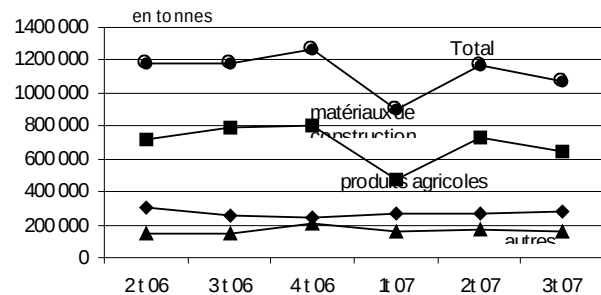


Fluvial

Trafic VNF sur la Picardie



La baisse de 9 % par rapport au 2ème trimestre 2007 atteint 10 % si l'on compare au 3ème trimestre 2006. Sur 12 mois, on constate une stabilité des tonnages transportés.

Transport interne

Les matériaux de construction représentent la quasi totalité des 333 000 t transportées en interne ce trimestre.

En retrait de 19 % sur le 2ème trimestre, ces flux restent cependant parmi les plus soutenus des 3 dernières années.

Transport inter-régional

Les échanges s'établissent à 390 000 t, les sorties représentant 73 % de l'activité.

Par type de produits, on remarque une stabilité en tonnage avec le 2ème trimestre, en expéditions comme en arrivages.

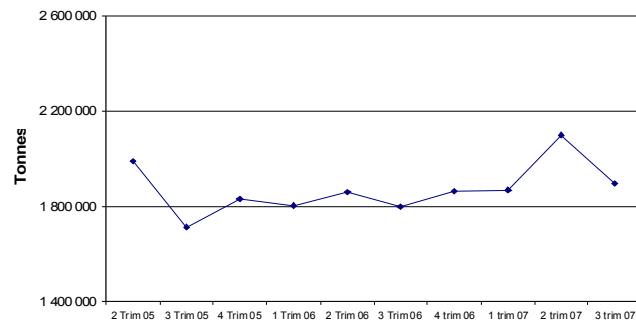
Transport international

Les tonnages traités en international s'établissent autour de 345 000 t dont 56 % à l'export.

Sur 12 mois, la baisse de 6 % est imputable aux exportations comme aux importations avec une dégradation plus forte sur les importations.

Ferroviaire

TRAFIC FRET SNCF sur La Picardie



Le volume transporté par Fret SNCF progresse de 2,2 % par rapport au 3ème trimestre 2006.

Le trafic Fret SNCF sur la Picardie au troisième trimestre 2007, enregistre une hausse de 5 % comparée à la même période de l'année 2006.

En global, le volume transporté en produits agricoles est équivalent à celui du 3ème trimestre 2006 avec un retrait des céréales.

Le trafic des matériaux de construction et produits de carrière progresse de 10 points.

Le transport des produits de grande consommation recule de 6 % essentiellement dans les boissons.

Bonne tenue des produits chimiques qui augmentent de 30 % grâce à la montée en puissance de l'acheminement des bio-carburants.

Équilibre dans le transport des produits sidérurgiques.

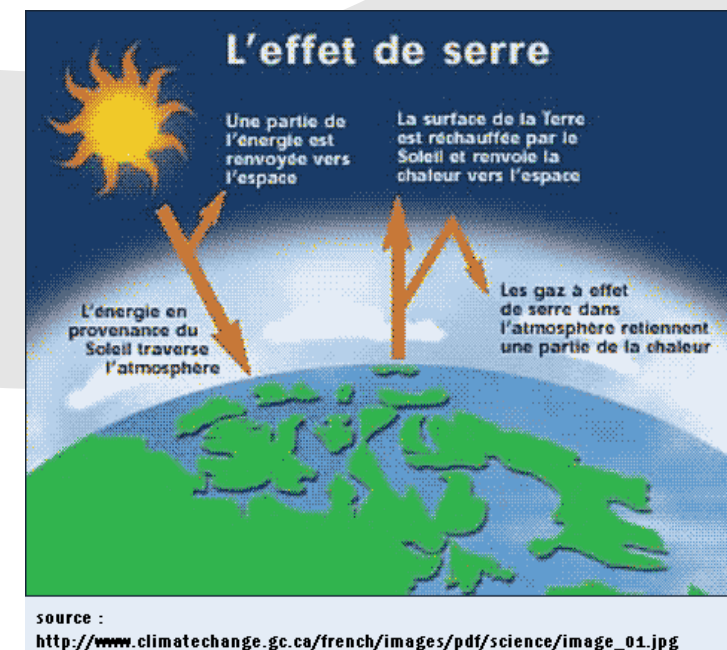
LA CONJONCTURE DES TRANSPORTS EN PICARDIE

3ème trimestre 2007

ACTUALITÉS	les transports et les gaz à effet de serre
DOSSIER	la place du vélo en ville
CONJONCTURE	transport fluvial - transport ferroviaire

■ **ACTUALITÉS**

Les transports et les Gaz à Effet de Serre



Le secteur des transports émet quatre gaz à effet de serre différents (CO₂ ou dioxyde de carbone, N₂O ou protoxyde d'azote, CH₄ ou méthane, HFC ou hydrofluorocarbure), le principal étant le CO₂ qui représente à lui seul 95 % des émissions.

L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est à l'origine du réchauffement climatique.

La tonne équivalent CO₂ est l'unité de mesure conventionnelle qui permet de quantifier ensemble ces différents gaz à effet de serre en prenant en compte leur durée de vie dans l'atmosphère et leur

capacité à absorber les rayons infrarouges.

De 21,4 % en 1990, la part des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports dans les émissions nationales est passée à 26,5 % soit 147 Millions de tonnes équivalent CO₂ en 2005.

Les émissions de CO₂ du secteur des transports se sont élevées à 118,2 millions de tonnes en 1990, 140,9 millions de tonnes en 2004 et 139,5 millions de tonnes en 2005 inversant la tendance pour la première fois entre 2004 et 2005.

Par mode, le transport routier représente 93.5 % des émissions de CO₂, les véhicules particuliers oeuvrant pour 54,5 % de ces émissions, les poids lourds pour 27,2 % et les véhicules utilitaires légers pour 17,6 %. Ces chiffres montrent que c'est sur le transport routier que doivent d'abord porter les efforts de réduction d'émission de GES.

La conjoncture des transports
3ème trimestre 07
Directeur de la publication : Michel PIGNOL
Réalisation - impression : Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN : 1297-677



Observatoire Régional des Transports
56 rue Jules Barni
80 040 Amiens Cedex 1
Tél : 03 22 82 25 87
Fax : 03 22 91 73 77
contact@ort-picardie.net

A l'occasion de la mise en service des vélos en libre service à Amiens en février 2008, l'ORT propose un tour d'horizon des aspects de l'utilisation de vélos en ville.

Du sport au déplacement urbain

Depuis la fin des années 90, le vélo n'est plus seulement perçu comme un loisir ou un sport mais comme un mode de déplacement urbain.

Compagnon de nos jeunes années et de nos premières autonomies de déplacement, puis délaissé au profit de la voiture particulière parce que considéré comme désuet, le vélo suscite aujourd'hui un regain d'intérêt en ville dans la mesure où il permet de s'affranchir des encombrements de trafic et d'augmenter le rayon d'action de ses utilisateurs. La bicyclette multiplierait par 12 le rayon d'action du piéton.

Une part modale à faire croître

Le mouvement qui se dessine aujourd'hui, très visible au travers des systèmes de vélo en libre service récemment apparus dans les grandes villes, ne suffit pas à introniser la « petite reine » comme championne des modes doux. Sa part modale reste encore souvent confidentielle de l'ordre de 1 à 2 % des déplacements. L'Enquête Ménage Déplacements réalisée sur l'aire métropolitaine lyonnaise en 2006 a révélé une part modale du vélo de 1,3 % alors que ce mode a triplé sa part modale entre 1995 et 2005. La communauté urbaine de Lille enregistrait en 2003 pour le vélo une part modale de 2 % recouvrant deux tendances opposées, hausse d'utilisation au centre et baisse en périphérie.

Le choix d'un dispositif

Location, prêt ou libre service, les systèmes de vélo partagé se complètent et s'adaptent en

fonction des périmètres, de leur densité et de leur géographie ou relief : hypercentre, couronne proche, couronne péri urbaine, banlieue. Diverses formules coexistent et les prestataires, associations ou entreprises fourmillent de propositions auprès des villes et agglomérations pour développer le bon système sur le bon territoire.

Un petit rappel historique

Avec ses vélos jaunes à La Rochelle en 1976, Michel Crépeau a été le précurseur des systèmes organisés de mise à disposition gratuite de vélos pour les habitants. L'idée fut reprise à Rennes en 1998.

L'engouement pour le vélo s'est réveillé à Lyon en 2005 et a explosé en 2007. Une dizaine de villes ou agglomérations ont initié ou renforcé un programme de Vélo en Libre Service pour lequel le seuil de faisabilité se situerait entre 100 000 et 150 000 habitants.

En dehors des VLS, plusieurs agglomérations ont créé des dispositifs simples et peu coûteux de prêts de vélos à moyen ou long terme dont les premiers clients sont les salariés et les étudiants. La « visibilité » des VLS a aussi incité les habitants à re-sortir leur propre vélo dans la mesure où l'espace à domicile n'est pas contraint et permet de garer un vélo sans complications. Le balcon au 5ème étage d'un immeuble sans ascenseur peut être réhabilitaire pour le choix du vélo.

L'intermodalité

Le vélo peut constituer un maillon de l'intermodalité en favorisant le rabattement des voyageurs sur les gares ou les pôles d'échanges dans la mesure où les services et les stationnements sont pensés pour cet usage. Des parcs de stationnement gardés et accessibles aux abonnés 24h/24h, des consignes à proximité des gares, des locations de vélos et/ou de



stationnement associées à un abonnement TER, la SNCF et les Régions développent des stratégies différentes en ce qui concerne l'accueil des vélos sur les grandes lignes ou sur les TER. Cette intermodalité concerne aussi les transports urbains et interurbains.

Deux voies de recherche sont en cours sur le potentiel de complémentarité intermodale que peut jouer la bicyclette en zone rurale (Predit) et en banlieue (club des villes cyclables).

Le partage de la rue

Pour développer une politique cyclable, les villes doivent prévoir des aménagements pour rendre la vie plus facile et plus sûre aux utilisateurs. Les aménagements spécifiques de pistes cyclables sont justifiés en zones peu denses, en périphérie ou aux abords d'établissements générateurs de trafic.

Les zones plus denses et les centres villes sont appelés à partager leur voirie par le biais de zones 30, de contresens (rue à sens unique cyclable dans les deux sens) et de modération de la circulation. La mixité de flux « apaisés » est considérée comme une solution à encourager.

Le poids croissant des usagers reste le meilleur argument pour convaincre les villes ou agglomérations de prendre en compte les besoins des cyclistes. Si la communauté urbaine de Strasbourg enregistre aujourd'hui une part modale de 20 %, c'est le résultat de 20 années de pratique et d'expérimentations appuyées par des associations et des élus motivés par la pratique du vélo.

Le stationnement

Pour enfourcher son destrier, le cycliste veut être certain de pouvoir le « garer » en toute sécurité et de le retrouver pour le retour. Les arceaux de stationnement en surface, les parkings à vélo, les consignes, le gardiennage, les services d'entretien et de réparation, les

bornes informatiques nécessitent une coordination entre les services chargés de la voirie et des transports.

Le choix des emplacements induit par un maillage de 3 à 400 mètres est déterminant pour convertir le piéton ou l'automobiliste en cycliste.



Parc de stationnement vélo en Chine

Le vélo à Amiens

A Amiens, 313 vélos en libre service ont été déployés en février 2008 dans les 26 stations de l'hypercentre distantes de 300 m les unes des autres. Ils sont destinés aux courts trajets au cœur de la ville là où la densité de population dépasse les 26 habitants à l'hectare.

Un service de location de vélo moyenne ou longue durée existe déjà à Amiens. Véloservice propose des services de réparation ou de gardiennage. Il a aussi pris l'initiative de lancer une vélo-école permettant de prendre l'assurance nécessaire pour rouler en ville. Son activité est complémentaire de celle du Velam.

Sources

FUBICY - Fédération Française des usagers de la bicyclette

Club des villes cyclables

CERTU - guides et fiches concernant les aménagements cyclables