

**ORT Picardie**



# CONNAISSANCE DES PROBLEMES DE TRANSPORT EN MILIEU PERIURBAIN EN PICARDIE

---

## *Note de Synthèse de l'étude*



codra

Novembre 2004  
157 rue des Blains  
92220 BAGNEUX - Tel : 01 45 36 16 16 - Fax 01 46 64 26 09  
E-mail : [codra@codra-conseil.com](mailto:codra@codra-conseil.com)

## SOMMAIRE

1.	Présentation de l'étude .....	4
1.1	Enjeux et Objectifs .....	4
1.2	Une étude décomposée en 3 phases.....	4
1.3	Le phénomène de périurbanisation .....	6
2.	le contexte institutionnel de la Picardie .....	8
2.1	Contexte.....	8
2.2	L'organisation institutionnelle en Picardie .....	11
3.	Solutions techniques et organisation.....	15
3.1	Solutions techniques .....	15
3.1.1	Transports collectifs routiers inter-urbains.....	15
3.1.2	taxis.....	18
3.1.3	Co-voiturage organisé.....	19
3.1.4	transports à la demande .....	21
3.1.5	TER.....	24
3.1.6	Solutions mixtes : tram-train et tramway régional.....	27
3.1.7	Parcs Relais.....	29
3.1.8	Solutions inter-modales.....	32
3.2	Exemples en Picardie .....	34
3.2.1	Offre d'un réseau urbain en zone peu dense : <i>M Demangeon (Amiens Métropole)</i> .....	34
3.2.2	Covoiturage : Association Papa Charlie : <i>M Dugard</i> .....	34
3.2.3	TAD Syndicat Intercommunal de transports urbains du Soissonnais <i>M. Boda</i> .....	35
3.3	Exemples d'instruments d'organisation.....	36
3.3.1	Instruments institutionnels juridiques et financiers .....	36
3.3.2	Instruments techniques .....	39
4.	Conclusion .....	43

## LISTE DES SIGLES

AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain
AOT2	Autorité organisatrice de transport de second rang
CGPC	Conseil général des ponts et chaussées
DRE	Direction régionale de l'équipement
DTT	Direction des transports terrestres
EPCI	Etablissement public de coopération inter-communale
GART	Groupement des autorités organisatrices de transport
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE	Institut national des statistiques et des études économiques
JOB	Jour ouvrable de base
PMR	Personne à mobilité réduite
RD	Route départementale
RGP	Recensement général de la population
RN	Route nationale
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TC	Transports collectifs
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
VP	Voiture particulière

# 1. PRESENTATION DE L'ETUDE

## 1.1 *Enjeux et Objectifs*

Pilotée par la DRE de Picardie, dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, l'étude a pour objectif **d'analyser les problèmes en matière de déplacements sur le territoire picard, générés par la péri-urbanisation, notamment dans le but de mobiliser les acteurs des autorités organisatrices de transport sur ce sujet.**

Cette étude met également en relief des réponses apportées au problème de l'étalement urbain, en France et à l'étranger. Les exemples cités dans l'étude ont été sélectionnés au regard de leur pertinence par rapport aux problématiques picardes.

## 1.2 *Une étude décomposée en 3 phases*

**La première phase est un état de l'art, en France et à l'étranger, des problématiques soulevées par le périurbain : quel périurbain ? quelles solutions techniques, institutionnelles et juridiques ont-elles déjà été apportées ?...**

Les thèmes suivants ont été tout particulièrement étudiés :

- demande à satisfaire
- service rendu à la population
- aspects tarification, information, commercialisation de ces solutions
- aspects d'organisation : compétences, financement, évolutivité et adaptations
- évolutions économiques : coûts et recettes
- contribution à des politiques explicites de l'aménagement du territoire

Les définitions de l'INSEE, et une bibliographie d'exemples (intermédiaires : CERTU, CGPC, GART, DTT, INRETS, SNCF,...) ont permis de définir une première ébauche des thèmes à aborder lors de la seconde phase.

### *Rappel des définitions INSEE*

#### **couronne périurbaine :**

ensemble des communes dont 40% des habitants ayant un emploi vont travailler dans l'aire urbaine

#### **pôle urbain :**

unité urbaine offrant 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain

#### **aire urbaine :**

ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constituée par un pôle urbain et par une couronne péri-urbaine

#### **communes multipolarisées :**

communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines et dont au moins 40% des habitants ayant un emploi travaillent dans plusieurs aires urbaines et qui forment avec ces dernières un ensemble d'un seul tenant

#### **unité urbaine :**

ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2000 habitants et dont les constructions sont séparées de moins de 200 mètres

La deuxième phase a pour objet l'analyse de la situation en Picardie. Des entretiens avec les 4 types d'autorités organisatrices en présence ont été réalisés :

- la région (service transport et service aménagement du territoire)
- les 3 départements (Aisne, Oise, Somme)
- les AOTU
- les AOT2

Les établissements publics de coopération intercommunale sans compétence transports ont eux aussi été interviewés.

L'objectif de cette phase est de connaître :

- les phénomènes de mobilité périurbaine et les besoins de desserte en transports collectifs et plus généralement en modes alternatifs à la voiture
- les caractéristiques des territoires concernés
- les périmètres d'études, de planification, de compétences
- les actions mises en œuvre
- les projets ou intentions
- l'intérêt vis-à-vis d'un échange d'informations

La troisième phase, synthèse des deux phases précédentes a permis la mise en place du colloque dont le but est d'informer les différents acteurs en Picardie (élus, techniciens...) des problèmes de déplacements en milieu péri-urbain et des solutions envisageables.

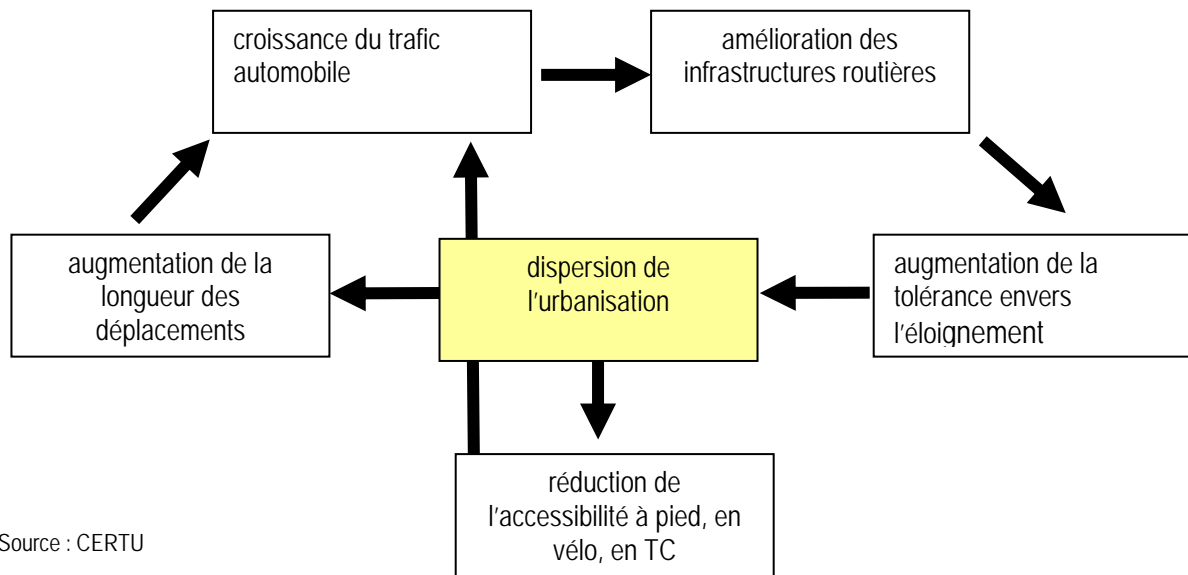
### 1.3 Le phénomène de périurbanisation

Une description du phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain est nécessaire pour permettre de répondre aux objectifs de l'étude.

PERIURBAIN	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• éclatement urbain / implication de milieux ruraux dans un fonctionnement de type urbain</li> <li>• dynamique de petites communes/recherche de foncier à bas prix/surcroît du budget déplacements des ménages</li> <li>• croissance de la mobilité, de la motorisation et de l'usage de la voiture/équipements et emplois regroupés dans les villes ou à leur périphérie</li> </ul>
Causes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmentation du coût du logement en centre-ville</li> <li>• dynamique des petites communes</li> <li>• délocalisation des activités de production du centre vers la périphérie</li> <li>• développement des infrastructures de transport, surtout des routes</li> <li>• augmentation de l'usage de la voiture particulière</li> <li>• insuffisance passée de documents de planification efficaces et d'un pouvoir politique adapté à des territoires pertinents</li> </ul>
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> <li>• augmentation du taux d'utilisation de la voiture pour les migrations alternantes</li> <li>• surcroît du budget déplacement des ménages</li> <li>• problèmes de congestion de trafic</li> <li>• création de nouvelles infrastructures de transport</li> <li>• ségrégation sociale ( dans les quartiers en difficulté pour les couches sociales n'ayant pas ou peu le choix de leur lieu d'habitation)</li> <li>• problèmes de pollution et de santé publique</li> <li>➔ coût des systèmes pour la collectivité : coûts sociaux et environnementaux</li> </ul>

Les **nouvelles urbanisations** (délocalisations en périphérie des villes : implantations dans les banlieues limitrophes et zones rurales) induisent une augmentation de l'usage de la voiture particulière. Cette situation ancre l'usage de la voiture dans les modes de vie, ce qui incite les ménages à se localiser en fonction des accessibilités routières.

### Le principe « d' autogénération » de la périurbanisation :



Source : CERTU

Le milieu périurbain relève de **plusieurs configurations possibles** et de **plusieurs compétences** :

- ➔ territoires diffus ou à l'écart, mais inscrits à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain (PTU), avec une autorité organisatrice amenée à adapter son réseau urbain à de tels territoires
- ➔ territoires hors PTU mais néanmoins à l'intérieur de l'aire urbaine ou d'un périmètre d'intercommunalité, ou de celui d'un SCOT
- ➔ territoires plus éloignés, mais qui restent dans l'aire d'influence d'un ou de plusieurs pôles urbains
- ➔ territoires internes ou externes à un PTU mais dans l'aire d'influence de proximité d'une gare bien desservie par les TER,...

La problématique de desserte en termes de besoins et de solutions trouvées ou à trouver (solutions techniques, juridiques et institutionnelles) dépendent justement du type de configuration.

Le Périmètre de transports urbains (PTU): est défini par l'article n°27 de la LOTI

« Le PTU comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes. (...) le PTU peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transport public de personnes. »

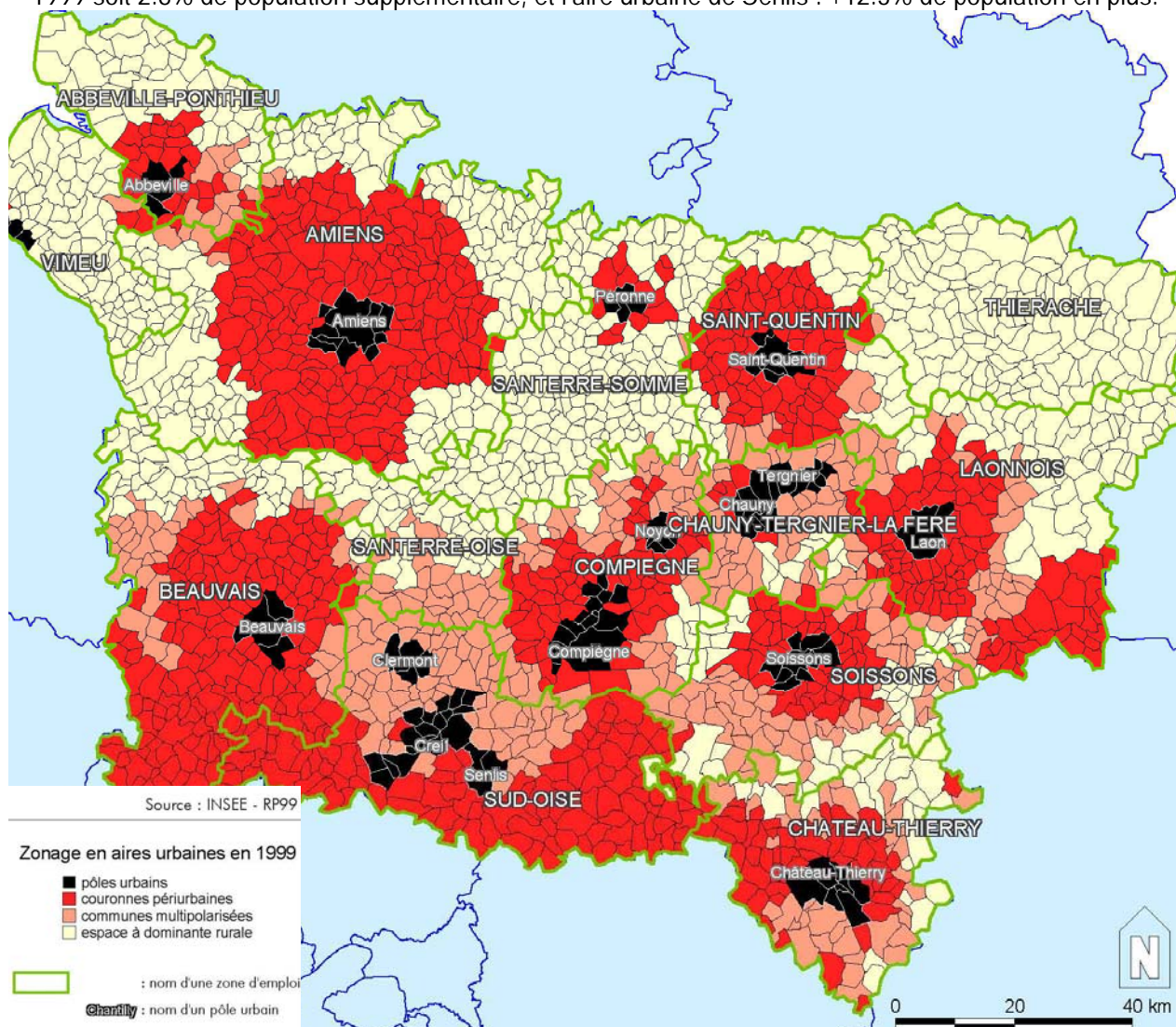
## 2. LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL DE LA PICARDIE

### 2.1 Contexte

Le phénomène de périurbanisation est plus important en Picardie que dans les autres régions françaises : près de 40% des communes picardes sont concernées, soit 30% de la population et 42% de la population picarde des aires urbaines picardes. Sur l'ensemble du territoire français, cette part est nettement plus faible puisqu'elle est de 21% (de la population des aires urbaines).

De 1990 à 1999, 13% des communes rurales sont devenues des communes périurbaines, et 18%, des communes multi-polarisées<sup>1</sup>.

En 1999, l'INSEE dénombrait 15 aires urbaines sur le territoire picard. La plupart d'entre elles se sont agrandies, c'est le cas en particulier de l'aire urbaine d'Amiens, qui a intégré 90 communes entre 1990 et 1999 soit 2.8% de population supplémentaire, et l'aire urbaine de Senlis : +12.3% de population en plus.

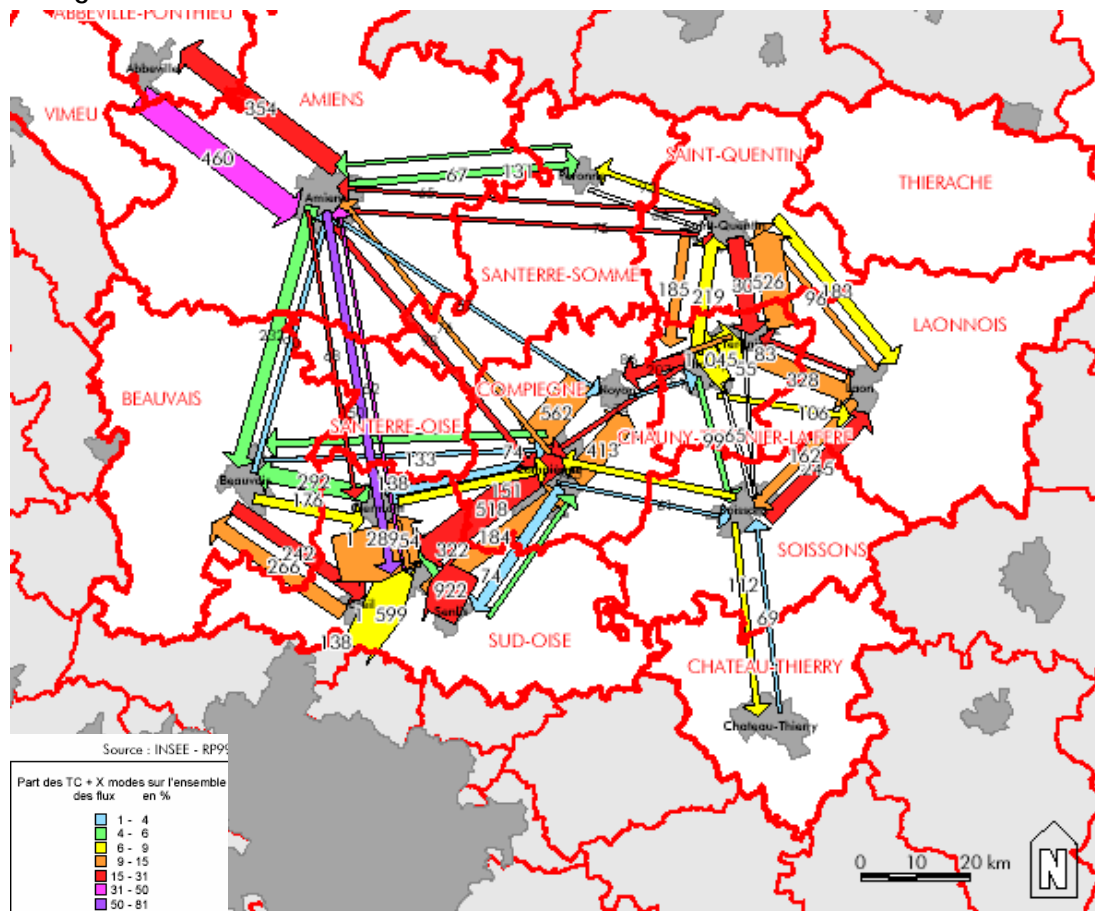


<sup>1</sup> Dossier de l'INSEE n°109 « Les territoires vécus de la Picardie ».

Il est à noter deux « formes » périurbaines picardes :

- périurbanisation à l'intérieur de la Picardie (périurbain compris dans un PTU ou externe à celui-ci).

Les migrations alternantes internes :

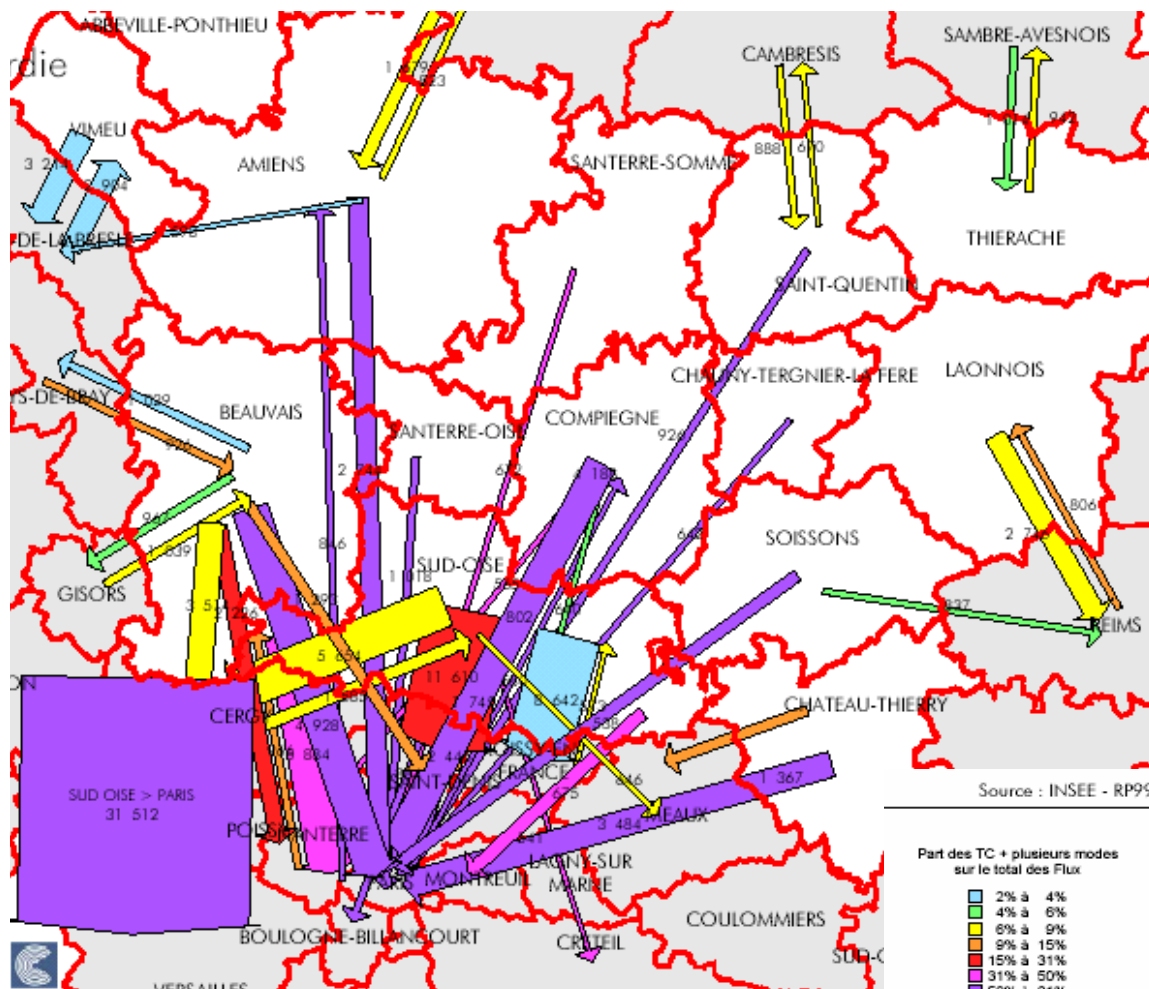


- périurbanisation par rapport à l'Île-de-France et aussi par rapport à d'autres aires urbaines à l'instar de Reims et Lille.

Selon l'INSEE, en 2001, 20% des migrations « domicile-travail » recensées au niveau régional se font à destination d'une région extérieure<sup>2</sup>, dont 13% en direction de la région Île-de-France. Les 7% restants se répartissent entre l'aire urbaine de Reims et Lille principalement. Les migrations alternantes en direction de l'Île-de-France proviennent en presque totalité du département de l'Oise. Selon l'INSEE, 4 facteurs expliquent les flux migratoires entre la Picardie et l'Île de France :

- densité d'emplois
- salaires plus élevés
- présence d'infrastructures routières et ferroviaires performantes
- foncier moins cher en Picardie

<sup>2</sup> Dossier de l'INSEE n°32 « Les transports de voyageurs en Picardie », juin 2003



Les trois départements picards : l'Aisne, la Somme et l'Oise sont très différents aussi bien en ce qui concerne la population, le zonage INSEE... Il est important ainsi de distinguer ces départements pour la mise en place de solutions techniques et institutionnelles pouvant remédier aux problèmes de déplacements en milieu péri-urbain.

Par exemple :

- ➔ De nombreuses communes rurales sont situées dans l'Aisne surtout dans le nord, c'est le cas par exemple dans la Thiérache. En proportion ces communes sont beaucoup plus nombreuses dans ce département que dans les deux autres. De plus, les pôles urbains localisés sur ce territoire sont de taille moyenne et de nombreuses communes sont multi-polarisées.
- ➔ L'Oise est caractérisé par la présence de nombreuses communes multi-polarisées (vers l'Île de France et vers des pôles urbains internes au département). Les communes rurales sont extrêmement minoritaires.
- ➔ Trois pôles urbains (Amiens Abbeville et Péronne), dont un plus attractif que les autres : Amiens, sont localisés dans la Somme. Peu de communes sont multi-polarisées, de nombreuses communes sont rurales.

Une autre caractéristique picarde est que les communes péri-urbaines sont marquées par une très faible densité de population (équivalente à des communes rurales).

Par exemple la Communauté de communes de la Champagne picarde appartient à la couronne péri-urbaine de Reims et Laon mais sa densité est de 33 habitants au km<sup>2</sup> ce qui comparativement à la densité moyenne du département de l'Aisne ( 73 hab. au km<sup>2</sup>) est faible.

## 2.2 L'organisation institutionnelle en Picardie

### ► Qu'est-ce que l'inter-territoire ?

Les inter-territoires émanent d'une volonté politique du Conseil Régional.

Quatre phases marquent la création des inter-territoires :

- 1987 : la région Picardie incite à l'émergence de structures intercommunales. Au minimum, deux cantons ruraux doivent se regrouper pour former un territoire d'au moins 20 000 habitants.
- ~ 1995 : elle favorise la mise en place de projets de territoire (perspective de 5-6 ans). Les incitations sont en particulier financières. Suite à la mise en place de ces incitations financières, 41 territoires se sont formés.
- 1999-2000 : elle incite à la coopération inter-territoriale ; 15 inter-territoires sont constitués.

Ces inter-territoires s'articulent avec les pays<sup>(1)</sup> et les EPCI et préfigurent les aires urbaines.

Les inter-territoires doivent choisir deux ou trois thèmes sur lesquels ils seront à même de mettre en place des projets...., parmi les thèmes suivants : l'aménagement et l'amélioration du cadre de vie dont le transport, la formation, le tourisme, l'environnement et l'économie. L'optimisation de l'organisation des transports collectifs est un thème privilégié des inter-territoires picards.

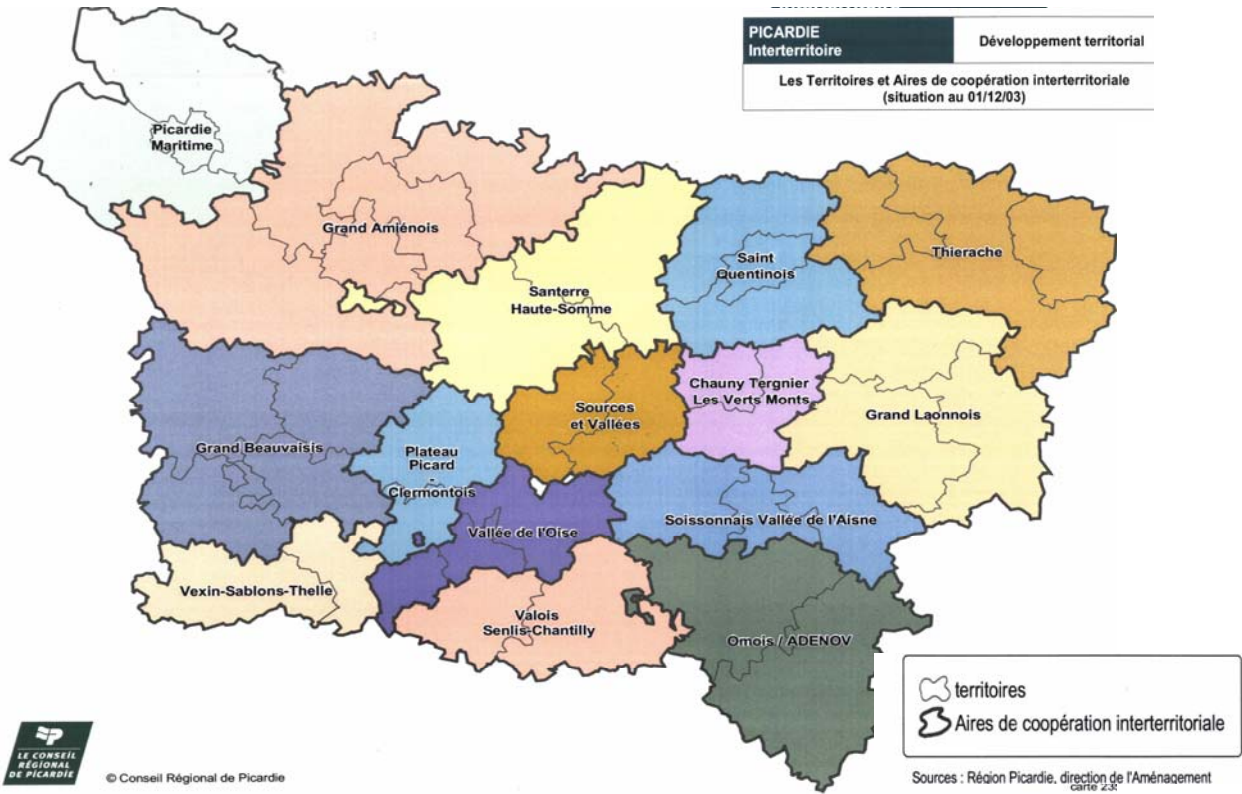
Le rôle du Conseil régional vis-à-vis des inter-territoires et du thème des transports collectifs consiste à

- aider à la structuration des inter-territoires (définition des périmètres...)
- mettre à disposition des territoires des moyens humains et financiers pour permettre l'animation, la mise en œuvre et le suivi des projets de territoire (41 chargés de mission)

La région a regroupé ces chargés de mission en missions régionales plutôt que de les affecter à un territoire. Chaque mission régionale correspond à un inter-territoire.

---

<sup>(1)</sup> Pays définis par la loi Voynet du 25 juin 1999



► Les territoires en Picardie



L'inter-communalité est très présente en Picardie. Actuellement le territoire est composé en majorité de Communauté de communes et de Communautés d'agglomération<sup>3</sup>.

La plupart de ces inter-communalités existe depuis longtemps soit sous forme de syndicats (SIVOM ou SIVU), communauté de communes depuis la loi du 6 février 1992, ou districts urbains. Par conséquent, les communes sont habituées à travailler ensemble.

Parmi ces EPCI, certains ont pris la compétence transports et sont donc périmètres de transports urbains

### ► Les périmètres de transports urbains

Au premier janvier 2004, les AOTU recensées sur le territoire sont les suivantes :

Département de l'Aisne :

- Commune de Château-Thierry
- Communauté de communes du Laonnois
- Communauté d'agglomération de Saint- Quentin,
- Syndicat Intercommunal du Soissonnais
- Commune de Chauny

Département de l'Oise :

- Communauté d'agglomération du Beauvaisis
- Commune de Chantilly
- Communauté de communes de la Région de Compiègne
- Communauté de l'agglomération de Creil
- Commune de Crépy-en-Valois
- Commune de Méru
- Commune de Pont Sainte Maxence
- Commune de Senlis

Département de la Somme :

- Syndicat intercommunal d'Abbeville
- Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole

Certaines communes ou EPCI ont passés des conventions de délégation d'organisation des services réguliers de voyageurs avec leur département pour mettre en place une ligne spécifique (TAD, ligne de marché...) Elles sont donc Autorités Organisatrices de Second Rang.

C'est le cas par exemple de la Communauté de communes du Pays du Valois ou encore de la Communauté de communes du Pays de Vexin Thelle, qui organisent des services de transport à la demande (TAD).

---

<sup>3</sup> CF. loi Chevènement du 13 juillet 1999.

## 3. SOLUTIONS TECHNIQUES ET ORGANISATION

### 3.1 Solutions techniques

#### 3.1.1 Transports collectifs routiers inter-urbains

Les transports collectifs routiers jouent un rôle dans la desserte périurbaine. Il peut s'agir de dessertes directes ou de dessertes de rabattement (centre bourgs, gares....)

Ces lignes peuvent être régulières ou virtuelles

Les différentes configurations de territoires donnent lieu à différentes possibilités de desserte :

- si le périurbain appartient à un PTU , il est envisageable d'étendre les lignes urbaines. Les inconvénients de cette solution sont les coûts : l'augmentation du nombre de kilomètres, augmentation du nombre de véhicules...
- si le périurbain n'appartient pas à un PTU, l'autre solution envisageable consiste à renforcer le service interurbain.

Cette solution retient le principe d'une liaison express interurbaine doublant ou renforçant les dessertes préexistantes sur leur parcours périurbain.

#### ► Exemple en Picardie

##### A l'échelle régionale :

La Région a mis en place une ligne de car desservant Roissy et passant par les pôles urbains principaux du département de l'Oise. Cette ligne peut être définie comme une ligne péri-urbaine puisque les communes desservies appartiennent à la couronne péri-urbaine de la zone d'emploi de Roissy.

##### A l'échelle départementale :

De manière générale les dessertes en milieu péri-urbain sont effectuées par les lignes inter-urbaines départementales.

Cette desserte présente l'avantage de se faire à proximité de la population (desserte de la grande majorité des communes). Les pôles urbains et les gares sont alors desservies.

Néanmoins cette desserte départementale a comme inconvénient d'être insuffisante en terme de fréquences. En effet celles-ci sont faibles surtout en heures creuses (horaires peu adaptés au déplacements autres motifs que domicile-travail).

De plus, les tarifs ne sont pas toujours adaptés aux déplacements domicile-travail.

Les temps de parcours TC routiers sont également peu compétitifs par rapport aux temps de parcours VP n'incitant pas à son usage.

De plus, cette desserte n'est pas adaptée aux déplacements entre communes péri-urbaines.

**A l'échelle du PTU :**

La Communauté d'agglomération du Soissonnais organise des dessertes de communes péri-urbaines dont la vocation est la desserte du pôle urbain.

**Echelle d'AOT de second rang ou d'EPCI sans compétence transports ::**

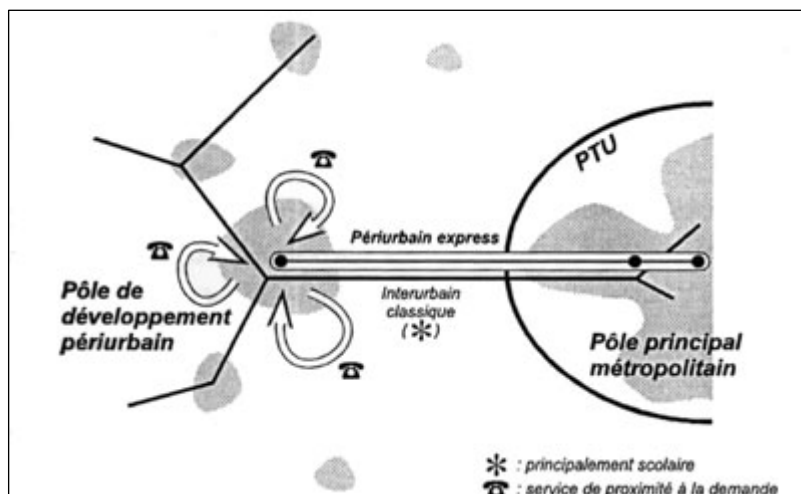
Actuellement en Picardie aucune desserte inter-commune péri-urbaine n'est recensée (desserte sans passer par un pôle urbain).

**Projets en Picardie**

Les projets ou réflexions plus ou moins avancés, cités lors des entretiens concernent uniquement les AOTU comprenant des communes péri-urbaines et un pôle urbain. Par exemple, la Communauté d'agglomération d'Abbeville a un projet de desserte péri-urbaine pour septembre 2005

AOTU	Projets ou réflexions
Communauté d'agglomération de Saint-Quentin	Une réflexion est en cours sur les dessertes des communes péri-urbaines : prolongement du réseau urbain ou mise en place d'un service de TAD. ▶ Aucun projet à court terme
Communauté d'agglomération du Beauvaisis	Un réseau urbain dessert le pôle urbain ; une réflexion est en cours sur les dessertes des communes péri-urbaines à l'échelle de la Communauté d'agglomération ou de l'inter-territoire. ▶ Actuellement pas de projet de prolongement du réseau urbain
Communauté d'agglomération d'Abbeville	▶ La desserte des communes péri-urbaines sera pris en compte dans la mise en place de leur réseau prévu au 01/01/05. ▶ Un projet est prévu en septembre 2005
PTU de Château Thierry	▶ Une réflexion est en cours sur les dessertes des communes péri-urbaines (PDU en cours)

### ▶ Exemple extérieurs



La Communauté urbaine de Brest<sup>4</sup> a proposé une solution alternative aux déplacements périurbains : création d'un service articulant une liaison fixe express périurbaine (forte et cadencée aux heures de pointe) et un service de proximité du pôle périurbain.

Cible d'utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>personnes âgées, scolaires, captifs, ...</li> </ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>tous pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, zones commerciales, établissements publics administratifs, établissements scolaires...)</li> </ul>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>prolongement des services urbains si milieu périurbain dans le PTU</li> <li>aménagement de lignes inter-urbaines pour desservir les zones périurbaines</li> <li>création de navettes ou lignes de cars périurbaines</li> <li>aménagement des arrêts (lisibilité, accessibilité)</li> <li>information : dépliants horaires, communication, plan d'itinéraires..</li> <li>tarifs compétitifs et attractifs</li> </ul>
Exemples	Communauté urbaine de Brest Communauté d'agglomération d'Amiens métropole

<sup>4</sup> L'application de ces scénarios a concerné la liaison de Saint-Renan à Brest.

### 3.1.2 taxis

Le taxi est un transport ouvert au public, dont l'itinéraire est libre. Il fonctionne aussi bien de jour que de nuit. Il est soumis à une réglementation fixée par décret<sup>5</sup>. La tarification est définie par le Préfet.

Le taxi collectif s'est développé en milieu rural dans les années 80 afin de desservir des secteurs peu denses et de permettre des rabattements vers des villes-centres ou les gares (cf. paragraphe 2.2.5 Transport à la demande).

Du fait de la liberté de destination, Il permet une souplesse plus grande que les transports collectifs « classiques », (bus, train), ce qui lui confère un rôle certain dans les déplacements en milieu périurbain.

#### ► Exemple en Picardie

Certains artisans taxis travaillent en collaboration avec des collectivités pour proposer un service complémentaire au réseau de transports collectifs routiers.

C'est le cas de la Région. Des taxis TER complètent l'offre de la SNCF. Mis en place depuis 2002 : ils permettent aux habitants de communes situées à proximité d'un point d'arrêt SNCF supprimé ou faiblement desservi de se rabattre en taxi collectif vers la gare desservie la plus proche. Ce système fonctionne aussi pour le retour. Ces taxis TER obéissent au principe de ligne virtuelle : des points d'arrêts sont définis ainsi que des horaires de passage (coordination avec les trains), mais pour profiter de ce service, une réservation la veille est obligatoire. Le tarif de ce taxi TER est identique à celui appliqué par la SNCF (abonnement, billet plein tarif...). Il est également possible de régler une somme forfaitaire de 3 euros au chauffeur de taxi.

#### ► Exemples extérieurs

Le train-taxi au Pays-Bas est un taxi collectif assurant un cheminement facilité aux gares pour un tarif nettement inférieur à celui du taxi par personne transportée. La seule condition est que ce déplacement se fasse dans un rayon maximum de 8 km autour de la gare d'arrivée ou de départ. Ce service de *treintaxi* dessert 115 gares, depuis l'heure du premier train jusqu'au dernier train du soir. Environ 40% des courses sont assurées par 160 véhicules de 4 à 6 places portant le logo *Treintaxi* ; les 60% restants étant assurés par des taxis standards. Ces services créés en 1990 ont vu leur fréquentation passer de 0.7 millions de clients à 2.9 millions en 2001<sup>6</sup>.

Cible d'usagers	personnes âgées, personnes à mobilité réduite,... usagers occasionnels (exemple pour se rendre à la gare)
Zones desservies motifs de déplacements	zone de densité diffuse domicile, gare, travail, visites de famille, départ en vacances, études, voyages d'affaires
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	emploi des artisans taxis existants sur le territoire mise en place d'un service clients (outils informatiques et de télécommunications...) tarifs adaptés pour les personnes captives
Exemples	Pays-Bas : train-taxi

<sup>5</sup> cf. dossiers du CERTU « L'intégration des taxis dans les services publics de transport urbain »

<sup>6</sup> cf. les systèmes de transport à la demande , CERTU, décembre 2002

### 3.1.3 Co-voiturage organisé

Deux usagers au moins se regroupent pour partager la voiture de l'un d'entre eux pendant un trajet qui leur est commun. Cette pratique est régulière ou occasionnelle.

La mise en place d'un système organisé de covoiturage suppose une organisation. En règle générale, le covoiturage est soit organisé par :

- les entreprises qui le proposent comme mesure dans leur Plan de Déplacements Entreprise
- des centrales de covoiturage, associations à but non lucratif ou non
- une initiative personnelle ou association...Ce service est alors mis en place de manière spontanée et autonome (exemple des universités...)

La mise en place d'un tel service nécessite :

- un capital technique : une base de données avec les références des candidats au covoiturage et leurs origines-destinations,
- un capital humain : des personnes pouvant mettre à jour la base et gérer le service.

Le principe du covoiturage peut s'avérer être une solution intéressante, (solution globalement moins polluante si beaucoup de personnes la pratiquent,...) quand l'offre en TC est insuffisante (niveau de desserte insuffisant, manque d'information,...), voire inexistante.

#### ► Exemple en Picardie

##### **Covoiturage spontané :**

D'après les entretiens avec les différents interlocuteurs (Département, Région, AOTU, EPCI sans compétence transports) le covoiturage est fréquemment pratiqué que ce soit pour des déplacements domicile-travail ou domicile-études. Il est effectué de manière spontanée en particulier dans le département de l'Oise, vers Roissy par exemple (déplacements domicile-travail où l'usage des transports collectifs est difficile : horaires de travail décalés, travail de nuit...)

##### **Covoiturage organisé :**

Le SITUS (AOTU de Soissons) et l'association Papa Charly (association destinée aux salariés du bassin d'emploi de Roissy, regroupant des CG, les directions départementales du travail, les entreprises des bassins d'emploi) ont créé des centrales de covoiturage afin de mettre en relation les intéressés.

Le SITUS a mis en place sa centrale de covoiturage via son site internet

Cf. paragraphe 1.2.2 pour les détails concernant la centrale de covoiturage mise en place par l'association Papa charlie.

Ces interventions en faveur du covoiturage restent extrêmement marginales.

##### **Projet :**

Actuellement aucun autre projet de covoiturage organisé n'est projeté, néanmoins les collectivités de l'Oise semblent intéressées par l'instauration d'un système de covoiturage organisé.

Ce mode est d'ailleurs perçu comme pertinent par l'ensemble des interlocuteurs.

## ► Exemples extérieurs

Taxistop<sup>7</sup> est une centrale de covoiturage accessible via internet ; elle a été créée en 1978 en Belgique. Sa base de données permet :

- aux usagers de chercher un ou plusieurs passagers pour se rendre au travail et diviser les frais de route. La participation demandée au passager est de 0.05 euros/km.
- aux entreprises d'avoir un accès permanent à la banque de données, de constituer des équipes de covoitureurs et d'obtenir des conseils pour promouvoir ce mode de déplacement. La condition pour obtenir ce service est de souscrire pour un montant annuel variant de 65 euro à 575 euro (T.V.A. non comprise) en fonction du nombre d'employés.

Ce service est proposé par la centrale de co-voiturage Bruxelloise, Flamande et Wallonne ; il est financé par les gouvernements bruxellois, flamands et wallons.

A Madrid, une section de 16 km de l'autoroute N.6 a été réaménagée en 1994 afin qu'une voie soit exclusivement réservée à la circulation des autobus et du covoiturage. Cette autoroute traverse le nord-ouest de l'agglomération : milieu périurbain.

Afin de permettre l'accès à la voie réservée aux habitants de ces zones périurbaines trois accès intermédiaires ont été réalisés. Des contrôles de police sont effectués aux deux extrémités de ces aménagements.

Cette expérience a été initiée par le ministère des travaux publics : elle a pour objectif d'intensifier l'utilisation de la voie réservée aux autobus et de limiter l'usage individuel de la voiture particulière.

En revanche une même expérience a été tentée à Amsterdam mais a échoué pour des raisons juridiques : problèmes de définitions de statuts juridiques de la voie réservée.

Les entreprises : Nestlé France et Disneyland Paris ont également instauré des services de covoiturage<sup>8</sup>. L'objectif de la mise en place d'un tel service était:

- pour Nestlé (Noisiel), d'étendre le choix modal pour les employés du site.
- pour Disneyland paris (Marne la Vallée), d'instaurer une politique volontariste en matière d'information sur les transports collectifs, d'amélioration de la desserte du site et de développement des moyens de transports internes.

Dans ces deux cas, l'initiative, la mise en place la gestion et le suivi des systèmes incombent aux directions de ces deux entreprises. Cependant, elles n'interviennent pas dans les arrangements financiers entre covoitureurs, ni dans l'adhésion ou le départ des employés dans ce système. Il s'agit en effet d'une démarche volontaire des individus. La contre-partie de ce « non-interventionnisme » est l'absence de prise en compte des contraintes liées au covoiturage dans l'organisation du travail dans l'entreprise : répartition des équipes ou des plannings.

Les outils utilisés par les deux entreprises pour développer et maintenir le covoiturage sont :

- une information efficace : l'objectif étant de sensibiliser les salariés
- des actions d'animations menées par les entreprises : tenues de stand, petits déjeuners....mais qui n'ont pas eu un rôle décisif dans le développement de ces systèmes
- des bases de données importantes pour assurer la souplesse des systèmes mais qui ne sont pas régulièrement consultées par les covoitureurs

<sup>7</sup> <http://www.taxistop.be>

<sup>8</sup> selon l'étude menée pour le syndicat des transports parisiens « Etude des services de covoiturage mis en place par les entreprises Nestlé France et Disneyland Paris », étude CODRA et FORS, juillet 1998

- des indemnités qui ont un rôle incitatif. Elles sont accordées aux covoitureurs par les entreprises. Les covoitureurs chez Nestlé sont indemnisés personnellement, sur la base d'un montant équivalent au remboursement auquel ils auraient droit s'ils achetaient une carte orange. Chez Disneyland, les indemnités sont liées au véhicule propre et non à la personne, il s'agit d'octroi de contrôles et opérations de maintenance gratuite du véhicule dans un garage des environs, et également de possibilité de laver son véhicule dans la station interne à l'entreprise.
- le contrôle : il est exercé par l'entreprise sur les pratiques de covoiturage en raison principalement des indemnités offertes aux usagers.

Cible d'usagers	actifs étudiants
Zones desservies motifs de déplacements	tous motifs, desserte diffuse
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	base de données avec les références des captifs au covoiturage et leurs origines-destinations moyens humains (personnel, gestion des appels..), techniques (base de données, ...)
Exemples	Belgique : taxistop Espagne, Madrid Entreprises Nestlé (Loisiel) et Disneyland Paris (Marne-la-Vallée)

### 3.1.4 transports à la demande

Le transport à la demande apparaît comme une solution de transport en commun desservant des zones géographiques peu denses et/ou en heures creuses là où des services traditionnels (amplitude et fréquence de passage importantes,...) sont moins performants. Par ailleurs, il induit une charge financière moins lourde pour la collectivité.

Différents types de services existent :

- la desserte de zone : de plusieurs points d'arrêts plus ou moins épars sur la partie de territoire à desservir vers un lieu (centre-bourg, pôle de rabattement sur le réseau régulier...), les horaires sont en général souples
- la desserte en ligne virtuelle vers un pôle ou parfois entre pôles : l'itinéraire est fixe, équipé de points d'arrêt, les horaires virtuels préétablis
- la présence des deux systèmes dans une même agglomération, selon les parties de territoire à desservir.

Le service est mis en œuvre :

- soit suite à une réservation préalable par téléphone, la période de réservation pouvant être comprise entre plusieurs jours à quelques heures ou minutes avant le déplacement (abonnement préalable requis) ; cette réservation passe soit par un(e) standardiste, soit par un serveur vocal, soit les deux ;

- soit par borne d'appel au point d'arrêt (avec attente d'environ 10 minutes ; ce système ne semble plus se développer, par difficulté de maintenance des bornes d'appel).

Hormis quelques cas de type associatif, l'exploitation des transports à la demande est toujours assurée par des exploitants privés. Il s'agit soit de l'exploitant du réseau interurbain ou urbain, soit de transporteurs ou de taxis travaillant en sous-traitance pour cet exploitant ou liés directement à l'autorité organisatrice par une convention. Ces transports semblent ainsi totalement intégrés dans la "sphère" classique de l'organisation du transport de voyageurs.

Le système est souvent exploité par « taxi collectif » et/ou par minibus dont la capacité varie de 10 à 25 places.

Selon le choix de la collectivité organisatrice elle peut instaurer des tarifs tels que des tarifs ordinaires du réseau urbain, des tarifs spécifiques, ou des tarifs de groupe. Le plus souvent, la politique tarifaire du service à la demande est la même que celle du réseau, à savoir le prix d'un ticket par trajet.

Le recours du TAD est cependant contraignant puisqu'il nécessite une réservation à l'avance, dont le coût de la communication est supporté soit par la collectivité, soit par l'utilisateur.

Le concept de transport à la demande, qui date des années 1970 avait initialement pour objectifs d'assurer l'irrigation de zones rurales peu denses et de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite.

Le concept s'est aujourd'hui notablement élargi : desserte de zones périurbaines, services de soirée, liaisons domicile - travail.

Les transports à la demande mis en place par les autorités organisatrices et les exploitants ont pour vocation d'enrayer le recours à l'automobile, en proposant des solutions collectives répondant à des besoins individuels diversifiés, et d'assurer le droit au transport pour tous<sup>9</sup>.

Le TAD semble néanmoins plus pertinent pour des communes rurales que périurbaines. Les communes périurbaines les plus pertinentes pour une desserte du TAD sont donc les plus éloignées et les moins peuplées et/ou en heures creuses.

## ► Exemples en Picardie

### Transport à la demande existant : *desserte entre communes péri-urbaines*

La Communauté de communes des Sablons, située dans le département de l'Oise, a mis en place en septembre 2002 le service de TAD « Sablons Bus », qui reprend le principe de lignes virtuelles. 58 points d'arrêt sont définis. Ce service fonctionne de 6 heures à 20 heures, du lundi au vendredi. La réservation est obligatoire la veille, par l'intermédiaire de la centrale de réservation départementale : OPTIO (numéro de téléphone Azur, de 7h30 à 18h du lundi au vendredi, et le samedi jusqu'à 12h).

Toutes les communes de la Communauté de communes sont desservies

La Communauté de communes en tant qu'Autorité Organisatrice de Second Rang, a passé une convention avec un transporteur afin d'exploiter ce service.

La vocation de ce TAD est la desserte de communes péri-urbaines entre elles et non pas la desserte de pôles urbains. Les usagers de ces lignes l'utilisent principalement pour des motifs domicile-travail et rabattement gare. Les usagers sont principalement des actifs, captifs (retraités, scolaires..).

---

<sup>9</sup> Octobre 1999 Observatoire Régional des Transports de Picardie / Le transport à la demande.

La tarification proposée est favorable à ces usagers puisque des cartes d'abonnement et des réductions pour les scolaires et retraités sont proposées.

Les informations concernant cette offre en TAD sont disponibles sur le site internet de la Communauté de communes (<http://www.cc-sablons.fr>).

### **Transport à la demande existant : *desserte entre communes péri-urbaines et vers le pôle urbain***

La Communauté de communes du Pays de Thelle , située également dans le département de l'Oise a mis en place en février 2003 un service de TAD : « Pass'Thelle Bus» suivant tout comme la Communauté de communes des Sablons le principe de lignes virtuelles avec horaires adaptés suivant les motifs de déplacement. Par exemple le TAD fonctionne de 6 à 20 heures du lundi au vendredi, pour les déplacements vers les gares, de 9 à 12 heures 30 puis 13 heures 30 à 18 heures pour les déplacements vers les centres villes. Le samedi matin une desserte est proposée pour le marché de Chambly.

La réservation est obligatoire la veille, par l'intermédiaire de la centrale de réservation départementale : OPTIO.

La communauté de communes en tant qu'autorité organisatrice de second rang a passé une convention avec un transporteur afin d'exploiter ce service.

Toutes les communes de la Communauté de communes sont desservies . Des destinations en dehors de la Communauté de communes sont également proposées, par exemple vers le pôle urbain de Beauvais.

Les usagers de ces lignes l'utilisent principalement pour des motifs domicile-travail domicile-achats et pour se rabattre vers la gare. Ils sont principalement des actifs, captifs (retraités, scolaires..).

Les tarifs appliqués sont les suivants :

- ➔ Titre à l'unité (aller-retour)
- ➔ carnets de 10
- ➔ carte d'abonnement mensuel

Aucune réduction pour une partie de la population n'est proposée.

Les informations concernant ce TAD sont disponibles sur le site internet de la Communauté de communes ([www.cc-paysdethelle.fr](http://www.cc-paysdethelle.fr)).

La Communauté de communes du Pays du Valois a également mis en place une ligne de TAD « Valois Mobilité », à destination d'un pôle urbain (situé dans le bassin d'emploi) mais aussi pour des dessertes entre communes péri-urbaines. Ce service est proposé uniquement à une cible déterminée d'habitants de la Communauté de communes : demandeurs d'emploi de longue durée, jeunes en recherche d'emplois ou bénéficiaires du RMI.

La communauté de communes en tant qu'autorité organisatrice de second rang a passé une convention avec un artisan taxi afin d'exploiter ce service.

La collectivité n'a actuellement pas le projet d'élargir ce système à l'ensemble de ses habitants.

Le déplacement doit être obligatoirement effectué pour un des motifs suivants : administratif, démarches personnelles, entretiens professionnels, santé.

Pour un entretien professionnel le tarif de ce TAD est de 2 Euros (interne à la Communauté de communes) 4 Euros (déplacement externe). Ce titre vaut pour l'aller et le retour.

Pour un déplacement « santé » une réduction de 50% du coût de la course en taxi est offerte à l'utilisateur, le reste étant financé par la Communauté de communes.

Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais a mis en place un TAD, cf. partie précédente pour les détails de son fonctionnement.

### **Projets ou intentions**

L'Inter-territoire du Saint-Quentinois et la Communauté de communes du Bocage et de l'Hallue ont le projet de mettre en place prochainement des lignes de TAD. Des études sont actuellement en cours.

## ► Exemples extérieurs

Le Taxitub à saint-Brieuc a été créée en 1991, afin de desservir des zones d'habitation isolées ou enclavées, dont le potentiel d'usagers ne justifiait pas financièrement la mise en place d'une ligne régulière. Actuellement le taxitub est constitué d'une cinquantaine de lignes virtuelles exploitées en taxis collectifs avec horaires préétablis, la plupart en rabattement sur le réseau urbain. Il fonctionne du lundi au samedi, de 6h30 à 20h, sauf les jours fériés.

Sur Saint-Brieuc, le réseau Taxitub fonctionne avec des lignes, des points d'arrêts et des horaires définis. Sur les 13 autres communes de l'agglomération (non desservis par les lignes régulières), le taxitub fonctionne comme un taxi avec des points d'arrêts taxitub définis mais sans itinéraires ni horaires.

Pour utiliser ce service, l'utilisateur doit au préalable être adhérent (adhésion gratuite) puis ensuite réserver son voyage entre 10 jours et 45 minutes avant l'heure de départ souhaitée. Le taxitub vient chercher l'utilisateur à un arrêt taxitub et le dépose à un autre arrêt taxitub ou terminus d'une ligne régulière.

Ce service étant interne au PTU de la CABRI (Communauté d'agglomération de Saint Brieuc), il a été développé par celle-ci en partenariat avec les artisans taxis de l'agglomération et des transporteurs privés (17 artisans, 21 véhicules en 2000). L'offre du Taxitub complète l'offre en ligne régulière du réseau de bus de la CABRI.

Le tarif est identique à celui d'un ticket de bus. Un vingtième environ des services virtuels sont activés ; 12 500 voyages/an, 60 980 euros de charges d'exploitation par an, 9150 euros de recettes par an (données 1996) ; un serveur de gestion des demandes et des comptes des artisans-taxis pour l'activité Taxitub. En 2002, le prix d'un trajet en Taxitub est revenu à la Communauté d'agglomération à environ 10,30 € (152 € dans le cas d'une ligne régulière de bus).

Cible d'usagers	<ul style="list-style-type: none"><li>• habitués de la voiture particulière susceptibles d'être attiré par un service adapté à leurs besoins de mobilité, et/ou les " captifs ".</li></ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"><li>• des pôles d'équipement, des gares ou des stations de rabattement, parfois du porte à porte selon les secteurs, du transport pour les activités péri-scolaires</li></ul>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"><li>• réception des appels et organisation des courses, centre d'appel</li><li>• organisation entre les collectivités et les artisans taxis ou achat par la collectivité d'un matériel roulant (voiture, minibus, fourgon..) et contrat avec un chauffeur.</li></ul>
Exemples	<ul style="list-style-type: none"><li>• Saint-Brieuc : taxitub</li></ul>

### 3.1.5 TER

Le transport ferroviaire répond à la demande de transport périurbain.

Le transport ferré constitue un **levier d'action** certain dans les dessertes périurbaines, puisque :

- il permet une pénétration rapide au coeur des agglomérations avec des temps de parcours performants et peut transporter des flux importants de personnes.
- il peut se connecter au réseau urbain et proposer des services notamment dans les domaines de la tarification intégrée et de l'intermodalité.

Mais les fréquences limitent souvent l'attrait de ce système, plus favorable à des liaisons pôles à pôles que pour la desserte de zones à faible demande.

L'intégration des services implique une uniformisation de l'offre concernant les clients (signalétique, information aux usagers, structure tarifaire)

Moyens mis en place par la SNCF pour améliorer les dessertes périurbaines<sup>10</sup> :

- offrir aux usagers la multi-modalité et l'intermodalité
- périurbaniser des lignes TER, en améliorant l'offre ferroviaire actuelle par :
  - des fréquences et amplitudes plus importantes
  - de meilleures correspondances entre les réseaux connexes
  - de réouverture d'anciennes lignes péri urbaines
  - d'interconnexion des réseaux (ex tram-train)
- inciter les communes à urbaniser près des gares plutôt qu'ailleurs.

### Exemples en Picardie

Une part importante des migrations alternantes en direction de l'Île de France est effectuée en train (2/3 du trafic local de voyageurs par jour sur l'ensemble du territoire). Les raisons sont les suivantes :

- desserte assez importante du territoire
- bon cadencement des TER en heures de pointe
- temps de parcours en train comparé à celui en VP assez compétitif
- tarifs incitatifs (surtout vers l'Île de France avec l'abonnement Picardie Actifs Paris).

### Attentes et projets

Des incitations quantitatives à l'usage du TER ou du train sont attendues par un grand nombre d'interlocuteurs.

Pour les migrations alternantes vers l'Île-de-France, l'attente majeure est l'augmentation de la fréquence des trains sur les lignes CORAIL en heures de pointe et en heures creuses

Mais le risque d'une telle mesure est économique, à l'échelle départementale (cf. Oise), voire régionale. De plus, des difficultés techniques empêchent la réalisation de cette mesure (insuffisance de la capacité du réseau SNCF : nombre de voies,...)

Pour les déplacements autres motifs que le domicile-travail, l'attente des interlocuteurs porte sur une augmentation de la fréquence des trains en heures creuses.

L'incitation qualitative à l'usage du TER ou du train peut porter sur :

- la tarification ( mise en place de tarifs intégrés transports urbains/train (cf. inter-modalité) ou train/vélo, de tarifs préférentiels (abonnement...)
- l'aménagement (des gares : bâtiments voyageurs, gares routières ; de l'offre en stationnement, des quais,...)
- le jalonnement tous modes
- l'incitation à l'intermodalité
- le confort du matériel roulant
- l'information : support (prospectus, internet, presse, ...)
- les mesures d'accompagnement : actions commerciales,...

---

<sup>10</sup> Cf. le rail novembre 1999 article : « Pour une mise en œuvre des projets périurbains ».

En Picardie, la mise en place de **dessertes ferrées des communes périurbaines** (en particulier pour des déplacements internes à la Picardie) présente des avantages tels que la desserte de proximité, le délestage de gares situées dans des pôles urbains (suppression de la congestion, de la saturation des parkings...exemple de Chantilly, Crépy-en-Valois, Creil).

Néanmoins mettre en place des dessertes péri-urbaines ferrées induit une perte de temps de parcours du train (baisse de la compétitivité des lignes...).

De plus la mise en place des taxis-train en remplacement ou en renforcement de certaines haltes dans des gares péri-urbaines semble être en contradiction avec l'ouverture d'anciennes gares situées en milieu péri-urbain.

### ► Exemples extérieurs

En France les dessertes ferrées périurbaines se développent actuellement.

Le Conseil régional du Pays de la Loire a par exemple mis en place en novembre 2003 sa première desserte ferroviaire périurbaine entre Vertou et Nantes. Pour ce faire, la région a installé en juillet 2003 un comité régional des partenaires du transport public composé des représentants de l'Etat, des autorités organisatrices de transports départementaux et urbains, de transporteurs, d'associations d'usagers et de personnes handicapées.

De même, la direction régionale de Tours de la SNCF a engagé un programme de mise en valeur de ses espaces gares (articulation urbaine, singularité de la gare) afin d'inciter les habitants du milieu périurbain principalement à utiliser le TER<sup>11</sup>.

Le centre urbain de Tours est au centre d'une étoile ferroviaire à « huit branches ». Le réseau ferroviaire périurbain existant relie les autres pôles urbains du département ou extérieurs et également les gares comprises dans l'aire du schéma directeur, (hors PTU). L'objectif de la région tourangelle est d'augmenter la fréquentation des gares en organisant une intermodalité forte, une complémentarité transports collectifs/ véhicules particuliers, transports collectifs/ transports collectifs.

A l'échelle de la région urbaine, le réseau met en relation des points d'arrêt hiérarchisés, véritables « stations de services », chacune ayant un rôle à jouer.

Cible d'usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>actifs, scolaires, usagers occasionnels..</li> </ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>pôle urbain, des pôles d'équipement, des communes périurbaines</li> </ul>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>des fréquences et amplitudes plus importantes</li> <li>de meilleures correspondances entre les réseaux connexes</li> <li>de réouverture d'anciennes lignes péri urbaines</li> <li>d'interconnexion des réseaux (ex tram-train)</li> <li>des tarifs intégrés</li> </ul>
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseil régional du Pays de la Loire</li> <li>Direction régionale de Tours de la SNCF</li> </ul>

<sup>11</sup> Etude pour le PREDIT de l'atelier d'urbanisme de l'agglomération de Tours, novembre 1999.

### 3.1.6 Solutions mixtes : tram-train et tramway régional

Deux concepts sont identifiés : **tram-train**, **tramway régional** : ces deux systèmes permettent l'interconnexion entre les réseaux urbains et périurbains.

#### → Le tram-train (tramway d'interconnexion) :

Système mixte ferroviaire et urbain, passant du réseau ferré classique aux "rails de ville" du tramway, comme à Karlsruhe (Allemagne), Manchester (Grande-Bretagne) et sur la liaison franco-allemande Sarrebruck-Sarreguemines, ainsi que le projet de Mulhouse.

Avantages du tram-train :

- investissements relativement faibles et progressifs car utilisation de voies existantes
- adaptabilité
- possibilités d'intermodalité importantes
- forte structuration du réseau de transport collectif

#### → le tramway régional système ferroviaire

Le tramway régional est un système de type tramway, dont la circulation et les dessertes restent limitées au seul domaine ferroviaire. Des expériences ont été menées dans certaines communes à titre d'exemple : tram Val de Seine en Ile-de-France, prochainement de la liaison Aulnay-Noisy le sec, le Rhône express régional entre Genève et La Plaine ou encore le service de Düren en Allemagne.

Le but de ces systèmes mixtes est de proposer aux habitants des zones péri-urbaines une offre de transports dont le coût est inférieur à celui du train classique, tout en privilégiant une qualité de service (effet qualité et effet nouveauté) et une limitation des ruptures de charge.

Les bassins de vie français se sont développés en « tâche d'huile », c'est-à-dire en îlots périurbains disséminés dans la campagne, rendant difficile une desserte ferrée. Cependant, de nombreux axes SNCF, peu ou pas utilisés, pourraient l'être par du matériel roulant léger, favorisant l'émergence de pôles urbains secondaires développés autour des gares et redonnant une cohésion aux agglomérations.

L'objectif de l'interconnexion entre le réseau urbain et les réseaux périurbains (inter-urbains également) est de limiter les **ruptures de charge**.

Conditions à la réussite de ces modes de transport :

- organiser de manière efficiente l'interconnexion (correspondance, parkings..)
- apporter des actions d'accompagnement, par exemple diminuer l'offre de stationnement voiture dans la ville centre
- mettre en place une intégration tarifaire
- coordonner et inciter la concertation entre les différents acteurs institutionnels

Sur cette coordination et incitation à la concertation entre les différents acteurs, l'enjeu est de cadrer institutionnellement les compétences des différentes autorités organisatrices de transports :

Plusieurs solutions sont envisageables :

- créer un syndicat mixte (cf. paragraphe 2.1)
- créer une SEM d'organisation

- agrandir le PTU et créer de ce fait un PTU périurbain, ce qui induirait, selon le GART, une nouvelle ressource telle que le VT modulable (en fonction de la qualité de desserte des TC, de l'éloignement de la zone par rapport à la ville centre...)

L'identité de l'exploitant sur des projets reliant à la fois des déplacements urbains et périurbains reste tout de même à identifier. La SNCF a en effet encore le monopole d'exploitation du réseau ferré selon la LOTI<sup>12</sup>. La création d'une société commune entre exploitants, peut constituer une solution, dans le but de définir des actions communes en matière de tarification, d'informations et d'études sur le projet.

### ► Exemple en Picardie

Aucun tram-train ni tramway régional ne desservent la région. Par ailleurs aucun interlocuteur n'a évoqué ces systèmes mixtes pour solutionner les problèmes de déplacement en milieu périurbain. Ce mode pourrait être pertinent néanmoins à long terme en raison des difficultés techniques et institutionnelles à cette mise en place.

### ► Exemples extérieurs

Le modèle du tram-train de Karlsruhe est perçu comme un modèle de réussite.

Sa forte fréquentation s'explique par :

- la circulation prioritaire des trams-trains, leur permettant d'avoir les temps de parcours optimisés
- une amplitude de service large : 5h à 2h du matin, avec une rame toute les 20 minutes jusqu'à minuit, même en banlieue.
- une tarification compétitive visant à réduire l'usage de la voiture
- la qualité des équipements : toilettes et bars dans certaines rames effectuant une distance d'environ 100 km.

Les premiers exemples de tram-train en France sont apparus depuis quelques années, à la frontière de l'Allemagne et de la Suisse, mais le premier exemple compris en totalité sur le territoire sera mis en place en 2007, en Alsace. Cette ligne de tram-train reliera Mulhouse à Kruth, soit 37 km de ligne. Elle desservira la vallée de la Thur, en continuité avec le futur réseau urbain. L'intégration entre les deux réseaux s'accompagnera d'une homogénéité d'aménagement, notamment des quais des stations. La maîtrise d'ouvrage de cette ligne revient :

- à la SNCF/RFF, pour les gares et infrastructures liées au fer.
- aux communes et communautés de communes, pour ce qui est de l'accessibilité et de l'intermodalité.

Six nouvelles gares sont à l'étude.

Le financement se répartit entre l'Etat, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin, le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne, la SNCF et RFF.

Un second exemple de mode mixte est la ligne C du métro de Toulouse.

Celle-ci a été mise en place fin 1997, et utilise les voies ferrées Toulouse-Colomiers en se servant de la capacité disponible de la ligne Toulouse-Auch. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun est compétent.

---

<sup>12</sup> La directive 91-440 n'autorise pas le transit et l'accès sur le réseau de la SNCF aux exploitants périurbain.

Cible d'utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>actifs, scolaires, utilisateurs occasionnels</li> </ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>pôle urbain, des pôles d'équipement, des communes périurbaines</li> </ul>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>utilisation de voies existantes</li> <li>adaptabilité avec le réseau urbain</li> <li>organiser de manière efficace l'interconnexion (correspondance, parkings..)</li> <li>diminuer l'offre de stationnement voiture dans la ville centre</li> <li>mettre en place une intégration tarifaire</li> <li>coordonner et inciter la concertation entre les différents acteurs institutionnels.</li> </ul>
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Allemagne, Karlsruhe: tram-train</i></li> <li><i>Mulhouse : tram-train</i></li> <li><i>Toulouse : métro ligne C</i></li> </ul>

### 3.1.7 Parcs Relais

Ce système permet aux "pendulaires" habitant hors de l'agglomération et travaillant en ville de garer leur voiture en périphérie et d'emprunter les transports publics, grâce à un abonnement combiné à un prix attractif. Les parcs relais permettent de:

- désenclaver les zones au bénéfice de populations de secteurs peu ou mal desservis par les TC grâce à une meilleure accessibilité au centre ville, aux emplois, aux réseaux de transports collectifs
- améliorer la qualité générale du service de transport.
- capter de la clientèle VP
- désengorger les centres de la voiture
- réduire les nuisances environnementales
- contribuer à la multimodalité (voiture particulière, deux roues + transports collectifs)

Afin de développer la pratique des parcs relais, des moyens doivent être mis en place :

- une bonne qualité des transports collectifs : vitesse, fréquences, confort, régularité, image..
- des mesures restrictives sur le stationnement en centre ville
- la sécurité du stationnement au parc relais
- une commercialisation attractive aussi bien vis à vis d'utilisateurs réguliers qu'occasionnels
- une qualité d'aménagement du parking et de son accessibilité automobile et de sa liaison piétonne avec les TC
- un environnement favorable
- une capacité adaptée à la demande potentielle du site.<sup>13</sup>

En zone périurbaine ou dans des centres secondaires, les parcs relais sont essentiellement associés à des gares TER bien desservies, à un bassin de proximité et à un environnement rassurant.

<sup>13</sup> Moyens cités dans l'étude CODRA relative à la « politique des parcs relais dans la métropole lilloise », pour la Communauté urbaine de Lille (1999)

Les critères de mise en place des parcs relais sont les suivants:

- l'emplacement en correspondance directe avec la gare de chemin de fer.
- assurer une bonne liaison avec les réseaux routiers.
- facilité d'emploi et de lisibilité

Remarque : l'information (marketing, communication, publicité,) auprès des usagers des transports publics est essentielle, au niveau local comme au niveau régional.

### ► Exemples en Picardie

un parc-relais fonctionne à la gare de Creil.

Actuellement il n'existe pas de projet de parc relais, mais des réflexions sont en cours.

Pour la Communauté d'agglomération d' Amiens métropole un des obstacle à la mise en place de parcs relais sur son PTU est le choix d'une localisation stratégique.

### ► Exemples extérieurs

A Genève, la création de parcs relais P+R est l'une des lignes d'action ciblées de la politique des transports. Un abonnement par mois combiné permet aux automobilistes de garer leur voiture en périphérie et de circuler en ville en transports en commun.

Un autre exemple de mise en place de parcs relais est celui de la région d'Hambourg (territoire de 3000 km2 comprenant 2,6 millions d'habitants dont 1,7 millions résidant).

Cette région se décompose en trois zones urbanisées

1. le centre ville,
2. la banlieue limitrophe du centre ville
3. le périurbain

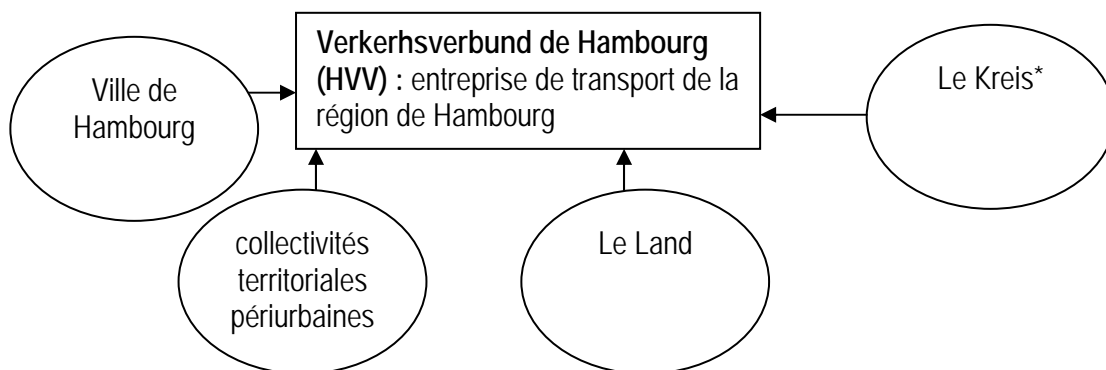
Les parcs relais (existant depuis 1969) ont été mis en place dans les zones 3. Les systèmes des parcs relais conviennent surtout à des agglomérations de plus d'un million d'habitants, mais dans les zones 3 le parc-relais peut également convenir.

Ils se sont véritablement développés depuis 15 ans en raison du développement de l'étalement urbain, la mise en place de dessertes TC devenant trop coûteuse.

De plus, des activités commerciales sont intégrées à ces parcs relais. La mise en place de ces commerces rend les gares attractives, et elle permet de financer la construction et/ou l'entretien des P+R. La qualité du service de ces parcs est essentielle : entretien, gardiennage sont volontairement gratuits pour l'utilisateur.

Tâche principale du Hamburg Verkehrsverbund (HVV créée en 1967) : établir la planification et l'organisation des transports pour le compte des collectivités territoriales qui composent la région.

Ce système fonctionne car il existe une collaboration entre les collectivités territoriales et les entreprises de transport ferroviaire. Il est décidé en amont du projet une planification concertée et coordonnée des aménagements.



\* équivalent des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale)

L'exploitation et la gestion des parcs relais sont faites en collaboration entre plusieurs partenaires, donnant lieu à la création d'une entreprise spécifique, c'est celle-ci qui assure la surveillance et la sécurité des installations.

En ce qui concerne la France, de nombreuses études engagées par des collectivités ont permis de mettre en fonctionnement des parcs relais. Une étude pour la Communauté urbaine de Lille a préconisé une typologie des parcs relais :

- - les parcs relais d'entrée au centre
- - les parcs relais d'entrée de ville
- - les parcs relais périurbain.

Ces parcs relais se situent sur la ligne de TER ou sur celle du métro.

Cible d'usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• actifs, usagers occasionnels</li> </ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<p>pôle urbain, des pôles d'équipement, des communes périurbaines</p>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bonne qualité des TC : vitesse, fréquences, confort, régularité, image..</li> <li>• mesures restrictives sur le stationnement en centre ville</li> <li>• sécurité du stationnement au parc relais</li> <li>• commercialisation attractive pour utilisateurs réguliers et occasionnels</li> <li>• qualité d'aménagement du parking et de son accessibilité automobile et de sa liaison piétonne avec les TC</li> <li>• un environnement favorable</li> <li>• une capacité adaptée à la demande potentielle du site</li> </ul>
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Suisse, Genève</i></li> <li>• <i>Allemagne, Hambourg</i></li> </ul>

### 3.1.8 Solutions inter-modales

Une étude du PREDIT concernant les « Politiques et pratiques d'intermodalité » réalisée pour le GART et l'ADEME en février 1999 a défini les concepts de l'intermodalité et de la multimodalité de la manière suivante<sup>14</sup> :

#### « Multimodalité :

Recours à plusieurs modes de transport pour satisfaire des besoins de déplacement.

On peut distinguer :

- l'individu multimodal : personne qui a recours de façon régulière à plusieurs modes de transports différents, choisis en fonction des circonstances et de la nature de ses déplacements
- l'offre multimodale : infrastructure ou service permettant à une personne d'utiliser au choix un des modes de transport proposés ou de les articuler successivement. (exemple : pôle multimodal, information multimodale)

#### Intermodalité :

Principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents réseaux. »

L'intermodalité est l'association de plusieurs modes de transport : TC, vélo, voiture, train ou marche à pied, afin d'offrir une alternative à la voiture particulière.

La politique d'intermodalité est la combinaison des instruments d'organisation et des solutions techniques (cf. paragraphe 2).

Nous pouvons distinguer certaines formes d'intermodalité :

- la complémentarité train-bicyclette (à l'exemple des Pays-Bas) : embarquement des 2 roues dans les trains, parkings 2 roues gardiennés...
- parcs relais aux principales entrées de l'agglomération avec des lignes de bus fréquentes et rapides vers le centre-ville et les principaux pôles générateurs de déplacements,
- rabattements en deux-roues vers les principaux arrêts périurbains (aménagements cyclables, parcs à deux-roues sécurisés),
- optimisation de l'accessibilité à pied (trottoirs larges et continus, traversées sécurisées).

L'intermodalité est au centre de la question des déplacements périurbains. La connexion entre réseaux urbains et réseaux périurbains voire inter-urbains est essentielle. Cela peut passer par la mise en place :

- - de systèmes mixtes, comme le tram-train ou le tramway régional,
- - de solutions techniques plus simples

Ainsi, de manière institutionnelle, l'objectif est de faire collaborer les différentes autorités organisatrices de transports afin de mener des projets en cohérence.

#### ► Exemples en Picardie

##### Intermodalité vélo/trains ; vélo/ cars ou bus

Les Vélos sont acceptés et leur transport est gratuit dans la quasi totalité des trains régionaux et RER C, D et E de la Région Ile de France. Ils sont également acceptés dans les casiers à bagages ou compartiments vélos des TGV et des trains Grandes Lignes (TGV).

<sup>14</sup> cf rapport final juin 2000 PREDIT : Actions fédératives Intermodalité-Voyageurs / Information-Communication

La présence d'abris vélo aux points de correspondance TC n'est pas systématique, par exemple peu de gares sont équipées de parking vélos.

La Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole a mis en place un système de location de vélos et/ou de consignes vélo à la gare du nord d'Amiens. Le tarif proposé est un tarif combiné proposant un abonnement TER ainsi qu'une location vélo (consigne comprise).

### ► Exemples extérieurs

A Stuttgart la coordination des différents modes de transports collectifs est réalisée par le « Verkehrs-und Tarifverbund Stuttgart » : VVS : communauté tarifaire regroupant 48 villes et communes.

Elle a été fondée en 1977 :

- par la Deutsche Bahn : exploitant du réseau ferré
- et la Stuttgarter Strassenbahnen : exploitant du réseau urbain de Stuttgart, société anonyme dont l'actionnaire principal est la ville.

Dans le cadre de l'intégration tarifaire, d'autres exploitants indépendants proposent des services de transports complémentaires.

Le périmètre de cette communauté tarifaire est un périmètre de transports. Le réseau de transport maillant ce territoire (soit 900 000 habitants) est constitué du tramway, du métro léger, des bus et du train. VVS coordonne et exploite les différents réseaux et attribue à chaque mode une zone de desserte. Le transport ferré a pour vocation de relier les communes périurbaines au centre de Stuttgart, le métro léger dessert principalement les grands axes de trafic jusqu'au centre de Stuttgart, tandis que les lignes de bus et car assurent des services de correspondances et de desserte terminale et complémentaire du réseau ferré et de celui du métro léger. Les parcs relais sont implantés aux entrées de l'agglomération ainsi que dans les secteurs périurbains.

En ce qui concerne la tarification, VVS a fixé dans un contrat de base avec l'Etat, la Région et la Ville la structure tarifaire de la communauté qui s'applique à Stuttgart et 141 autres villes. Le tarif est zonal suivant un découpage concentrique, dont le centre est la ville de Stuttgart.

La qualité de service comprend :

- l'information dynamique
- la complémentarité vélo/train
- l'accessibilité PMR : personnes à mobilité réduite
- des parcs relais (14000 places sur l'ensemble du PTU)
- des aménagements cyclistes et piétonniers aussi bien dans le pôle urbain que dans la couronne périurbaine.

Cible d'usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous</li> </ul>
Zones desservies motifs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous</li> </ul>
Mise en place des services et mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• complémentarité train-bicyclette (à l'exemple des Pays-Bas )</li> <li>• parcs relais aux principales entrées de l'agglomération + offre de TC vers le centre-ville et les principaux pôles générateurs de déplacements,</li> <li>• rabattement 2 roues vers les principaux arrêts périurbains</li> <li>• optimisation de l'accessibilité à pied</li> <li>• information dynamique</li> <li>• accessibilité PMR : personnes à mobilité réduite</li> </ul>

## 3.2 Exemples en Picardie

### 3.2.1 Offre d'un réseau urbain en zone peu dense : *M Demangeon (Amiens Métropole)*

L'offre de transports urbains périphériques d'Amiens Métropole a évolué en 3 étapes.

Le District a pris la compétence transport en septembre 1995 et a dû assurer l'extension de la desserte urbaine à 11 nouvelles communes en créant de nouvelles lignes ou en prolongeant les lignes radiales existantes.

Entre 2000 et 2002, la croissance des coûts et la baisse de fréquentation des transports en commun nécessitent de revoir l'offre. Il y a alors eu création de 3 lignes de minibus périphériques en rabattement sur des lignes importantes. Cette démarche avait pour objectif une réduction globale des km et une meilleure offre en heure creuse. La mise en œuvre de ces nouvelles lignes est passée par :

- une dissociation des services scolaires et des services réguliers,
- l'introduction d'un nouveau type de véhicules.

Cette réorganisation se heurtait cependant au problème des correspondances.

En mars 2004, un service de TAD entre Etouvie, l'Espace Industriel Nord et les quartiers nord a été créé. Cette desserte assure à 60 % des liaisons directes domicile-travail ou domicile-services administratifs et à 40 % un rabattement sur des lignes régulières. Les premiers résultats sont encourageants.

Cette desserte s'inscrit dans le programme « Mobilité Urbaine pour Tous ». Il a permis de réduire les temps de parcours domicile-travail en Transport en Commun de 1h à 10 mn sur un parcours d'un peu plus de 5 km.

En 2005, Amiens Métropole prévoit de continuer ce processus :

- de dissociation des services scolaires et réguliers,
- en préférant les lignes TAD à des lignes régulières classiques
- pour réaliser une baisse d'ensemble des km produits.

### 3.2.2 Covoiturage : Association Papa Charlie : *M Dugard*

La vocation première de l'Association Papa Charlie, créé en 1997 par Aéroport de Paris, est de faciliter l'accès à l'emploi de personnes économiquement en difficulté et dépourvues de moyens de transport.

Il s'agit d'un dispositif d'insertion sociale et professionnelle de personnes dont l'embauche est subordonnée à une solution de mobilité. Ce service de mise à disposition temporaire (4, 8 ou 12 mois) de véhicule pour une contribution modique est réservé aux accédants à l'emploi : CDD, CDI, alternance, stagiaires en formation, intérimaires.

L'association gère aussi un service de co-voiturage pour les candidats. En effet, les postulants à l'emploi, ne possédant pas le permis de conduire sont mis en relation par l'intermédiaire de Papa – Charlie, avec les locataires. Les covoitureurs bénéficient ainsi d'une diminution de leur coût de location mensuel.

Initiée avec Aéroports de Paris pour rendre possible l'accès aux différents lieux de travail très dispersés sur les plates-formes aéroportuaires, le service dépasse aujourd'hui les frontières d'ADP. Les

Collectivités locales et les structures intercommunales des 5 départements d'Ile-de-France (77,91,93,94,95), peuvent ainsi faciliter l'accès aux emplois situés ou non sur leur territoire, dans le cadre de conventions d'objectifs au profit d'un public cible.

### 3.2.3 TAD Syndicat Intercommunal de transports urbains du Soissonnais *M. Boda*

La Communauté d'Agglomération du Soissonnais a été créée en 2000, elle délègue au SITUS (27 communes de la CA + 3) la délégation de compétence en transport. La ville centre et 11 communes périurbaines sont concernées par les transports urbains mais 18 communes ne sont pas desservies.

Le SITUS assure le fonctionnement des transports urbains et des transports à la demande. Ces transports sont financés à 60 % par le versement transport (taux de 0.55%), à 20 % par les usagers et à 20 % par les collectivités.

En 2000, une étude sur les déplacements et une étude de marché pour la centrale de réservation sont lancées. Le 1<sup>er</sup> février 2002 une première expérience de TAD est lancée sur 3 lignes :

- 1<sup>er</sup> ligne : une commune
- 2<sup>ème</sup> ligne : un centre bourg et une commune
- 3<sup>ème</sup> ligne : 3 petites communes

Pour desservir ces lignes, il est proposé aux taxis de s'associer en leur donnant 30 % des recettes mais ces derniers n'ont pas été intéressés.

Le choix d'un transporteur a fait l'objet d'un appel d'offre en fonction :

- d'une étude des distances (pour chaque ligne il y a 7 ou 8 variantes selon les réservations)
- des temps glissants

L'offre de TAD est accessible à tous, de 8 à 19 h (1 aller retour par heure), 6 jours sur 7. Elle a été mise en place en février 2002 et permet la desserte de ces 18 communes du périmètre de transport urbain totalisant un peu plus de 7 000 habitants.

En 2003, l'expérience est étendue à 9 lignes desservant toujours le pôle centre avec une offre journalière de 9 aller-retour par jour du lundi au samedi. Les réservations doivent être effectuées la veille pour les trajets avant 11h, une heure avant pour les trajets à compter de 11 h.

Le SITUS est propriétaire des véhicules (7 véhicules 9 places et 2 de 14 places) et anime une centrale de réservation capable d'informer sur une zone plus large que celle de son territoire propre.

Une tarification spécifique au TAD a été mise en place. Toutefois le ticket TAD donne droit à une correspondance gratuite sur les lignes du réseau urbain.

Ce service, en phase de progression, fait l'objet de concertations entre partenaires locaux.

Le site Internet du SITUS offre également un service de covoiturage peu sollicité pour l'instant.

Actuellement le SITUS, sur son réseau TAD, compte 2,05 voyageurs par bus, et un prix moyen de 1,2 € le trajet. Le coût de ce service est de 170 000 € pour 200 000 km parcourus.

### 3.3 Exemples d'instruments d'organisation

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"><li>• définir <b>une politique de transports</b> volontariste et transparente</li><li>• clarifier l'<b>information</b> et l'utilisation des TC</li><li>• participer au désengorgement routier : proposer un <b>mode alternatif</b> à la VP</li><li>• optimiser de manière complémentaire l'<b>usage des réseaux existants</b></li><li>• mettre en place des projets comme <b>outils de développement structuré et durable</b> des territoires périurbains</li></ul>
Instruments d'organisation	<ul style="list-style-type: none"><li>• les instruments <b>institutionnels</b></li><li>• les instruments <b>techniques</b></li></ul>
Difficultés de mise en place	<ul style="list-style-type: none"><li>• nombre d'acteurs concernés</li><li>• diversité des cultures <b>politiques, techniques, commerciales et sociales</b></li></ul>

#### 3.3.1 Instruments institutionnels juridiques et financiers

La LOTI a clarifié les responsabilités entre autorités organisatrices de transports et transporteurs, mais elle a aussi suscité un cloisonnement des responsabilités entre autorités organisatrices de transports urbaines, départementales et régionales et n'a pas abordé le cloisonnement entre urbanisme et déplacements. La loi SRU cherche à y remédier.

Le niveau institutionnel responsable de la mise en place d'un mode de transport permettant l'interconnexion entre le réseau urbain et celui périurbain n'est pas systématiquement défini clairement. **L'interrogation porte sur l'identité de l'autorité organisatrice compétente.** Ainsi, différentes « solutions » sont mises en place afin de résoudre ce problème.

##### ► Les Syndicats mixtes

###### → Les SMTC :

Les syndicats mixtes de transport en commun (SMTC) sont définis dans l'article 30 de la LOTI :  
« Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. »

Par exemple à Lyon le Sytral est le SMTC de l'agglomération lyonnaise, qui regroupe le département et la courly (communauté urbaine de Lyon). Il existe d'autres SMTC également à Grenoble, Montpellier, Clermont-Ferrand, Lille....

→ Les SMTC au sens de la loi SRU<sup>15</sup> :

La loi SRU offre la possibilité aux régions et aux départements de coordonner leurs compétences en matière de transports avec celles des autorités organisatrices de transports urbains<sup>16</sup> en mettant en place un **syndicat mixte de transport à l'échelle du bassin d'emploi : la région urbaine**.

Il a pour objectif central de faciliter les avancées de l'intermodalité.

Les compétences du syndicat portent sur la coordination des services, de l'information et de la tarification. Mais les autorités organisatrices peuvent aussi lui déléguer l'organisation de services réguliers ou à la demande (voir partie 3.4) ou la gestion d'infrastructures de transports. Le syndicat mixte peut percevoir le **versement de transport (VT) additionnel** sous la condition d'être situé dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associer au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Le taux de ce VT ne peut excéder 0,5 % de la masse salariale.

Créer une super autorité organisatrice de transports par l'intermédiaire de ce syndicat mixte au sens de la loi SRU pourrait induire néanmoins la perte de compétence des autorités organisatrices de transports existantes et la perte de culture et d'intérêt de son territoire.

**En Picardie** de nombreuses études sont en cours pour attribuer une compétence transport à l'échelle de l'inter-territoire, ce qui induirait une prise en compte à la fois des déplacements en milieu rural, péri-urbains et urbains. Cette prise de compétence pourrait passer par la création d'un SMTC. Actuellement une réflexion est en cours entre le département de la Somme, Amiens Métropole et le Conseil régional pour la mise en place d'un SMTC.

Sur moyen terme les actions prévues pourraient être les suivantes :

- recherche d'intermodalité (déjà existante)
- amélioration de l'information et de la communication, mise en place d'une tarification intégrée.

sur long terme :

- mise en place d'un SMTC loi SRU enrichi des missions suivantes :

groupement tarifaire, organisation en lieu et place des autorités organisatrices de transport existantes et perception d'un versement transport additionnel.

Pour une plus grande cohérence, le SMTC devrait regrouper les aires urbaines d'Amiens et d'Abbeville. Les autres territoires sont ruraux, ils pourraient intégrer ce SMTC si les Communautés de communes mettent en place des TAD complémentaires au réseau de TC du Conseil général actuel.

### ► La démarche contractuelle

Chartes, conventions, contrats, partenariats divers peuvent permettre de développer les synergies indispensables entre les différents partenaires de l'Etat pour maîtriser le phénomène de périurbanisation.

**En Picardie** la coordination et l'harmonisation de réseaux (urbains, départementaux ou d'AOT 2) : sont une volonté de nombreux interlocuteurs, exemple : CC de Creil/et CC environnantes, Communauté d'agglomération de Saint-Quentin/département de l'Aisne...

---

<sup>15</sup> La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

<sup>16</sup> cf article 111 de la loi SRU

## ► Les communautés tarifaires

L'objectif principal d'une communauté tarifaire consiste à offrir au voyageur un titre de transport unique lui permettant de se déplacer librement dans un espace géographique donné : l'utilisateur est en droit de recourir à l'ensemble des moyens de transport à disposition, quel que soit le nombre de transporteurs, de lignes ou d'itinéraires différents. Généralement la région communautaire est divisée en zones, sur la base desquelles le tarif est défini.

Les objectifs de la communauté tarifaire sont les suivants :

- l'abolition de la barrière tarifaire entre transporteurs (un seul titre de transport suffit),
- l'harmonisation des tarifs (même tarif pour toutes les compagnies),
- la simplification des tarifs
- la liberté de déplacement dans un espace donné.

La Rochelle a été une première en la matière. Un syndicat mixte de la communauté tarifaire en Charente-Maritime a vu le jour autour des Communautés d'agglomération de La Rochelle, Rochefort, et ensuite par celles de Saintes et de Royan, et du département de Charente-Maritime. La région Poitou-Charentes participe quant à elle en tant qu'observateur. L'objectif de cette communauté tarifaire est de créer le "Passe-partout 17", valable dans tous les transports<sup>17</sup>.

En Allemagne, les communautés tarifaires, datent en général des années 1970. Elles se chargent en effet de la composante tarifs tout comme le syndicat mixte de la Rochelle, mais également de la composante organisationnelle des services.

La communauté tarifaire de Bohn-Cologne se nomme VRS : « Verkehrsverbund Rhein-Sieg ».

Elle s'étend sur un territoire de 5150 km<sup>2</sup> soit 3.1 millions d'habitants. Les villes de Cologne, Bonn et Leverkusen appartiennent à cette communauté tarifaire, ainsi que 5 cantons : les Kreise.

C'est une entreprise de droit privé à fonds publics, qui a une mission de service public. Son principe d'organisation fonctionne sur la mise en place:

- d'un système unique
- d'un tarif unique
- -de correspondances multiples pour passer sans attente et dans l'ensemble de la région, d'un mode à l'autre (bus, métro, tramway, train, parcs relais ..), d'une ville ou d'une commune à l'autre.

Cette communauté tarifaire, bien que privée, est sous le contrôle des villes membres.

Elle doit déterminer les horaires (intégrés entre bus, train, et tramway), les tarifs (une seule billetterie, un seul système tarifaire) et les itinéraires du service public tous modes de la région et conclut, avec tous les exploitants des services urbains et interurbains, des contrats d'exploitation.

Afin d'inciter au maximum à l'intermodalité, le VRS gère aussi les parcs-relais automobiles et vélos, dont le tarif unique intègre le stationnement et le déplacement.

Cependant le VRS ne finance pas directement les exploitants, les financeurs sont :

- pour les services ferrés : le Land
- pour les services urbains et interurbains : les villes et les cantons
- pour le matériel roulant : 90% par le fonds fédéral spécial, alimenté par 5 % de la TIPP allemande, le reste : villes et cantons

Les véhicules sont la propriété des entreprises (généralement privées mais à fonds publics) qui exécutent le service public de transport.

Pour son fonctionnement (charges du personnel ; capital circulant..) le VRS reçoit une subvention du Land.

---

<sup>17</sup> cf. article paru sur le site internet du GART mai 2002

### 3.3.2 Instruments techniques

#### ► Les promotions de modes alternatifs

##### → L'information :

La mise en place d'une information commune aux différents réseaux (plan et guide horaires uniques) est essentielle à la mise en place technique de réponses aux problèmes des déplacements en milieu périurbain.

Il importe de distinguer l'information dynamique de l'information statique.

**L'information statique** renseigne sur des éléments fixes : horaires TC selon la période de l'année (horaires été/hiver, par exemple), temps de parcours théoriques pour des déplacements en VP,...

Cette information peut être diffusée dans les mairies, mais aussi dans les établissements scolaires, les organismes sociaux, les entreprises, les équipements sportifs et culturels, les gares,...

**L'information dynamique** comprend des données en quasi temps –réel : aléas sur les TC (mouvements de grève, incidents ou accidents sur une ligne d'un réseau TC,...), ou information sur des temps de parcours VP.

Cette information nécessite des moyens technologiques et informatiques performants, à la fois pour recevoir l'information (capteurs et caméras pour connaître l'état du trafic sur des infrastructures routières importantes), et la transmettre (téléphonie mobile, sites internet des autorités organisatrices, des exploitants,...). De fait, l'information dynamique s'adresse à une population qui possède ces outils de communication adaptés pour recevoir l'information en « temps réel »

**En Picardie** l'information passe par des outils factuels de communication (plans, dépliants horaires...), mais de plus en plus par des centrales de réservation et d'information. Celles-ci peuvent être mises en place à l'échelle d'un département, c'est le cas de l'Oise avec sa centrale OPTIO (Connex, ), avec l'Aisne et son « Cita »(Connex). En ce qui concerne le département de la Somme aucune centrale de mobilité n'existe actuellement, mais la mise en place d'une centrale est prévue en 2005 en fonction des mesures du schéma départemental de transport (résultats septembre 2004).

L'idée d'une centrale de mobilité à l'échelle régionale pourrait avoir un intérêt.

Des centrales d'information sont aussi mises en place à l'échelles d'EPCI (AOTU ou non), c'est le cas de la Communauté de communes du Pays de Valois, du SITUS et d'Abbeville (Fil'info) par exemple.

##### → Les tarifs

Une tarification commune entre collectivités compétentes en matières de transport est nécessaire au développement des transports en milieu périurbain.

- tarification combinée : elle permet de réaliser des correspondances entre plusieurs modes (par exemple : parkings-tramway) ou réseaux, à un tarif moins élevé que l'addition des tarifs de chaque réseau
- tarification « intégrée »: elle permet la libre circulation ou la circulation à volonté pendant une période déterminée. (involuant des problèmes institutionnels : caisse de compensation, répartition des recettes....)

Pour la clientèle touristique il est alors envisageable de mettre en place des titres nouveaux, attractifs comme par exemple des formules aller-retour, combinées avec des offres promotionnelles (nuits à l'hôtel jumelées avec nuit à l'hôtel, location de vélo, voiture, musée.....)

Par exemple, en Suisse les déplacements touristiques ne bénéficient pas de tarifs privilégiés, toutefois des offres régionales sont proposées aux touristes. Celles-ci consistent dans la plupart du temps, en cartes journalières ou en abonnements permettant dans le cadre d'une durée déterminée, de choisir, par exemple 4 jours d'abonnement général et 3 jours d'abonnement demi-tarif, ce titre de transport étant valable sur quelques compagnies associées et/ou dans un espace géographique déterminé. Les offres touristiques ciblées sont quant à elles offertes directement par les offices du tourisme ou les organisateurs de manifestations ..

L'amélioration des tarifs s'accompagne généralement de la mise en place de systèmes type billétique.

Exemple de tarification intégrée : le syndicat mixte de Lille a développé depuis le début des années 1980 une gamme tarifaire intégrée.

Mise en place de:

- une tarification unique
- des correspondances gratuites sur le réseau de Lille/Roubaix/Tourcoing
- une intégration des lignes d'autocars interurbains dans le réseau communautaire (signature d'accords de partenariat avec la Région Nord-Pas-de-Calais et le Département du Nord)
- la création d'une ligne transfrontalière avec tarification intégrée.

En ce qui concerne Nevers et Nantes, il est possible pour l'utilisateur d'acheter un ticket valable aussi bien pour le train et le bus, lorsqu'il s'agit de déplacements internes au PTU.

La Suisse est un modèle dans la mise en place de tarifs intégrés.

Les principales entreprises de transport déterminent, au travers de l'Union des Transports Publics, un tarif commun valable pour toutes les entreprises, y compris lors des trajets intervenant sur le réseau de plusieurs exploitants (tarif direct). Ce tarif se réfère à un tarif de base tenant compte de la distance, mais comportant un prix plancher équivalant au prix de 4 km ; le tarif est dégressif sur les longues distances. Le tarif s'exprime en km tarifaires correspondant à des kms effectifs. Ce système permet de tenir compte de divers facteurs comme l'effet de pente, la qualité de desserte ou plus simplement des objectifs commerciaux de l'entreprise.

Les 2 principaux titres de transports reconnus par la majorité des transporteurs suisses sont :

- l'abonnement général : permet de circuler sur pratiquement toutes les entreprises de transport de Suisse, réseaux urbains compris. L'offre comprend des abonnements adultes et juniors ainsi que des tarifs spéciaux pour les couples et les familles comptant plusieurs titulaires. Il est délivré à 240 000 exemplaires.
- l'abonnement demi-tarif permet à son titulaire d'obtenir des réductions de tarif sur les billets individuels et les cartes multicourses, dans tous les transports publics. Ce rabais, est en principe de 50% du prix du titre de transport ; il peut être inférieur dans certains cas particuliers, comme les courts parcours (tarif minimum). L'abonnement demi-tarif bénéficie d'une pénétration extrêmement forte, puisque plus d'un habitant sur trois dispose d'un tel titre de transport : il est vendu à 2 millions d'exemplaires pour 7 millions d'habitants, au prix de 222 CHF (environ 135 Euros) pour deux ans.

18

La région Nord-Pas-de-Calais envisage, dans le cadre de son SRT, la mise en place d'un système du type carte orange à l'échelle de toute la région.

---

<sup>18</sup> Selon l'étude du CODRA pour le Conseil régional de Franche Comté : « Etude de valorisation de la ligne Paris-Lausanne / Neuchâtel-Berne » 2001

## En Picardie des tarifs intégrés ou combinés sont déjà mis en place :

### *Tarifs intégrés TC urbain et train*

De nombreuses collectivités ont la volonté de mettre en place des tarifs intégrés. Actuellement les AOTU suivantes ont mises en place un tarif intégré TCU/trains : Abbeville, Saint Quentin et Laon.

### *Tarifs combinés TC urbain et trains*

Des tarifs combinés sont également existants pour :

- ➔ les habitants situés à moins de 75 km de l'Ile-de-France et travaillant en Ile-de-France : « abonnement travail » juxtaposition de tarifs réseau SNCF + coupon de carte orange
- ➔ les habitants situés entre 75 km et 110 km de l'Ile-de-France et y travaillant : « abonnement Picardie Actifs Paris » (2 500 abonnés en septembre 2003)

### *Tarifs combinés trains/stationnement*

Exemple de la commune de Chantilly, qui propose aux personnes en possession d'un abonnement SNCF, un tarif préférentiel pour stationner à la gare.

### *Tarifs combinés trains / stationnement vélo ou location vélo*

Exemple de la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole. Un tarif intégré s'applique sur un abonnement mensuel de train et la location mensuelle d'un vélo (tarif : 9 Euros abonnement mensuel + location vélo, 14 Euros si le stationnement est compris).

Sur présentation d'un titre de transport SNCF validé, une réduction de 50% sur la location d'un vélo au Buscyclette est également proposée.

Ces opérations sont en totalité financées par la Communauté d'agglomération. Mais une négociation concernant ce financement devrait être prochainement effectuée.

La gare d'Amiens reste néanmoins assez peu incitative aux déplacements intermodaux : train/vélo.

## Des projets sont également en cours de réflexion :

Des études sont actuellement menées pour mettre en place des tarifs intégrés mais les difficultés de mise en place sont techniques : problèmes de billettique... et institutionnelles (pluralité de transporteurs...)

La communauté d'agglomération du Beauvaisis et la Communauté de communes du Pays de Thelle. ont l'intention de proposer un tarif combiné : ticket réseau urbain/ TAD.

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin et le Conseil général de l'Aisne souhaite également proposer un tarif combiné réseau départemental/réseau urbain. Cette liste de projets ou intentions n'est pas exhaustive.

### ► Les contraintes à l'usage de l'automobile

Organiser, limiter, voire interdire le stationnement en centre ville est une mesure restrictive à l'usage de l'automobile.

Elle est possible à travers :

- ➔ la quantité de places (privées et publiques), et leur localisation (en périphérie de l'hyper-centre, comme c'est le cas à Strasbourg)
- ➔ le plan de circulation. La ville de Strasbourg a par exemple mis en place un plan de circulation qui confère aux parkings de stationnement un fonctionnement dit

« alvéolaire » ( parkings implantés en périphérie de l'hyper-centre, et plan de circulation permettant les entrées/sorties au niveau de ces parkings, en empêchant le trafic de transit de la ville,...

- la réglementation : tarification, rotation,...
- la réglementation et les moyens mis en place pour s'assurer de son respect
- l'information. La ville de Metz a par exemple mis en place un système de jalonnement dynamique informant sur les places inoccupées des parkings à un instant donné. Ce même type d'information existe à Amiens.

**En Picardie** concernant les contraintes aux automobilistes, la commune de Chantilly a par exemple mis en place du stationnement payant afin de limiter l'accès au centre-ville pour les usagers SNCF non riverains de la commune et utilisant les parkings communaux .

La commune de Crépy-en Valois quant à elle a mis en place du stationnement gratuit et surveillé afin d'inciter à l'usage des trains :

Pour certaines collectivités il serait intéressant de mettre en place des tronçons gratuits entre l'Ile de France et l'Oise pour fluidifier le trafic dans les pôles urbains congestionnés.

## 4. CONCLUSION

La péri-urbanisation est au cœur de la problématique des déplacements en Picardie, et en particulier concernant le département de l'Oise (cf. migrations alternantes vers l'Île-de-France).

Des solutions techniques ont été mises en place, que ce soit à l'échelle d'un PTU ou d'une agglomération. Certaines de ces solutions ont échouées (cf. TAD de la Communauté de communes Cantilienne), d'autres sont un succès (cf. co-voiturage organisé par l'association Papa Charlie, tarifs SNCF actifs-Paris... ) et d'autres doivent être pérennisées (cf. taxis à la demande SNCF, Conseil régional). Les exemples français ou étrangers peuvent pour certains être appliqués à la région Picardie (exemples du système de TAD de Saint-Brieuc, de desserte ferroviaire péri-urbaine du Conseil régional du Pays de la Loire...). Certains types de solutions techniques semblent à l'heure actuelle difficilement réalisables en Picardie (cas du tram-train, du tramway régional, des voies routières réservées au co-voiturage...). Ces mises en place nécessitent en effet de très importants partenariats entre les communes : groupements de communes, les institutions ; Conseil général, Conseil régional et les transporteurs. Pour arriver à ce type de partenariats (que ce soit par la création de SMTC, de groupements tarifaires...), il faut de nombreuses années et tout d'abord déterminer à qui revient la compétence transports parmi les différents échelons institutionnels (en Picardie : Commune, Communauté de communes, Communauté d'agglomération, territoires et inter-territoires).

De plus, la mise en place de solutions techniques n'est pas dissociable d'une réflexion sur la tarification, l'information, la communication. Ces réflexions doivent elles aussi être intégrées à une échelle institutionnelle pertinente, qui repose sur la nécessité de concertation et de partenariats.