

Chiffres clés

- 19 : le nombre d'entreprises engagées dans la charte objectif CO2 (TRV et TRM)
- 2016 : date d'inauguration prévue de « Beebus » à Amiens Métropole
- La voiture représente plus de 80 % du budget transport des ménages français ; le transport public 5,5 %
- 4 350 € : budget annuel moyen d'un automobiliste (assurance, péage, entretien, stationnement), environ 10 fois plus cher qu'un abonnement annuel de transport collectif urbain ...
- Le transport public urbain coûte 10 centimes d'euro par km à composer avec la voiture qui coûte 34 centimes d'euro par km !

Source : ADEME

Le coût de l'utilisation de la voiture individuelle est élevé, contrairement au coût d'un abonnement aux transports collectifs urbains moins onéreux pour l'usager. Des efforts sont fait afin de les développer et de les rendre de plus en plus pratiques face à la voiture individuelle avec notamment le développement des modes doux qui n'entraîne aucune dépense d'énergie autre que celle humaine. Cela a donc des bienfaits pour l'environnement mais également pour chaque personne qui la pratique grâce à l'activité physique qui en découle.

Ce qu'il faut retenir

- Beaucoup de démarches environnementales entrepris en Picardie mais qui doivent perdurer
- Un parc de véhicules de transport de plus en plus écologique sous l'impulsion des Autorités Organisatrices de la Mobilité
- Une région pionnière concernant le tout électrique

Sources : « Transports collectifs urbains de Picardie : Des territoires en constante évolution » Août 2015.

Réalisation et mise en page : Alexandre ROSEE
Sous la direction de Régis AUFFRET

La lettre de l'ORT – n°46
Août 2015
Directeur de la publication :
Aline BAGUET
Réalisation - impression :
Direction Régionale de
l'environnement et du
logement de Picardie
ISSN : 1299-9733

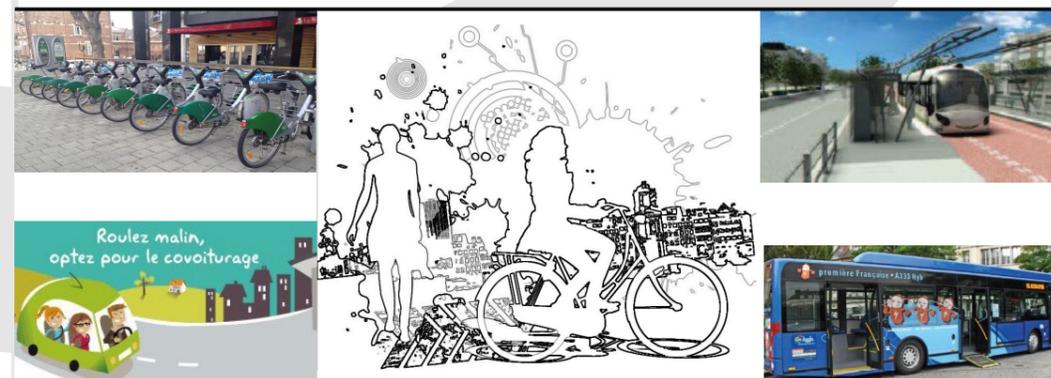


LA LETTRE DE L'ORT – n°46

La montée en puissance des modes alternatifs en Picardie

Dans un contexte de développement durable, les différents services de transports et les Autorités Organisatrices de la Mobilité engagent des actions environnementales et tentent de développer les modes alternatifs face au « tout voiture ». Cette lettre de l'ORT se penche sur les outils existants, la montée en puissance des modes alternatifs ainsi que les initiatives en Picardie.

Quels sont les démarches entreprises en faveur de l'environnement et du développement des modes alternatifs en Picardie ?



Généralités

Qu'est-ce que la mobilité durable ?

La **mobilité** est la capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés d'un endroit à un autre. L'aspect **durable** de la mobilité, au sens supportable sur le long terme par la planète et la société humaine, dépend de notre capacité à faire face aux enjeux liés aux transports et aux déplacements, en collaboration avec l'ensemble des acteurs du domaine. Pour être durable, la mobilité doit réduire son impact environnemental, devenir accessible en toute sécurité au plus grand nombre et être compatible avec les objectifs et contraintes économiques de tous ses acteurs.

La Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable

En 2015, la loi de transition énergétique pour une croissance verte crée un élan

d'écologie positive et donne à chacun le pouvoir d'agir. La volonté est de mobiliser tous les acteurs, collectivités territoriales, associations, entreprises et citoyens afin de faire émerger un nouveau modèle de société qui allie progrès économique, écologique et humain, soit les trois piliers du développement durable.

La **SNTEDD** est mise en place pour la période 2015-2020 et fixe le cap en matière de développement durable sous la forme de 9 axes.

L'axe n°1 « Développer des territoires durables et résilients » considère comme l'une de ses priorités le développement des modèles urbains durables ; ce qui représente pour le domaine des transports l'orientation nationale en matière de développement durable.

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

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

Six axes de travail organisent ce plan d'actions :

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

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

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

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

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

- Généralisation également des doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (applicable au 1^{er} janvier 2016).

- Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée. Il autorise, dans le même temps, le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante.

- Il réserve l'usage exclusif des sas au droit des feux de signalisation (applicable au 1^{er} janvier 2016).

Une application du PAMA : L'aménagement des axes de communication

L'aménagement des axes de communication est un outil de développement des modes doux au sein des Autorités Organisatrices de la Mobilité.

En effet pour faire face au « tout-voiture » qui était la volonté politique il y a quelques années, le ré-aménagement des axes de communication a pour vocation de redistribuer la chaussée aux différents types de transport.

Ainsi, l'espace public se retrouve partagé, entre les pistes cyclables, les voies piétonnes, les voies réservées aux bus et/ou taxis et enfin les voies pour les voitures qui sont bien souvent placées en zone 30 afin de permettre une meilleure cohabitation des différents modes sur cette chaussée. Ce ré-aménagement de la chaussée est une application simple de l'axe de travail n°2 du PAMA, « Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs ».

Ces aménagements permettent de promouvoir les modes doux et de convaincre les plus réticents avec ces voies réservées à chaque type de transport.

De plus, la séparation des modes de transport sur la chaussée permet également de fluidifier le trafic dans les centre-villes notamment, milieu bien souvent congestionné.

Un exemple de requalification de la voirie : la rue Jules Barni à Amiens.



Avant ▼ Après



Les Schémas Directeurs comme outil local de développement des modes doux

Le vélo est devenu une véritable priorité pour de nombreuses villes moyennes. L'un des points primordial à améliorer est celui concernant le nombre de pistes cyclables proposées aux usagers. Ainsi, Amiens Métropole a élaboré un **Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC)**, approuvé fin 2013. Ce SDAC a pour but d'améliorer la qualité des pistes cyclables et de continuer à les développer. Ce ne sont pas moins de 100 kilomètres d'axes cyclables qui sont aménagés sur le territoire de la métropole.

• La **CA Creilloise** s'est engagée dans une démarche volontaire d'élaboration d'un schéma directeur des circulations douces : vélos, piétons, personnes à mobilité réduite, etc ...



Considérant que la superficie réduite du territoire communautaire rend les distances aisément franchissables par des moyens non motorisés, la volonté clairement affichée est de développer les modes doux au sein du territoire de la CA Creilloise avec l'élaboration de ce schéma directeur.

Ce schéma vise, plus précisément, à faciliter la mise en cohérence en collaboration avec les communes membres. La CA Creilloise ne disposant pas de compétences sur les voies communales, n'est pas amenée à intervenir directement sur les aménagements.

Le schéma directeur concerne différents types de déplacements tels que :

- utilitaires (scolaire, professionnel)
- loisirs / sportifs
- touristiques

Il porte essentiellement sur les déplacements à vélo car ce mode est le plus utilisé par les voyageurs.

Plusieurs volets sont abordés :

- un volet infrastructure dont l'objet est de permettre la constitution d'un réseau de voirie adapté, en lien avec les problématiques du territoire.

- un volet service correspondant à la location de vélo et à la maintenance qui s'en suit.

- un volet stationnement, point important dans la motivation d'utilisation du vélo, afin de sécuriser les vélos pour permettre les déplacements du quotidien.

Véloroute Vallée de Somme

Le Conseil Général de la Somme est maître d'ouvrage du projet véloroute voie verte de la Vallée de la Somme, un itinéraire cyclable de 124 km reliant Péronne à Saint-Valéry-sur-Somme. Cet itinéraire s'inscrit dans le réseau national des véloroutes et voies vertes, reliant la Baie de Somme à Reims (axe n° 30).

Cet itinéraire est intégré dans le schéma régional des pistes cyclables et constitue l'axe structurant du schéma départemental des itinéraires cyclables du département de la Somme. Une bonne coordination entre le Conseil Départemental et Amiens Métropole a permis d'assurer l'articulation entre la véloroute et le réseau cyclable urbain bénéficiant d'un schéma cyclable.



Le parcours vise une pratique familiale à vocation touristique mais aussi à vocation utilitaire. En effet le parcours, à 85 % en site propre, contient des portions où il est partagé avec d'autres modes de transport notamment motorisés. Ce qui a conduit à le qualifier de « véloroute ». Ce parcours, en majorité en site propre, permet des trajets utilitaires et de tourisme en toute sécurité.



La montée en puissance des modes doux

Les **modes doux**, appelés aussi modes actifs, un sous-groupe des modes alternatifs. Les modes doux sont tous les modes de transports qui se font sans apport d'énergie autre que l'énergie humaine.

L'essor du vélo

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

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

Source : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM

Nota : données indiquées en pleins tarifs

Amiens Métropole propose un service de location de vélo en libre service, avec un système de bornes disséminées autour du centre-ville. Ainsi en plusieurs points autour de ce centre-ville les usagers peuvent louer un vélo à n'importe quelle heure et n'importe quel jour.

Dans la majorité des cas les Autorités Organisatrices de la Mobilité proposent des tarifs combinés avec les transports en commun, afin d'optimiser la chaîne de déplacement pour les voyageurs.

Face au succès des locations de vélos en milieu urbain, certaines AOM comme la CA Creilloise, mène une réflexion quand au développement d'un tel service. D'autres AOM, comme la CC de l'Abbevillois, mènent une réflexion quand à la mise en place d'un relais vélo sur son site internet.

Afin de renforcer l'usage du vélo en milieu urbain, à l'approche des gares, les places de stationnements pour vélo se développent. Il existe des places sécurisées payantes ou gratuites, ou encore de simples arceaux vélos pour permettre de stationner son vélo avec cadenas.

AOM ayant répondu	Nombre de places de stationnement Vélos aux abords des principales Gares des territoires		
	Appuis vélos	Places sécurisées	
		Payantes	Gratuites
Amiens Métropole	130	38	/
CA du Beauvaisis	4	50	/
AR de Compiègne	14	50	/
CC Chauny-Tergnier	7	/	/
CC de l'Abbevillois	0	32	/
CC Villers-Cotterêts	0	/	12
Noyon	10	/	27*
Pont-Sainte-Maxence	3	/	3
Crépy-en-Valois	5	/	5

* Coût d'adhésion (badge)

Amiens Métropole est l'AOM qui a le plus développé ces places de stationnement vélo avec 130 appuis-vélos et 38 places sécurisées. Les AOM les mieux dotées sont celles proposant un service de location de vélos, à savoir Amiens Métropole, CA du beauvaisis et l'AR de Compiègne.

Ces places de stationnement pour vélo, se situant aux abords des gares SNCF, renforcent également leur rôle de Pôle d'Echange Multimodal.

Pôles d'échange multimodal (PEM) : un développement lié aux modes doux :

Un Pôle d'Echange Multimodal est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs.

Les gares ferroviaires picardes endossent, dans la majorité des cas, le rôle de PEM. Avec ces places de stationnement vélo aux abords des gares SNCF, la volonté est bien de développer l'intermodalité au sein de la chaîne de déplacement quotidienne des voyageurs.

Ainsi dans toute la région il y a des aménagements visant à les renforcer afin de posséder de véritables pôles d'échanges multimodaux. Ces derniers mettent en avant l'utilisation des modes doux au sein de la chaîne de déplacement.

Aux abords des grandes gares picardes, plusieurs modes de transports tels que le vélo ou aussi le taxi, la marche à pied et autres modes doux individuels et les lignes de bus de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité concernée sont à disposition de l'utilisateur.

Les PEM représentent donc de véritables outils de développement des modes doux au sein des milieux urbains picards.

L'engagement dans la charte objectif CO2



Le ministère en charge du développement durable et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ont élaboré la **charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂**. Lancée le 20 Septembre 2011, la charte s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le réchauffement climatique, précisément avec la réduction des émissions de CO₂. Cette charte concerne le transport de marchandises (TRM) et le transport de voyageurs (TRV).

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

- réaliser un diagnostic CO₂
- définir deux indicateurs de performance environnementale
- définir un plan d'actions sur une période de trois ans
- choisir au moins une action par axe

Entreprises de transports de marchandises (TRM) signataires de la charte « Objectif CO2 » en Picardie

Entreprises	Département Siège	Date de Signature	Période de Référence	Fin de L'engagement
Bge division conditionnee	02	28/06/12	2011	31/12/14
Caille sas	02	16/10/09	2011	31/12/14
Locatelli transport	80	08/06/11	2010	31/03/14
Magetrans s.a.s	02	28/06/12	2011	31/12/14
Sellier sas	02	02/12/11	2010	31/03/14
BTL transports	80	/	2012	31/12/15
CHOQUET	60	/	2014	16/03/18
LE FRANC Transport	80	/	2011	17/04/15
SOMOTRA	80	/	2014	31/12/17
Tenart transports europe	60	28/06/12	2011	31/12/14

Source : liste de diffusion, www.developpement-durable.gouv.fr ; à août 2015

La plupart des engagements arrivaient à échéance pour la fin de l'année 2014 cependant les entreprise « Caille sas », « BTL Transports », « Choquet » et « Somotra » se sont réengagées. Ces entreprises sont engagées depuis 2009, 2012 et 2014 respectivement. La fin de l'engagement de la majorité des entreprises met en avant l'importance du réengagement de celles-ci.

Entreprises de transports de voyageurs (TRV) signataires de la charte « Objectif CO2 » en Picardie

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

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

Selon l'enquête ORT 2015 auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité en Picardie, 20 d'entre elles déclarent avoir sensibilisé leurs conducteurs à l'éco-conduite.

L'éco-conduite

« **L'éco-conduite** est un nouveau style de conduite basé sur une sollicitation modérée des organes d'un véhicule entretenu et adapté au besoin du conducteur dans le but de limiter les émissions de CO₂ et la consommation de carburant. »
eco-conduite.fr

L'éco-conduite, trois piliers :

- le comportement du conducteur
- l'entretien du véhicule
- l'adaptation du véhicule aux besoins de l'entreprise de transport notamment.

Communication des émissions de CO2

C'est une obligation d'information depuis le 1^{er} octobre 2013. Cette communication autour des émissions de CO₂ prend donc différentes formes selon les réseaux de transports urbains. La forme la plus fréquemment utilisée est l'affichage à l'intérieur des véhicules, directement au contact des voyageurs.

Par ailleurs sur certains sites internet tels que oise-mobilite.fr, lorsque l'on fait une recherche de trajet entre un point A et un point B plusieurs types de transports sont communiqués. De plus selon le type de transport une évaluation écologique est faite sous la forme d'étoile sur une échelle de 1 à 5. Une fois le type de transport sélectionné un bilan carbone est établi.

Ainsi cela favorise le choix du type de transport qui sera le moins préjudiciable à l'environnement, notamment autour des émissions de CO₂.



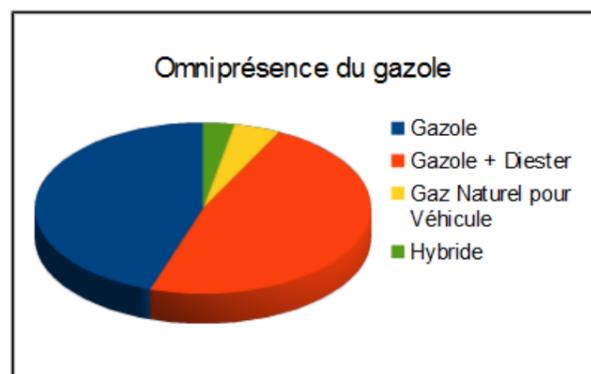
Bilan carbone : en effectuant ce trajet en transport en commun, vous émettez 5.55 fois moins de CO₂ qu'en voiture.
En savoir plus

Les différents modes alternatifs

Les **modes alternatifs** sont tous modes de transports autres que l'utilisation de la voiture individuelle.

Un parc de véhicules diversifié

Le parc de véhicules des entreprises de transports de voyageurs (TRV) en Picardie est composé de différents types de véhicules. En effet, plusieurs types de carburants sont utilisés afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère.



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

Source : Sur la base des AOM ayant répondu Au questionnaire ORT 2015

Les véhicules utilisant le carburant diesel+diester représentent la majorité en Picardie avec 48 % de part. Le diester est le premier « biodiesel » français. Il s'agit d'un biocarburant pour moteur diesel issu essentiellement de la transformation des huiles végétales de colza et de tournesol. Le mélange se fait de la manière suivante : Diesel 70 % + Diester 30 %. L'utilisation de ce carburant est en croissance avec environ +13 % de part de plus par rapport à 2013.

Cette part importante du carburant diesel+diester en Picardie est essentiellement due aux 137 véhicules de ce type appartenant au parc d'Amiens Métropole.

L'Oise fait le choix des véhicules hybrides et des véhicules utilisant le Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) comme carburant. Ainsi la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis compte dans son parc 9 véhicules hybrides et 15 roulant au GNV.



La mobilité électrique

La mobilité électrique en Picardie tarde à émerger mais il existe de nombreux projets se font jour afin de la développer.

Ainsi dans le centre d'Amiens de petites voitures électriques « Picto+ » circulent et assurent le déplacement de personnes volontaires entre la gare du Nord et la maison de la culture.



De plus, un nouveau mode de transport émerge avec le **vélo à assistance électrique** (VAE). Ce mode de transport est le mode le plus rapide dans les zones urbaines sujet à la congestion automobile et c'est ce qui attire de plus en plus d'adepte.

Ce mode de transport n'est pas uniquement réservé aux personnes âgées, l'assistance électrique permet une vitesse moyenne de 19km/h et cette rapidité de déplacement attire toutes les générations. Le VAE s'adresse, en particulier, aux personnes préférant les modes de transports individuels. Ainsi cela leur permet donc une alternative écologique, sans passer par les transports en commun.

Les services de location de vélo *Buscyclette* (Amiens Métropole), *Yellow Vélo* (CA du Beauvaisis) et *Agence Pastel* (CA de Saint-Quentin) proposent la location de VAE.

Le projet Beebus



Le Beebus est un bus totalement électrique à recharge rapide en station (eBRT). Plusieurs villes, européennes (Göteborg, Hambourg) et françaises (Nantes, Grenoble) ont candidaté pour ce projet soutenu par l'Union Européenne, dans le cadre de Life+, mais Amiens Métropole a été privilégiée par l'entreprise Siemens. Ainsi les deux parties sont en discussions car le choix du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par Amiens Métropole correspond au cahier des charges de Siemens avec en filigrane la transition vers le « tout électrique ».

En situation réelle, deux bus articulés entièrement électriques sur un itinéraire de 6,5 km, de la place Joffre à la future zone Frey d'Amiens Nord. La durée du programme s'étale sur 30 mois, avec 18 mois correspondant au déploiement et 12 mois de retour d'expérience (soit une mise en service fin 2016). Ce retour d'expérience correspond à l'évaluation des divers aspects techniques et opérationnels, les retombées environnementales ainsi que les réactions des voyageurs, conducteurs et riverains.

Pour Amiens Métropole les avantages sont nombreux. Ce système de recharge en station se greffe sur l'une des trois futures lignes du BHNS, Amiens profitera pleinement du retour d'expérience en vue de ses propres projets futurs pour le développement des transports. De plus, un certain nombre d'acteurs locaux du monde universitaire et industriel vont se retrouver impliqués, notamment le laboratoire de Réactivité et de Chimie des Solides de l'UPJV qui développe les batteries électriques.

Avec ce projet, Amiens Métropole justifie son label « territoire à énergie positive pour la croissance verte » décerné en 2015 et devient pionnière dans le développement de l'énergie tout électrique.

L'essor du covoiturage

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

Ce type de transport a l'avantage de diminuer les trajets par le nombre d'occupants dans un même véhicule. Ainsi les émissions de CO2 et de particules fines dans l'atmosphère sont réduites.

Le covoiturage peut être encouragé, coorganisé ou même aidé par des collectivités ou entreprises (par exemple en louant des places de parking à des fins de station de covoiturage).

En Picardie, le **Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise** (SMTCO) est un acteur important du covoiturage. En effet, il propose une plateforme nommée « covoitur'oise » sur son site internet. Cette plateforme met en relation les voyageurs en fonction de leurs trajets. Différents points de covoiturages sont proposés et permettent aux usagers de se rejoindre à un endroit précis.

Près d'une vingtaine d'aires sont référencées dans le département de l'Oise dont neuf points « covoitur'oise ». Dans la majorité des cas, les points de covoiturage sont situés le long des axes de communication les plus importants et sur des parkings de centre commercial / supermarché.



Le développement de ce type de transport est un enjeu majeur pour la Picardie, car les zones rurales à faible densité sont nombreuses et l'utilisation de la voiture particulière est bien souvent le seul recours pour se rendre d'un point à un autre pour les trajets quotidiens des ménages. Ainsi le covoiturage permet de diminuer le nombre de voitures particulières sur les routes en mettant en relation les voyageurs qui pratiquent le même trajet.

Il existe un nombre important de plateformes de covoiturage concernant la région Picardie (SMTCO, roulezco, site du département de l'Aisne ou encore de la région Picardie, etc), offrant aux usagers une multitude de trajets possibles selon une zone géographique bien précise. Cependant de nombreuses plateformes ont dû fermer en raison de leur faible utilisation et la multiplication des initiatives en Picardie. Ainsi les voyageurs peuvent se trouver en difficulté face à la multitude de sites, constituant alors un frein à l'utilisation du covoiturage.