

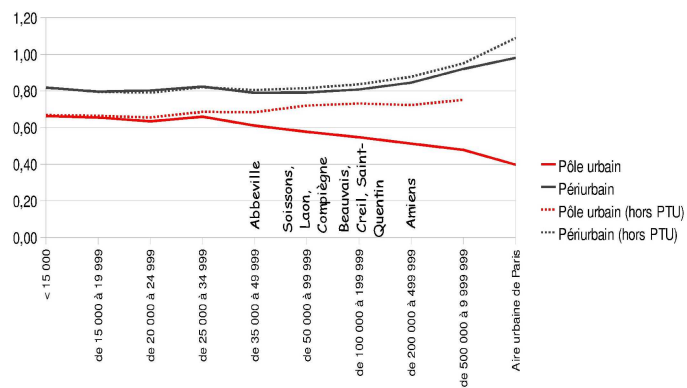
6.2 Les émissions de CO₂ - le Kit CO₂ de l'Insee et du Service de l'Observation et des Statistiques du MEDDTL (SOeS).

D'après une étude de l'INSEE parue en juin 2011, un habitant de pôle urbain émet deux fois moins de CO₂ que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études grâce à un usage plus fréquent des transports en commun et de la marche à pied.

Dans les aires urbaines de province de 50 000 à 100 000 habitants les actifs du pôle urbain résidant en dehors du PTU émettent 25% de CO₂ de plus que leurs collègues résidant dans le PTU. Sont concernés en Picardie : Compiègne, Laon et Soissons.

Dans cette catégorie, le graphique montre qu'un actif résidant dans un pôle urbain émet 0,6 t de CO₂ pour aller travailler s'il réside dans une commune couverte par le PTU ; il émet 0,7 t s'il réside en dehors du PTU.

Émissions de CO₂ par actif selon le type urbain de résidence et le PTU (en Tonne par actif)



Le tableau suivant récapitule les émissions moyennes de CO₂ d'un actif en fonction de l'aire urbaine où il réside. Plus l'aire urbaine est importante, plus les émissions sont contenues.

En Picardie, les aires urbaines d'Amiens et de Saint-Quentin émettent respectivement 0,63T et 0,64T de CO₂ par an et par résident actif. Concernant les autres aires urbaines picardes disposant d'un PTU les émissions varient entre 0,70 et 0,90 T de CO₂ par an et par résident actif.

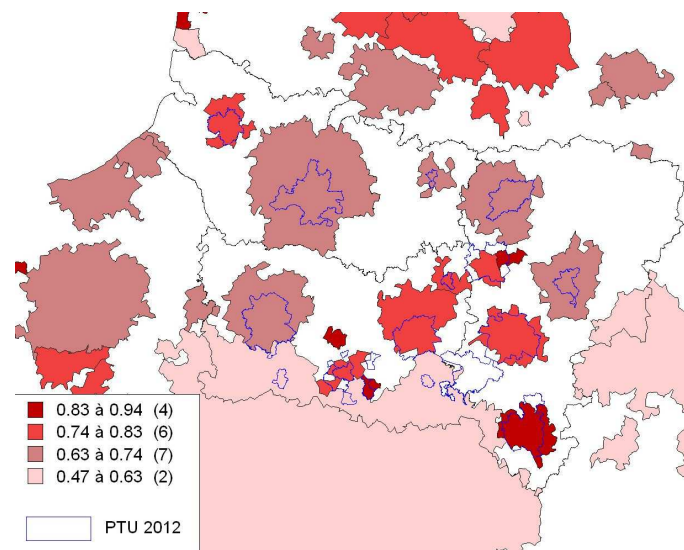
Rédaction et mise en forme : Sébastien BOUCART - sebastien.boucart@developpementdurable.gouv.fr
Cartographie : Gauthier CROCHU

CO₂ émis à l'intérieur des aires urbaines présentes sur le territoire Picard

Aire urbaine	Actifs ou étudiants Résidents	CO ₂ émis	
		Total (tonne/an)	Par personne (tonne/an/personne)
Paris	5 876 672	2 789 073	0,47
Reims	142 850	81 674	0,57
Amiens	126 431	80 088	0,63
Saint-Quentin	38 698	24 891	0,64
Péronne	4 720	3 209	0,68
Beauvais	45 233	31 859	0,70
Laon	21 006	14 617	0,70
Soissons	25 096	18 697	0,74
Abbeville	14 081	10 713	0,76
Chauny	7 913	6 049	0,76
Creil	42 138	33 349	0,79
Noyon	8 212	6 466	0,79
Compiègne	49 544	40 189	0,81
Tergnier	7 870	6 553	0,83
Château-Thierry	13 676	11 437	0,84
Senlis	7 894	6 600	0,84
Clermont	9 219	7 931	0,86

Sources : Insee, Kit CO₂ d'après le recensement de la population 2007
SOeS, fichier central des automobiles 2007.

Émission de CO₂ d'un résident d'aire urbaine pour aller travailler ou étudier (T/An/résident)



SOURCE : INSEE PREMIERE N°1357 - JUIN 2011

Insee, Kit CO₂ d'après le recensement de la population 2007 ;
SOeS, fichier central des automobiles 2007.

LA LETTRE DE L'ORT - n°35

Les transports collectifs urbains en Picardie, un nouvel élan.

Les 20 réseaux de transport urbain existant en Picardie début 2012 (6 dans l'Aisne, 11 dans l'Oise et 3 dans la Somme) regroupent 772 000 habitants soit 40 % de la population régionale.

Entre 2004 et 2012, le nombre de communes picardes intégrées dans un Périmètre de Transports Urbains (PTU) est passé de 167 à 243 soit une hausse de 46 %.

Les différents composants de ces réseaux sont abordés : structuration des périmètres de transport urbain, offre et fréquentation des réseaux, modalité d'exploitation des réseaux, taux de versement transport et initiatives « environnementales ».

L'analyse s'appuie à la fois sur les résultats de l'annuaire du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) 2003 - 2009 et de l'enquête menée en 2011 par l'Observatoire Régional des Transports auprès des Autorités Organisatrices de Transport Urbain que nous remercions pour leur contribution.

I - Des transports qui ont évolué et se sont adaptés

1.1 Un rapide historique

Outre la première calculatrice, Blaise Pascal a aussi inventé en 1662 à Paris les premiers transports en commun, carrosses de 8 places tractés par deux chevaux. La ligne qui allait du quartier du Luxembourg au quartier du Marais prit fin en 1677.

En 1826 à Nantes ré-apparaissent les transports urbains hippo-tractés appelés omnibus. Ils seront présents au Havre, à Lyon, à Marseille, à Bordeaux...

En 1831, le premier tramway français apparaît dans le département de la Loire, suivi en 1873 des tramways à vapeur puis à air comprimé. En 1895, le tramway de Versailles fonctionnera à l'électricité.



Un omnibus à Paris en 1900. (Source : Wikipedia)

En 1900, la première ligne du métro parisien voit le jour pour l'exposition universelle. Elle fut électrique dès l'origine.

Source : Wikipedia

1.2 Les transports, axe fort du Grenelle

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et destinée à lutter contre le changement climatique a fixé parmi les priorités le développement des transports collectifs.

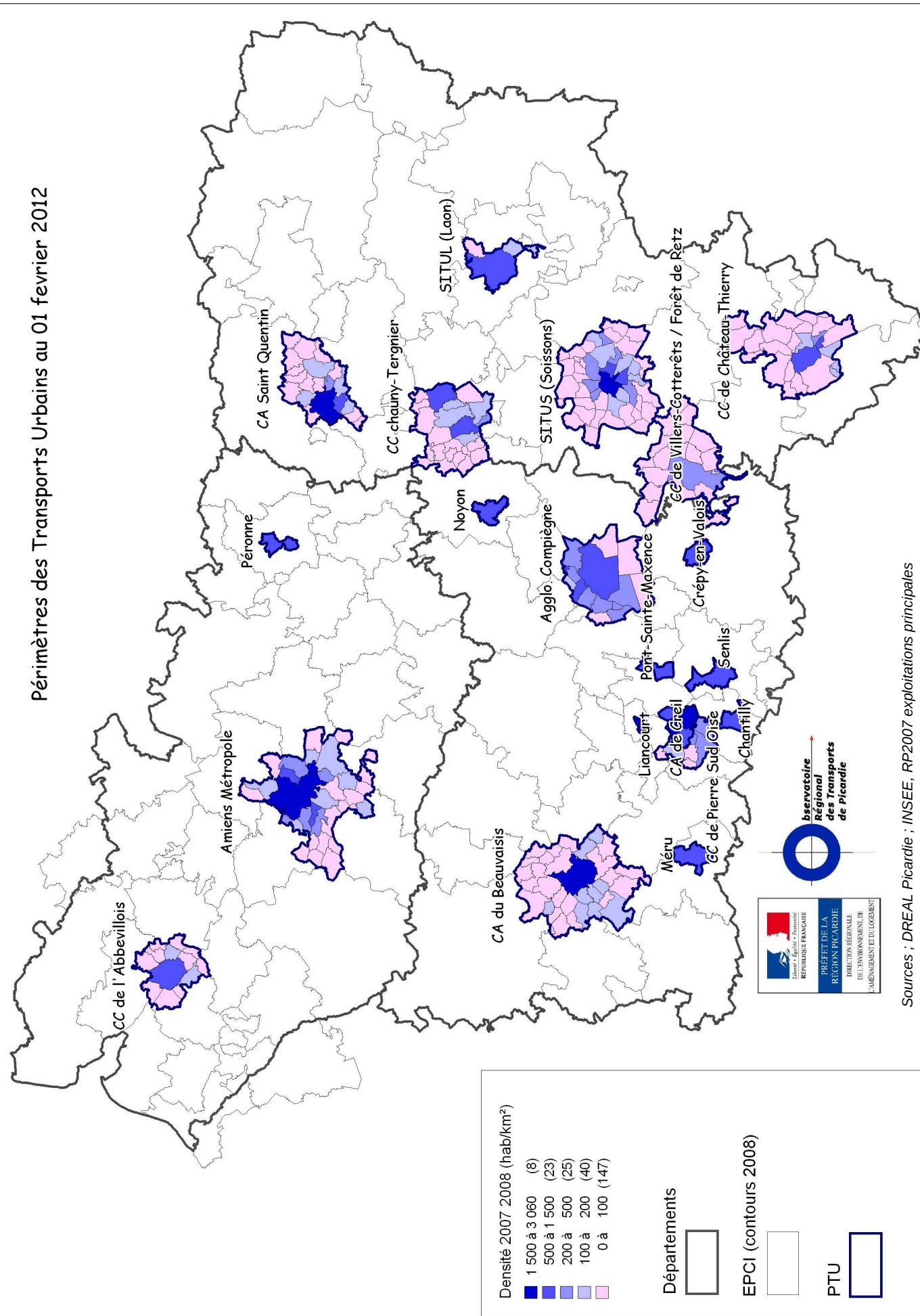


Bus à Beauvais (Source : www.beauvais.fr)

Sachant que le transport est le secteur le plus émetteur de CO₂ en France avec un quart des émissions, le développement des transports collectifs urbains constitue un enjeu fort pour créer une alternative à la voiture en ville.

II - En Picardie, les périmètres de transport urbain à l'image du territoire

Périmètres des Transports Urbains au 01 février 2012



4.3 Gratuité dans certains réseaux de l'Oise

Dans l'est du département de l'Oise, les réseaux de transport en commun sont gratuits. Le précurseur en matière de gratuité est le réseau de Compiègne gratuit depuis 1975. Ce qui en fait le plus vieux réseau non payant de France. Seuls les dimanches et les jours fériés, le tarif est à 1 €. Les autres réseaux gratuits sont ceux de Chantilly, Crépy en Valois, Noyon, Pont Sainte Maxence et Senlis.

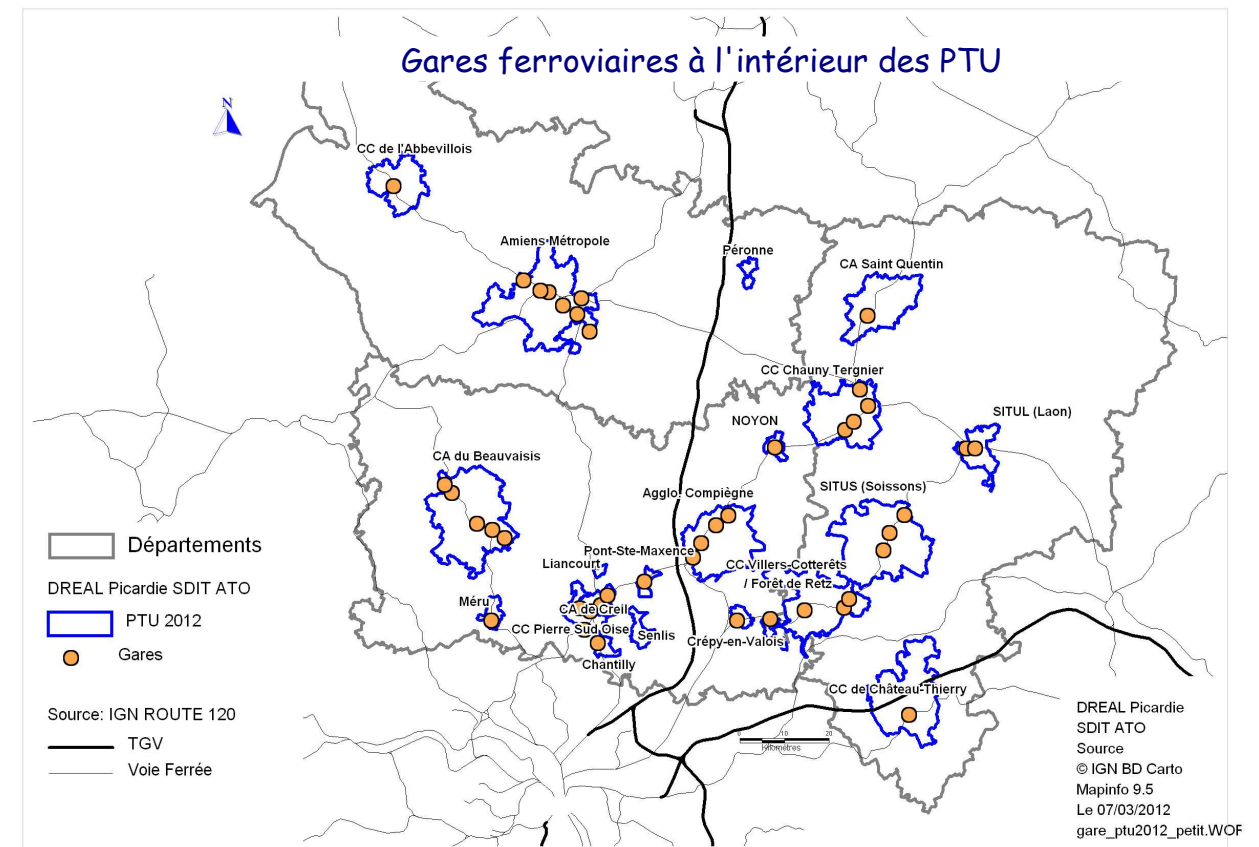
Les recettes pour payer le transport proviennent en grande partie du versement transport ainsi que des subventions du SMTCO ou de la Région. Ces subventions ne sont pas pérennes mais l'écart entre les coûts engendrés par la mise en place d'une billettique et la gratuité des réseaux est faible pour des communes de cette taille.

V - Une intermodalité à conforter

Les PTU picards, à l'exception de Senlis, Noyon et Liancourt, disposent d'une ou plusieurs gares ou points d'arrêt. Les réseaux urbains desservent la gare à rythme et horaire variés. Certaines Autorités Organisatrices comme celles de Château-Thierry, d'Abbeville et de Saint Quentin ont mis en œuvre des offres « train + bus » qui évitent le double abonnement et permettent de bénéficier d'une réduction sur le tarif de bus. Château-Thierry a mis en place un calculateur d'itinéraires sur le site : www.fablio.fr

Dans l'Oise se met en place le service SISMO (Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise) qui intègre une billettique intermodale par carte à puce et un système d'information pour les usagers aux arrêts et dans les véhicules. Cet outil bénéficiera aux 13 AOT de l'Oise adhérentes du SMTCO (dont le département de l'Oise et la Région Picardie) et aux AOT déléguées organisant du TAD.

Site : www.oise-mobilite.fr



VI - Des initiatives et expérimentations « environnementales » variées

6.1 Les démarches des AOTU (Autorités Organisatrices de Transport Urbain) : matériel et exploitation

Amiens dispose d'un parc de 139 véhicules fonctionnant au biodiesel, biocarburant permettant de réduire de 20 % les émissions de CO₂ par rapport à un véhicule classique.

Source : www.ametis.fr

Beauvais exploite 17 bus au gaz ainsi qu'un bus hybride et poursuit sa démarche « verte » en sensibilisant ses conducteurs à l'écoconduite, en récupérant ses huiles usagées et en imprimant ses documents commerciaux sur du papier recyclé.

Source : www.cabaro.fr

La Communauté d'agglomération de Saint Quentin a testé au 2^{ème} trimestre 2011 un « localburant », contraction de local et carburant (bioéthanol issu de la fermentation de déchets végétaux). Le principe de circuit court prévaut ici dans la mesure où moins de 20 km séparent le lieu de fabrication du lieu de livraison.

Source : VRT - 18 mai 2011

Laon exploite depuis 1989 un transport en site propre (POMA) qui utilise les infrastructures existantes de l'ancien tramway. Ce système utilise trois véhicules de 33 places tractés par câble et utilisant l'énergie électrique. Les véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Source : site internet SITUL

IV – Exploitation et Versement Transport

4.1 Des contrats d'exploitation différenciés

La délégation de service public est « un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service »

La différence fondamentale entre un marché public et une délégation de service public (DSP) résulte du mode de rémunération retenu. Pour un marché public, le paiement

est intégral et immédiat et il est effectué par l'acheteur public. Pour une délégation de service public, la rémunération est tirée de l'exploitation du service.

Les types de contrat conclus entre AO (Autorité Organisatrice) et exploitants se répartissent à égalité entre DSP et marché public. Les durées des contrats varient de 3 à 12 ans et même 25 ans pour Saint-Quentin.

Keolis, Veolia et Transdev sont présents en Picardie. Seul, Crépy en Valois fonctionne en régie municipale.

Exploitation des réseaux

AOTU	Exploitant	échéances	Entrées	Propriété des recettes tarifaires	Contrat
ABBEVILLE	Kéolis Abbeville	31/12/2015	01/01/2004	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
AMIENS	CFT	31/12/2011	01/01/2009	propriétés de l'autorité organisatrice	Délégation de Service Public
AMIENS	SPTA	31/12/2012	01/01/2009	-	Marché Public
BEAUVAIS	CABARO	31/12/2015	01/01/2009	propriétés de l'autorité organisatrice	Délégation de Service Public
CHATEAU-THIERRY	Les Cars de Château-Thierry	-	01/04/2010	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
CHAUNY	STAC	30/09/2012	01/10/1997	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
COMPIEGNE	CFTI LES CARS ACARY	13/07/2013	14/07/2005	propriétés de l'autorité organisatrice	Marché Public
COMPIEGNE	EV RARD	01/07/2013	01/09/2008	-	Marché Public
CREIL	STAC	30/06/2011	01/07/2004	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
LAON	LAON MOBILITE (Groupe Transdev)	31/12/2013	01/01/2005	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
MERU - LES SABLONS	CABARO	09/09/2012	10/09/2007	propriétés de l'autorité organisatrice	Marché Public
PONT STE MAXENCE	Kéolis Oise	20/10/2011	20/10/2008	Réseau gratuit	Marché Public
SAINT-QUENTIN	Saint-Quentin Mobilité	31/08/2029	01/09/2004	propriété de l'exploitant	Délégation de Service Public
SENLIS	Kéolis Oise	31/08/2011	01/09/2006	-	Marché Public
SOISSONS	Les Courriers Automobiles Picards	31/12/2017	01/01/2010	propriétés de l'autorité organisatrice	Marché Public
SOISSONS	RTA	31/12/2013	01/01/2010	propriétés de l'autorité organisatrice	Marché Public
CREPY-EN-VALOIS	Régie municipale	-	-	Réseau gratuit	Régie municipale
NOYON	NOYON CARS	02/01/2018	02/01/2010	Réseau gratuit	Marché Public

Source : Questionnaire ORT auprès des AOTU picardes, Certu, DGITM, GART, Union des transports publics et ferroviaires

4.2 Un versement transport (VT) assorti d'un versement transport additionnel (VTA) pour le département de l'Oise

Le versement transport est destiné au financement des transports en commun. Il est assis sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés implantées dans le

périmètre de transport urbain. Le seuil de population au-delà duquel le versement transport est exigible est de 10 000 habitants. La loi SRU autorise les syndicats mixtes type loi SRU à percevoir un VT additionnel de 0,5 % maximum dans un espace à dominante urbaine. Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a instauré un VTA dans l'Oise.

Caractéristiques du versement transport

AOTU	Date de la première instauration	VTA	Taux de la première instauration	VT2010
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS	01/02/1992	Non	0,5	0,55
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AMIENS METROPOLE	29/12/1983	Non	1	1,6
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BEAUVAIS	27/05/1983	Oui	0,5	0,6
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA REGION DE CHATEAU-THIERRY	02/04/1997	Non	0,5	0,6
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS DE L'AGGLO DE CHAUNY	16/05/1996	Non	0,55	0,55
AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE	01/01/1987	Oui	0,3	0,6
COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION CREILLOISE	01/07/1983	Oui	0,5	0,6
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DU LAONNOIS	01/01/1987	Non	0,5	0,55
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES SABLONS	01/01/2005	Oui	0,12	-
VILLE DE PONT STE MAXENCE	01/07/2009	Oui	0,55	0,55
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN	01/07/1984	Non	0,3	-
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS SOISSONNAIS	16/05/1984	Non	0,4	0,55
VILLE DE CREPY-EN-VALOIS	-	Oui	-	0,55 (au 01/01/2011)
VILLE DE NOYON	01/10/2009	Oui	-	0,5
VILLE DE SENLIS	-	Oui	-	Non prélevé

Source : Questionnaire ORT auprès des AOTU picardes, Certu, DGITM, GART, Union des transports publics et ferroviaires

Les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) en Picardie Situation en 2009

AOTU	Nombres de communes PTU	Nombre de communes desservies Par les TCU	% de communes dans le PTU Desservie Par les TCU	Population PTU (RP2007)	Population Desservies	% de la population Desservies	Superficie	Densité (hab./km2)	Total des Voyages Dans PTU*	Total des Kilomètres Dans PTU*
AMIENS	33	23	70%	179 153	174 774	98%	311	565	10 387 471	338 826
BEAUVAIS	31	31	100%	81 376	81 376	100%	307	259	3 337 703	1 343 490
SAINT-QUENTIN	20	20	100%	75 065	75 065	100%	157	464	4 960 373	1 481 186
COMPIEGNE	15	6	40%	73 975	62 113	84%	199	357	6 000 000	1 000 000
CREIL	4	4	100%	72 711	72 711	100%	34	2 095	4 032 190	1 314 662
SOISSONS	45	12	27%	56 516	49 171	87%	293	202	1 156 706	492 647
ABBEVILLE	13	13	100%	31 859	31 859	100%	111	276	979 000	338 826
LAON	3	2	67%	29 964	28 319	95%	63	461	1 491 000	724 554
CHATEAU-THIERRY	15 (25 depuis 2010*)	15	100%	27 647	27 647	100%	237	129	66 548	416 849
CHAUNY	8 (23 depuis 2011**)	8	100%	19 671	19 671	100%	187	214	138 000	136 927
SENLIS	1	1	100%	16 932	16 932	100%	24	678	NC	157 961
NOYON	1	1	100%	14 174	14 175	100%	18	791	265 000	195 000
CREPY-EN-VALOIS	1	1	100%	14 091	14 092	100%	16	871	NC	54 000
MERU - LES SABLONS	1	1	100%	13 000	13 000	100%	23	561	NC	NC
PONT STE MAXENCE	1	1	100%	12 633	12 633	100%	15	843	406 000	70 657
CHANTILLY	1	1	100%	11 096	11 096	100%	16	685	NC	NC
PIERRE SUD OISE	7	NC	NC	10 264	NC	NC	49	208	NC	NC
LIANCOURT	1	1	100%	7 150	7 150	100%	5	1 515	NC	NC

* Questionnaire 2010 ORT / AOTU

** Arrêté PTU Chauny-Tergnier du 24 juin 2011

Source : Questionnaire ORT auprès des AOTU picardes, Certu, DGITM, GART, Union des transports publics et ferroviaires

2.1 Une remarque préalable : périmètre et desserte ne se conjuguent pas toujours

Toutes les communes dotées d'un PTU (Périmètre de Transports Urbains) ne sont pas systématiquement desservies par les transports collectifs. Si la densité des villes centres autorise une desserte régulière, les territoires périphériques moins peuplés ne justifient pas toujours une telle régularité. Des solutions telles que le Transport à la Demande (TAD) peuvent alors être mises en œuvre.

Les dessertes sont construites au fur et à mesure du développement des PTU.

Constitué d'une seule commune en 2003, le PTU de Compiègne a intégré les 13 communes de l'agglomération en 2004 et une quinzième commune en 2006 lorsque cette dernière a rejoint l'agglomération. Les services de transport se sont organisés progressivement. D'une desserte exclusive sur Compiègne en 2003, les services de transport déclinent aujourd'hui une offre variée (scolaire, TAD) qui tend à desservir les 15 communes du PTU.

2.2 Des périmètres qui se déclinent selon les établissements publics de coopération intercommunale

Communautés d'agglomération

La Picardie compte aujourd'hui 6 communautés d'agglomération constituées d'office en Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) sur un périmètre identique à celui de l'agglomération : Amiens, Beauvais, Compiègne, Creil, Saint-Quentin et Soissons.

Amiens représente le périmètre le plus important en terme de population (179 153) soit le tiers de la population du département de la Somme.

La Communauté d'Agglomération Creilloise (CAC) est devenue officiellement une communauté d'agglomération depuis le 1er janvier 2011.

La communauté d'agglomération de Soissons (28 communes) a délégué sa compétence transport au Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais (SITUS) qui intègre 3 communes hors agglomération. Le PTU du SITUS a été étendu à 14 nouvelles communes en octobre 2010 et compte désormais 45 communes.

Communautés de communes

Les communautés de communes de l'Abbeillois, de Château-Thierry, de Chauny-Tergnier et de Laon ont demandé au préfet de fixer leur PTU par arrêté après avis du Conseil Général. Ces 4 communautés de communes avaient confié leur compétence transport à un syndicat intercommunal. Aujourd'hui, trois syndicats de transport sur quatre ont été dissous et les 3 communautés de communes ont repris leur compétence transport. Seul, subsiste le syndicat des transports urbains du Laonnois qui regroupe 3 communes.

La communauté de communes de Villers-Cotterêts / Forêt de Retz regroupe 17 communes.

Communes isolées

7 AOTU de l'Oise ont un périmètre limité à la commune : Chantilly, Crépy-en-Valois, Liancourt, Méru, Noyon, Pont-Sainte-Maxence, Senlis.

Dans la Somme la commune de Péronne a créé un PTU en janvier 2012.

III - Offre et fréquentation : les caractéristiques des réseaux

L'offre se mesure par le nombre de kilomètres par habitant du PTU et la fréquentation par le nombre de voyages par habitant du PTU. L'annuaire du CERTU classe les réseaux en 4 catégories en fonction du nombre d'habitants. Cette classification permet de comparer les réseaux de taille similaire.

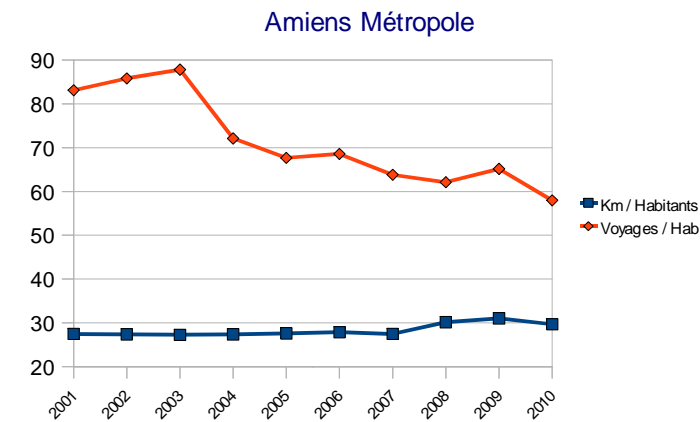
3.1 Amiens Métropole, réseau de plus de 100 000 habitants

Offre

Mesurée en kilomètres par habitant, l'offre sur Amiens Métropole semble stable entre 2001 et 2007 et enregistre une légère augmentation depuis trois ans. L'offre pour Amiens s'établit à 31,5 km/habitant contre 30,7 pour la classe des réseaux français supérieurs à 100 000 habitants.

Fréquentation

Mesurée en nombre de voyages par habitant, la fréquentation présente une baisse continue depuis 2003. Pour l'année 2009, le taux de fréquentation calculé pour Amiens Métropole est inférieur à celui de la classe des réseaux supérieurs à 100 000 habitants - 65 contre 80.



Le passage de 21 à 27 communes en 2004, puis à 33 communes en 2007 a certainement affecté les ratios du PTU. L'intégration de communes périphériques peu denses ne suffit pas à expliquer la baisse réelle du nombre de voyages. La vitesse commerciale, l'architecture ou l'exploitation du réseau peuvent expliquer en partie la désaffection pour les transports collectifs.

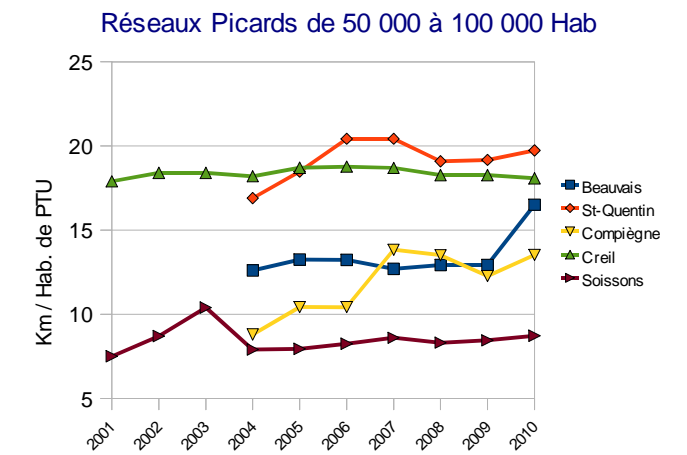
3.2 Les réseaux de 50 000 à 100 000 hab

En Picardie, 5 réseaux sont compris dans cette classe : Beauvais, Compiègne, Creil, Saint-Quentin et Soissons.

Offre

A l'exception de Creil qui, sur son périmètre de 4 communes desservies, stabilise l'offre, les autres réseaux voient leur offre augmenter en 2010 sans que l'on puisse imputer cette hausse avec certitude à un élargissement du nombre de communes et d'habitants ou à une re-configuration de l'offre.

Soissons qui vient d'étendre son PTU réussit à se cantonner en dessous de 10 km/habitant.



En 2009, l'offre de Saint-Quentin et de Creil est très proche de la moyenne de l'offre relevée pour la classe 50 à 100 000 habitants - 19,17 et 18,27 contre 18,7. Là encore, il est difficile de dire où se situe la « règle d'or ». Il ne sert effectivement à rien de proposer des kilomètres mal utilisés.

Fréquentation

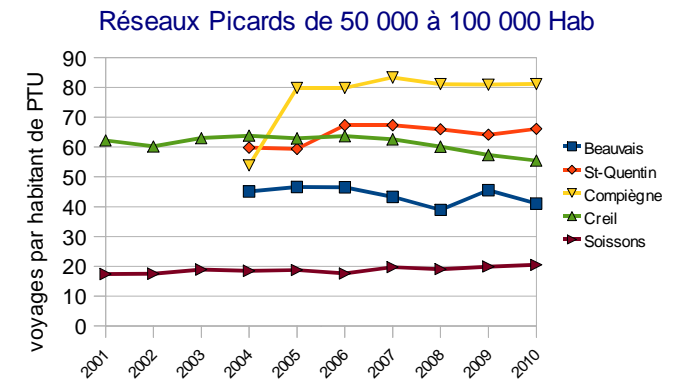
Bien que se situant à des niveaux différents, la fréquentation apparaît plutôt stable sur les 5 réseaux. Difficile de donner une explication à la baisse de fréquentation observée sur Creil depuis 2006 passant de 63 à 55 voyages par habitant.

Les taux de fréquentation à Beauvais, Saint-Quentin, Creil et Compiègne sont supérieurs à la moyenne de leur classe qui est de 38 voyages par habitant en 2009.

A Soissons, le nombre de voyages par habitant du PTU est de 20.

Seules 12 des 45 communes du PTU sont desservies par les transports en commun urbains.

Les 33 autres communes sont desservies par un Transport A la Demande.



3.3 Les réseaux de moins de 50 000 habitants

Les 12 réseaux restant appartiennent à la classe inférieure à 50 000 habitants.

Les graphiques présentent les éléments recueillis pour 9 réseaux.

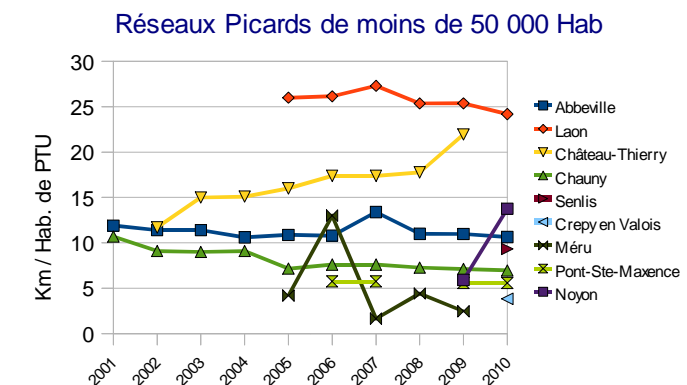
L'ORT ne dispose pas d'informations d'offre ou de fréquentation sur le PTU des communes de Chantilly et de Liancourt ni sur le PTU de la communauté de communes de Pierre Sud Oise créé en janvier 2008.



POMA à Laon (Source : www.tul-laon.net)

offre

Les offres de cette classe se répartissent entre 3 et 15 kilomètres par habitant. Seul, le réseau de Laon atteint un ratio de 25 kilomètres par habitant du fait du cadencement et de la grande amplitude horaire du système en site propre POMA. La moyenne de cette classe est de 15 kilomètres par habitant.



Deux réseaux ont étendu leur périmètre. La communauté de communes de Chauny Tergnier a sollicité le préfet pour dissoudre le syndicat intercommunal de l'agglomération de Chauny (SITAC), pour prendre la compétence « mise en œuvre et exploitation d'un réseau de transports collectifs urbains » et pour créer un PTU correspondant aux limites administratives des 23 communes.

La communauté de communes de Château-Thierry a elle aussi sollicité le préfet pour dissoudre le syndicat intercommunal des transports de la région de Château-Thierry (SITUACT), pour prendre la compétence transport et étendre son PTU de 15 à 25 communes.



Bus sur le réseau de Noyon

Fréquentation

La moyenne nationale de fréquentation pour la classe des moins de 50 000 habitants est de 24 voyages par habitant, niveau de fréquentation atteint par les réseaux d'Abbeville, Laon, Pont-Sainte-Maxence.

