moins de 15
- 15 - 20
- 20 - 24
- 24 - 25
- 25 - 43
- Pas d'abonnement

ARC : CA de la Région de C
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

Les abonnements journaliers et hebdomadaires sont les moins proposés sur le territoire avec 11 réseaux sur 32 proposant des abonnements à la journée et 4 réseaux sur 32 pour les abonnements à la semaine. L'abonnement annuel est proposé dans une quinzaine de réseaux de TCU.

Seule la CA de la Baie de Somme ne propose pas d'abonnement mensuel.

Les abonnements mensuels ont tendance à être rentabilisés après 25 trajets par mois alors que les abonnements annuels sont rentabilisés entre 200 et 250 trajets.

5.1.5. Situations spécifiques de tarification

Enfin dernier point sur la tarification des transports en commun réguliers, une large majorité d'autorités organisant des transports en commun urbains tiennent compte des situations spécifiques des usagers permettant d'obtenir des offres à tarif réduit. Il s'agit principalement de tarifs à destination des personnes jeunes (scolaires, étudiants), des seniors, ou des personnes sans emploi ou présentant une situation de handicap. Les tarifs préférentiels sont principalement proposés pour les abonnements

mais il est possible d'obtenir des titres à tarif réduit sur certains réseaux.

Le tableau suivant recense les catégories d'offres de réduction proposées sur les réseaux de transports en commun urbains des Hauts-de-France. Il n'inclut cependant pas les offres de transport scolaire qui permettent d'effectuer un seul déplacement, celui du domicile à l'établissement scolaire. Ce service de transport scolaire sera étudié par la suite.

Tableau 25 : Recensement des offres permettant d'avoir accès à des réductions sur le réseau de transport en commun

autorité organisant des transports en commun	personnes en situation de handicap	seniors	jeunes ou scolaires	critères socio-économiques	titres intermodaux	autre
Amiens Métropole		X	X	X		
CA Creil Sud Oise				X		
CA de Cambrai		X	X	X		
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	X		X	X	X	Duo à 2€
CA de la Baie-de-Somme		X	X		X	Groupe à 0,55€ Par usager
CA de la Région de Château-Thierry			X	X	X	Duo à 2€
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne						
CA du Beauvaisis	X	X	X	X		
CA du Boulonnais	X	X	X	X		
CA du Pays de Laon	X	X	X	X	X	Groupe 1€ Par usager
CA du Pays de Saint-Omer		X	X	X	X	
CA du Saint-Quentinois	X	X	X	X	X	Groupe à 0,75€ Par usager
CC des Sablons		X				
CC du Clermontois		X	X	X		
CC Retz-en-Valois	X	X	X	X	X	
CC Thelloise						Aller/retour à 4,40€
Chantilly						
Crépy-en-Valois						
CU d'Arras		X	X	X	X	
CU Dunkerque Grand Littoral						
Lamorlaye						4 trimestres à 50€
Métropole Européenne de Lille	X	X	X	X	X	
Noyon						
Péronne						
Pont-Sainte-Maxence						
Senlis						
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois		X	X	X	X	Duo 2,90€
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis						
SI des Transports Urbains Soissonnais	X	X	X	X	X	
SM des Transports Artois-Gohelle		X	X	X	X	
SM des Transports du Douaisis	X	X	X	X	X	
SM de Transports Urbains de la Sambre	X	X	X	X	X	Duo 2€ Groupe 9€

5.2. Tarification des transports à la demande

La tarification pour les TAD est différente selon le réseau sur lequel le service est réservé. Deux politiques de tarification coexistent en Hauts-de-France : soit le tarif du transport à la demande est le même que celui du transport régulier, soit il est plus élevé. La CU de Dunkerque Grand Littoral ainsi que la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne proposent des transports

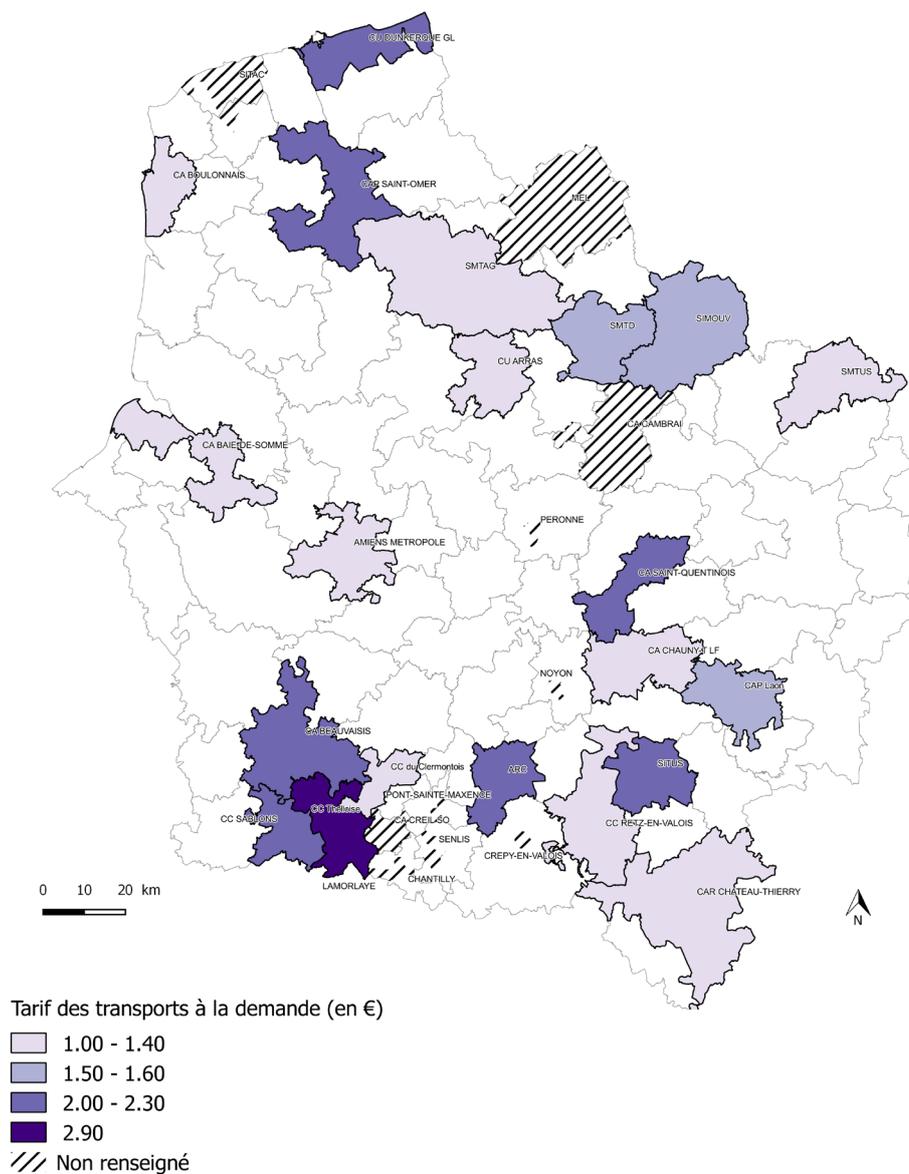
réguliers gratuits mais imposent un tarif pour le transport à la demande. Pour la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, certaines lignes du réseau de bus sont proposées en tant que transports à la demande (TIC n°101, 107, 109 et ARC Express). Les autres réseaux gratuits ne proposent pas de transport à la demande.

Tableau 26 : Tarifs d'un trajet en transport en commun régulier et en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France

SO = sans objet

autorités organisatrices	tarif ticket unitaire transport régulier (€)	tarif ticket unitaire TAD (€)
Amiens Métropole	1,40	1,40
CA Creil Sud Oise	1,00	
CA de Cambrai	1,20	SO
CA de Chauny- Tergnier-La Fère	1,10	1,10
CA de la Baie-de-Somme	1,10	1,10
CA de la Région de Château-Thierry	1,10	1,10
CA de la Région de Compiègne et de la Basse-Automne	0,00	2,00
CA du Beauvaisis	1,00	2,00
CA du Boulonnais	1,00	1,00
CA du Pays de Laon	1,10	1,50
CA du Pays de Saint-Omer	1,10	2,00
CA du Saint-Quentinois	1,30	2,20
CC des Sablons	0,70	2,00
CC du Clermontois	1,00	1,00
CC Retz-en-Valois	1,00	1,00
CC Thelloise	2,90	2,90
Chantilly	0,00	
Crépy-en-Valois	0,00	
CU d'Arras	1,20	1,20
CU Dunkerque Grand Littoral	0,00	2,00
Lamorlaye	1,00	
Métropole Européenne de Lille	1,70	
Noyon	0,00	SO
Péronne	0,00	
Pont-Sainte-Maxence	0,00	
Senlis	0,00	
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	1,60	1,60
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	0,00	
SI des Transports Urbains Soissonnais	1,20	2,30
SM des Transports Artois-Gohelle	1,20	1,20
SM des Transports du Douaisis	1,50	1,50
SM de Transports Urbains de la Sambre	1,30	1,30

Carte 17 : Tarifs d'un trajet en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France



ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 MEL : Métropole Européenne de Lille
 SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais
 SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : SM des Transports du Douaisis
 SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

5.3. Tarification des transports interurbains routiers

Enfin concernant la tarification des transports interurbains routiers en Hauts-de-France, la Région propose une offre diversifiée. Des titres unitaires sont proposés, vendus à l'unité, en carnet ou en titre valable une journée. Il est également

possible de souscrire à des abonnements mensuels et annuels avec des tarifs préférentiels pour différents types d'usagers. Le tableau suivant regroupe l'ensemble de l'offre régionale de transport interurbain.

Tableau 29 : Tarification des transports interurbains en région Hauts-de-France adoptée en 2019

TITRES UNITAIRES	périodicité	montant	conditions d'utilisation
Ticket unitaire	Valable 1 trajet	1,00 €	Correspondance sur le réseau interurbain autorisée Aller-retour interdit
Carnet de 10 tickets	Valable 10 trajets	10,00 €	
Titre journée pour les pics de pollution	Valable 1 journée	1,00 €	Arrêté préfectoral portant restriction de circulation pour les automobiles lors d'épisode de pollution de l'air
ABONNEMENTS	périodicité	montant zone unique	conditions d'utilisation
Abonnement tout public	Mensuel	30,00 €	Abonnement glissant à compter de la 1 ^{ère} utilisation
	Annuel (non vendu à bord)	300,00 €	
Abonnement réduit	Mensuel	10,00 €	Bénéficiaires : jeunes (-26 ans), seniors (+ 65 ans), catégories des bénéficiaires du tarif Coup de pouce, titulaires de la carte mobilité inclusion et leurs accompagnateurs, usagers des lignes routières mises en place en substitution des lignes ferroviaires en travaux sur lesquelles aucun train ne circule pendant plus de six mois.
	Annuel (non vendu à bord)	100,00 €	
GRATUITÉ	périodicité	montant zone unique	conditions d'utilisation
Enfants – 4 ans	Sans limite	0,00 €	Accompagné d'un adulte
Titulaires du Pass Sécuri'TER	Sans limite	0,00 €	Être titulaire de la carte Sécuri'TER
Jeunes (- 26 ans)	Pendant les vacances scolaires et le weekend	0,00 €	Avoir enregistré son profil au préalable
Étudiants boursiers	Selon le calendrier scolaire	0,00 €	Avoir enregistré son profil au préalable

Le service de transports interurbains routiers de la région Hauts-de-France est également gratuit à partir du 5 novembre 2020 jusqu'à la fin de

la crise sanitaire pour l'ensemble du personnel soignant des établissements de santé, EPHAD et d'aide à domicile.

6. PARC DE VÉHICULES UTILISÉS PAR LES COLLECTIVITÉS ORGANISANT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

La dernière partie de cette étude concerne les véhicules permettant le transport collectif de personnes sur le territoire des Hauts-de-France. Le choix pour recourir à un transport plutôt qu'à un autre se fait selon des critères multiples qui dépendent de la politique que désire adopter l'organisateur du service public de mobilité.

Un des critères pourrait être la taille du véhicule et donc le nombre de places, ou de choisir de dédier une voirie en site propre pour augmenter le niveau de service ou encore un critère écologique en jouant sur la motorisation des véhicules. Le nombre de véhicules créant ainsi la flotte est décidé pour assurer un niveau de service adéquat.

Il faut pour cela assez de véhicules pour transporter les usagers à une fréquence de passage adaptée à leurs besoins sans avoir trop de véhicules pour éviter l'accumulation de frais d'entretien et les transports à vides.

Les données présentées par la suite sont tirées de celles fournies dans les questionnaires adressés aux collectivités organisatrices de transports en commun réguliers et / ou à la demande ayant répondu en 2020.

6.1. Transports en sites propres

Seuls la Métropole Européenne de Lille ainsi que le SIMOUV sont dotés de transports collectifs guidés en Hauts-de-France. Les deux possèdent un tramway dans leur réseau respectif avec, de plus, la présence d'un métro à la MEL. Le tramway valenciennois possède deux lignes étendues sur près de 34 km pour 48 stations. Le « tramway du grand boulevard » reliant Lille, Roubaix et Tourcoing et comprend deux lignes de 36 arrêts pour 17,5 km de longueur. Le métro enfin comporte lui aussi 2 lignes entièrement automatisées avec un total de 60 stations pour un réseau de 43,7 km de long.

Nous rappelons aussi qu'un site propre est une voie réservée à un type particulier de transport, dans notre cas les transports en commun. L'intérêt du site propre est de proposer un service de transport en commun avec un meilleur niveau de performance en le séparant de la voirie

principale pouvant présenter des embouteillages principalement aux heures de pointes. Ainsi le transport en commun en site propre gagne en attractivité.

Dans la majorité des cas où l'autorité a répondu au questionnaire, le nombre de kilomètres de site propre est nul et reste très faible le cas échéant..

Amiens Métropole, la CUD, le SMTD, le SMTAG et le SITUS disposent de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en service.

6.2. Transports non guidés du réseau régulier

Le tableau suivant recense les réponses apportées sur le matériel utilisé par l'ensemble des collectivités organisant des transports en commun non guidés dans le questionnaire de l'étude.

Le tableau regroupe les flottes de véhicules indépendamment de leur fonction : il regroupe ainsi les véhicules pour le transport en commun régulier et le transport à la demande.

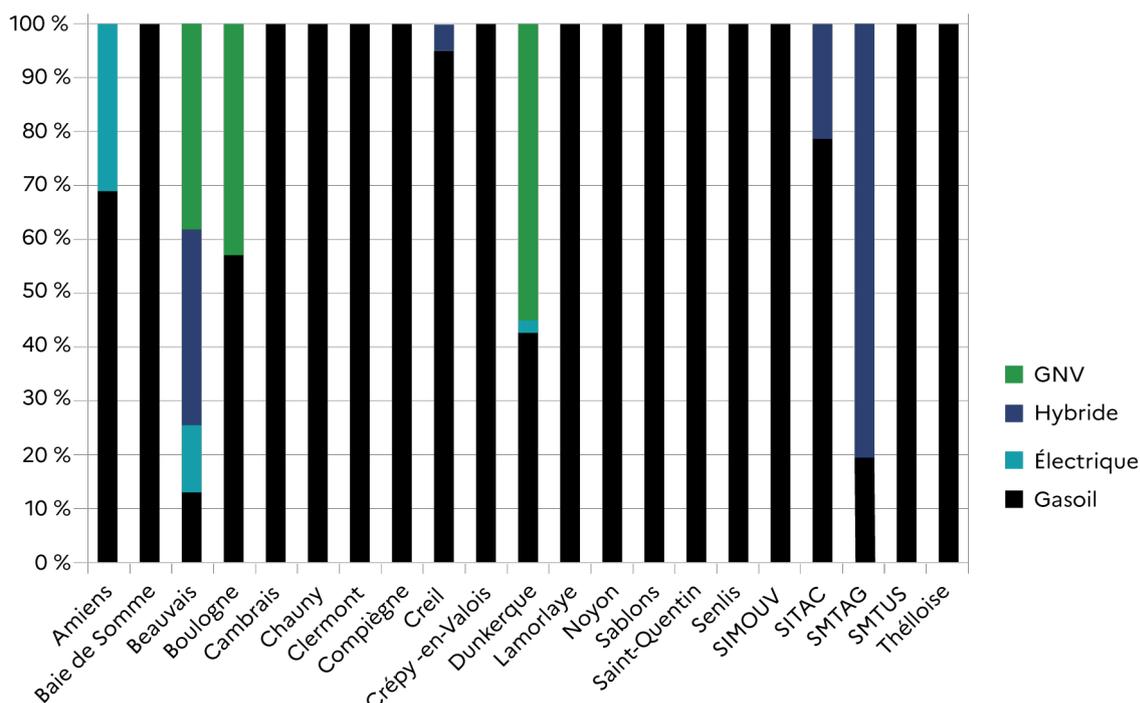
La Loi de transition énergétique pour une croissance verte de 2015 impose aux collectivités souhaitant renouveler leur flotte de véhicules permettant d'assurer leur offre de transport en commun d'acquérir 50 % de véhicules à faible émission depuis 2020 et 100 % à l'horizon 2025 à partir du moment où elles disposent d'une flotte de plus de 20 véhicules

De manière générale, le parc de véhicules de transport en commun des Hauts-de-France est vieillissant

- gasoil
- essence
- hybride
- gaz naturel pour véhicules (GNV)
- ⚡ électrique

Le nombre et le gabarit des véhicules définissant la flotte de chaque réseau est fortement corrélé à la taille et à la démographie du territoire sur lesquels ils sont déployés. La grande majorité des flottes de véhicules de transport en commun actuels en région Hauts-de-France est composée de véhicules essence ou diesel comme l'indique l'histogramme suivant :

Histogramme de la motorisation des flottes de transport en commun en Hauts-de-France



autorités organisant des transports en commun	bus articulé	bus standard	midibus	minibus	véhicule léger	autre	motorisation (%)
Amiens Métropole	🔹 -28 ⚡ -43	🔹 -71		⚡ -4			🔹 69 ⚡ 31
CA Creil Sud Oise	🔹 -7	🔹 -26 💧 -2		🔹 -4	🔹 -3	🔹 -5 cars	🔹 95 💧 5
CA de Cambrai		🔹 -13					🔹 100
CA Chauny-Tergnier-La Fère		🔹 -4	🔹 -5	🔹 -1			🔹 100
CA de la Baie de Somme		🔹 -5	🔹 -5	🔹 -1	🔹 -2		🔹 100
CA de la Région de Château-Thierry							
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne		🔹 -1 💧 -21	🔹 -2 💧 -2				🔹 100
CA du Beauvaisis		💧 -15 ⚡ -2 🟢 -15		🔹 -5 ⚡ -1			🔹 13 💧 36 ⚡ 13 🟢 38
CA du Boulonnais	🔹 -3	🔹 -28 🟢 -33	🔹 -6	🔹 -5	🔹 -3		🔹 57 🟢 43
CA du Pays de Laon							
CA du Pays de Saint-Omer							
CC du Saint-Quentinois	🔹 -3	🔹 -37		🔹 -5	🔹 -3		🔹 100
CC des Sablons		🔹 -2		🔹 -6			🔹 100
CC du Clermontois			🔹 -2	🔹 -4		🔹 -1 car	🔹 100
CC Retz-en-Valois							
CC Thelloise				🔹 -4	🔹 -3	🔹 -5 cars	🔹 100
Chantilly							
Crépy-en-Valois		🔹 -3		🔹 -5			🔹 100
CU d'Arras							
CU Dunkerque Grand Littoral	🔹 -10 🟢 -41	🔹 -31 🟢 -48	💧 -3	🔹 -25			🔹 42 💧 2 🟢 56
Lamorlaye				🔹 -3			🔹 100
Métropole Européenne de Lille							
Noyon		🔹 -1	🔹 -3				🔹 100
Péronne							
Pont-Sainte-Maxence							
Senlis		🔹 -5		🔹 -5			🔹 100
SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois	🔹 -32	🔹 -88	🔹 -4			🔹 -14 véhicules PMR	🔹 100
SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	🔹 -2 💧 -8	🔹 -26 💧 -2	🔹 -4	🔹 -4		🔹 -1 bateau	🔹 79 💧 21
SI des Transports Urbains Soissonnais							
SM des Transports Artois-Gohelle	💧 -41	NR 💧 -18	NR 💧 -18	NR			🔹 20 💧 80
SM des Transports du Douaisis							
SM de Transports Urbains de la Sambre	🔹 -12	🔹 -41		🔹 -1			🔹 100

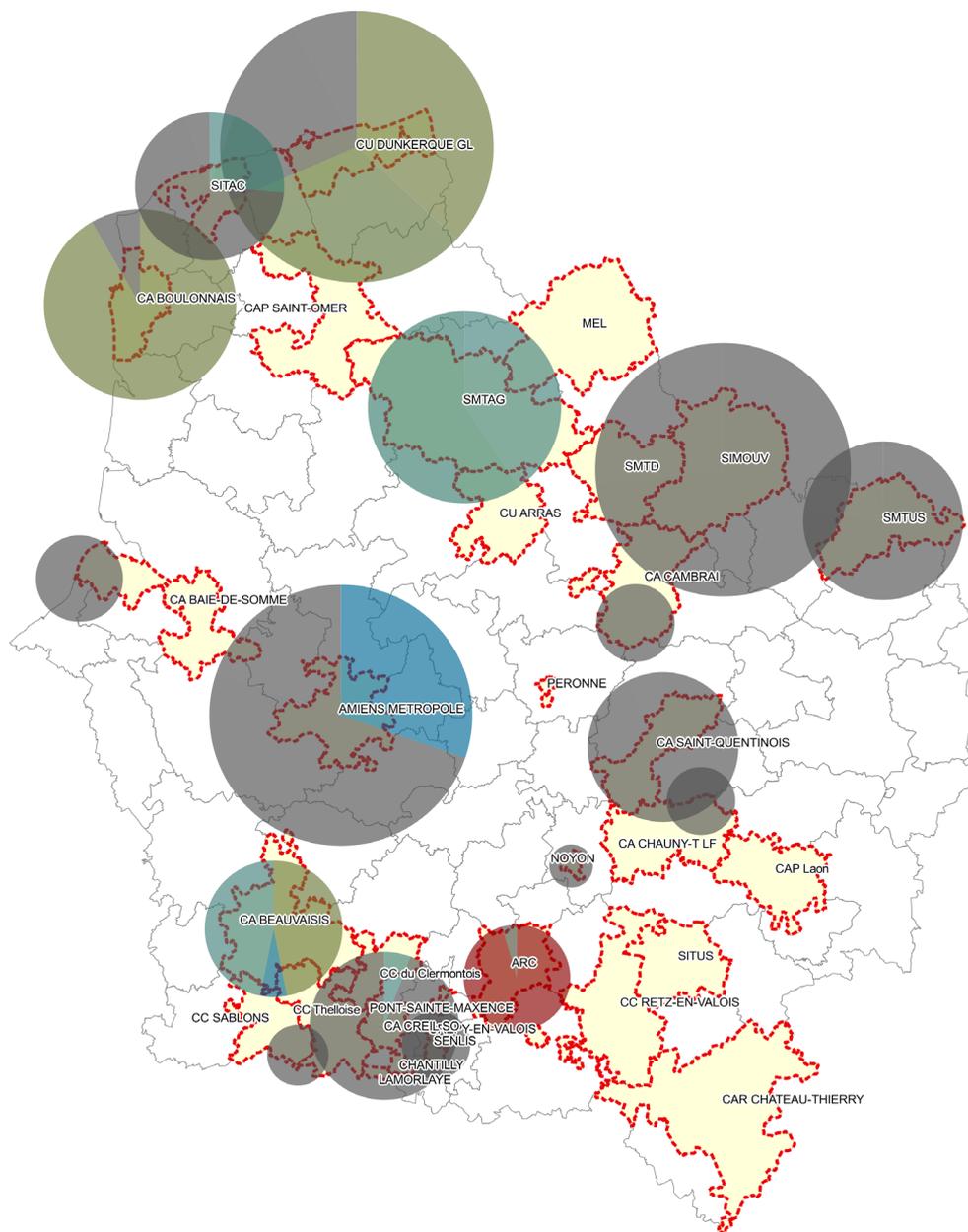
Certaines autorités organisatrices de transport collectifs urbains commencent à diversifier leurs véhicules. Ces parcs devraient évoluer avec des renouvellements favorisant les véhicules à faible émission, c'est-à-dire émettant moins de 50g de CO₂/km, en application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement. La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en 2019 vise également la décarbonation des transports en 2050 par un renouvellement progressif de l'intégralité du parc français de véhicules notamment de transport en commun. Les personnes morales, publiques et privées qui gèrent une flotte de taille importante dont les autorités organisant des

transports collectifs urbains doivent incorporer une proportion croissante de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, hybrides rechargeables ou encore à hydrogène) dans le renouvellement des flottes qu'elles acquièrent ou louent.

Pour les collectivités territoriales qui souhaitent renouveler leur flotte de véhicule, le taux s'applique à partir d'un parc de 20 autobus et autocars. Le taux à appliquer est de 50% à partir du 1er janvier 2020 et de 100% à partir du 1er janvier 2025.



Carte 18 : Motorisation des flottes de transports en commun urbains en Hauts-de-France (bus articulés et standards)



0 10 20 km



Energie et Flotte

Bus articulé et standard

- Gasoil
- Essence
- Hybride thermique-électrique
- Electrique
- GNV

ARC : CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne

MEL : Métropole Européenne de Lille

SITAC : SI des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis

SITUS : SI des Transports Urbains Soissonnais

SMTAG : SM des Transports Artois-Gohelle

SMTD : SM des Transports du Douaisis

SMTUS : SM de Transports Urbains de la Sambre

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

SYNTHÈSE

La région Hauts-de-France est la 4^e région la plus peuplée de France depuis les estimations démographiques de l'INSEE pour l'année 2020 et la seconde la plus dense après l'Île-de-France. Ces deux caractéristiques en font un territoire propice pour le développement de services de transports en commun urbains, plus efficaces et plus attractifs en zone densément peuplée.

En Hauts-de-France, 32 collectivités territoriales ou regroupements de collectivités organisent des transports collectifs urbains (TCU). L'enjeu de cette étude pilotée par l'Observatoire Régional des Transports a été d'actualiser l'état des lieux des services de transports collectifs réguliers et à la demande, de mettre en avant les bonnes pratiques et de dégager les enjeux à venir. Le recueil de données s'est effectué à travers l'envoi d'un questionnaire adressé aux collectivités en 2020 ainsi que des recherches d'information conduites en régie.

L'offre de transport en commun à la demande recensée en région Hauts-de-France lors de la précédente étude s'est maintenue bien qu'il s'agit d'un service moins visible qu'une ligne régulière et présentant des coûts parfois élevés. Elle a démontré son intérêt en offrant un service flexible permettant de proposer une desserte fine du territoire, qui s'adapte aux enjeux du territoire et aux besoins des usagers (mise en place d'une desserte où il n'y a pas ou peu de transport régulier, rabattement vers des lignes de transport régulier ou des gares).

L'offre de transport en commun régulier recensée en région Hauts-de-France présente une grande diversité avec des performances variables suivant les caractéristiques des territoires. En comparaison de la précédente édition publiée en 2018 sur la base de données recueillies en 2017, les principaux résultats montrent une extension des périmètres des services mais la répartition de l'offre reste relativement similaire à savoir :

- Un réseau de transport en commun urbain fortement développé sur le territoire de la

Métropole Européenne de Lille ainsi que des réseaux couvrant de grandes étendues le long du bassin minier, fortement urbanisé. Les collectivités territoriales se sont regroupées en syndicat mixte pour les organiser

- Plusieurs réseaux de transports en commun urbains développés par les agglomérations le long du littoral
- De nombreux réseaux plus modestes dans l'Oise, principalement concentrés dans le sud de ce département. De nombreuses communes organisent des transports collectifs urbains centrés sur des petites villes sans que les EPCI n'interviennent.
- Dans le département de la Somme, l'offre en transports collectifs urbains est développée au sein des deux communautés d'agglomération mais peu présente pour le reste du département.
- Idem, dans le département de l'Aisne, l'offre en transports collectifs urbains est fortement développée au sein des agglomérations (Soissons, Chauny, Laon, Château-Thierry) mais peu présente pour le reste du département.

De plus, le focus réalisé dans cette étude sur la flotte des véhicules permettant d'assurer les services de transport en commun témoigne :

- d'un parc de véhicules vieillissant
- d'une proportion importante de véhicules gasoil
- d'une stratégie de renouvellement peu ambitieuse en termes de verdissement malgré des échéances réglementaires proches.

Un changement devrait donc se faire dans les années à venir afin de répondre aux normes législatives instaurées par la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019 incitant à la décarbonation des parcs de plus de 20 véhicules.

Enfin, on note une évolution des stratégies tarifaires différentes selon les territoires avec :

- D'un côté, la mise en place de la gratuité des Transports Collectifs Urbains par la Communauté urbaine de Dunkerque, le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération du Calaisis ou encore de la commune de Péronne.
- D'un autre côté, une légère hausse des tarifs.

En conclusion, l'étude souligne la multitude de solutions de mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle présente en région Hauts-de-France reposant notamment sur un équilibre entre lignes régulières et transports à la demande.

Rappelons que cette étude a été réalisée avant l'échéance du transfert éventuel de compétence mobilité aux communautés de communes, possibilité instaurée par la Loi d'Orientation des Mobilités. Le paysage de l'organisation des transports en commun en région Hauts-de-France pourrait se voir modifié de façon significative sur ces territoires dès le 1er juillet 2021.



Index des tableaux

Tableau 1 : Les organisateurs de service public de transport en commun de personnes en Hauts-de-France.....	6
Tableau 2 : Superficies des réseaux de transport collectif de personnes et de transport à la demande.....	8
Tableau 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France.....	9
Tableau 4 : Population desservie par des transports collectifs de personnes ou des transports à la demande.....	11
Tableau 5 : Densité de population des EPCI et communes organisant des services de transports en commun en Hauts-de-France.....	12
Tableau 6 : Contrats d'exploitation des réseaux de transports collectifs de personnes et de transport à la demande.....	15
Tableau 7 : Taux de versement mobilité par AOM en 2020, 2016 et 2015.....	17
Tableau 9 : Caractéristiques des lignes de transport collectif de personnes réguliers en région Hauts-de-France organisés hors transport interurbain.....	23
Tableau 10 : Nombre d'arrêts de bus et superficie des EPCI et des communes en Hauts-de-France organisant des transports en commun urbains réguliers.....	26
Tableau 11 : Nombre d'arrêts par surface et par habitant des réseaux de transports en commun urbains en Hauts-de-France.....	28
Tableau 12 : Nombre de kilomètres parcourus par les services de transport en commun en Hauts-de-France (selon les résultats du questionnaire).....	30
Tableau 13 : Plages horaires de début et fin de service des transports en commun en semaine et le dimanche.....	32
Tableau 14 : Nombre de voyages pour évaluer la fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2018 et 2019.....	35
Tableau 15 : Nombre de voyages par nombre d'habitant des services de transport en commun en Hauts-de-France en 2019.....	36
Tableau 16 : Réseaux proposant ou non un service de transport à la demande.....	39
Tableau 17 : Taux de couverture des communes dans le ressort territorial (RT) des organisateurs de TAD.....	40
Tableau 18 : Modalités des services de transport à la demande dans les Hauts-de-France.....	41
Tableau 19 : Jours de services des services de transport à la demande en Hauts-de-France.....	42
Tableau 20 : Horaires de service des transports à la demande en Hauts-de-France.....	43
Tableau 21 : Prix du ticket unitaire à plein tarif.....	46
Tableau 22 : Prix des carnets et réduction du prix d'un titre d'un carnet par rapport à un titre unique.....	48
Tableau 23 : Prix des différents abonnements des services de TCU en Hauts-de-France.....	50
Tableau 25 : Recensement des offres permettant d'avoir accès à des réductions sur le réseau de transport en commun.....	53
Tableau 26 : Tarifs d'un trajet en transport en commun régulier et en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France.....	54
Tableau 29 : Tarification des transports interurbains en région Hauts-de-France adoptée en 2019.....	56
tableau 30 : Flotte de véhicules et motorisation par organisateur de transports en commun dans les Hauts-de-France.....	58

Index des cartes

Carte 1 : Réponses aux questionnaires de l'étude relative à l'offre de transports collectifs urbains des Hauts-de-France.....	5
Carte 2 : Les collectivités territoriales organisant des services de transport en commun de personnes en Hauts-de-France et leur nature juridique	7
Carte 3 : Population des collectivités territoriales organisant des transports collectifs de personnes en Hauts-de-France	10
Carte 4 : Densité de population dans les périmètres des ressorts territoriaux des collectivités organisant des transports en commun urbains	13
Carte 5 : Taux de versement mobilité des organisateurs de transport en commun des Hauts-de-France en 2020	18
Carte 6 : Communes desservies par les réseaux réguliers de transport collectif urbain en Hauts-de-France	21
Carte 7 : Nombre de lignes de transports collectifs de personnes en région Hauts-de-France.....	24
Carte 8 : Longueurs de lignes de transport collectif de personnes urbain régulier en région Hauts-de-France.....	25
Carte 9 : Nombre d'arrêts desservis par les transports en commun urbains en Hauts-de-France par autorité organisant des services public de mobilité	27
Carte 10 : Nombre d'arrêts pour 100 habitants en Hauts-de-France.....	29
Carte 11 : Les réseaux de transport en commun selon le nombre de kilomètres parcourus par habitant	31
Carte 12 : Heures de début de service en semaine des transports en commun en région Hauts-de-France	33
Carte 13 : Heures de fin de service en semaine des transports en commun en Hauts-de-France.....	34
Carte 14 : Fréquentation des réseaux de transport en commun en Hauts-de-France en 2019	37
Carte 13 : Des kilomètres parcourus par les véhicules dédiés au transport à la demande en Hauts-de-France	44
Carte 14 : Prix du ticket unitaire en euros.....	47
Carte 15 : Taux de réduction du ticket par l'achat d'un carnet de titres en Hauts-de-France.....	49
Carte 16 : Rentabilité des abonnements par rapport au prix du ticket unique à plein tarif.....	52
Carte 17 : Tarifs d'un trajet en transport à la demande sur les réseaux des Hauts-de-France	55
Carte 18 : Motorisation des flottes de transports en commun urbains en Hauts-de-France (bus articulés et standards)	60



Observatoire Régional des Transports

56 rue Jules Barni
80000 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07
Fax. 03 20 82 25 90

Directeur de publication : Laurent TAPADINHAS Directeur Régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France
Rédaction : DREAL HdF / Service mobilité infrastructures : Thomas Vial - Martial Masselot
Cartographie : DREAL HdF / Service mobilité infrastructures : Gauthier Crochu
Conception graphique et illustrations : DREAL HdF / Mission Communication : Elodie Pécaut

imprimé par Reprocolor Amiens



www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



twitter.com/ORT_HDF

