

Transports Collectifs Urbains en Hauts-de-France

*Une multitude d'alternatives
à la voiture individuelle*



Mai 2018

Avant-propos

En France, les organismes chargés de l'organisation des transports internes au territoire sont régis par la loi d'orientation pour les transports intérieurs (loi LOTI) du 30 décembre 1982. Ils sont dénommés « autorités organisatrices des transports » (AOT) et se classent en trois échelles géographiques :

- L'État pour les trains d'équilibre du territoire ;
- Les Régions pour les réseaux de transport interurbains (régionaux et, depuis 2017, départementaux) ;
- Les communes pour les transports urbains.

Ces dernières peuvent transférer la compétence à leur intercommunalité ou bien à un syndicat intercommunal ou mixte (composé d'intercommunalités et de communes). La collectivité chargée des transports urbains, quelle que soit sa forme (commune, intercommunalité, syndicat), est appelée « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM).

Dans les Hauts-de-France, 30 AOM exercent leur compétence d'organisation des transports urbains. Il leur a été envoyé, à chacune, au premier semestre 2017, un questionnaire portant sur différentes thématiques des transports collectifs urbains (organisation du réseau, matériel, transport à la demande, tarification, intermodalité, mobilité active...). 20 d'entre elles ont répondu. Toutefois, les réponses apportées par la communauté d'agglomération du Saint-Quentinois, dû à la date de retour du questionnaire, n'ont pu être intégrées à ce document.

L'enjeu de l'étude sur les transports collectifs urbains est de dresser un état des lieux de ces services, de dégager les meilleures pratiques et de mettre en avant les initiatives afin d'inciter les organisateurs des transports à faire correspondre, au mieux, leur offre avec la demande des usagers.

Les données présentées dans ce rapport d'étude sont issues de leurs réponses et de recherches annexes, en particulier sur internet (AOM, Institut national de la statistique et des études économiques, base nationale sur l'intercommunalité, réseaux départementaux...). En comparaison des précédentes éditions, cette année, une place importante est donnée à l'intermodalité et la multimodalité.

Des remerciements sont adressés aux AOM et à la Région Hauts-de-France pour leurs données sans lesquelles de nombreuses informations ne pourraient être présentes dans ce document.

Sommaire

1. Ressorts territoriaux des AOM	7
1.1. Nature juridique et répartition géographique des AOM	7
1.2. Population et densité	11
2. Exploitation des transports collectifs urbains	16
2.1. Contrats administratifs	16
2.2. Versement transport	18
3. Transport régulier	21
3.1. Communes desservies	21
3.2. Lignes et arrêts	24
3.3. Horaires de service	35
3.4. Fréquentation	40
4. Transport à la demande	43
4.1. Mise en place du TAD	44
4.2. Communes desservies	45
4.3. Déclinaison du transport à la demande	47
4.4. Horaires et réservation	48
4.5. Distance et fréquentation	50
5. Tarification des TCU	51
5.1. Transport régulier	51
5.2. Transport à la demande	59
6. Véhicules utilisés	60
6.1. Transport guidé	60
6.2. Transport non guidé du réseau régulier	61
7. Autres modes de transport	64
7.1. Covoiturage	64
7.2. Pratique du vélo	67
8. Multimodalité et intermodalité	70
8.1. Pôles d'échanges multimodaux	70
8.2. Gares	75
8.3. Tarifs combinés	82
9. Innovations	85
9.1. Bus à haut niveau de service	85
9.2. Projets à l'étude	86
9.3. Réseaux sociaux et applications pour smartphones	87
9.4. Zenbus	90

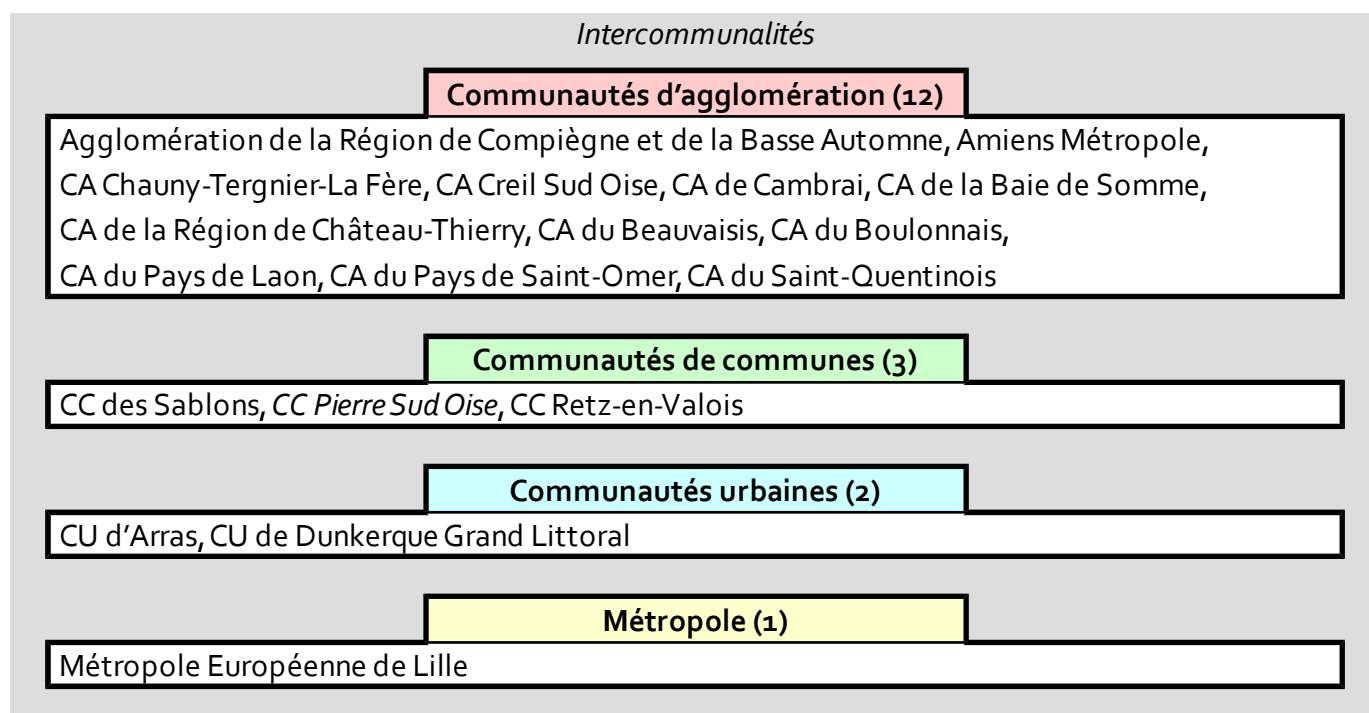
1. Ressorts territoriaux des AOM

Bien qu'il y ait 30 AOM proposant des services de transports collectifs urbains dans les Hauts-de-France, cette étude en prend en compte 31. En effet, au 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération creilloise et la communauté de communes Pierre – Sud – Oise ont fusionné pour former la communauté d'agglomération Creil Sud Oise. Toutefois, leurs réseaux n'étaient, en 2017, pas encore fusionnés. Le choix a donc été fait de les compter séparément.

Utilisé à de nombreuses reprises, le terme de « ressort territorial d'une AOM » désigne l'ensemble du territoire de la (ou des) commune(s) composant celle-ci. Il remplace le terme de « périmètre de transport urbain » depuis la loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe).

1.1. Nature juridique et répartition géographique des AOM

Les 31 AOM que comptent les Hauts-de-France se répartissent dans les catégories suivantes :



Syndicats

Syndicats intercommunaux (4)

SI de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois,
 SI des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise,
 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 (6)

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

La majorité des AOM des Hauts-de-France sont des intercommunalités (18 sur 31) alors que les communes seules et syndicats se partagent le reste presque équitablement.

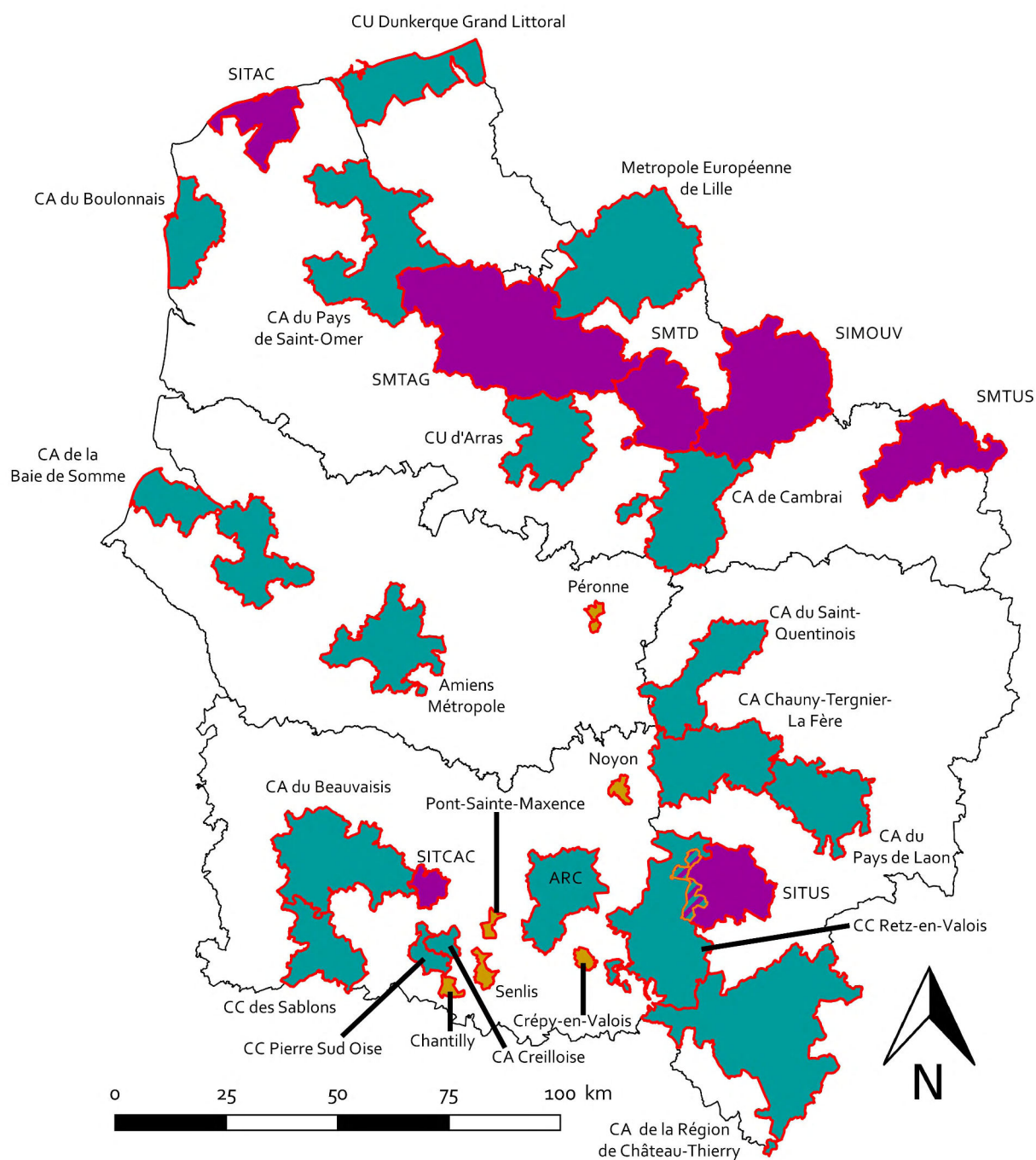
La région Hauts-de-France se compose de cinq départements :

- Aisne (02)
- Nord (59)
- Oise (60)
- Pas-de-Calais (62)
- Somme (80)

La carte 1, à la page suivante, montre la répartition géographique des AOM dans la région.



AOM de l'Aisne, du Nord et de la Somme



- Départements
 - Contour du RT des AOM
 - Communes du SITUS et de la CC Retz-en-Valois
- Nature juridique des AOM**
- Communes
 - Intercommunalités
 - Syndicats

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 1 : Nature juridique des AOM des Hauts-de-France

Géographiquement, les AOM des Hauts-de-France se répartissent de la façon suivante :

- 6 dans l'Aisne
- 6 dans le Nord
- 10 dans l'Oise (11 en séparant la CA creilloise et la CC Pierre – Sud – Oise)
- 5 dans le Pas-de-Calais
- 3 dans la Somme

Les syndicats se trouvent majoritairement au nord de la région, permettant de désenclaver des communes rurales par l'extension des réseaux urbains. À l'inverse, les AOM constituées d'une seule commune se situent toutes dans l'Oise, à l'exception de Péronne. On y trouve alors des réseaux moins étendus mais plus nombreux centrés sur des petites villes.

Le département de la Somme possède, centrée sur Amiens, son chef-lieu, une importante agglomération. Toutefois, en dehors d'une seconde agglomération moyenne, la baie de Somme, le reste du département est rural et les transports urbains sont peu présents.

Dans l'Aisne, 5 communes appartiennent au syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais et à la communauté de communes Retz-en-Valois. Le contour du territoire formé par l'ensemble de ces communes est tracé en orange sur les cartes de ce document.

La superficie des Hauts-de-France est de 31 813 km². 30 % de cette superficie (soit 9 504 km²) se situe dans le ressort territorial d'une AOM.



AOM de l'Oise et du Pas-de-Calais

1.2. Population et densité

1.2.1. Population

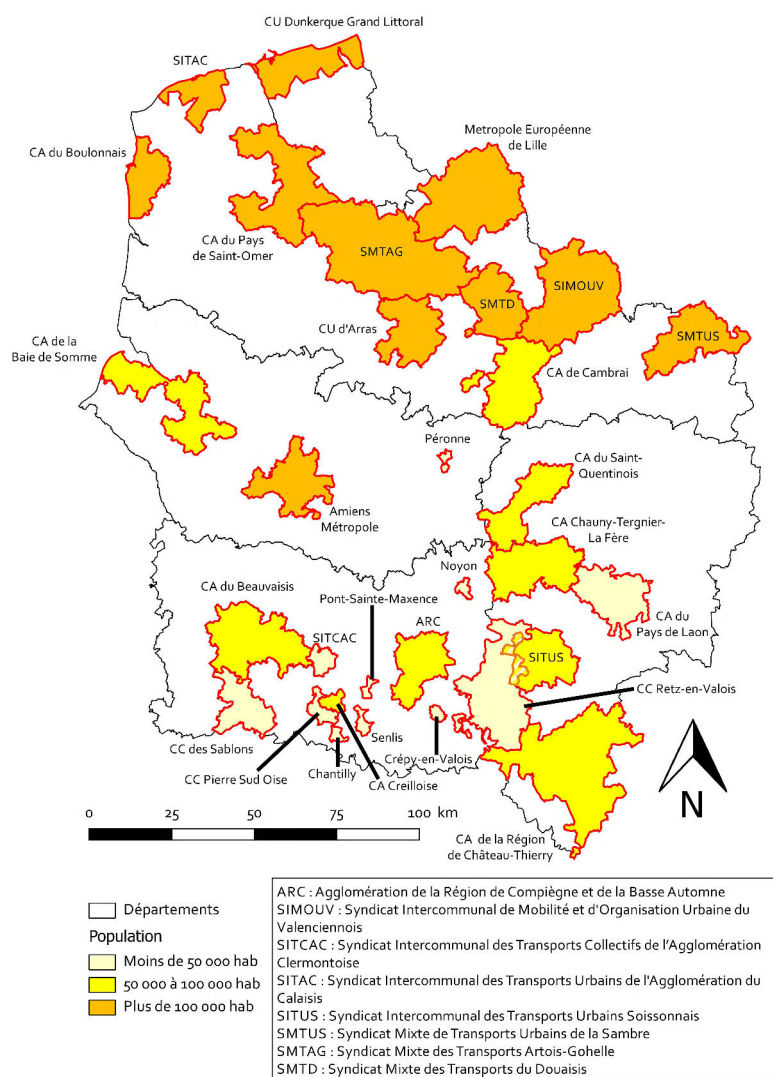
Au recensement de 2014, disponible en 2017, la population des Hauts-de-France est de 6 006 156 habitants. La population au sein des ressorts territoriaux des AOM est de 4 189 885 habitants soit 70 % de la population régionale.

Il existe une nette différence entre la part du territoire régional couvert par les ressorts territoriaux des AOM et la part de la population régionale vivant au sein de ces ressorts territoriaux. La répartition régionale de la population est très inégale et polarisée.

La démographie entre les AOM et au sein de leurs ressorts territoriaux est aussi inégale. Le tableau 1 et la carte 2 montrent la différence de population des AOM de la région.

AOM	Démographie (2014)
Amiens Métropole	178 915
CU d'Arras	110 169
SMT Artois-Gohelle	652 940
CA de la Baie de Somme	52 253
CA Beauvaisis	96 647
CA du Boulonnais	118 623
SITA du Calaisis	112 222
CA de Cambrai	83 692
Ville de Chantilly	11 122
CAR de Château-Thierry	55 114
CA Chauny-Tergnier-La Fère	57 359
SITCA Clermontoise	23 815
CAR de Compiègne et de la BA	84 942
CA creilloise	74 689
Ville de Crépy-en-Valois	15 221
SMT du Douaisis	192 720
CU de Dunkerque GL	203 770
CAP de Laon	44 423
ME de Lille	1 154 103
Ville de Noyon	14 162
Ville de Péronne	8 089
CC Pierre – Sud – Oise	11 500
Ville de Pont-Sainte-Maxence	12 833
CC Retz-en-Valois	21 059
CC des Sablons	36 428
CAP de Saint-Omer	107 840
CA du Saint-Quentinois	85 171
SMTU de la Sambre	128 856
Ville de Senlis	16 011
SITU Soissonnais	53 416
SIMOU du Valenciennois	354 002

Tableau 1 : Population des AOM



Carte 2 : Population des AOM (données de 2014)

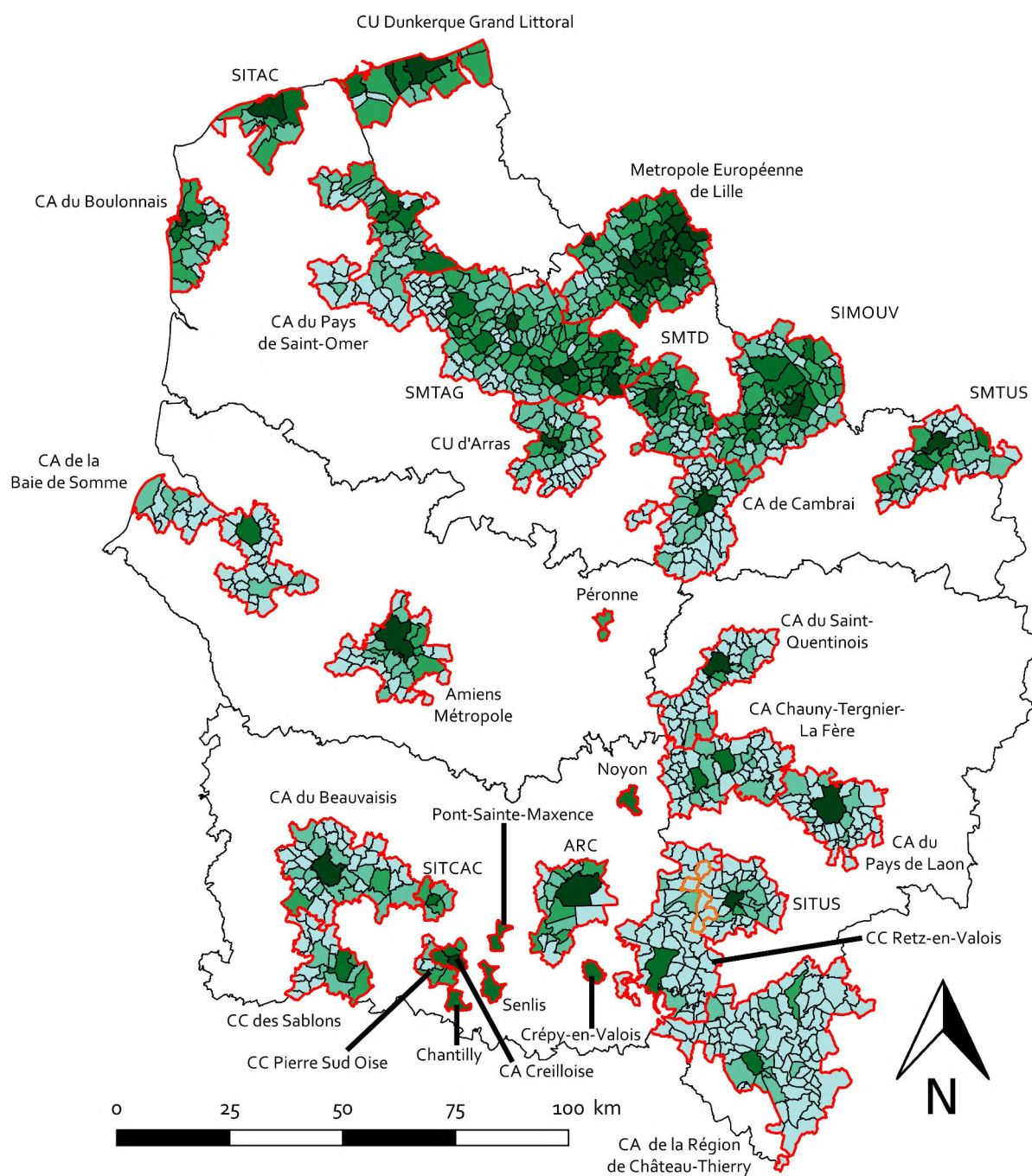
Les AOM dont la population est la plus importante se situent dans le nord de la région. Cela s'explique par le fait que les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont les plus peuplés des Hauts-de-France et par la nature des AOM. En effet, les communes seules se situent au sud de la région et la majorité des syndicats, au nord.

La métropole européenne de Lille (MEL) est la seule à dépasser le million d'habitants. En second, se situe le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMTAG) dont le ressort territorial englobe l'ensemble de la partie pas-de-calaisienne du bassin minier : les agglomérations de Béthune, Lens et Hénin-Beaumont. Il s'agit des territoires sur lesquels les décisions et pratiques ont un impact sur le plus de personnes. De l'autre côté, moins de services sont proposés dans les communes isolées mais des innovations liées à la mobilité dans les milieux ruraux ou moyennement peuplés se développent.

Au sein des AOM, les disparités de population sont également importantes, comme le montre la carte 3 sur la page suivante.

Les AOM qui ne sont pas constituées d'une seule commune se présentent toutes sous le même schéma : une commune centrale autour de laquelle se développent des communes de moins en moins peuplées. Cette commune donne généralement son nom à l'AOM et est le centre du réseau de transports collectifs urbains et, dans certain cas, la seule bénéficiaire. Des exceptions sont à noter dans les cas du SMTAG et de la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère où plusieurs communes de population comparables jouent les rôles de pôles de l'AOM.

Autour de leurs communes centrales, les AOM du Nord et du Pas-de-Calais possèdent des couronnes plus peuplées que dans les autres départements de la région. À l'inverse, les AOM de l'Aisne sont représentatives de la ruralité du département : les communes sont moins peuplées, y compris dans les couronnes des agglomérations.



ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 3 : Population des communes des AOM

1.2.2. Densité

Les mêmes constats que pour la population peuvent être effectués en ce qui concerne la densité. Celle des Hauts-de-France se situe à 189 hab/km² alors que celle de l'ensemble des AOM de la région est à 441 hab/km² soit 2,33 fois plus élevée. Les cartes 3 et 4 (ci-dessous et page suivante) ainsi que le tableau 2 montrent la densité des AOM des Hauts-de-France et des communes au sein des AOM.

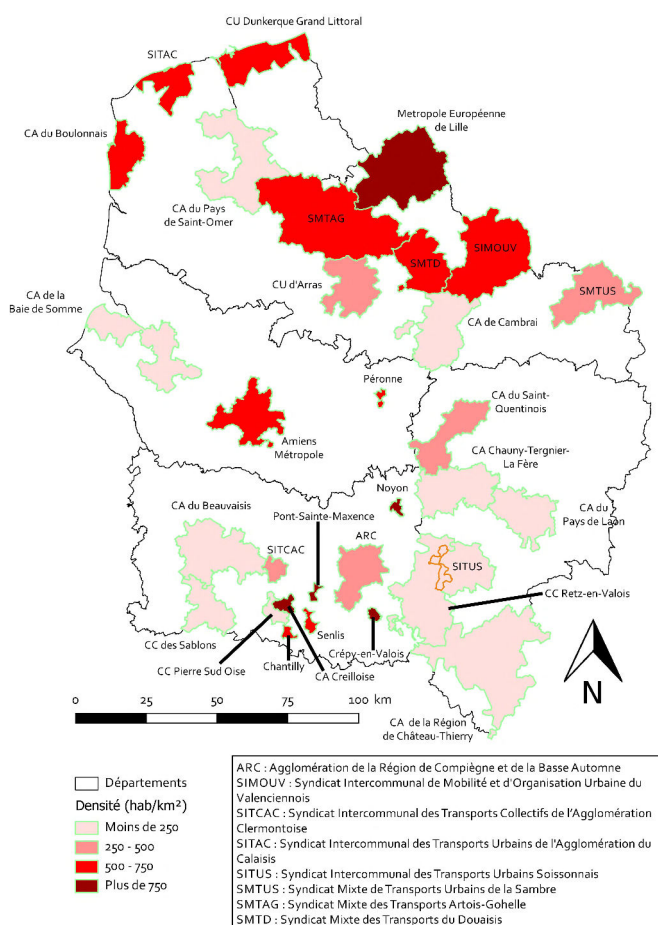
Les AOM de plus grande densité se situent au Nord de la région, à l'exception de la communauté d'agglomération creilloise et des communes seules qui, étant composées d'uniques communes

AOM	Superficie (km ²)	Densité (2014)
Amiens Métropole	314	570
CU d'Arras	308	358
SMT Artois-Gohelle	1 002	651
CA de la Baie de Somme	414	126
CA Beauvaisis	464	208
CA du Boulonnais	207	574
SITA du Calaisis	176	636
CA de Cambrai	413	203
Ville de Chantilly	16	687
CAR de Château-Thierry	889	62
CA Chauny-Tergnier-La Fère	386	149
SITCA Clermontoise	53	449
CAR de Compiègne et de la BA	265	321
CA creilloise	34	2 188
Ville de Crépy-en-Valois	16	935
SMT du Douaisis	299	644
CU de Dunkerque GL	296	688
CAP de Laon	308	144
ME de Lille	651	1 772
Ville de Noyon	18	787
Ville de Péronne	14	571
CC Pierre – Sud – Oise	49	233
Ville de Pont-Sainte-Maxence	15	867
CC Retz-en-Valois	365	58
CC des Sablons	212	172
CAP de Saint-Omer	548	197
CA du Saint-Quentinois	296	288
SMTU de la Sambre	351	367
Ville de Senlis	24	666
SITU Soissonnais	181	294
SIMOU du Valenciennois	633	560

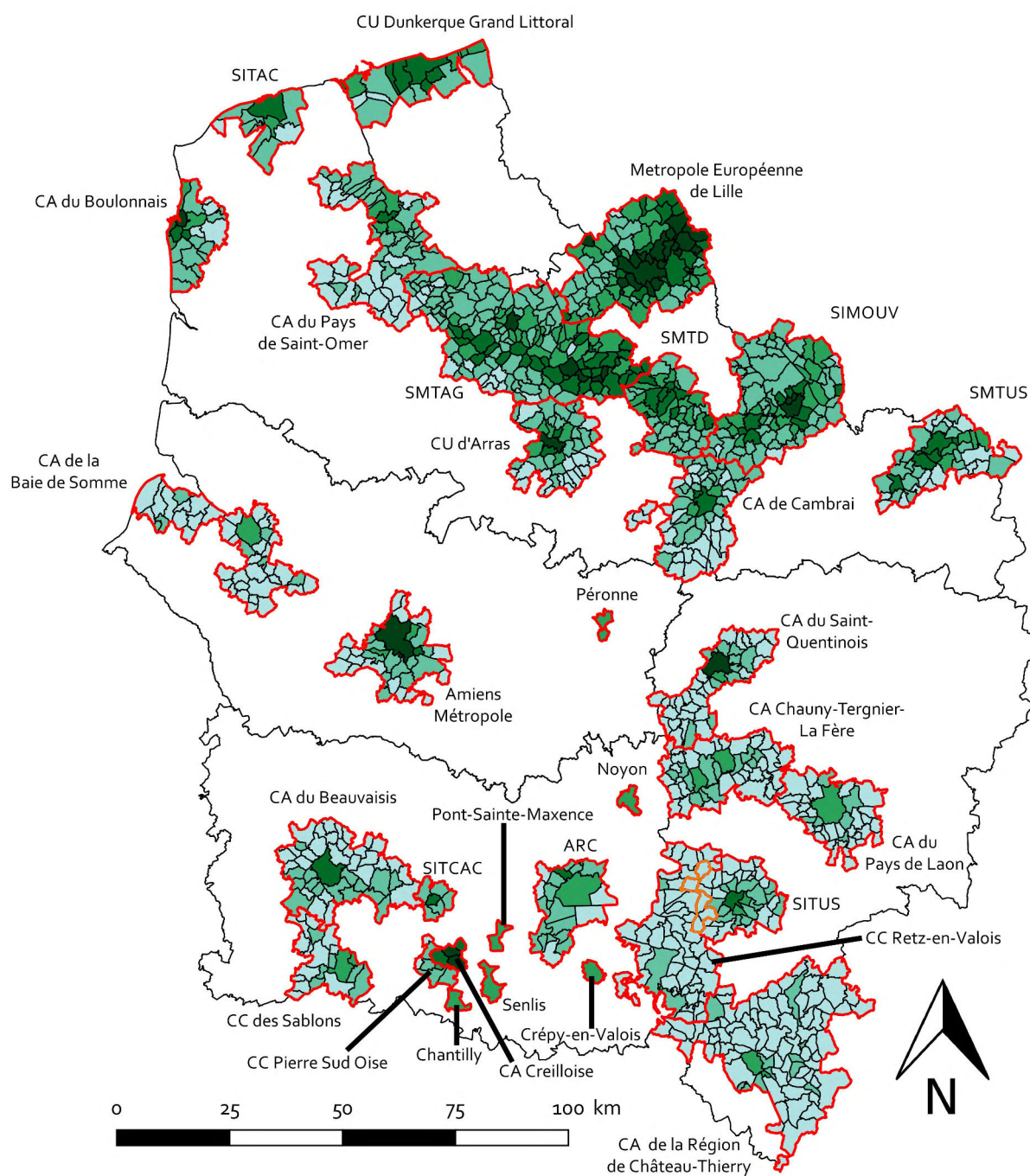
Tableau 2 : Superficie et densité des AOM

Malgré sa grande superficie, la densité du SMTAG reste élevée, représentative d'un étalement urbain et d'une nécessité de liaisons entre les communes du territoire. La MEL et la communauté d'agglomération creilloise possèdent les plus importantes densités de la région.

suffisamment importante pour avoir leur propre réseau de transports collectifs urbains, possèdent une forte densité. La mesure de la densité confirme le caractère essentiellement rural de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme.



Carte 4 : Densité des AOM



□ Départements

Densité (hab/km²)

□ Moins de 100

■ 100 - 500

■ 500 - 1 000

■ 1 000 - 2 500

■ Plus de 2 500

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 5 : Densité des communes des AOM

2. Exploitation des transports collectifs urbains

2.1. Contrats administratifs

Les transports collectifs urbains, comme les autres transports collectifs, peuvent être exploités, par l'AOM, de deux façons différentes :

- Par l'AOM directement, par le biais de son personnel (cette forme est appelée « en régie »)
- Par une entreprise ayant passé un contrat avec l'AOM

La convention pour l'exploitation des transports passée entre une autorité organisatrice et une entreprise se divise elle-même en deux grandes formes :

- Marché public : dans ce cadre, l'entreprise réalise le service de transports et est rémunérée par l'autorité organisatrice pour ce travail, quel que soit le résultat de l'exploitation.
- Délégation de service public (DSP) ; dans ce cadre, l'organisation du service est confiée à l'entreprise qui est rémunérée en fonction du résultat de l'exploitation.

Comme il est visible sur le tableau 3, page suivante, la grande majorité des AOM optent pour l'exploitation de leur réseau par une entreprise. Ces exploitants, appartenant le plus souvent à de grands groupes multinationaux sont expérimentés dans le domaine du transport. Le coût pour l'AOM est également moins important que celui d'une exploitation en régie.

Parmi les AOM ayant répondu au questionnaire, seuls la CA de la baie de Somme, le SM des Transports du Douaisis et le SM des Transports Urbains de la Sambre exploitent leurs réseaux en régie (ainsi que la ville de Crépy-en-Valois pour les lignes hebdomadaires vers le marché et le cimetière).



Exploitants de transports collectifs urbains en Hauts-de-France

AOM	Type de contrat	Nom du réseau	Exploitant	Société mère / Administration	Dates	
					Signature*	Échéance
Amiens Métropole	DSP	Amétis	Keolis Amiens	Keolis	18/04/12	31/12/17
CU d'Arras	DSP	Artis	Keolis Arras	Keolis	N/R	N/R
SMT Artois-Gohelle	DSP	Tadao	Tadao	Transdev	07/10/16	31/12/23
CA de la Baie de Somme	Régie	BAAG	CA de la Baie de Somme	CA de la Baie de Somme	01/01/16	N/C
CA Beauvaisis	DSP	Corolis	Beauvaisis Mobilités	Transdev	12/2015	13/12/21
CA du Boulonnais	DSP	Marinéo	CTB	RATP	N/R	31/12/20
SITA du Calaisis	DSP	Imagin	STCE	Transdev	19/12/16	31/12/27
CA de Cambrai	N/R	TUC	Vectalia Cambrai	Vectalia	13/08/12	31/08/20
Ville de Chantilly	N/R	DUC	Keolis Oise	Keolis	N/R	N/R
CAR de Château-Thierry	N/R	Fablio	Keolis Château-Thierry	Keolis	N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	N/R	TACT	Keolis Chauny-Tergnier	Keolis	N/R	N/R
SITCA Clermontoise	Marché public	Le Bus	Keolis Oise	Keolis	08/11/14	31/12/17
CAR de Compiègne et de la BA	Marché public	TIC	Acary	Transdev	07/2013	07/20
CA creilloise	DSP	STAC	Keolis Creil Agglo	Keolis	01/07/11	30/06/19
Ville de Crépy-en-Valois	Régie**	S/O**	Ville de Crépy-en-Valois**	Ville de Crépy-en-Valois**	N/C**	N/C**
	Marché public	Cypré	Les Cars Charlot	RATP	N/R	30/11/18
SMT du Douaisis	Régie	Évéole	STAD	STAD	N/R	N/R
CU de Dunkerque GL	DSP	DK'Bus Marine	STDE	Transdev	31/12/12	31/12/18
CAP de Laon	N/R	TUL	CTPL	RATP	N/R	N/R
ME de Lille	DSP	Transpole	Keolis Lille	Keolis	08/11/10	31/12/17
Ville de Noyon	Marché public	lib'bus	Noyon Cars	Noyon Cars	2010	31/12/17
Ville de Péronne	Marché public	S/O	Les Cars Perdigeon	Groupe Perdigeon	19/12/14	31/12/17
CC Pierre – Sud – Oise	Marché public	PSOT	Keolis Evrard	Keolis	01/01/16	31/12/17
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Marché public	TUM	Keolis Oise	Keolis	22/11/16	31/12/20
CC Retz-en-Valois	DSP	Villéo-Retzéo	Voyages F. Lefort	Voyages Lefort	21/04/13	01/04/18
CC des Sablons	Marché public	Sablons Bus	Cabaro	Transdev	01/09/17	31/08/22
CAP de Saint-Omer	DSP	Mouvéo	STUSO	STUSO	18/03/12	31/08/19
CA du Saint-Quentinois	N/R	Pastel	Saint-Quentin Mobilité	Transdev	N/R	N/R
SMTU de la Sambre	Régie	Stibus	SPLTISA	Keolis	N/R	N/R
Ville de Senlis	N/R	TUS (1)	Transdev Picardie	Transdev	N/R	N/R
SITU Soissonnais	Marché public	TUS (2)	Transdev	Transdev	01/01/10	31/12/17
	Marché public***	TUS (2)***	RTA***	Département de l'Aisne***	01/01/14***	31/12/17***
SIMOU du Valenciennois	DSP	Transvilles	CTVH	RATP	N/R	N/R

* Peut équivoir indifféremment à la date de signature ou à la date de début d'exploitation.

** Lignes scolaires et hebdomadaires pour le cimetière et le marché.

*** Transport à la demande uniquement.

N/C : Non concerné

N/R : Non renseigné

S/O : Sans objet

BAAG : Bus d'Abbeville Agglomération

DUC : Desserte Urbaine Cantilienne

PSOT : Pierre Sud Oise Transports

STAC : Service des Transports de l'Agglomération Creilloise

TACT : Transports de l'Agglomération de Chauny-Tergnier

TIC : Transports Inter Communaux

TUC : Transports Urbains du Cambrésis

TUL : Transports Urbains Laonnais

TUM : Transports Urbains Maxiportains

TUS (1) : Transport Urbain Senlisien

TUS (2) : Transports Urbains Soissonnais

CTB : Compagnie des Transports du Boulonnais

CTPL : Compagnie de Transports Urbains du Pays de Laon

CTVH : Compagnie des Transports du Valenciennois et du Hainaut

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RTA : Régie départementale des Transports de l'Aisne

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

STAD : Société de Transports de l'Arrondissement de Douai

STCE : Société des Transports de Calais et Extensions

STDE : Société des Transports de Dunkerque et Extensions

STUSO : Société des Transports Urbains de Saint-Omer

Tableau 3 : Contrats d'exploitation des réseaux de TCU

2.2. Versement transport

2.2.1. Versement transport « classique »

Outre la tarification aux usagers et l'imposition, un des moyens de financer les transports collectifs urbains est le versement transport (VT). Il s'agit d'une contribution des employeurs situés sur le territoire du ressort territorial de l'AOM.

Le versement transport s'applique aux entreprises employant au moins onze salariés (neuf jusqu'en 2015). Son taux est défini par l'AOM et s'applique au montant des salaires versés par l'entreprise. Son plafond est régi par l'article L2333-67 du code général des collectivités territoriales et dépend des caractéristiques suivantes :

- Nombre d'habitants au sein du RT de l'AOM
- Nature de l'AOM
- Présence ou absence d'un projet de réalisation d'une infrastructure (routière, transport guidé ou site propre selon le nombre d'habitants)
- Présence ou absence de communes à caractère touristique au sein de l'AOM

AOM	Taux VT 2014 (%)	Taux VT 2015 (%)	Taux VT 2016 (%)
Amiens Métropole	1,8	1,8	1,8
CU d'Arras	N/C	0,8	N/R
SMT Artois-Gohelle	N/C	1,5	1,5
CA de la Baie de Somme	0,6	N/R	0,6
CA Beauvaisis	0,6	0,7	0,7
CA du Boulonnais	N/C	1,25	N/R
SITA du Calaisis	N/C	2	2
CA de Cambrai	N/C	N/R	0,6
Ville de Chantilly	N/R	N/R	N/R
CAR de Château-Thierry	N/R	N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	0,55	0,55	N/R
SITCA Clermontoise	0,3	0,3	0,3
CAR de Compiègne et de la BA	0,6	N/R	N/R
CA creilloise	0,6	0,6	0,6
Ville de Crépy-en-Valois	0,55	0,55	0,55
SMT du Douaisis	N/C	1,8	N/R
CU de Dunkerque GL	N/R	1,55	1,55
CAP de Laon	0,55	0,55	N/R
ME de Lille	N/C	N/R	N/R
Ville de Noyon	0,55	0,55	0,55
Ville de Péronne	N/R	N/R	N/R
CC Pierre – Sud – Oise	0,6	0,6	0,6
Ville de Pont-Sainte-Maxence	0,55	0,55	0,55
CC Retz-en-Valois	0,6	0,6	0,6
CC des Sablons	0,12	N/R	N/R
CAP de Saint-Omer	N/C	0,35	0,35
CA du Saint-Quentinois	N/R	N/R	N/R
SMTU de la Sambre	N/C	N/R	N/R
Ville de Senlis	N/R	N/R	N/R
SITU Soissonnais	0,4	0,6	0,6
SIMOU du Valenciennois	N/C	N/R	N/R

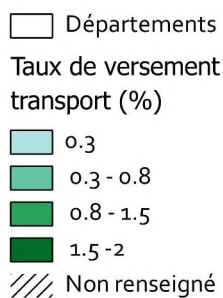
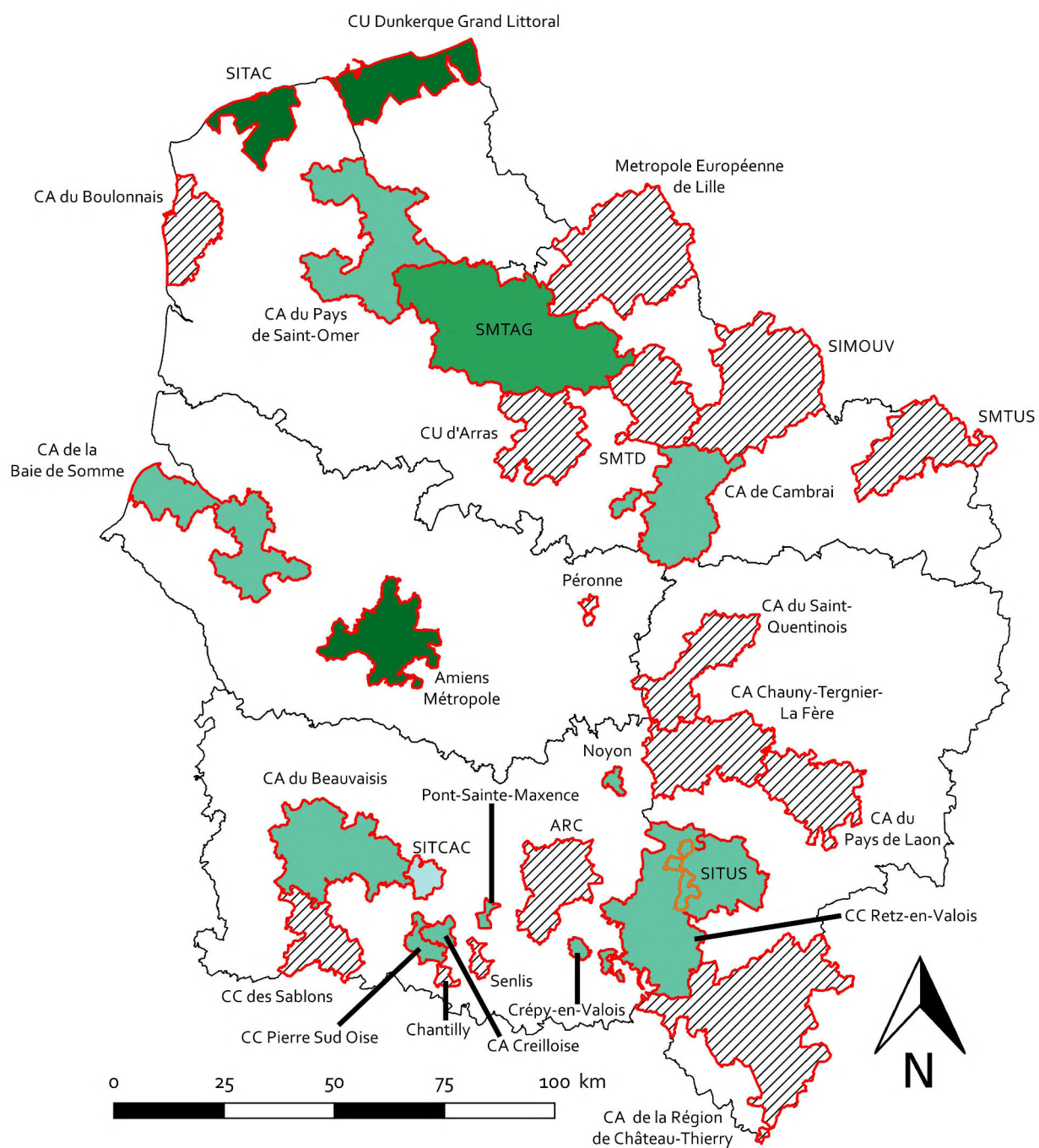
N/C : Non concerné

N/R : Non renseigné

Tableau 4 : Taux de versement transport par AOM

Il n'y a pas de changement du taux de versement transport entre 2015 et 2016 à noter chez les AOM ayant répondu les deux années.

Malgré l'absence de nombreuses réponses, une tendance se dégage : le taux de versement transport est, en moyenne, plus élevé dans les AOM du sud de la région. Cela peut notamment s'expliquer par la démographie des AOM. Celles du sud, souvent des communes uniques ou des intercommunalités rurales, sont moins peuplées, autorisant un taux plus faible.



ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 6 : Taux de versement transport par AOM

2.2.2. Versement transport additionnel

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) permet la création de syndicats mixtes d'autorités organisatrices du transport. Cela permet de coordonner au mieux les offres de transport. Ces syndicats peuvent alors définir un taux de versement transport additionnel (VTa) plafonné à 0,5 %. Le VTa finance les actions des syndicats issus de la loi SRU. De même que pour le VT, le VTa doit être versé par l'ensemble des employeurs du territoire d'au moins 11 salariés.

En 2017, il existe deux syndicats de type SRU en Hauts-de-France composés comme suit (AOM en gras) :

<p>Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)</p>	
<p>CA Beauvaisis, Ville de Chantilly, SITCA Clermontoise, CAR de Compiègne et de la BA, CA Creil Sud Oise, Ville de Crépy-en-Valois, Région Hauts-de-France, Ville de Liancourt, Ville de Noyon, Département de l'Oise, CC de la Plaine d'Estrées, Ville de Pont-Sainte-Maxence, CC des Sablons, Ville de Senlis</p>	
<p>Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT)</p>	
<p>CU d'Arras, SMT Artois-Gohelle, CA du Boulonnais, SITA du Calais, CA de Cambrai, SMT du Douaisis, CU de Dunkerque GL, Région Hauts-de-France, ME de Lille, Département du Nord, Département du Pas-de-Calais, CAP de Saint-Omer, SMTU de la Sambre, SIMOU du Valenciennois</p>	

Le SMTCO se déploie dans le département de l'Oise. Le taux de VTa qu'il applique est 0,4 %. Ce taux peut être inférieur de sorte que la somme du VT et du VTa ne dépasse pas 0,8 %.

Le SMIRT comprend les AOT des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Au 1^{er} juillet 2015, il a fixé un premier taux de VTa à 0,1 %.

3. Transport régulier

L'ensemble de la partie de ce rapport d'étude consacrée au transport régulier traite des services accessibles à tout public et sans réservation (le transport à la demande et le transport de personnes à mobilité réduite sont donc, entre autres, exclus).

3.1. Communes desservies

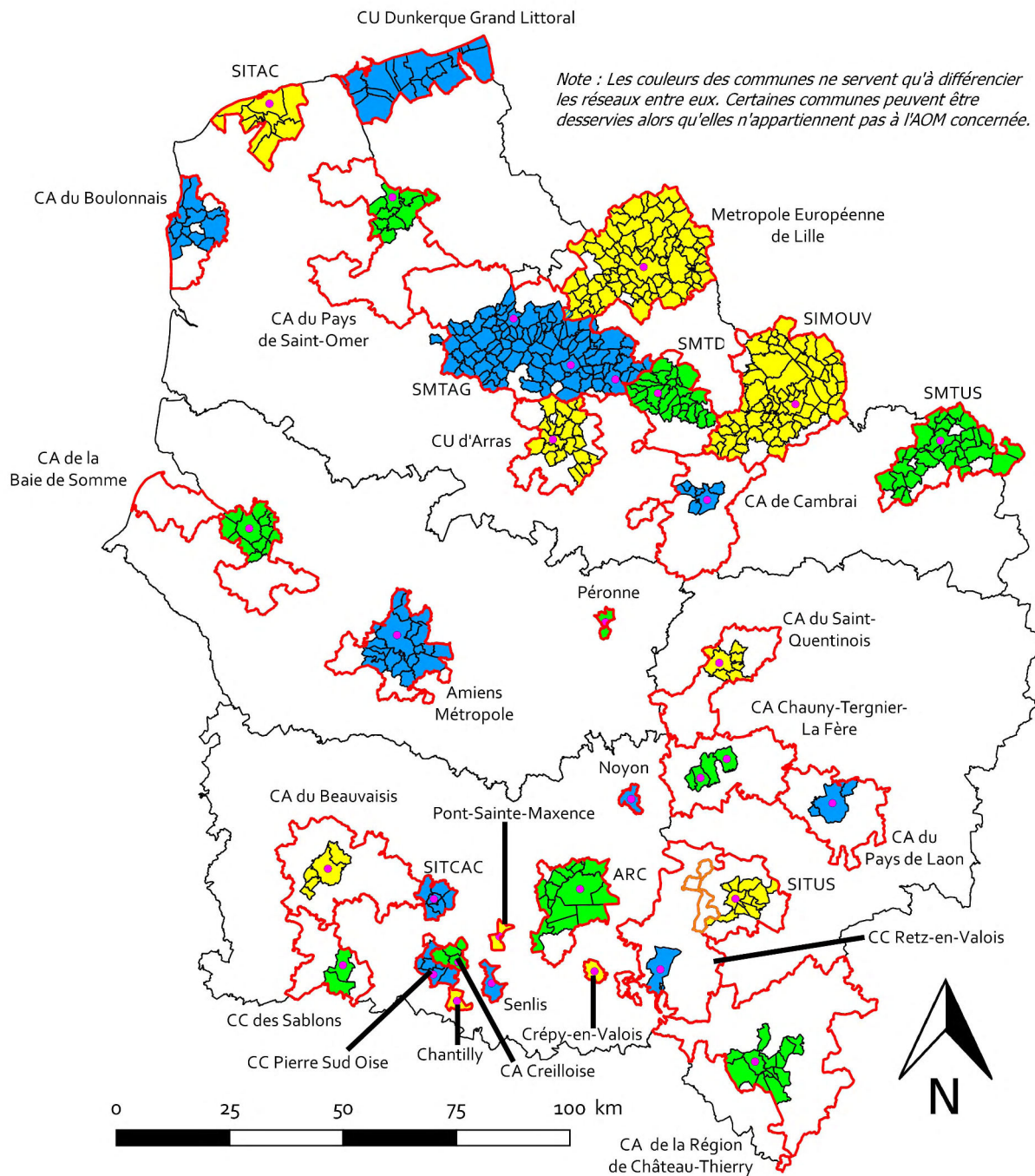
Au 1^{er} janvier 2017, la région Hauts-de-France compte 3 810 communes réparties comme suit :

- 804 dans l'Aisne
- 648 dans le Nord
- 688 dans l'Oise
- 891 dans le Pas-de-Calais
- 779 dans la Somme

Parmi elles, 1 113 sont incluses dans le ressort territorial des AOM de la région, soit 29 %. Sur les 1 113 communes incluses dans le ressort territorial d'une AOM, 511 sont desservies par les transports collectifs urbains réguliers auxquelles s'ajoutent Pernes, dans le Pas-de-Calais et Bauvin, dans le Nord, toutes deux desservies par le réseau Tadao du SMTAG alors qu'elles ne font partie d'aucune AOM.

Ainsi, 46 % des communes des AOM et 13 % des communes de la région sont desservies par un réseau de TCU réguliers. Elles sont cartographiées à la page suivante. Toutefois, certaines communes incluses dans ces chiffres ne voient le passage d'un bus que sur un hameau ou une zone commerciale de leur territoire. De même, dans certaines des communes les plus éloignées, les bus urbains ne passent qu'à certaines heures.

Les réseaux urbains sont centrés autour de la commune principale de l'AOM (ou des communes principales dans le cas du SMTAG et de la CA Chauny-Tergnier-La Fère) et s'étendent plus ou moins selon la démographie des couronnes et l'histoire de l'AOM. Au 1^{er} janvier 2017, ainsi que les années précédentes, de nombreuses AOM se sont agrandies par l'intégration de nouvelles communes ou intercommunalités sans pour autant avoir pu élargir le réseau de TCU. Cela constitue une des raisons du faible taux de communes desservies de certaines de ces AOM.



- Départements
- } Communes desservies par les TCU
- }
- }
- Communes principales des AOM

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 7 : Communes desservies par les réseaux réguliers de TCU

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais, possèdent un taux de communes desservies (respectivement 36 % et 18 %) nettement supérieur aux départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme, tous inférieurs à 7 %.

AOM / Département	Nombre de communes	Nombre de communes desservies	Taux de communes desservies
Amiens Métropole	33	19	57,6%
CU d'Arras	46	23	50,0%
SMT Artois-Gohelle	150	103	68,7%
CA de la Baie de Somme	44	13	29,5%
CA Beauvaisis	44	5	11,4%
CA du Boulonnais	22	13	59,1%
SITA du Calaisis	11	11	100%
CA de Cambrai	55	6	10,9%
Ville de Chantilly	1	1	100%
CAR de Château-Thierry	87	13	14,9%
CA Chauny-Tergnier-La Fère	48	4	8,3%
SITCA Clermontoise	6	6	100%
CAR de Compiègne et de la BA	22	16	72,7%
CA creilloise	4	4	100%
Ville de Crépy-en-Valois	1	1	100%
SMT du Douaisis	46	25	54,3%
CU de Dunkerque GL	17	17	100%
CAP de Laon	38	3	7,9%
ME de Lille	90	86	95,6%
Ville de Noyon	1	1	100%
Ville de Péronne	1	1	100%
CC Pierre – Sud – Oise	7	6	85,7%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	1	1	100%
CC Retz-en-Valois	54	1	1,9%
CC des Sablons	21	2	9,5%
CAP de Saint-Omer	53	9	17,0%
CA du Saint-Quentinois	39	7	17,9%
SMTU de la Sambre	44	33	75,0%
Ville de Senlis	1	1	100%
SITU Soissonnais	45	12	26,7%
SIMOU du Valenciennais	81	69	85,2%
Aisne	804	40	5,0%
Nord	648	236	36,4%
Oise	688	44	6,4%
Pas-de-Calais	891	157	17,6%
Somme	779	33	4,2%
Région	3810	510	13,4%

Tableau 5 : Taux de communes desservies par les TCU réguliers

Quatre AOM comptent moins de 10 % de communes desservies. Elles possèdent des réseaux très centrés autour de leur commune la plus importante et ont une faible densité autour de celle-ci.

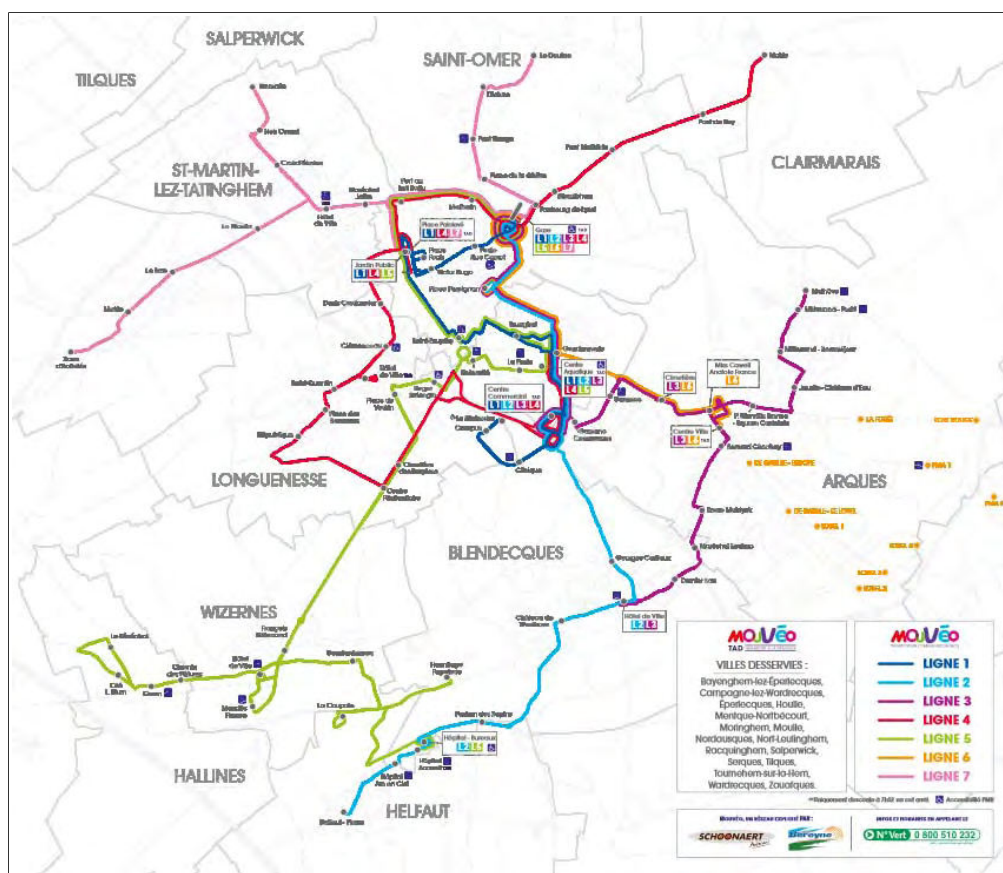
De même, parmi les AOM de plus de dix communes, seules Amiens Métropole et la CA de la région de Compiègne et de Basse Automne ont un réseau de TCU desservant plus de la moitié des communes et appartiennent à ces trois derniers départements. À l'inverse, dans le Nord et le Pas-de-Calais, seules la CA de Cambrai et la CA du pays de Saint-Omer ont un taux de communes desservies inférieur à 50 %.

3.2. Lignes et arrêts

3.2.1. Nombre de lignes

Si, classiquement, les lignes d'un réseau possédant n lignes sont numérotées de 1 à n, de nombreux réseaux utilisent des numérotations spécifiques pour mettre en avant les innovations et avantages de certaines de leurs lignes. Les dénombrer peut dépendre donc des critères choisis. Dans cette section de ce document, les arbitrages suivant ont été réalisés :

- Les versions « express » des lignes régulières ne sont pas comptabilisées
- Les navettes des centres-villes sont comptabilisées
- Seules les lignes ne demandant aucune réservation pour les emprunter et accessibles à tout public sont comptabilisées
- Les lignes se divisant en plusieurs embranchements ne sont comptabilisées qu'une fois
- Seules les lignes propres à l'AOM sont comptabilisées
- Seules les lignes dont les bus circulent au moins une journée du lundi au vendredi, hors période scolaire, sont comptabilisées



Plan du réseau Mouvéo de la CA du Pays de Saint-Omer. Source : mouveo.ca-pso.fr

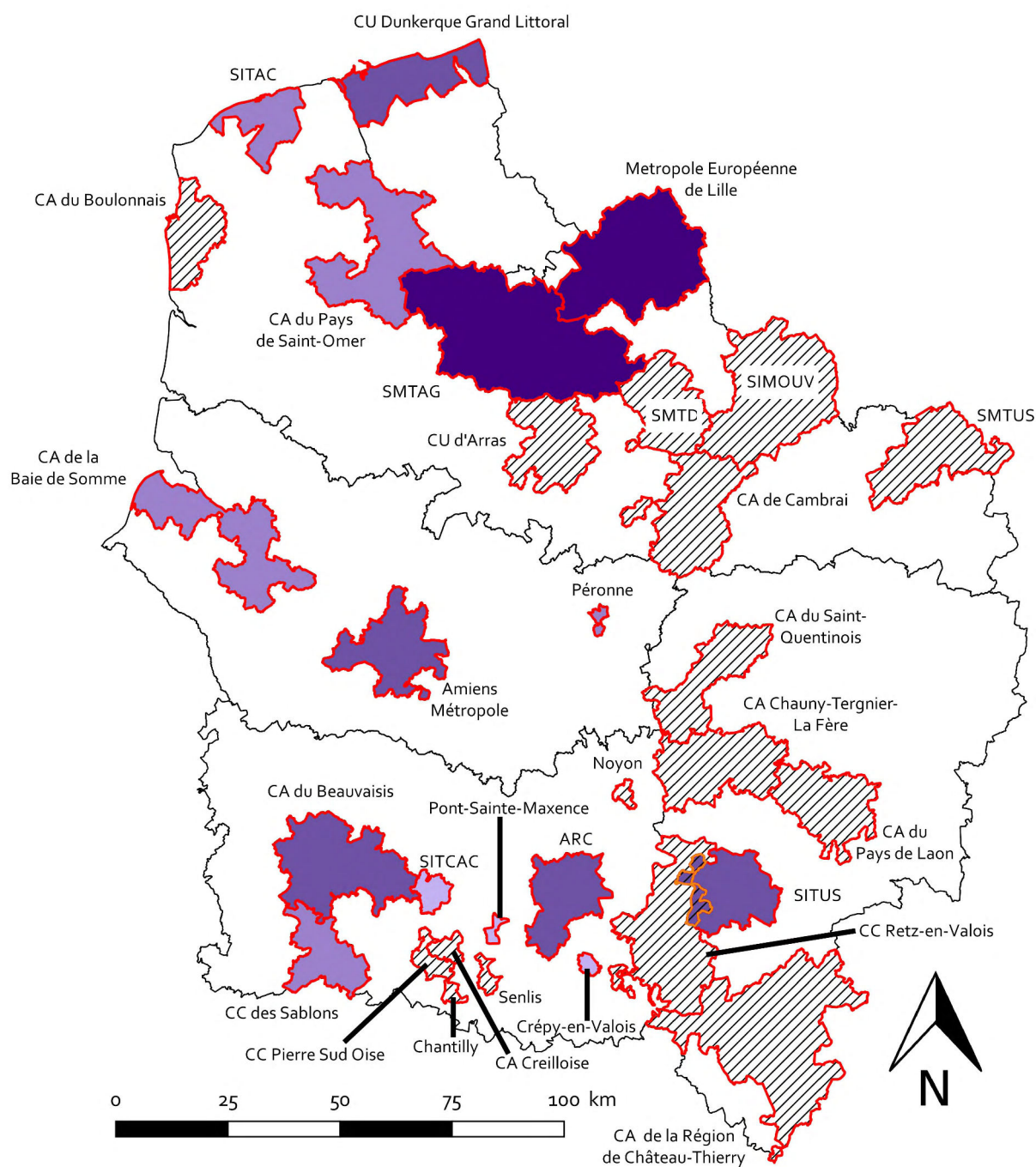
AOM	Nombre de lignes de l'AOM	Nombre de lignes départementales
Amiens Métropole	17	21
CU d'Arras	12	10
SMT Artois-Gohelle	49	10
CA de la Baie de Somme	9	19
CA Beauvaisis	15	24
CA du Boulonnais	16	5
SITA du Calaisis	11	5
CA de Cambrai	8	15
Ville de Chantilly	1	5
CAR de Château-Thierry	8	≥ 4
CA Chauny-Tergnier-La Fère	5	≥ 4
SITCA Clermontoise	3	6
CAR de Compiègne et de la BA	12	12
CA creilloise	6	8
Ville de Crépy-en-Valois	4	5
SMT du Douaisis	13	11
CU de Dunkerque GL	12	9
CAP de Laon	5	≥ 4
ME de Lille	68	24
Ville de Noyon	7	12
Ville de Péronne	1	9
CC Pierre – Sud – Oise	4	6
Ville de Pont-Sainte-Maxence	3	5
CC Retz-en-Valois	3	≥ 1
CC des Sablons	4	9
CAP de Saint-Omer	7	4
CA du Saint-Quentinois	7	≥ 14
SMTU de la Sambre	14	14
Ville de Senlis	4	7
SITU Soissonnais	13	≥ 5
SIMOU du Valenciennois	33	10

N/R : Non renseigné

Tableau 6 : Nombre de lignes par AOM

Les AOM ont la possibilité d'obtenir la gestion des morceaux de lignes départementales au sein de leur territoire. Pour celles ne l'ayant pas choisi, elle est réalisée, de même qu'en dehors de leurs ressorts territoriaux, par la Région. Ceux-ci sont comptabilisés dans le tableau 6 différemment des lignes propres aux AOM.

La longueur des lignes et leur nombre sont relatifs à la population de l'AOM et à son étalement urbain. Les lignes départementales, quant à elles, se concentrent sur les communes les plus peuplées de chaque département.



- Départements
- Longueur des lignes (km)
 - Moins de 20
 - 20 - 150
 - 150 - 500
 - Plus de 500
 - /// Non renseigné

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 8 : Longueur des lignes par AOM

AOM	Longueur des lignes (km)	Longueur en site propre (km)	Nombre d'arrêts
Amiens Métropole	425	9	765
CU d'Arras	N/R	N/R	264
SMT Artois-Gohelle	1169,2	3,1	2979
CA de la Baie de Somme	118,08	0	190
CA Beauvaisis	179,27	1	255
CA du Boulonnais	N/R	N/R	310
SITA du Calaisis	101	0	478
CA de Cambrai	N/R	N/R	126
Ville de Chantilly	N/R	N/R	25
CAR de Château-Thierry	N/R	N/R	122
CA Chauny-Tergnier-La Fère	N/R	N/R	83
SITCA Clermontoise	5 à 10	0	45
CAR de Compiègne et de la BA	159,5	0	360
CA creilloise	N/R	N/R	210
Ville de Crépy-en-Valois	9	0	18
SMT du Douaisis	N/R	N/R	255
CU de Dunkerque GL	197	1,8	376
CAP de Laon	N/R	N/R	76
ME de Lille	1504,7*	103,8*	3556*
Ville de Noyon	N/R	N/R	39
Ville de Péronne	31	0	19
CC Pierre – Sud – Oise	N/R	N/R	86
Ville de Pont-Sainte-Maxence	19,3	0	29
CC Retz-en-Valois	N/R	0	44
CC des Sablons	41,56	0	46
CAP de Saint-Omer	71,62	0	77
CA du Saint-Quentinois	N/R	N/R	176
SMTU de la Sambre	N/R	N/R	357
Ville de Senlis	N/R	N/R	52
SITU Soissonnais	293	0,2	274
SIMOU du Valenciennois	N/R	N/R	660*

N/R : Non renseigné

* Comprend les transports guidés et non guidés

Tableau 7 : Longueur de lignes et nombre d'arrêts par AOM

Les données sur la densité et la longueur des lignes et de leur part en site propre présentée ici sont exclusivement fournies par les AOM et des variations dues à la méthode de calcul peuvent être présentes.

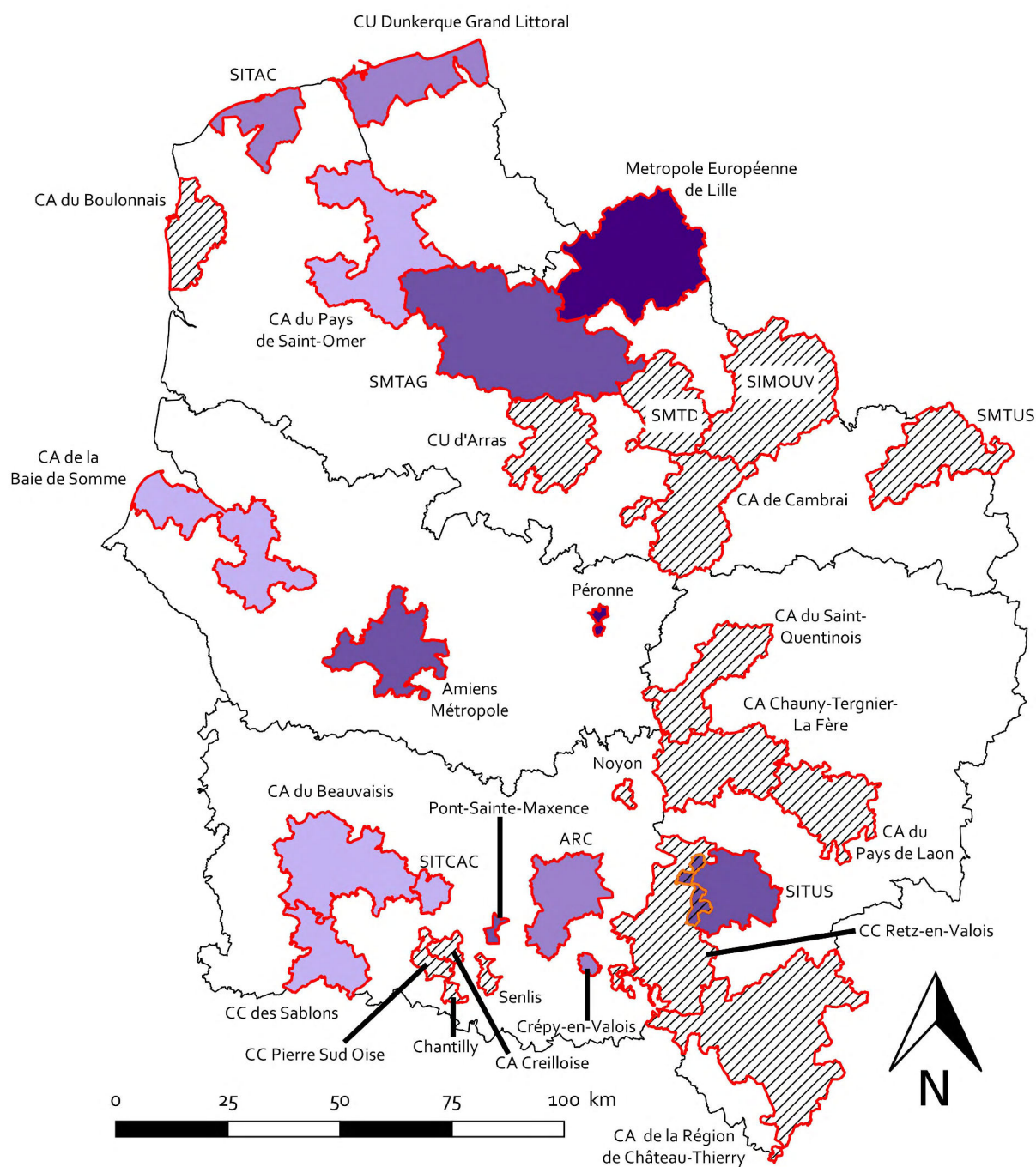
Un service de transport dit en « site propre » est un service de transport dont les véhicules empruntent une voie qui leur est réservée ou partagée avec d'autres transports alternatifs à la voiture individuelle. Ainsi, les ralentissements peuvent être dus aux arrêts et aux feux de circulation mais pas aux embouteillages.

Au sein des ressorts territoriaux des AOM ayant répondu, les longueurs de voies en sites propres sont faibles ou nulles. Seule la MEL fait exception mais doit son résultat principalement au transport guidé (métro et tramway), nécessairement en site propre.

3.2.2. Densité de lignes

Parce qu'elle est plus représentative du maillage du territoire de l'AOM, la densité de ligne est un indicateur plus pertinent que leur nombre. En effet, selon son tracé, une seule ligne peut desservir de multiples endroits, notamment dans le cas où elle s'étend de part et d'autres du centre de la ville principale, alors que plusieurs lignes courtes peuvent s'arrêter au nœud central du réseau.

Présentée page suivante, la carte de la densité de lignes est à coupler avec celle des communes desservies. Parmi les AOM ayant répondu, les plus peuplées, possédant pourtant un territoire large, ont les densités de ligne les plus importantes. Les villes de Péronne et Pont-Sainte-Maxence font exception mais cet indicateur est peu adapté aux communes seules.



□ Départements

Desnité de lignes (km/km²)

Moins de 0.5

0.5 à 1

1 à 2

Plus de 2

/// Non renseigné

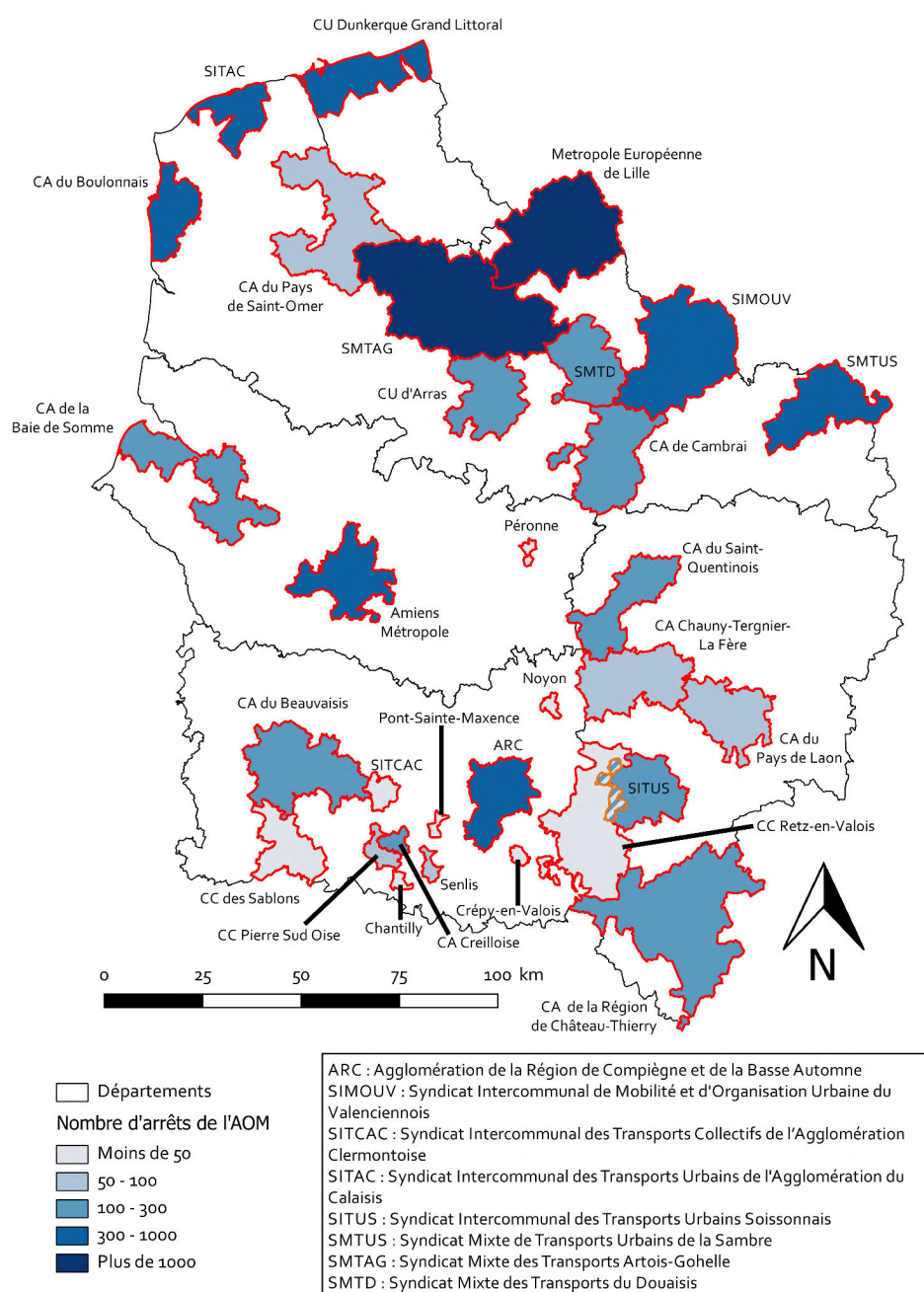
ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 9 : Densité de lignes par AOM

3.2.3. Nombre d'arrêts

Afin de préciser la qualité de la desserte des territoires estimée par le nombre de lignes et leur densité, il est intéressant d'étudier les arrêts par leur nombre et leur densité.

Le nombre d'arrêts des AOM ayant répondu au questionnaire ne tient compte que de leurs propres chiffres. Des différences méthodologiques peuvent alors exister : les arrêts des autres AOM ne sont comptabilisés qu'une fois quel que soit le nombre de lignes les desservant.



Carte 10 : Nombre d'arrêts par AOM

3.2.4. Densité d'arrêts

Si le nombre est en lien direct avec la démographie et la superficie des ressorts territoriaux des AOM, la densité est, elle, souvent éloignée de ces valeurs. Pour ce paramètre, les communes seules sont favorisées mais, là encore, son étude pour ces AOM est peu pertinente.

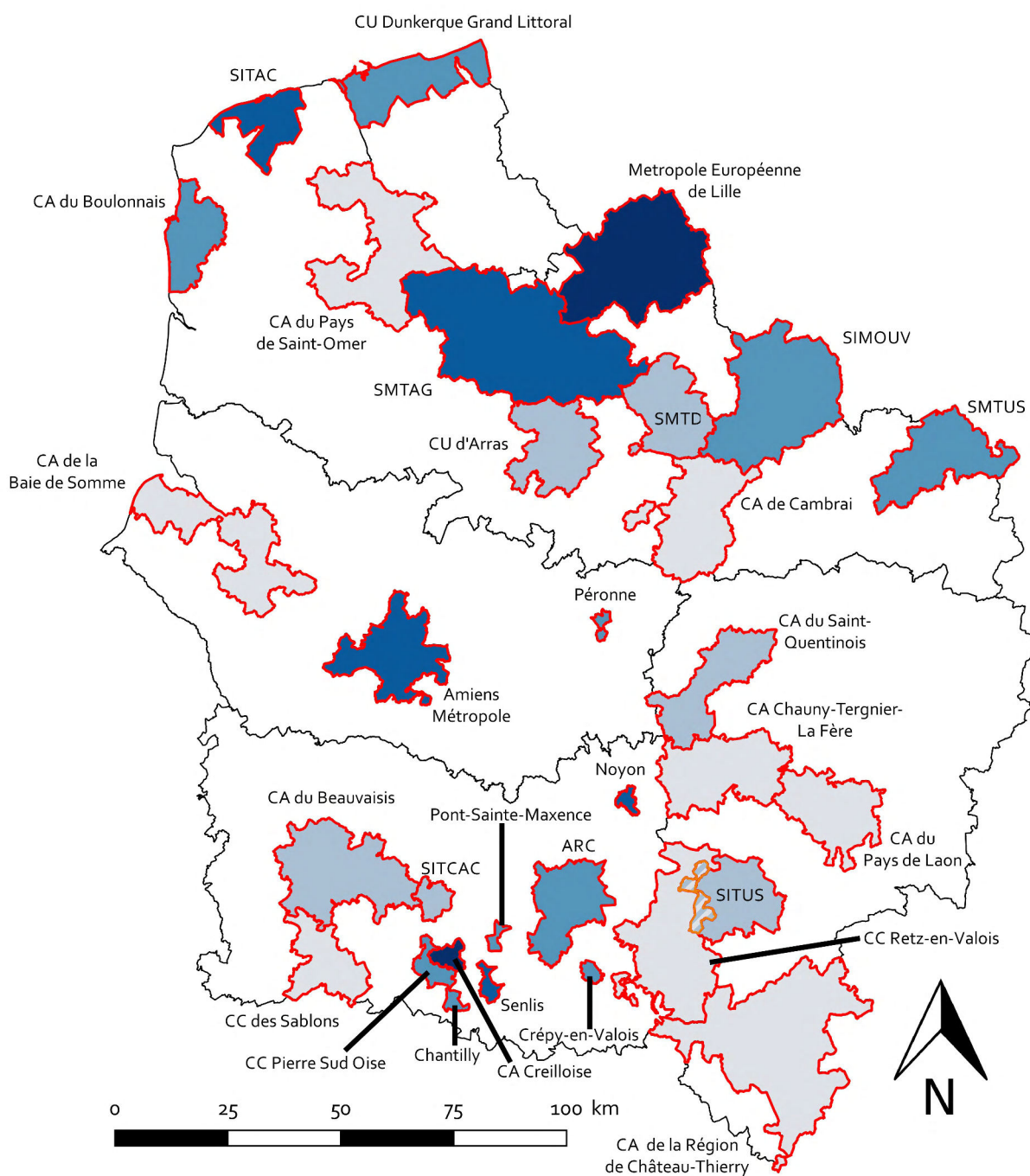
Les AOM de l'Aisne, peu denses et possédant peu de communes desservies montrent un maillage moyen des dessertes détendu. La MEL et la CA creilloise sont les mieux dotées de la région en densité d'arrêts. Les autres AOM du Nord, alors que proposant une desserte étendue (à l'exception de la CA de Cambrai), ont un maillage moyen relativement lâche. Cela s'explique par l'éloignement et la mutualisation des arrêts ainsi que par une urbanisation et donc une densité plutôt importante.

Le nombre d'arrêt par habitant donne le meilleur aperçu de la desserte des habitants d'une AOM et de l'urbanisation de son territoire.

Contrairement aux autres indicateurs, la MEL possède 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.

Si la majorité des AOM de l'Aisne et de l'Oise présente un faible nombre d'arrêts par rapport à leurs populations, les autres AOM du Nord connaissent le même phénomène. Comme pour la MEL, leurs territoires sont densément peuplés et concentrés mais l'offre de transports y est moins importante.

En dehors de la CA creilloise, composée uniquement de communes fortement urbanisées, cinq AOM, d'une superficie relativement importante, ont un rapport entre les nombres d'arrêts et d'habitants élevé : le SITAC, la CA Amiens Métropole, le SMTAG, l'ARC et le SITUS. Parmi ces cinq AOM, seul le SITUS dessert moins de la moitié des communes le composant. En revanche, il offre un nombre de lignes conséquent par rapport à sa démographie.



□ Départements

Nombre d'arrêts de l'AOM par km²

□ Moins de 0.5

□ 0.5 à 1

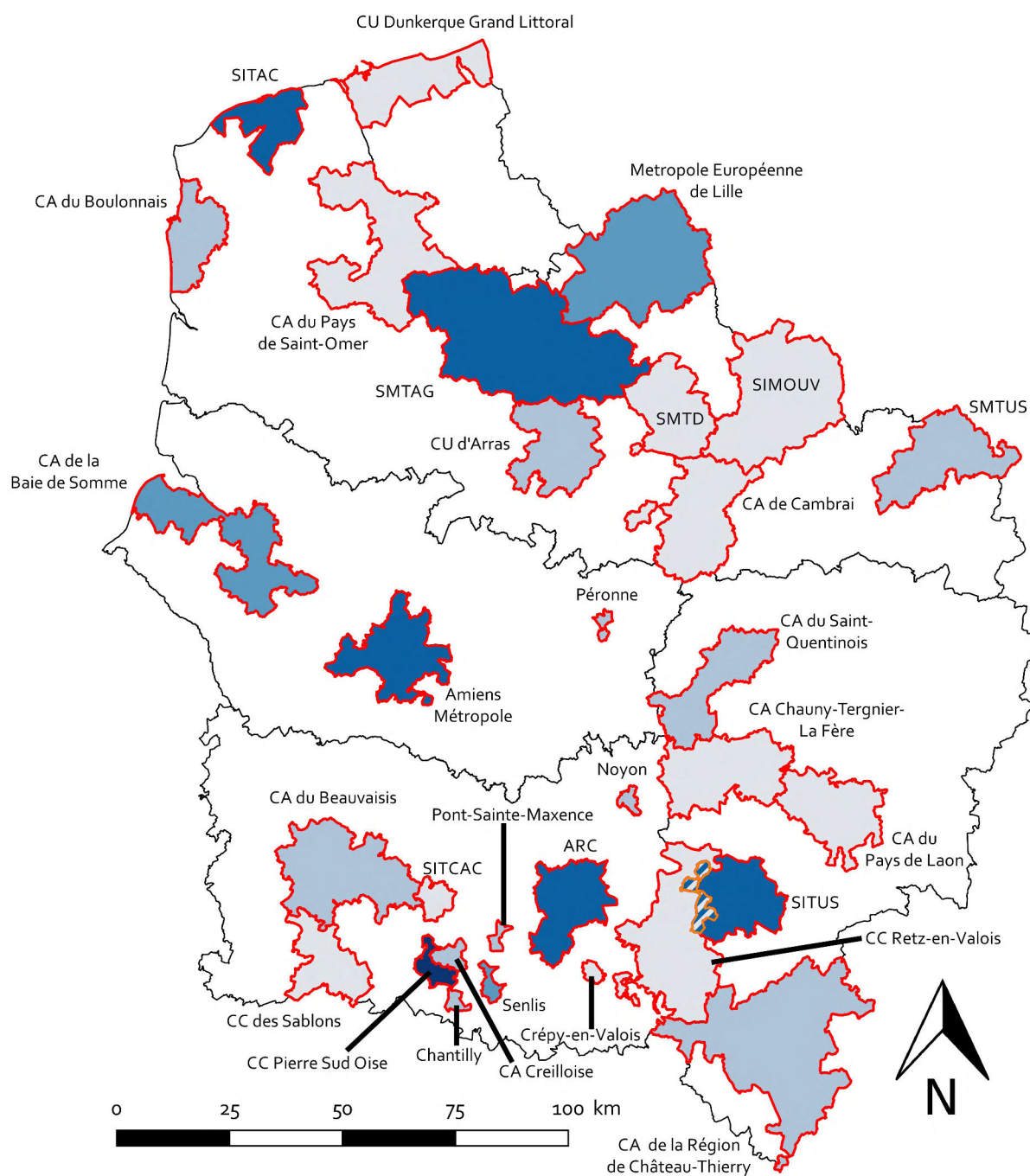
□ 1 à 2

□ 2 à 3

□ Plus de 3

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 11 : Densité d'arrêts par AOM



□ Départements

Nombre d'arrêts par habitant

□ Moins de 0.002

□ 0.002 - 0.003

□ 0.003 - 0.004

□ 0.004 - 0.005

□ Plus de 0.005

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 12 : Nombre d'arrêts par habitant du ressort territorial des AOM

3.2.5. Distance parcourue

La distance totale parcourue en une année par les véhicules d'un réseau dépend des horaires de début et fin de service, de la fréquence de passage, de la longueur des lignes, du nombre de lignes et des jours de circulation. Plus elle est importante, plus cela signifie que l'offre est complète.

Seules 12 AOM ont déclaré la valeur de cet indicateur pour les années 2015 et 2016. Presque autant évoluent positivement que négativement. Les écarts importants sont significatifs d'un réarrangement du réseau.

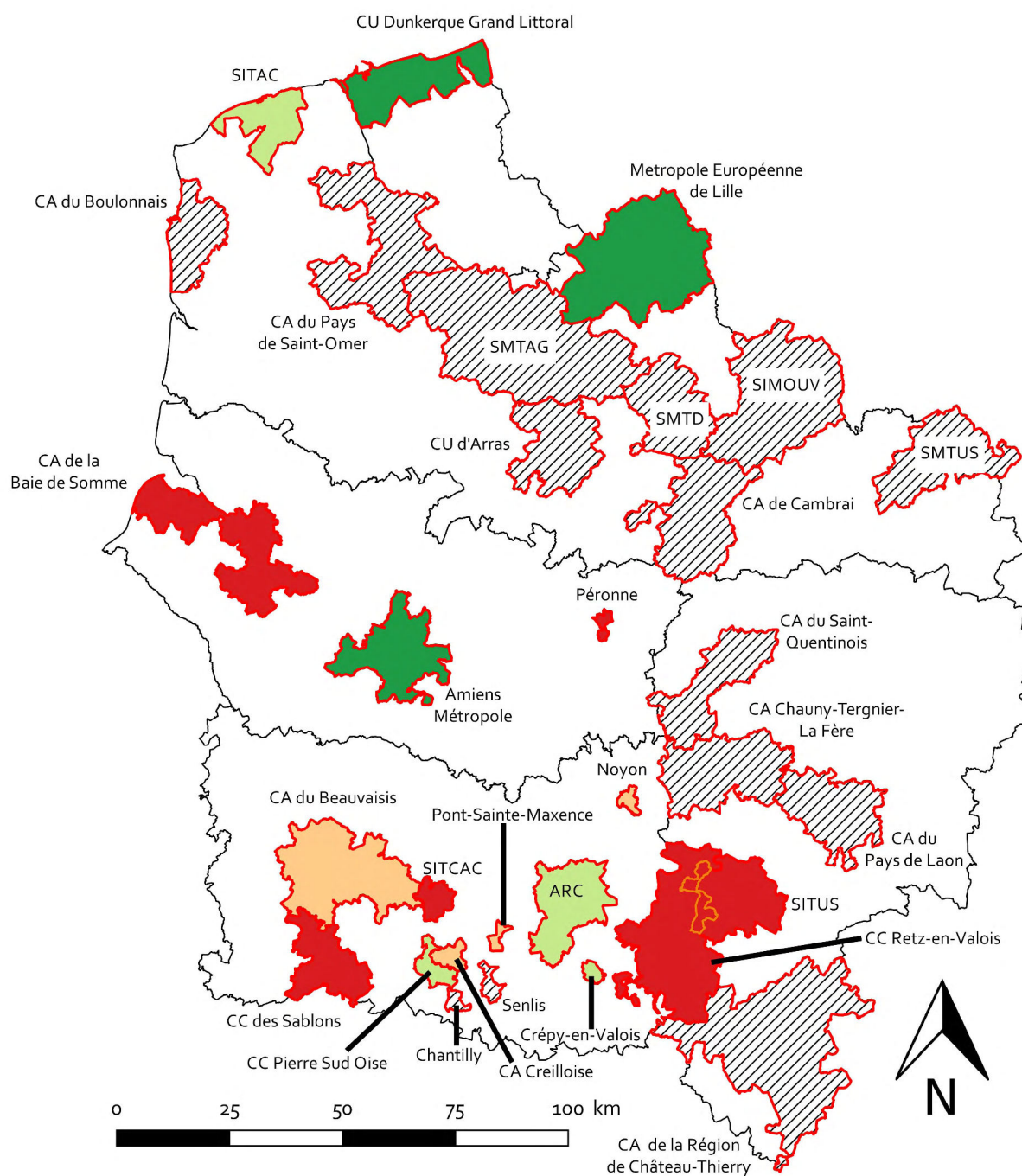
Quand celui-ci est positif, il est signe d'une remarquable volonté de mettre en avant les transports collectifs au sein du territoire de l'AOM. C'est le cas de la MEL et du SITCAC.

La distance parcourue brute est peu significative car les AOM importantes sont bien évidemment privilégiées (en 2016, le minimum est atteint par la ville de Péronne avec 38 000 km et le maximum par la MEL avec 44 163 495 km, soit un facteur 1000). En revanche, lorsqu'il est ramené au nombre d'habitants (comme le montre la carte 13 page suivante), la comparaison est possible.

Parmi les AOM ayant répondu, même une fois ramené au nombre d'habitants, les plus peuplées proposent davantage de services.

AOM	Nombre de km en 2015	Nombre de km en 2016	Evolution
Amiens Métropole	6 436 760	6 514 811	1,2%
CU d'Arras	2 379 019	N/R	N/R
SMT Artois-Gohelle	12 354 075	N/R	N/R
CA de la Baie de Somme	N/R	473 606	N/R
CA Beauvaisis	1 476 326	1 260 299	-14,6%
CA du Boulonnais	219 623	N/R	N/R
SITA du Calaisis	2 341 303	2 359 249	0,8%
CA de Cambrai	N/R	N/R	N/R
Ville de Chantilly	N/R	N/R	N/R
CAR de Château-Thierry	N/R	N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	314 901	N/R	N/R
SITCA Clermontoise	140 000	184 290	31,6%
CAR de Compiègne et de la BA	N/R	1 797 000	N/R
CA creilloise	1 329 125	1 329 125	0%
Ville de Crépy-en-Valois	355 286	322 484	N/R
SMT du Douaisis	3 668 254	N/R	N/R
CU de Dunkerque GL	7 841 000	7 563 000	-3,5%
CAP de Laon	764 904	N/R	N/R
ME de Lille	31 600 000	44 163 495	39,8%
Ville de Noyon	178 550	188 500	5,6%
Ville de Péronne	38 224	38 000	-0,6%
CC Pierre – Sud – Oise	274 372	286 293	4,3%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	117 953	139 590	N/R
CC Retz-en-Valois	108 561	93 325	-14,0%
CC des Sablons	N/R	100 883	N/R
CAP de Saint-Omer	N/R	N/R	N/R
CA du Saint-Quentinois	1 599 884	N/R	N/R
SMTU de la Sambre	2 840 000	N/R	N/R
Ville de Senlis	N/R	N/R	N/R
SITU Soissonnais	626 959	579 095	-7,6%
SIMOU du Valenciennais	N/R	N/R	N/R

Tableau 8 : Évolution de la distance parcourue par habitant



□ Départements

/// Non renseigné

Km parcourus par habitant en 2016

■ Moins de 10

■ 10 - 20

■ 20 - 30

■ Plus de 30

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 13 : Distance parcourue par habitant en 2016

3.3. Horaires de service

Les données étudiées dans cette section ne tiennent compte que des lignes régulières, en transport guidé ou non guidé, accessibles à tout public. Elles sont issues des réponses au questionnaire et des fiches horaires mises à disposition par les AOM sur leurs sites internet respectifs. Des arrondis peuvent introduire un léger biais de quelques minutes et modifier, sur les cartes, les catégories auxquelles appartiennent les AOM.

Le tableau 8 recense les différentes heures de début et fin de service.

AOM	Plages horaires					
	Semaine		Dimanche et JF		Vacances scolaires	
	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin
Amiens Métropole	4 h 40	0 h	7 h 38	0 h 29	4 h 40	0 h
CU d'Arras	6 h 06	21 h 18	8 h 12	21 h 02	6 h 06	21 h 18
SMT Artois-Gohelle	6 h	22 h	7 h 30	22 h	6 h	22 h
CA de la Baie de Somme	5 h 36	20 h 06	S/O	S/O	5 h 36	20 h 06
CA Beauvaisis	5 h 20	21 h 30	11 h	21 h 30	6 h	21 h 30
CA du Boulonnais	5 h	20 h 55	8 h 29	20 h 40	5 h	20 h 55
SITA du Calaisis	5 h 50	20 h 49	9 h 35	20 h 30	5 h 50	20 h 49
CA de Cambrai	6 h 33	19 h 42	S/O	S/O	6 h 33	19 h 42
Ville de Chantilly	5 h 57	20 h 48	S/O	S/O	5 h 57	20 h 48
CAR de Château-Thierry	5 h 48	20 h 38	S/O	S/O	5 h 48	20 h 38
CA Chauny-Tergnier-La Fère	6 h 07	19 h 52	S/O	S/O	6 h 07	19 h 52
SITCA Clermontoise	6 h 42	19 h 55	S/O	S/O	6 h 42	19 h 13
CAR de Compiègne et de la BA	5 h 30	21 h 30	13 h	22 h 15	5 h 30	21 h 30
CA creilloise	5 h 05	21 h 50	9 h	21 h 06	5 h 05	21 h 50
Ville de Crépy-en-Valois	6 h	20 h	S/O	S/O	6 h	20 h
SMT du Douaisis	5 h 27	21 h 07	13 h 18	20 h 48	5 h 27	21 h 07
CU de Dunkerque GL	5 h 30	22 h	6 h	22 h	5 h 30	22 h
CAP de Laon	6 h 22	20 h 37	S/O	S/O	6 h 22	20 h 37
ME de Lille	5 h	1 h	6 h	1 h	5 h	1 h
Ville de Noyon	4 h 40	20 h 20	S/O	S/O	8 h	19 h
Ville de Péronne	9 h	16 h 13	S/O	S/O	9 h	16 h 13
CC Pierre – Sud – Oise	5 h 52	21 h 23	S/O	S/O	5 h 52	21 h 23
Ville de Pont-Sainte-Maxence	5 h 15	20 h 30	9 h 15	12 h 37	5 h 15	20 h 30
CC Retz-en-Valois	6 h	20 h	S/O	S/O	6 h	20 h
CC des Sablons	6 h 29	20 h 06	S/O	S/O	6 h 29	20 h 06
CAP de Saint-Omer	7 h	19 h	S/O	S/O	7 h	19 h
CA du Saint-Quentinois	6 h 10	20 h 04	9 h	19 h 32	6 h 10	20 h 04
SMTU de la Sambre	5 h 41	20 h 48	5 h 44	20 h 30	8 h 05	19 h 37
Ville de Senlis	6 h 24	20 h 44	S/O	S/O	8 h	19 h 07
SITU Soissonnais	5 h	22 h	S/O	S/O	5 h	22 h
SIMOU du Valenciennois	5 h 03	21 h 45	6 h 54	21 h 43	4 h 51	21 h 45

S/O : Sans objet

Tableau 9 : Heures de début et fin de service du TCU régulier

3.3.1. Horaires en semaine

En semaine, Amiens Métropole et la ville de Noyon commencent leur service le plus tôt, à 4 h 40. Puis, les horaires de début s'étalent progressivement jusqu'à 7 h. Seuls les bus de la ville de Péronne commencent à circuler plus tardivement, à 9 h.

En moyenne, en semaine, les transports collectifs circulent plus tôt dans les départements du Nord et de l'Oise ainsi que dans la métropole amiénoise. Il s'agit, pour Amiens Métropole et le Nord, des agglomérations les plus peuplées. Dans l'Oise, de nombreux habitants travaillent en Île-de-France et sont susceptibles de partir tôt.

En fin de journée en semaine, la MEL et Amiens Métropole se démarquent. Leurs transports collectifs urbains terminent leurs services à minuit ou plus tard. À l'inverse, les bus de la ville de Péronne finissent de circuler peu après 16 h. Les horaires de fin des autres AOM s'étalent de façon homogène entre 19 h et 22 h.

Pour plus de lisibilité, les cartes 14 et 15, aux deux pages suivantes, montrent les fourchettes d'heure de début et de fin de service en semaine de chaque AOM. Dans l'ensemble, les services de transports collectifs urbains commençant tôt le matin terminent tard le soir. Ces horaires sont liés à la démographie, à la localisation et aux moyens de l'AOM.

2 Chambray - Gare - Marquette - Claudel Du Lundi au Samedi													
	PS		RPS										
Chambray	-	07:05	-	07:05	07:35	08:05	08:30	09:00	09:27	10:00	10:33	11:00	11:35
Gérard Philippe	-	07:07	-	07:07	07:37	08:07	08:32	09:02	09:29	10:02	10:35	11:02	11:37
Descartes	-	07:08	-	07:08	07:38	08:08	08:33	09:03	09:30	10:03	10:36	11:03	11:38
Colbert	-	07:09	-	07:09	07:39	08:09	08:34	09:04	09:31	10:04	10:37	11:04	11:39
ZI / AFPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ampère	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mendès France	-	07:10	-	07:10	07:40	08:10	08:35	09:05	09:32	10:05	10:38	11:05	11:40
Jean Zay	-	07:12	-	07:12	07:42	08:12	08:37	09:07	09:34	10:07	10:40	11:07	11:42
Curie	-	07:13	-	07:13	07:43	08:13	08:38	09:08	09:35	10:08	10:41	11:08	11:43
Pré-Robert	-	07:15	-	07:15	07:45	08:15	08:40	09:10	09:37	10:10	10:43	11:10	11:45
Quent	-	07:16	-	07:16	07:46	08:16	08:41	09:11	09:38	10:11	10:44	11:11	11:46
Delaplace	-	07:17	-	07:17	07:47	08:17	08:42	09:12	09:39	10:12	10:45	11:12	11:47
Sépard	-	07:18	-	07:18	07:48	08:18	08:43	09:13	09:40	10:13	10:46	11:13	11:48
Gallet	-	07:20	-	07:20	07:50	08:20	08:45	09:15	09:42	10:15	10:48	11:15	11:50
Gras Brancourt	-	07:22	-	07:22	07:52	08:22	08:47	09:17	09:44	10:17	10:50	11:17	11:52
Gare	-	07:23	-	07:23	07:53	08:23	08:48	09:18	09:45	10:18	10:51	11:18	11:53
Gare	07:02	07:25	07:25	07:27	07:57	08:27	08:52	09:22	09:49	10:22	10:55	11:22	11:57
Église St Marcel	07:04	07:27	07:27	07:29	07:59	08:29	08:54	09:24	09:51	10:24	10:57	11:24	11:59
Basselet	07:05	07:28	07:28	07:30	08:00	08:30	08:55	09:25	09:52	10:25	10:58	11:25	12:00
Rampe St Marcel	07:06	07:29	07:29	07:31	08:01	08:31	08:56	09:26	09:53	10:26	10:59	11:26	12:01
Albert Jamin	07:07	07:30	07:30	07:32	08:02	08:32	08:57	09:27	09:54	10:27	11:00	11:27	12:02
Nestor Gréhant	07:08	07:31	07:31	07:33	08:03	08:33	08:58	09:28	09:55	10:28	11:01	11:28	12:03
Montreuil	07:09	07:32	07:32	07:34	08:04	08:34	08:59	09:29	09:56	10:29	11:02	11:29	12:04
Maison de Retraite	07:11	07:34	07:34	07:36	08:06	08:36	09:01	09:31	09:58	10:31	11:04	11:31	12:06
Nouvelle France	07:12	07:35	07:35	07:37	08:07	08:37	09:02	09:32	09:59	10:32	11:05	11:32	12:07
Marquette	07:13	07:36	07:36	07:38	08:08	08:38	09:03	09:33	10:00	10:33	11:06	11:33	12:08
La Neuville	07:15	07:38	07:38	07:40	08:10	08:40	09:05	09:35	10:02	10:35	11:08	11:35	12:10
Mermoz	07:16	07:39	07:39	07:41	08:11	08:41	09:06	09:36	10:03	10:36	11:09	11:36	12:11
Collège Mermoz	-	07:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Nain	07:20	07:48	07:44	07:45	08:15	08:45	09:10	09:40	10:07	10:40	11:13	11:40	12:15
Hôpital	07:20	07:48	07:44	07:45	08:15	08:45	09:10	09:40	10:07	10:40	11:13	11:40	12:15
Claudel	07:22	07:50	07:46	07:47	08:17	08:47	09:12	09:42	10:09	10:42	11:15	11:42	12:17

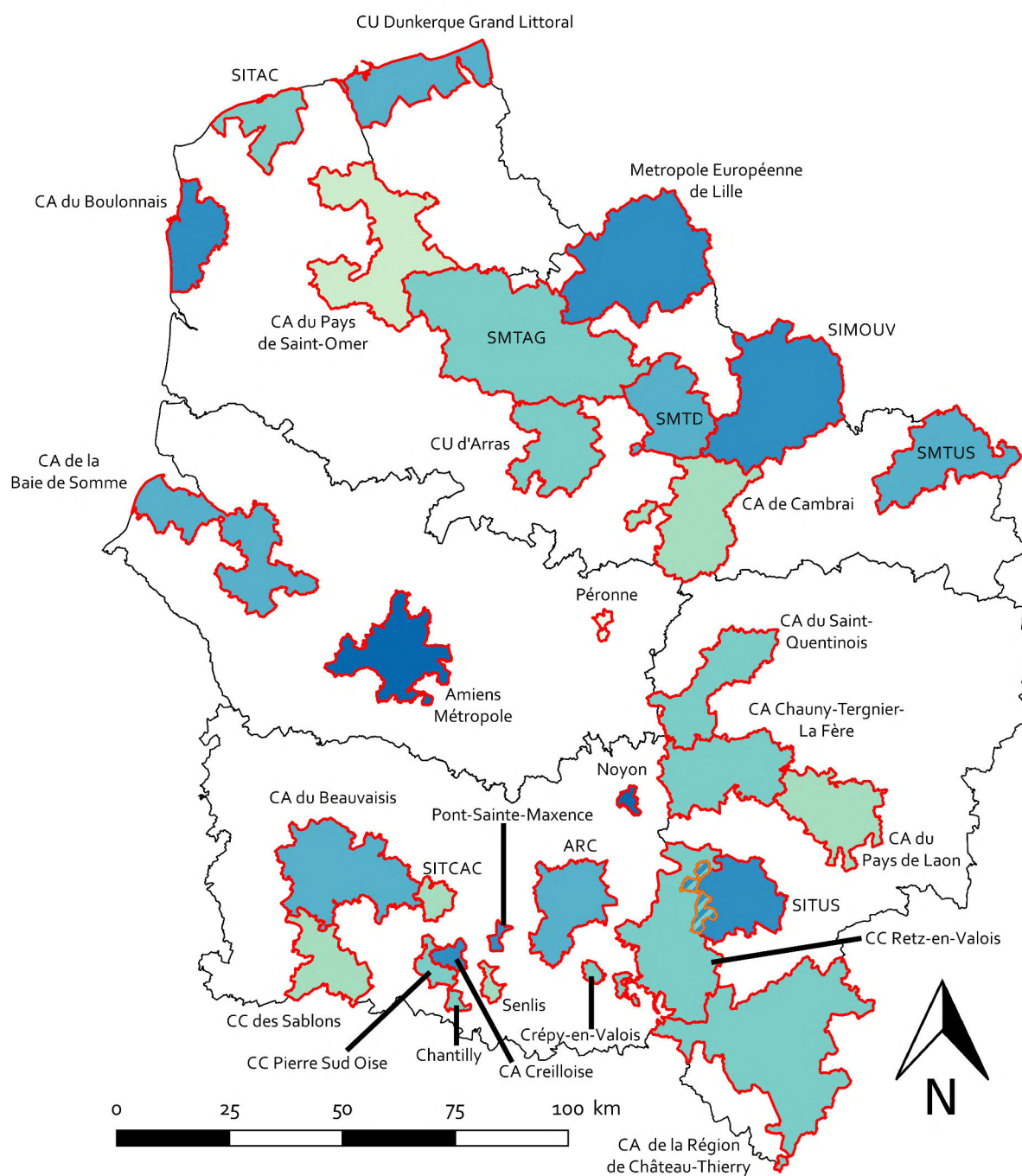
■ Sauf le samedi ■ Les samedis et pendant les vacances scolaires ■ PS : Horaires en période scolaire RPS : Bus de renfort en période scolaire et selon l'affluence

Correspondances* en Gare ligne 2 vers ligne 1 du lundi au vendredi

Ligne 1	-	07:40	-	-	08:00	08:40	09:00	09:20	10:00	10:20	11:00	11:20	12:00

*à titre indicatif pour les attentes inférieures à 20mn. Pour les autres passages voir les horaires des lignes concernées

Fiche horaire de la ligne 2 du réseau TUL de la CA du Pays de Laon. Source : tul-laon.fr



□ Départements

Heure début de service L à V

■ Avant 4 h 45

■ 4 h 45 à 5 h 15

■ 5 h 15 à 5 h 45

■ 5 h 45 à 6 h 15

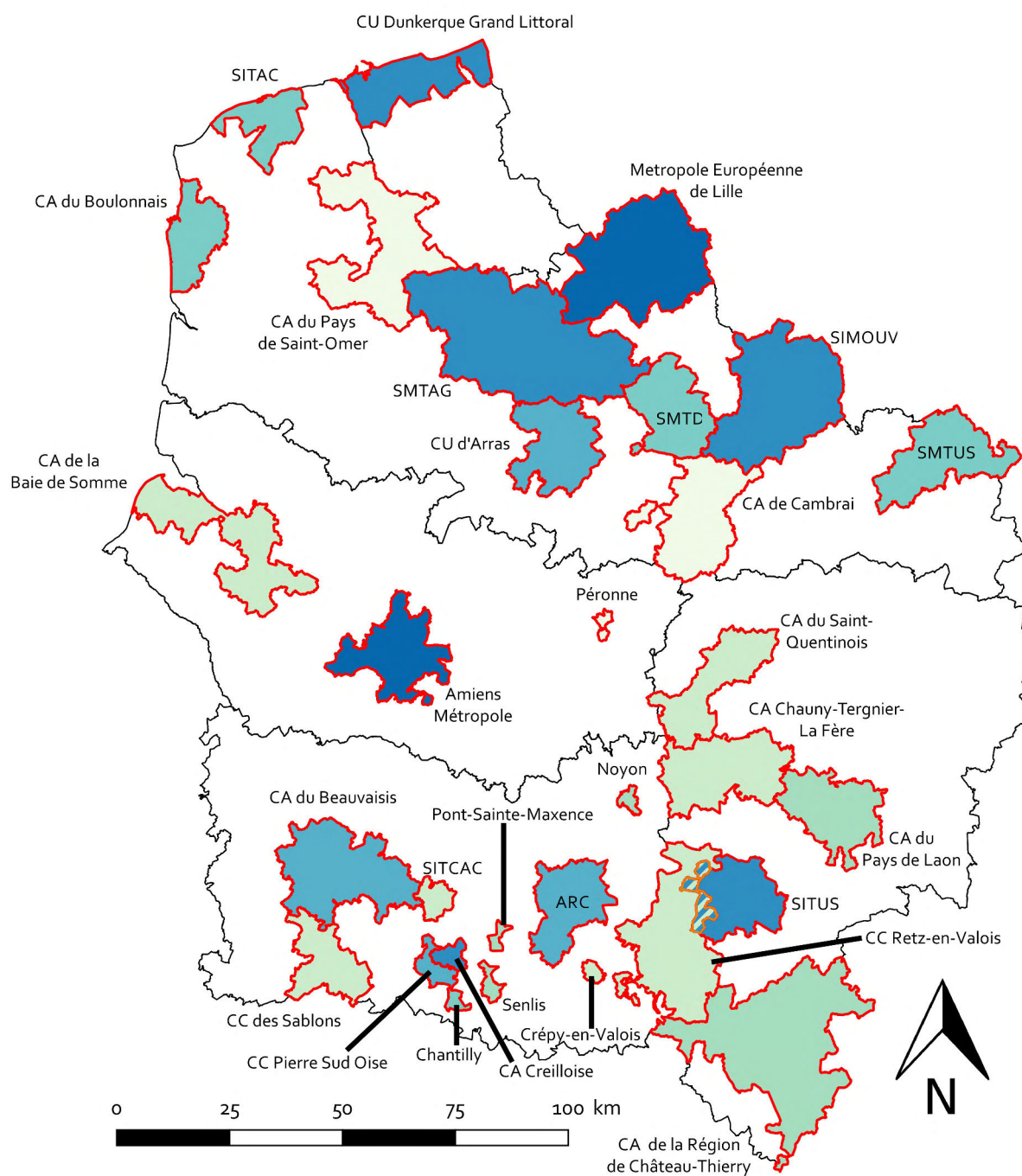
■ 6 h 15 à 6 h 45

■ 6 h 45 à 7 h 15

■ Après 7 h 15

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 14 : Plages horaires de début de service en semaine



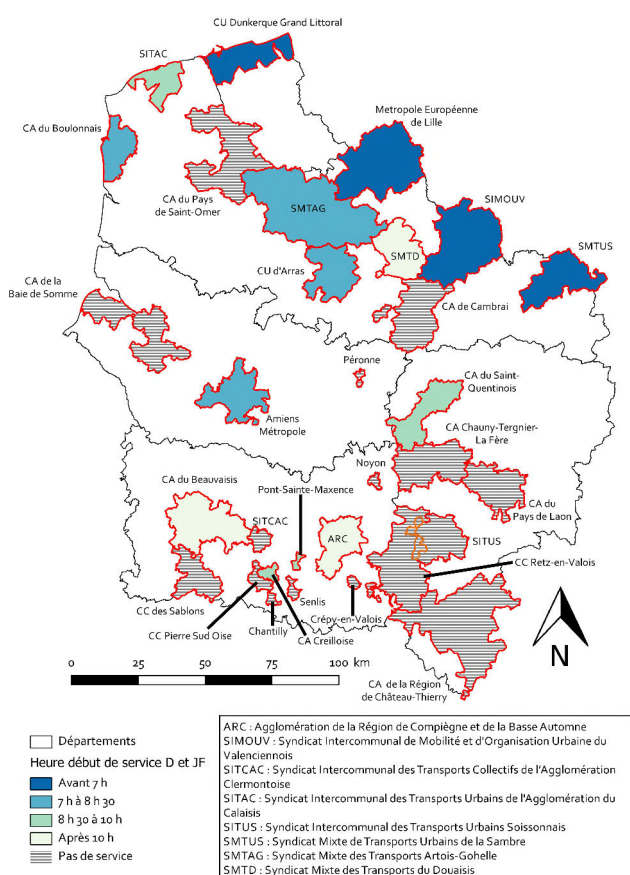
- Départements
- Heure fin de service L à V
- Avant 19 h 45
- 19 h 45 à 20 h 15
- 20 h 15 à 20 h 45
- 20 h 45 à 21 h 15
- 21 h 15 à 21 h 45
- 21 h 45 à 22 h 15
- Après 22 h 15

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

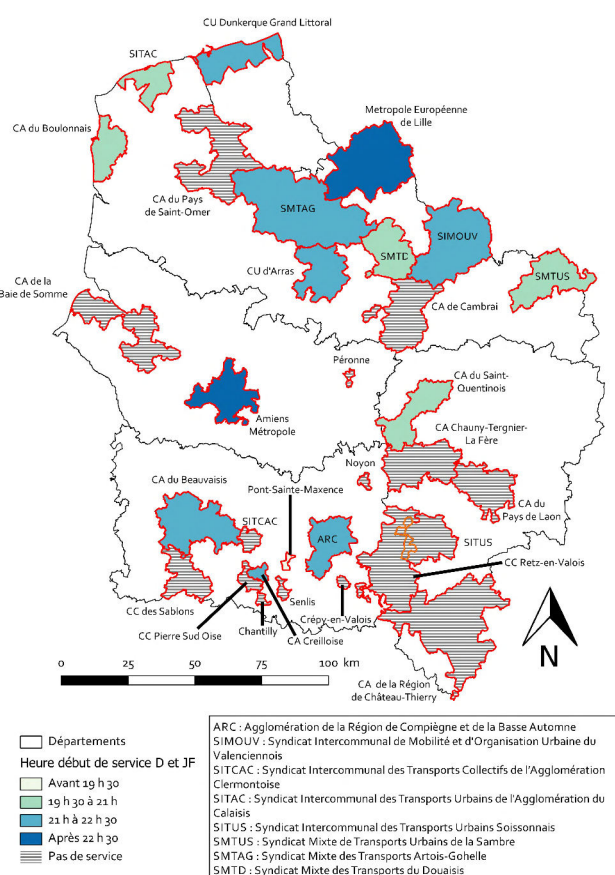
Carte 15 : Plages horaires de fin de service en semaine

3.3.2. Horaires des dimanches et jours fériés

15 AOM des Hauts-de-France proposent un service de transport collectif le dimanche et les jours fériés. Leurs horaires sont plus restreints que ceux en semaine.



Carte 16 : Plages horaires de début de service dimanches et jours fériés



Carte 17 : Plages horaires de fin de service dimanches et jours fériés

Les AOM dont les horaires de semaine sont les plus restreints ne proposent pas de service de transport collectif le dimanche et les jours fériés. Aucune commune seule n'en propose. Les AOM dont les véhicules de transport collectif circulent le dimanche et les jours fériés sont majoritaires dans le nord de la région. Les plages les plus étendues en semaine le sont également le weekend.

Peu d'horaires se modifient en période de vacances scolaires et encore moins ceux de début et fin de service. Cinq AOM ont des horaires plus réduits pendant cette période : la CA du Beauvaisis, le SITCAC, la ville de Noyon, le SMTUS et la ville de Senlis. Le SIMOUV, quant à lui, a une plage horaire légèrement plus large.

3.4. Fréquentation

La fréquentation d'un réseau de transport est indicatrice de la pertinence de l'offre proposée (horaires, tarifs, lignes...) et de l'efficacité de la communication effectuée. Toutefois, le simple résultat de la fréquentation est peu significatif car les AOM sont très différentes l'une de l'autre.

Les données présentées ici sont exclusivement issues des réponses au questionnaire et peuvent montrer les biais suivant lors de leur comparaison :

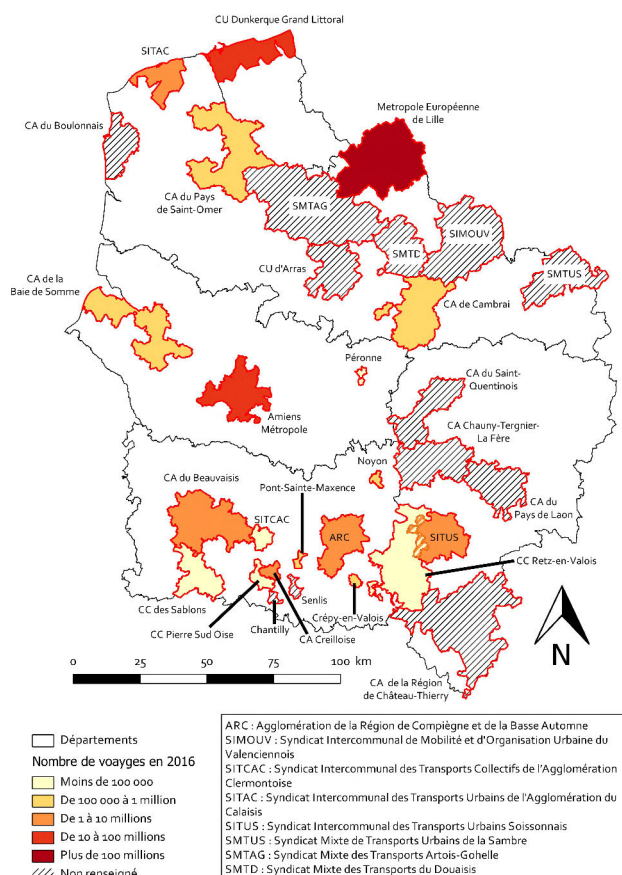
- Prise en compte ou non du transport à la demande, du transport scolaire, du transport réservé à une catégorie de personne (seniors, personnes à mobilité réduite...)
- Prise en compte ou non des derniers mois de l'année
- Arrondis éventuels
- Prise en compte ou non de la fraude

Toutefois, le tableau 10 et la carte 18 montrent le nombre de voyages effectués dans les transports collectifs urbains au cours de l'année 2016 et leur évolution par rapport à 2015.

AOM	Nombre de voyages 2015	Nombre de voyages 2016	Evolution
Amiens Métropole	16 466 120	13 427 135	-18,5%
CU d'Arras	9 996 762	N/R	N/R
SMT Artois-Gohelle	19 215 296	N/R	N/R
CA de la Baie de Somme	N/R	537 840	N/R
CA Beauvaisis	4 405 742	4 454 317	1,1%
CA du Boulonnais	8 379 482	N/R	N/R
SITA du Calaisis	6 003 220	6 167 474	2,7%
CA de Cambrai	N/R	325 000	N/R
Ville de Chantilly	N/R	N/R	N/R
CAR de Château-Thierry	N/R	N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	236 094	N/R	N/R
SITCA Clermontoise	22 250	31 000	39,3%
CAR de Compiègne et de la BA	N/R	5 000 000	N/R
CA creilloise	3 345 670	3 662 550	9,5%
Ville de Crépy-en-Valois	N/R	400 000	N/R
SMT du Douaisis	4 141 200	N/R	N/R
CU de Dunkerque GL	15 922 000	14 851 000	-6,7%
CAP de Laon	1 570 091	N/R	N/R
ME de Lille	175 000 000	179 669 741	2,7%
Ville de Noyon	288 000	400 000	38,9%
Ville de Péronne	17 011	17 000	-0,1%
CC Pierre – Sud – Oise	70 808	65 212	-7,9%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	N/R	318 000	N/R
CC Retz-en-Valois	54 502	57 610	5,7%
CC des Sablons	N/R	79 775	N/R
CAP de Saint-Omer	396 277	480 000	21,1%
CA du Saint-Quentinois	3 492 053	N/R	N/R
SMTU de la Sambre	5 000 000	N/R	N/R
Ville de Senlis	N/R	N/R	N/R
SITU Soissonnais	1 305 340	1 585 140	21,4%
SIMOU du Valenciennois	N/R	N/R	N/R

N/R : Non renseigné

Tableau 10 : Nombre de voyages en 2015 et 2016



Carte 18 : Nombre de voyages effectués en 2016

Parmi les AOM ayant répondu, les résultats s'étalent de 17 000 pour la ville de Péronne à 179 669 741 pour la MEL, soit une différence d'un facteur 10 000. Bien évidemment, ce sont les AOM les plus importantes qui voient les fréquentations de leurs transports collectifs être les plus importantes.

Seules 13 AOM ont renseigné cet indicateur pour les années 2015 et 2016 mais il est déjà notable que 9 d'entre elles ont vu leur fréquentation augmenter en un an. Les scores les plus importants sont atteints par les AOM dont le nombre de voyages annuel est inférieur à 2 millions. Cela est le signe qu'elles possédaient une marge de progression non négligeable. Il est à noter que le SITCAC connaît une nette progression corrélée à l'augmentation de la distance parcourue par ses bus.

La comparaison entre l'ensemble des AOM est possible une fois la fréquentation ramenée au nombre d'habitants.

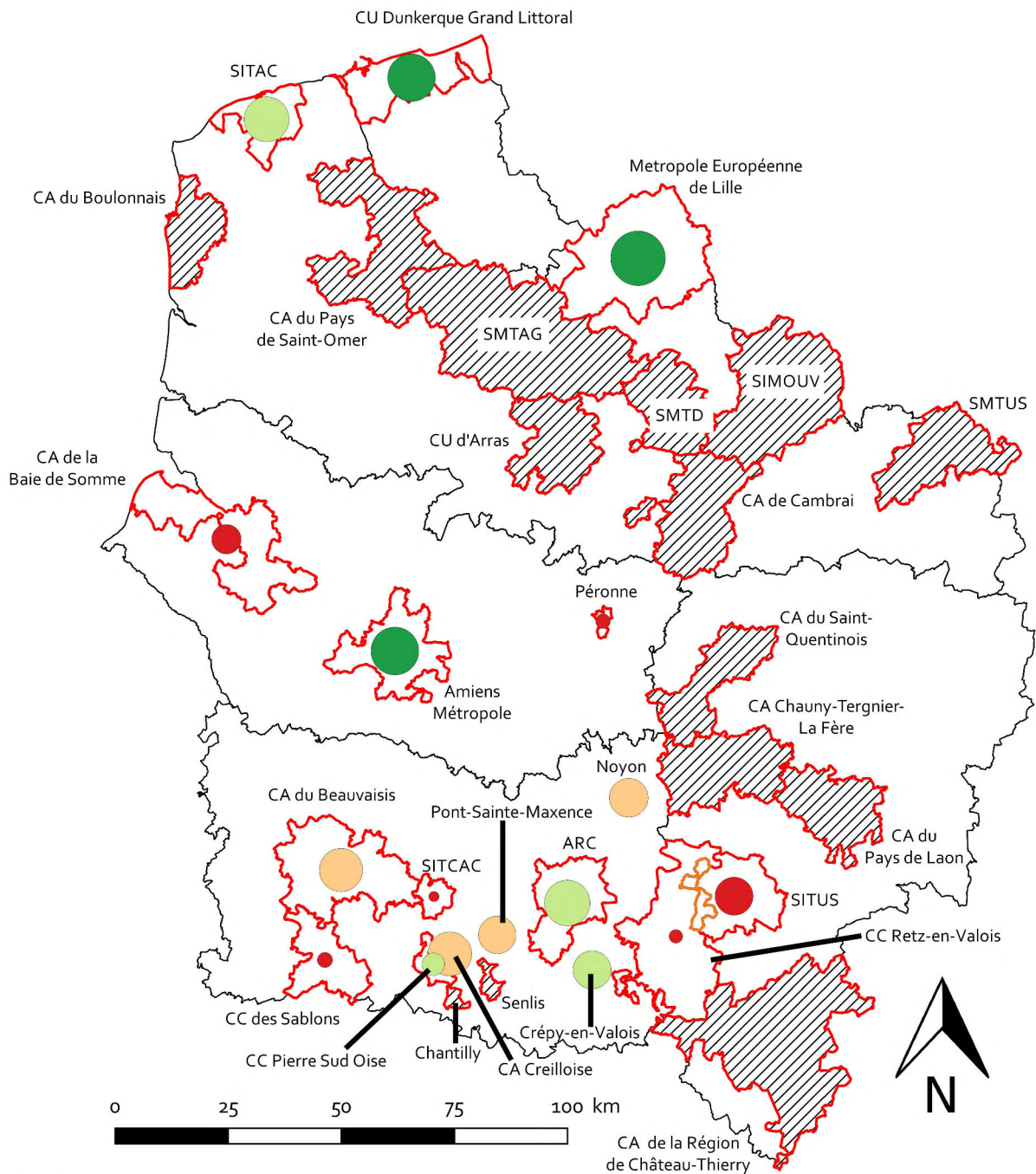
Malgré la division par le nombre d'habitants, les résultats restent très variés, de 1,3 à 155,7 pour les AOM ayant répondu au questionnaire. Les TCU sont encore peu empruntés dans les territoires les plus ruraux et, à l'inverse, privilégiés dans les plus urbanisés.

AOM	Voyages/hab
Amiens Métropole	75,0
CA de la Baie de Somme	10,3
CA Beauvaisis	46,1
SITA du Calaisis	55,0
CA de Cambrai	3,9
SITCA Clermontoise	1,3
CAR de Compiègne et de la BA	58,9
CA creilloise	49,0
Ville de Crépy-en-Valois	26,3
CU de Dunkerque GL	72,9
ME de Lille	155,7
Ville de Noyon	28,2
Ville de Péronne	2,1
CC Pierre – Sud – Oise	5,7
Ville de Pont-Sainte-Maxence	24,8
CC Retz-en-Valois	2,7
CC des Sablons	2,2
CAP de Saint-Omer	4,5
SITU Soissonnais	29,7

Tableau 11 : Nombre de voyages par habitant en 2016



Valideur du réseau Transvilles du SIMOUV
Source : transvilles.com



□ Départements

Km parcourus par habitant en 2016

- Moins de 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- Plus de 30

Voyages par habitant en 2016

- 2
- 156

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 19 : Fréquentation par habitant en 2016


4. Transport à la demande

Le transport à la demande (TAD) est un service proposé par une AOM 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. »

Il s'est propagé par la loi SRU. Son objectif est d'optimiser les moyens mis à disposition par l'AOM 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.



TRANSPORTS EN COMMUN AUDOMAROIS

BULLETIN D'INSCRIPTION AU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

NOM : _____

PRENOM : _____

DATE DE NAISSANCE : ____/____/____

ADRESSE : _____

TELEPHONE : ____/____/____ PORTABLE : ____/____/____

ADRESSE EMAIL : _____

DATE : _____ SIGNATURE : _____

LISTE DES DOCUMENTS A FOURNIR A L'APPUI DE LA DEMANDE

1 Photo d'identité

Copie de la carte d'identité

Justificatif de domicile

**POUR LES PERSONNES HANDICAPEES
DEMANDANT UNE PRISE EN CHARGE A DOMICILE**

Copie de la carte d'invalidité mentionnant un taux minimum de 80 %

Nom de l'accompagnateur : _____

Ou _____

Ou _____

* L'utilisateur se déplace-t-il en fauteuil roulant ? Oui Non

Si oui, avec quel type de fauteuil ? Manuel Electrique

* L'utilisateur est mal ou non voyant : se déplace-t-il avec un chien guide ? Oui Non

Partie réservée à l'administration

N° d'adhésion : _____ Date de l'adhésion : _____

Carte d'adhésion envoyée le : _____

Recherche héritière sur <http://www.bezges.com>
 Entièrement gratuit 0 800 210 212 (numéro vert, appel gratuit depuis un poste fixe) ou depuis <http://www.ca-stomer.fr/ServiceClient>



Services de transport à la demande en Hauts-de-France

← Formulaire d'inscription au service de TAD du réseau Mouvéo de la CA du Pays de Saint-Omer

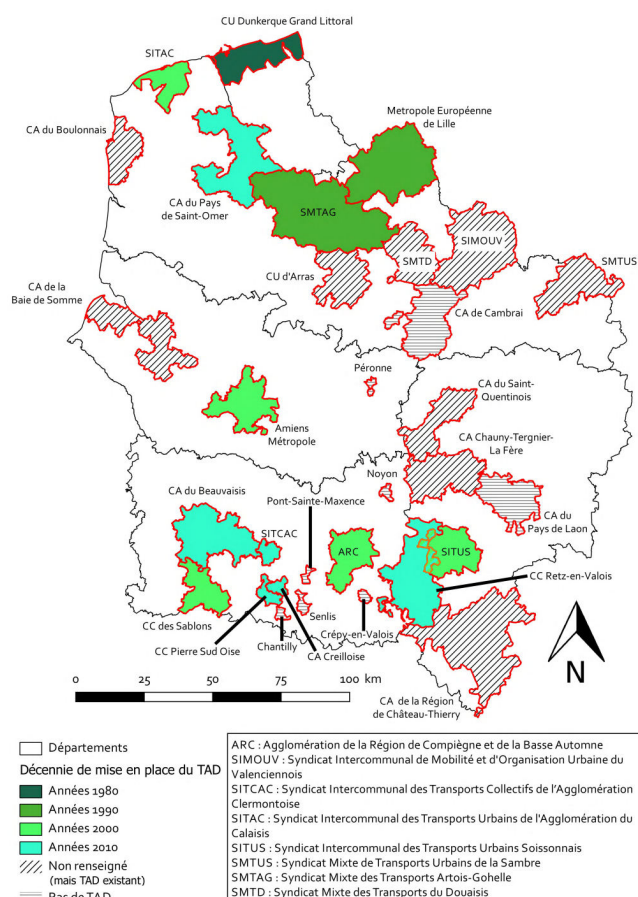
4.1. Mise en place du TAD

Le TAD s'étend progressivement au sein de la région. Parmi les AOM ayant répondu au questionnaire, c'est Dunkerque qui a été le premier à le mettre en place dans les années 1980.

AOM	Existence d'un service de TAD	Date de mise en place du TAD
Amiens Métropole	Oui	2004
CU d'Arras	Oui	N/R
SMT Artois-Gohelle	Oui	Années 1990
CA de la Baie de Somme	Oui	N/R
CA Beauvaisis	Oui	03/2010
CA du Boulonnais	Oui	N/R
SITA du Calaisis	Oui	2006
CA de Cambrai	Non	S/O
Ville de Chantilly	Non	S/O
CAR de Château-Thierry	Oui	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	Oui	N/R
SITCA Clermontoise	Oui	01/2015
CAR de Compiègne et de la BA	Oui	2002
CA creilloise	Oui	2012
Ville de Crépy-en-Valois	Non	S/O
SMT du Douaisis	Oui	N/R
CU de Dunkerque GL	Oui	1983
CAP de Laon	Non	S/O
ME de Lille	Oui	1992
Ville de Noyon	Non	S/O
Ville de Péronne	Non	S/O
CC Pierre – Sud – Oise	Oui	09/2011
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Non	S/O
CC Retz-en-Valois	Oui	09/2016
CC des Sablons	Oui	2002
CAP de Saint-Omer	Oui	2012
CA du Saint-Quentinois	Oui	N/R
SMTU de la Sambre	Oui	N/R
Ville de Senlis	Non	S/O
SITU Soissonnais	Oui	2002
SIMOU du Valenciennais	Oui	N/R

N/R : Non renseigné

Tableau 12 : Date de mise en place du TAD



Carte 20 : Décennie de mise en place du TAD

En 2017, sur les 31 AOM des Hauts-de-France, 23 proposent un service de TAD. Celles n'en proposant pas sont essentiellement peu peuplées. Toutefois, la CA de Cambrai propose un service de TAD grandement développé : Mobi+. Il est destiné aux personnes invalides et âgées et n'est pas pris en compte dans cette étude. Le Pas-de-Calais est le seul département dont toutes les AOM proposent un service de TAD accessible à tout public.

4.2. Communes desservies

Les communes desservies par le transport à la demande peuvent varier de celles desservies par les transports réguliers. Les AOM choisissent différentes stratégies. Les plus récurrentes sont les suivantes :

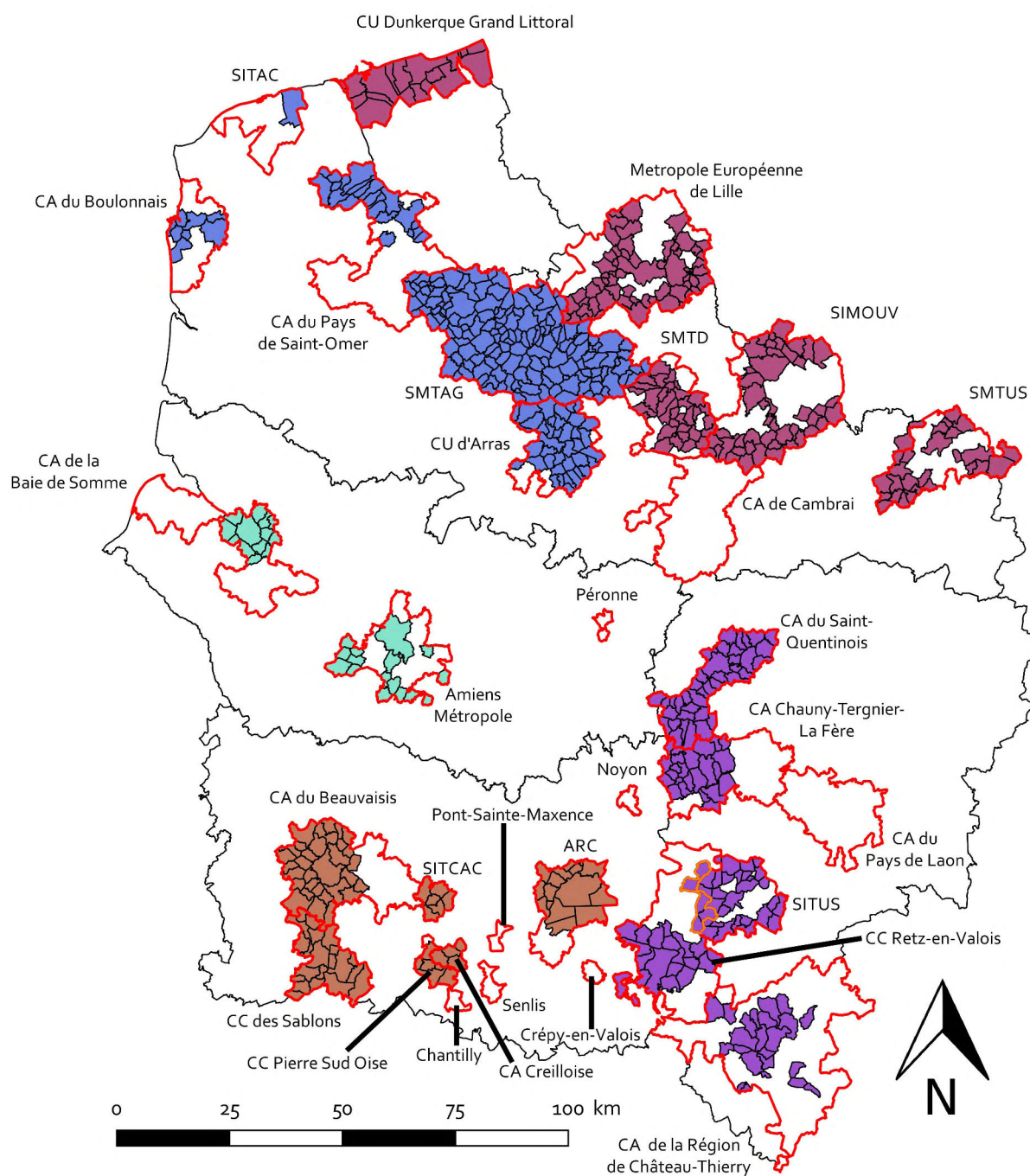
- Prolongement des horaires du réseau régulier avant le début et après la fin des services
- Desserte des communes rurales peu ou pas desservies par le réseau régulier depuis et vers les communes les plus peuplées
- Liaisons entre communes périphériques géographiquement proches, indépendamment de leur démographie

La carte 21, page suivante, localise les communes desservies par le transport à la demande. Il est toutefois à noter que, comme pour le transport régulier, certaines communes sont incluses alors que seul un hameau ou une zone commerciale de leur territoire est desservi.

AOM/département	Nombre de communes dans le RT	Nombres de communes desservies par le TAD	Part des communes desservies par le TAD
Amiens Métropole	33	16	48,5%
CU d'Arras	46	39	84,8%
SMT Artois-Gohelle	150	150	100%
CA de la Baie de Somme	44	13	29,5%
CA Beauvaisis	44	31	70,5%
CA du Boulonnais	22	8	36,4%
SITA du Calaisis	11	1	9,1%
CAR de Château-Thierry	87	23	26,4%
CA Chauny-Tergnier-La Fère	48	24	50,0%
SITCA Clermontoise	6	6	100%
CAR de Compiègne et de la BA	22	16	72,7%
CA creilloise	4*	5*	125%*
SMT du Douaisis	46	32	69,6%
CU de Dunkerque GL	17	17	100%
ME de Lille	90	60	66,7%
CC Pierre – Sud – Oise	7*	8*	114%*
CC Retz-en-Valois	54	18	33,3%
CC des Sablons	21	21	100%
CAP de Saint-Omer	53	21	39,6%
CA du Saint-Quentinois	39	39	100%
SMTU de la Sambre	44	27	61,4%
SITU Soissonnais	45	34	75,6%
SIMOU du Valenciennois	81	46	56,8%
Aisne	804	138	17,2%
Nord	648	182	28,1%
Oise	688	84	12,2%
Pas-de-Calais	891	219	24,6%
Somme	779	29	3,7%
Région	3810	652	17,1%

* Alors qu'ils sont en cours de fusion, les réseaux de la CC Pierre Sud Oise et de la CA creilloise débordent d'un territoire sur l'autre, dépassant ainsi les 100 %, bien que toutes les communes de la CC Pierre Sud Oise ne soient pas desservies

Tableau 13 : Part des communes desservies par le TAD



- Départements
- Limites des RT des AOM
- Communes desservies par le TAD**
- Dans l'Aisne
- Dans le Nord
- Dans l'Oise
- Dans le Pas-de-Calais
- Dans la Somme

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 21 : Communes desservies par le transport à la demande

4.3. Déclinaison du transport à la demande

Le TAD se décline en trois modes : ligne virtuelle, zonal porte à porte, zonal arrêt à arrêt. Si la majorité des AOM choisissent un de ces modes, ils peuvent également être complémentaires.

Lignes virtuelles	Fonctionne comme une ligne classique mais les véhicules ne circulent qu'en cas de réservation. Peut être une ligne à part entière ou bien le prolongement temporel ou géographique d'une ligne du réseau régulier.
Zonal porte à porte	Au sein d'une zone prédéfinie, un usager peut être transporté depuis et vers l'endroit qu'il souhaite.
Zonal arrêt à arrêt	Au sein d'une zone prédéfinie, un usager peut être transporté depuis et vers l'arrêt du réseau régulier qu'il souhaite.

Le tableau 14 montre le choix des AOM à ce sujet.

AOM	Type de TAD		
	Ligne virtuelle	Zonal	
		Porte à porte	Arrêt à arrêt
Amiens Métropole	X		
CU d'Arras	X		
SMT Artois-Gohelle	X		
CA de la Baie de Somme			X
CA Beauvaisis			X
CA du Boulonnais	X		
SITA du Calaisis	X		
CAR de Château-Thierry	X		
CA Chauny-Tergnier-La Fère	X		
SITCA Clermontoise			X
CAR de Compiègne et de la BA	X		
CA creilloise	X		
SMT du Douaisis	X		
CU de Dunkerque GL	X		X
ME de Lille	X	X	X
CC Pierre – Sud – Oise	X		X
CC Retz-en-Valois		X	
CC des Sablons		X	X
CAP de Saint-Omer			X
CA du Saint-Quentinois			X
SMTU de la Sambre			X
SITU Soissonnais	X		
SIMOU du Valenciennois	X		X

Tableau 14 : Modes de TAD par AOM

La ligne virtuelle est le mode de TAD le plus plébiscité. 15 AOM des Hauts-de-France l'utilisent. À l'inverse, le mode zonal porte à porte, présent seulement trois fois, ne constitue que rarement l'option retenue.

Seules 5 AOM sur les 23 proposant un service de TAD utilisent plusieurs modes : la CU de Dunkerque Grand Littoral, la CC Pierre – Sud – Oise et le SIMOUV optent pour la ligne virtuelle et le zonal arrêt à arrêt, la CC des Sablons a choisi les deux modes de zone et, enfin, la MEL uniquement propose un service suivant les trois déclinaisons du TAD.

4.4. Horaires et réservation

4.4.1. Horaires de service

Si les horaires des services de transport à la demande sont moins étendus que ceux du transport régulier, ils sont surtout en décalage, notamment dans le cas des prolongations de service.

AOM	Jours de service						
	L	Ma	Me	J	V	S	D
Amiens Métropole	X	X	X	X	X	X	
CU d'Arras	X	X	X	X	X	X	X
SMT Artois-Gohelle	X	X	X	X	X	X	
CA de la Baie de Somme	X	X	X	X	X	X	
CA Beauvaisis	X	X	X	X	X		
CA du Boulonnais	X	X	X	X	X	X	
SITA du Calaisis	X	X	X	X	X	X	
CAR de Château-Thierry	X	X	X	X	X	X	
CA Chauny-Tergnier-La Fère	X	X	X	X	X	X	
SITCA Clermontoise	X	X	X	X	X	X	
CAR de Compiègne et de la BA	X	X	X	X	X	X	
CA creilloise	X	X	X	X	X	X	X
SMT du Douaisis	X	X	X	X	X	X	
CU de Dunkerque GL	X	X	X	X	X	X	
ME de Lille	X	X	X	X	X	X	X
CC Pierre – Sud – Oise	X	X	X	X	X	X	X
CC Retz-en-Valois	X	X	X	X	X	X	
CC des Sablons	X	X	X	X	X		
CAP de Saint-Omer	X	X	X	X	X	X	
CA du Saint-Quentinois	X	X	X	X	X	X	
SMTU de la Sambre	X	X	X	X	X	X	
SITU Soissonnais	X	X	X	X	X	X	
SIMOU du Valenciennais	X	X	X	X	X	X	

Tableau 15 : Jours de service du TAD par AOM

La comparaison de l'étendue des horaires est peu significative car, dans de nombreux cas, il s'agit d'une poursuite de service avec une interruption en milieu de journée lorsque le réseau régulier prend le relais. Par ailleurs, à l'inverse des autres AOM, la CU de Dunkerque propose un service de TAD la nuit et non en journée.

La grande majorité des AOM proposent un service de TAD, quand il existe, du lundi au samedi. Quelques-unes poursuivent le dimanche ou, à l'inverse, s'arrêtent au vendredi mais, pour chaque AOM des Hauts-de-France, le service du lundi au vendredi est systématiquement assuré.

AOM	Début de service	Fin de service
Amiens Métropole	9 h 10	17 h 30
CU d'Arras	6 h 37	19 h 05
SMT Artois-Gohelle	9 h	18 h
CA de la Baie de Somme	7 h	18 h
CA Beauvaisis	7 h 30	18 h 30
CA du Boulonnais	6 h 29	19 h
SITA du Calaisis	9 h 35	19 h 50
CAR de Château-Thierry	7 h	19 h 33
CA Chauny-Tergnier-La Fère	8 h 15	17 h 50
SITCA Clermontoise	7 h	19 h
CAR de Compiègne et de la BA	6 h	20 h
CA creilloise	5 h 40	20 h 20
SMT du Douaisis	5 h 30	20 h 29
CU de Dunkerque GL	22 h	6 h
ME de Lille	5 h 30	00 h 30
CC Pierre – Sud – Oise	7 h	20 h 10
CC Retz-en-Valois	6 h 15	19 h 25
CC des Sablons	4 h 30	21 h 30
CAP de Saint-Omer	7 h	19 h
CA du Saint-Quentinois	5 h 30	20 h 30
SMTU de la Sambre	8 h 30	18 h
SITU Soissonnais	7 h 30	19 h 30
SIMOU du Valenciennais	6 h 30	20 h 30

Tableau 16 : Début et fin de service du TAD

Parmi les autres, l'heure de début de service s'étale progressivement de 4 h 30 pour la CC des Sablons à 9 h 35 pour le SITAC. En fin de journée, outre la MEL qui propose un service jusqu'à minuit et demi, les horaires de fin se répartissent de 17 h 30 pour Amiens Métropole à 21 h 30 pour la CC des Sablons.

4.4.2. Modes de réservation

Trois modes de réservation auprès des AOM de la région se distinguent : par téléphone, par mail et sur les sites internet respectifs. Le tableau 17 montre la répartition de chacun de ces modes.

AOM	Mode de réservation			Délai de réservation
	Téléphone	Mail	Internet	
Amiens Métropole	X		X	2 h
CU d'Arras	N/R			N/R
SMT Artois-Gohelle	X		X	Veille
CA de la Baie de Somme	X			Veille
CA Beauvaisis	X	X		2 h
CA du Boulonnais	X			1 h
SITA du Calaisis	X			2 h
CAR de Château-Thierry	X			2 h
CA Chauny-Tergnier-La Fère	X			2 h
SITCA Clermontoise	X	X	X	Veille
CAR de Compiègne et de la BA	X	X		Veille
CA creilloise	X	X		Veille
SMT du Douaisis	X		X	Veille
CU de Dunkerque GL	X			Veille
ME de Lille	X			Veille
CC Pierre – Sud – Oise	X	X		Veille
CC Retz-en-Valois	X		X	Veille
CC des Sablons	X	X		1 h
CAP de Saint-Omer	X			Veille
CA du Saint-Quentinois	X		X	2 h
SMTU de la Sambre	X			Demi-journée
SITU Soissonnais	X			1 h
SIMOU du Valenciennois	X			Veille

N/R : Non renseigné

Tableau 17 : Modes et délais de réservation du TAD

Pour l'ensemble des AOM dont l'information est disponible, il est possible de réserver par téléphone. Les deux autres options s'y additionnent dans certains cas. Le délai de réservation est ici indiqué selon les informations fournies et trouvées. Toutefois, pour la plupart des AOM, la réservation la veille n'est indispensable qu'en cas de voyage effectué le matin.

4.5. Distance et fréquentation

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

Toutefois, les données présentées ici sont peu nombreuses et peu représentatives. Elles sont donc présentées de façon brute à valeur indicative. Par ailleurs, elles ne dépendent que des chiffres fournis par les AOM pour la présente étude et la précédente. Certaines évolutions peuvent paraître aberrantes, signe d'une modification de la méthode de comptabilisation ou d'un autre biais lié à ces calculs. Elles ne sont pas commentées davantage.

AOM	Nombre de voyages			Distance parcourue (km)		
	En 2015	En 2016	Évolution	En 2015	En 2016	Évolution
Amiens Métropole	1 751	N/R	N/R	42 578	65 179	53,1%
CU d'Arras	34 538	N/R	N/R	394 139	N/R	N/R
SMT Artois-Gohelle	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CA de la Baie de Somme	N/R	3 792	N/R	N/R	24 724	N/R
CA du Beauvaisis	10 813	7 834	-27,6%	152 000	58 166	-61,7%
CA du Boulonnais	2 361	N/R	N/R	58 114	N/R	N/R
SITA du Calaisis	32 924	35 922	9,1%	152 915	13 528	-91,2%
CAR de Château-Thierry	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	3 566	N/R	N/R	33 970	N/R	N/R
SITCA Clermontoise	765	1 108	44,8%	5 017	3 650	-27,2%
CAR de Compiègne et de la BA	N/R	18 996	N/R	N/R	320 000	N/R
CA creilloise	4 323	15 952	269,0%	65 820	N/R	N/R
SMT du Douaisis	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CU de Dunkerque GL	129 690	131 543	1,4%	1 888 659	1 694 253	-10,3%
ME de Lille	N/R	144 889	N/R	N/R	2 241 302	N/R
CC Pierre – Sud – Oise	1 925	1 763	-8,4%	41 349	27 113	-34,4%
CC Retz-en-Valois	4 630	3 097	-33,1%	32 980	43 123	30,8%
CC des Sablons	N/R	33 195	N/R	N/R	163 582	N/R
CAP de Saint-Omer	10 316	12 000	16,3%	N/R	N/R	N/R
CA du Saint-Quentinois	2 788	N/R	N/R	32 917	N/R	N/R
SMTU de la Sambre	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
SITU Soissonnais	44 451	47 157	6,1%	411 971	352 772	-14,4%
SIMOU du Valenciennois	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R

N/R : Non renseigné

Tableau 18 : Nombre de voyages et distance parcourue en TAD

5. Tarification des TCU

Les transports collectifs constituent, avec le covoiturage, l'autopartage et les modes doux, une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. L'enjeu de leur fréquentation est la baisse de la congestion, l'impact environnemental et le désenclavement social. La tarification apparaît comme un paramètre attractif pour les transports collectifs.

Diverses stratégies de bas coût sont mises en place par les AOM dans le but d'inciter les usagers à emprunter les TCU : gratuité, abonnements, tarification sociale. Plus le coût est faible, plus la part du financement effectué par le versement transport et les impôts est importante. Cela incite les contribuables à emprunter les TCU.

Dans un souci d'actualité, les prix présentés ici sont valables au 1^{er} janvier 2018.

5.1. Transport régulier

5.1.1. Gratuité

De plus en plus de réseaux de transports urbains français sont gratuits. Il s'agit, le plus souvent, de réseaux petits ou moyens, incitant le plus grand nombre d'habitants à les utiliser alors que la congestion pourrait encore paraître acceptable. Les Hauts-de-France ne font pas exception à ce phénomène. Six des 31 réseaux de transports urbains des Hauts-de-France sont entièrement gratuits. Ce sont ceux des AOM suivantes :

- Ville de Chantilly
- Ville de Noyon
- CAR de Compiègne et de la BA
- Ville de Pont-Sainte-Maxence
- Ville de Crépy-en-Valois
- Ville de Senlis

Toutes ces AOM se situent dans l'Oise et, à l'exception de l'agglomération de Compiègne, ce sont des communes seules. Il est à noter que la CU de Dunkerque Grand Littoral a mis en place la gratuité dans ses transports le week-end en 2015 et, en plus, les jours fériés en 2016. Elle devrait poursuivre par une gratuité totale en septembre 2018.

En outre, l'utilisation des services de TCU de certaines AOM est gratuite pour certaines catégories de personnes (seniors, jeunes, personnes à mobilité réduite...).

5.1.2. Titre unitaire

Le ticket unitaire est utilisé par l'ensemble des AOM dont le réseau n'est pas entièrement gratuit. Il s'adresse principalement aux personnes de passage ou n'utilisant les TCU que très rarement. Il s'agit d'un plein tarif incitant les usagers réguliers à souscrire à un abonnement qui leur sera plus rentable et qui assurera une rentrée monétaire régulière à l'AOM.

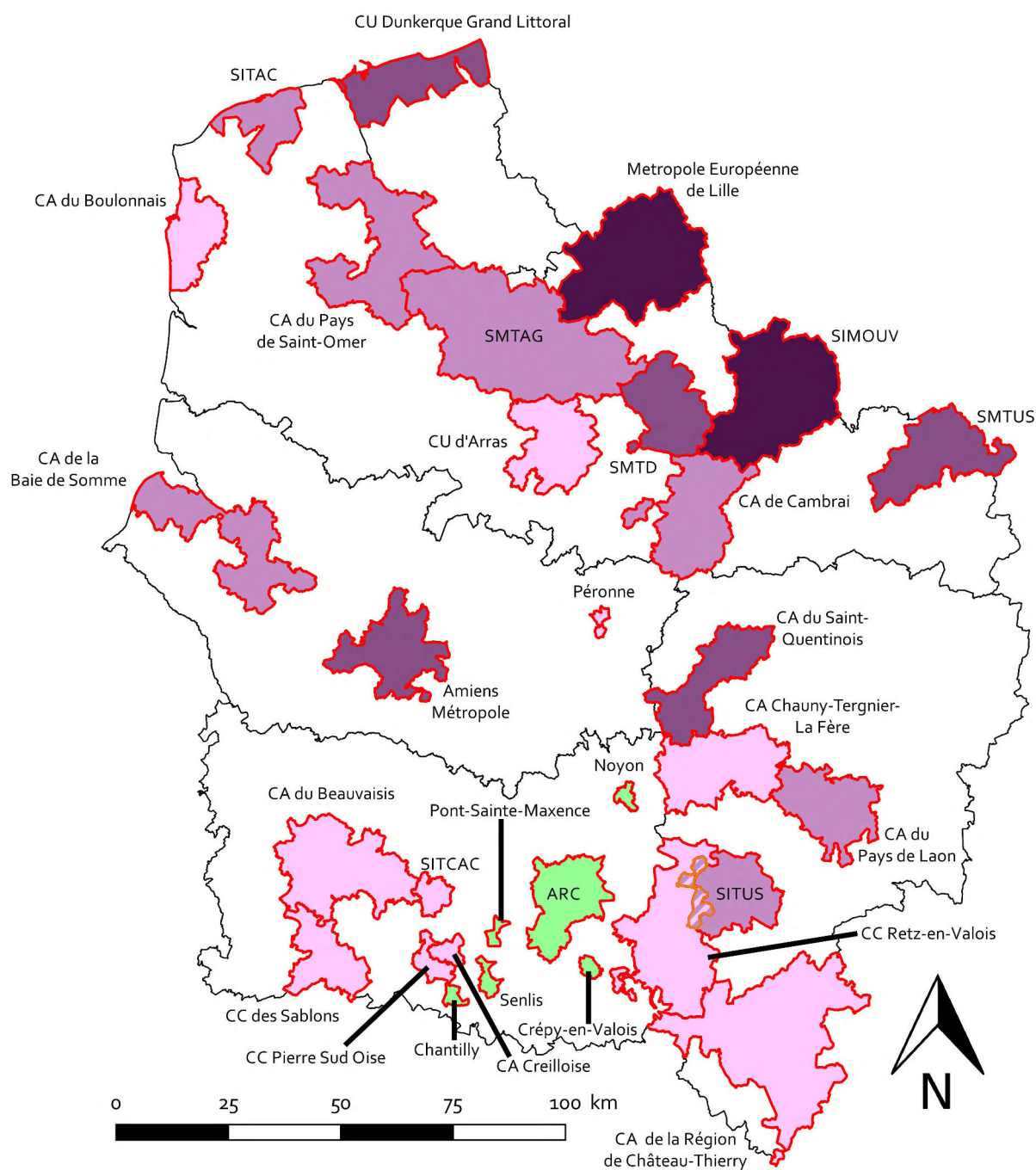
AOM	Plein tarif unitaire
Amiens Métropole	1,40 €
CU d'Arras	1,00 €
SMT Artois-Gohelle	1,20 €
CA de la Baie de Somme	1,10 €
CA Beauvaisis	1,00 €
CA du Boulonnais	1,00 €
SITA du Calaisis	1,20 €
CA de Cambrai	1,20 €
Ville de Chantilly	Gratuit
CAR de Château-Thierry	1,00 €
CA Chauny-Tergnier-La Fère	1,10 €
SITCA Clermontoise	1,00 €
CAR de Compiègne et de la BA	Gratuit
CA creilloise	1,00 €
Ville de Crépy-en-Valois	Gratuit
SMT du Douaisis	1,40 €
CU de Dunkerque GL	1,40 €
CAP de Laon	1,20 €
ME de Lille	1,60 €
Ville de Noyon	Gratuit
Ville de Péronne	0,20 €
CC Pierre – Sud – Oise	1,00 €
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Gratuit
CC Retz-en-Valois	1,00 €
CC des Sablons	0,70 €
CAP de Saint-Omer	1,10 €
CA du Saint-Quentinois	1,30 €
SMTU de la Sambre	1,30 €
Ville de Senlis	Gratuit
SITU Soissonnais	1,20 €
SIMOU du Valenciennais	1,60 €

Tableau 19 : Prix du ticket unitaire plein tarif

Le prix du ticket unitaire est corrélé à la démographie. La ville de Péronne, unique commune seule dont le réseau n'est pas gratuit vend ses tickets unitaires à 20 centimes d'euros. La CC des Sablons est la seule autre AOM dont le ticket unitaire reste sous la barre de l'euro (70 centimes). À l'inverse, la MEL et le SIMOUV majorent la gamme tarifaire de la région en proposant des tickets unitaires à 1 € 60. Le prix régional moyen du ticket unitaire est 91 centimes en comptant les réseaux gratuits et 1 € 13 sans les compter.



Titres unitaires des réseaux Ametis (Amiens Métropole), Artis (CU d'Arras) et TACT (CA Chauny-Tergnier-La Fère)
Sources : sites internet respectifs des réseaux



□ Départements

Tarif ticket unitaire tout public

■ Gratuit

■ Jusqu'à 1 €

■ 1 € 10 OU 1 € 20

■ 1 € 30 OU 1 € 40

■ 1 € 60

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 22 : Prix du ticket unitaire plein tarif

5.1.3. Réduction au nombre de tickets

Les usagers occasionnels, se rendant régulièrement dans une ville ou y résidant mais empruntant peu les transports collectifs peuvent être amenés à privilégier les offres tarifaires proposant plusieurs tickets d'un coup où le prix unitaire de chaque ticket est inférieur au plein tarif. Généralement, il s'agit de carnets de dix tickets.

AOM	Plein tarif 10 tickets	Réduction / 10 tickets unitaires
Amiens Métropole	11,20 €	20,00%
CU d'Arras	7,00 €	30,00%
SMT Artois-Gohelle	10,30 €	14,17%
CA de la Baie de Somme	8,80 €	20,00%
CA Beauvaisis	6,00 €	40,00%
CA du Boulonnais	10,00 €	0,00%
SITA du Calaisis	10,00 €	16,67%
CA de Cambrai	10,00 €	16,67%
Ville de Chantilly	Gratuit	S/O
CAR de Château-Thierry	7,90 €	21,00%
CA Chauny-Tergnier-La Fère	9,00 €	18,18%
SITCA Clermontoise	8,00 €	20,00%
CAR de Compiègne et de la BA	Gratuit	S/O
CA creilloise	6,00 €	40,00%
Ville de Crépy-en-Valois	Gratuit	S/O
SMT du Douaisis	12,30 €	12,14%
CU de Dunkerque GL	10,00 €	28,57%
CAP de Laon	9,90 €	17,50%
ME de Lille	14,00 €	12,50%
Ville de Noyon	Gratuit	S/O
Ville de Péronne	2,00 €	0,00%
CC Pierre – Sud – Oise	6,00 €	40,00%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Gratuit	S/O
CC Retz-en-Valois	7,00 €	30,00%
CC des Sablons	5,00 €	28,57%
CAP de Saint-Omer	9,00 €	18,18%
CA du Saint-Quentinois	9,90 €	23,85%
SMTU de la Sambre	11,00 €	15,38%
Ville de Senlis	Gratuit	S/O
SITU Soissonnais	7,50 €	37,50%
SIMOU du Valenciennais	12,00 €	25,00%

S/O : Sans objet

Tableau 20 : Tarif plein de 10 tickets

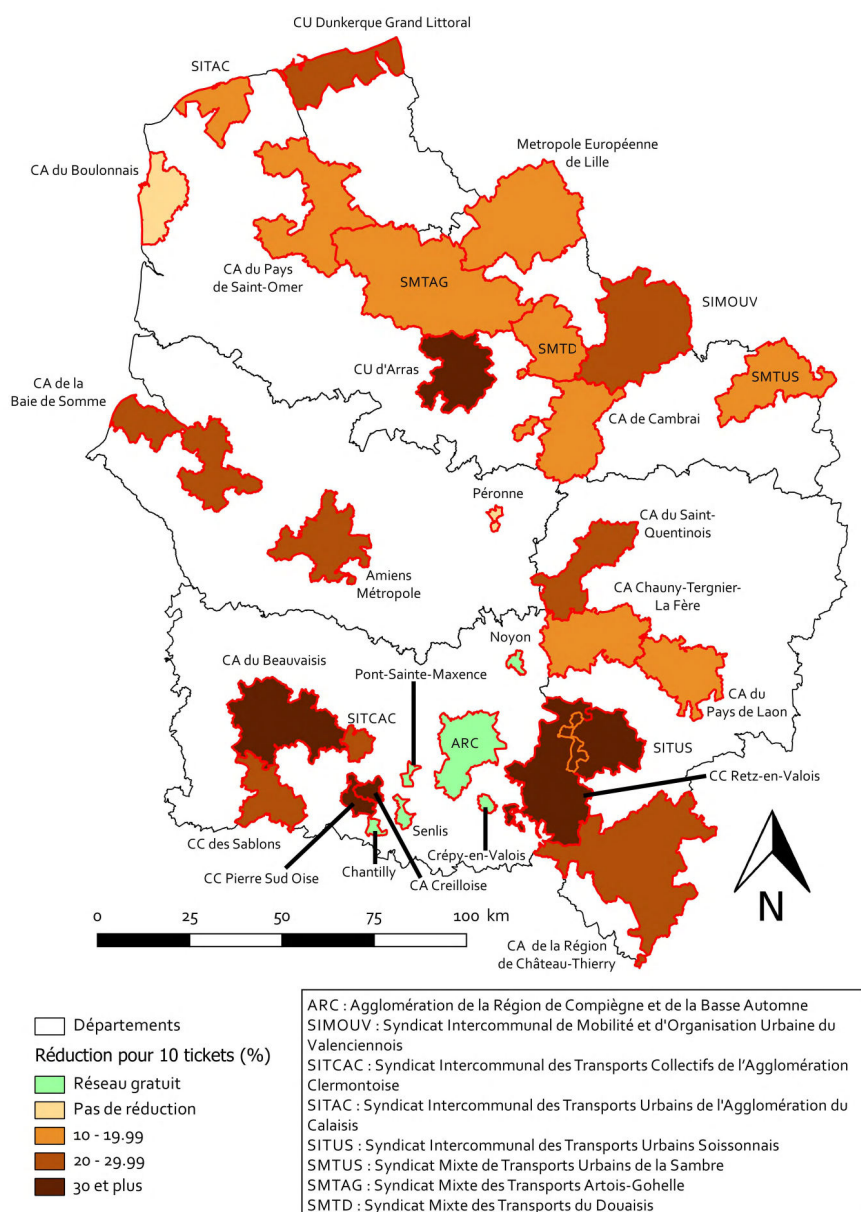
Dans les Hauts-de-France, à l'exception de la ville de Péronne, toutes les AOM proposent des carnets de plusieurs tickets. Sauf pour le SMTAG les proposant par six et le SITAC les proposant par cinq, il s'agit de carnets de dix tickets pour l'ensemble des AOM. Il est à noter que si elle propose un carnet de dix tickets, la CA du Boulonnais n'applique pas de réduction pour cette offre : dix tickets unitaires coûtent autant qu'un carnet de dix tickets. Bien que ne proposant pas de carnets de tickets, à l'achat de 10 tickets, la ville de Péronne reste la moins chère, hors réseaux gratuits.

Le prix régional moyen des 10 voyages est 7 € 09 en comptant les réseaux gratuits et 8 € 69 sans les compter. En dehors des carnets de cinq, six ou dix tickets, certaines AOM proposent des tickets de 2 trajets, visant les voyageurs occasionnels souhaitant effectuer un aller-retour et offrant, le plus souvent une petite réduction par rapport à l'achat de deux tickets unitaires.



Tickets de 10 voyages des réseaux Stibus (SMTUS), Villéo-Retzéo (CC Retz-en-Valois) et Transvillies (SIMOUV)
Sources : sites internet respectifs des réseaux

Dans l'ensemble, la comparaison des coûts de 10 trajets reste la même que celle des tickets unitaires. En revanche, il est plus intéressant de comparer le taux de réduction apporté par une telle offre.



Carte 23 : Taux de réduction pour l'achat de 10 voyages plein tarif

Ce taux est très variable d'un réseau à l'autre, allant de 12,1 % pour le SMTD à 40 % pour la CA creilloise, la CC Pierre – Sud – Oise et la CA du Beauvaisis. Les AOM offrant les réductions les plus avantageuses se trouvent dans le Sud alors même que les tarifs sont, en moyenne, moins élevés. Le taux de réduction régional moyen offert par le moyen le plus avantageux d'obtenir 10 tickets est de 21,84 %.

5.1.4. Abonnements

Les abonnements ou pass permettent de voyager sans limitation sur le réseau d'une AOM. Ils varient en fonction du public et de la durée. Ici, seuls les abonnements pleins tarifs accessibles à tout public sont pris en compte. Les durées les plus fréquemment rencontrées sont les suivantes : journée, semaine, mois et année.

Le tableau 21 recense les offres de pass et abonnement proposées par les AOM des Hauts-de-France pour l'ensemble de leur réseau, leur prix et le nombre minimal de voyages à effectuer pour qu'ils soient rentables pour l'utilisateur. Seuls les abonnements accessibles à tout public sont pris en compte.

AOM	Plein tarif 10 tickets							
	Journalier		Hebdomadaire		Mensuel		Annuel	
	Prix	Rentabilité	Prix	Rentabilité	Prix	Rentabilité	Prix	Rentabilité
Amiens Métropole	3,80 €	3	12,00 €	9	29,00 €	21	304,80 €	218
CU d'Arras	2,50 €	3			25,00 €	25	250,00 €	250
SMT Artois-Gohelle	3,30 €	3			28,00 €	24	308,00 €	257
CA de la Baie de Somme	4,00 €	4			25,00 €	23		
CA Beauvaisis	1,00 €	1			18,00 €	18		
CA du Boulonnais	3,00 €	3	9,00 €	9	30,00 €	30	300,00 €	300
SITA du Calaisis	3,40 €	3			30,00 €	25		
CA de Cambrai					28,00 €	24	250,00 €	209
CAR de Château-Thierry					26,50 €	27	275,00 €	275
CA Chauny-Tergnier-La Fère					26,00 €	24	260,00 €	237
SITCA Clermontoise					20,00 €	20		
CA creilloise					16,00 €	16		
SMT du Douaisis	4,40 €	4			41,00 €	30	324,00 €	232
CU de Dunkerque GL	3,50 €	3			36,00 €	26	308,00 €	220
CAP de Laon					28,00 €	24	280,00 €	234
ME de Lille					56,00 €	35	588,00 €	368
Ville de Péronne								
CC Pierre – Sud – Oise					16,00 €	16		
CC Retz-en-Valois					25,00 €	25		
CC des Sablons			10,00 €	15	30,00 €	43		
CAP de Saint-Omer					15,00 €	14	150,00 €	137
CA du Saint-Quentinois	3,00 €	3	10,20 €	8	32,00 €	25	320,00 €	247
SMTU de la Sambre					29,50 €	23	265,50 €	205
SITU Soissonnais			7,70 €	7	21,20 €	18		
SIMOU du Valenciennois	3,80 €	3			38,50 €	25	360,00 €	225
Nombre de réseaux sur les 25 payants	11 (35%)		5 (16%)		30 (97%)		15 (48%)	
Moyenne	3,25 €	3,00	9,78 €	9,60	27,90 €	24,21	302,89 €	240,93

Tableau 21 : Tarif plein et rentabilité des pass et abonnements

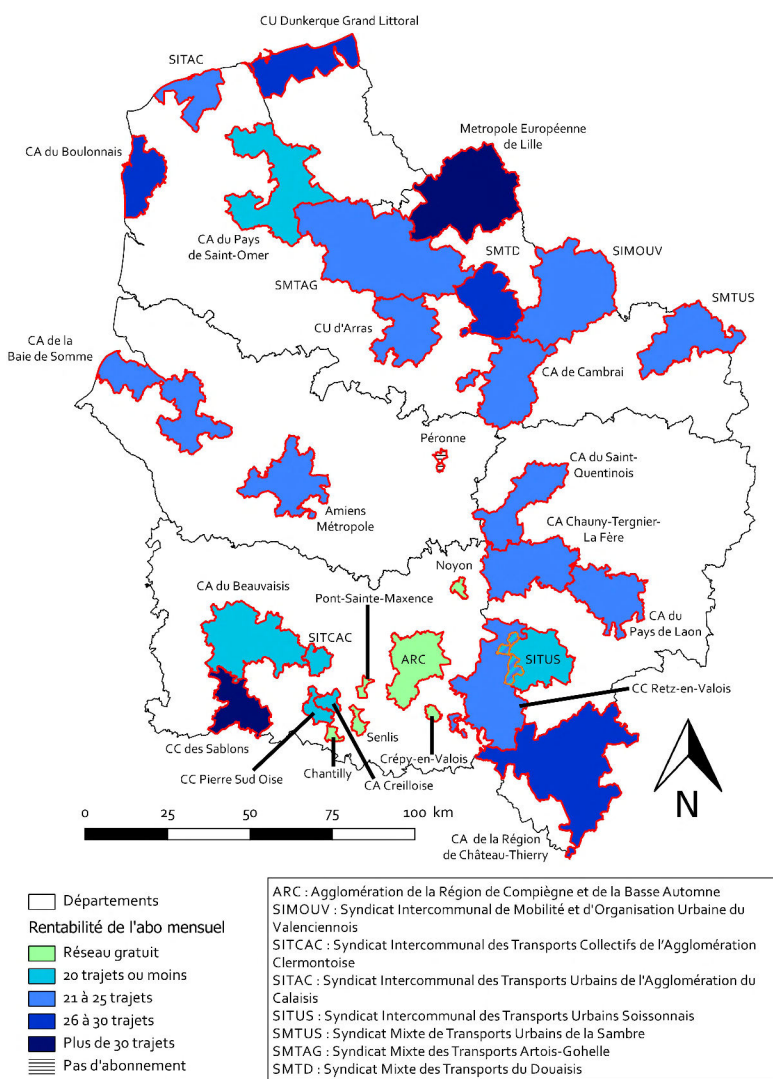
Une seule durée d'abonnement proposée par une AOM de la région ne rentre pas dans l'une de ces catégories : l'abonnement estival proposé par le SMTUS valable pour l'ensemble des vacances scolaires d'été.

Si la possibilité de voyager sans limitation pendant un jour, une semaine ou un an n'est offerte que par moins de la moitié des AOM des Hauts-de-France, l'abonnement mensuel, lui est proposé par toutes, à l'exception de la ville de Péronne qui ne vend que des tickets unitaires.

Tout comme pour les carnets de dix tickets, le prix des abonnements est relatif au prix des tickets uniques. En revanche, il est intéressant de comparer leur rentabilité. C'est ce que montrent les 3ème, 5ème, 7ème et 9ème colonnes du tableau 21 et la carte 24. Le nombre indiqué désigne le nombre minimal de trajet à effectuer pour que la souscription à un abonnement ne soit pas défavorable à l'utilisateur.

Dans la majorité des cas, un abonnement mensuel se rentabilise après 21 à 25 trajets effectués dans le mois. Les AOM pour lesquels ce nombre est supérieur misent sur le transport quotidien domicile-travail.

Les AOM dont l'abonnement mensuel est vite rentabilisé possèdent de nombreux territoires ruraux dans lesquels la voiture est souvent privilégiée par les voyageurs ou misent sur une offre sociale forte.



Carte 24 : Rentabilité de l'abonnement mensuel



← Pass journée de Transvilles (SIMOUV), abonnement mensuel d'Artis (CU d'Arras), ticket semaine d'Ametis (Amiens métropole), abonnement annuel Stibus (SMTUS) et carte d'abonnement Tadao (SMTAG)
 Sources : sites internet respectifs des réseaux

5.1.5. Situations spécifiques

Une large majorité d'AOM tiennent compte de la situation des usagers (âge, situation personnelle, nombre de personne...) pour appliquer des réductions. En moyenne, la personne type ne pouvant disposer que du plein tarif possède un profil similaire à celui-ci : âgée de 26 à 59 ans, salariée, valide, sans enfant, voyageant seule.

Les réductions peuvent s'appliquer sur les abonnements mais également sur les titres occasionnels, rendant les possibilités très nombreuses. Elles ne sont, de ce fait, pas détaillées ici. Toutefois, le tableau 22 indique les catégories de personnes pouvant avoir droit à une réduction sur au moins un titre de transport par AOM. Il s'agit d'une matrice établie à partir des données fournies par les AOM et de recherches complémentaires. Il se peut qu'elle ne soit pas exhaustive. Le transport scolaire limité aux déplacements « domicile – établissement scolaire », bien que pratiqué par une majorité d'AOM, n'est pas comptabilisé.

AOM	Age				Situation personnelle				Professionnel	Groupe
	Jeunes				Seniors	Handicapés	Ressources et emploi	Famille nombreuse		
	Enfants	Scolaires	Étudiants	Adultes						
Amiens Métropole		X	X		X	X	X			
CU d'Arras	X	X		X	X	X	X	X	X	X
SMT Artois-Gohelle	X	X		X	X	X	X			X
CA de la Baie de Somme	X			X	X	X	X			X
CA Beauvaisis	X			X	X	X	X			
CA du Boulonnais	X	X	X		X		X			
SITA du Calaisis	X			X			X			X
CA de Cambrai	X	X	X	X	X		X			
CAR de Château-Thierry	X	X		X	X	X	X			
CA Chauny-Tergnier-La Fère	X			X			X			
SITCA Clermontoise	X			X	X		X			
CA creilloise	X	X	X	X	X		X			
SMT du Douaisis	X	X		X	X		X			
CU de Dunkerque GL	X			X	X	X	X			
CAP de Laon	X			X	X		X			X
ME de Lille	X			X	X	X	X			
Ville de Péronne										
CC Pierre – Sud – Oise	X	X		X	X		X			
CC Retz-en-Valois	X				X	X	X			
CC des Sablons					X					
CAP de Saint-Omer	X			X	X	X	X			X
CA du Saint-Quentinois		X			X	X	X	X	X	X
SMTU de la Sambre	X	X		X	X	X	X	X		
SITU Soissonnais	X			X	X	X	X			
SIMOU du Valenciennais	X			X	X		X	X		
Totaux / 31	≥ 27	≥ 11	≥ 4	≥ 25	≥ 28	≥ 13	≥ 29	≥ 3	≥ 2	≥ 7
	≥ 29									
	≥ 30									

Tableau 22 : Présence d'offres de réduction par catégorie de personnes

Les offres sont abondantes et la quasi-totalité des AOM en proposent pour les jeunes, les seniors et les personnes ne possédant que peu de ressources.



Abonnement annuel handicapé Stibus (SMTUS), carte Senior et ticket groupe d'Artis (CU d'Arras), abonnement jeune Villéo-Retzéo (CC Retz-en-Valois), ticket éco de Transvilles (SIMOUV). Sources : sites internet respectifs des réseaux

5.2. Transport à la demande

Comme pour le transport régulier, la diversité des offres pour le TAD est multiple mais, malgré tout, légèrement moins étendue. La gamme tarifaire varie peu du transport régulier.

AOM	Tarif unitaire TAD	Tarif unitaire régulier
Amiens Métropole	1,40 €	1,40 €
CU d'Arras	1,00 €	1,00 €
SMT Artois-Gohelle	1,20 €	1,20 €
CA de la Baie de Somme	1,10 €	1,10 €
CA Beauvaisis	2,00 €	1,00 €
CA du Boulonnais	1,00 €	1,00 €
SITA du Calaisis	1,20 €	1,20 €
CAR de Château-Thierry	1,00 €	1,00 €
CA Chauny-Tergnier-La Fère	1,10 €	1,10 €
SITCA Clermontoise	1,00 €	1,00 €
CAR de Compiègne et de la BA	2,00 €	Gratuit
CA creilloise	1,00 €	1,00 €
SMT du Douaisis	1,40 €	1,40 €
CU de Dunkerque GL	1,40 €	1,40 €
ME de Lille	1,60 €	1,60 €
CC Pierre – Sud – Oise	1,00 €	1,00 €
CC Retz-en-Valois	1,00 €	1,00 €
CC des Sablons	2,00 €	0,70 €
CAP de Saint-Omer	1,10 €	1,10 €
CA du Saint-Quentinois	2,20 €	1,30 €
SMTU de la Sambre	1,30 €	1,30 €
SITU Soissonnais	2,30 €	1,20 €
SIMOU du Valenciennais	1,60 €	1,60 €

Tableau 23 : Tarif unitaire du transport à la demande

Seules 5 AOM ont défini un prix unitaire du voyage en TAD (en rouge dans le tableau 23) supérieur au prix unitaire du voyage en transport régulier. La CA de la région de Compiègne et de la Basse Automne est la seule des Hauts-de-France possédant un réseau de transport régulier gratuit à proposer un service de TAD. Ce dernier est, par ailleurs, payant.

6. Véhicules utilisés

Les véhicules de transport collectif constituent le cœur du service : sans eux, pas de transport ! Ils sont liés à un enjeu environnemental et économique de taille. Chaque AOM doit adapter ses moyens aux besoins des usagers. Suffisamment de véhicules doivent circuler pour assurer un service apprécié mais trop de véhicules par rapport aux passagers entraîne un coût économique et une pollution inutile.

Les données de cette section proviennent presque exclusivement des données fournies par les AOM ayant répondu au questionnaire Elles sont donc valables en 2017.

6.1. Transport guidé

En Hauts-de-France, seuls la MEL et le SIMOUV possèdent des moyens de transport collectifs guidés. Il s'agit du métro et du tramway pour la première et uniquement du tramway pour le second. De 1989 à 2016, la ville de Laon était dotée d'un funiculaire, le POMA 2000, reliant la ville haute à la ville basse mais, face à la perspective d'une coûteuse rénovation, ce service s'est arrêté.

Le métro de Lille Métropole est composé de 120 rames (45 pour la ligne 1 et 75 pour la ligne 2) de deux voitures chacune. Il s'agit de VAL 206 et VAL 208 construits par l'entreprise Siemens.

Le tramway de Lille – Roubaix – Tourcoing comprend 24 rames de quatre voitures chacune construites par l'entreprise Breda. Celui de Valenciennes compte 30 rames du modèle Citadis du constructeur Alstom.



Métro de Lille Métropole (à gauche) et tramway de Valenciennes (à droite). Sources : zoomsurlille.fr et wikimedia.org

6.2. Transport non guidé du réseau régulier

Le tableau 24 regroupe les données sur les véhicules fournis par les AOM ayant répondu et questionnaire complétées de quelques recherches annexes. Les moyens de transport non guidés étant largement plus nombreux que ceux guidés, les données ne contiennent pas le type de véhicules.

Les véhicules utilisés pour le TAD ne sont pas toujours réservés à cet usage. Ainsi, certaines AOM différencient le matériel utilisé pour le TAD et d'autres non (alors contenu dans les données de ce tableau).

AOM	Véhicules									Motorisation			
	Bus articulé		Bus standard		Midibus		Minibus		Nombre total	Thermique	Gaz naturel	Diester	
	Nombre	Âge moyen	Nombre	Âge moyen	Nombre	Âge moyen	Nombre	Âge moyen					
Amiens Métropole	30	N/R	95	N/R	4	N/R	4	N/R	133				
CU d'Arras	15	N/R	35 véhicules, âge N/R						50				
SMT Artois-Gohelle	0		93 (Th.) 1 (Hyb.)	7 (Th.) > 1 (Hyb.)	19	9,0	0		113	X			
CA de la Baie de Somme	0		5	7,2	5	6,2	2	8,5	12	X			
CA Beauvaisis	0		32	17,6 (Th.) 10,2 (GN) 3,2 (Hyb.)	0		7	10,3 (20 pl.) 4,4 (9 pl.)	39	X	X		
CA du Boulonnais	79 véhicules, âge N/R												
SITA du Calaisis	5	9	38	10,3	7	12,2	0		50	X			
CA de Cambrai	0		11	5	1	13	0		12	X			
Ville de Chantilly	N/R												
CAR de Château-Thierry	N/R												
CA Chauny-Tergnier-La Fère	N/R												
SITCA Clermontoise	0		0		3	2	2	2	5			N/R	
CAR de Compiègne et de la BA	0		21	3,7	2	2,5	3	2,5	26	X		X	
CA creilloise	3	7	23	8	0		0		26	X			
Ville de Crépy-en-Valois	0		0		3	5,3	5	3	8	X			
SMT du Douaisis	N/R												
CU de Dunkerque GL	27	8	84	10,2	0		13	6,6	124	X	X		
CAP de Laon	17 véhicules, âge N/R												
ME de Lille	117	8	301	7,7	5	3,8	5	5	428		X		
Ville de Noyon	0		1	N/R	2	N/R	0		3			N/R	
Ville de Péronne	0		0		1	3	0		1	X			
CC Pierre – Sud – Oise	0		2	5	0		5	5,2	7	X			
Ville de Pont-Sainte-Maxence	0		2	2,7	0		1	3,6	3	X			
CC Retz-en-Valois	0		0		0		3	4	3	X			
CC des Sablons	0		2	4	0		2	4	4	X			
CAP de Saint-Omer	0		0		5	3	10	3	15	X			
CA du Saint-Quentinois	≥ 3		≤ 35						38			N/R	
SMTU de la Sambre	N/R												
Ville de Senlis	N/R												
SITU Soissonnais	0		13	6,3	3	9,4	2	1,7	18			N/R	
SIMOU du Valenciennais	N/R												

N/R : Non renseigné

Th. : Thermique

Hyb. : Hybride

GN : Gaz naturel

pl. : places

Tableau 24 : Véhicules exploités pour le TCU

Le nombre et le gabarit des véhicules sont corrélés à la population du ressort territorial de l'AOM et à l'offre kilométrique du réseau. La motorisation thermique (essence, gazole) est encore largement utilisée mais certaines AOM commencent à diversifier leurs véhicules. Par exemple, la MEL n'utilise, d'après ses données, que des véhicules roulant au gaz naturel. L'ARC est la seule dont certains véhicules roulent au diester (biogazole).

Il est à noter qu'aucune AOM n'a déclaré utiliser des véhicules entièrement électriques. Il est, cependant, fort probable que des modèles circulent, notamment parmi les minibus.

Par ailleurs, certaines AOM utilisent d'autres véhicules, non répertoriés dans le tableau 24 :

- 21 cars d'une moyenne d'âge de 2 ans et 3 mois exploités sur le réseau de l'ARC
- 6 handibus (des minibus aménagés) d'un âge moyen de 7, 6 ans dédiés au transport de personnes handicapées sont utilisés par la CU de Dunkerque Grand Littoral
- Dans un but touristique, 2 bus à impériales sont amenés à circuler sur le réseau du SITAC



En haut à gauche : bus articulé d'Artis (CU d'Arras). En haut à droite : bus standard de Marinéo (CA du Boulonnais).
En bas à gauche : midibus du réseau Le Bus (SITCAC). En bas à droite : minibus d'Ametis (Amiens Métropole).

Sources : transbus.org et francetv.info

Véhicules utilisés pour le transport à la demande

Les véhicules utilisés pour le TAD se partagent entre véhicules légers (voiture) et minibus. Il n'existe, en Hauts-de-France, parmi les AOM ayant répondu au questionnaire, aucun autre cas.

AOM	Véhicules			
	Nombre		Âge moyen	Motorisation
	Minibus	Voitures		
Amiens Métropole	3		N/R	N/R
CU d'Arras	N/R		N/R	N/R
SMT Artois-Gohelle	16		5	Thermique
CA de la Baie de Somme	1	1	2	Thermique
CA Beauvaisis	2	1	1,5	Thermique
CA du Boulonnais	N/R		N/R	N/R
SITA du Calaisis	2		N/R	Thermique
CAR de Château-Thierry	N/R		N/R	N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	N/R		N/R	N/R
SITCA Clermontoise	2		N/R	N/R
CAR de Compiègne et de la BA		19	N/R	Thermique
CA creilloise	3		N/R	N/R
SMT du Douaisis	N/R		N/R	N/R
CU de Dunkerque GL	6	6	7,1	Thermique
ME de Lille	N/R		N/R	N/R
CC Pierre – Sud – Oise		2	1	Thermique
CC Retz-en-Valois	3		4	Thermique
CC des Sablons	2		4	Thermique
CAP de Saint-Omer	4		N/R	N/R
CA du Saint-Quentinois	N/R		N/R	N/R
SMTU de la Sambre	N/R		N/R	N/R
SITU Soissonnais	6		4,9	N/R
SIMOU du Valenciennois	N/R		N/R	N/R

N/R : Non renseigné

Tableau 25 : Véhicules utilisés pour le transport à la demande

Les AOM ayant répondu au questionnaire ont toutes déclaré que les véhicules utilisés pour le TAD possèdent une motorisation thermique.

7. Autres modes de transport

Outre l'organisation des transports collectifs, certaines AOM participent au développement d'autres modes de transports alternatifs à la voiture personnelle. En effet, ils visent à atteindre les mêmes objectifs de baisse de la pollution et de la congestion. Il peut s'agir d'organiser directement les services ou bien d'en faire la promotion. Classiquement, les deux modes dont les AOM peuvent faciliter l'essor sont le covoiturage et la pratique du vélo. D'autres tels que l'autopartage, le transport fluvial de passagers et les modes doux (rollers, trottinette...) existent mais restent marginales.

7.1. Covoiturage



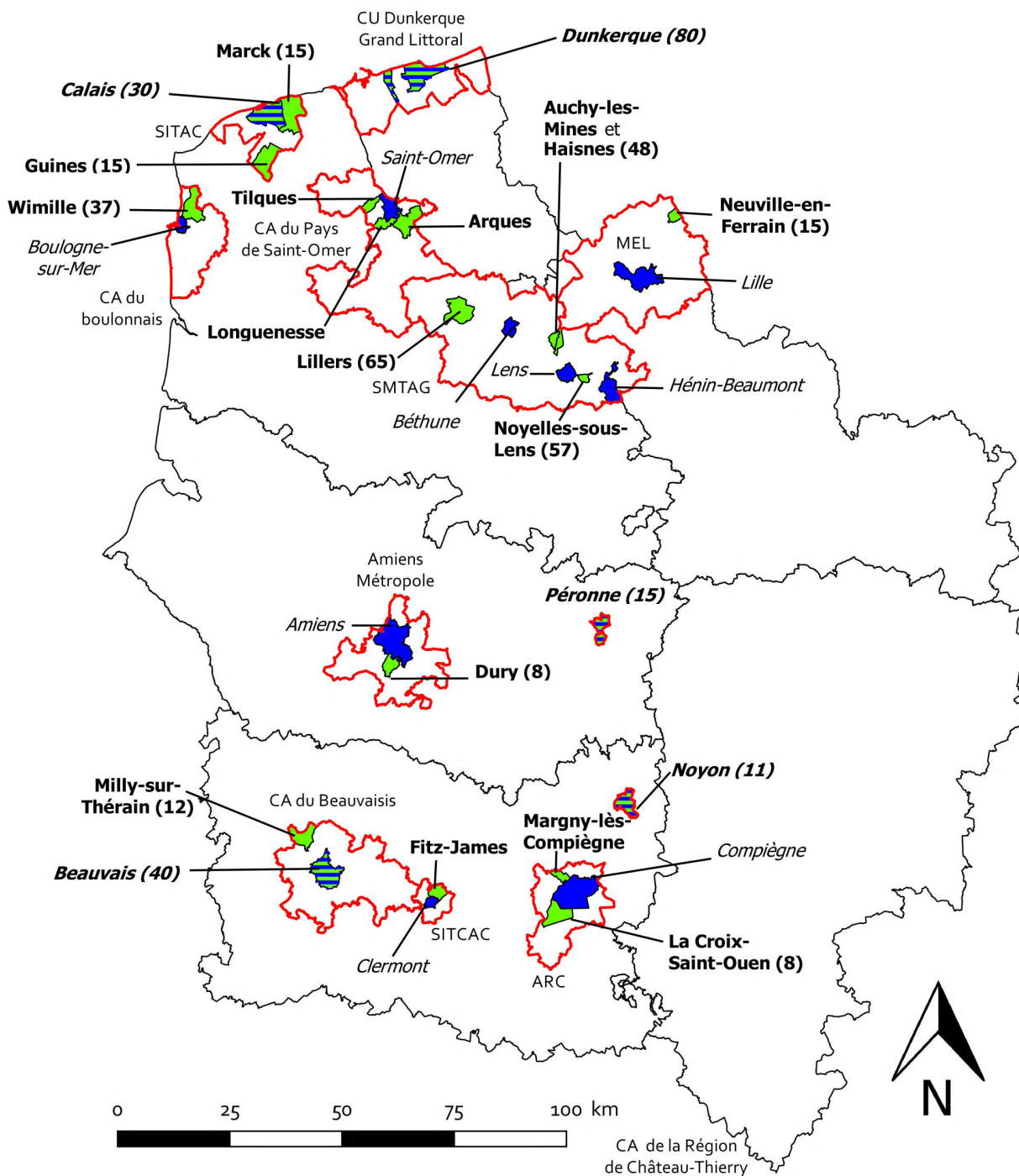
Les aires réservées au covoiturage se développent en France. La région des Hauts-de-France ne fait pas exception. Les AOM ayant répondu au questionnaire ainsi qu'à celui de la précédente étude ont déclaré, au total, 24 aires de covoiturage. Seules celles situées sur le ressort territorial d'une AOM sont comptabilisées.

Par ailleurs, d'autres aires sont en projet dans les communes suivantes : Ghyvelde et Bourbourg (30 places chacune, CU de Dunkerque Grand Littoral), Breuil-le-Vert (SITCAC), Cambrai (CA de Cambrai).

Les AOM du département de l'Aisne sont les seules à ne pas avoir déclaré la présence d'aires de covoiturage sur leur territoire. Le total du nombre de places disponibles sur les autres aires est 555, sans compter celles pour lesquelles l'information n'est pas disponible.



Aire de covoiturage à Noyon. Sources : covoiturage-oise.fr
Source panneau de covoiturage : signaletique.biz



- Départements
- Communes possédant au moins une aire de covoiturage
- Commune(s) principale(s) des AOM
- Limite des ressorts territoriaux des AOM

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais

Carte 25 : Aires de covoiturage déclarées par les AOM ayant répondu au questionnaire

Outre la création d'aires de covoiturage, les AOM et les syndicats de type SRU incitent à l'usage de cette pratique, notamment via leurs sites internet. Le SMTCO, dans le département de l'Oise, et le SMIRT, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, organisent une large communication en ce sens et proposent des plateformes de covoiturages essentiellement destinées aux trajets régionaux.

The screenshot displays the Pass Pass covoiturage website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo and menu items: PASSPASS COVOITURAGE, ÉVENEMENTS, COMMUNAUTÉS, INSCRIPTION, CONNEXION, AIDE, and PROPOSER UN TRAJET. Below the navigation bar, a search bar shows the origin 'Lille, France' and the destination '59300 Valenciennes, France'. The search results are titled 'Résultats de votre recherche' and show '6 conducteurs potentiels'. The distance is 51.6 Km and the duration is 40 min. On the left, there is a filter section 'Filtrer votre résultat' with options for 'Seulement les trajets réguliers', 'Date aller', 'Heure aller', and 'Critères conducteur'. The main content area displays four driver profiles:

- Clothilde M**: 33 ans, 3 communautés, TRAJET OCCASIONNEL. Trajet: Parking - Palais de Justice, Lille, France to Valenciennes, France. Hours of departure: Aller 08h11, Retour 17h35. Dates: Aller le 09/04/2018, Retour le 29/06/2018. Price: 3.90 €. Status: PLACES RESTANTES 3/3.
- Isabelle B**: 43 ans, TRAJET RÉGULIER. Trajet: Lille, France to Valenciennes, France. Hours of departure: Aller 07h00, Retour 18h05. Dates: Du 03/04/2018 au 23/04/2019. Price: 3.50 €. Status: PLACES RESTANTES 3/3.
- Stéphanie D**: 1033 ans, CH Valenciennes, TRAJET RÉGULIER. Trajet: Communauté - Sébastopol, Lille, France to Lille, France.
- Kennora S**: 28 ans, CH Valenciennes, TRAJET RÉGULIER. Trajet: Communauté - Sébastopol, Lille, France to Lille, France.

Plateforme de covoiturage Pass Pass mise en place par le SMIRT : passpasscovoiturage.fr

7.2. Pratique du vélo



Un des outils permettant de favoriser l'usage du vélo sur un territoire est le Schéma Directeur des Aménagements Cyclable (SDAC). Celui-ci est intégré au Plan de Déplacements Urbains (PDU). Il a pour objectif de planifier les aménagements à prévoir afin de faciliter la pratique du vélo et, idéalement, de créer un réseau cyclable continu.

Par ailleurs, afin de permettre aux personnes ne possédant pas de vélo ou n'ayant pas le leur à disposition de se déplacer par le mode cyclable, certaines AOM mettent en place des locations de vélo. Il en existe deux sortes : la location longue durée et le vélo libre service.

Dans le cas de la location longue durée, l'AOM loue des vélos à ses habitants. Ces derniers utilisent le vélo comme bon leur semble sans limitation. Pour la location libre service, les vélos sont parqués à des stations et chacun peut en louer un sur une courte durée (à partir de quelques minutes). Après utilisation, l'utilisateur doit rattacher le vélo à une station qui peut être différente de sa station de départ. Cette forme de location est idéale pour les personnes de passage ou lorsque l'utilisateur se trouve éloigné de son domicile et sans son vélo.

AOM	Utilisateurs	Taille du parc	Stations	Nom	Mise en service
Amiens Métropole	940 abonnés	235	26	Vélam	2008
	142 913 loc/an				
SITA du Calaisis	11 000 loc/an	260	39	Vel'in	2010
CU de Dunkerque GL	3 200 abonnés	450	46	Dk'Vélo	2013
	500 loc/jour				
ME de Lille	730 000 (2011)	4100	221	V'Lille	2011

Tableau 26 : Vélos en location libre service

AOM	Utilisateurs	Taille du parc	Nom	Mise en service	Tarif	
					Journée	Année
Amiens Métropole	542 122 jours	2532	Buscyclette	1999	3,00 €	122,00 €
SMT Artois-Gohelle	284 en 2016	55	Biclé	N/R	3	160,00 €
CA du Beauvaisis	455 en 2016	42	Yellow vélo	2013	1,00 €	100,00 €
SITA du Calaisis	N/R	N/R	Opale Vélo Services	N/R	11	120,00 €
CAR de Compiègne et de la BA	700 / an	150	VéloTIC	N/R	2,00 €	70,00 €
ME de Lille	N/R	N/R	V'Lille	N/R	1 € 60	36,00 €
CA du Saint-Quentinois	N/R	N/R	Vélo-élo	N/R	4,00 €	306,00 €

N/R : Non renseigné

Tableau 27 : Services de location de vélos longue durée

En Hauts-de-France, seules quatre AOM (parmi les plus peuplées) proposent un service de location de vélo en libre service. Cette liste ne comprend que les vélos mis à

disposition des usagers par les AOM ou leurs prestataires. Les vélos privés en libre service (tel que Gobe.ebike à Lille) sont exclus.



Locations de vélo en libre service. Source du panneau vélo : direct-signaletique.com

Il a été recensé que dans sept AOM de la région, des services de location de vélo sur une longue durée (ou moins) existent. Tous ceux listés ici ne sont pas mis à disposition par des AOM. Ils sont complétés par ceux des offices de tourisme ou des associations. Par ailleurs, il existe des locations privées de vélos sur la majorité du territoire régional.

Service de location	Type de vélo loué									
	De ville	À AE	Pliant	Tout terrain	Enfant	Tandem	Triporteur	Triporteur à AE	Adapté	Remorque
Buscyclette	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Biclō	X	X	X		X					
Yellow vélo	X									
Opale	X	X				X				X
VéloTIC	X									
V'lille	X	X	X							
Vélo-élo	X	X	X							

AE : assistance électrique

Tableau 28 : Vélos proposés à la location longue durée

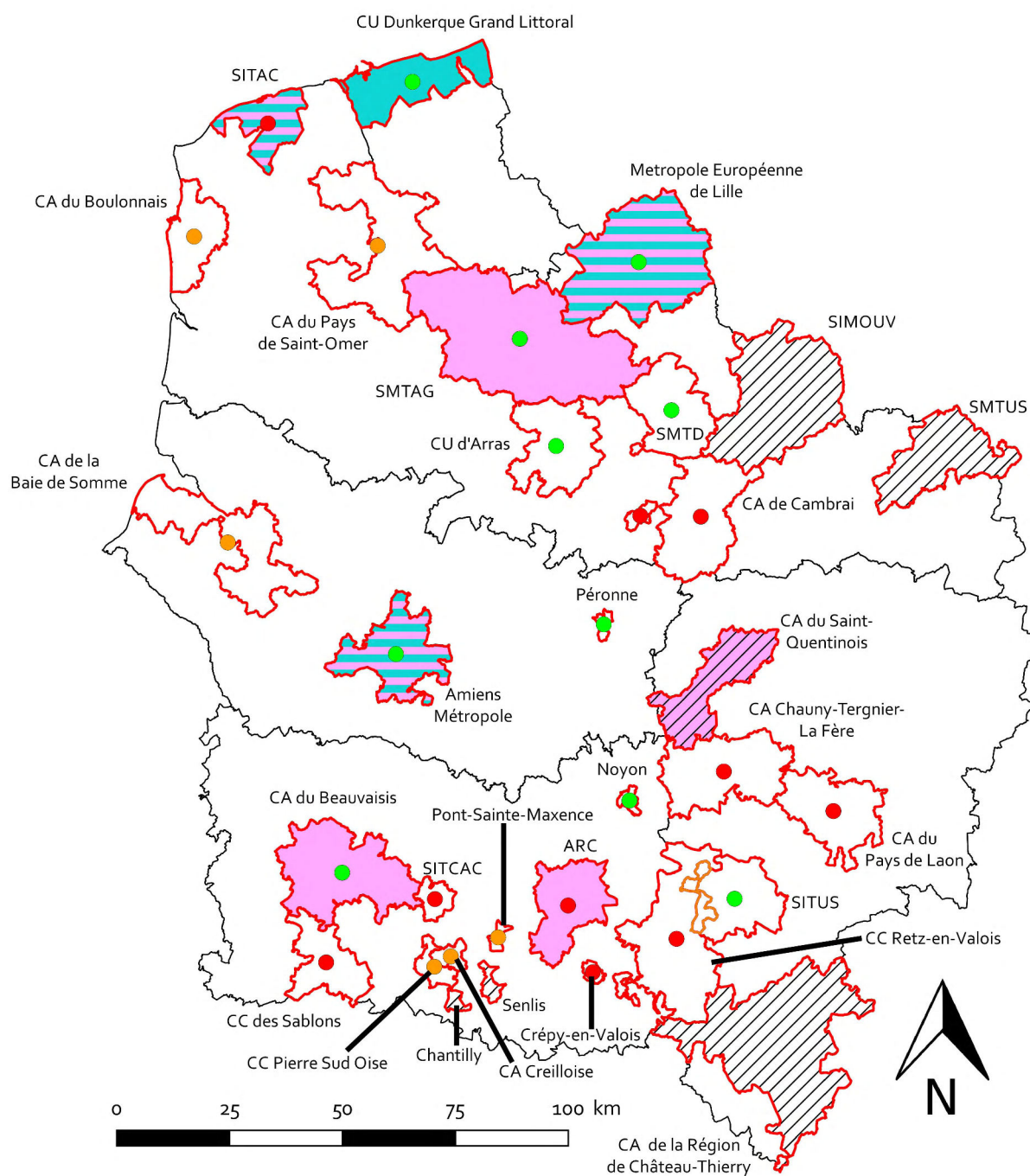
Le vélo de ville constitue l'offre de base de tous les services de location de vélo longue durée. La possibilité de louer un vélo à assistance électrique ou un vélo pliant est également présente chez la majorité des loueurs. D'autres types de vélos sont parfois proposés, moins couramment. Il se peut, toutefois, que certains vélos à louer ne soient pas inscrits dans ce tableau.



À gauche : Vel'in du SITAC. À droite : Vélo-élo de la CA du Saint-Quentinois.
Sources : calais.maville.fr et buspastel.fr



Locations de vélo longue durée



- Départements
- Location longue durée
- Location libre service
- Présence d'un SDAC
- SDAC en cours
- SDAC non réalisé
- SDAC non renseigné

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 26 : Présence de SDAC et de services de location de vélos

8. Multimodalité et intermodalité

Aujourd'hui, pour se rendre d'un lieu à un autre, peu de personnes se dirigent systématiquement vers un unique moyen de transport. Si, au début du XX^{ème} siècle, le rail dominait largement les transports, la voiture personnelle a ensuite pris sa place en même temps que la reconstruction de la France après la seconde guerre mondiale. Actuellement, elle domine encore le trafic mais la part de son utilisation tend à se réduire de plus en plus.

Les transporteurs innovent et les modes de transport se multiplient. À l'heure de la concurrence entre le train et la route, entre le bus et la voiture mais aussi à l'heure de la transition écologique, la majorité des voyageurs de courte ou longue distance comparent les moyens de transport et, parfois, les combinent : il s'agit de la multimodalité et de l'intermodalité.

La multimodalité peut être définie comme étant le choix qui est offert à un usager pour se rendre d'un point à un autre. L'intermodalité est l'utilisation de différents moyens de transports pour se rendre d'un point à un autre. Si elles sont développées et bien organisées, la multimodalité et l'intermodalité s'intègrent efficacement à la lutte pour la diminution de l'usage individuel de la voiture.

8.1. Pôles d'échanges multimodaux

Un pôle d'échange multimodal (PEM) est un lieu auquel il est possible de se rendre par plusieurs moyens de transport et duquel plusieurs moyens de transports peuvent être empruntés pour en repartir. De très nombreux endroits s'accordent à cette définition et pourraient, en la suivant, être qualifiés de PEM. Un arrêt de bus à côté duquel se trouvent des arceaux à vélo suffit à être qualifié de PEM.

Cette définition est problématique pour leur étude. Les collectivités développent certains nœuds stratégiques de leurs réseaux. Ils tendent à être rares mais de plus en plus développés. Ce sont ces endroits qui, dans ce document, sont qualifiés de PEM et pris en compte. Les AOM ayant répondu au questionnaire de cette étude en ont établi une liste correspondant à des critères de fréquentation et de desserte. Toutefois, il n'y a pas de barrière clairement dressée et celle-ci reste à l'appréciation de l'AOM chargée de leur aménagement.

8.1.1. Pôles d'échanges multimodaux existants indiqués par les AOM

Le tableau 29 regroupe les PEM déclarés par les AOM ayant répondu au questionnaire et les modes de transport les desservant, établis de la même façon. Dans la pratique, bien qu'il puisse ne pas y avoir de place dédiée ou d'arceaux, il est toujours possible de s'y rendre et d'en repartir en vélo ou en taxi de même que la pratique du covoiturage vers et depuis un endroit est systématiquement réalisable.

AOM	PEM	Modes présents					
		Train	Cars interurbains	Bus urbains	Vélo	Taxi	Covoiturage
Amiens Métropole	Gare ferroviaire du Nord	X	X	X	X	X	X
	Gare ferroviaire Saint-Roch	X	X	X	X		X
CU d'Arras	N/R						
SMT Artois-Gohelle	Gare ferroviaire de Lens	X	X	X	X	X	
	Gare de Béthune	X		X		X	
	Gare de Libercourt	X	X	X			
	Gare routière de Lens	X	X	X	X	X	
	Parking relais de Beuvry			X			
CA de la Baie de Somme	Gare d'Abbeville	X	X	X	X	X	X
CA Beauvaisis	Aéroport de Beauvais-Tillé		X	X			
CA du Boulonnais	N/R						
SITA du Calaisis	Gare ferroviaire de Calais	X		X	X	X	
	Gare routière de Calais			X	X		
CA de Cambrai	Gare de Cambrai	X	X	X	X	X	
Ville de Chantilly	N/R						
CAR de Château-Thierry	N/R						
CA Chauny-Tergnier-La Fère	N/R						
SITCA Clermontoise	Gare ferroviaire de Clermont	X	X	X	X	X	
	Gare routière de Clermont		X	X			
CAR de Compiègne et de la BA	Gare de Compiègne	X	X	X	X	X	
CA creilloise	Gare de Creil	X		X			
Ville de Crépy-en-Valois	Gare de Crépy-en-Valois	X	X	X	X	X	
SMT du Douaisis	N/R						
CU de Dunkerque GL	Gare de Dunkerque	X	X	X	X	X	
	Gare de Gravelines						
	Parking relais Tribut			N/R			
	Parking relais Môle 1			N/R			
CAP de Laon	N/R						
ME de Lille	N/R						
Ville de Noyon	Gare de Noyon	X	X	X	X	X	X
Ville de Péronne	N/R						
CC Pierre – Sud – Oise	Gare de Saint-Leu-d'Esserent	X		X			
	Gare de Montataire			N/R			
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Gare de Pont-Sainte-Maxence	X	X	X	X	X	
CC Retz-en-Valois	Gare de Villers-Cotterêts	X		X			
CC des Sablons	Gare de Méru	X	X	X	X		X
CAP de Saint-Omer	Gare de Saint-Omer	X	X	X		X	
CA du Saint-Quentinois	N/R						
SMTU de la Sambre	N/R						
Ville de Senlis	N/R						
SITU Soissonnais	Gare ferroviaire de Soissons	X	X	X	X	X	
	Gare routière de Soissons		X	X			
SIMOU du Valenciennais	N/R						

N/R : Non renseigné

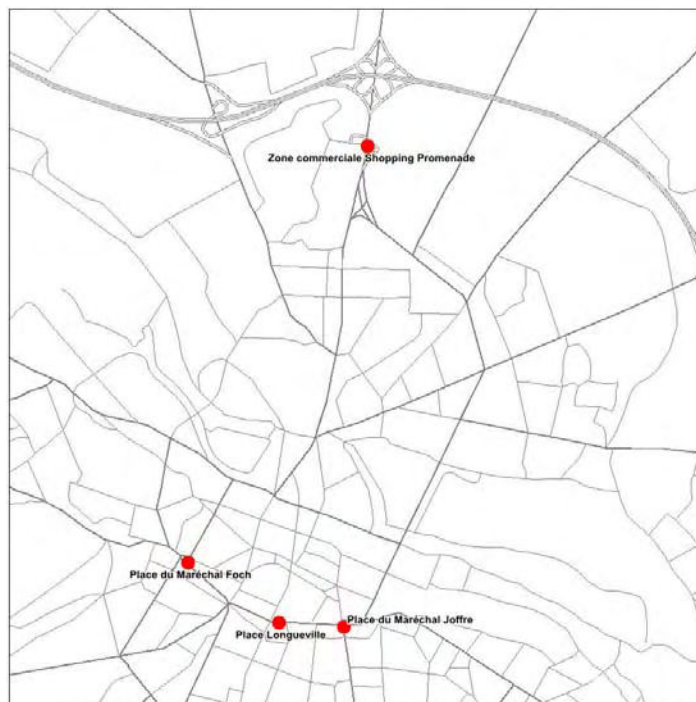
Tableau 29 : PEM déclarés par les AOM ayant répondu au questionnaire

L'ensemble des PEM déclarés sont desservis par des bus urbains. À l'inverse, peu d'AOM ont indiqué la pratique du covoiturage dans leurs PEM.

8.1.2. PEM en projet indiqués par les AOM

Outre ces actuels PEM, d'autres sont en projet dans les AOM des Hauts-de-France. En voici une liste non exhaustive :

- L'agglomération de la région de Compiègne et de la Basse Automne mène une étude sur le possible aménagement du quartier de la gare. Par ailleurs, elle espère pouvoir faire émerger un second PEM à l'arrêt Guy Denielou, dans le sud-ouest de la ville de Compiègne, déjà desservi par cinq lignes du réseau.
- La CU de Dunkerque Grand Littoral prévoit une refonte du PEM de la gare de Dunkerque ainsi que la création de deux pôles secondaires aux extrémités est et ouest des futures lignes à haut niveau de service. Par ailleurs, elle mène une étude en partenariat avec la région Hauts-de-France dans l'optique d'aménager en PEM la gare de Bourbourg.
- Amiens Métropole va profiter de la mise en place du bus à haut niveau de service pour créer des PEM aux places du Maréchal Joffre, du Maréchal Foch et Longueville à Amiens, toutes trois jouxtant les boulevards ceinturant le centre-ville au sud. Elle va également en créer un dans la nouvelle zone commerciale Shopping Promenade au nord de la ville.
- La CA du Beauvaisis prévoit de faire de la gare de Beauvais un nouveau PEM, en complément de l'aéroport de Beauvais-Tillé.



Emplacements des futurs PEM déclarés par Amiens Métropole
Réalisation : Gauthier CROCHU (DREAL Hauts-de-France)

8.1.3. Accessibilité des PEM et communication

Un voyageur utilisant ses véhicules personnels à moteur ou non (voiture, vélo, 2 roues motorisés...) pour se rendre directement à son point de destination sait nécessairement comment procéder et si le trajet est adapté à sa condition. Pour pallier à ce handicap et inciter à la pratique de l'intermodalité, les collectivités gérant les PEM (ici les AOM et syndicats de type SRU) doivent fournir des informations suffisantes aux usagers et rendre accessible chaque endroit aux personnes à mobilité réduite.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées affirme la volonté de mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement. À terme, elles visent à rendre les personnes à mobilité réduite autonomes dans leurs déplacements.

Afin de les guider dans cette adaptation, les AOM ont, depuis 2014, la possibilité d'élaborer des Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP). Les SDA-Ad'AP prévoient, pour les arrêts définis comme « prioritaires », les travaux nécessaires à la mise en accessibilité ainsi que les délais et le coût.

Le tableau 30, page suivante, recense les supports de communication à disposition des usagers dans les PEM. Ils sont accompagnés d'une estimation de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Il est à noter que toutes les données de ce tableau proviennent des réponses des AOM au questionnaire et que, par conséquent, elles peuvent être relativement subjectives, en particulier sur la question de l'accessibilité.

Cette dernière est estimée par les symboles suivants : « ++ », « + », « - », « -- ». « ++ » équivaut à une accessibilité entière et « -- » à une absence totale d'accessibilité. Aucune AOM n'a estimé que des PEM sont totalement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

AOM	PEM	Supports d'information présents						Accessibilité PMR	
		Écrans	Guichets	Panneaux	Plans	Totems	BIV*		
Amiens Métropole	Gare ferroviaire du Nord	X	X	X	X			N/R	
	Gare ferroviaire Saint-Roch	X	X	X	X			N/R	
SMT Artois-Gohelle	Gare ferroviaire de Lens	X	X	X				++	
	Gare de Béthune		X					+	
	Gare de Libercourt	X		X				-	
	Gare routière de Lens	X	X	X				++	
	Parking relais de Beuvry	N/R ou absence de support d'information							+
CA de la Baie de Somme	Gare d'Abbeville	X	X	X	X			+	
CA Beauvaisis	Aéroport de Beauvais-Tillé	X	X	X		X		++	
SITA du Calaisis	Gare ferroviaire de Calais	X						N/R	
	Gare routière de Calais				X			N/R	
CA de Cambrai	Gare de Cambrai			X	X			++	
SITCA Clermontoise	Gare ferroviaire de Clermont	X						-	
	Gare routière de Clermont	N/R ou absence de support d'information							-
CAR de Compiègne et de la BA	Gare de Compiègne	X	X	X	X			N/R	
CA creilloise	Gare de Creil	X	X	X	X			+	
Ville de Crépy-en-Valois	Gare de Crépy-en-Valois		X	X				+	
	Gare de Dunkerque	X	X	X	X			+	
CU de Dunkerque GL	Gare de Gravelines							N/R	
	Parking relais Tribut							N/R	
	Parking relais Môle 1							N/R	
	Gare de Noyon	X	X	X	X	X		++	
CC Pierre – Sud – Oise	Gare de Saint-Leu-d'Esserent							N/R	
	Gare de Montataire							N/R	
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Gare de Pont-Sainte-Maxence			X			X	N/R	
CC Retz-en-Valois	Gare de Villers-Cotterêts	N/R							
CC des Sablons	Gare de Méru	N/R ou absence de support d'information							+
CAP de Saint-Omer	Gare de Saint-Omer	X	X	X	X			++	
SITU Soissonnais	Gare ferroviaire de Soissons	X	X	X	X			-	
	Gare routière de Soissons	N/R ou absence de support d'information							-

* Bornes d'information voyageurs

N/R : Non renseigné

Tableau 30 : Communication et accessibilité des PEM

La liste de ce tableau n'est pas exhaustive et certains supports peuvent parfois n'être formés que d'un plan contenu sur un panneau. Les panneaux et les écrans sont les supports d'information les plus présents dans les PEM étudiés. Leur coût est peu élevé, contrairement aux guichets nécessitant la rémunération de personnel.

Parmi les PEM présentés au sein des ressorts territoriaux des AOM ayant répondu, la majorité est accessible aux personnes à mobilité réduite ou en voie de l'être.

Le SITUS, le SITCAC, l'ARC et la ville de Noyon ont fourni la fréquentation journalière de leurs PEM : 6 000 voyageurs à la gare de Compiègne, 3 000 à la gare ferroviaire de Clermont, 2 000 à la gare ferroviaire de Soissons, 1 600 à la gare de Noyon et à la gare routière de Soissons, 1 000 à la gare routière de Clermont.

8.2. Gares

À l'exception de trois parkings relais et de l'aéroport de Beauvais-Tillé, l'ensemble des PEM identifiés par les AOM sont des gares ferroviaires ou routières. En réalité, elles sont souvent proches l'une de l'autre ou forment même un grand ensemble indissociable. Même si aucune infrastructure n'est construite pour accueillir une gare routière, les gares ferroviaires se révèlent être des nœuds majeurs des réseaux urbains. Elles sont la porte d'entrée des villes, leur vitrine. En posséder qui sont fréquemment desservies, tant par les TCU que par les trains, est un véritable atout pour un territoire.

8.2.1. Emplacement des gares ferroviaires SNCF

La carte 27, page suivante, montre la localisation des gares ferroviaires de voyageurs de la SNCF en activité au sein des ressorts territoriaux des AOM de la région Hauts-de-France.

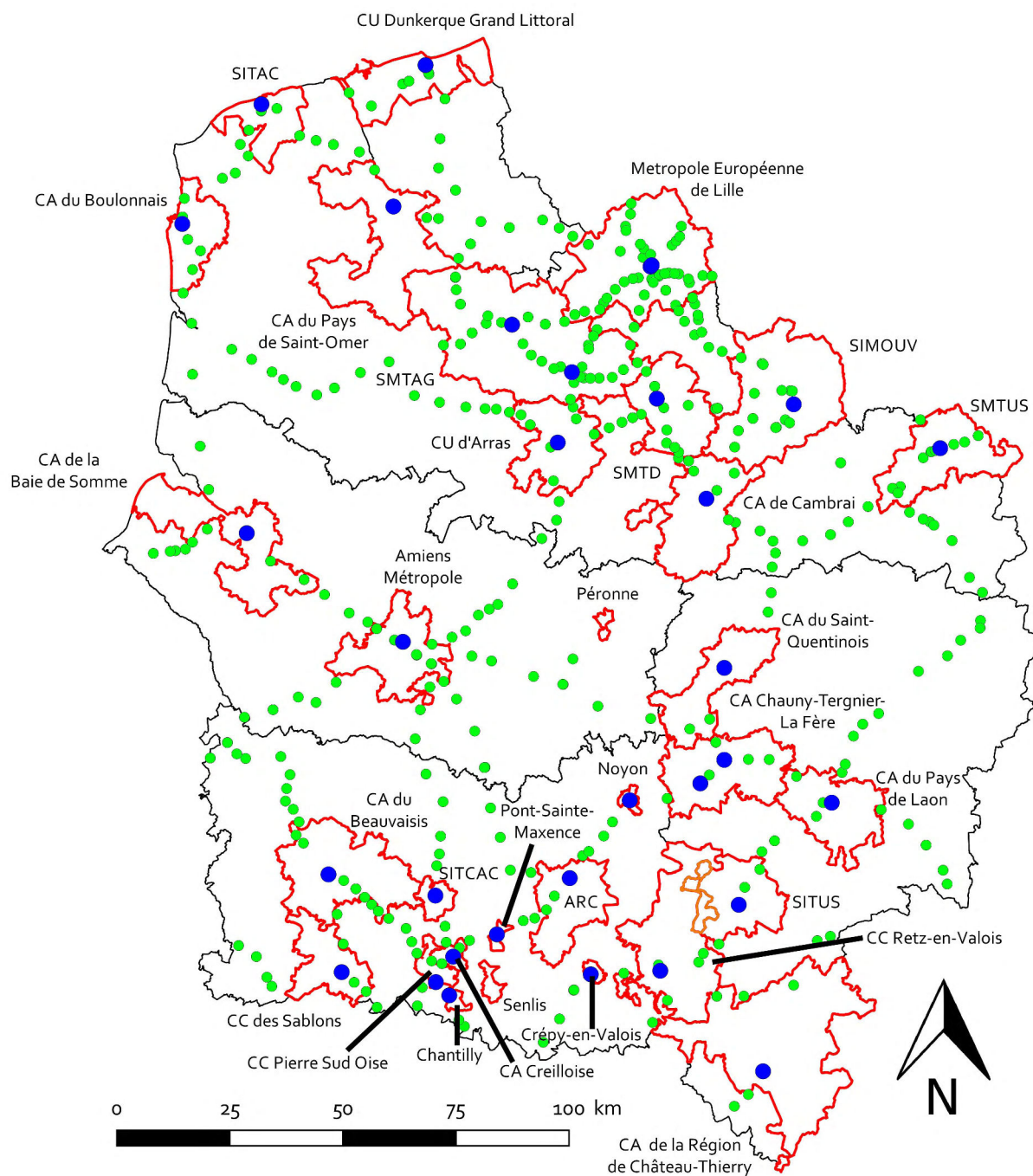
Département	Nombre de gares ferroviaires	Nombre d'habitants	Habitants par gare	Nombre de gares ferroviaires dans les AOM	Nombre d'habitants dans les AOM	Habitants par gare
Aisne	49	553 991	11 306	26	317 542	12 213
Nord	132	2 640 622	20 005	87	2 117 143	24 335
Oise	73	838 646	11 488	21	387 370	18 446
Pas-de-Calais	87	1 497 668	17 215	55	1 001 794	18 214
Somme	45	583 717	12 971	8	239 257	29 907
Hauts-de-France	386	6 114 644	15 841	197	4 063 106	20 625

Tableau 31 : Nombre de gares ferroviaires SNCF par département

Le Nord est le département dans lequel le plus de gares de voyageurs sont implantées, tant sur l'ensemble du territoire que dans les ressorts territoriaux des AOM. Toutefois, c'est également celui dans lequel il y a le moins de gares par habitant à l'échelle de l'ensemble du territoire. Ceci s'explique par sa démographie. En effet, il s'agit du département le plus peuplé de France.

Pour tous les départements, la proportion d'habitants par gare au sein des AOM est supérieure à celle sur l'ensemble du territoire, signifiant une concentration des habitants, un développement des gares des pôles urbains. Si ce phénomène est peu marqué dans le Pas-de-Calais et dans l'Aisne, il est très important dans la Somme.

Dans le Nord, se trouvent la MEL, la métropole régionale, ainsi que d'importantes agglomérations comme celles de Dunkerque, de Valenciennes et de Douai. Ces deux dernières forment la partie orientale du bassin minier. Dans ce département, ainsi que dans le sud de l'Oise qui est une frange francilienne, un territoire dense fortement polarisé par l'agglomération parisienne sans pour autant appartenir administrativement à l'Île-de-France, le réseau est plus étoffé.



- Départements
- Limite des RT des AOM
- Gares voyageurs en activité
- Gares principales des AOM

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calais
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 27 : Gares ferroviaires de la SNCF ouvertes au transport de voyageurs

Hormis le SMTAG composé de plusieurs agglomérations distinctes, la MEL est la seule AOM à posséder deux gares majeures. Elles sont, par ailleurs, proches l'une de l'autre. La gare de Lille-Flandre est davantage axée sur le transport intérieur alors que la gare de Lille-Europe est plus orientée vers les trajets internationaux. À l'inverse, les villes de Senlis et Péronne ne possèdent plus aucune gare ferroviaire en activité sur leurs territoires.

8.2.2. Desserte des gares

Le nombre de lignes desservant une gare est corrélé au nombre de lignes que possède le réseau.

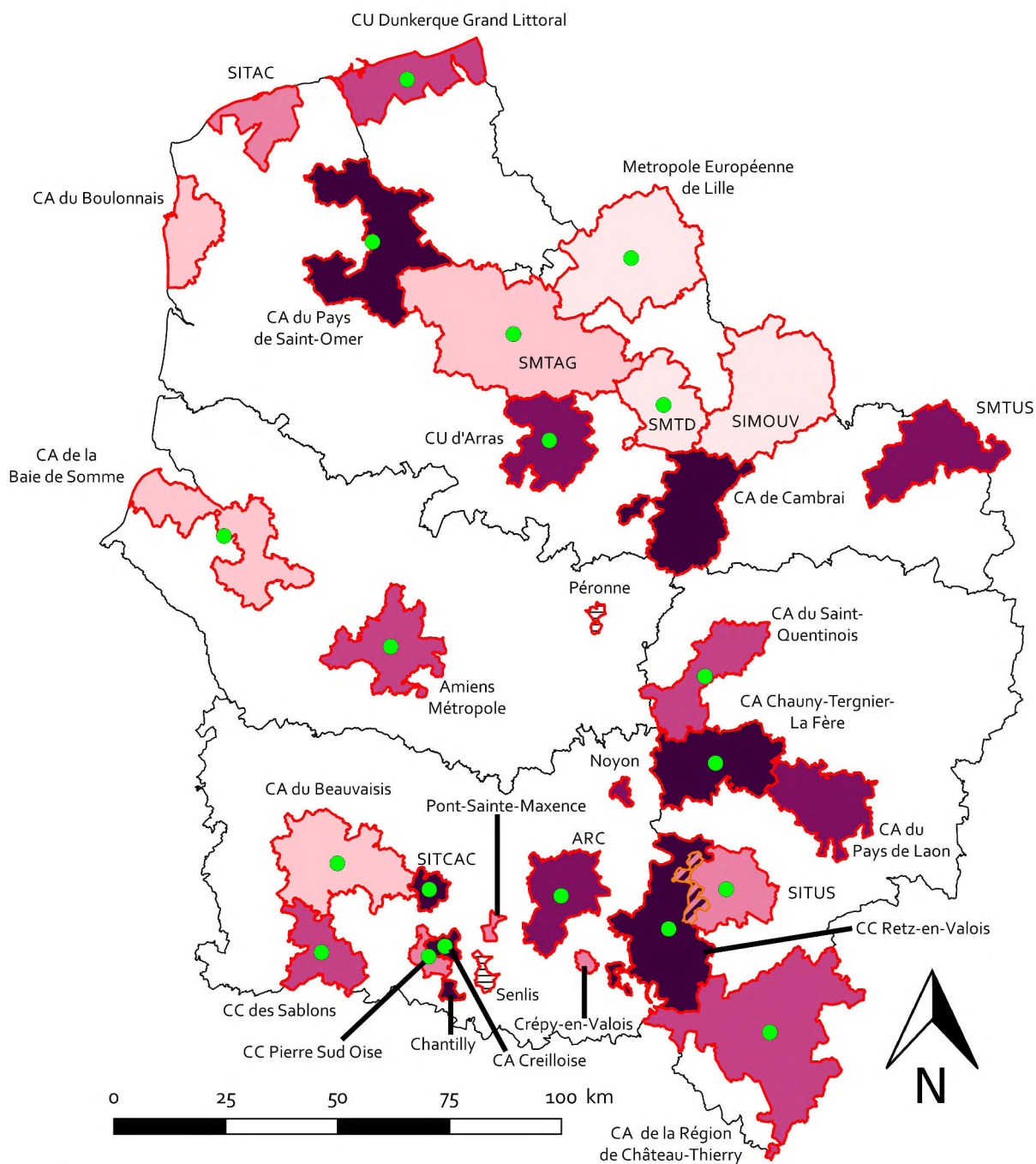
AOM	Gares principales	Desserte des gares principales		
		Lignes régulières		Présence du TAD
		Nombre	Part des lignes	
Amiens Métropole	Amiens (gare du Nord)	13	76,5%	Oui
CU d'Arras	Arras	11	91,7%	Oui
SMT Artois-Gohelle	Béthune, Lens	22	44,9%	Oui
CA de la Baie de Somme	Abbeville	4	44,4%	Oui
CA Beauvaisis	Beauvais	7	46,7%	Oui
CA du Boulonnais	Boulogne-Ville	7	43,8%	Non
SITA du Calaisis	Calais-Ville	6	54,5%	Non
CA de Cambrai	Cambrai-Ville	8	100%	Non
Ville de Chantilly	Chantilly-Gouvieux	1	100%	Non
CAR de Château-Thierry	Château-Thierry	6	75,0%	Oui
CA Chauny-Tergnier-La Fère	Chauny, Tergnier	5	100%	Oui
SITCA Clermontoise	Clermont-de-l'Oise	3	100%	Oui
CAR de Compiègne et de la BA	Compiègne	11	91,7%	Oui
CA creilloise	Creil	6	100%	Oui
Ville de Crépy-en-Valois	Crépy-en-Valois	2	50,0%	Non
SMT du Douaisis	Douai	1	7,7%	Oui
CU de Dunkerque GL	Dunkerque	9	75,0%	Oui
CAP de Laon	Laon	4	80,0%	Non
ME de Lille	Lille-Flandres, Lille-Europe	16*	23,5%	Oui
Ville de Noyon	Noyon	6	85,7%	Non
CC Pierre – Sud – Oise	Saint-Leu-d'Esserent**	2	50,0%	Oui
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Pont-Sainte-Maxence	2	66,7%	Non
CC Retz-en-Valois	Villers-Cotterêts	3	100%	Oui
CC des Sablons	Méru	3	75,0%	Oui
CAP de Saint-Omer	Saint-Omer	7	100%	Oui
CA du Saint-Quentinois	Saint-Quentin	5	71,4%	Oui
SMTU de la Sambre	Maubeuge	12	85,7%	Non
SITU Soissonnais	Soissons	7	53,8%	Oui
SIMOU du Valenciennois	Valenciennes	7*	21,2%	Non

* Inclus le transport guidé et non guidé

** Gare du réseau transilien

Tableau 32 : Nombre et part des lignes régulières desservant les gares principales

Afin d'assurer un trajet intermodal incitant l'utilisateur à ne pas utiliser sa voiture ou à ne pas se faire déposer, réduisant ainsi la congestion, la gare doit être un nœud majeur dans le réseau de bus d'une commune. Seules quatre AOM exploitant un réseau de TAD ne desservent pas leurs gares principales par ce moyen : la CA du boulonnais, le SITAC, le SMTUS et le SIMOUV.



□ Départements

Part des lignes desservant la gare

Moins de 40 %

40 à 50 %

50 à 70 %

70 à 80 %

80 à 99 %

100 %

≡ AOM sans gare

● Desserte de la gare en TAD

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Carte 28 : Part des lignes desservant les gares principales

Si les plus grands réseaux sont ceux possédant le plus de lignes passant par la gare principale, les plus petits ont mathématiquement un ratio de lignes la desservant plus élevé.

Il ne serait pas intéressant pour les grands réseaux de faire converger l'ensemble de leur ligne, cela porterait atteinte à l'intérêt des lignes de desserte fine. Par ailleurs, dans le but d'éviter la congestion, des lignes contournent les centres-villes et, avec, les gares. Une desserte de la gare provenant de nombreuses directions est souhaitable, cela permettant également un désenclavement et un accès au transport interrégional aux personnes ne possédant pas de voiture, mais, au-delà, la multiplicité des parcours est à privilégier.

Il est à noter que si certaines lignes ne desservent pas la gare principale de leur AOM, elles s'arrêtent toute fois à proximité de celle-ci. Ces lignes ne sont, cependant, pas comptabilisées ici. La gare de Douai n'est desservie que par une ligne du SMTD mais les deux arrêts les plus proches accueillent les bus de onze lignes supplémentaires.

Hormis celui du SMTD, les deux réseaux incluant du transport guidé, ceux de la MEL et du SIMOUV, sont ceux dont la part des lignes de TCU desservant la gare principale est la plus faible.

AOM	Gare	Nombre de bus quotidiens	
Amiens Métropole	Amiens (gare du Nord)	1014	Total : 1299
	Saint-Roch	83	
	Longueau	202	
CU d'Arras	Arras	N/R	
SMT Artois-Gohelle	Lens	545	
CA de la Baie de Somme	Abbeville	59	
CA Beauvaisis	Beauvais	292	
CA du Boulonnais	Boulogne-Ville	N/R	
SITA du Calaisis	Calais-Ville	284	
CA de Cambrai	Cambrai-Ville	98	
Ville de Chantilly	Chantilly-Gouvieux	N/R	
CAR de Château-Thierry	Château-Thierry	N/R	
CA Chauny-Tergnier-La Fère	Chauny, Tergnier	N/R	
SITCA Clermontoise	Clermont-de-l'Oise	49	
CAR de Compiègne et de la BA	Compiègne	392	
CA creilloise	Creil	449	
Ville de Crépy-en-Valois	Crépy-en-Valois	N/R	
SMT du Douaisis	Douai	N/R	
CU de Dunkerque GL	Dunkerque	900	
CAP de Laon	Laon	N/R	
ME de Lille	Lille-Flandres, Lille-Europe	N/R	
Ville de Noyon	Noyon	55	
CC Pierre – Sud – Oise	Saint-Leu-d'Esserent**	36	
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Pont-Sainte-Maxence	90	
CC Retz-en-Valois	Villers-Cotterêts	26	
CC des Sablons	Méru	55	
CAP de Saint-Omer	Saint-Omer	137	
CA du Saint-Quentinois	Saint-Quentin	N/R	
SMTU de la Sambre	Maubeuge	N/R	
SITU Soissonnais	Soissons	170	
SIMOU du Valenciennois	Valenciennes	N/R	

N/R : Non renseigné

Tableau 33 : Nombre de bus aux gares principales

Tout comme le nombre de lignes, le nombre de bus urbains desservant quotidiennement une gare dépend de l'importance de l'AOM. Parmi les AOM ayant répondu au questionnaire, c'est la CA Amiens Métropole qui voit le plus grand nombre de bus s'arrêter à sa gare principale. Toutefois, il est très probable que la MEL, AOM la plus peuplée des Hauts-de-France, en compte un nombre supérieur.

8.2.3. Stationnement à proximité des gares

Si une AOM veut rendre une gare attractive et confirmer son statut de PEM, elle doit offrir un choix multimodal le plus large possible. Un des facteurs importants dans cette réussite est la possibilité de s'arrêter à la gare avec le moyen par lequel on s'y rend et, si possible, de s'y garer (présence de places réservées aux bus, d'arceaux pour les vélos...).

Le tableau 34 renseigne le nombre de places prévues pour chaque catégorie de véhicule dans un rayon de 200 mètres autour de la gare.

Ces chiffres, issus exclusivement des données fournies par les AOM ayant répondu au questionnaire, peuvent varier du fait de la difficulté de comptabiliser les places et de la méthode utilisée pour déterminer le rayon de comptage. Par ailleurs, si certaines cases sont vides, c'est qu'il n'existe aucune place de ce type ou bien que son nombre n'a pas été renseigné.

AOM	Gare	Nombre de places à proximité							
		Bus	Voitures				Total	Vélo	
			Sur voirie		Protégées			Places	Appuis
		Payantes	Gratuites	Payantes	Gratuites				
Amiens Métropole	Amiens (gare du Nord)								59
CU d'Arras	Arras								N/R
SMT Artois-Gohelle	Lens	14							
CA de la Baie de Somme	Abbeville	6		200			200		
CA Beauvaisis	Beauvais	6		20		240	260	20	5
CA du Boulonnais	Boulogne-Ville								N/R
SITA du Calaisis	Calais-Ville	4							
CA de Cambrai	Cambrai-Ville	28						50	
Ville de Chantilly	Chantilly-Gouvieux								N/R
CAR de Château-Thierry	Château-Thierry								N/R
CA Chauny-Tergnier-La Fère	Chauny, Tergnier								N/R
SITCA Clermontoise	Clermont-de-l'Oise	7		120	474		594		
CAR de Compiègne et de la BA	Compiègne	13	227	121	200		548	74	14
CA creilloise	Creil		451	72	813		1 336		
Ville de Crépy-en-Valois	Crépy-en-Valois	2		20		480	500		
SMT du Douaisis	Douai								N/R
CU de Dunkerque GL	Dunkerque	18	500	100	90		690	20	10
	Gravelines	5		80			80		
CAP de Laon	Laon								N/R
ME de Lille	Lille-Flandres, Lille-Europe								N/R
Ville de Noyon	Noyon	4		50		190	240	43	9
CC Pierre – Sud – Oise	Saint-Leu-d'Esserent**			257		310	567		
Ville de Pont-Sainte-Maxence	Pont-Sainte-Maxence	1						10	8
CC Retz-en-Valois	Villers-Cotterêts								N/R
CC des Sablons	Méru	4		259			259	5	
	Esches			5			5		
	Bornel – Belle Église			322			322	3	
CAP de Saint-Omer	Saint-Omer					300	300		
CA du Saint-Quentinois	Saint-Quentin								N/R
SMTU de la Sambre	Maubeuge								N/R
SITU Soissonnais	Soissons	4	30	270			300	5	5
SIMOU du Valenciennois	Valenciennes								N/R

N/R : Non renseigné

Tableau 34 : Stationnements de bus, voitures et vélos à proximité des gares

Certaines gares ferroviaires, telle celle de Cambrai, se situent à proximité d'une gare routière ou forment un PEM avec elle. Une configuration comme celle-ci explique la présence de nombreuses places réservées aux bus.

L'éloignement des gares du centre-ville permet une récurrente gratuité des places pour voiture sur voirie. Par ailleurs, les arrêts-minutes, systématiquement gratuits, sont parfois comptabilisés dans cette catégorie. Toutefois, les données de peu de gares de grandes villes ont été renseignées, faussant probablement les résultats.

Les places protégées sont équitablement réparties entre le stationnement payant et le stationnement gratuit. Ce type de stationnement nécessite un coût supplémentaire pour l'AOM ou bien est simplement rentabilisé dans le cas où le parking est géré par une entreprise privée.

Peu d'AOM ont renseigné les possibilités d'attacher ou de garer un vélo à proximité de leurs gares. Dans les faits, les appuis à vélo, bien que pratiques, ne sont pas nécessaires pour en garer un.



Gare routière de Beauvais. Source : courrier-picard.fr

8.3. Tarifs combinés

Dans la cohérence des politiques d'incitation au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et doux par le biais de l'intermodalité et de la multimodalité, les AOM peuvent proposer des tarifs combinés entre divers modes de transport. L'intérêt, pour l'utilisateur, est que le coût total de l'utilisation de ces différents modes soit inférieur à la somme des coûts de l'utilisation de chacun d'entre eux.

Les AOM peuvent appliquer des tarifs combinés sur des titres occasionnels ou sur des abonnements ou pour une certaine catégorie de personne. Par ailleurs, elles peuvent appliquer ces réductions à l'usage de leurs modes de transport uniquement ou nouer un partenariat avec des acteurs dont les réseaux de transport sont géographiquement raccordés aux leurs.

8.3.1. Modes propres aux AOM

Les tarifs de tous les modes de TCU des réseaux comprenant du transport guidé sont harmonisés. Ainsi, un billet unique du réseau Transpole (MEL) est valable pour un trajet en bus, en tramway ou en métro. De même, un billet unique du réseau Transvilles (SIMOUV) est valable pour un trajet en bus ou en tramway.

Quatre des huit AOM proposant la location de vélo, en libre service ou de longue durée, ont mis en place des tarifs combinés entre celles-ci et les TCU. Ce sont les intercommunalités de Beauvais, Dunkerque et Lille ainsi que le SMTAG. Toutefois, il se peut que des tarifs préférentiels soient présents dans d'autres réseaux mais qu'ils soient peu relayés. De plus, bien qu'il ne loue pas de vélo, le SMTD offre à ses abonnés de bus la possibilité de stationner leur vélo dans le garage à vélo près de la gare de Douai pour cinq euros par mois.

Le parking relais (P+R) est un outil prônant l'usage des transports collectifs en milieu urbain. Il est construit en périphérie des centres-villes ou à l'extrémité d'une ou plusieurs lignes de TCU. Un usager se garant dans ce parking bénéficie d'un tarif combiné pour le stationnement et la circulation en TCU. Cela réduit la congestion, le bruit et la pollution en centre-ville. En région Hauts-de-France, ce système est mis en place, en autres, dans la MEL, la CU de Dunkerque Grand Littoral ou le SMTAG.

8.3.2. Partenariats

Les données de cette section proviennent des réponses des AOM au questionnaire et de recherches complémentaires. Si les tarifs combinés présentés ici existent, il se peut également qu'il y en ait qui ne soient pas indiqués.

Le tarif combiné le plus couramment représenté dans les gammes de prix des réseaux des Hauts-de-France lie le train express régional (TER) et les bus urbains. On le retrouve pour les réseaux des AOM suivantes :

- Amiens Métropole
- CU d'Arras
- SMT d'Artois-Gohelle
- CA de la Baie de Somme
- CA du Boulonnais
- SITA du Calaisis
- CA de la région de Château-Thierry
- CA Chauny-Tergnier-La Fère
- CU de Dunkerque Grand Littoral
- ME de Lille
- CC Retz-en-alois
- CA du Saint-Quentinois
- SITU Soissonnais
- SIMOUV

Certains de ces tarifs sont accessibles à tous les voyageurs et d'autres qu'à une partie des usagers (étudiants, salariés...). La majorité de ceux accessibles à tout public font partie du pass régional Fideli'TER. Par ailleurs, le SMTD et la CA du pays de Laon peuvent offrir, aux abonnés de la SNCF, des abonnements à prix réduit à leurs propres réseaux.

La MEL et la CA du pays de Laon proposent des tarifs intermodaux comprenant leurs TCU et les cars des réseaux départementaux, respectivement du Nord et de l'Aisne, tous deux gérés par la Région. Cela prend la forme d'une correspondance dans le cas de la MEL et celle d'un abonnement dans celui de la CA du pays de Laon.

Enfin, de façon plus anecdotique, les réseaux des deux anciennes intercommunalités qu'étaient la CA creilloise et la CC Pierre – Sud – Oise, appartenant maintenant tous deux à la CA Creil Sud Oise s'harmonisent. Ainsi les titres de transport sont valables d'un réseau à l'autre.

8.3.3. Cartes uniques

Les usagers des transports alternatifs à la voiture individuelle sont fréquemment amenés à se déplacer au sein du ressort territorial de leur AOM, s'ils y résident, mais également à l'extérieur, dans leurs départements ou leurs régions. Face à ce constat, des organismes regroupant plusieurs AOT tentent de proposer des titres de transport utilisables à l'échelle d'un département ou d'une région.

En Hauts-de-France, ce sont le SMTCO et le SMIRT, deux syndicats mixtes issus de la loi SRU, qui proposent une carte unique valant titre de transport dans les zones géographiques respectives qu'ils recouvrent.

La carte Pass Pass du SMIRT est utilisable dans le Nord et le Pas-de-Calais sur les réseaux TER, Arc-en-Ciel (réseau départemental du Nord), Oscar (réseau départemental du Pas-de-Calais) ainsi que ceux de toutes les AOM. Le pass Oise Mobilité du SMTCO est utilisable dans l'Oise dans tous les transports collectifs routiers : réseaux régionaux et départementaux ainsi que l'ensemble des réseaux des AOM.

Les titres de transport de l'ensemble des AOT citées peuvent être chargés sur ces cartes. Toutefois, il n'existe, aujourd'hui, pas d'abonnement global à l'ensemble des réseaux.



En haut à gauche : parking relais Saint-Philibert à Lille
Source : lavoixdunord.fr

À droite : carte pass pass du SMIRT

En bas : Pass Oise Mobilité du SMTCO

9. Innovations

Dans l'optique d'offrir une meilleure expérience à l'ensemble de leurs usagers et, ainsi, favoriser le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transports, les AOM tendent à améliorer leur offre de service de façon continue. Cela peut passer par la qualité du voyage en lui-même, une amélioration de l'offre ou encore une meilleure information aux usagers. Cette section présente quelques-unes des innovations apparues ou en création concernant les réseaux de TCU des Hauts-de-France.

9.1. Bus à haut niveau de service

Un bus à haut niveau de service (BHNS) ou une ligne à haut niveau de service est un service de TCU visant à offrir, à l'utilisateur, un service plus agréable et plus fiable que le transport habituel en bus. Il n'existe, aujourd'hui, pas de définition précise de ce terme et de nombreux critères peuvent être pris en compte pour considérer qu'un bus ou qu'une ligne est à haut niveau de service. Les plus courants sont la fréquence de passage, l'amplitude horaire, le confort dans le véhicule, la ponctualité, le parcours effectué en site propre, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, l'information, etc.

Les lignes HNS, en plein développement en France, sont créées en complément ou remplacement des lignes de tramway dans les réseaux importants. Elles constituent, généralement, les lignes structurantes d'un réseau. Dans les Hauts-de-France, quatre AOM exploitent déjà des lignes à haut niveau de service :

- Le SMTAG avec les quatre lignes « bulle » de son réseau dont la première a été mise en place en 2003.
- Le SMTUS avec la ligne « BusWay » numérotée ligne A dont le nom doit servir à identifier le haut niveau de service. Elle est en service depuis 2008.
- Le SMTD avec la ligne A de son réseau mise en place en 2014 dans sa version actuelle.
- La MEL avec les six « lianes » de son réseau, lignes HNS numérotées L1 à L4, L90 et L91, exploitées depuis 2008.



Logo des lianes de la MEL

Parmi les AOM de la région ayant répondu au questionnaire, trois ont déclaré travailler à la mise en place de lignes HNS, les premières de leurs réseaux ou en supplément de celles déjà existantes :

- Le SMTAG prévoit, pour 2019, la mise en place de trois lignes « bulle » supplémentaires, portant leur nombre à sept sur l'ensemble de son réseau, et la mise à niveau des actuelles.
- Amiens Métropole aménage son réseau pour accueillir quatre lignes HNS en 2019 dont trois sur lesquelles ne circuleraient que des bus roulant à l'électricité.
- La CU de Dunkerque restructure son réseau afin d'accueillir, fin 2018 si possible, cinq lignes à haut niveau de service. Ces aménagements contiennent la réalisation de voies de bus en sites propres, la création de deux PEM secondaires, des interventions sur les carrefours afin de donner la priorité aux bus. La réalisation de sites propres entre dans le cadre du réaménagement d'une autoroute pénétrante incluant une valorisation paysagère, la réouverture d'un canal et la création d'une voie verte.



Futur bus à haut niveau de service d'Amiens Métropole
Source : courrier-picard.fr

9.2. Projets à l'étude

Dans le domaine du transport, comme ailleurs, il est souvent nécessaire d'émettre et de tester plusieurs idées avant que l'une d'elle voit le jour. Cela peut être rapide ou, parfois, au contraire, compter plusieurs années voire décennies avant qu'elle soit mise en place.

Voici des exemples d'idées indiquées par les AOM dans le questionnaire :

- La CA du Beauvaisis mène une étude d'opportunité dans le but d'acquérir un bus électrique.
- Le SITUS envisage la création d'une ligne de transport à la demande directe entre Soissons et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

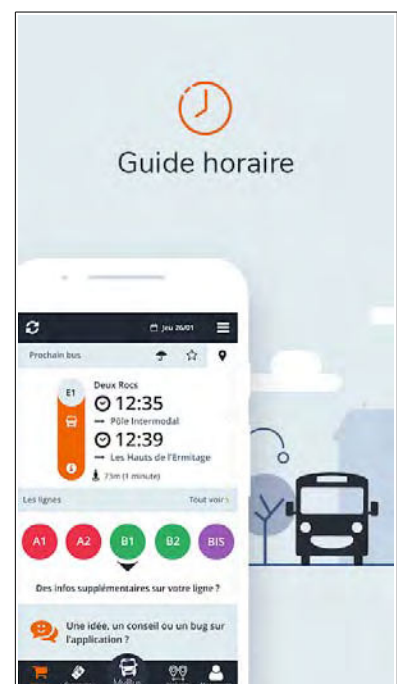
9.3. Réseaux sociaux et applications pour smartphones

Les usagers réguliers d'un réseau de transport connaissent assez vite le plan du réseau et les horaires des lignes qu'ils empruntent le plus souvent. Toutefois, pour diverses raisons (accidents, embouteillages, absence non prévue de personnel...), la circulation habituelle sur le réseau peut être perturbée (retards, passage supprimé, détours par rapport au parcours habituel...). Les AOM peuvent alors mettre en place des moyens d'information à distance à destination de leurs usagers.

Il s'agit de moyens numériques. Les plus fréquemment rencontrés sont les réseaux sociaux et les applications pour smartphones. Le tableau 35, page suivante, indique la présence d'une AOM sur un réseau social ainsi que la possibilité d'installer une application dédiée à son réseau sur un smartphone.

Certains réseaux n'ont pas de comptes spécifiques sur les réseaux sociaux mais les informations les concernant peuvent toutefois être relayées par une collectivité (commune, intercommunalité...) sur laquelle il se déploie. Ces cas-là ne sont, toutefois, pas comptabilisés. Par ailleurs, certaines applications peuvent avoir été développées par les AOM mais également par d'autres personnes utilisant les données en accès libre à disposition de chacun.

C'est, par exemple, le cas de l'entreprise altiligérienne MyBus qui développe des applications liées à différents réseaux de TCU. En mars 2018, les applications MyBus concernent 48 réseaux français et un réseau états-unien. Parmi ces réseaux, cinq se situent en Hauts-de-France. Elles sont, le plus souvent, les seules applications dédiées à leurs réseaux respectifs.



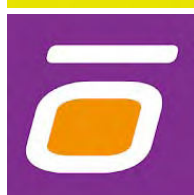
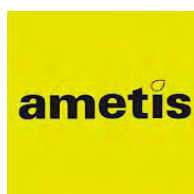
Logo de MyBus de Beauvais et aperçu de MyBus du Puy-en-Velay. Source : play.google.com

AOM	Réseaux sociaux				Application		Total
	Facebook	Twitter	Instagram	YouTube	Propre à l'AOM	Par MyBus	
Amiens Métropole	X	X		X	X		4
CU d'Arras	X					X	2
SMT Artois-Gohelle	X	X	X	X	X		5
CA de la Baie de Somme					X		1
CA Beauvaisis	X	X	X			X	4
CA du Boulonnais	X	X				X	3
SITA du Calaisis							0
CA de Cambrai							0
Ville de Chantilly							0
CAR de Château-Thierry							0
CA Chauny-Tergnier-La Fère							0
SITCA Clermontoise							0
CAR de Compiègne et de la BA					X	X	2
CA creilloise	X		X			X	3
Ville de Crépy-en-Valois							0
SMT du Douaisis	X	X					2
CU de Dunkerque GL	X	X			X		3
CAP de Laon	X	X					2
ME de Lille	X	X	X	X	X		5
Ville de Noyon							0
Ville de Péronne							0
CC Pierre – Sud – Oise							0
Ville de Pont-Sainte-Maxence							0
CC Retz-en-Valois	X						1
CC des Sablons							0
CAP de Saint-Omer	X						1
CA du Saint-Quentinois	X		X	X			3
SMTU de la Sambre							0
Ville de Senlis							0
SITU Soissonnais							0
SIMOU du Valenciennois	X	X			X		3
Total	14	9	5	4	7	5	44

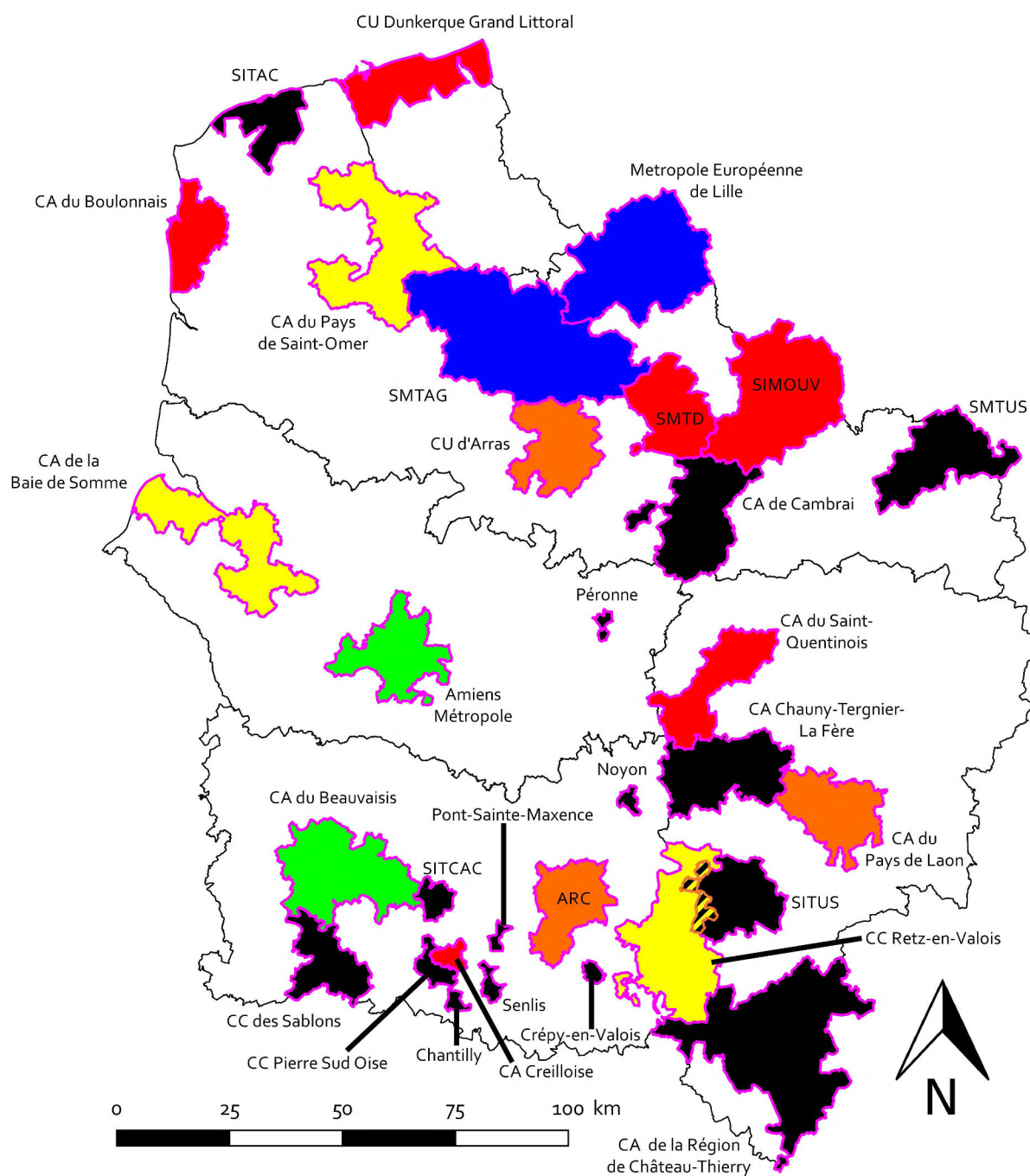
Tableau 35 : Présence des réseaux de TCU sur les réseaux sociaux

Ce sont les deux AOM les plus peuplées de la région, la MEL et le SMTAG, qui possèdent des comptes actifs sur le plus de médias différents. Facebook est le réseau social privilégié par les AOM pour communiquer avec les usagers de leurs TCU, devant Twitter. Enfin, 16 AOM sont présentes sur, au minimum, un réseau social ou proposent une application pour smartphone.

De plus, des AOM telles qu'Amiens Métropole, la CA de Chauny-Tergnier-La Fère ou le SMTUS utilisent des services comme Inimo, permettant de prévenir les usagers par SMS des informations liées au trafic sur leurs réseaux.



Logos des applications propres à chaque réseau



□ Départements

Nombre de réseaux sociaux et applications pour smartphones

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

ARC : Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
 SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
 SITCAC : Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise
 SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis
 SITUS : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais
 SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
 SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
 SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

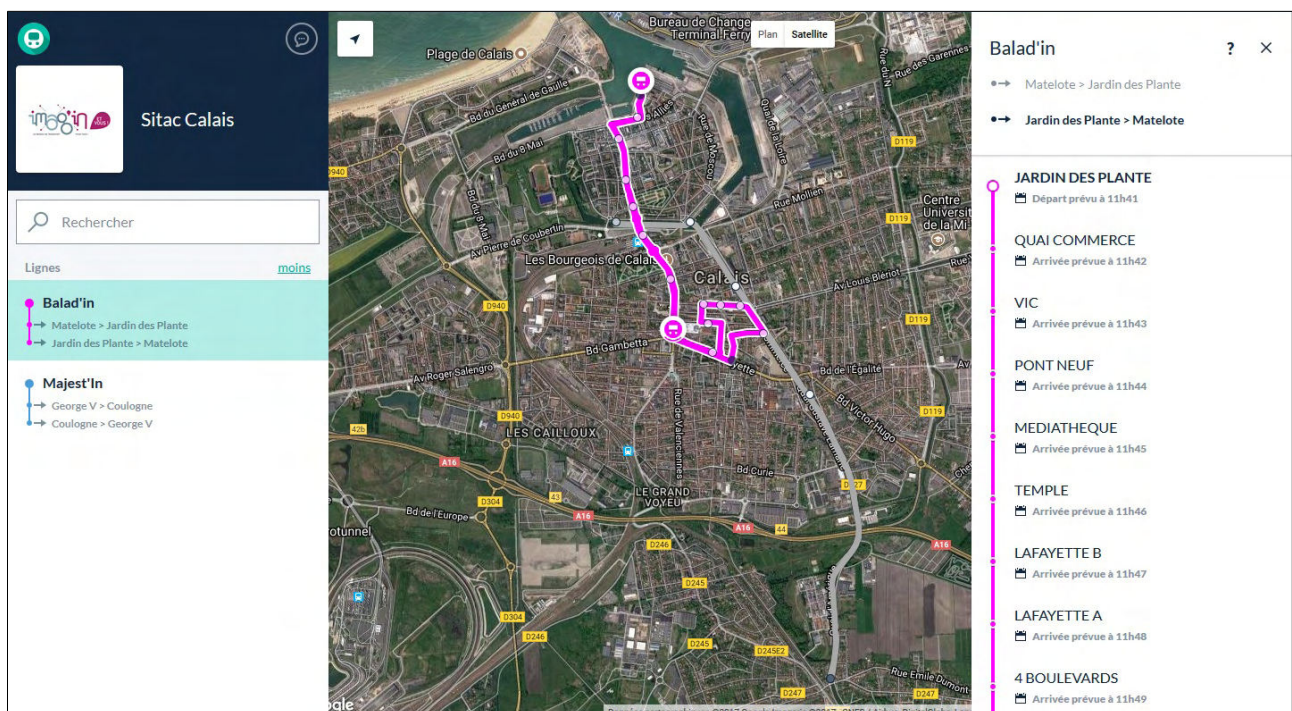
Carte 29 : Nombre de réseaux sociaux et applications par réseau de TCU

9.4. Zenbus

Zenbus est une application pour smartphones développée par l'entreprise nantaise du même nom. Activée sur le smartphone d'un conducteur de bus, elle géolocalise celui-ci permettant ainsi aux usagers de connaître l'emplacement exact (à cinq secondes près) du bus qu'ils attendent. L'application est vendue aux AOM pour un coût de 1 000 euros par ligne et par an. Elle est gratuite pour les usagers.

Un tel système présente plusieurs avantages par rapport aux panneaux et bornes informative existant avant :

- Un coût beaucoup moins élevé pour les AOM
- Une meilleure précision géographique
- Une confiance accrue de la part des usagers qui peuvent voir où se trouve physiquement le bus sans avoir besoin de croire les seules indications de temps d'attente
- Une incitation plus forte à emprunter le bus, la localisation faisant perdre moins de temps aux usagers



Aperçu du site internet de Zenbus : zenbus.fr. Ici, la ligne Balad'In du SITAC

Testée pour la première fois à Issy-les-Moulineaux en 2013, Zenbus est utilisée, en mars 2018, sur 49 lignes en France et une ligne au Canada. En Hauts-de-France, cette application est, à cette même date, utilisée sur trois lignes de deux AOM :

- Ligne Bulle 1 du SMTAG
- Lignes Balad'In et Majest'In du SITAC



Logo de l'application Zenbus



pour les conducteurs
ZenBus uniquement

Logo de l'application Zenbus
pour les conducteurs

← Aperçu de l'application Zenbus. Ici sur la ligne A du réseau de bus Paris-Saclay

Synthèse

La région Hauts-de-France s'étend sur tout le territoire français au nord de l'Île-de-France. De ce fait, elle se compose de territoires très inégaux en termes de démographies mais également de services. Au fil des données et cartes de cette étude, un découpage en trois aires se distingue :

- Le Nord et l'est du Pas-de-Calais forment un ensemble très urbanisé autour de la métropole lilloise et du bassin minier, proche du Benelux et de ses infrastructures. Il est riche en service pour servir son importante population.
- Le sud de l'Oise, frange francilienne, est fortement polarisé par Paris et son agglomération. Les réseaux de transport y sont nombreux mais épars. Cette division limite le développement des services.
- La Somme, l'Aisne, l'ouest du Pas-de-Calais et le nord de l'Oise composent un vaste territoire d'entre-deux. Un réseau de villes moyennes y est implanté. Les services de transport sont moyennement développés. Amiens, capitale de l'ancienne région Picardie, davantage développée, fait office d'exception. Toutefois, les liaisons avec l'extérieur sont peu nombreuses par rapport à la population de l'agglomération.

Toutefois, l'extension des ressorts territoriaux des AOM, les syndicats d'AOM et l'ensemble des travaux des collectivités tendent à rapprocher ses territoires. Par ailleurs, le développement de la multimodalité, de l'intermodalité et des outils numériques incitent de plus en plus les voyageurs à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Des solutions de mobilité en milieu rural (Avesnois, Thiérache, territoires ruraux de la Somme...) sont développés par les collectivités locales. Il s'agit essentiellement de covoiturage et de transport à la demande.

La mobilité dans le territoire des Hauts-de-France est en pleine construction, ses offres en constante croissance. À terme, les habitants et usagers de passage voyageront avec aisance d'un département à l'autre, d'une ville à l'autre, d'un quartier à l'autre.

Fin 2017 se sont tenues les assises de la mobilité. La loi d'orientation sur les mobilités, faisant suite à celles-ci, doit paraître courant 2018. Elle devrait amener des changements dans l'organisation des transports collectifs en France, aux échelles locales et nationales.

Index des cartes

Carte 1 : Nature juridique des AOM des Hauts-de-France	9
Carte 2 : Population des AOM	11
Carte 3 : Populations des communes des AOM	13
Carte 4 : Densité des AOM	14
Carte 5 : Densité des communes des AOM	15
Carte 6 : Taux de versement transport par AOM	18
Carte 7 : Communes desservies par les réseaux réguliers de TCU	22
Carte 8 : Longueur des lignes par AOM	26
Carte 9 : Densité de lignes par AOM	28
Carte 10 : Nombre d'arrêts par AOM	29
Carte 11 : Densité d'arrêts par AOM	31
Carte 12 : Nombre d'arrêts par habitant du ressort territorial des AOM	32
Carte 13 : Distance parcourue par habitant en 2016	34
Carte 14 : Plages horaires de début de service en semaine	37
Carte 15 : Plages horaires de fin de service en semaine	38
Carte 16 : Plages horaires de début de service dimanches et jours fériés	39
Carte 17 : Plages horaires de fin de service dimanches et jours fériés	39
Carte 18 : Nombre de voyages effectués en 2016	40
Carte 19 : Fréquentation par habitant en 2016	42
Carte 20 : Décennie de mise en place du TAD	44
Carte 21 : Communes desservies par le TAD	46
Carte 22 : Prix du ticket unitaire plein tarif	53
Carte 23 : Taux de réduction pour l'achat de 10 voyages plein tarif	55
Carte 24 : Rentabilité de l'abonnement mensuel	57
Carte 25 : Aires de covoiturage déclarées par les AOM ayant répondu au questionnaire	65
Carte 26 : Présence de SDAC et de services de location de vélos	69
Carte 27 : Gares ferroviaires de la SNCF ouvertes au transport de voyageurs	76
Carte 28 : Part des lignes desservant les gares principales	78
Carte 29 : Nombre de réseaux sociaux et applications par réseau de TCU	89

Index des tableaux

Tableau 1 : Population des AOM	11
Tableau 2 : Superficie et densité des AOM	14
Tableau 3 : Contrats d'exploitation des réseaux de TCU	17
Tableau 4 : Taux de versement transport par AOM	18
Tableau 5 : Taux de communes desservies par les TCU réguliers	23
Tableau 6 : Nombre de lignes par AOM	25
Tableau 7 : Longueur de lignes et nombre d'arrêts par AOM	27
Tableau 8 : Évolution de la distance parcourue par habitant	33
Tableau 9 : Heures de début et fin de service du TCU régulier	35
Tableau 10 : Nombre de voyages en 2015 et 2016	40
Tableau 11 : Nombre de voyages par habitant en 2016	42
Tableau 12 : Date de mise en place du TAD	44
Tableau 13 : Part des communes des AOM desservies par le TAD	45
Tableau 14 : Modes de TAD par AOM	47
Tableau 15 : Jours de service du TAD par AOM	48
Tableau 16 : Début et fin de service du TAD	48
Tableau 17 : Modes et délais de réservation du TAD	49
Tableau 18 : Nombre de voyages et distance parcourue en TAD	50
Tableau 19 : Prix du ticket unitaire plein tarif	52
Tableau 20 : Tarif plein de 10 tickets	54
Tableau 21 : Tarif plein et rentabilité des pass et abonnements	56
Tableau 22 : Présence d'offres de réduction par catégorie de personnes	58
Tableau 23 : Tarif unitaire du transport à la demande	59
Tableau 24 : Véhicules exploités pour le TCU	61
Tableau 25 : Véhicules utilisés pou le transport à la demande	63
Tableau 26 : Vélos en location libre service	67
Tableau 27 : Services de location longue durée	67
Tableau 28 : Vélos proposés à la location longue durée	68
Tableau 29 : PEM déclarés par les AOM ayant répondu au questionnaire	71
Tableau 30 : Communication et accessibilité des PEM	74
Tableau 31 : Nombre de gares ferroviaires SNCF par département	75
Tableau 32 : Nombre et part des lignes régulières desservant les gares principales	77
Tableau 33 : Nombre de bus aux gares principales	79
Tableau 34 : Stationnements de bus, voitures et vélos à proximité des gares	80
Tableau 35 : Présence des réseaux de TCU sur les réseaux sociaux	88

Observatoire Régional des Transports Hauts-de-France

Cité administrative
56, rue Jules Barni
80 040 Amiens Cedex 1

Tel. : 03 22 82 92 07

Site internet et contact :

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



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Transports Collectifs Urbains en Hauts-de-France

Directeur de la publication : Vincent MOTYKA (DREAL Hauts-de-France)

Rédacteur : Geoffrey BERNARD (DREAL Hauts-de-France)

Visuel de la couverture : Damien CHADEFaux (DREAL Hauts-de-France)

Publication : juin 2018 – ISBN : 978-2-11-152661-7 – ISSN : 2610-0959