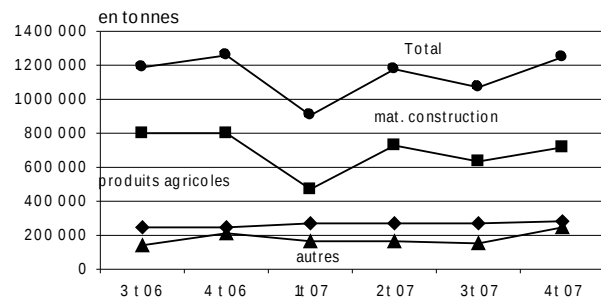


Fluvial

Trafic VNF sur la Picardie



Le 4ème trimestre 2007 enregistre une hausse de 16 % de l'activité par rapport au trimestre précédent. Avec 1,2 million de tonnes transportées le niveau d'activité est très proche de celui du 4ème trimestre 2006. Sur 12 mois, le recul est de 5 % soit 4,4 millions de tonnes contre 4,6 en 2006..

Transport interne

Comme les trimestres précédents, les matériaux de construction constituent la presque totalité des 380 000 t de flux internes.

Transport inter-régional

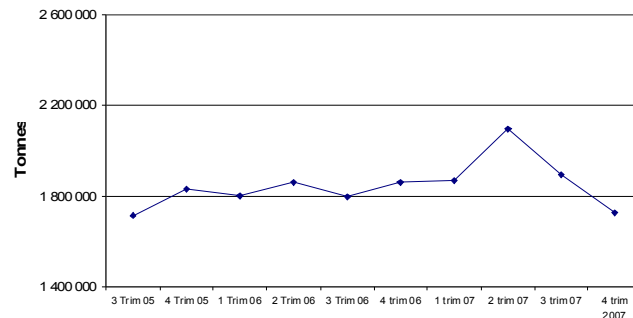
Les échanges s'établissent à 436 000 t, les sorties représentant 65 % de l'activité. Par type de produits, on remarque une stabilité en tonnage avec le 2ème trimestre, en expéditions comme en arrivages.

Transport international

Les tonnages traités en international s'établissent autour de 427 000 t dont 57 % à l'export. Sur 12 mois, la hausse 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 perd 12 % par rapport au 4ème trimestre 2006.

Le tonnage Fret SNCF sur la Picardie, au 4ème trimestre 2007, enregistre un recul de 7 % comparé à la même période de l'année 2006.

Le transport de céréales reste performant par rapport au sucre touché par une production réduite. Le transport des cailloux impacté par une concurrence très vive a perdu la moitié de son volume. Le transport des produits de grande consommation recule de 28 %. Les produits chimiques restent stables. Pour les combustibles et produits sidérurgiques les résultats sont satisfaisants.



Observatoire
Régional
des Transports
de Picardie

**LA CONJONCTURE
DES TRANSPORTS EN PICARDIE**

4ème trimestre 2007

SOMMAIRE

- ACTUALITÉS** Plan de mise en accessibilité de la voirie
- DOSSIER** Les transports urbains picards : analyse des réseaux
- CONJONCTURE** transport fluvial - transport ferroviaire

■ **ACTUALITÉS**

Plan de mise en accessibilité de la voirie : commencer par observer son environnement pour agir

La loi du 11 février 2005 insiste sur la nécessité de rendre accessible toute la chaîne des déplacements : cadre bâti, transports, voirie et espaces publics, logements... Plusieurs décrets et arrêtés sont venus compléter la loi ou la préciser pour guider les communes et leurs services techniques. Comme Paris ne s'est pas construit en un jour, l'accessibilité se construit au fur et à mesure de la mise en service de voies nouvelles, de travaux d'aménagement ou de réfection. L'accessibilité est un réflexe à acquérir pour tous.

Toutes les communes doivent établir un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics pour décembre 2009**.

Sans être un spécialiste des textes et normes en vigueur, chacun peut s'exercer à repérer dans son univers quotidien les améliorations possibles pour rendre le cheminement plus facile ou plus agréable pour les personnes à mobilité réduite. C'est souvent une question de bon sens pratique, puis de réflexion plus générale sur la place que l'on accorde à chaque usager dans la commune.

Comme on devient forgeron en forgeant, on acquiert le réflexe accessibilité en s'exerçant à mettre en œuvre des itinéraires « accessibles ».



Imprimerie Nanterre MEDAD/DGPA

Les trois rues principales d'une commune de 3000 habitants ont été observées pour identifier les obstacles au cheminement d'une personne à mobilité réduite (utilisateur de fauteuil roulant, malvoyant, personnes âgées...).

Une grande place a été donnée à la circulation automobile et à son stationnement, privant ainsi les piétons et les PMR d'une continuité du cheminement. Le centre ville ancien dont la rue principale relie deux autres bourgades de 10 et 12 000 habitants supporte aux heures d'affluence un trafic « alterné » dans des rues étroites offrant par endroit des largeurs de trottoirs de 40 à 60 cm, un mobilier urbain permanent ou temporaire venant parfois encombrer l'espace. Le trottoir a parfois été supprimé au profit du stationnement automobile.

Les places de stationnement réservées aux PMR ont été réparties aux endroits stratégiques : mairie, espace médical, Poste, ... avec des dimensions prenant en compte l'espace nécessaire pour manœuvrer en fauteuil autour du véhicule. L'accès aux traversées depuis ces places et la signalisation restent à améliorer.

Les traversées n'ont pas intégré l'accessibilité : ni abaissé de trottoir, ni bande d'éveil. L'accès à de nombreux commerces s'effectue par le biais d'une marche largement supérieure à 2 cm.

Ce premier regard « néophyte » sur l'accessibilité d'une commune permet de prendre conscience du parcours à effectuer pour mettre en œuvre l'accessibilité sur la voirie et les espaces publics.

La conjoncture des transports
4ème 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

■ DOSSIER :

Les transports urbains picards : quelques indicateurs pour analyser les réseaux

La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 attribue la compétence des transports locaux aux autorités organisatrices responsables des communes et des périmètres de transport urbain qui peuvent assurer elles-mêmes la fourniture des services de transport ou la confier à un concessionnaire.

Le financement des transports est assuré par les recettes commerciales, les subventions publiques et le versement transport. Ce dernier est une taxe prélevée sur les entreprises de plus de 9 salariés à l'intérieur d'un PTU de plus de 10 000 habitants. L'assiette est constituée de l'ensemble des salaires bruts. Selon les réseaux, le versement transport couvre de 20 à 100 % du fonctionnement du service de transport. Les cas exceptionnels où le VT couvre 100 % des dépenses correspondent aux agglomérations qui ont un TCSP en projet dont les travaux doivent commencer dans les 5 ans à compter de l'année d'augmentation du VT au-delà de 1 %.

Hors Ile de France, le VT est plafonné à :

- ✓ 0,55 % pour les PTU de 10 000 à 100 000 habitants
- ✓ 1 % pour les PTU de plus de 100 000 habitants sans TCSP
- ✓ à 1,75 % pour les PTU de plus de 100 000 habitants avec TCSP.

En Picardie en 2006, 16 AOTU aux situations contrastées

Amiens Métropole est la seule AO de plus de 100 000 habitants. Elle fait partie des 5 communautés d'agglomération qui dépassent 50 000 habitants et qui sont constituées d'office en AOT : Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin et Soissons. Le PTU des agglomérations s'étend avec l'extension du périmètre de l'EPCI. Soissons, en regroupant la communauté d'agglomération et 3 communes périphériques s'est constitué en syndicat mixte.

La communauté de communes de Creil, en dépit de ses 70 000 habitants n'a pas intégré une intercommunalité aussi complète.

Les communautés de communes de l'Abbeillois, Château-Thierry, Chauny, et Laon ont demandé au préfet de fixer

leur PTU par arrêté après avis du conseil général. Leur population varie de 18 000 à 37 000 habitants. Ces 4 communautés de communes avaient confié leur compétence transport à un syndicat intercommunal. Aujourd'hui, la communauté de communes de l'Abbeillois a repris sa compétence transport.

5 AOTU de l'Oise ont un périmètre limité à la commune : Chantilly, Crépy en Valois (où le transport est assuré en régie), Liancourt, Pont Ste Maxence et Senlis.

	Pop99	Surface	Densité
Abbeville	30 949	111	279
Amiens	173 206	263	659
Beauvais	74 467	278	268
Chantilly	10 893	16,19	673
Château Thierry	26 017	143	182
Chauny	18 794	66	285
ARC	68 325	196	349
Creil	67 719	34	1992
Crépy en valois	14 434	16,28	887
Laon	28 562	63	453
Liancourt	6 476	4,75	1363
Méru	12 712	22,83	557
Pont Ste Maxence	12 445	14,76	843
St Quentin	75 630	157	482
Senlis	16 327	24,05	679
Soissons	55 646	203	274

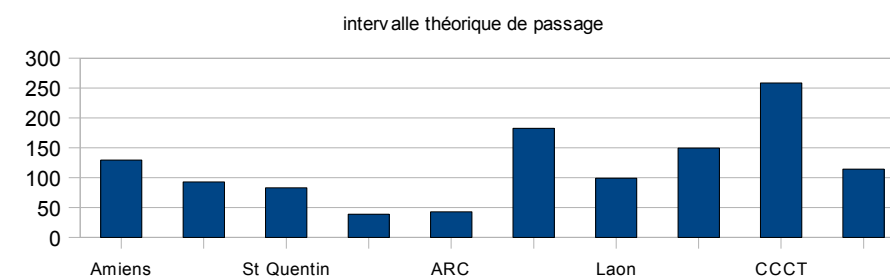
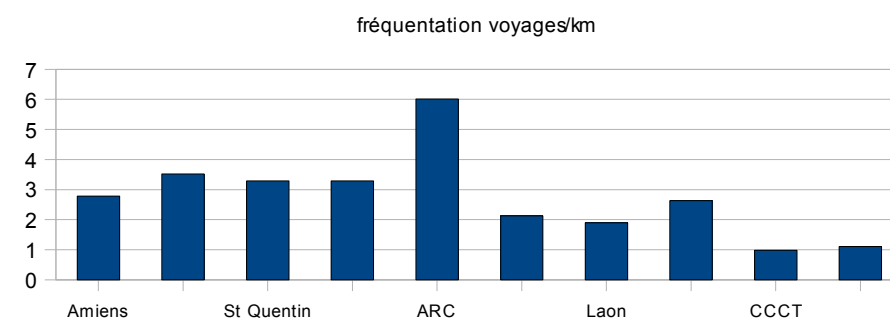
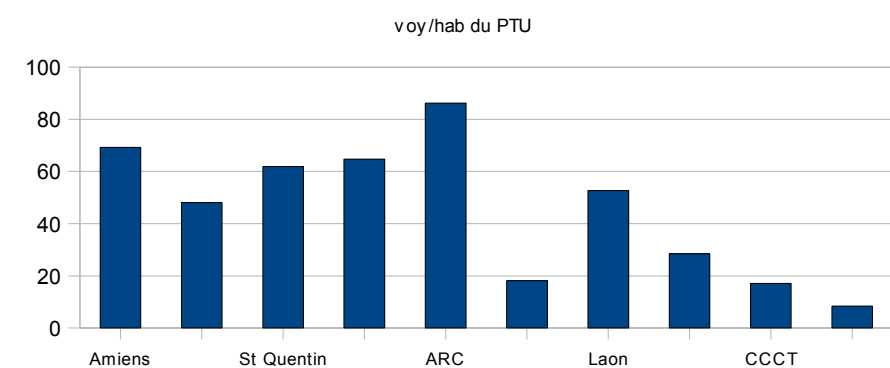
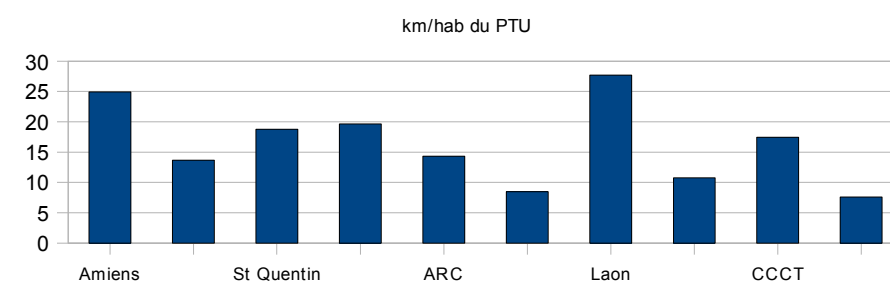
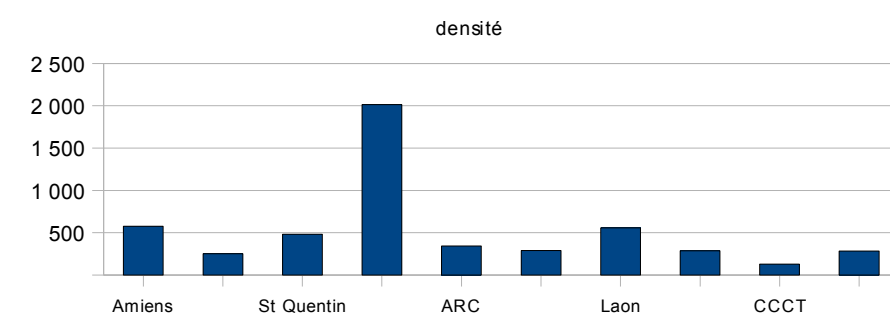
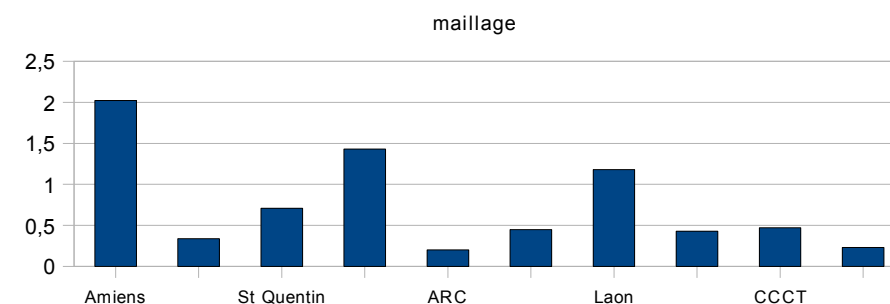
Le tableau ci-dessus donne au 1er janvier 2006, la population, la surface et la densité des PTU picards. La densité la plus élevée, gage de bonne utilisation d'un transport collectif, est relevée à Creil 1 992 habitants au km² où la surface du PTU avec 34 km² reste limitée comparée à Amiens qui avec une surface de PTU de 263 km² atteint une densité de 659 hab/km².

Une analyse comparée des caractéristiques des réseaux TC

L'ORT interroge chaque année les AO sur les résultats annuels de leur transport collectif. Sur les 10 AO qui répondent régulièrement, l'observatoire s'est essayé à analyser leurs caractéristiques.

Avec 5 informations, différents indicateurs permettent de caractériser les réseaux.

PTU 01/01/2006	RGP99	Surf km ²	km parcourus	nb voyages	Réseau km
agglomération Amiens	173 206	263	4 315 000	12 000 000	531,9
agglomération Beauvais	74 464	268	1 017 276	3 581 131	90
agglomération St Quentin	75 630	157	1 418 903	4 675 202	112
agglomération creilloise	67 119	34	1 318 956	4 345 746	48,6
ARC	68 325	196	978 712	5 885 000	40
agglomération Soissons	55 646	203	472 500	1 007 959	82
Laon	28 562	63	790 713	1 506 051	74,5
cc Abbeville	30 949	111	333 891	878 627	47,5
CCCT	26 017	143	453 512	444 252	111,5
Chauny	18 794	66	142 596	158 007	15,5



Le maillage du PTU (longueur du réseau divisée par la superficie du PTU) donne une indication sur l'offre de base et montre comment les AO se sont organisées pour desservir leur territoire. Toutes les communes d'une communauté d'agglomération ne sont pas systématiquement desservies dès leur intégration dans le périmètre de transport urbain. C'est le cas de l'ARC qui est passé d'un périmètre de 1 à 14 communes en 2004.

La densité (nb d'habitants divisé par la superficie du PTU) indique la clientèle potentielle. Plus la densité est forte, plus les lignes sont susceptibles d'être utilisées. Le cas de Creil qui rassemble près de 70 000 habitants sur 34 km² reste exceptionnel. La densité des AO aurait tendance à faiblir du fait des nouvelles communes intégrant les PTU.

Le nombre de kilomètres parcourus par habitant du PTU rapporte l'offre à la population.

L'offre de Laon est confortée par le POMA qui relie la ville basse à la ville haute sur 1,5 km et propose un départ toutes les 5 mn de 7 h à 20 h 6 jours sur 7.

Le nombre de voyages par habitant du PTU donne un taux de mobilité en Transport Collectif. En cas de correspondance, un déplacement compte pour 2 voyages.

La gratuité des transports urbains de Compiègne peut-elle expliquer le nombre de 86 voyages annuels par habitant du PTU pour l'ARC ?

Le nombre de voyages divisé par le nombre de kilomètres parcourus indique la fréquentation du réseau.

A l'exception de Compiègne qui obtient 6 voyages par km, les autres AO affichent 2 à 3 voyages par km, Château Thierry et Chauny se cantonnant à 1 voyage par km.

L'intervalle théorique de passage indique la fréquence du service. Cet intervalle est calculé en minutes. Plus il est faible, meilleure est la fréquence de passage et c'est Creil qui obtient le meilleur résultat avec un passage toutes les 40 mn sur l'année.