



**bservatoire
Régional
des Transports
de Picardie**

ANALYSE DES TRANSPORTS EN PICARDIE



SEPTEMBRE 2015

Harold PERROT, étudiant en Master 1 Dynamiques et Géographie des Territoires (DYGITER) à l'Université Picardie Jules Verne d'Amiens, a effectué un stage de 4 mois de mai à août 2015 au Service Déplacements Infrastructures Transports de la DREAL Picardie.

Sa mission consistait en une « Analyse des transports en Picardie », en mettant ces résultats en perspective avec le Nord-Pas-de-Calais et la France dans la mesure du possible. L'objectif était notamment de faire ressortir les spécificités des transports en Picardie.

Placé sous l'égide de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie, ce travail d'analyse portait essentiellement sur les données relatives à l'année 2014, tout en étudiant l'évolution générale des années précédentes.

Pour ce faire, les quatre modes de transport ont été analysés à savoir le transport routier, le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport fluvial, ainsi que les relations entre les transports et l'environnement et la sécurité routière.

Ce travail d'analyse a nécessité de nombreuses données issues du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE) telles que les données du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), comme SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises). D'autres données proviennent des partenaires de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie comme l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) ou Voies Navigables de France (VNF).

La loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral, entraînera la création de nouvelles régions. Ainsi la nouvelle organisation territoriale va amener à une fusion de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais au 1^{er} janvier 2016.

Ce rapport permettra une meilleure appréhension des enjeux à l'échelle de la nouvelle région.

À l'heure où de nouveaux schémas stratégiques vont voir le jour, la DREAL a souhaité se doter d'un document synthétique dressant un état des lieux du territoire au regard des enjeux en matière de déplacements.

Sommaire

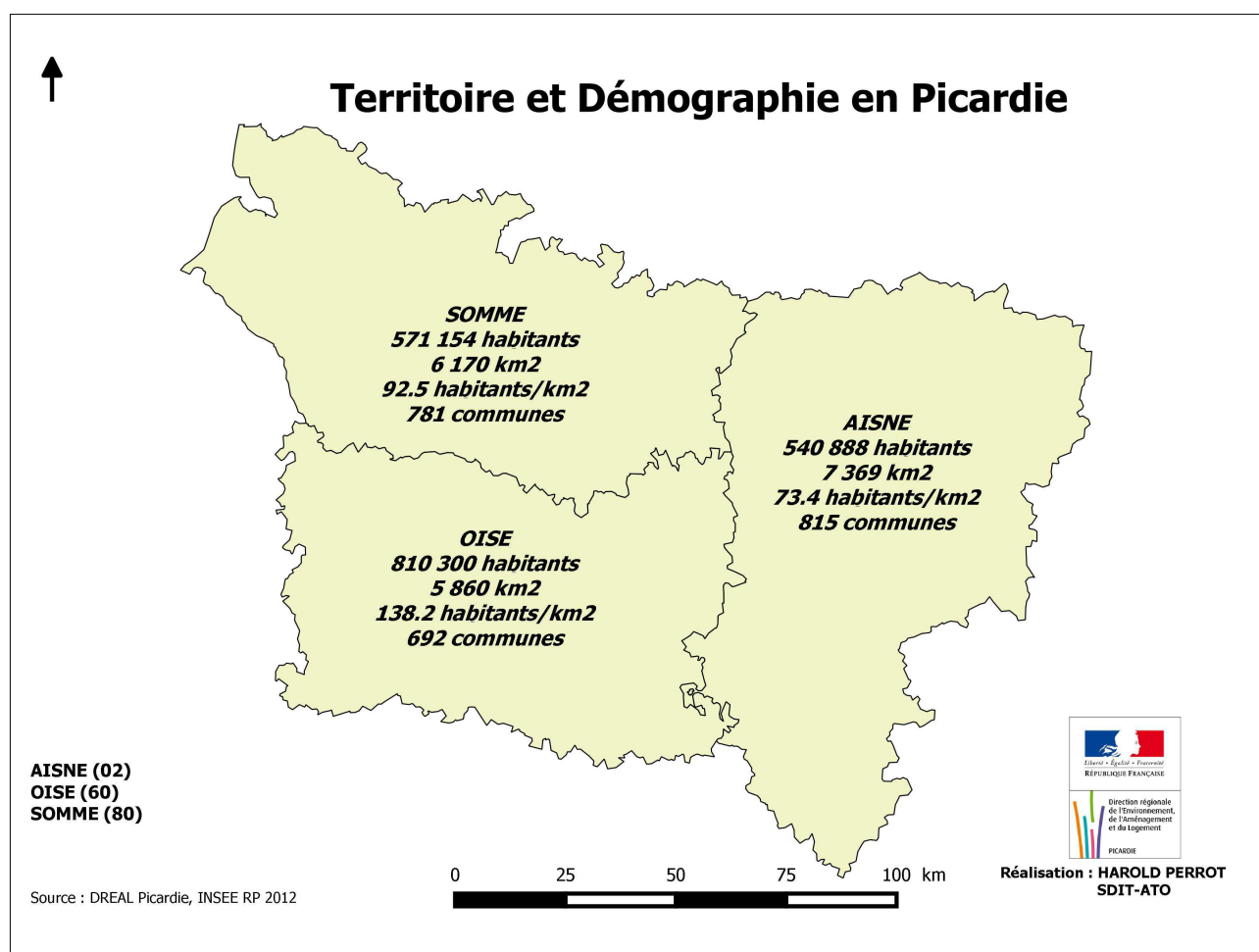
PARTIE I : PRÉSENTATION.....	5
A) Démographie.....	5
B) Économie.....	8
C) Planification des Transports.....	10
D) Flux de Déplacements.....	18
E) Effectifs Logistiques dans les Transports.....	20
1) Effectifs Logistiques en Picardie.....	21
2) Effectifs Logistiques en Nord-Pas-de-Calais.....	24
3) Effectifs Logistiques en France.....	25
4) Effectifs Logistiques par zone d'emplois en Picardie.....	26
F) Entrepôts Logistiques.....	28
1) Surfaces d'entrepôts logistiques en Picardie.....	29
2) Surfaces d'Entrepôts Logistiques en Nord-Pas-de-Calais et en France.....	30
PARTIE II : TRANSPORT ROUTIER.....	32
A) Réseau Routier.....	32
B) Transport de Marchandises.....	37
C) Parcs de Véhicules.....	46
1) Parc d'Autobus/Autocars.....	49
2) Parc de Camionnettes.....	50
3) Parc de Camions.....	52
4) Parc de Tracteurs Routiers.....	54
5) Parc de Remorques.....	56
6) Parc de Semi-Remorques.....	58
7) Parc de Véhicules Hybrides.....	60
8) Parc de Véhicules Électriques.....	62
D) Carburants Routiers.....	64
1) Les ventes de carburants en Picardie.....	65
2) Répartition des ventes de carburants en Picardie et Nord-Pas-de-Calais.....	66
3) Répartition des ventes de carburants en France métropolitaine.....	68
4) Parc de Véhicules Particuliers selon le carburant en 2014.....	70
E) Formation dans le Transport Routier.....	70
1) Attestation FIMO.....	71
2) Attestation FCO.....	72
3) Attestation Passerelle.....	73
4) Centres de Formation en Picardie.....	74
F) Entreprises et Établissements dans le transport routier.....	76
1) Les Entreprises inscrites au registre du transport routier.....	77
2) Établissements et Effectifs du transport routier.....	77
PARTIE III : TRANSPORT FERROVIAIRE.....	80
A) Transport Ferroviaire en Picardie.....	80
B) Transport Ferroviaire en Nord-Pas-de-Calais.....	83
C) Transport Ferroviaire en France.....	85
D) Projets Ferroviaires.....	87
1) Liaison Roissy-Picardie.....	87
2) LGV Picardie.....	88
3) Autoroute Ferroviaire.....	88

PARTIE IV : TRANSPORT AÉRIEN.....	89
A) Aéroport Beauvais-Tillé.....	90
B) Aéroport Albert-Picardie.....	92
C) Aéroport Lille-Lesquin.....	92
D) Aéroports en France.....	93
 PARTIE V : TRANSPORT FLUVIAL.....	 94
A) Transport Fluvial en Picardie.....	94
B) Transport Fluvial en France.....	96
C) Canal Seine-Nord Europe.....	97
D) Projet MAGEO.....	98
E) Financements et Transport de Marchandises.....	99
 PARTIE VI : TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT.....	 100
A) Lois Grenelles I et II.....	100
B) Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et Émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)	
.....	102
C) Les Modes Actifs.....	107
 PARTIE VII : SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	 116
A) Contrôle Technique.....	116
1) Véhicules Particuliers (VP).....	116
2) Véhicules Utilitaires Légers (VUL).....	117
3) Taux de Conformité et Non-Conformité des VP et des VUL.....	118
B) Sécurité Routière en Picardie.....	120
C) Sécurité Routière en Nord-Pas-de-Calais.....	122
D) Sécurité Routière en France.....	123
 Index cartographique.....	 127
Index des tableaux.....	128
Index des graphiques.....	129
Glossaire.....	131

PARTIE I : PRÉSENTATION

A) Démographie

La Picardie est une région du nord de la France, dont la préfecture se situe à Amiens. Les régions frontalières sont le Nord-Pas-de-Calais, l'Île-de-France, la Haute-Normandie et la Champagne-Ardenne. La Picardie est située sur un axe stratégique en France ainsi qu'en Europe, car elle permet de relier l'Île-de-France à la métropole lilloise et au nord de l'Europe.



Carte 1

Le recensement de la population (RP) le plus récent est le RP 2012, établi par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). L'ensemble des données démographiques de ce rapport a pour référence statistique le 1^{er} janvier 2012¹, mis à jour régulièrement.

La Picardie comptait au 1^{er} janvier 2014, 1 922 342 habitants pour 2 288 communes sur une superficie totale de 19 399 km².

Elle est la 14^{ème} région sur 22 en termes de superficie. C'est une région de taille moyenne composée de trois départements, l'Aisne, l'Oise et la Somme. Elle représente environ 3 % du territoire sur les 543 965 km² que compte la France.

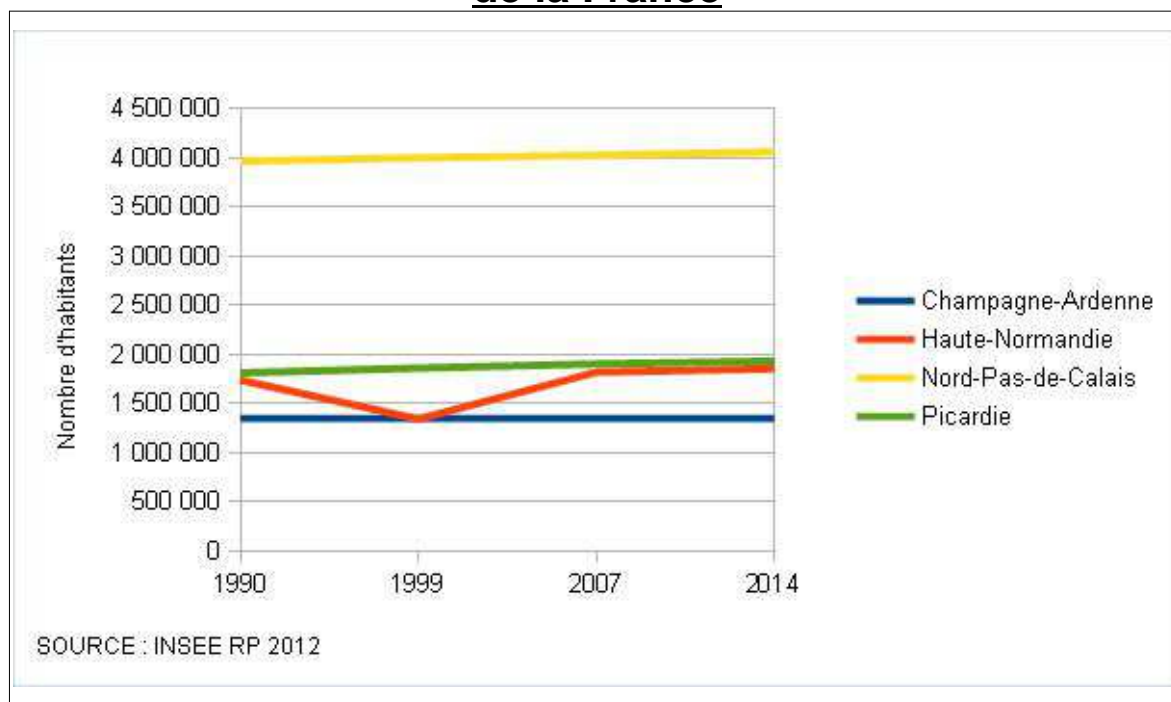
¹ = INSEE

En démographie, la Picardie se classe à la 12^{ème} place au 1^{er} janvier 2015, la France comptabilisant 65 800 694 habitants.

L'Aisne est le deuxième département possédant le plus grand nombre de communes en France derrière le Pas-de-Calais et ses 895 communes.

D'autre part, la Picardie compte 65 cantons dont 23 dans la Somme (7 à Amiens), 21 dans l'Oise et 21 dans l'Aisne.

Population entre 1990 et 2014 dans les régions du nord de la France



Graphique 1

La Picardie connaît depuis une vingtaine d'année une croissance démographique assez faible passant de 1 808 968 habitants en 1990 à 1 922 342 habitants en 2014 soit une progression de 6,2%. Mais elle se situe devant la Champagne Ardenne et le Nord-Pas-de-Calais et pratiquement à égalité avec la Haute-Normandie depuis 1990.

En 2014, le Nord-Pas-de-Calais comptait 4 050 756 millions d'habitants dont 2 587 128 dans le Nord (59) et 1 463 628 dans le Pas-de-Calais (60).

La Picardie possède un territoire très hétérogène constitué de plateaux et de grandes forêts dans l'Oise, de grandes plaines et collines dans la Somme ainsi qu'une façade maritime à l'ouest avec la baie de Somme.

En Picardie, environ 60 % des terres sont utilisées pour l'agriculture ; il existe une très forte empreinte agricole comme la culture du blé sur tout le territoire. De plus la Picardie est le premier producteur de betteraves en France, environ 12 000 tonnes par an.

La Picardie, une région rurale composée de petites communes et de villes moyennes. Il n'existe aucune grande métropole, le sud de l'Oise est le territoire où la population est la plus importante en Picardie, de nombreuses villes « moteurs » de la région se trouvent dans ce département telles Creil ou Compiègne.

Il existe quelques zones isolées en Picardie comme la Thiérache au nord-est de l’Aisne, le nord de la Somme ou le nord de l’Oise.

Ces territoires sont mal desservis par les axes de transports, qui peinent à concurrencer les territoires voisins et avec une faible population.

Les 20 villes les plus peuplées en Picardie en 2014

Ville	Population Totale (en milliers d’habitants)	Département
Amiens	135 843	Somme (80)
Saint-Quentin	57 761	Aisne (02)
Beauvais	55 739	Oise (60)
Compiègne	41 800	Oise (60)
Creil	34 318	Oise (60)
Soissons	29 426	Aisne (02)
Laon	26 318	Aisne (02)
Abbeville	24 990	Somme (80)
Nogent-sur-Oise	19 020	Oise (60)
Senlis	16 491	Oise (60)
Château-Thierry	14 810	Aisne (02)
Crépy-en-Valois	14 778	Oise (60)
Tergnier	14 283	Aisne (02)
Méru	14 127	Oise (60)
Noyon	14 024	Oise (60)
Montataire	12 805	Oise (60)
Pont-Sainte-Maxence	12 772	Oise (60)
Chauny	12 258	Aisne (02)
Chantilly	11 475	Oise (60)

SOURCE : INSEE RP 2012

Tableau 1

Plus de la moitié des grands pôles urbains de Picardie se trouve dans l’Oise car ce département est frontalier de l’Île-de-France. De nombreuses personnes effectuent quotidiennement des flux domicile-travail (flux pendulaires) en direction de l’Île-de-France, du Nord-Pas-de-Calais ou vers Reims.

Amiens est la ville la plus peuplée et la plus importante de Picardie. Elle se situe dans le département de la Somme qui compte de nombreuses petites communes. L’Aisne se compose de quelques pôles urbains tels que Saint-Quentin ou Soissons.

En Nord-Pas-de-Calais, Lille est la ville la plus peuplée avec environ 228 000 habitants. Roubaix se classe deuxième avec environ 95 000 habitants, puis suivent Tourcoing, Dunkerque et Calais. Parmi les 10 villes les plus peuplées en Nord-Pas-de-Calais, plus de la moitié sont situées dans le département du Nord.

Natalité et Mortalité en Picardie

	Naissance En 2013	Taux de natalité En 2013 (pour 1000)	Décès En 2013	Taux de mortalité En 2013 (pour 1000)
Aisne	6 559	12,1	5 618	10,4
Oise	10 814	13,3	3 653	7,8
Somme	6 743	11,8	5 566	9,7
Picardie	24 116	12,5	17 537	9,1
France	809 556	12,3	567 284	8,6

SOURCE : INSEE état civil

Tableau 2

Les données les plus récentes concernant la natalité et la mortalité datent de 2013 en France. En Picardie, l'Oise possède le taux de natalité le plus élevé du fait de sa forte population. En revanche, la Picardie connaît un taux de mortalité assez fort de 9,1 pour 1 000 habitants supérieur à la moyenne française qui était de 8,6 pour 1 000 habitants en 2013.

En Nord-Pas-de-Calais, il y a eu 55 408 naissances dont 65 % dans le Nord, cela représente un taux de natalité pour la région de 13,7 pour 1 000 habitants en 2013.

Le nombre de décès a atteint les 37 085 personnes dont 60 % dans le Nord, comme en 2013.

B) Économie

Revenu salarial annuel moyen (en euros)

	2009	2010	2011	2012	Évolution 2009-2012 (en %)	Écart entre 2009 Et 2012 (en euros)
Aisne	18 068	18 883	18 837	19 234	6,5	-2 112
Oise	20 667	21 254	21 448	21 737	5,2	391
Somme	18 307	19 233	19 213	19 517	6,6	-1 829
Picardie	19 311	20 058	20 134	20 461	6,0	-885

SOURCE : INSEE, Déclarations annuelles de données sociales (DADS)

Tableau 3

Les données les plus récentes concernant les revenus datent de l'année 2012.

Le revenu salarial annuel moyen en Picardie varie selon les trois départements. L'Oise possède en moyenne les plus hauts revenus en 2012 et depuis 2009, l'Aisne est le département ayant les revenus les plus bas.

Le revenu salarial annuel moyen a augmenté en France entre 2009 et 2012 de 1 098 euros contre 1 210 euros dans la Somme, 1 166 euros dans l'Aisne et 1 070 euros dans l'Oise.

L'Aisne et la Somme rattrapent leur retard mais offrent toujours un revenu salarial moins important que l'Oise ou qu'à l'échelle de la France.

En Nord-Pas-de-Calais, en 2012, le revenu salarial annuel moyen était de 20 064 euros, moins que la moyenne française et que la Picardie. Le Nord est le département où se concentrent les revenus les plus importants loin devant le Pas-de-Calais. Depuis 2009, le revenu salarial annuel moyen a augmenté de 6 % dans le Nord-Pas-de-Calais.

Le Produit Intérieur Brut en 2013 (PIB en valeur) de la Picardie était d'environ 47 millions d'euros

alors que la France métropolitaine possédait un PIB de plus de 2 milliards 74 millions d'euros. La Picardie se situait à la 13^{ème} place des PIB régionaux en 2013 avec 2,2 % du PIB de la France juste derrière sa voisine, la Haute-Normandie mais loin derrière l'Île-de-France et son PIB de 631 millions d'euros.

Depuis 2009, le PIB de la Picardie a progressé de 7,5 %, la France a vu son PIB augmenter de 9 %. Le Nord-Pas-de-Calais, en 2013 possédait un PIB de 106 023 millions d'euros soit la 4^{ème} région de France en termes de richesse.

Évolution du Taux de chômage (en %)

	4 ^{ème} semestre 2009	4 ^{ème} semestre 2014	Différence
Picardie	10,8	11,7	0,9
France	9,1	10	0,9

SOURCE : INSEE - Taux de chômage localisés

Tableau 4

Le taux de chômage représente l'ensemble des personnes de 15 ans et plus, privées d'emploi et en recherchant un².

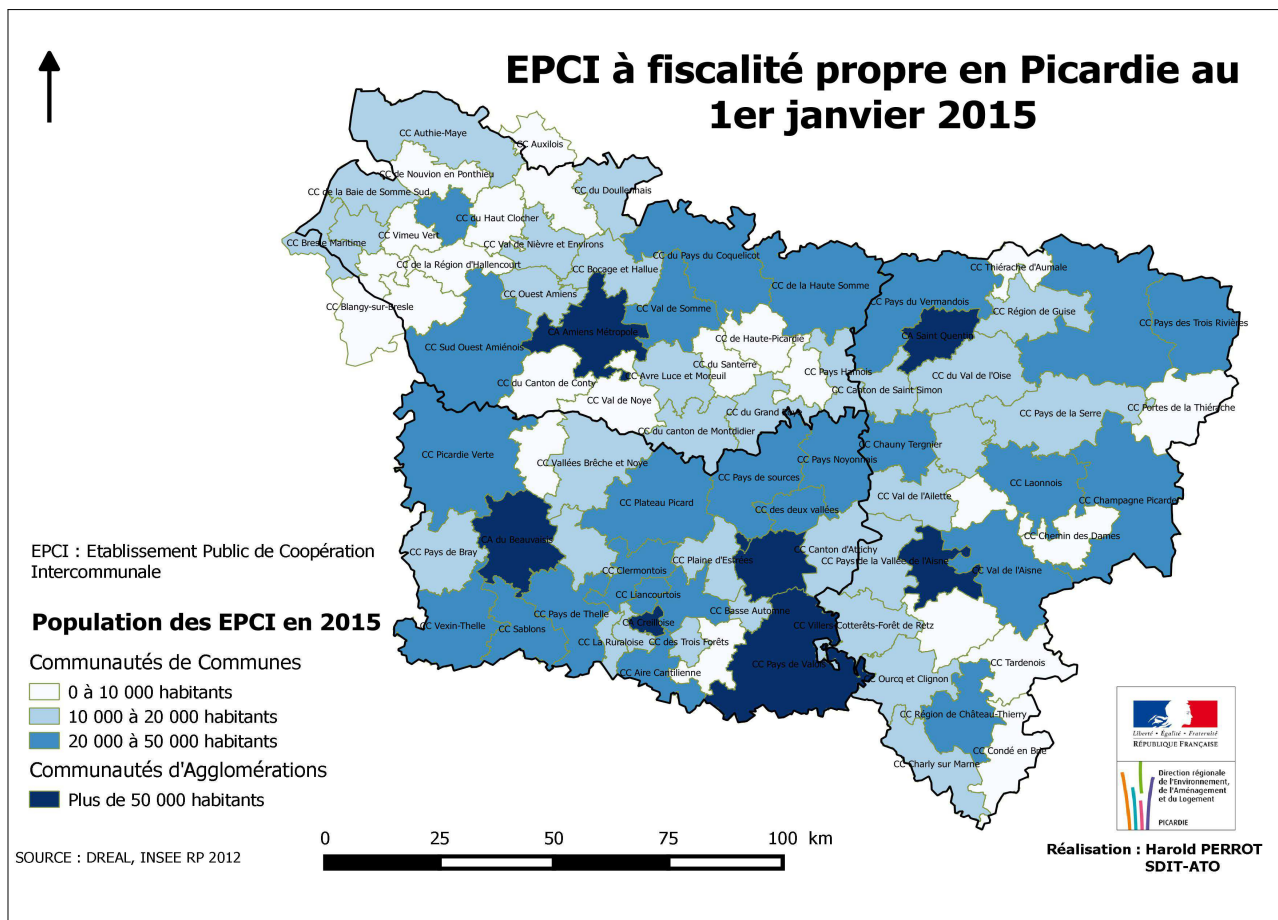
Parmi les trois départements de la Picardie, l'Aisne est davantage touché par le chômage avec plus de 14 % de chômeurs dans sa population active, la Somme en compte 11,7 % alors que l'Oise en recense 10 %.

En Nord-Pas-de-Calais au 4^{ème} semestre 2014, le Pas-de-Calais était le 7^{ème} département comptabilisant le plus de chômeurs en France avec 13 %, mais derrière le département de l'Aisne. Le Nord est aussi très impacté par le chômage, au même titre que le Pas-de-Calais.

La Picardie enregistrait au 4^{ème} semestre 2014, le 3^{ème} taux de chômage le plus élevé de France métropolitaine derrière le Nord-Pas-de-Calais. Mais depuis 2009 la courbe du chômage en Picardie suit la courbe nationale du chômage avec un taux de chômage en hausse de 0,9 %.

² = INSEE

C) Planification des Transports



Carte 2

La planification des transports est très organisée en France. Les collectivités territoriales exercent chacune des compétences particulières en matière de transport. La Loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a déterminé pour chaque Autorité Organisatrice des Transports (AOT) leurs compétences spécifiques en matière de transport de voyageurs en fonction de l'échelon.

- Les communes ou groupements de communes doivent organiser les transports publics urbains sur leurs territoires propres.
 - Les départements sont en charge des transports routiers non-urbains comme par exemple les services scolaires.
 - Les régions sont les chefs de file de l'intermodalité, c'est-à-dire elles doivent offrir la possibilité de se déplacer via plusieurs modes de transports différents. Elles doivent concevoir le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) qui est le volet « Transport » du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT).
- Les régions doivent aussi préparer l'organisation des transports ferroviaires et routiers depuis la régionalisation des transports en 2002.

Avant cette date, l'État était très présent en matière de dessertes ferroviaires dans les régions. Mais depuis 2002, les régions doivent organiser les transports ferroviaires en coopération avec SNCF RÉSEAU (Société National des Chemins de Fer).

- L'État doit établir l'organisation des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et élabore les politiques

d'aide régionale au transport public comme les Contrats de Plan État-Région (CPER).
Ces contrats de plan définissent les objectifs à moyen terme des régions en matière d'aménagement et de développement du territoire sur une période définie.
Les CPER sont dédiés aux principaux investissements relevant d'un intérêt national ou régional.

Sept volets essentiels constituent les Contrats de Plan État-Région :

- Mobilité multimodale,
- Enseignement supérieur, recherche et innovation,
- Transition écologique et énergétique,
- Numérique, innovation,
- Filières d'avenir et usines du futur,
- Emploi,
- Territorial.

Chaque région s'est engagée à co-financer avec l'État, des projets sur une durée de six ans entre 2015 et 2020. D'autres contributions viennent de SNCF RÉSEAU et des collectivités territoriales.
En Picardie, ce Contrat de Plan État-Région 2015-2020 sera financé par l'État à hauteur de 326 millions d'euros et par la Région à 448 millions d'euros.
Le volet Mobilité Multimodale dans lequel se trouvent les transports routiers, ferroviaires et fluviaux représente le volet le plus élevé du CPER 2015-2020 Picardie.

En Picardie, en 2014, il y avait 85 EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale), ce sont des regroupements de communes qui ont choisi de s'unir afin de mettre en place des compétences communes comme par exemple dans le domaine des transports.
Il s'agit d'EPCI à fiscalité propre, c'est-à-dire qu'ils disposent du droit de prélever l'impôt ou des redevances.

En Picardie les EPCI sont majoritairement des Communautés de Communes (C-C), c'est-à-dire plusieurs communes frontalières qui se sont associées dans le but d'élaborer un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace. Il en existe 78 en Picardie dont 30 dans la Somme et 24 pour chacun des départements de l'Aisne et l'Oise.

Ces Communautés de Communes doivent exercer des compétences aux lieux et place des communes membres, à savoir deux compétences obligatoires:

- Aménagement de l'espace communautaire,
- Développement économique.

À ces deux compétences obligatoires s'ajoutent une compétence optionnelle parmi les 5 proposées :

- Protection et mise en valeur de l'environnement,
- Politique du logement et du cadre de vie,
- Création, aménagement et entretien de la voirie,
- Construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs, et équipements de l'enseignement pré-élémentaire et élémentaire,
- Action sociale d'intérêt communautaire³.

³ = www.collectivites-locales.gouv

Les EPCI peuvent aussi prendre la forme de Communauté d'Agglomération (C-A), c'est-à-dire plusieurs communes qui, à la date de création de la (C-A) comptaient plus de 50 000 habitants ou un regroupement de plusieurs communes frontalières de plus de 15 000 habitants. Ces communes se sont unies comme les C-C afin de créer un espace de solidarité et de conduire ensemble un projet commun. Elles sont au nombre de 7 en Picardie dont 1 dans la Somme et 3 dans l'Aisne et dans l'Oise.

Ces Communautés d'Agglomération doivent exercer 4 compétences obligatoires :

- Aménagement de l'espace communautaire,
- Développement économique,
- Équilibre social de l'habitat,
- Politique de la ville dans la communauté.

Ainsi que 3 compétences optionnelles parmi les 6 suivantes :

- Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire,
- Assainissement des eaux usées,
- Eau,
- Lutte contre la pollution de l'air ; lutte contre les nuisances sonores, soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie, élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés,
- Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire,
- Action sociale d'intérêt communautaire⁴.

Les EPCI peuvent aussi prendre la forme de Métropoles, de Communautés Urbaines (C-U) ou de Syndicats d'Agglomération, mais il n'en existe pas en Picardie.

Parmi les 85 EPCI picards, 3 d'entre eux sont interrégionaux, la Communauté de Communes de l'Auxillois (avec le Pas-de-Calais), la Communauté de Communes de Bresle Maritime (avec la Seine-Maritime) et la Communauté de Communes de Blangy-sur-Bresle (avec la Seine-Maritime).

En France au 1^{er} janvier 2015, on dénombrait 2 133 EPCI dont 11 Métropoles, 9 Communautés Urbaines, 226 Communautés d'Agglomération et 1 884 Communautés de Communes et 3 Syndicats d'Agglomération.

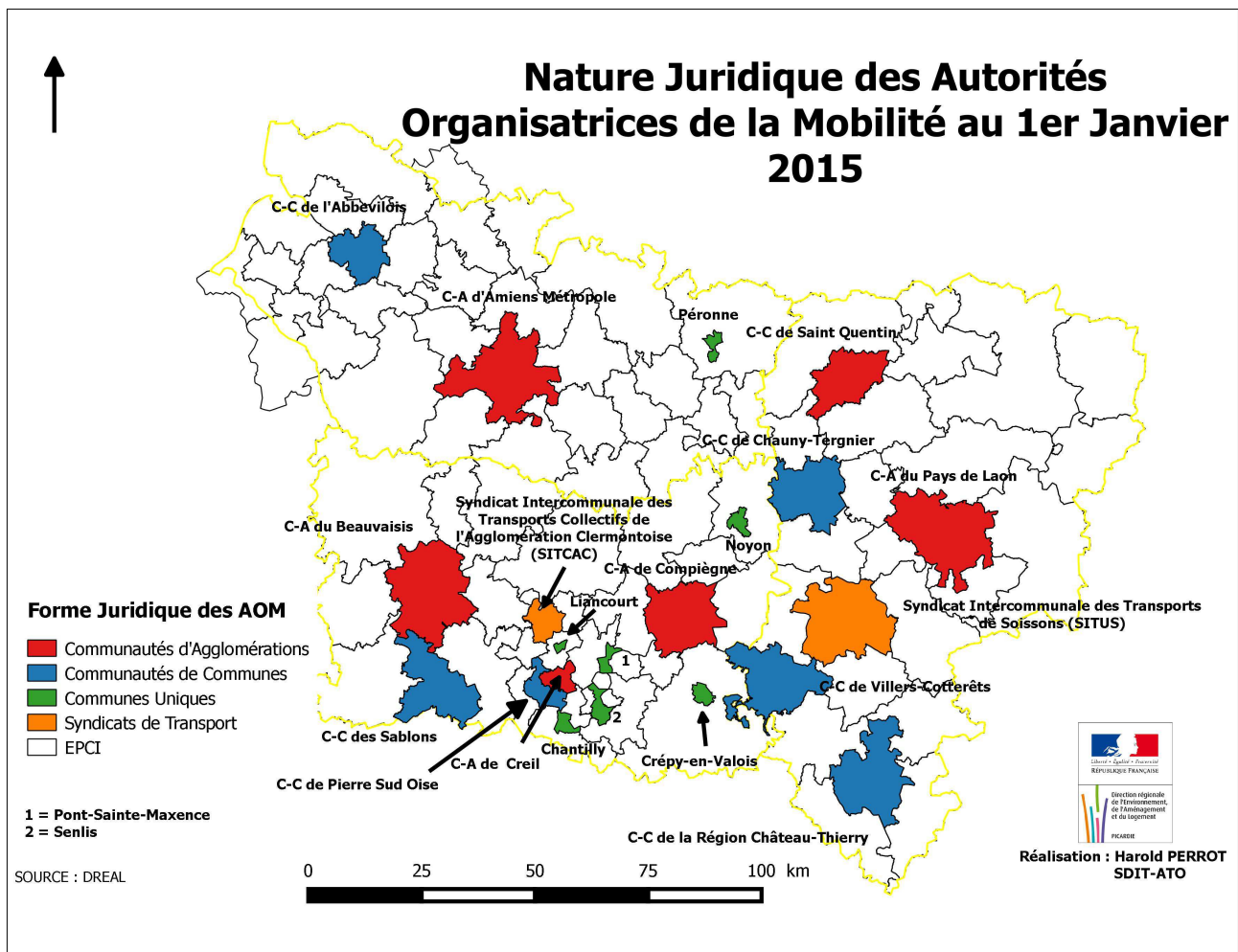
Parmi les C-A, la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole est classée au 36^{ème} rang au regard de sa population en France avec environ 175 000 habitants en 2014. Trois communautés d'agglomération du Nord-Pas-de-Calais se placent avant Amiens, la C-A Lens-Liévin avec 245 992 habitants, la C-A de Béthune-Bruay avec 228 530 habitants et la C-A de Valenciennes Métropole avec 193 520 habitants.

D'autre part dans le domaine des transports collectifs urbains (TCU), les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont remplacé par la loi n° 2014-58 de « Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles » dit (loi MAPAM) adoptée le 27 janvier 2014, les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU).

Les AOTU créées par la loi LOTI avaient comme mission d'organiser le réseau de transport au sein de leur Périmètre de Transport Urbain (PTU), c'est-à-dire dans l'ensemble des communes où s'exerce le travail des AOTU.

Dorénavant les AOM auront des compétences élargies et plus uniquement dédiées aux transports collectifs urbains. Les AOM ont la possibilité d'organiser d'autres services de mobilité en complément de la desserte de transport collectif urbaine comme le vélo en libre service (VLS), l'autopartage ou le covoiturage.

4 = www.collectivites-locales.gouv



Carte 3

En Picardie les AOM sont au nombre de 21, réparties sur les 3 départements. C'était la troisième région française en nombre de PTU (21) en 2014, ils regroupaient 45 % de la population picarde.

Les statuts juridiques des AOM varient et la compétence de transport est soit, établie par des communes uniques au nombre de 7, soit par des Communautés d'Agglomération au nombre de 6, soit par des Communautés de Communes également au nombre de 6 ou par des Syndicats de Transport au nombre de 2 en Picardie.

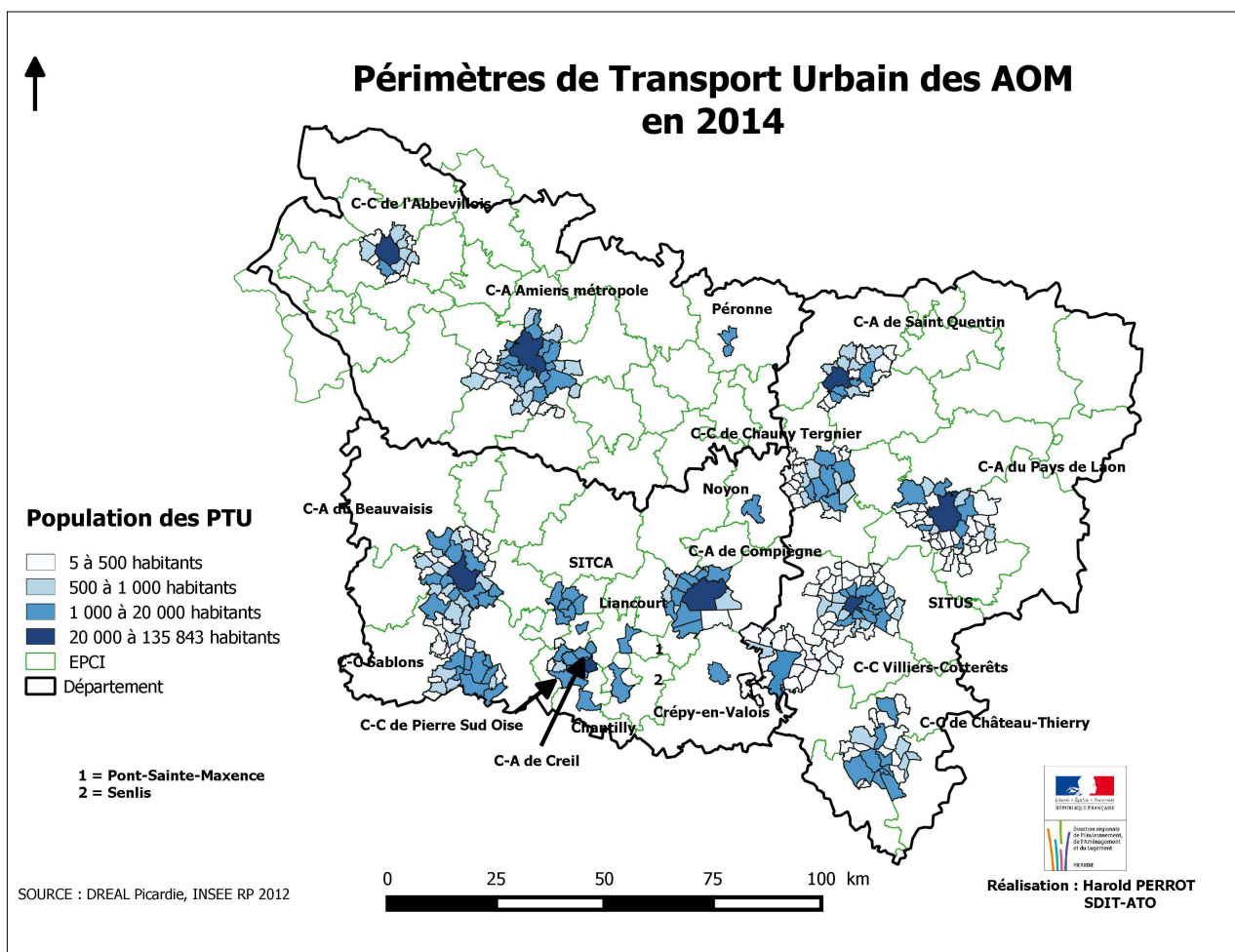
Par ailleurs, certaines AOM sont aussi des EPCI comme la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole ou la Communauté de Communes de la Région de Château-Thierry.

De plus, certaines AOM doivent élaborer des Plans de Déplacements Urbains (PDU). Il s'agit de documents de planification qui définissent la politique des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement à l'intérieur d'un PTU en visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, de facilité d'accès et la protection de l'environnement et la santé, selon un plan d'action chiffré sur une période de 10 ans⁵.

Les PDU concernent donc tous les types de déplacements urbains, des piétons aux véhicules automobiles, aux deux roues et aux transports de marchandises.

Les PDU sont obligatoires depuis 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ; ainsi la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole dispose d'un PDU. celui de la C-A de Creil composé du PTU de Liancourt et du PTU Pierre Sud Oise est en cours d'élaboration.

⁵ = DREAL, DDTM (Directions Départementales des Territoires et de la Mer)



Carte 4

Pour les autres agglomérations, la mise en place d'un PDU est une démarche volontaire. La Communauté de Communes de Château-Thierry depuis 2007, de Crépy-en-Valois depuis 2012, de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis depuis 2013, et de la Communauté de Communes de Saint-Quentin depuis 2014 ont fait le choix d'en élaborer un. En Nord-Pas-de-Calais, 6 agglomérations disposaient d'un PDU en 2014 comme la C-A de Dunkerque ou Valenciennes Métropole.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité en Picardie

Nom De l'AOM	Date De Création	Population En 2012	Nombre De Communes	Nature Juridique
Amiens Métropole	11/11/1980	178 723	33	Communauté d'Agglomération
Communauté d'Agglomération Du Beauvaisis	01/01/1990	80 887	31	Communauté d'Agglomération
Communauté d'Agglomération De Saint-Quentin	01/01/1990	74 965	18	Communauté d'Agglomération
Agglomération de la Région De Compiègne	01/01/1990	73 667	16	Communauté d'Agglomération
Communauté d'Agglomération Creilloise	01/01/1990	72 594	4	Communauté d'Agglomération
Syndicat intercommunal des transports urbains Soissonnais	01/01/1990	61 183	45	Syndicat de Transport
Communauté d'Agglomération Du Pays de Laon	01/01/1990	44 349	38	Communauté d'Agglomération
Communauté de Communes Chauny-Tergnier	18/03/2011	40 403	24	Communauté de Communes
Communauté de Communes Des Sablons	16/12/2004	35 060	25	Communauté de Communes
Communauté de Communes de la Région De Château-Thierry	01/01/1990	33 449	25	Communauté de Communes
Communauté de Communes De l'Abbevillois	01/01/1990	31 935	13	Communauté de Communes
Syndicat intercommunal des transports collectifs De l'agglomération Clermontoise	04/10/2013	23 864	6	Syndicat de Transport
Ville de Senlis	01/01/2006	16 491	1	Commune Unique
Communauté de Communes De Villers-Cotterêts	30/06/2011	16 084	20	Communauté de Communes
Ville de Crepy-en-Valois	26/03/2008	14 778	1	Commune Unique
Commune de Noyon	27/07/2008	14 024	1	Commune Unique
Ville de Pont Sainte-Maxence	26/03/2008	12 772	1	Commune Unique

SOURCE : CEREMA (Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

Tableau 5

Les AOM sont financés par le Versement Transport (VT) payé par tous les employeurs publics ou privés ayant plus de 9 salariés dans les communes de plus de 10 000 habitants.

Taux du Versement Transport dans les AOM en Picardie en 2014

AOM	Taux VT 2014
Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole	1,80%
Communauté de Communes de l'Abbevillois	0,60%
Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	0,60%
Agglomération de la Région de Compiègne	0,60%
Communauté de l'Agglomération Creilloise	0,60%
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais	0,60%
Communautés de Communes Villers-Cotterêts	0,60%
Communauté de Communes de Chauny-Tergnier	0,55%
Ville de Crépy-en-Valois	0,55%
Ville de Noyon	0,55%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	0,55%
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise	0,30%

SOURCE : Questionnaire ORT 2015 auprès des AOM picardes

Tableau 6

Seulement 12 AOM ont communiqué le taux de Versement Transport (VT) des entreprises de leur périmètre dont 7 se situent dans l'Oise.

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) est le seul syndicat mixte de type SRU en Picardie.

Créé le 4 décembre 2006, il résulte de l'application de la loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU), qui a favorisé la création de syndicats mixtes afin de faciliter la coordination entre les AOM et pour développer l'intermodalité.

En Picardie 12 des 21 AOM, se trouvent dans l'Oise.

Ce Syndicat Mixte doit inciter les usagers à emprunter des modes de transport alternatifs comme le covoiturage ou le vélo.

Le SMTCO regroupe actuellement 14 Autorités Publiques dont le département de l'Oise, la région Picardie, trois Communautés d'Agglomération avec Beauvais, Creil et Compiègne, deux Communautés de Communes à savoir les Sablons et Pierre-Sud Oise, ainsi que six communes uniques, Chantilly, Crépy-en-Valois, Liancourt, Noyon, Pont-Sainte-Maxence, Senlis et enfin le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise.

De plus, le SMTCO a instauré un Versement Transport Additionnel (VTa) le 1^{er} janvier 2007 afin de financer des actions comme le développement de l'offre de transports collectifs ou d'offrir une tarification combinée et attractive. Ce VTa est aussi payé par les employeurs, publics ou privés ayant plus de 9 salariés a été fixé à 0,40 % de la masse salariale dans l'Oise.

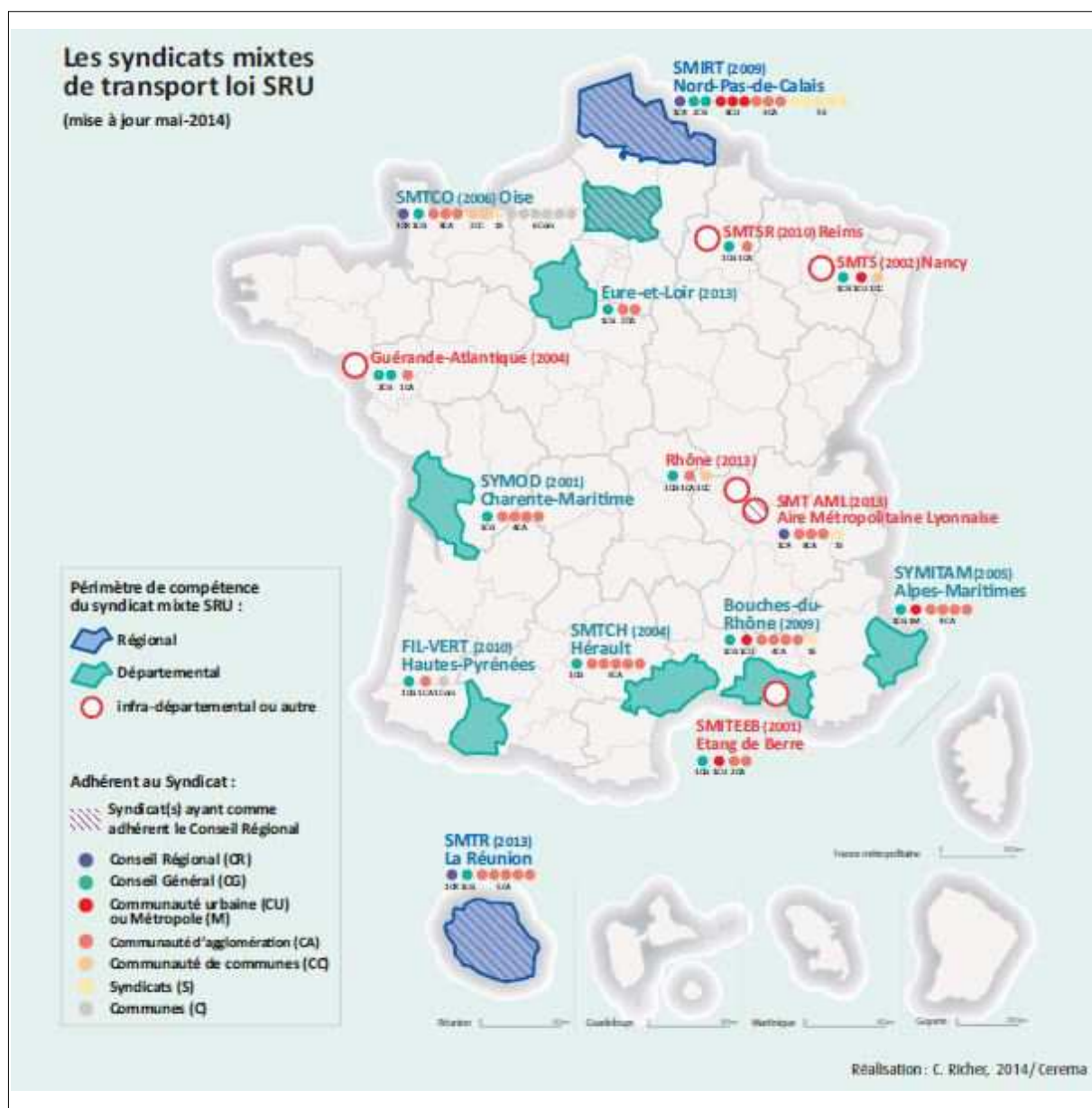
Ainsi 7 Autorités Organisatrices de la Mobilité ont appliqué un VTa dans le SMTCO.

Taux du Versement Transport Additionnel (VTa) en Picardie

AOM	Taux VTA 2014
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise	0,40%
Ville de Crépy-en-Valois	0,25%
Ville de Noyon	0,25%
Ville de Pont-Sainte-Maxence	0,25%
Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	0,20%
Agglomération de la Région de Compiègne	0,20%
Communauté de l'Agglomération Creilloise	0,20%

SOURCE : Questionnaire de Observatoire Régional des Transports (ORT) 2015 auprès des AOM picardes

Tableau 7



SOURCE : CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

Carte 5

Actuellement en France, il existe 15 Syndicats Mixtes de type « SRU » dont deux à l'échelle régionale : le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) dans le Nord-Pas-de-Calais créée en 2009 et le Syndicat Mixte de Transports de la Réunion (SMTR). Ainsi que sept à l'échelle du département dont le SMTCO et six infra-départementaux.

Le SMTCO possède le plus grand nombre d'Autorités Publiques en France parmi les 15 Syndicats Mixtes Type SRU à égalité avec le SMIRT dans le Nord-Pas-de-Calais.

Le SMTCO a soutenu les projets des pôles d'échanges multimodales (PEM) de l'Oise, avec Beauvais-Creil-Compiègne et de nombreuses liaisons ont été créées que ce soit en bus comme le réseau Corolis ou en train entre ces trois villes via des lignes interurbaines ou des lignes express.

De plus, les usagers peuvent louer des vélos et utiliser les Transports à la Demande (TAD), Il s'agit de véhicules de transport en commun n'empruntant pas de lignes fixes et sans horaire précis.

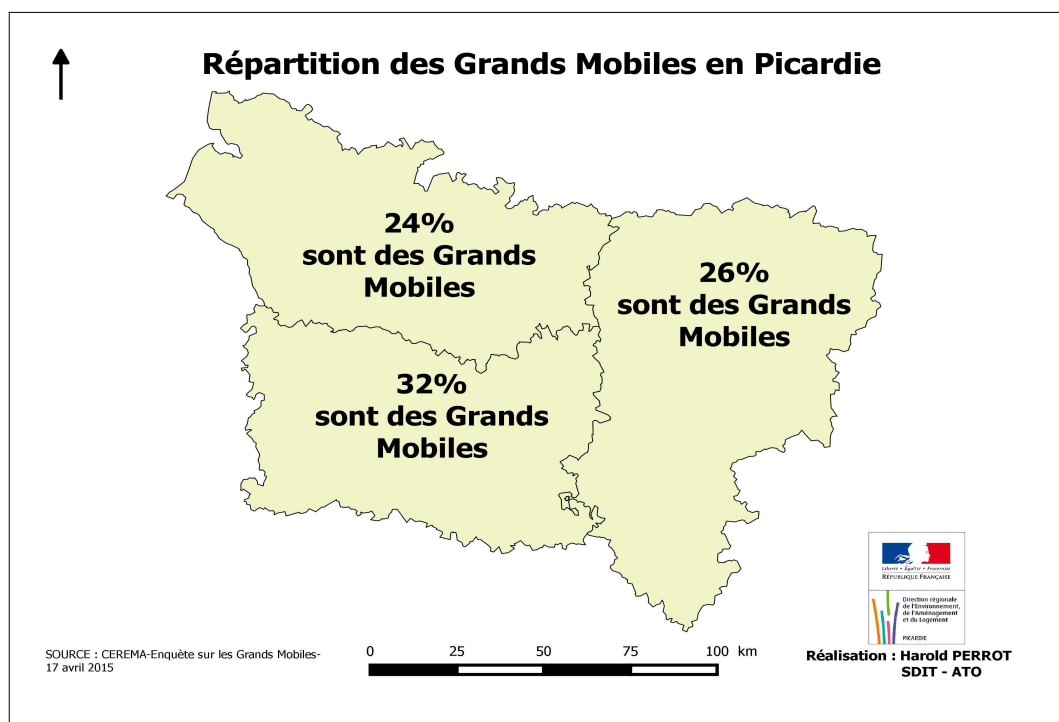
D) Flux de Déplacements

La partie suivante utilise principalement des données et des informations issues des premiers résultats de l'enquête sur les Grands Mobiles Picards Région Picardie, réalisée sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la région et par le CEREMA-Dter Nord Picardie, le 17 avril 2015.

Le CEREMA est le Centre d'Étude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement placé sous la tutelle du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE).

Cet Établissement Public à caractère Administratif (EPA) a été créé en janvier 2014 et regroupe les anciens services du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU), du Centre d'Études Techniques, Maritimes et Fluviales (CETMEF) et du Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA).

Cette enquête a concerné tous les types de transport (voiture, train, car etc...) et tous les motifs de déplacements (travail, loisirs, santé etc..).



Carte 6

Un « Grand Mobile Picard » est une personne âgée de plus de 11 ans et se déplaçant à plus de 10 km de son lieu de domicile chaque jour. En ce qui concerne les personnes qui résident dans l'un des 21 PTU de Picardie, leurs déplacements doivent se faire en dehors de leur propre PTU pour être comptabilisés en tant que Grands Mobiles Picards.

En Picardie plus de 530 000 personnes sont considérées comme Grands Mobiles, avec 54 % d'hommes et 45 % de femmes. La majorité de ces Grands Mobiles ont entre 25 ans et 49 ans et ce sont pour la plupart des actifs à plein temps.

Ces Grands Mobiles représentent environ 2,4 millions de déplacements quotidiens dont 74,4 % de déplacement en voiture, puis vient la marche avec 15,3 %.

Le train ne comptabilise que 4 % des déplacements à l'échelle de la Picardie et 2 % pour le car, suivent d'autres modes de déplacements.

L'Oise compte le plus grand nombre de Grands Mobiles en Picardie avec 32 % de sa population suivie de l'Aisne et la Somme. L'Oise rassemble 47 % de l'ensemble des Grands Mobiles Picards, cela s'explique par sa proximité avec la région Parisienne et les nombreux flux domicile-travail quotidiens.

La distance moyenne d'un déplacement est de 22,5 kms pour les Grands Mobiles Picards avec un temps moyen de 31 minutes ; le premier motif de déplacement pour ces grands mobiles est le travail.

Concernant les Grands Mobiles Picards qui se déplacent à plus de 10 km de leur domicile chaque jour, la distance moyenne de leurs déplacements atteint environ 40 km en prenant en compte les déplacements en train, en voiture et en car.

D'ailleurs plus la distance augmente et plus les Grands Mobiles Picards ont tendance à emprunter le train pour se rendre à leur destination.

Selon l'INSEE, environ 20 % des picards travaillent hors de leur région, vers l'Île-de-France, Reims ou vers le Nord-Pas-de-Calais.

Les déplacements extérieurs à la Picardie pour les Grands Mobiles se font à 97 % avec l'Île-de-France, les trois-quarts se réalisent en train, notamment depuis Creil et le sud de l'Oise.

Cependant parmi l'ensemble des Grands Mobiles Picards, 79 % de leurs déplacements toutes distances confondues restent internes à la région, en direction des villes de l'Oise, de la Somme ou de l'Aisne.

Selon l'INSEE RP 2009 (Recensement de Population 2009), la Picardie était la 2^{ème} région en France à comptabiliser le plus de flux domicile-travail vers d'autres régions voisines. En effet plus de 130 000 picards ayant un emploi en 2009 se déplaçaient chaque jour en transport en commun, en voiture ou par un autre mode de transport en dehors de la région.

En Nord-Pas-de-Calais, 62 000 personnes effectuaient chaque jour des flux pendulaires (domicile-travail) en dehors de leur région.

En revanche la Picardie n'était que la 12^{ème} région en 2009 en France, en termes de déplacement domicile-travail uniquement dans sa propre région.

Les picards se déplacent donc majoritairement en dehors de la région pour aller travailler chaque jour. Cette tendance se confirme au fil des années et s'explique notamment par l'attractivité en termes d'emploi des régions limitrophes.

E) Effectifs Logistiques dans les Transports

La partie suivante présente les effectifs logistiques en Picardie, dans le Nord-Pas-de-Calais et en France. Les données utilisées proviennent de la Base de données Séquoia de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) qui gère la trésorerie de chacune des branches de la sécurité sociale⁶, et pilote le réseau des Unions de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (URSSAF).

En France, chaque entreprise et établissement, c'est-à-dire des unités de production géographiquement individualisées mais juridiquement dépendantes de l'entreprise⁷, dispose d'un code NAF (Nomenclature d'Activités Française). Il est attribué par l'INSEE et composé de quatre chiffres et une lettre caractérisant son activité principale. Ces entreprises et établissements sont rattachés à un code APE (Activité Principale Exercée). A titre d'exemple le code 51.10Z correspond aux entreprises et établissements de transports aériens de passagers.

La logistique consiste en la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements et des mises en place des personnes ou des biens et des activités de soutien liées à ces mises en place, au sein d'un système organisé pour atteindre des objectifs spécifiques⁸. La logistique comprend de nombreux métiers. Cette partie s'intéressera uniquement à la logistique au sein du secteur des transports.

Les effectifs logistiques sont répartis selon trois catégories : Entreposage, Manutention/Conditionnement et Organisation/Transport/Fret.

Dans ces trois catégories se trouvent des activités ayant chacune leur propre code APE, permettant de comptabiliser l'ensemble des effectifs logistiques.

Le secteur de l'Entreposage est composé de :

- l'entreposage et stockage frigorifique (Code 52.10A),
- l'entreposage et stockage non frigorifique (Code 52.10B)

Le secteur de la Manutention et du Conditionnement est composé de :

- la manutention portuaire (Code 52.24A),
- la manutention non portuaire (Code 52.24B),
- les activités de conditionnement (Code 82.92Z)

Il est à noter qu'en Picardie, l'activité de manutention portuaire n'est pas présente. Seuls les codes 52.24B et 82.92Z sont utilisés.

Dans le Nord-Pas-de-Calais en revanche cette activité est implantée à Dunkerque, à Calais et Boulogne-sur-Mer entre autres.

Et enfin, les secteurs de l'Organisation, de Transport et de Fret sont composées de :

- la messagerie et le fret express (Code 52.29A),
- l'affrètement et l'organisation des transports (Code 52.29B)

Cette partie s'appuie sur des données mises à jour le 30 mai 2015.

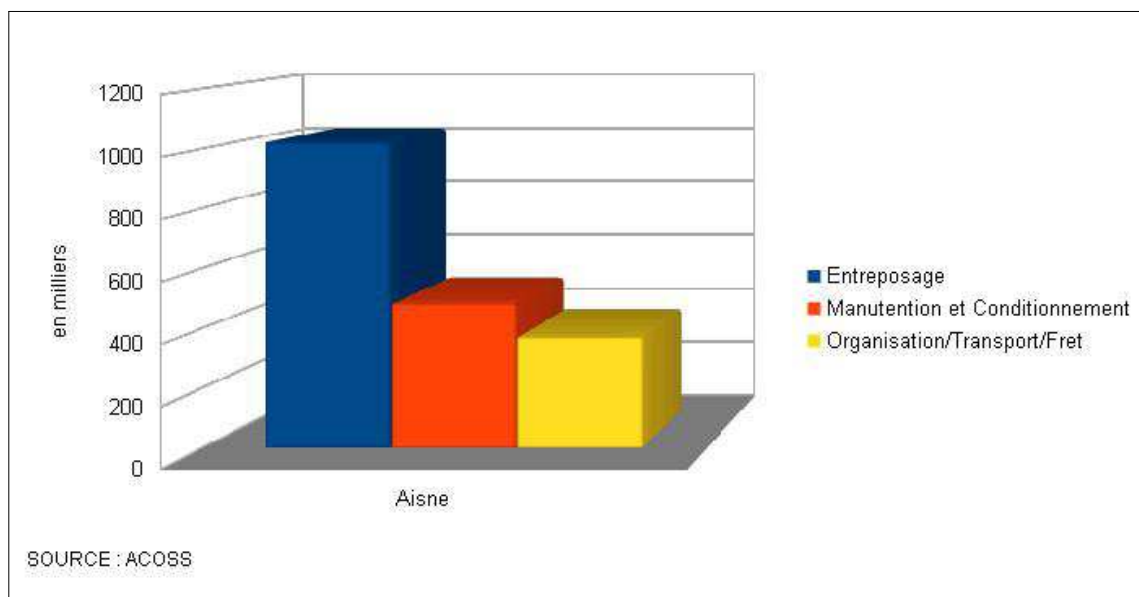
6 = ACOSS

7 = INSEE

8 = MEDDE

1) Effectifs Logistiques en Picardie

Effectifs logistiques dans l'Aisne en 2014



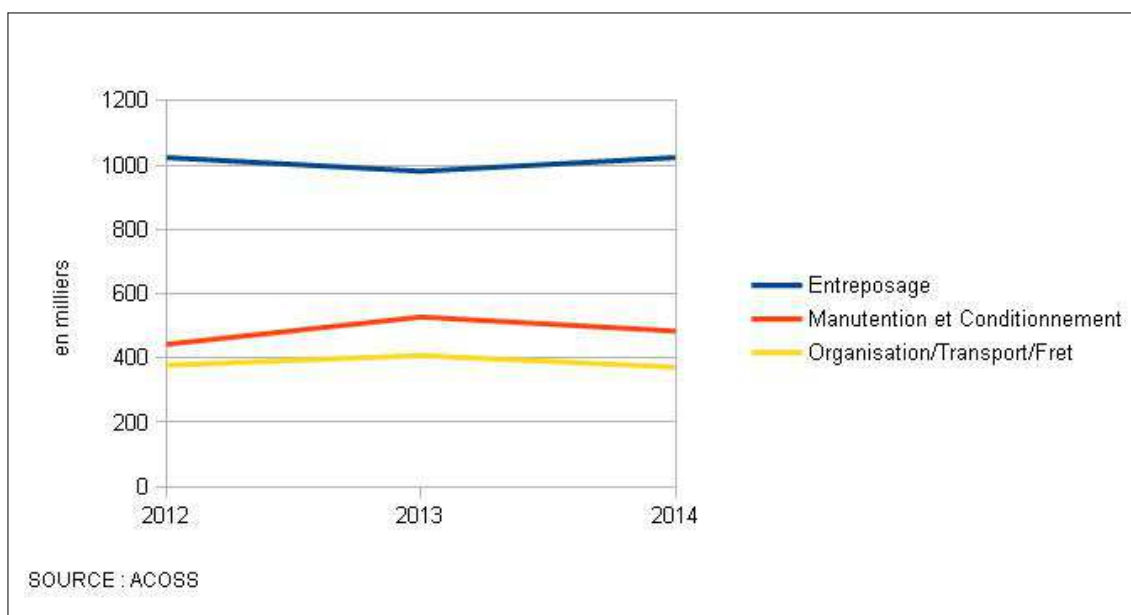
Graphique 2

Dans l'Aisne, il y avait 54 % des effectifs logistiques qui étaient rattachés au pôle Entreposage et très majoritairement au sein de l'activité d'entreposage et stockage non frigorifique en 2014.

Les activités de conditionnement représentaient 23 % des effectifs logistiques, c'est la seconde activité logistique qui recensait le plus de salariés.

Au total dans l'Aisne, 1 878 personnes travaillaient dans la logistique en 2014.

Évolution des effectifs logistiques dans l'Aisne depuis 2012



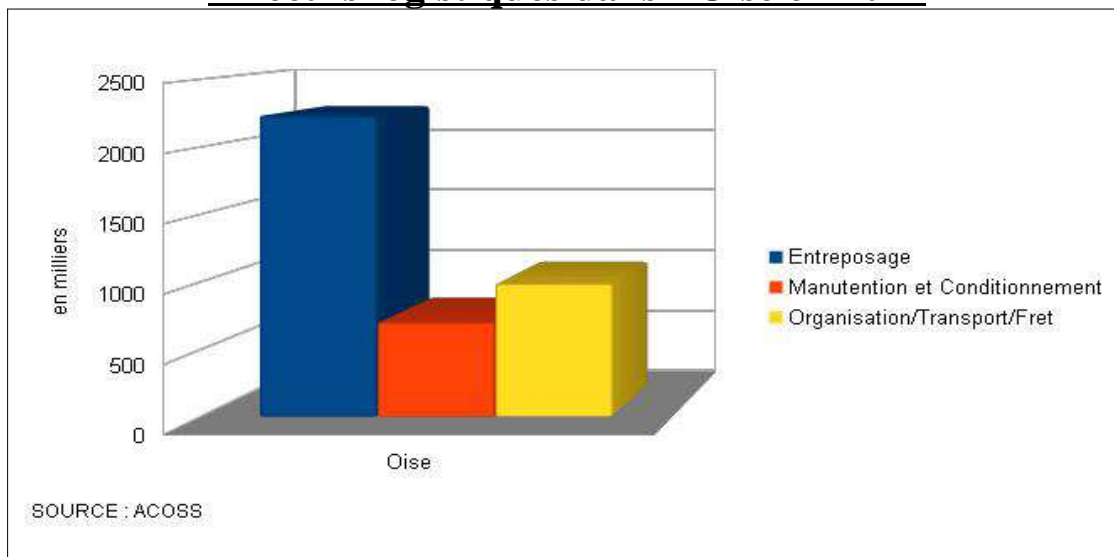
Graphique 3

L'ensemble des effectifs logistiques n'ont pas connu de fortes évolutions entre 2012 et 2014. Seul le pôle Manutention et le Conditionnement a embauché près de 40 salariés.

Cependant, les effectifs logistiques dans l'Aisne se sont accrus d'environ 1 000 salariés entre les années 2012 et 2013.

Depuis 2009, les effectifs logistiques dans l'Aisne ont augmenté d'environ 6 %. Mais les activités d'organisation, de transport et de fret ont connu une baisse de leurs effectifs de plus de 29,5 %.

Effectifs logistiques dans l'Oise en 2014

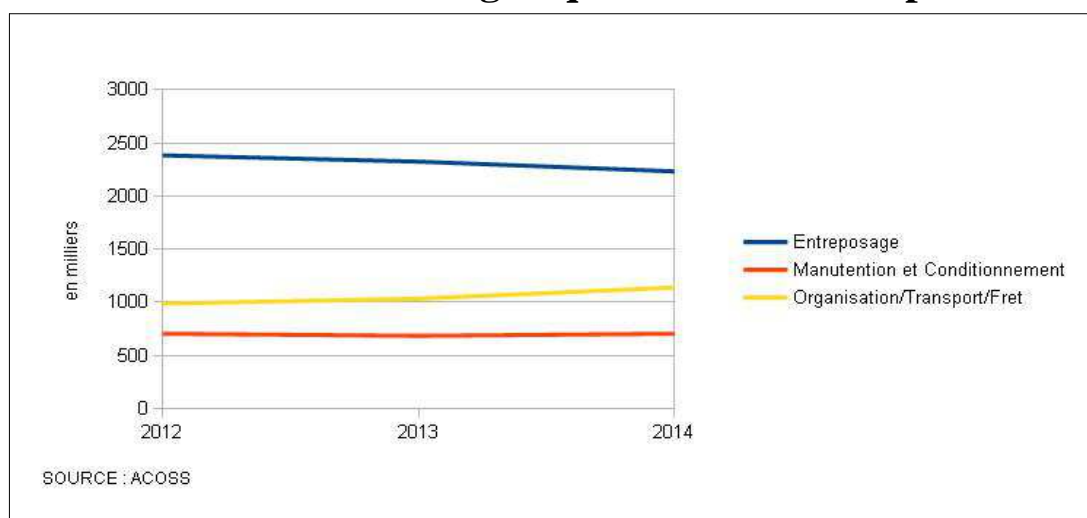


Graphique 4

Dans l'Oise, 51 % des effectifs logistiques étaient rattachés au pôle d'Entreposage et majoritairement à l'activité d'entreposage et stockage non frigorifique avec 1 898 salariés en 2014. L'Organisation, le Transport et le Fret est le second pôle logistique, devant la Manutention et le Conditionnement.

De plus l'activité de manutention non portuaire ne pesait que 2,5 % des 3 920 personnes qui travaillaient dans la logistique dans l'Oise en 2014.

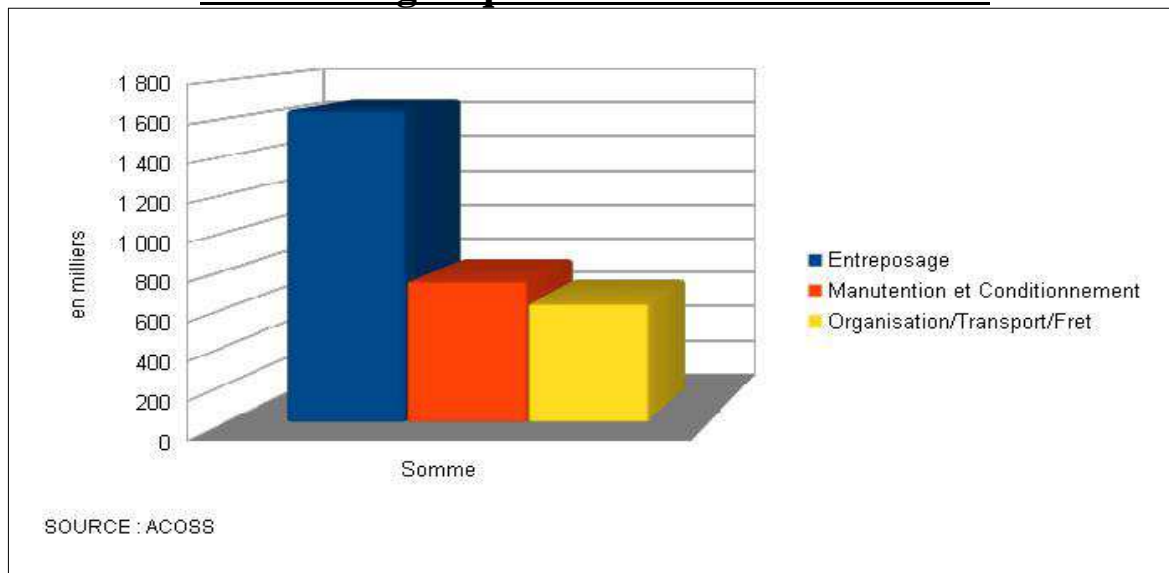
Évolution des effectifs logistiques dans l'Oise depuis 2012



Graphique 5

Entre 2012 et 2014, le pôle logistique Organisation/Transport et Fret a connu une croissance de 15,2 % de ses effectifs, en revanche l'Entreposage a subi une baisse de 6 % de ses effectifs. Ainsi l'Oise a vu ses effectifs logistiques diminuer de 7,3 % depuis 2012. D'ailleurs depuis l'année 2009, les effectifs totaux de la logistique sont passés de 4 221 personnes à 3 920 individus en 2014.

Effectifs logistiques dans la Somme en 2014

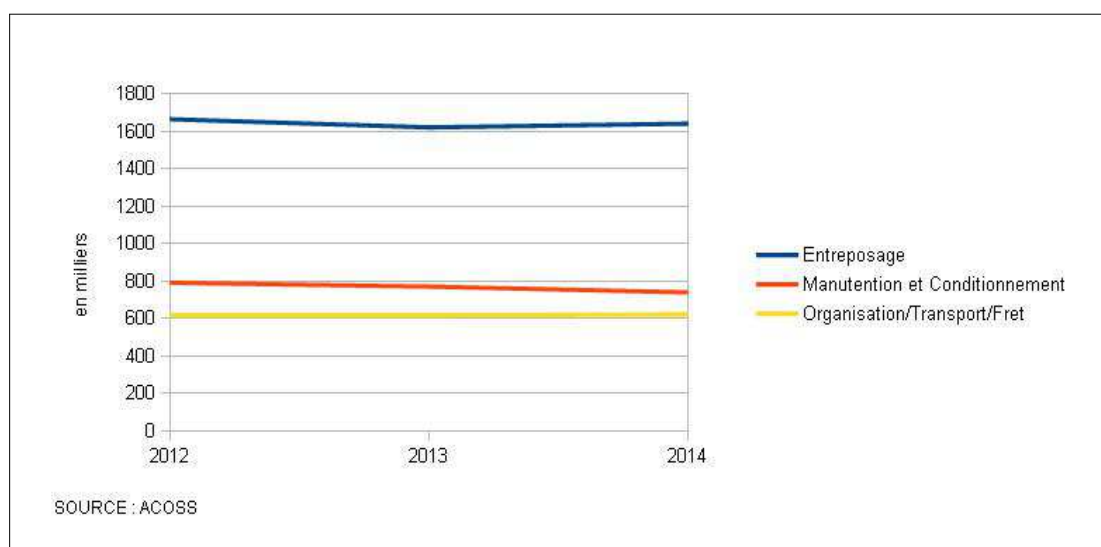


Graphique 6

Dans la Somme, 54 % des effectifs logistiques travaillaient dans le pôle Entreposage en 2014. L'activité d'entreposage et stockage non frigorifique représentait 94,5 % des salariés de ce pôle avec 1 553 personnes.

De plus, la Manutention et le Conditionnement était le second pôle logistique dans la Somme avec 24 % des 3 004 salariés.

Évolution des effectifs logistiques dans la Somme depuis 2012



Graphique 7

Entre 2012 et 2014, le pôle Manutention et Conditionnement a vu ses effectifs diminuer de 6,5 %.

Pendant cette même période, l'ensemble des effectifs logistiques a baissé de 2,2 %. Seul le pôle Organisation/Transport et Fret a connu une légère croissance de 0,9 %.

Depuis 2009 l'ensemble des effectifs logistiques dans la Somme ont augmenté de 3,5 %. Cependant le pôle Entreposage a vu le nombre de ses salariés passer de 1 965 en 2009 à 1 642 personnes en 2014.

2) Effectifs Logistiques en Nord-Pas-de-Calais

En Nord-Pas-de-Calais, l'activité de manutention portuaire (Code 52.24A) est comptabilisée.

a) Effectifs Logistiques dans le Nord

Nord	2013	2014	ÉVOLUTION
Entreposage	5 532	6 123	↗
Manutention et Conditionnement	1 724	1 737	↗
Organisation/Transport/Fret	5 859	5 869	↗

SOURCE : ACOSS

Tableau 8

Entre 2013 et 2014 dans le Nord, l'ensemble des effectifs logistiques ont augmenté excepté dans les activités de conditionnement, de messagerie, de fret express.

L'Entreposage représentait 40 % des effectifs de la logistique en 2014.

Depuis 2009, la logistique a connu une hausse de ses effectifs de 12,8 % passant de 12 164 salariés à 13 729 en 2014.

b) Effectifs Logistiques dans le Pas-de-Calais

Pas-de-Calais	2013	2014	ÉVOLUTION
Entreposage	3444	3542	↗
Manutention et Conditionnement	704	612	↘
Organisation/Transport/Fret	1036	1061	↗

SOURCE : ACOSS

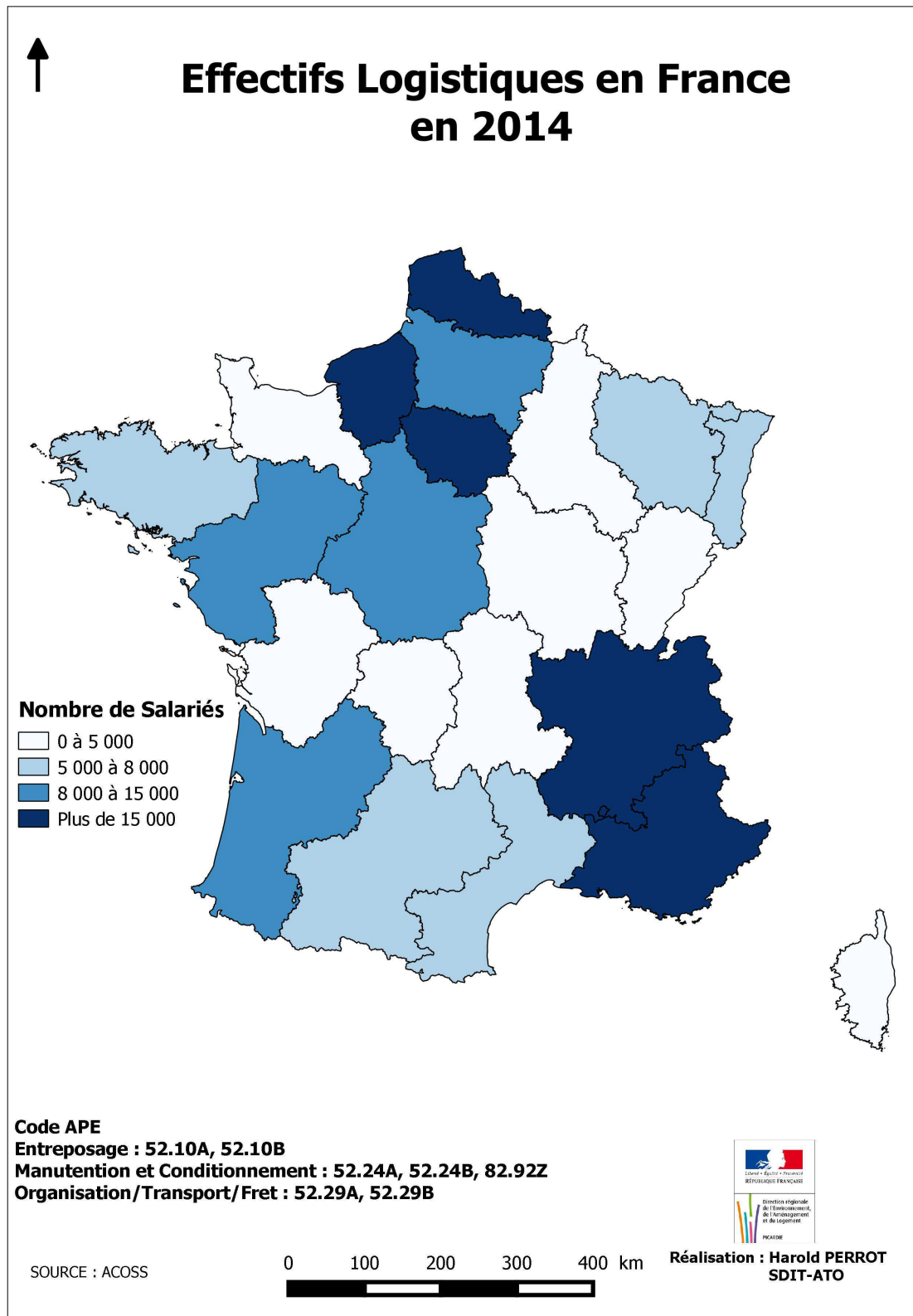
Tableau 9

En 2014 dans le Pas-de-Calais, 5 215 personnes travaillaient dans la logistique soit une augmentation de 1 % par rapport à 2013.

Environ 68 % des effectifs logistiques travaillaient dans le pôle Entreposage en 2014, principalement dans l'activité d'entreposage et de stockage non frigorifique.

Entre 2009 et 2014, les effectifs logistiques dans le Pas-de-Calais ont chuté de 3,5 %. En 2010, plus de 5 700 salariés travaillaient dans la logistique dans ce département, mais depuis les effectifs logistiques ont peu à peu diminué chaque année.

3) Effectifs Logistiques en France



Carte 7

En 2014 en France métropolitaine, on comptabilisait 218 043 salariés dans le domaine de la logistique.

La Picardie était la 9^{ème} région en termes d'effectifs logistiques avec 8 802 salariés ; le Nord-Pas-de-Calais se classait à la 3^{ème} place avec 18 598 salariés.

En 2014 en France, 100 437 personnes travaillaient dans le pôle Organisation/Transport/Fret.

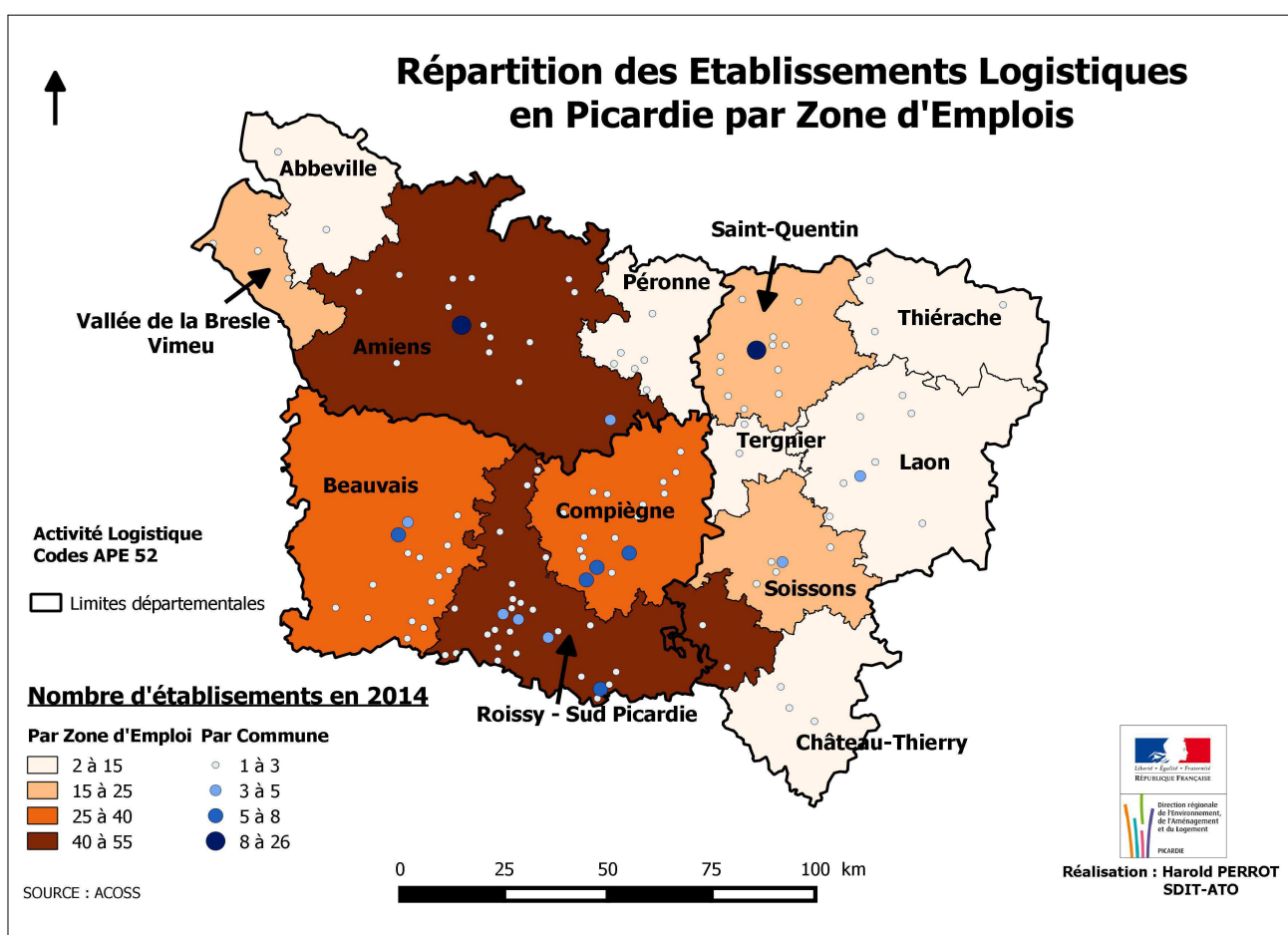
Entre 2009 et 2014, ce pôle a vu ses effectifs croître de 7 %.

Le pôle Entreposage en 2014 était composé de 90 938 salariés, en hausse de 9,8 % depuis 2009.

Enfin, le pôle Manutention et Conditionnement en 2014 comprenait 85 058 salariés, en croissance de 0,5 % depuis 2009.

La Picardie possédait le 6^{ème} effectif de France concernant l'activité d'entreposage et stockage non frigorifique. Elle faisait partie des 7 régions à ne pas posséder d'activité de manutention portuaire car elle n'a pas de grands ports maritimes, contrairement au Nord-Pas-de-Calais qui se classe 3^{ème} parmi les 15 régions disposant d'activités de manutention portuaire.

4) Effectifs Logistiques par zone d'emplois en Picardie



Carte 8

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts⁹.

Il existe 13 zones d'emplois en Picardie, 6 dans l'Aisne, 4 dans la Somme et 3 dans l'Oise.

⁹ = INSEE

Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans l'Aisne en 2014

Zone d'Emploi	Nombre d'Établissements Logistiques
Saint-Quentin	23
Soissons	15
Laon	14
Château-Thierry	6
Vervins	3
Tergnier	2

SOURCE : ACOSS

Tableau 10

En 2014, la zone d'emploi de Saint-Quentin est la première zone de l'Aisne à accueillir des établissements logistiques. L'Aisne connaît de fortes disparités géographiques. La zone d'emploi de Vervins en Thiérache est celle en Picardie qui accueille le moins d'établissements logistiques. Au total en 2014, il y avait 63 établissements logistiques dans l'Aisne.

Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans l'Oise en 2014

Zone d'Emploi	Nombre d'Établissements Logistiques
Roissy-Sud Picardie	50
Compiègne	35
Beauvais	28

SOURCE : ACOSS

Tableau 11

En 2014, dans l'Oise les établissements logistiques sont très nombreux, majoritairement dans le sud du département.

Au total, les trois zones d'emplois rassemblent 113 établissements logistiques en 2014.

Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans la Somme en 2014

Zone d'Emploi	Nombre d'Établissements Logistiques
Amiens	43
Péronne	12
Abbeville	4
Vallée de la Bresle-Vimeu	4

SOURCE : ACOSS

Tableau 12

Dans la Somme, la zone d'emploi d'Amiens accueille 68,2 % des établissements logistiques. En 2014, il y avait 63 établissements logistiques présents dans la Somme, soit autant que dans le département de l'Aisne.

F) Entrepôts Logistiques

Cette partie s'appuie sur des données issues de la base de données Sit@del2 (Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux), du Service Observation et Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE). Elle recense l'ensemble des opérations de construction d'habitations, et de locaux non résidentiels soumis à des permis de construire, des permis d'aménager, et des permis de démolir.

Les données extraites concernent uniquement les entrepôts, car la base de données Sit@del2 permet également de recueillir des données sur des locaux dédiés à l'enseignement, à la recherche, à la culture et aux loisirs ou des locaux d'hébergement hôtelier.

Un entrepôt est un lieu où est stocké provisoirement des marchandises.

Il faut différencier les surfaces d'entrepôts autorisées des surfaces d'entrepôts commencées:

-Une construction est autorisée si un avis favorable a été accordé, après instruction, suite à la demande de permis de construire déposée par le pétitionnaire.

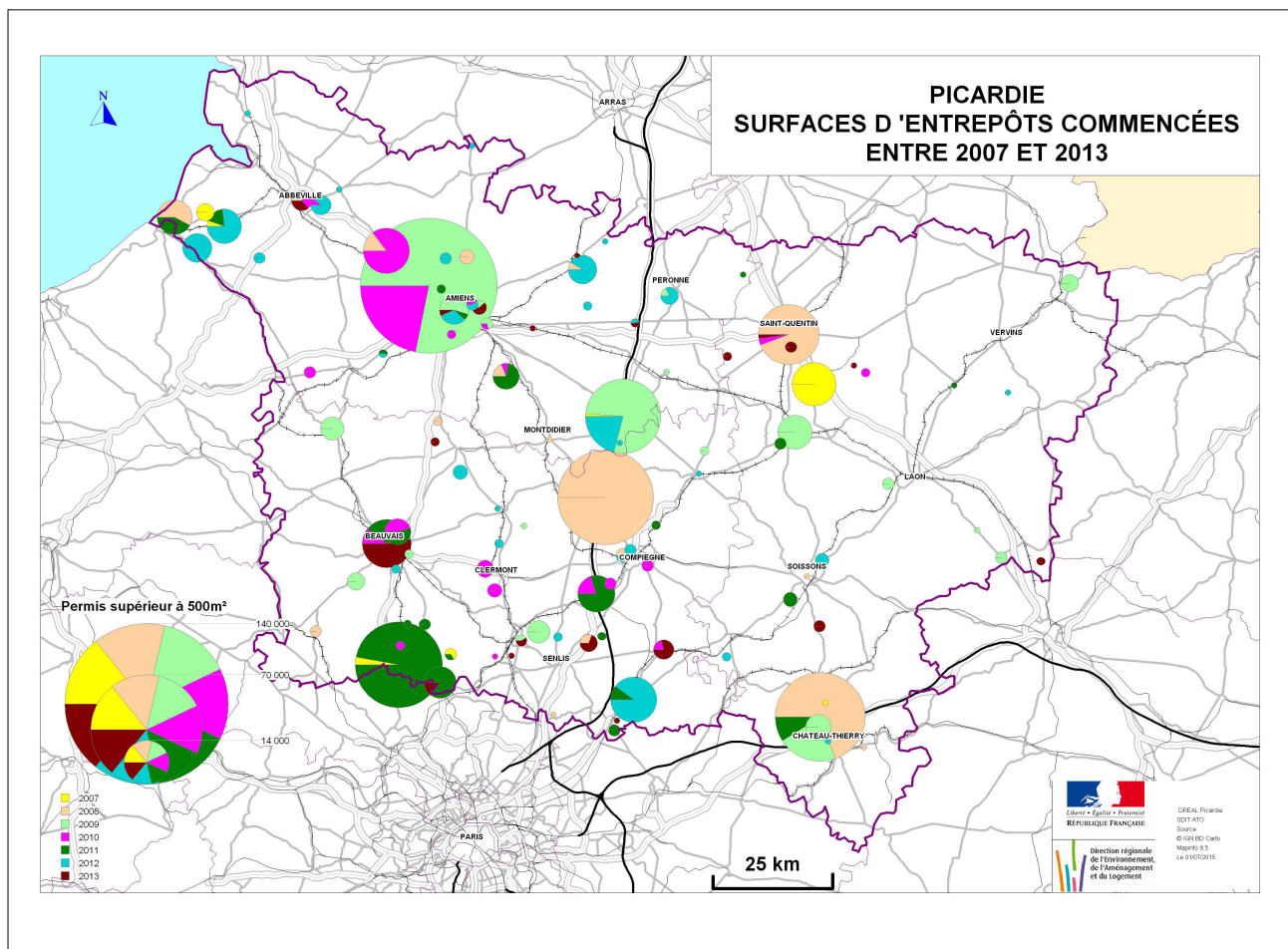
-Une construction est considérée comme commencée qu'après réception de la Déclaration d'Ouverture de Chantier (DOC) transmise par le pétitionnaire.

Depuis le 1^{er} mars 2012, la « surface de plancher » remplace les précédentes Surface de Plancher Hors Œuvre Nette (SHON) et Surface de Plancher Hors Œuvre Brute (SHOB)¹⁰.

Une surface de plancher est la somme de chaque niveau couvert ou clos à partir des façades de la construction.

10 = SOeS

1) Surfaces d'entrepôts logistiques en Picardie



Carte 9

Les surfaces d'entrepôts commencées en Picardie sont majoritairement situées à proximité d'axes routiers importants comme l'A1 ou l'A29.

Entre 2007 et 2013 dans l'Aisne, sur 24 communes, les mises en chantier des surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m² concernaient 5 nouvelles communes en 2013, comme Gauchy avec 1 955 m².

De plus en 2013, la totalité des surfaces d'entrepôts commencées toutes tailles confondues, a atteint les 9 968 m² dans 21 communes, dont 15 d'entre-elles avec des mises en chantier pour des surfaces inférieures à 500 m².

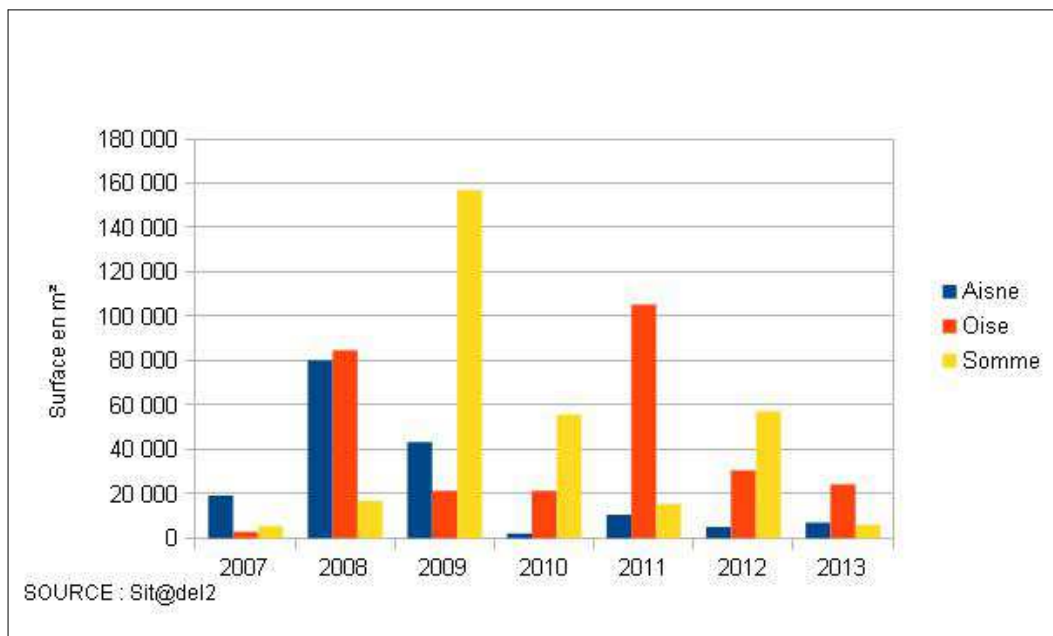
Entre 2007 et 2013 dans l'Oise, sur 42 communes, les mises en chantier des surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m² concernaient 3 nouvelles communes en 2013, comme Saint-Maximin avec 755 m².

Pour l'année 2013, la totalité des surfaces d'entrepôts commencées toutes tailles confondues était de 27 774 m². Ainsi 26 communes étaient concernées, dont 18 d'entre-elles avec des mises en chantier pour des surfaces d'entrepôts inférieures à 500 m².

Enfin entre 2007 et 2013 dans la Somme, sur 36 communes les mises en chantier des surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m² concernaient 2 nouvelles communes en 2013, à savoir Albert avec 725 m² et Villers-Bretonneux avec 648 m².

De plus la totalité des surfaces d'entrepôts commencées dans la Somme en 2013, toutes tailles confondues, était de 10 402 m². Cela représente 27 communes dont 20 d'entre-elles avec des mises en chantier des surfaces d'entrepôts inférieures à 500 m².

Surfaces d'entrepôts commencées de plus de 500 m² en Picardie depuis 2007



Graphique 8

Depuis 2007 en Picardie, la Somme est le département qui connaît le plus de mises en construction avec des surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m² avec plus de 300 000 m² au total. D'autre part, l'année 2009 a connu le plus de mise en chantier d'entrepôts supérieurs à 500 m² avec 221 779 m². Ces surfaces de constructions logistiques en Picardie ne sont pas homogènes selon les départements et selon les années.

2) Surfaces d'Entrepôts Logistiques en Nord-Pas-de-Calais et en France

En Nord-Pas-de-Calais en 2013, la totalité des surfaces d'entrepôts commencées toutes tailles confondues était de 316 588 m².

Dans le Nord, dans 43 communes les mises en chantier concernaient 246 331 m² de surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m². La commune de Sin-le-Noble possédait la plus grande surface d'entrepôt commencée avec 75 866 m² en 2013.

Enfin en 2013 dans le département du Pas-de-Calais, il y a eu 433 communes ou les mises en chantier concernaient des surfaces d'entrepôts commencées supérieures à 500 m². Au total cela représentait 57 144 m². La commune de Courcelles-lès-Lens avait les plus grandes surfaces d'entrepôts commencées avec 9 296 m².

En France métropolitaine en 2013, on a recensé la construction de 3 226 416 m² de surfaces d'entrepôts commencées toutes tailles confondues.

Le Nord-Pas-de-Calais se classe à la 1^{ère} place des régions ayant connu des mises en chantier de surfaces d'entrepôts toutes tailles confondues. Ce classement est principalement dû aux 251 993 m² construits dans le Nord.

D'ailleurs ce dernier arrive en tête des départements ayant édifié le plus de surface d'entrepôt toutes tailles confondues en 2013.

En revanche la Picardie se classe à l'avant-dernière position des régions en France ; elle représente 1,4 % de la surface totale d'entrepôt commencée toutes tailles confondues en 2013.

PARTIE II : TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier est l'ensemble des modes de transport utilisant la route, c'est-à-dire les véhicules particuliers (VP), les véhicules utilitaires légers (VUL) ou lourds, les autobus ou autocars ou encore les tracteurs.

Ainsi le réseau routier est l'axe de transport emprunté par ces véhicules.

A) Réseau Routier

Réseau routier en Picardie en 2013 (en kilomètre)

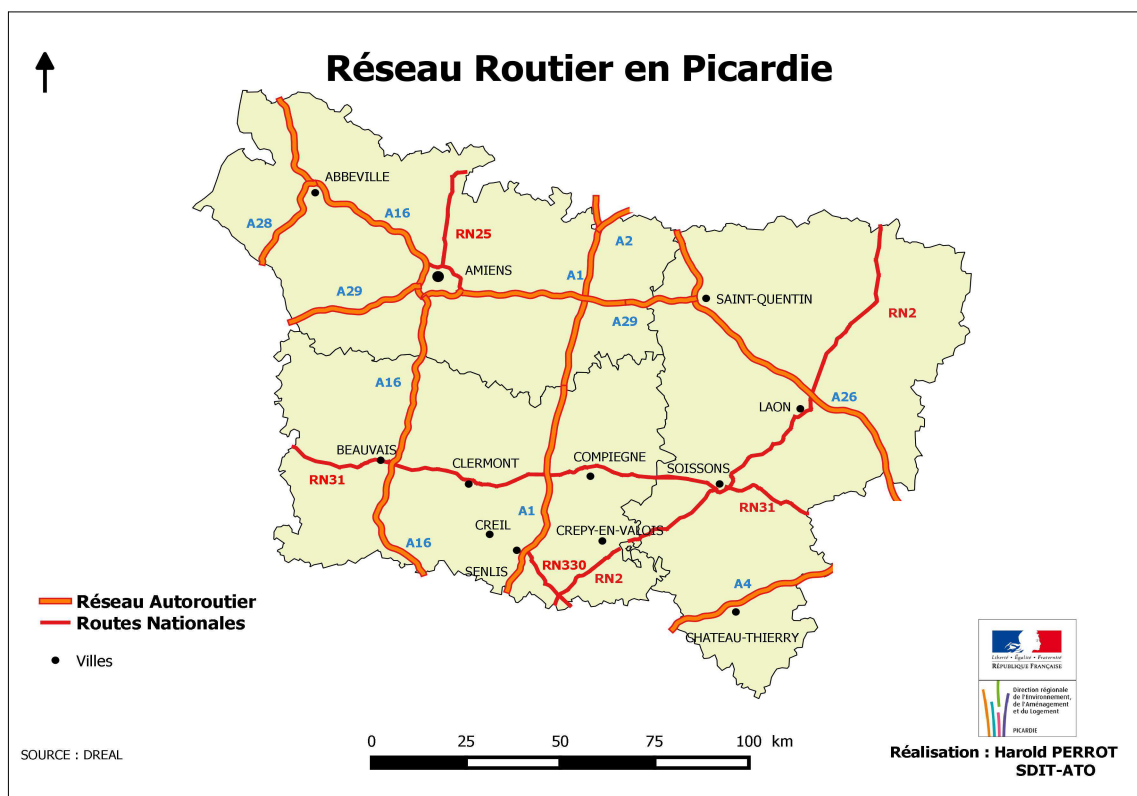
	Autoroutes	Nationales	Départementales	Communales
Aisne	145	164	5 461	5 579
Oise	130	162	4 059	8 212
Somme	275	47	4 542	6 649

SOURCE : SOeS ; SETRA (service d'études techniques des routes et autoroutes) ; direction générale des collectivités locales.

Tableau 13

En 2013, la Picardie possédait 550 kilomètres (km) d'autoroutes, 373 km routes nationales (RN), 14 062 km routes départementales et 20 400 km voies communales.

Le département de l'Oise est le mieux desservi en réseau routier en Picardie avec plus de 12 500 km de routes.



Carte 10

La Picardie possède un réseau routier dense, pratiquement aucune grande ville ne se situe à plus de 40 km d'un échangeur autoroutier, à l'exception de Soissons dans l'Aisne.

La Picardie est également, bien connectée aux régions voisines grâce aux autoroutes et aux nombreuses nationales.

Le réseau autoroutier en Picardie comprend 7 autoroutes dont 6 sont concédées à SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) qui exploite, entretient et aménage ces autoroutes en contrepartie d'une redevance perçues aux péages. L'A28 est gérée et exploitée par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (Dir Nord-Ouest), un service spécialisé du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE).

Autoroutes en Picardie en 2013

Autoroute	Longueur en Picardie	Date d'Ouverture
A1	108	1967
A2	3	1972
A4	43	1974
A16	167	1991
A26	97	1992
A28	29	2005
A29	105	2005

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 14

L'autoroute A1, encore appelée autoroute du Nord, est un des axes routiers les plus fréquentés de France avec un trafic pouvant atteindre 72 000 véhicules par jour ; de nombreux camions empruntent cette autoroute à 2x3 voies. Elle relie Paris à Lille et passe à proximité de Senlis, Compiègne et Péronne.

L'autoroute A16 qui relie Paris à Dunkerque en passant par Amiens est la plus longue autoroute en Picardie contrairement à l'A2 qui ne parcourt que 3 km au nord.

Le projet de Liaison Autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB) appelé aussi autoroute A24, n'a finalement pas été concrétisé. Elle devait relier Amiens à Lille pour désencombrer l'A1, mais au vu des objectifs du Grenelle de l'Environnement, cette autoroute a été supplantée par des aménagements plus légers sur des routes comme la RN2.

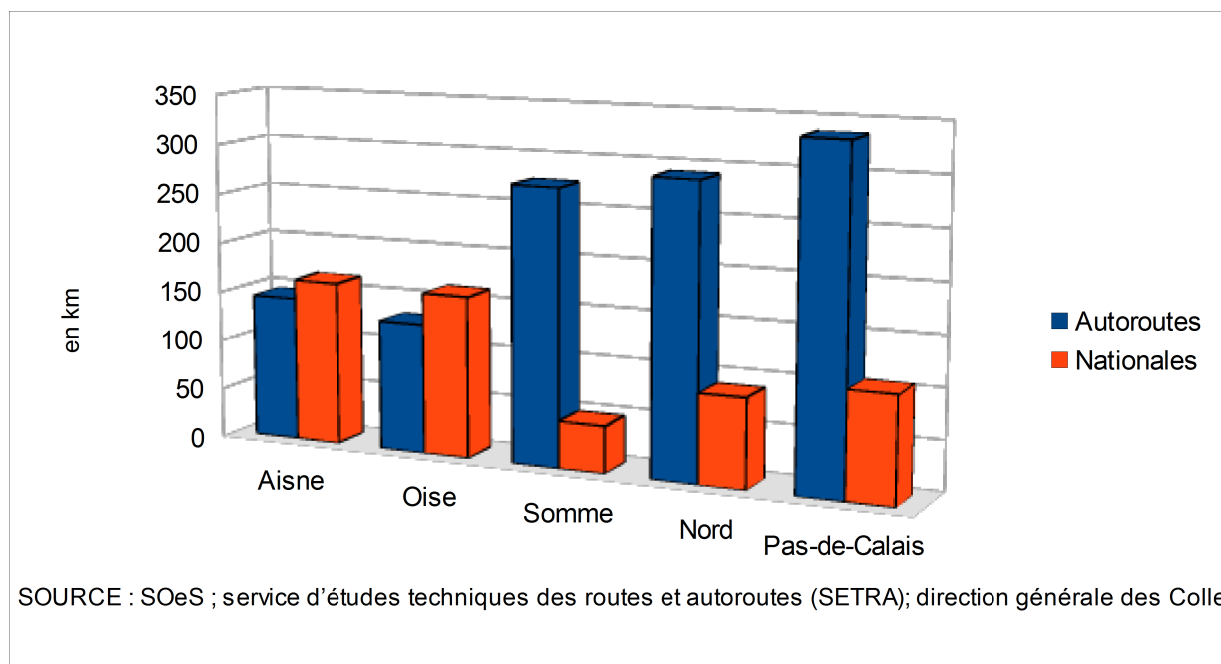
Ce réseau dense d'autoroutes est complété par des nationales dont la RN25 qui relie Amiens à Doullens, la RN31 qui parcourt la Picardie d'Est en Ouest en passant par Beauvais, Clermont, Compiègne et Soissons ou encore la RN2 qui relie la région parisienne à Maubeuge.

Le Nord-Pas-de-Calais est également bien desservi avec un réseau routier, dense. Une dizaine d'autoroutes traversent son territoire dont 4 sont concédées à la SANEF.

Ces 4 autoroutes sont le prolongement de celles existantes en Picardie, à savoir l'A1, l'A2, l'A16 et l'A26.

Du fait de sa situation géographique, de ses équipements routiers et de ses grands ports, le Nord-Pas-de-Calais possède un nombre élevé d'autoroutes réparties sur une superficie de 12 415 km².

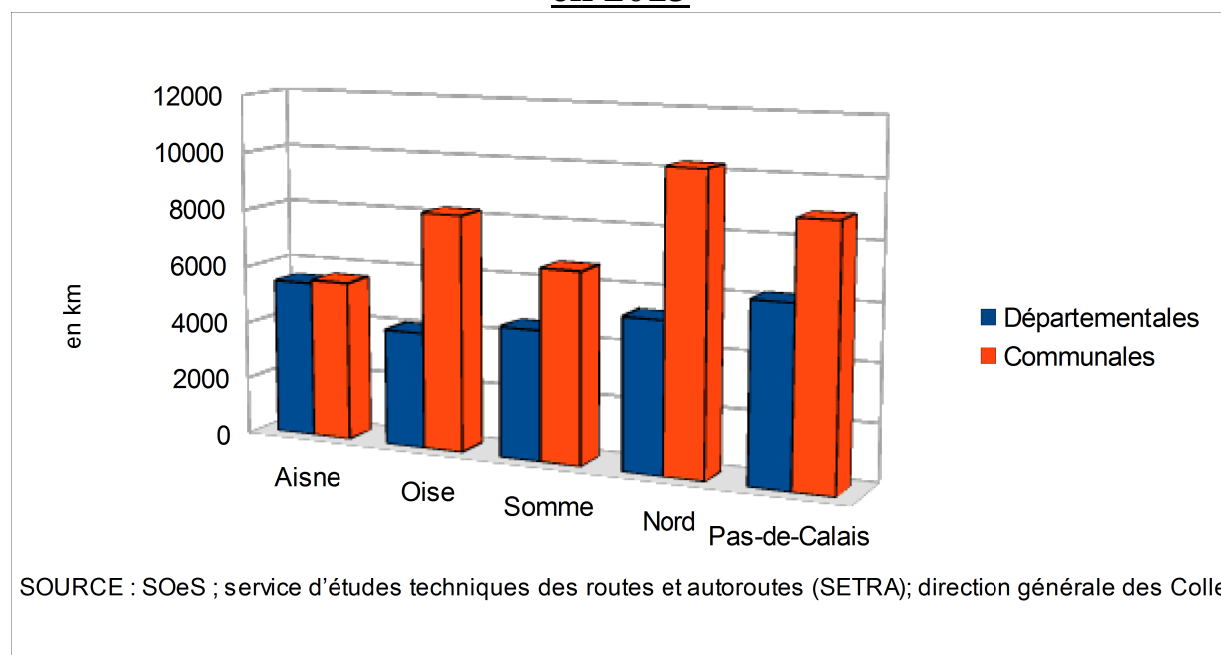
Réseau Routier National en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2013



Graphique 9

Malgré une plus faible superficie, le Nord-Pas-de-Calais possède un réseau autoroutier plus dense que la Picardie. Le Pas-de-Calais possède le réseau routier national le plus important des deux régions avec 442 km de routes. Dans le Nord-Pas-de-Calais, le réseau autoroutier a la particularité d'être gratuit, sauf l'A26 et l'A1 à partir d'Arras.

Réseau Routier Secondaire en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2013



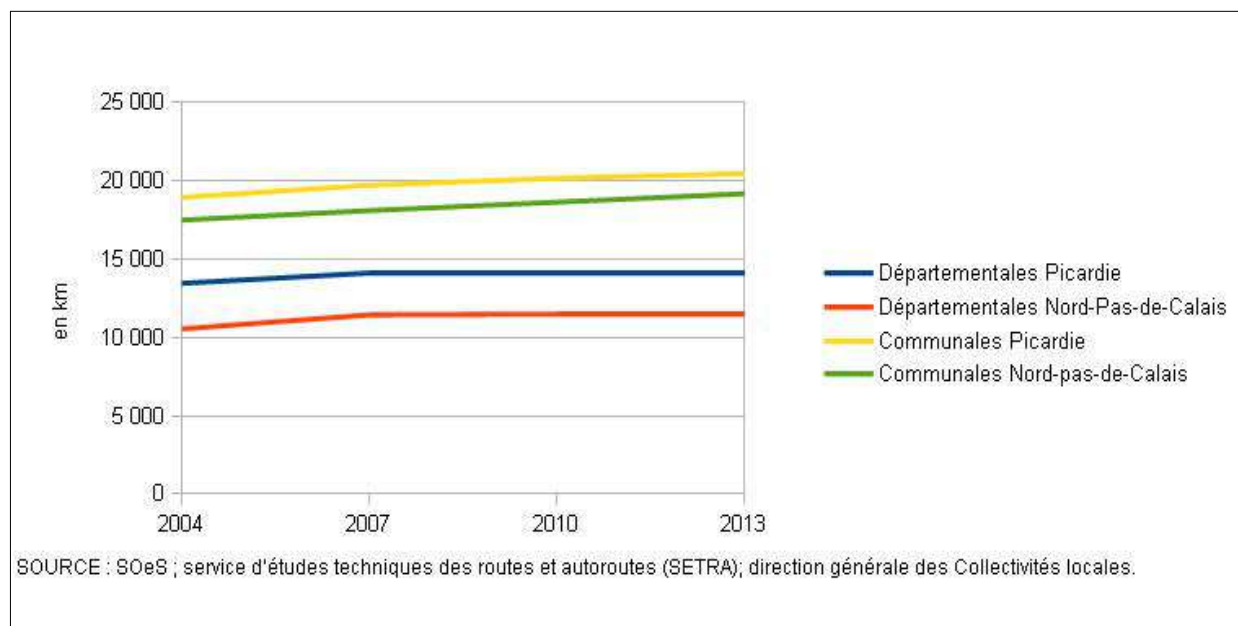
Graphique 10

Le Nord possède le plus important réseau secondaire (départementales et communales) des deux régions. En effet ce département est couvert par 15 517 km de routes départementales et communales.

En application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'État a transféré 18 000 km de routes nationales aux conseils départementaux.

Depuis le 1 janvier 2007, ces routes sont devenues des routes départementales (RD).

Évolution des routes Départementales et des Communales en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais depuis 2004



Graphique 11

La Picardie a vu son réseau de routes secondaires augmenter de 702 km et le Nord-Pas-de-Calais de 1 082 km depuis 2007.

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 Picardie prévoit de financer sept opérations dont cinq avec la participation des conseils départementaux.

Ce sont principalement des déviations et des aménagements de carrefours comme sur la RN25.

L'opération qui nécessite le plus d'attention est la déviation de Gondreville dans l'Oise sur la RN2 exclusivement financée par l'État.

La France possède un réseau routier très dense avec plus de 1 065 622 km de routes en 2013, dont 11 465 km de réseau autoroutier. C'est le 3^{ème} réseau autoroutier d'Europe, derrière l'Allemagne et l'Espagne et ses 14 703 km d'autoroutes. En 2013, plus de 9 000 km d'autoroutes étaient concédées, un chiffre en augmentation chaque année.

Par ailleurs en 1970 la France ne comptait que 1 000 km d'autoroutes, depuis elles n'ont cessé de progresser. Depuis une période récente, la politique de développement de ce type de réseau a cessé pour une politique différente, d'optimisation comme les Panneaux à Messages Variables (PMV).

D'autre part en 2013, la France comptait 377 965 km de routes départementales et plus de 666 000 km de voies communales. La Picardie était la 15^{ème} région en termes de réseau routier en France, le Nord-Pas-de-Calais se plaçait au 8^{ème} rang.

Réseau Routier en France



SOURCE : MEDDE

Carte 11

Il existe actuellement 20 sociétés concessionnaires d'autoroutes en France.
En 2014, SANEF gérait 800 km d'autoroutes en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais.

B) Transport de Marchandises

La partie suivante utilise des données de 2013 issues de SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises) provenant du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. SITRAM rassemble de nombreuses données telles que les transports, le logement, la construction, l'énergie, l'environnement ou le développement durable.

Cette partie sur le transport de marchandises ne concerne que le transport routier et fluvial, SITRAM n'apportant pas suffisamment d'informations pertinentes à la fois au niveau des départements, des régions et de la France métropolitaine pour le transport ferroviaire ou le transport aérien.

Les entreprises de transport routier ou fluvial acheminent des marchandises en compte propre ou en compte d'autrui.

Un Compte Propre appelé aussi Transport Privé signifie que le transport effectué par l'entreprise est une activité accessoire. Cette entreprise possède la marchandise transportée et peut la vendre, la louer, la transformer ou la réparer.

Alors que le Compte d'Autrui signifie que l'activité de transport exercée par l'entreprise est son unique fonction. Elle peut transporter soit des marchandises, soit des personnes.

Flux de marchandises par mode de transport en Picardie **en 2013 (en milliers de tonnes)**

	Fluvial	Route (Compte Propre)	Route (Compte d'Autrui)	Total Route	Total Général
Internes à la Picardie	558	24 272	31 996	56 268	56 826
Entrants en Picardie	681	4 083	20 640	24 723	25 404
Sortants de Picardie	1 205	4 495	22 235	26 730	27 935
Total	2 444	32 850	74 871	107 721	110 165

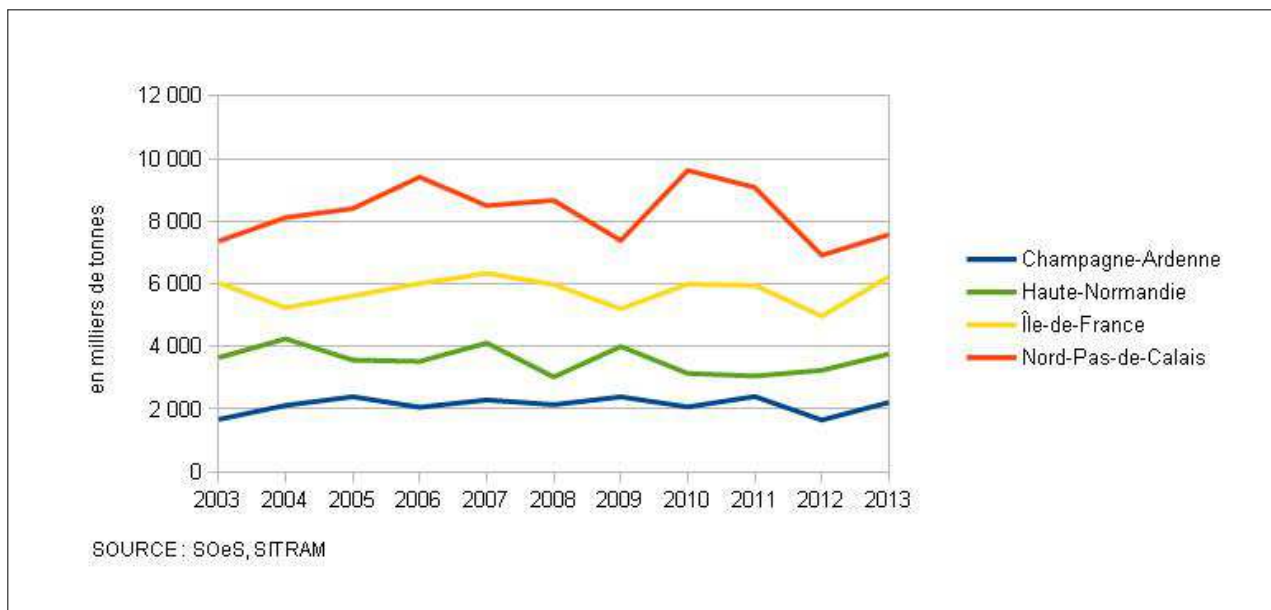
SOURCE : SOeS, SITRAM

Tableau 15

Les entreprises de transport routier et fluvial de marchandises en Picardie ont échangé et transporté plus de 110 000 tonnes de marchandises en 2013. La moitié était transportée uniquement dans la région.

Depuis 2010, le total des flux/échanges en Picardie a augmenté de 3,6 %, principalement les flux internes pour les comptes propres et pour les comptes d'autrui avec près de 5 000 tonnes supplémentaires transportées. Cependant les flux de marchandises entrant et sortant de la Picardie ont baissé depuis 2010 avec plus 1 300 tonnes de marchandises transportées en moins.

Flux de Marchandises entrant en Picardie provenant de ses régions voisines depuis 2003



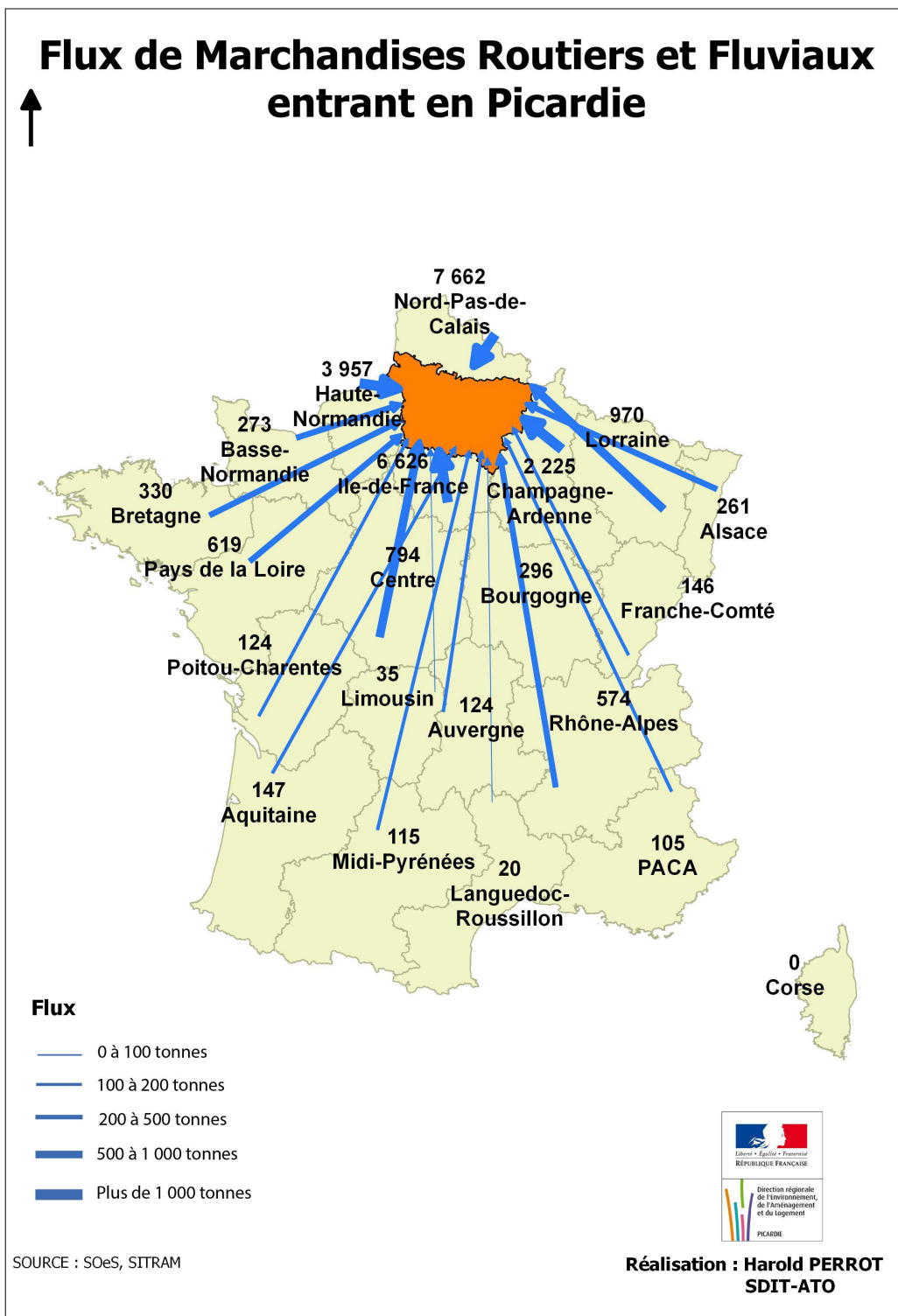
Graphique 12

Ce graphique rassemble les comptes propres et les comptes d'autrui uniquement pour le transport routier.

En 2013 parmi les 24 723 tonnes entrées en Picardie, 80 % provenaient des régions voisines, de la Champagne-Ardenne, de la Haute-Normandie, d'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais.

Par rapport à l'année 2012, les flux de marchandises entrant en Picardie provenant de ses régions voisines ont augmenté de 13,5 %.

La région Nord-Pas-de-Calais est celle qui exporte le plus de marchandises en direction de la Picardie. En 2010 plus de 9 600 tonnes de marchandises sont entrées en Picardie. Mais entre 2010 et 2013, les marchandises transportées depuis le Nord-Pas-de-Calais vers la Picardie ont diminué de 21 % avec une baisse très forte durant l'année 2012.



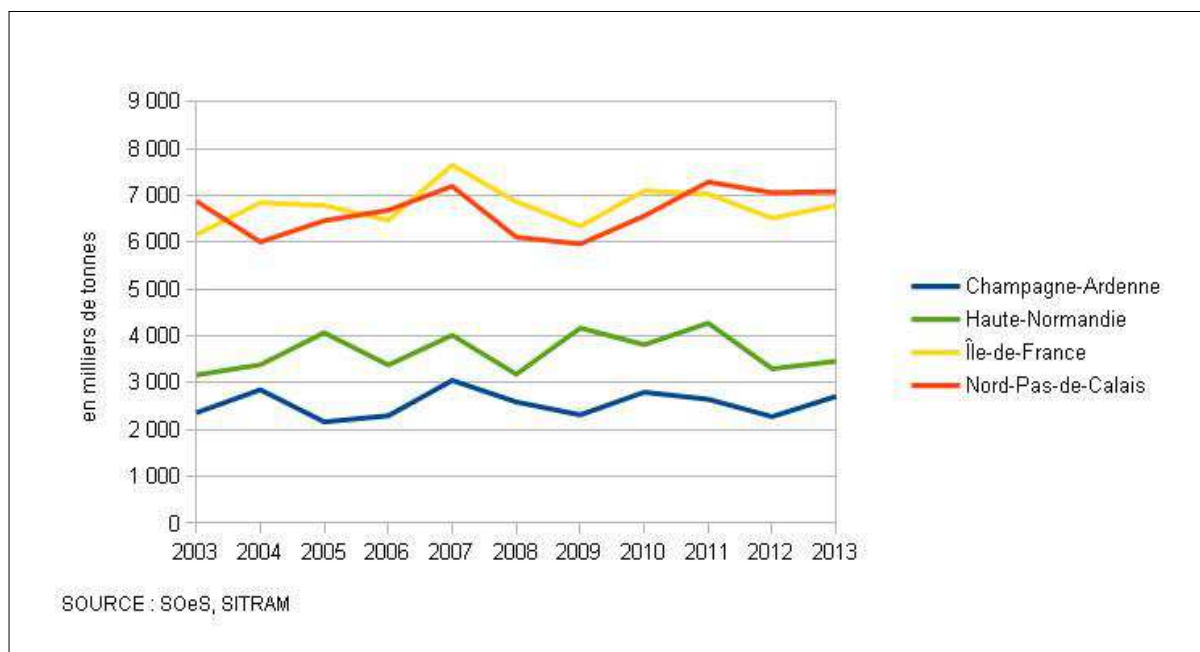
Carte 12

Les flux de marchandises routiers et fluviaux entrant en Picardie proviennent majoritairement des 4 régions frontalières de la Picardie.

En France en 2013, l'Île-de-France était la région en France qui recevait le plus de marchandises par route et voies fluviales avec plus de 52 000 tonnes.

La Picardie se situait à la 6^{ème} place avec 25 405 tonnes reçues, devant le Nord-Pas-de-Calais au 8^{ème} rang avec 21 142 tonnes.

Flux de Marchandises sortant de la Picardie vers ses régions voisines depuis 2003



Graphique 13

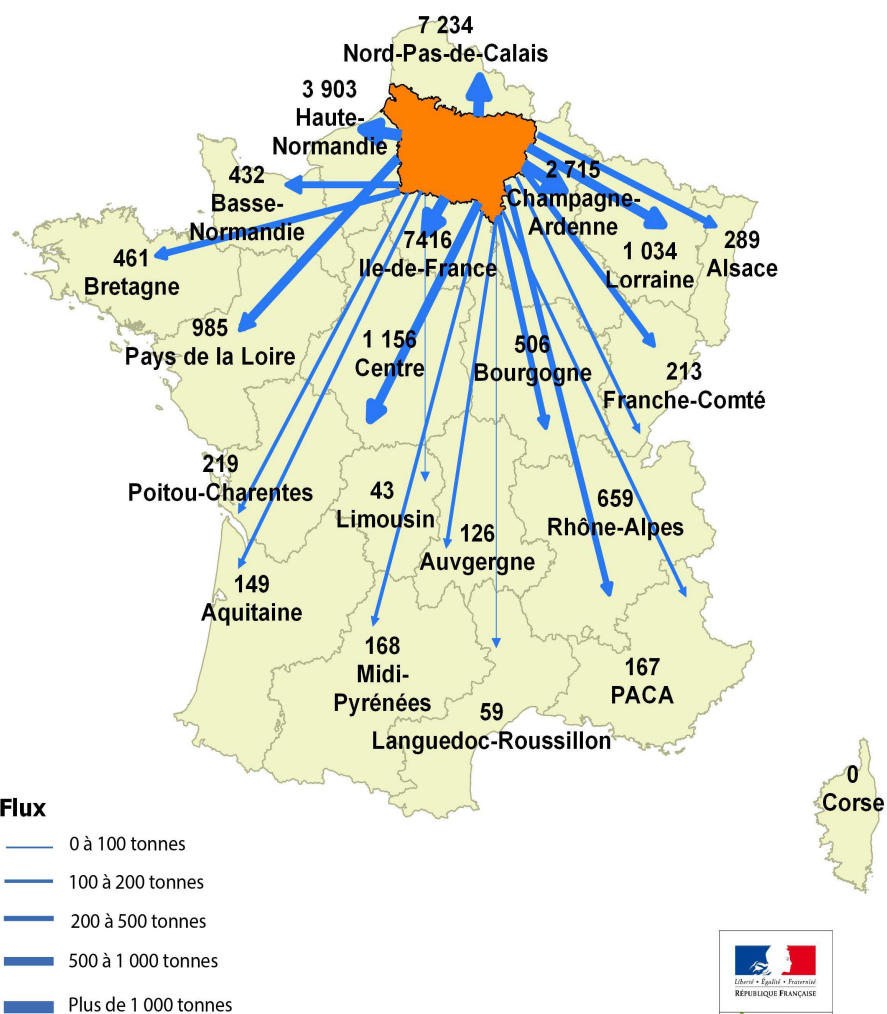
Ce graphique rassemble les comptes pour autrui et les comptes propres uniquement pour le transport routier.

Les flux de marchandises provenant de la Picardie ont été pour la moitié en direction du Nord-Pas-de-Calais et de l'Île-de-France en 2013.

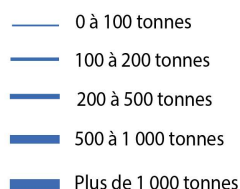
Ainsi en 2013 parmi les 26 730 tonnes exportées par la Picardie, 75 % sont parties en direction de la Champagne-Ardenne, de la Haute-Normandie, de l'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais.

Depuis 2003, les flux de marchandises en provenance de la Picardie et en direction de ces quatre régions ont augmenté de 7,9 % avec un pic en 2007 où ces quatre régions ont reçu près de 22 000 tonnes de marchandises.

Flux de Marchandises Routiers et Fluviaux sortant de la Picardie



Flux



SOURCE : SOeS, SITRAM



Réalisation : Harold PERROT
SDIT-ATO

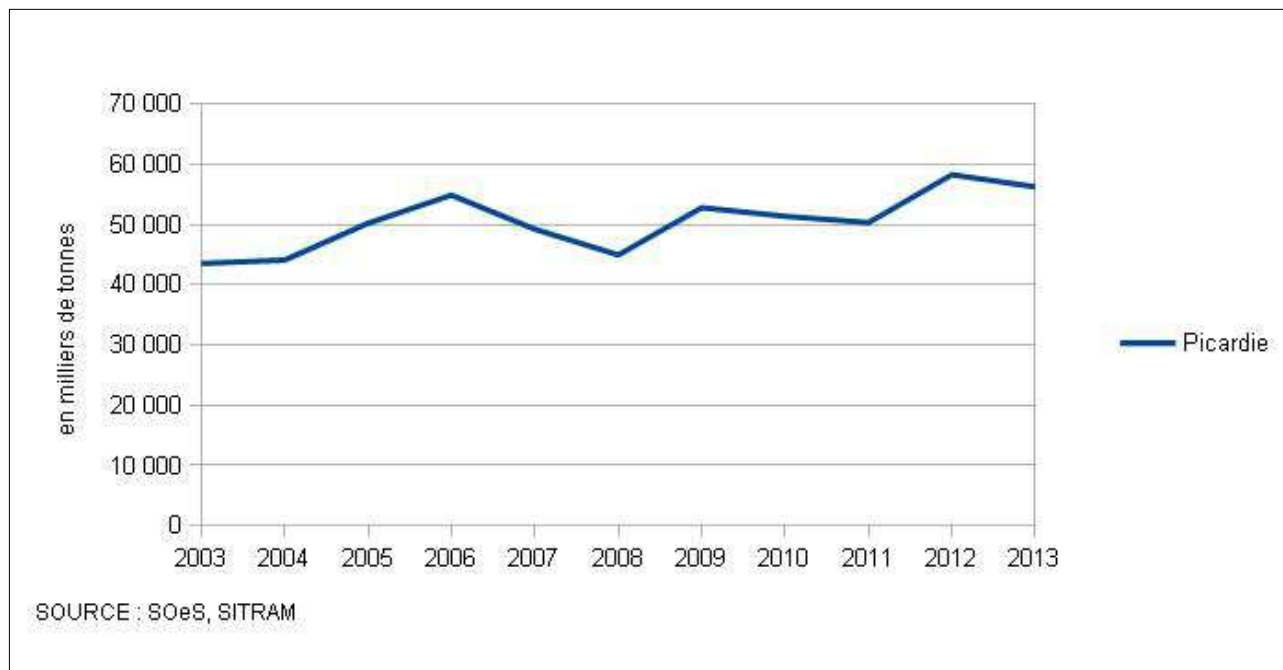
Carte 13

La région, dont les flux de marchandises les plus importants par route ou voies d'eau sortant en direction des autres régions françaises en 2013, était l'Île-de-France avec plus de 43 000 tonnes expédiées.

La Picardie se situait à la 9^{ème} place devant le Nord-Pas-de-Calais, 10^{ème} avec plus de 23 000 tonnes de marchandises sortant en 2013.

En 2013 les flux de marchandises sortant du Nord-Pas-de-Calais allaient pour plus de la moitié en direction de la Picardie et l'Île-de-France. Globalement cette même année, la Picardie, a expédié plus de marchandises qu'elle n'en a reçues.

Flux de Marchandises Internes en Picardie depuis 2003



Graphique 14

Ce graphique rassemble les données pour les comptes d'autrui et pour les comptes propres uniquement pour le transport routier.

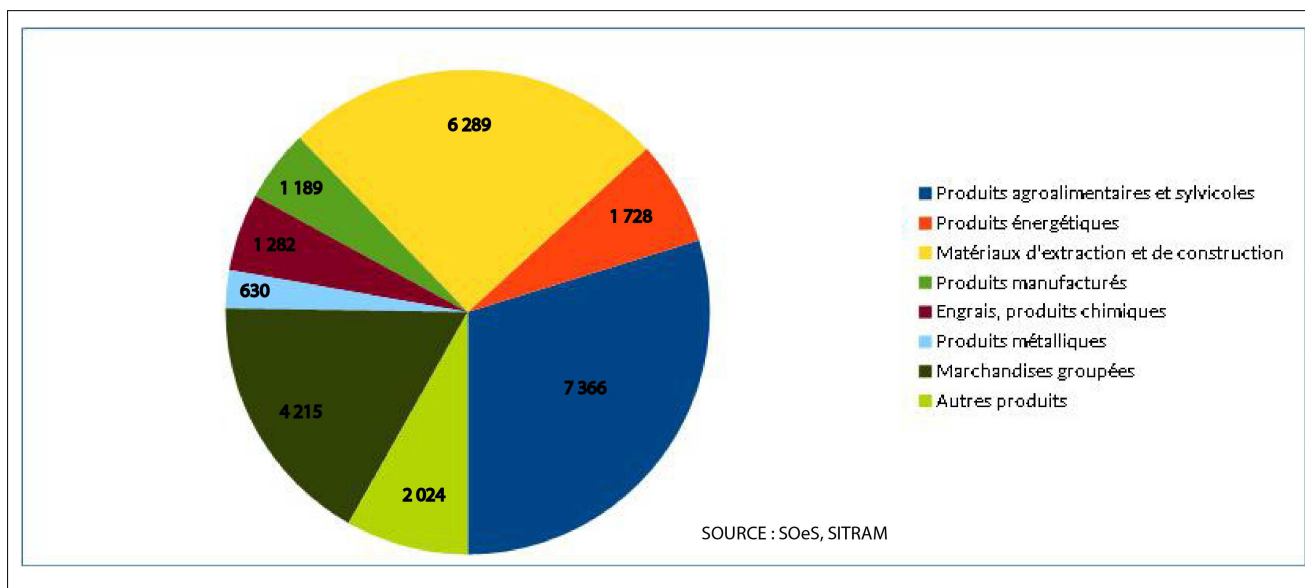
Depuis 2003 en Picardie, les flux internes de marchandises par la route ont augmenté de 29 %.

En 2013, le marché intérieur de la Picardie représentait plus de 56 000 tonnes de flux marchandises.

En France, la région Rhône-Alpes possédait les flux de marchandises les plus importants à l'intérieur de sa propre région avec plus de 166 000 tonnes de marchandises. Le Nord-Pas-de-Calais se situait à la 6^{ème} place et la Picardie au 12^{ème} rang en 2013.

Les flux de marchandises du Nord-Pas-de-Calais se font très majoritairement en internes avec plus de 95 000 tonnes de marchandises en 2013. Il y a assez peu d'échanges avec l'extérieur hormis avec la Picardie et l'Île-de-France.

Types de Marchandises entrant par la route en Picardie en 2013 (en milliers de tonnes)



Graphique 15

Les principaux flux entrant en Picardie en 2013 par la route ont été des produits agroalimentaires et sylvicoles comme les produits de la chasse, de la forêt ou de la pêche. Parmi ces 7 366 tonnes entrées, 73 % provenaient de marchandises pour le compte d'autrui.

Autres produits entrés en grande quantité en Picardie par la route en 2013 : les matériaux d'extraction et de construction comme le minerai ou la tourbe avec plus de 80% entrés en compte d'autrui.

En 2012, les trois premières marchandises entrées étaient identiques par rapport à 2013. Cependant seuls les matériaux d'extraction et de construction ont connu une baisse de leur volume en 2013 avec une diminution de 14 % de produits importés comparativement à 2012.

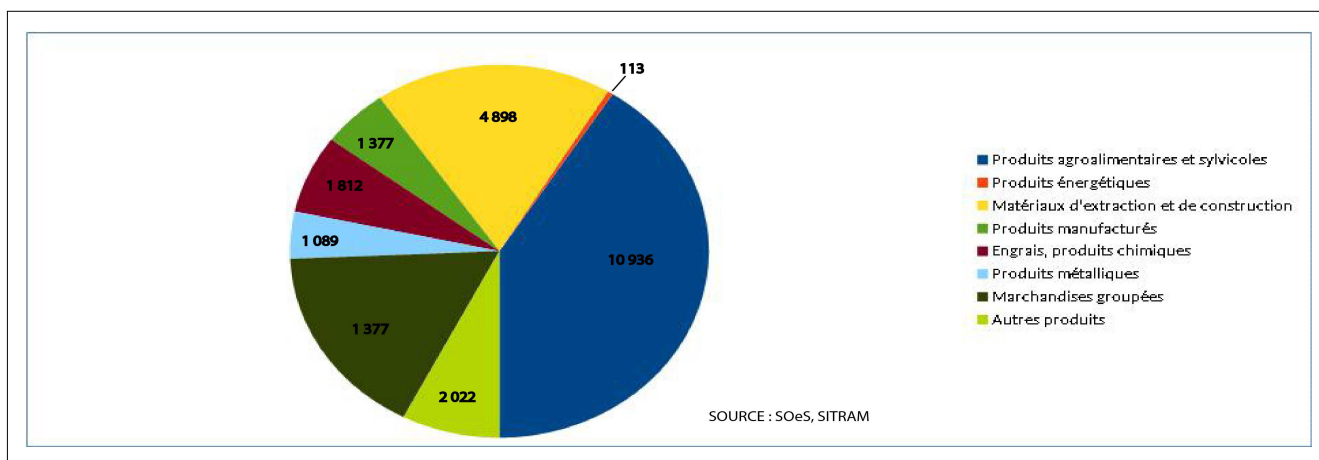
À noter que les marchandises les plus importées par voie navigable en 2013 étaient les minerais, la tourbe et les autres produits d'extraction avec plus de 380 tonnes en 2013, deux fois plus qu'en 2012.

La Picardie se trouvait au 8^{ème} rang des régions qui recevaient le plus de produits agroalimentaires et sylvicoles, alors que la région Nord-Pas-de-Calais se situait à la 6^{ème} place.

Le Nord-Pas-de-Calais recevait principalement des produits agroalimentaires et sylvicoles et les marchandises groupées avec plus de 4 000 tonnes de produits et enfin les matériaux d'extraction et de construction avec environ 2 300 tonnes importées en 2013.

Pour les deux régions, les flux de marchandises entrant par la route s'est fait à plus de 80 % pour le compte d'autrui en 2013 et en 2012.

Types de Marchandises sortant par la route en Picardie en 2013 (en milliers de tonnes)



Graphique 16

En 2013, la Picardie a principalement expédié par la route des produits agroalimentaires et sylvicoles, près de 80 % ont été pour le compte d'autrui.

Les trois principaux produits sortis en 2013 étaient les mêmes qu'en 2012. Ils ont chacun connu une augmentation de leur volume entre 2012 et 2013.

Les marchandises expédiées par voie navigable étaient deux fois plus importantes que les entrées en 2012 et qu'en 2013. De plus les minerais, tourbes et autres produits d'extraction étaient les premières marchandises expédiées par voie navigable en 2013 avec plus de 680 tonnes. Au total environ 1 200 tonnes de produits ont été expédiées en 2013 par la Picardie.

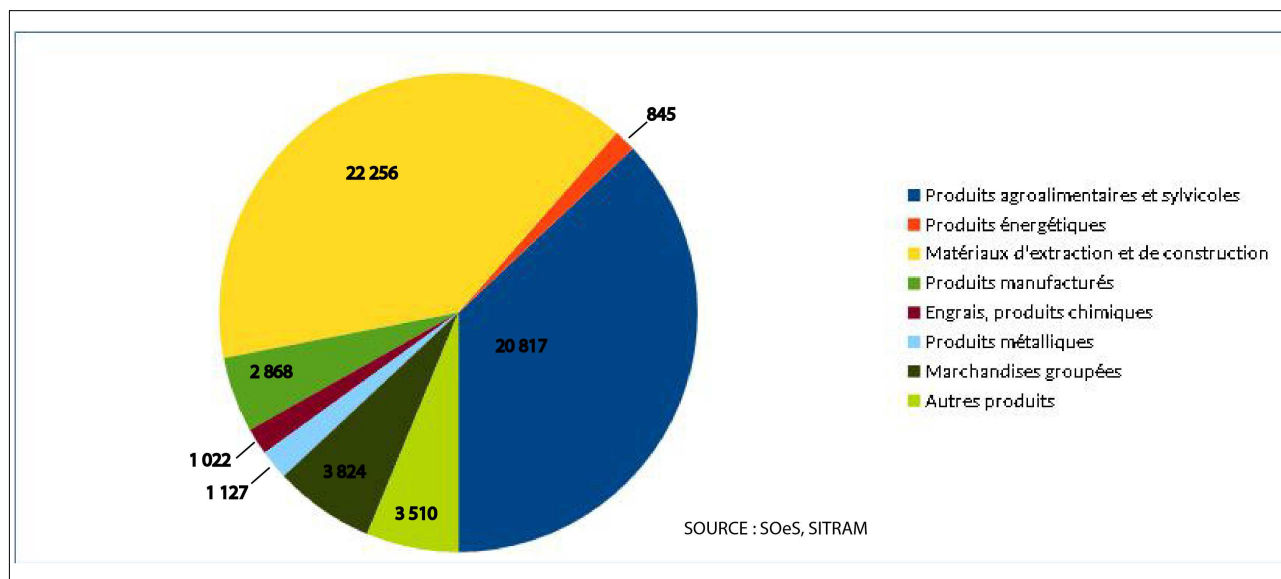
La Picardie se situait au 3^{ème} rang des régions qui sortent le plus de produits agroalimentaires et sylvicoles de leur région, derrière les Pays de la Loire et le Centre en 2013.

Le Nord-Pas-de-Calais se classait 8^{ème} avec un peu plus de 7 000 tonnes expédiées.

Les trois premiers produits d'exportation du Nord-Pas-de-Calais étaient aussi les trois premiers produits d'importation en 2013. De plus les minerais, tourbes et autres produits d'extraction représentaient environ 62 % des marchandises exportées par voie navigable.

Au total, 88 % des marchandises expédiées par la route par le Nord-Pas-de-Calais en 2013 ont été pour le compte d'autrui, presque autant qu'en 2012.

Types de Marchandises échangées à l'intérieur de la région Picardie par la route en 2013 (en milliers de tonnes)



Graphique 17

En Picardie en 2013, les principaux flux de marchandises par la route étaient, les matériaux d'extraction et de construction, ainsi que les produits agroalimentaires et sylvicoles. Environ 75 % des flux internes concernaient ces deux produits en 2012 et en 2013.

En prenant en compte les flux internes en France en 2013 des produits agroalimentaires et sylvicoles et des matériaux d'extraction et de construction, la Picardie se classait 11^{ème} et le Nord-Pas-de-Calais se positionnait au 8^{ème} rang avec un total de 62 424 tonnes.

En 2013, les flux internes par voie navigable en Picardie représentaient 558 tonnes de marchandises dont 97,7 % concernaient des minerais, tourbes et autres produits d'extraction. Cependant ces flux par voie navigable ont diminué de 33 % par rapport à l'année 2012.

Les marchandises échangées en Picardie étaient à 57 % pour le compte d'autrui, en baisse par rapport à 2012 où 65 % de ces flux se faisaient pour le compte d'autrui.

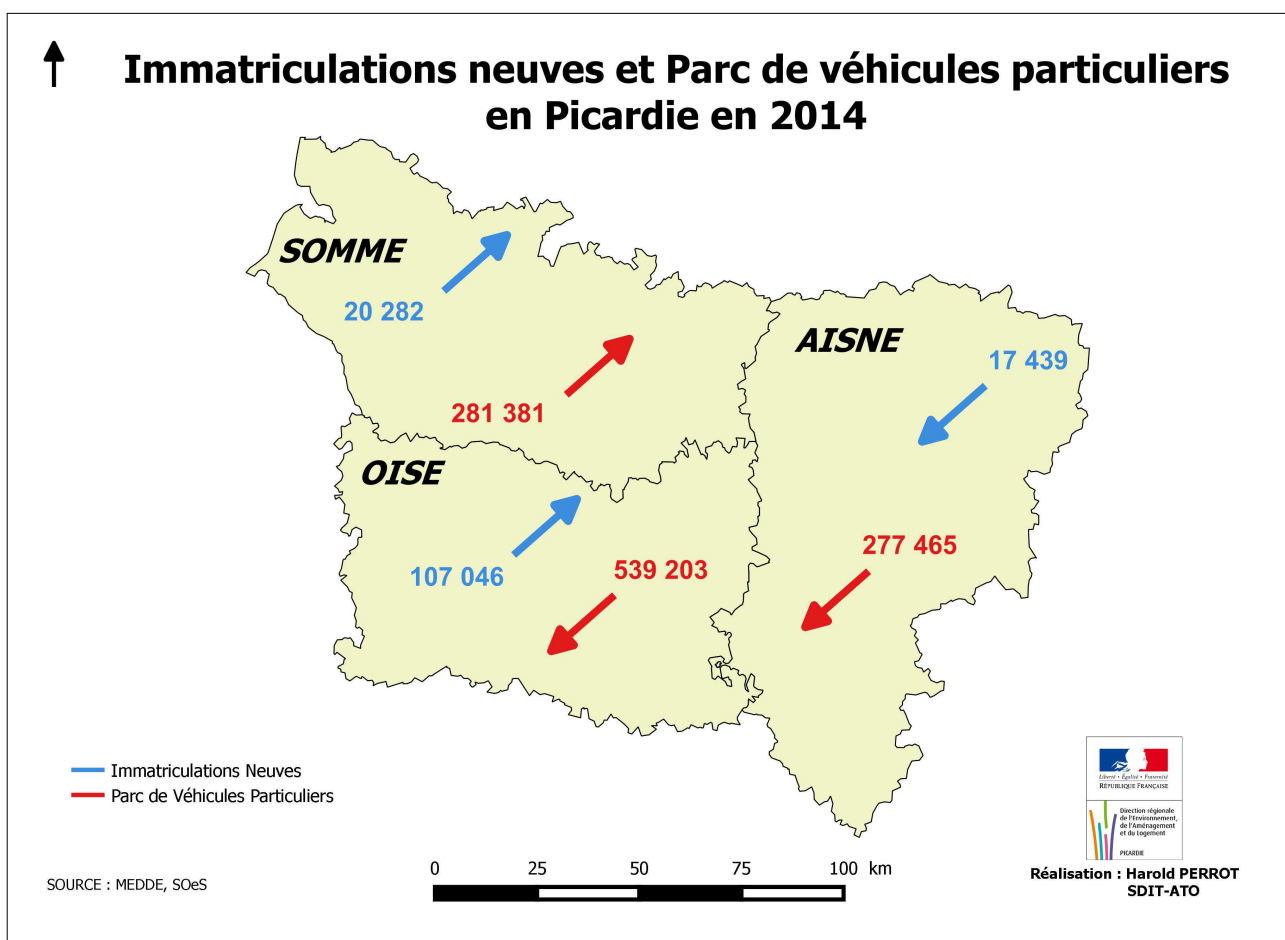
En Nord-Pas-de-Calais en 2013, les matériaux d'extraction et de construction représentaient 42 % des flux de marchandises internes, exactement comme en 2012.

En 2013, les produits transportés par voie navigable ont progressé de 17 % pour atteindre 1 819 tonnes de marchandises échangées en Nord-Pas-de-Calais dont une majorité de produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche.

En 2013, les marchandises échangées dans cette région étaient à 64 % pour le compte d'autrui, autant qu'en 2012.

C) Parcs de Véhicules

Un parc de véhicule désigne l'ensemble des véhicules particuliers ou destinés à d'autres usages. Les données de cette partie proviennent du SOeS-RSVERO, le Service de l'Observation et Statistiques (SOeS) du Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (RSVERO) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE). Tous ces véhicules sont recensés en fonction d'une moyenne d'âge d'utilisation jusqu'à 20 ans et différent selon les parcs.



Carte 14

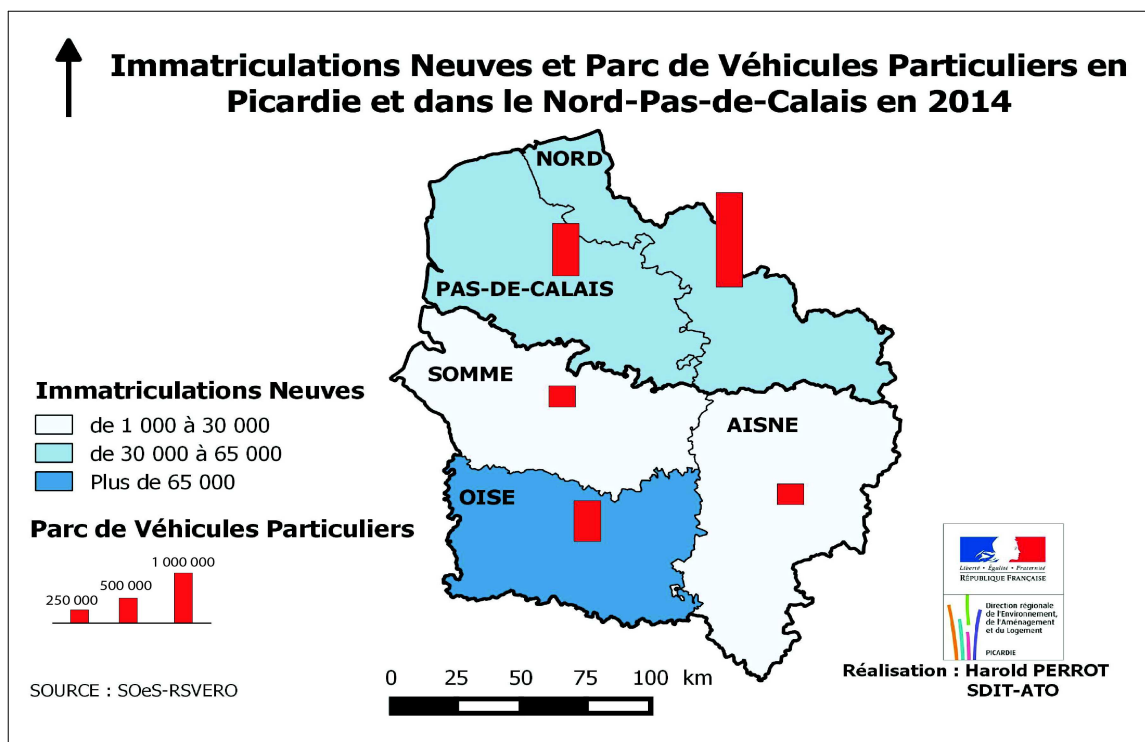
Cette carte présente l'évolution des immatriculations neuves de véhicules particuliers et du parc de véhicules particuliers en 2014 par rapport à l'année 2013 en Picardie.

Le nombre de véhicules particuliers était de 1 098 049 unités en 2014 en Picardie, en baisse de -0,4% par rapport à l'année 2013.

L'Oise comptait plus de la moitié des véhicules particuliers de la région, loin devant la Somme et l'Aisne.

Les immatriculations de véhicules particuliers neufs en Picardie en 2014 étaient de 144 766 unités, environ 12 000 par mois dont plus des deux-tiers dans le département de l'Oise.

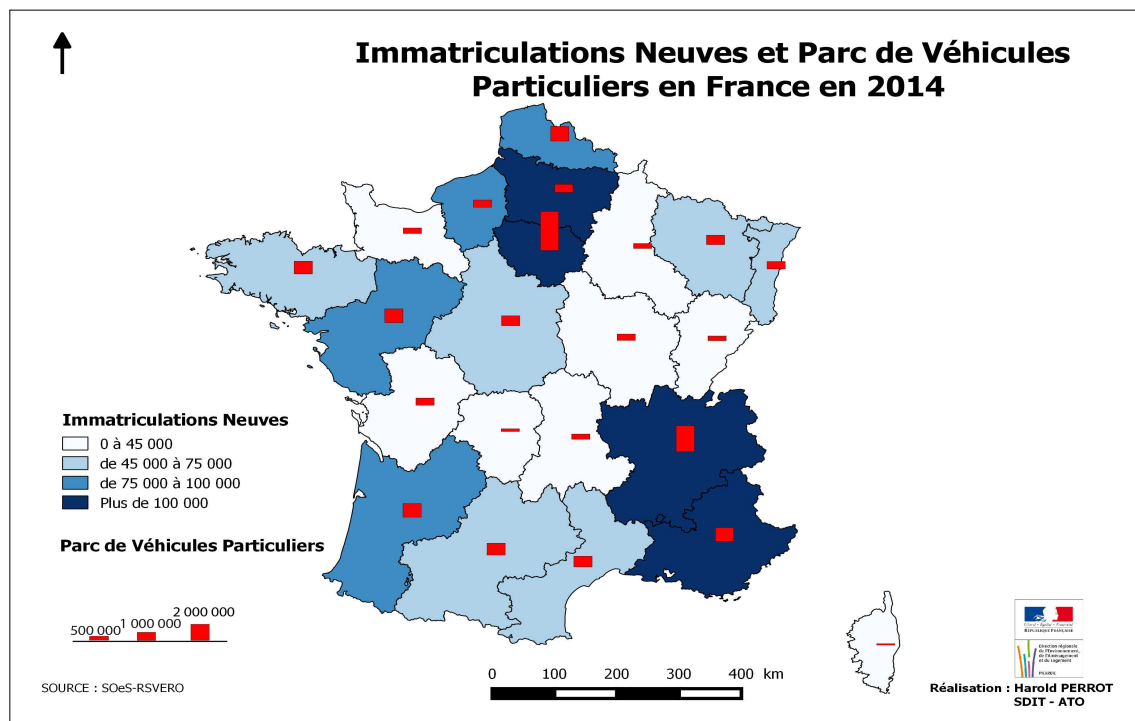
Les cartes ci-dessous présentent en partie via des histogrammes rouges, les parcs de véhicules particuliers. Plus les rectangles sont grands et plus le nombre de véhicule est élevé et inversement.



Carte 15

Dans le Nord-Pas-de-Calais, le parc de véhicules particuliers en 2014 se composait de 1 936 395 unités, en hausse depuis 2011. Plus de la moitié se concentrait dans le Nord.

Il y a eu 98 338 immatriculations de véhicules particuliers neufs en 2014 en Nord-Pas-de-Calais, représentant 8 200 véhicules immatriculés par mois.



Carte 16

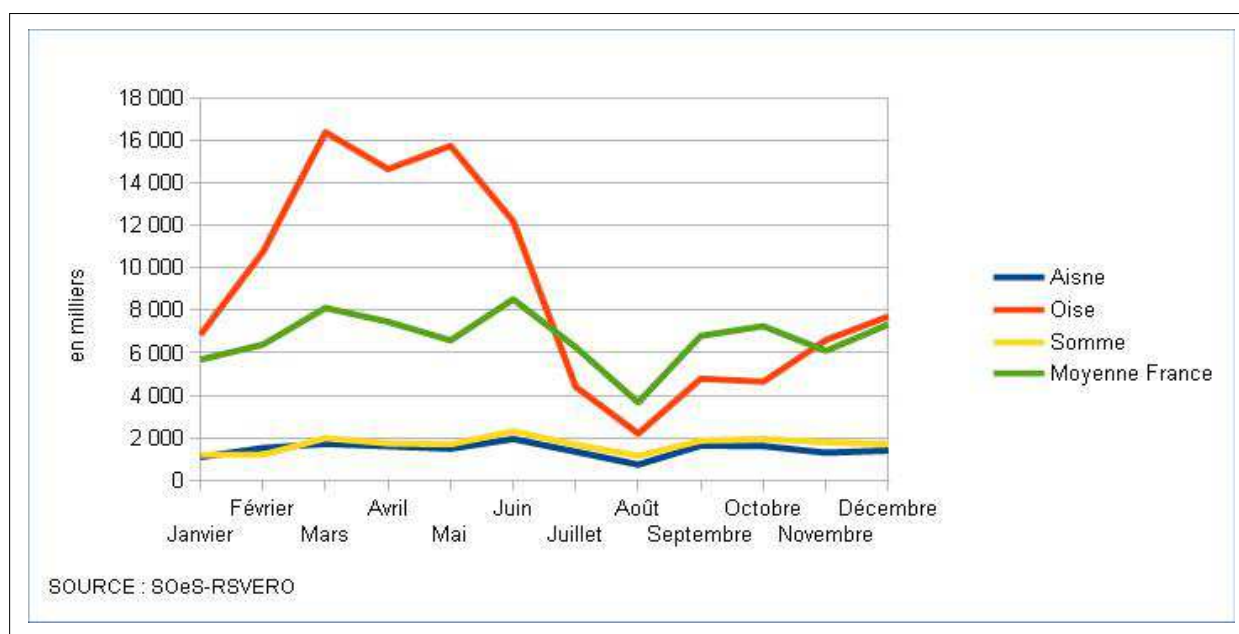
En France métropolitaine en 2014, le parc de véhicules particuliers comptait de 32 237 875 véhicules.

En 2014, il y a eu 1 765 855 immatriculations de véhicules particuliers neufs, soit environ 147 155 immatriculations par mois.

Entre 2010 et 2013, les immatriculations de véhicules particuliers neufs étaient en baisse en France. Néanmoins depuis l'année 2014, la tendance s'est inversée.

La Picardie se situait à la 3^{ème} place des régions où le nombre d'immatriculations de véhicules neufs particuliers en 2014 était le plus élevé derrière l'Île-de-France et le Rhône-Alpes mais devant la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Immatriculations de Véhicules Particuliers neufs **par mois en 2014**



Graphique 18

En 2014, l'Oise a fait immatriculer en moyenne environ 9 000 véhicules par mois, un chiffre supérieur à la moyenne française qui ne dépassait pas les 7 000 véhicules par mois.

La période durant l'année où le nombre d'immatriculation est la plus faible est le mois d'août, avec seulement 80 000 immatriculations en France dont 4 000 en Picardie. En effet dans l'Oise par exemple, entre les mois de Mai et Août on note une chute brutale des immatriculations avec seulement 2 000 véhicules neufs immatriculés.

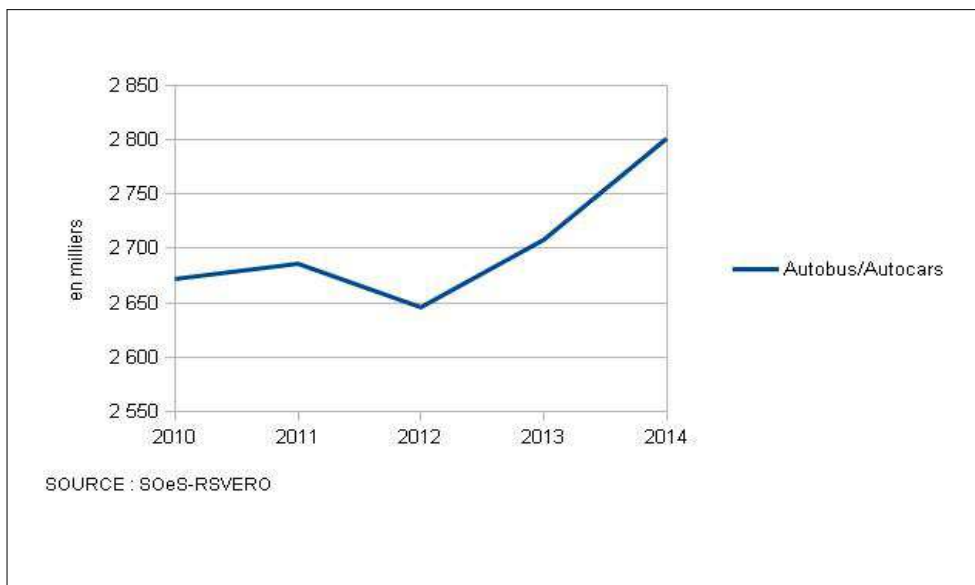
La partie suivante expose les parcs d'autres catégories de véhicules neufs, à savoir les autobus, autocars, les camionnettes, les camions, les tracteurs, les remorques et enfin les semi-remorques en Picardie, en Nord-Pas-de-Calais et en France.

1) Parc d'Autobus/Autocars

Un autobus est un véhicule de transport en commun circulant en zone urbaine contrairement à un autocar qui est un véhicule de transport en commun effectuant des trajets en zone rurale ou inter-urbaine. Ces deux véhicules possèdent au moins 10 places assises.

L'analyse suivante a pour objet les autobus ayant jusqu'à 17 ans de vie et les autocars jusqu'à 18 ans.

Parc d'Autobus/Autocars en Picardie entre 2010 et 2014

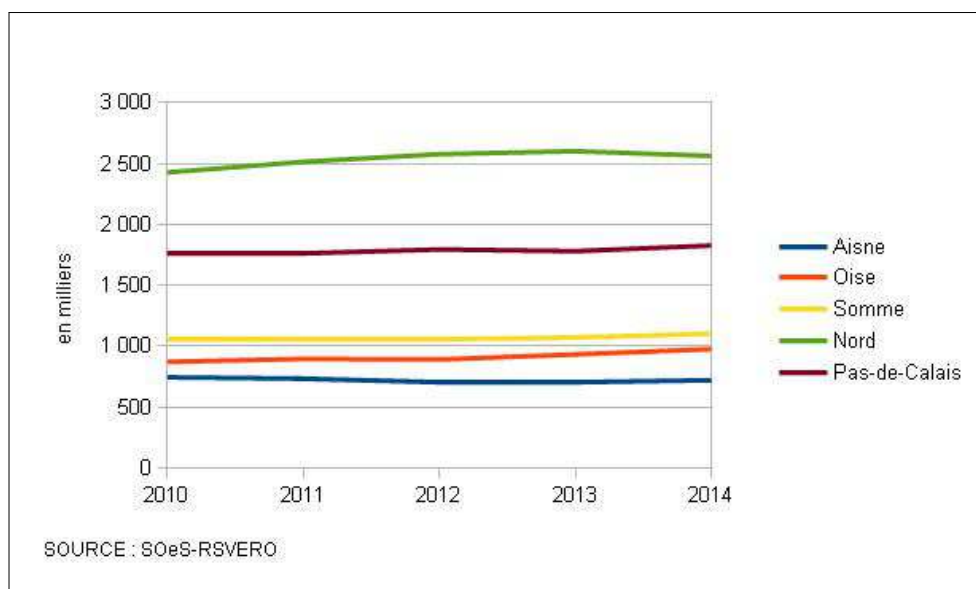


Graphique 19

En Picardie en 2014, on recensait 554 autobus et 2 229 autocars, le reste étant des autobus/autocars équipés pour personnes handicapées.

Depuis 2010, le nombre d'autobus a augmenté de plus de 32,9 % alors que le nombre d'autocars a baissé de 0,8 %. Au total entre 2010 et 2014, malgré la légère baisse durant l'année 2011, le parc d'autobus/autocars en Picardie a augmenté de 4,8 %.

Parc d'Autobus/Autocars dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014

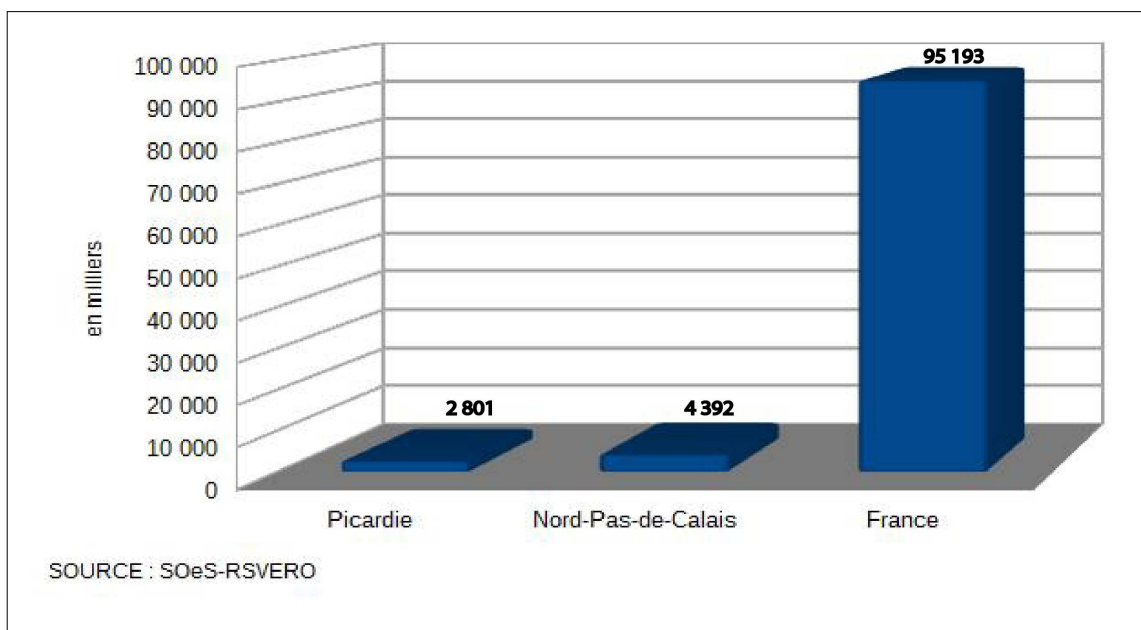


Graphique 20

En Picardie en 2014, le département qui possédait le nombre le plus élevé d'autobus/autocars était la Somme, avec 1 103 unités.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, le Nord détenait 2 564 autobus/autocars, plus que la Somme et l'Oise réunies.

Parc d'Autobus/Autocars en France en 2014



Graphique 21

En 2014, le nombre d'autobus/autocars était de 2 801 en Picardie, de 4 392 en Nord-Pas-de-Calais et la France métropolitaine comptait au total 95 193 autobus/autocars.

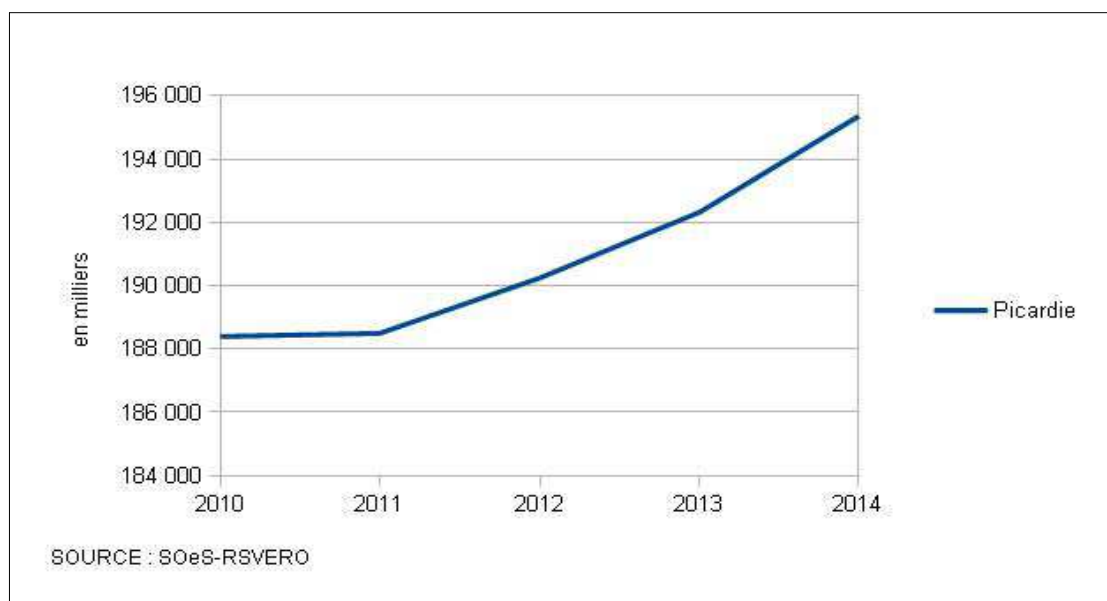
Depuis 2010 la France a vu son parc d'autobus/autocars augmenter de 7,1 %. La Picardie possédait le 12^{ème} parc d'autobus/autocars des régions françaises en 2014 alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait le 8^{ème} rang.

2) Parc de Camionnettes

Une Camionnette appelée aussi véhicule utilitaire léger (VUL), est un véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) ne dépasse pas 3 500 kg.

L'analyse suivante porte sur les camionnettes d'âge inférieur ou égal à 20 ans.

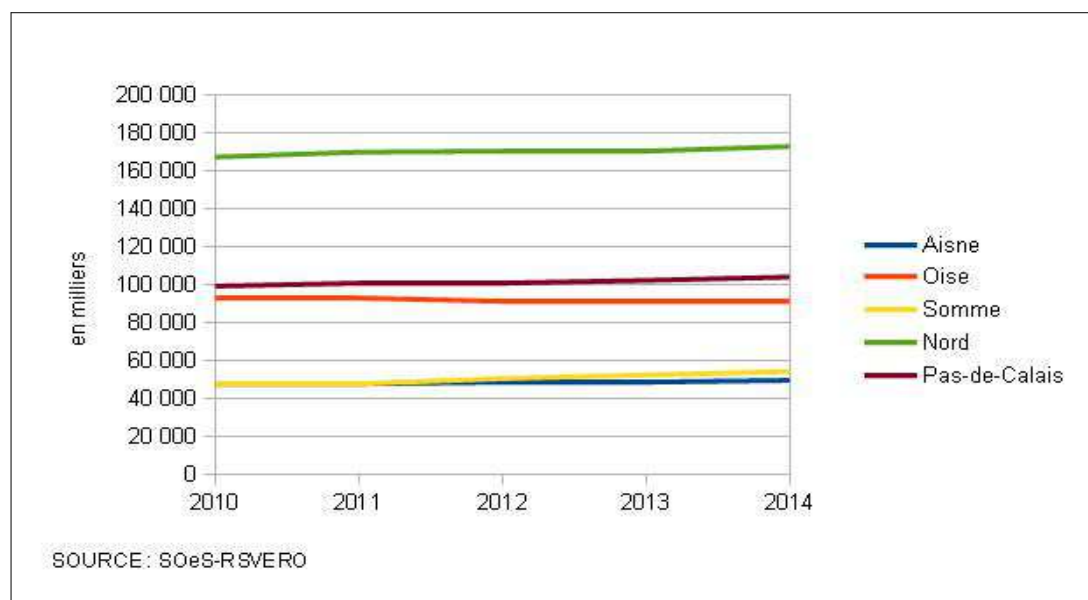
Parc de Camionnettes en Picardie entre 2010 et 2014



Graphique 22

En Picardie en 2014 il y avait 195 357 camionnettes. Depuis 2010 ce type de véhicules a augmenté de plus de 3,7 %.

Parc de Camionnettes dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014

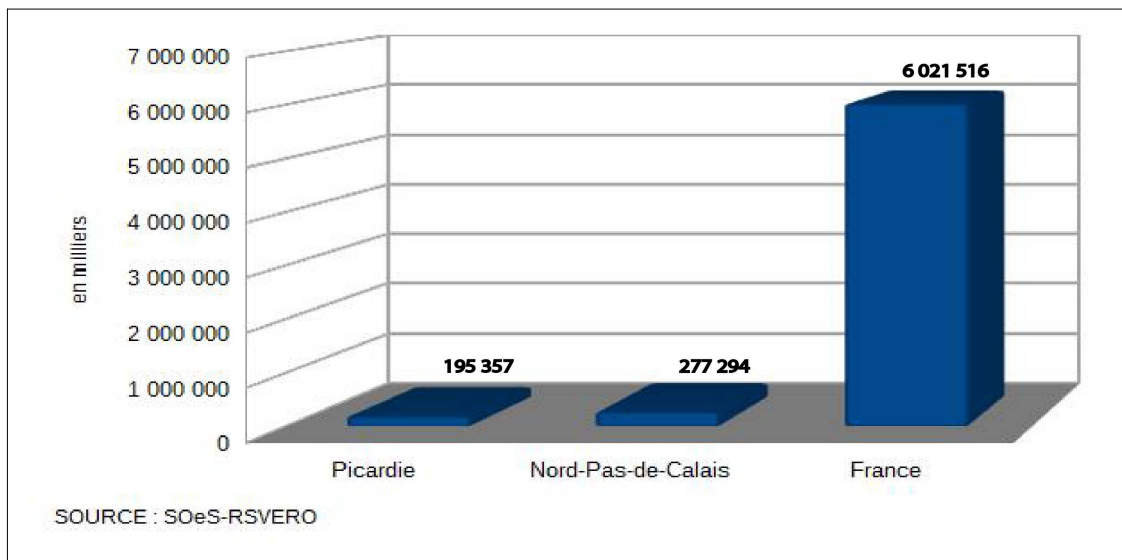


Graphique 23

En Picardie en 2014, le département qui possédait le nombre le plus élevé de camionnettes était l'Oise, avec 91 455 unités.

Au cours de cette même année, le Nord détenait 173 136 camionnettes et le Pas-de-Calais pourtant loin derrière son voisin, possédait plus de camionnettes que l'Aisne et la Somme réunies en 2014.

Parc de Camionnettes en France en 2014



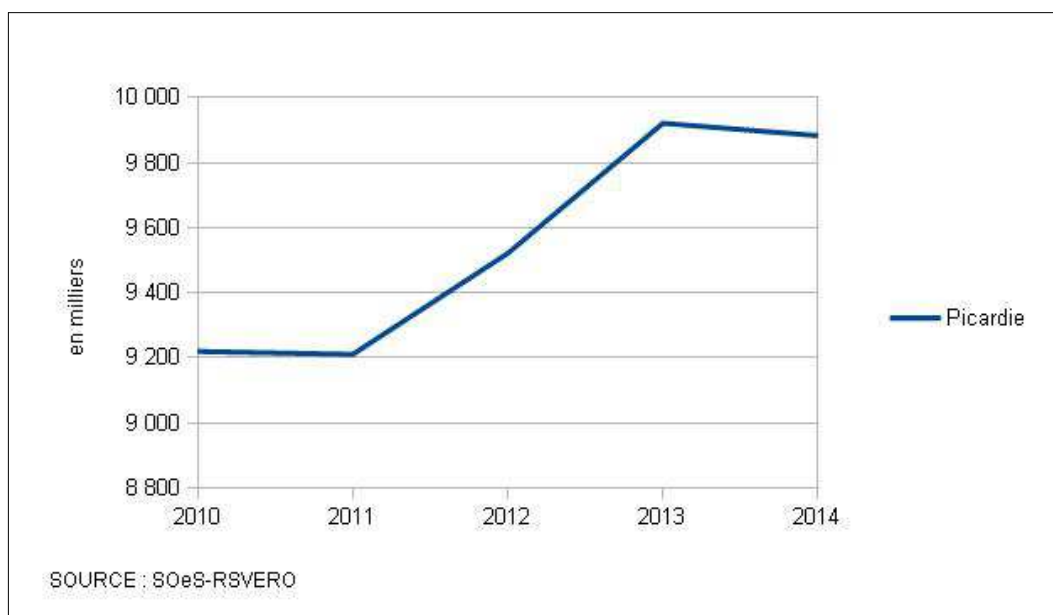
Graphique 24

En 2014, il y avait 6 021 516 camionnettes en France métropolitaine dont 277 294 en Nord-Pas-de-Calais et 195 357 en Picardie. Depuis 2010, le parc de camionnettes a progressé de 3,4 % en France. La Picardie était la 12^{ème} région à détenir le plus de camionnettes en France alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait le 8^{ème} rang en 2014.

3) Parc de Camions

Un Camion est un véhicule de transport de marchandises lourdes dont le poids total autorisé en charge (PTAC) dépasse les 3 500 kg. L'analyse suivante a pour objet les camions d'âge inférieur ou égal à 20 ans tirant des bennes, bétailières, citernes, fourgons ou encore des portes-conteneurs.

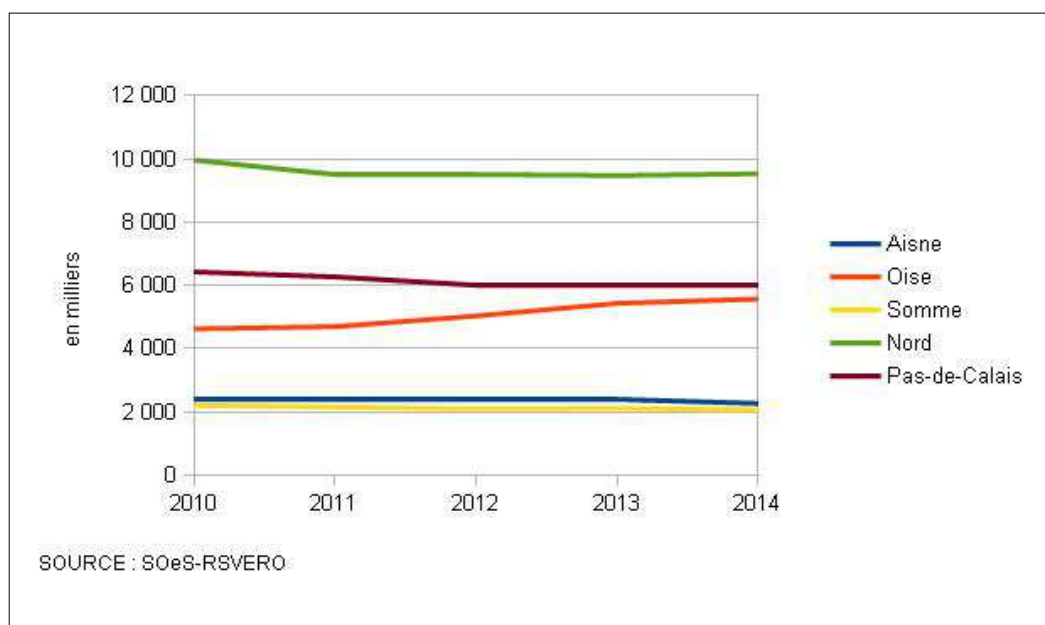
Parc de Camions en Picardie entre 2010 et 2014



Graphique 25

En Picardie en 2014, on recensait 9 883 camions. Depuis 2010 ce type de véhicule a augmenté de 7,2 % et était composé majoritairement de fourgons, soit un total de 2 408 unités.

Parc de Camions dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014

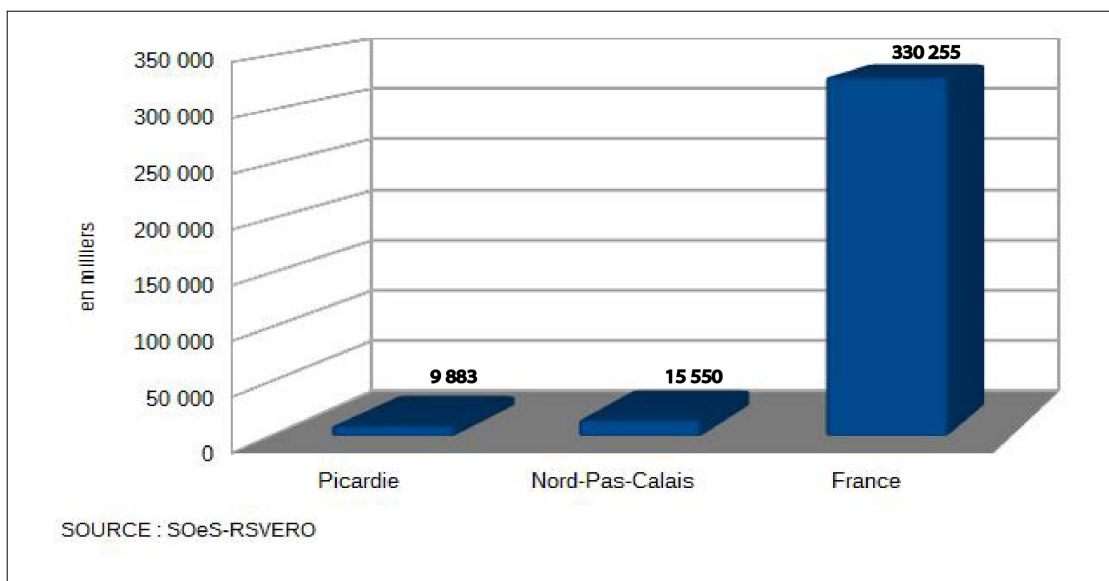


Graphique 26

En 2014, il y avait 5 568 camions dans l'Oise et le Nord recensait 9 527 camions. A l'échelle des deux régions, ces deux départements possèdent le nombre le plus important de camions.

De plus, le Pas-de-Calais disposait plus de camions en 2014 que les départements de l'Aisne et de la Somme réunis.

Parc de Camions en France en 2014



Graphique 27

En 2014, il y avait 330 255 camions en France métropolitaine dont 15 550 unités en Nord-Pas-de-Calais et 9 883 en Picardie.

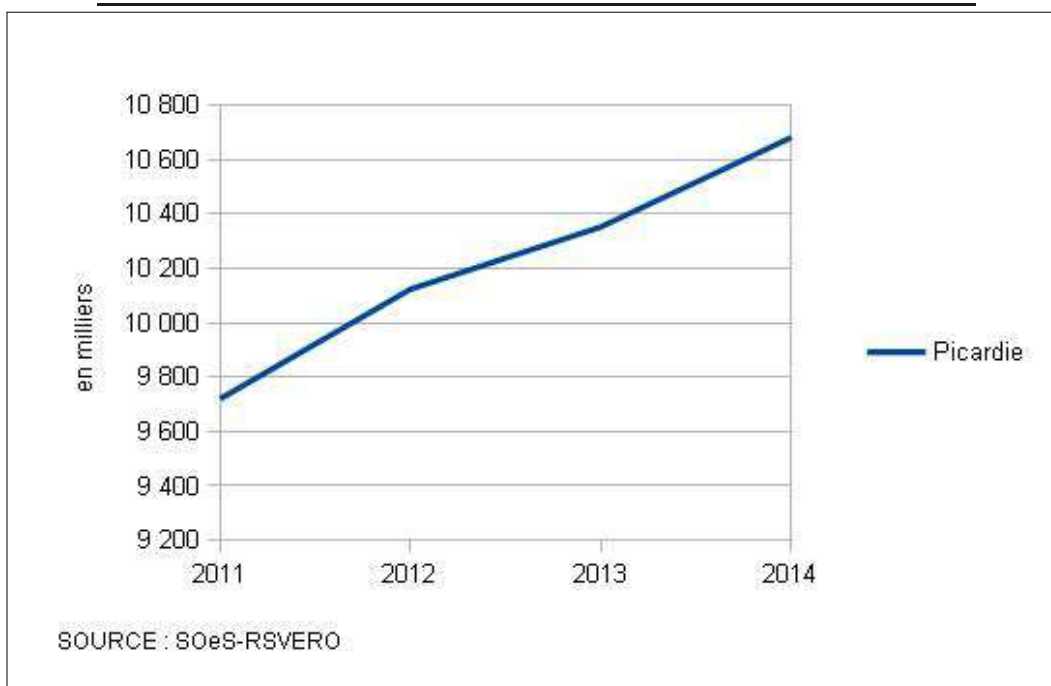
Depuis 2010, le parc de camions a diminué de 2,2 % en France. La Picardie se classe en 14^{ème} position des régions qui possédaient le plus de camions en France alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait la 8^{ème} place et connaît depuis 2010, un léger recul d'environ 5 % du nombre de camions dans sa région.

4) Parc de Tracteurs Routiers

Un Tracteur Routier est un véhicule utilisé pour remorquer des semi-remorques ou autres véhicules non automobiles.

L'analyse suivante a pour objet les tracteurs routiers d'âge inférieur ou égal à 10 ans, exceptés les tracteurs agricoles.

Parc de Tracteurs entre 2011 et 2014 en Picardie

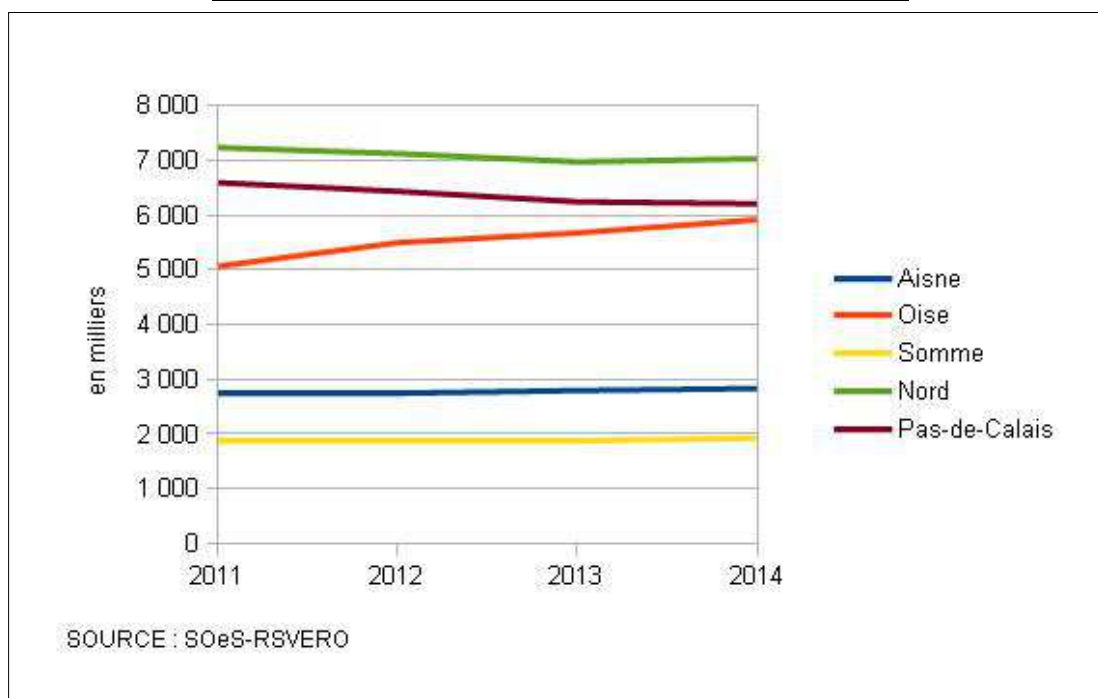


Graphique 28

En 2014, la Picardie recensait 10 682 tracteurs ; depuis 2011 ce type de véhicule a augmenté de 8,9 %.

La catégorie de tracteur la plus représentée était les 44 tonnes soit 9 272 unités immatriculés en Picardie en 2014.

Parc de Tracteurs dans les départements de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014



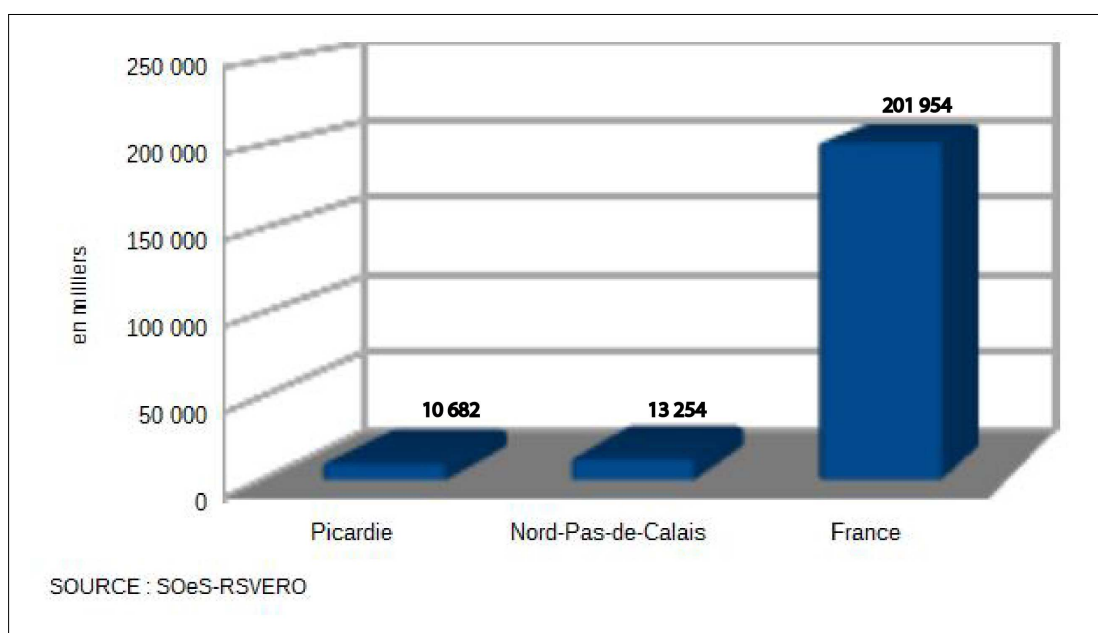
Graphique 29

En Picardie en 2014, l'Oise était le département qui possédait le plus de tracteurs avec 5 921 unités. En 3 ans, ce parc a augmenté de plus de 16,5 % dans l'Oise.

Dans le Nord-Pas-de-Calais en 2014, le département du Nord détenait 7 039 tracteurs.

Malgré la baisse du parc de tracteurs dans le Pas-de-Calais depuis 2011, ce dernier possède davantage d'unités que l'Aisne et la Somme réunis en 2014.

Parc de Tracteurs en France en 2014



Graphique 30

En 2014, il y avait 201 954 tracteurs en France métropolitaine dont 13 254 unités en Nord-Pas-de-Calais et 10 682 en Picardie.

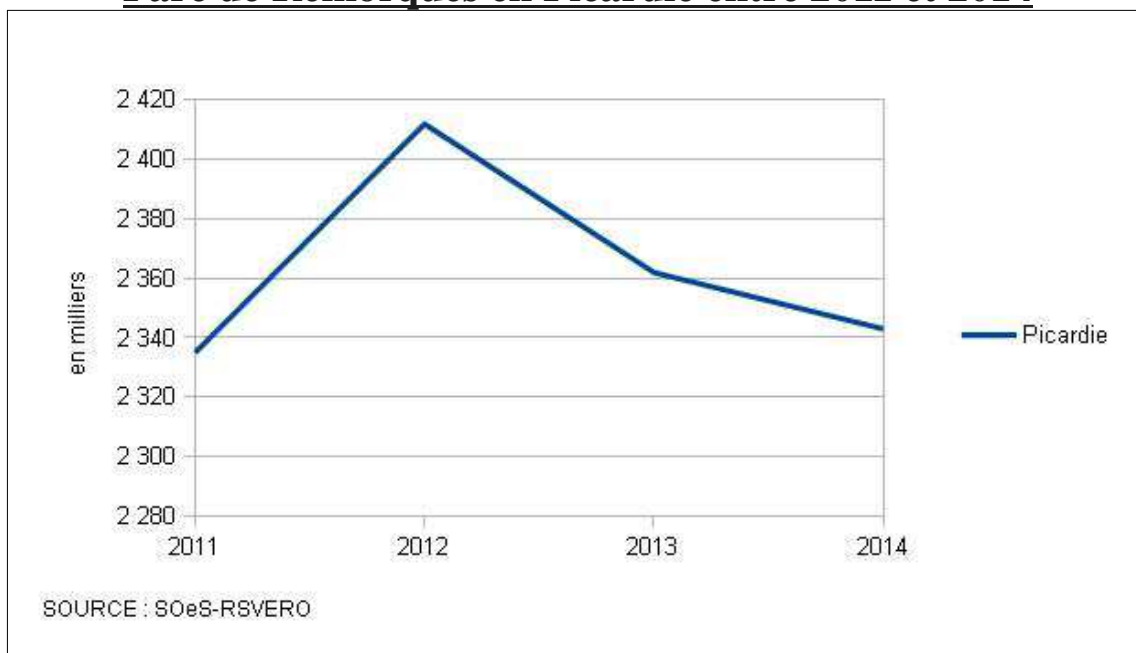
Depuis 2010, le parc de tracteurs a baissé de 0,9 % en France. La Picardie était la 6^{ème} région à détenir le plus de tracteurs en France en 2014, juste derrière le Nord-Pas-de-Calais.

5) Parc de Remorques

Une Remorque est un véhicule sans moteur reposant sur des roues tracté par un autre véhicule.

L'analyse suivante se consacre aux remorques d'âge inférieur ou égal à 20 ans ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) d'au moins 6 tonnes.

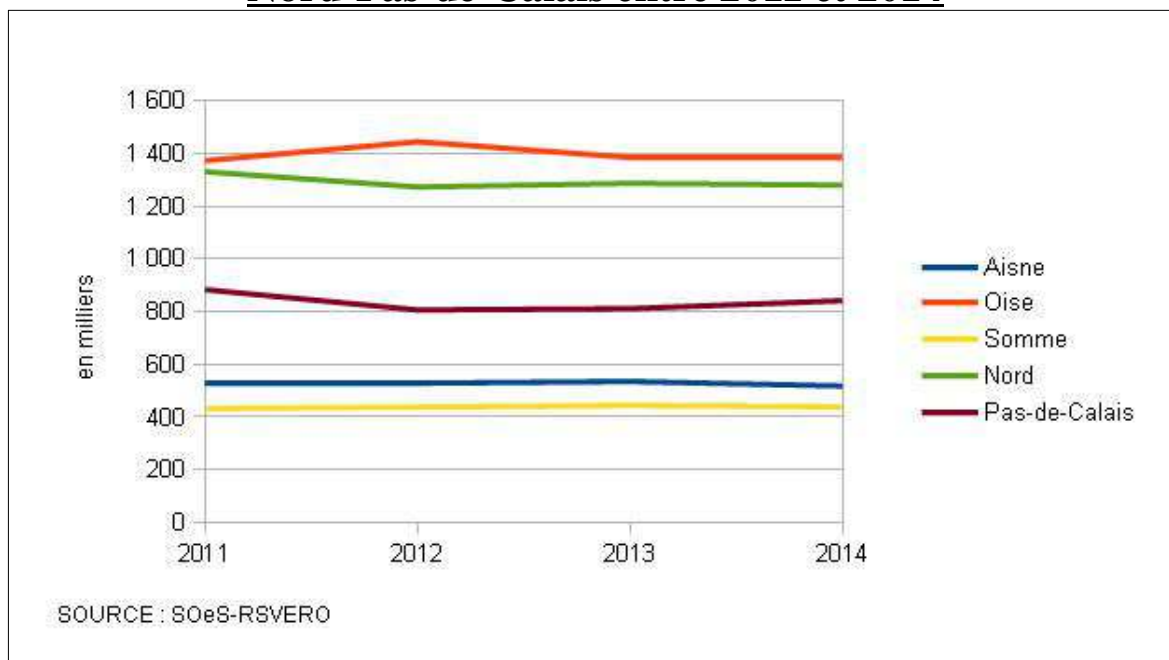
Parc de Remorques en Picardie entre 2011 et 2014



Graphique 31

En Picardie en 2014, il y avait 2 343 remorques soit une augmentation de 0,3 % depuis 2011. La classe de remorque la plus représentée était les 9 à 13 tonnes ; 863 ont été immatriculées en Picardie en 2014.

Parc de Remorques dans les départements de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014

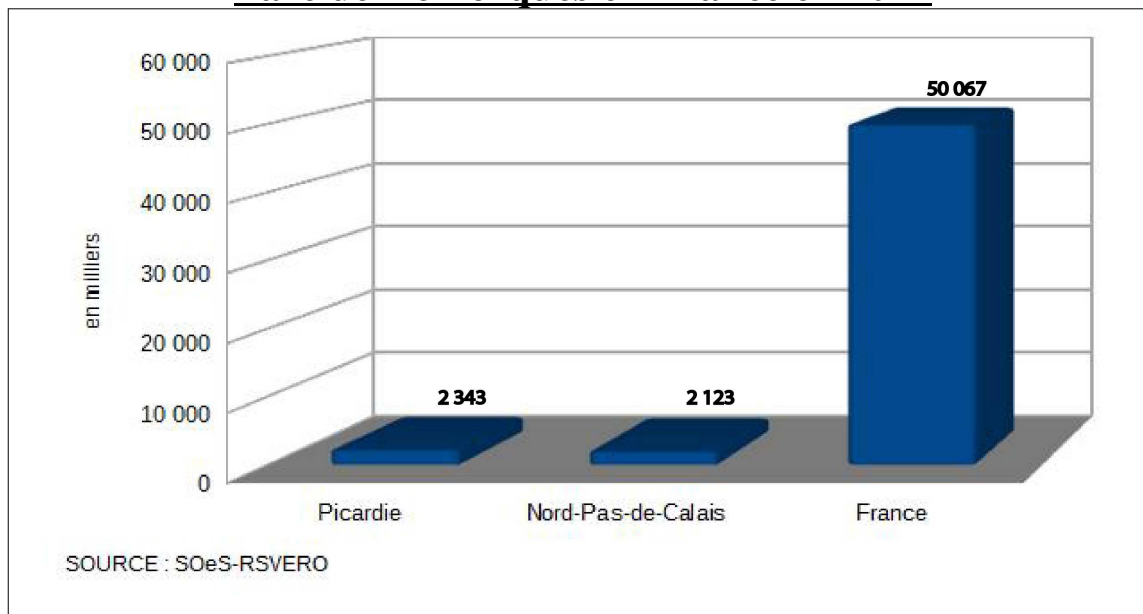


Graphique 32

En Picardie en 2014, l'Oise possédait le plus de remorques avec 1 386 unités alors que dans le Nord-Pas-de-Calais, le Nord détenait 1 281 unités.

En 2011, ces deux départements possédaient un parc de remorques presque similaire, l'écart s'est creusé jusqu'en 2012 et reste stable depuis.

Parc de Remorques en France en 2014



Graphique 33

En 2014, il y avait 50 067 remorques en France métropolitaine dont 2 123 unités en Nord-Pas-de-Calais et 2 343 en Picardie.

Depuis 2011, le parc de remorques a baissé de 0,8 % en France. La Picardie était la 9^{ème} région à détenir le plus de remorques en France en 2014 devant le Nord-Pas-de-Calais qui occupait la 11^{ème} place.

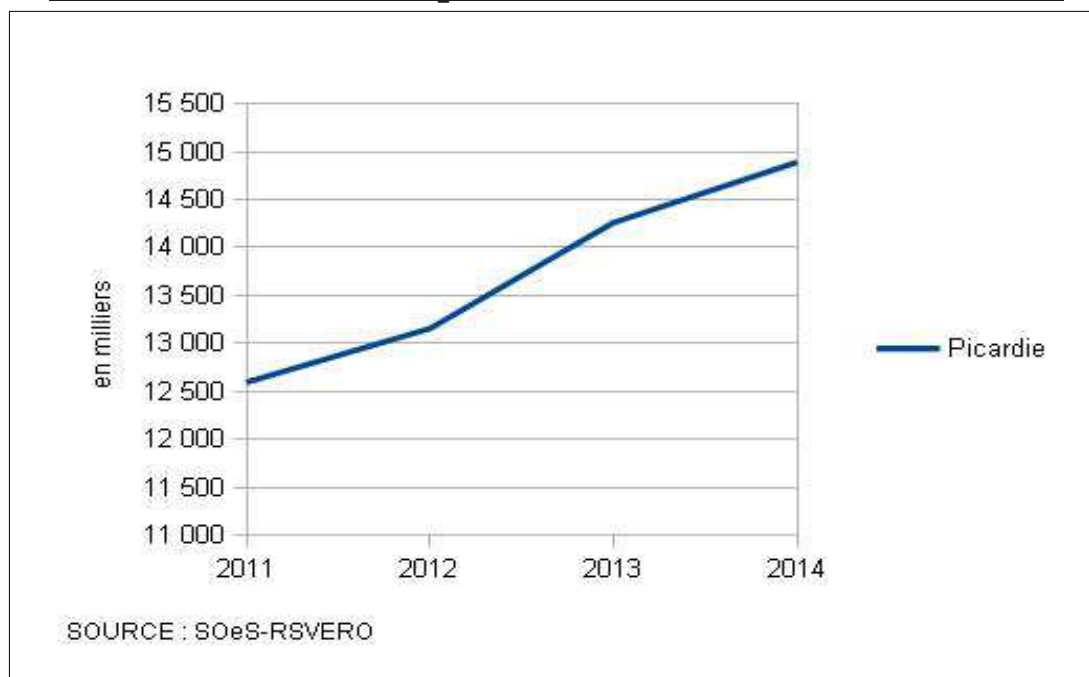
6) Parc de Semi-Remorques

Un Semi-Remorque est un véhicule non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier¹¹.

L'analyse suivante a pour objet les semi-remorques d'âge inférieur ou égal à 20 ans.

11 = SOeS-RSVERO

Parc de Semi-Remorques en Picardie entre 2011 et 2014

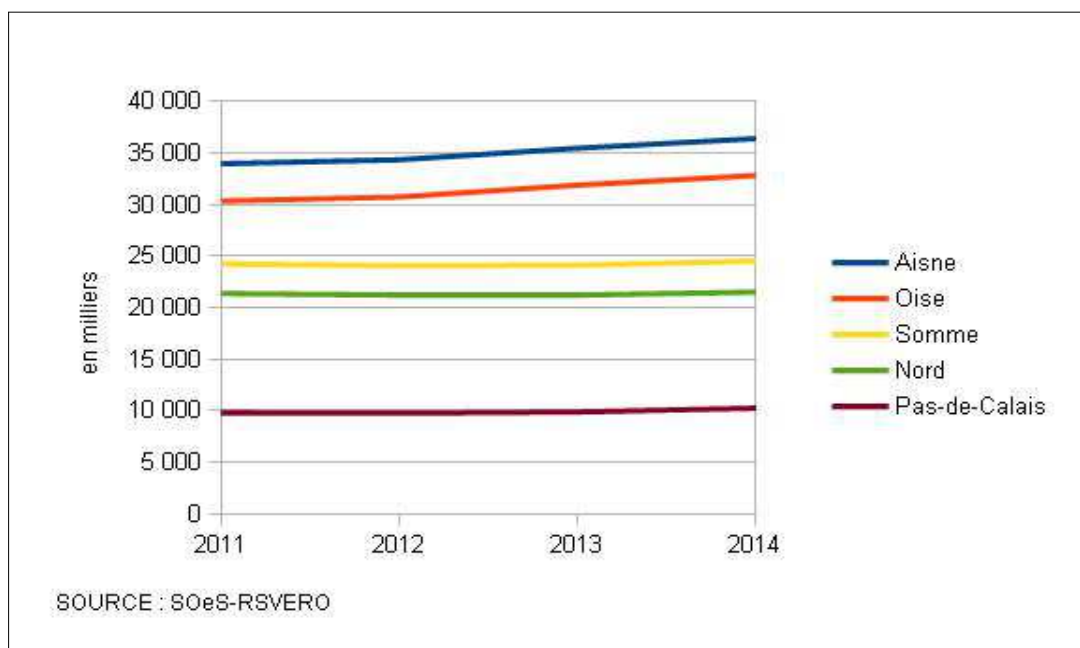


Graphique 34

En Picardie en 2014 on recensait 14 891 semi-remorques, depuis 2011 ce type de véhicule a augmenté de 18,3 % dans la région.

La classe de semi-remorque la plus représentée était les 26 à 27 tonnes, 4 222 ont été immatriculés en Picardie en 2014.

Parc de Semi-Remorques dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014



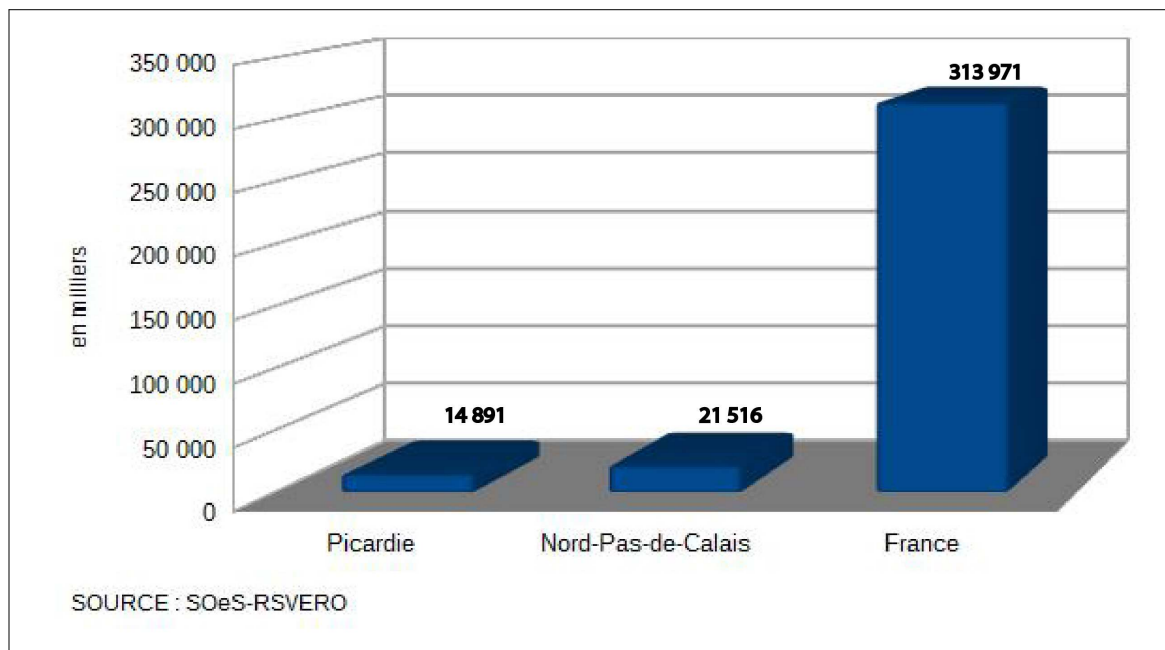
Graphique 35

En Picardie en 2014, l'Oise est le département qui possédait le plus de semi-remorques avec 8 299 unités, en 3 ans leur nombre a progressé de 36 %.

Dans le Nord-Pas-de-Calais en 2014, le Nord détenait 11 263 semi-remorques.

Ce département comptait en 2014 deux fois plus de semi-remorques que l'Aisne et la Somme réunies.

Parc de Semi-Remorques en France en 2014



Graphique 36

En 2014, il y avait 313 971 semi-remorques en France métropolitaine dont 21 516 unités en Nord-Pas-de-Calais et 14 891 en Picardie.

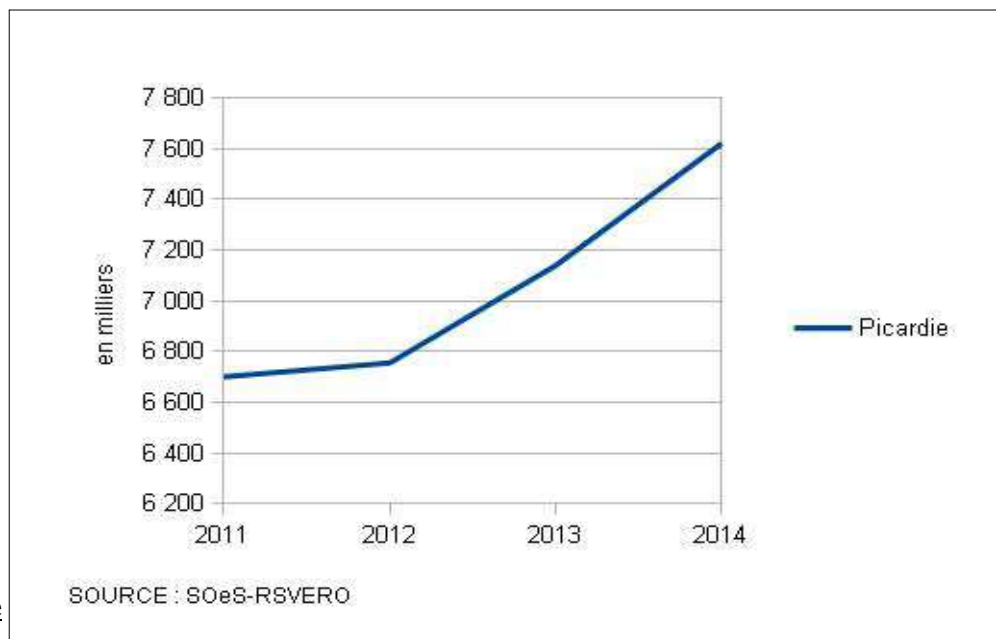
Depuis 2011, le parc de semi-remorques a diminué de 1,1 % en France. La Picardie était la 7^{ème} région à détenir le plus de semi-remorques en France alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait la 5^{ème} place en 2014.

7) Parc de Véhicules Hybrides

Un véhicule hybride est un véhicule utilisant au moins deux énergies différentes pour se mouvoir.

Le Service de l'Observation et Statistiques du Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (SOeS-RSVERO) propose des données depuis 2011 pour des véhicules hybrides utilisant à la fois l'électricité et de l'essence, de l'essence et du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et du gazole et de l'électricité.

Parc de Véhicules Hybrides en Picardie entre 2011 et 2014

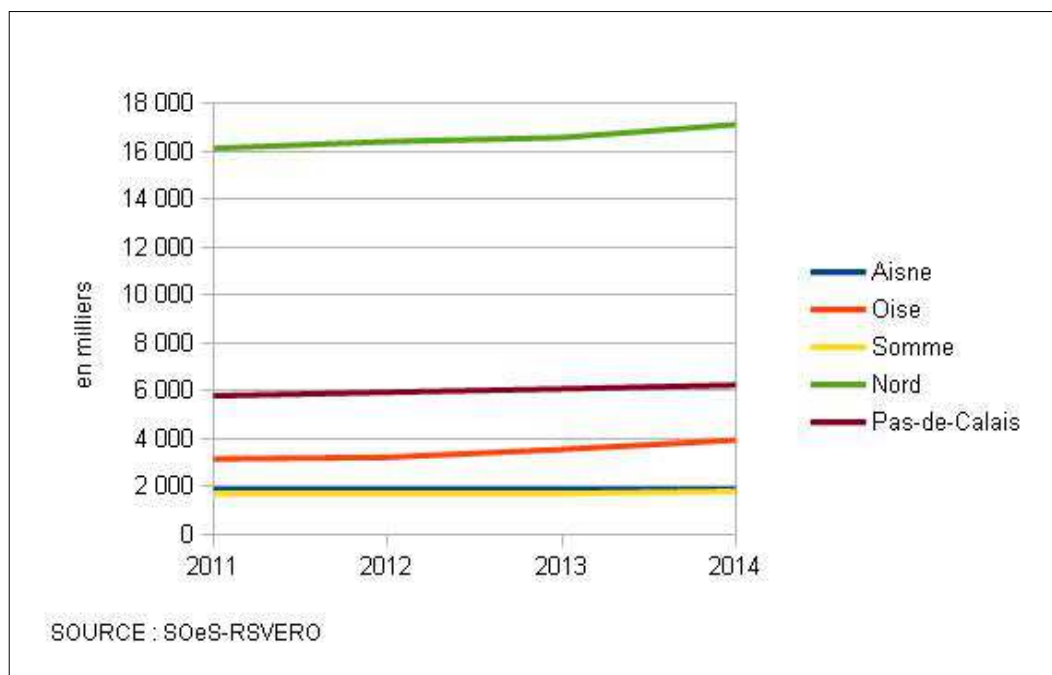


Graphique 37

En Picardie en 2014, il y avait 7 621 voitures hybrides ; depuis 2011 ce type de véhicule a augmenté de 13,7 %.

L'augmentation la plus importante s'est produite entre 2012 et 2014 où le parc de véhicules hybrides a progressé de plus de 850 unités en deux ans.

Parc de Véhicules Hybrides dans les départements de Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014

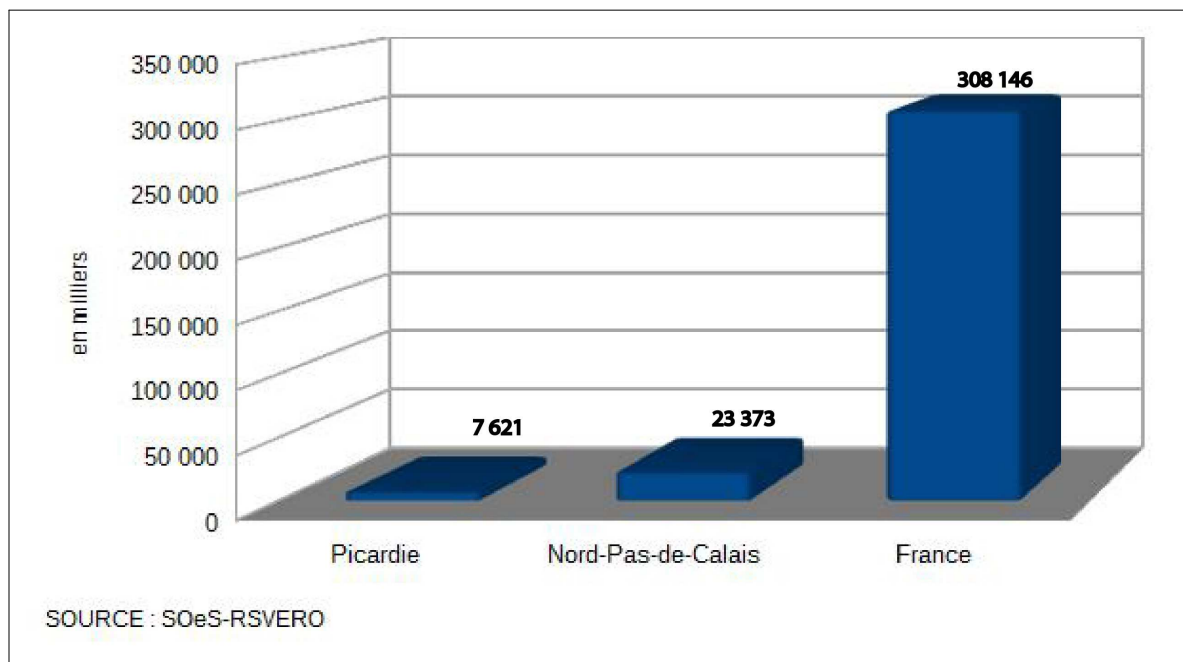


Graphique 38

En Picardie en 2014, l'Oise se démarque de nouveau, car c'est le département qui possédait le plus de véhicules hybrides avec 3 937 unités. En 3 ans le nombre de véhicules hybrides dans l'Oise a progressé de près de 25 %.

Dans le Nord-Pas-de-Calais en 2014, le Nord détenait 17 132 véhicules hybrides, le seul département du Nord comptait plus de deux fois plus de véhicules hybrides que toute la Picardie.

Parc de Véhicules Hybrides en France en 2014



Graphique 39

En 2014, il y avait 308 146 véhicules hybrides en France métropolitaine dont 23 373 unités en Nord-Pas-de-Calais et 7 621 en Picardie.

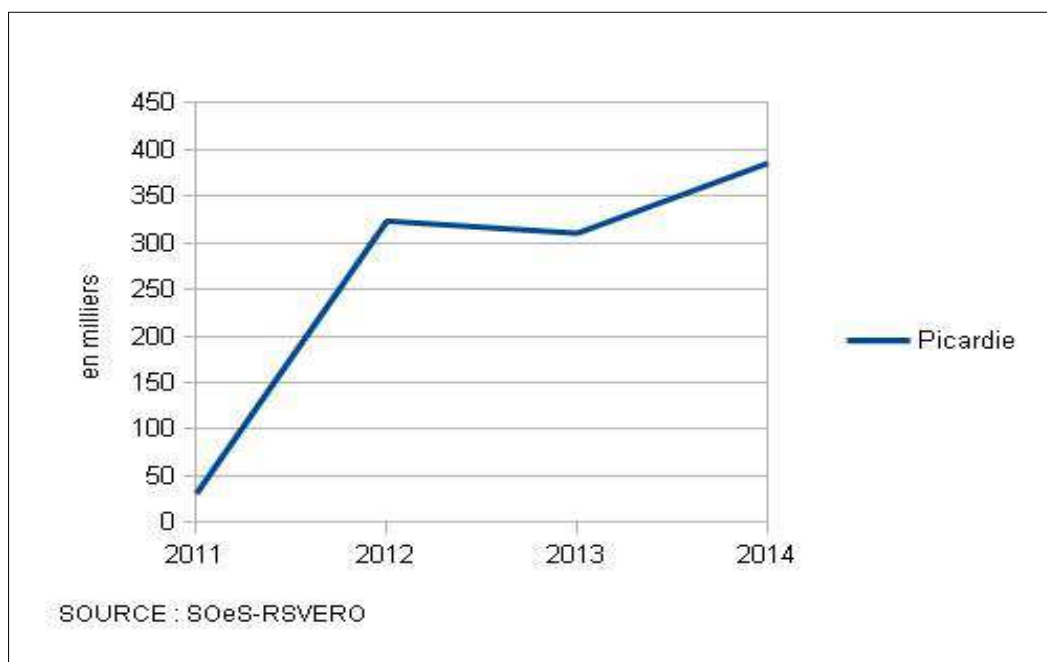
Depuis 2011, le parc de véhicules hybrides a fait un bond de 18,6 % en France.

La Picardie possédait le 13^{ème} parc de véhicules hybrides en France en 2014 alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait la 3^{ème} place en 2014.

8) Parc de Véhicules Électriques

Un véhicule électrique utilise un ou plusieurs moteurs électriques pour se déplacer.

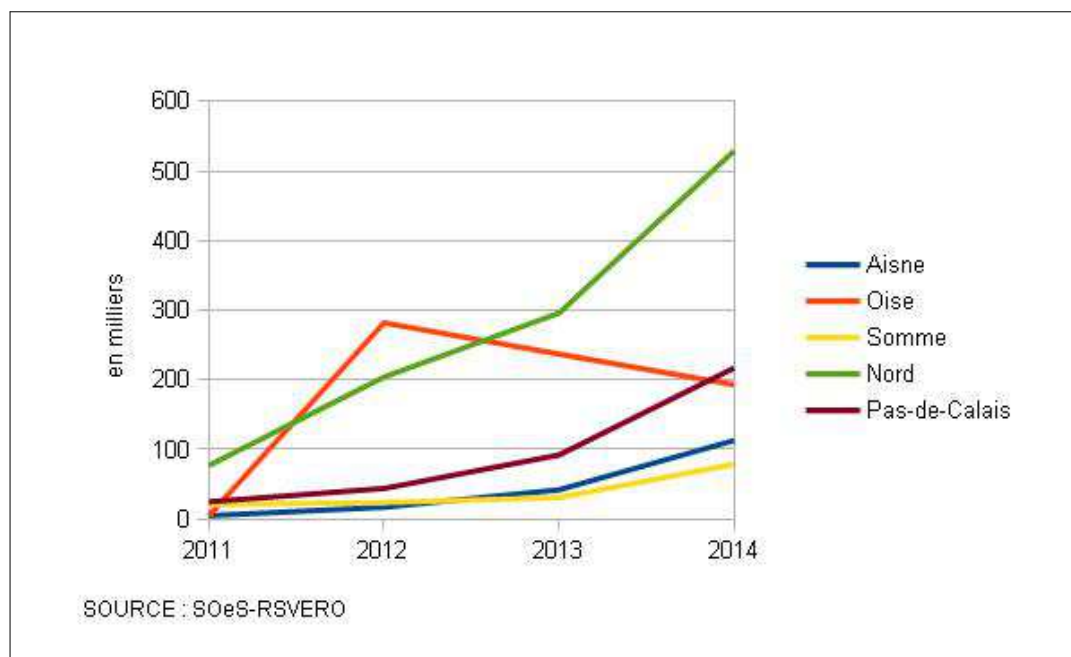
Parc de Véhicules Électriques en Picardie entre 2011 et 2014



Graphique 40

En Picardie en 2014, il y avait 385 véhicules électriques. Depuis 2011 leur nombre est en hausse de 12,4 %, surtout de 2011 à 2012 où le parc de véhicules électriques a augmenté de 290 unités. Malgré une légère baisse durant l'année 2012, le nombre de véhicules hybrides devrait atteindre les 400 unités en 2015.

Parc de Véhicules Électriques dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais

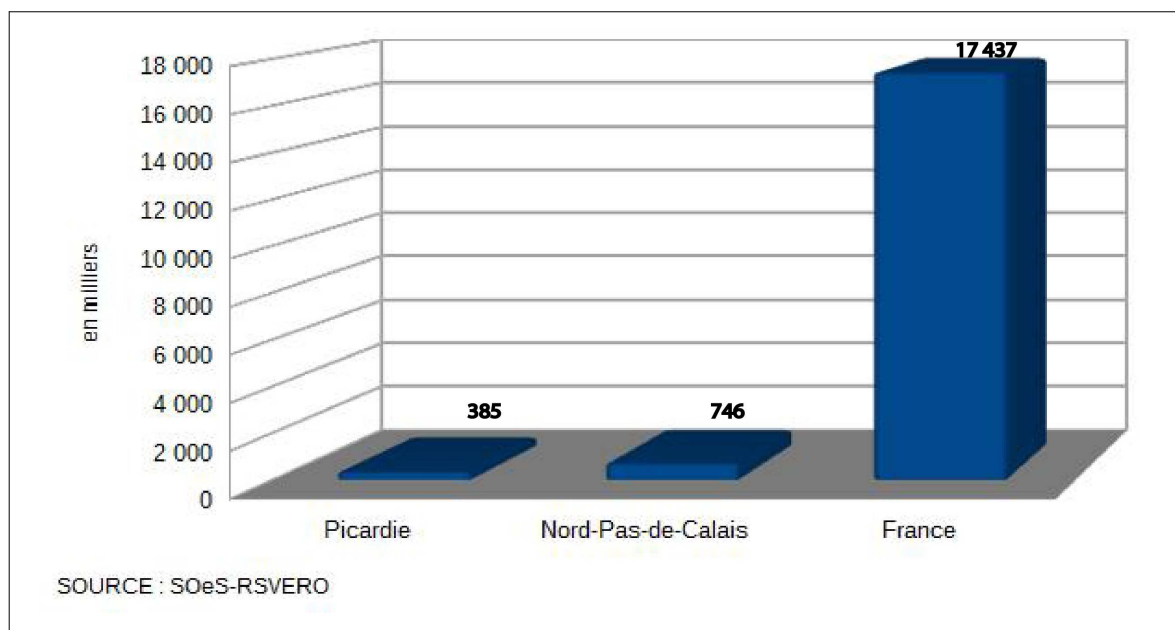


Graphique 41

En Picardie en 2014, l'Oise était le département qui comptabilisait le plus de véhicules électriques avec 193 unités mais une baisse est observée depuis 2012. En 2 ans, le nombre de véhicules électriques dans ce département a chuté de 31,5 %.

En Nord-Pas-de-Calais en 2014, le Nord détenait 529 véhicules électriques loin devant la Somme avec 79 unités en 2014. Le Nord comptait en 2014 plus de véhicules hybrides que toute la Picardie réunie sur la même période.

Parc de Véhicules Électriques en France en 2014



Graphique 42

En 2014, il y avait 17 437 véhicules électriques en France métropolitaine dont 746 en Nord-Pas-de-Calais et 385 unités en Picardie.

Depuis 2011, le parc de véhicules électriques a augmenté de plus de 600 % en France. La Picardie possédait le 15^{ème} parc de véhicules électriques en France alors que le Nord-Pas-de-Calais occupait la 7^{ème} place en 2014.

D) Carburants Routiers

La partie ci-dessous s'appuie également sur des données issues du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS).

Ces données publiées en décembre 2014 portent sur l'ensemble de l'année 2013 hors ventes destinées à la pêche ainsi que sur des données des années précédentes.

Elles concernent tous les types de véhicules routiers.

On appelle carburant, le combustible fournissant de l'énergie à un moteur thermique¹².

¹² = DICTIONNAIRE LAROUSSE

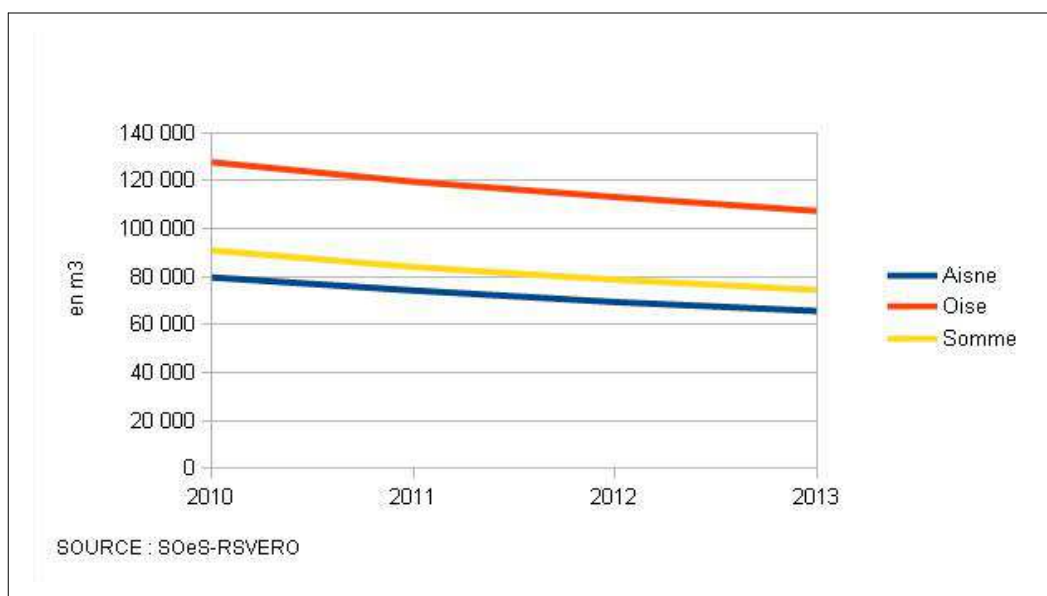
1) Les ventes de carburants en Picardie

Les ventes de carburants en Picardie en 2013 sont en déclin. 1 534 361 m³ ont été distribués dont :

- 1 286 658 m³ de gazole (ou diesel),
- 247 703 m³ de supercarburants (le Super Sans Plomb 95-E10, le Super 95 et le Super 98), c'est-à-dire l'essence.

En Picardie, en 2013, il y a donc eu cinq fois plus de ventes de m³ de gazole que de ventes de m³ d'essence.

Ventes de Supercarburants en Picardie

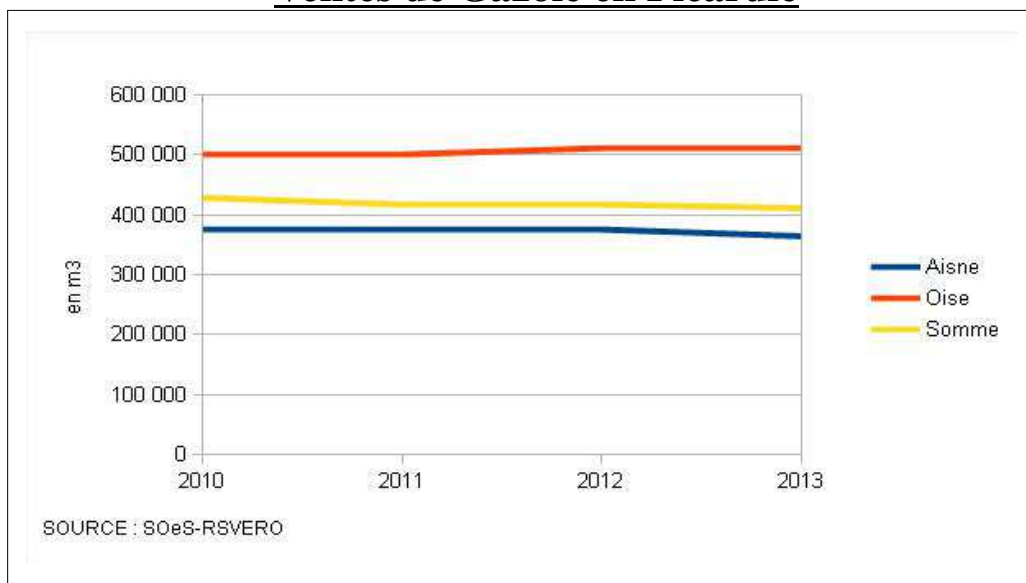


Graphique 43

En constante baisse, les ventes de supercarburants dans les 3 départements picards sont d'inégales importances : le département de l'Oise comptabilise les ventes d'essences les plus importantes en 2013 avec 107 485 m³, alors que pour cette même année, celles de la Somme ne dépassent pas les 75 000 m³.

Selon le Comité Professionnel du Pétrole (CPDP), les ventes de supercarburants en Picardie ont amorcé leur recul en 2000. A titre d'exemple entre 2010 et 2013, les ventes de supercarburants ont chuté de 17 % passant de plus de 298 000 m³ à 247 000 m³.

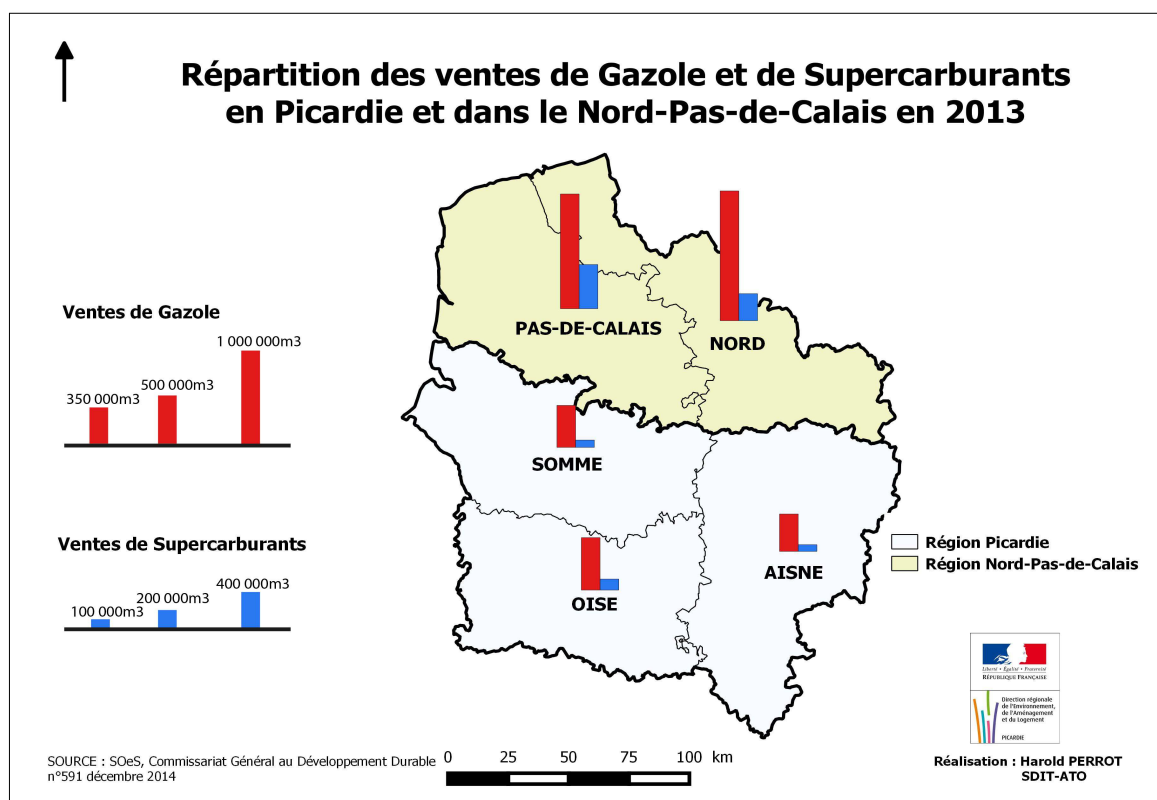
Ventes de Gazole en Picardie



Graphique 44

Les ventes de gazole en Picardie se stabilisent mais ne suivent pas la même tendance : l'Oise voit ses ventes légèrement augmenter avec un peu plus de 510 000 m³ en 2012 et 2013 alors que l'Aisne et la Somme ont vu les leur reculer de 3 % et de 4 % respectivement.

2) Répartition des ventes de carburants en Picardie et Nord-Pas-de-Calais



Carte 17

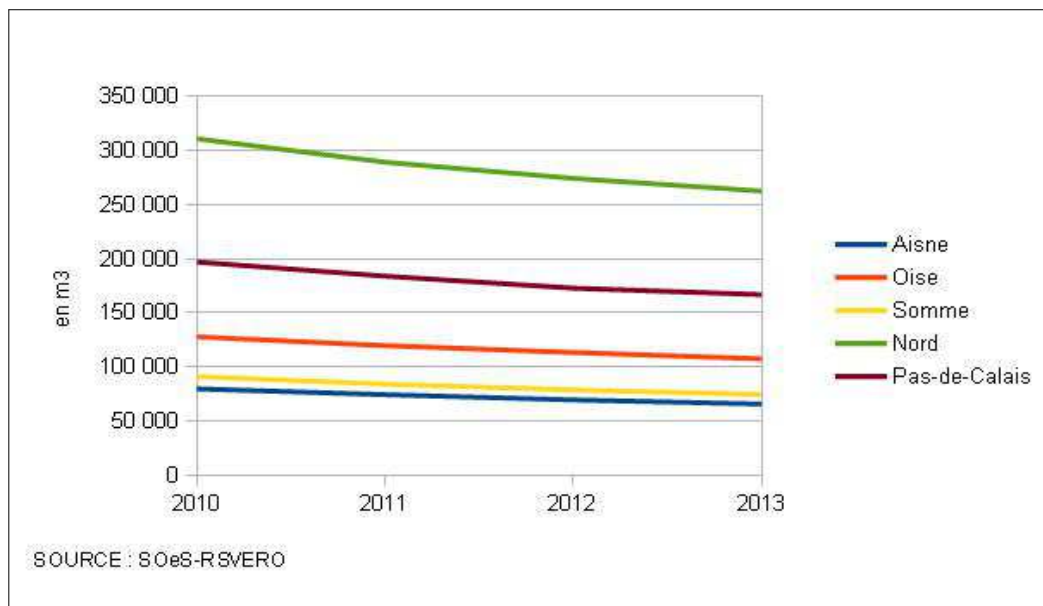
En 2013 en Picardie les ventes de carburants se chiffraient à 1 534 361 m³ et à 2 807 816 m³ en Nord-Pas-de-Calais.

Ces deux régions n'ont qu'un seul point en commun : plus de 80 % de leurs ventes de carburants concernent le gazole.

Il s'est vendu plus d'essence dans le Nord que dans toute la Picardie en 2013.

De plus, le Nord a vendu presque autant de diesel en 2013 que toute la Picardie réunie.

Répartition des ventes de Supercarburants en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2013

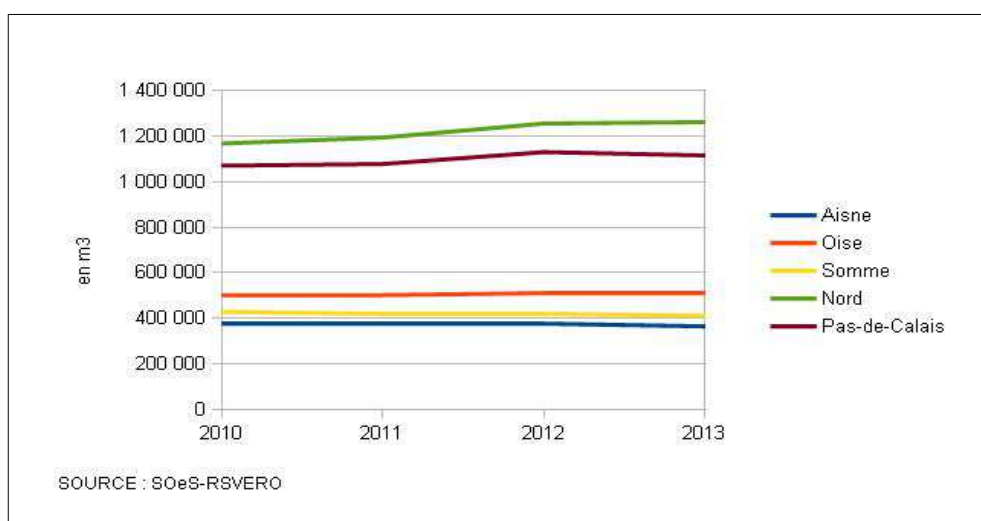


Graphique 45

Entre 2010 et 2013, les départements picards ont connu les plus fortes baisses de vente d'essence. Dans la Somme, les ventes ont diminué le plus massivement avec une chute de 18 % de ventes en moins par rapport à l'année 2010.

Le département qui a subi la plus faible diminution de ses ventes de supercarburant entre 2010 et 2013 est le Pas-de-Calais, avec tout de même 15,3 % de ventes en moins.

Répartition des ventes de Gazole en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2013

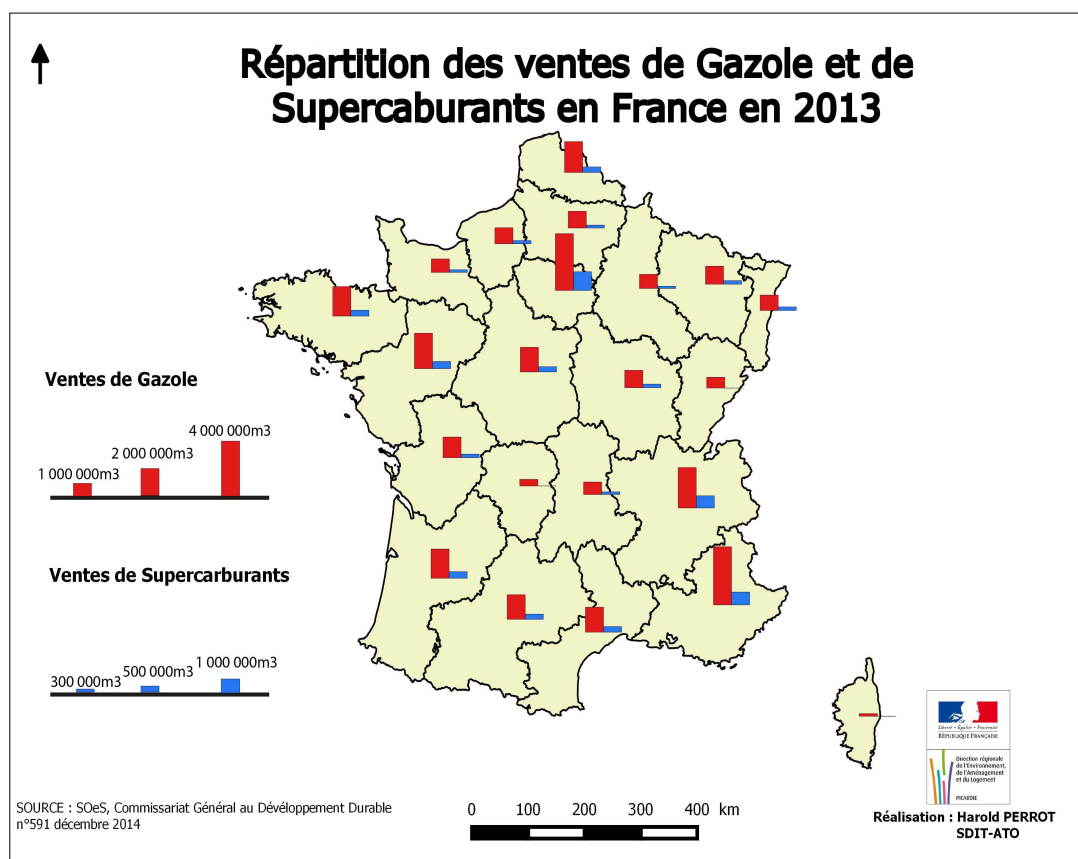


Graphique 46

Les ventes de gazole des deux régions ne sont pas équivalentes : il y a deux fois plus de ventes de gazole dans le Nord-Pas-de-Calais qu'en Picardie.

Le Nord a connu les plus fortes hausses de ventes de diesel entre 2010 et 2013 avec environ 8 % de ventes supplémentaires. Au contraire, la Somme a vu ses ventes de gazole chuter de 4 % entre 2010 et 2013.

3) Répartition des ventes de carburants en France métropolitaine



Carte 18

En 2013, les ventes de diesel et de supercarburants en France métropolitaine ont atteint les 49 504 433 m³ soit :

- 40 165 229 m³ de gazole et
- 9 339 204 m³ de supercarburants

La Picardie était la 14^{ème} région en termes de ventes de carburants routiers (essence et gazole) avec 1 534 361 m³, devant ses régions voisines, la Champagne-Ardenne, la Haute-Normandie mais derrière le Nord-Pas-de-Calais avec 2 807 816 m³.

La Picardie représentait 3,1% des ventes de carburants (essence et gazole) en France contre 5,7 % pour le Nord-Pas-de-Calais.

En 2013, la répartition moyenne des ventes de carburants en France métropolitaine par région était de 81,5 % de gazole et 18,5 % d'essence.

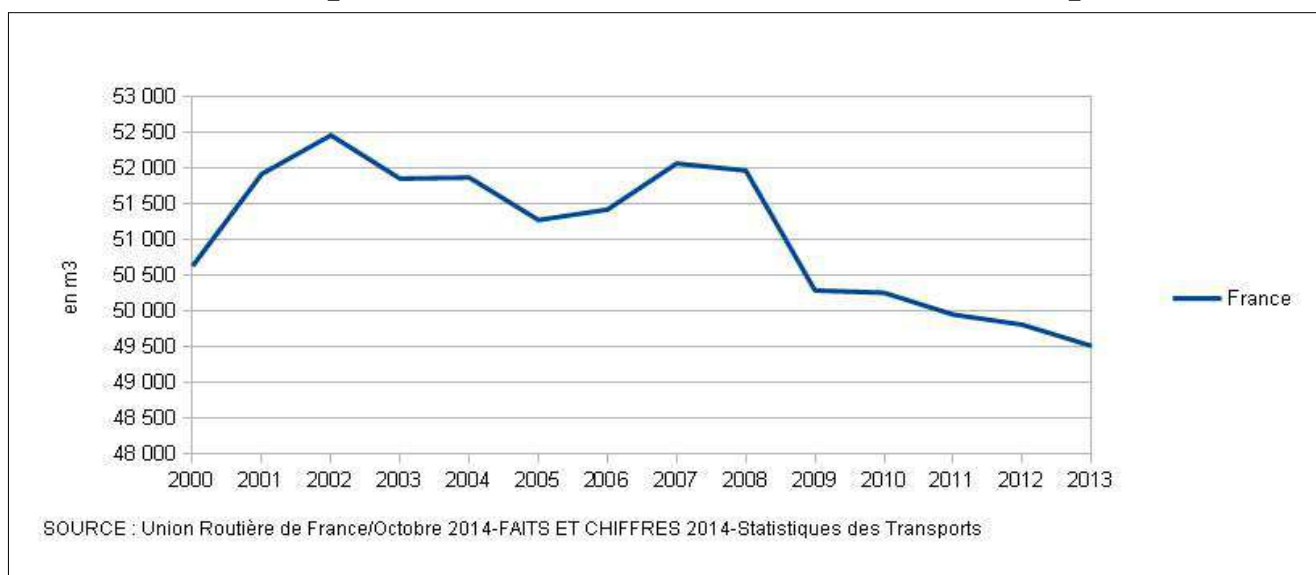
En Picardie proportionnellement aux ventes totales de carburant, la répartition était de 83,9 % de diesel contre 16,1 % de supercarburants.

En Nord-Pas-de-Calais, la répartition s'établissait à 84,7 % de gazole contre à peine 15,3 % de vente de supercarburants.

D'ailleurs les ventes dans les régions du Nord de la France sont en général plus conséquentes en diesel que la moyenne nationale. En effet la Champagne-Ardenne a distribué 85,5 % de gazole et 14,4 % d'essence.

Il s'agit de la région qui a écoulé le plus de diesel et le moins d'essence en France en 2013.

Ventes de Supercarburants et de Gazole en France depuis 2000



Graphique 47

Depuis 2000, la vente de carburants en France a diminué de 2,2 % même si certaines années ont été marquées par une hausse importante des ventes comme en 2002, en 2007 ou en 2008.

Malgré l'augmentation du prix des carburants en France, la baisse des ventes n'est pas si significative. Depuis 2013, le prix des carburants à la pompe a baissé en France, contrairement à la tendance observée depuis 2000.

4) Parc de Véhicules Particuliers selon le carburant en 2014

En Picardie en 2014 sur l'ensemble des véhicules routiers (1 098 049 unités), plus de 72 % roulaient au gazole et 26 % à l'essence. Les véhicules hybrides et électriques n'occupaient qu'une place infime dans le parc de véhicules de la région.

Parc de Véhicules Particulier (VP) en Picardie selon le carburant en 2014

	Gazole	Essence	Hybride	Electricité	Autre
Nombre de véhicule	800 508	289 372	7 621	385	163
Energie/Picardie (en %)	72,90	26,35	0,69	0,04	0,01

SOURCE : SOeS-RSVERO

Tableau 16

En Nord-Pas-de-Calais et en Picardie en 2014, les proportions de véhicules particuliers qui roulaient au Gazole et à l'Essence comparés à leur parc de véhicules est sensiblement le même.

La seule différence notable est qu'en Nord-Pas-de-Calais, 1,2 % des VP roulaient à l'hybride contre à peine 0,7 % en Picardie.

Enfin en France métropolitaine en 2014, il y avait 68,3 % des véhicules particuliers qui roulaient au Gazole contre 30,6 % pour les véhicules essence.

E) Formation dans le Transport Routier

Les conducteurs de transport routier de voyageurs ou de marchandises doivent au préalable être formés via une qualification initiale et une formation continue. Elles s'adressent à tous les conducteurs publics, privés, de marchandises ou de voyageurs, pour le compte d'autrui ou pour le compte propre.

Ainsi il existe trois types de formations : la formation initiale, la formation continue obligatoire et la formation spécifique dite « Formation Passerelle ».

-La formation initiale peut être acquise via un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), un brevet d'étude professionnelle (BEP) ou encore un titre professionnel de conducteur routier. Ces trois diplômes résultent de formations longues.

La formation initiale peut être aussi suivie via la Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) mise en place en 1995. Il s'agit d'une formation courte auprès d'un centre agréé mais sans obtention de diplôme.

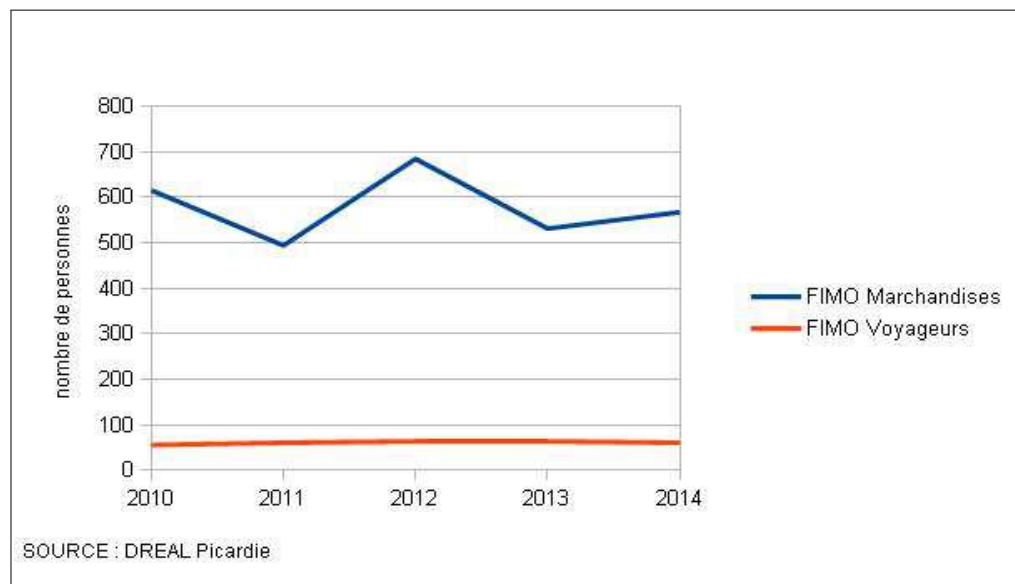
-La formation continue obligatoire peut être obtenue grâce à une attestation de Formation Continue Obligatoire (FCO), c'est une formation courte de 35 heures dans un centre agréé et doit être renouvelée tous les 5 ans.

-La formation dite «Passerelle», tous les conducteurs ayant obtenu une FIMO ou FCO

Marchandises peuvent obtenir par cette formation, une qualification Voyageurs et inversement. Cette formation est d'une durée de 35 heures et permet une mobilité sectorielle pour les conducteurs de transport.

1) Attestation FIMO

Nombre d'attestations FIMO délivrées en Picardie



Graphique 48

La formation FIMO est obligatoire pour toute personne conduisant un véhicule de transport de marchandises ayant un poids total en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes et pour les conducteurs de transport de voyageurs de plus de 9 places.

En 2014 en Picardie sur 634 inscrits, 628 attestations FIMO ont été délivrées. Au regard de l'année 2010, une baisse de 6,4 % du nombre d'attestations reçues par les candidats est constatée.

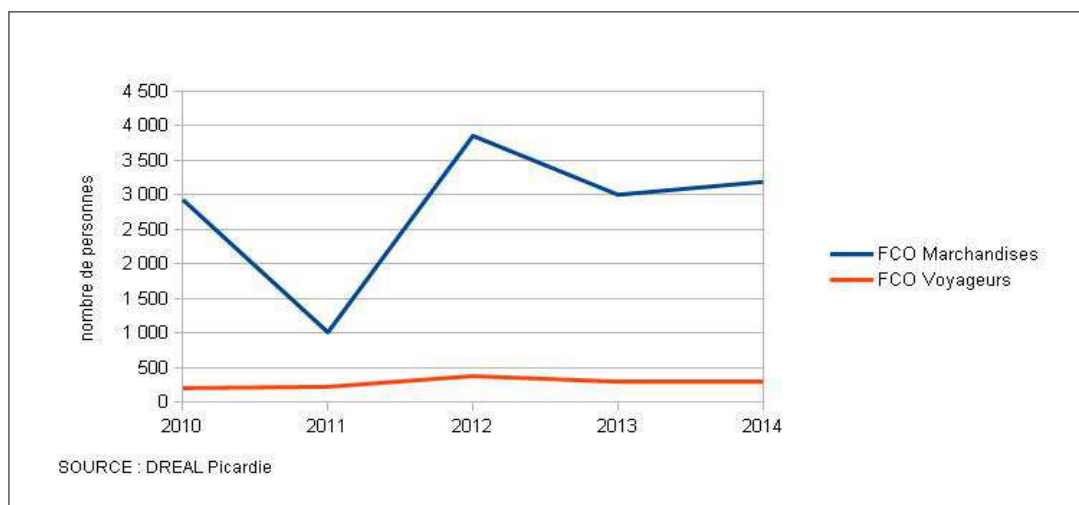
En 2014 en Nord-Pas-de-Calais, il y a eu 1 227 attestations FIMO délivrées dont 83 % étaient des attestations FIMO Marchandises.

En France en 2014 sur 22 705 candidatures aux formations FIMO Marchandises et FIMO Voyageurs, il y a eu 22 468 attestations délivrées.

La Picardie était la 14^{ème} région en France à avoir délivré le plus d'attestations FIMO, le Nord-Pas-de-Calais se classe au 5^{ème} rang.

2) Attestation FCO

Nombre d'attestations FCO délivrées en Picardie



Graphique 49

La formation FCO (ancienne Formation Continue Obligatoire de Sécurité, FCOS) doit s'effectuer 5 ans après la formation FIMO et doit être renouvelée tous les 5 ans.

On note une forte hausse des attestations FCO Marchandises de 2011 à 2012 car une nouvelle réglementation est venue renforcer la sécurité des transports routiers de marchandises.

À compter du 10 septembre 2012, l'ensemble des conducteurs de transport routier de marchandises ont été obligés de suivre une formation FIMO et FCO quelque soit leur expérience et l'année d'obtention de leur permis de conduire. Des sanctions ou retraits de permis ont été appliqués en cas de manquement à cette nouvelle règle.

Cependant certaines exceptions existent, les conducteurs possédant un permis C ou EC avant 2009, peuvent être dispensés de la formation FIMO mais pas de la formation FCO.

Ce changement explique que le nombre d'attestations FCO marchandises a augmenté de plus de 250 % entre 2011 et 2012.

En Picardie en 2014, il y a eu 3 475 attestations FCO délivrées dont 91,6 % d'attestations FCO Marchandises. Depuis 2010, le nombre d'attestations FCO délivrées a augmenté de 11 %.

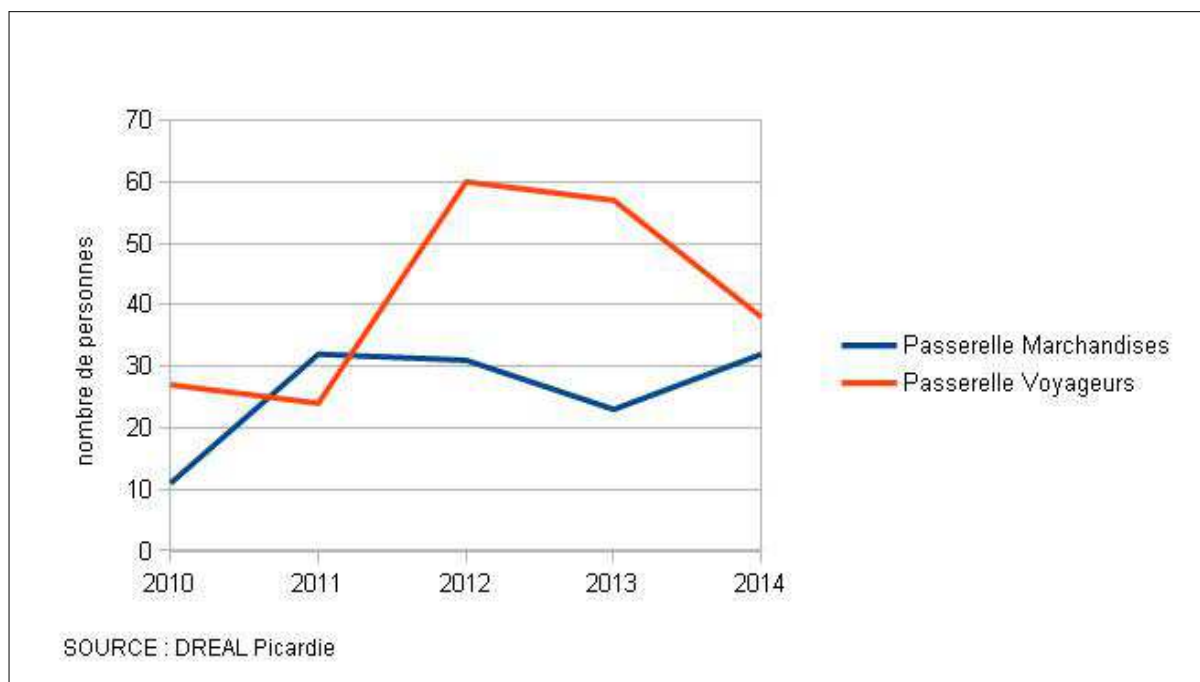
En Nord-Pas-de-Calais en 2014, il y a eu 8 572 attestations FCO délivrées dont 80 % d'attestations FCO Marchandises.

En France en 2014, le nombre d'attestations FCO délivrées était de 118 599 pour 118 716 candidatures.

La Picardie était la 15^{ème} région à avoir délivré le plus d'attestations FCO, le Nord-Pas-de-Calais se classait à la 3^{ème} place.

3) Attestation Passerelle

Nombre d'attestations de la Formation Passerelle en Picardie



Graphique 50

La « formation passerelle » a été mise en place en septembre 2008 afin de permettre aux conducteurs de transport de marchandises de pouvoir conduire des véhicules de transport de voyageurs.

En Picardie en 2014, la « formation Passerelle » a été suivie par 70 conducteurs, majoritairement pour obtenir une attestation Passerelle Voyageurs. Depuis l'année 2010, le nombre d'attestations de la « formation Passerelle » a pratiquement doublé en Picardie.

En Nord-Pas-de-Calais en 2014, il y a eu 199 attestations aux formations Passerelles délivrées dont plus de 75 % d'attestations Passerelles Voyageurs.

En France en 2014, il y a eu 4 589 attestations délivrées concernant les formations Passerelles dont une grande majorité pour la formation Passerelle Voyageur.

La Picardie était la 18^{ème} région de France à avoir délivré le plus d'attestation à la formation Passerelle alors que le Nord-Pas-de-Calais se classait à la 8^{ème} place.

Récapitulatif des Formations Professionnelles en Picardie et en France en 2014 (en milliers)

	France FIMO	France FCO	Picardie FIMO	Picardie FCO
Marchandises	17 957	102 644	567	3 186
Voyageurs	4 511	15 955	61	289

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 17

Ce tableau reprend l'ensemble des attestations obtenues dans un centre agréé ou en entreprise via un moniteur spécialisé. En Picardie en 2014, l'attestation FCO Marchandises a été délivrée à 445 personnes par un moniteur dans une entreprise et à 2 741 candidats dans un centre agréé.

4) Centres de Formation en Picardie

Liste des centres de formation FIMO\FCO\Passerelle Voyageurs

Centres de Formation	Lieu
AFT-IFTIM	Amiens
AFT-IFTIM	Laon
AFT-IFTIM	Monchy
SAS COLDEFY	Beauvais
SAS COLDEFY	Nogent sur Oise
C.E.R.A Jean PAJOR	Morcourt
ECF COTARDS Formation	Beauvais
CITY-PRO	Amiens

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 18

En 2013 en Picardie, il y avait 8 centres de préparation aux formations FIMO\FCO\Passerelle Voyageurs répartis sur les 3 départements.

Liste des centres de formation FIMO\FCO\Passerelle Marchandises

Centres de Formation	Lieu
AFT-IFTIM	Amiens
AFT-IFTIM	Laon
AFT-IFTIM	Monchy
SAS COLDEFY	Beauvais
SAS COLDEFY	Nogent sur Oise
PROMOTRANS	Saint Quentin
C.E.R.A Jean PAJOR	Morcourt
ECF COTARDS Formation	Beauvais
ECF-CFT	Amiens
CITY-PRO	Amiens

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 19

En 2013 en Picardie, on dénombrait 10 centres de formation de préparation aux formations FIMO\FCO\Passerelle Marchandises répartis sur les 3 départements.

Concernant les CAP/BEP et Titres Professionnels, il existe 7 centres de formations en Picardie.

Liste des centres de formation CAP/BEP

CAP/BEP	
Marchandises	Voyageurs
AFT-IFTIM à Amiens	
AFT-IFTIM à Laon	
AFT-IFTIM à Monchy	
PROMOTRANS à Saint Quentin	
SAS COLDEFY Formation À Beauvais et Nogent sur Oise	
ECF COTARDS Formation à Beauvais	

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 20

En Picardie les centres de formation CAP et BEP proposent uniquement des formations marchandises, car c'est le domaine où les effectifs sont les plus importants.

Sur 44 inscrits, 43 personnes ont obtenu un CAP ou BEP en transport de Marchandises en Picardie en 2013.

Liste des centres de formation de Titres Professionnels

Titres Professionnels	
Marchandises	Voyageurs
AFT-IFTIM à Amiens	AFT-IFTIM à Amiens
AFT-IFTIM à Laon	AFT-IFTIM à Laon
AFT-IFTIM à Monchy	AFT-IFTIM à Monchy
PROMOTRANS à Saint Quentin	PROMOTRANS à Saint Quentin
SAS COLDEFY Formation à Beauvais et Nogent sur Oise	SAS COLDEFY Formation À Beauvais et Nogent sur Oise
	ECF COTARDS Formation à Beauvais

SOURCE : DREAL Picardie

Tableau 21

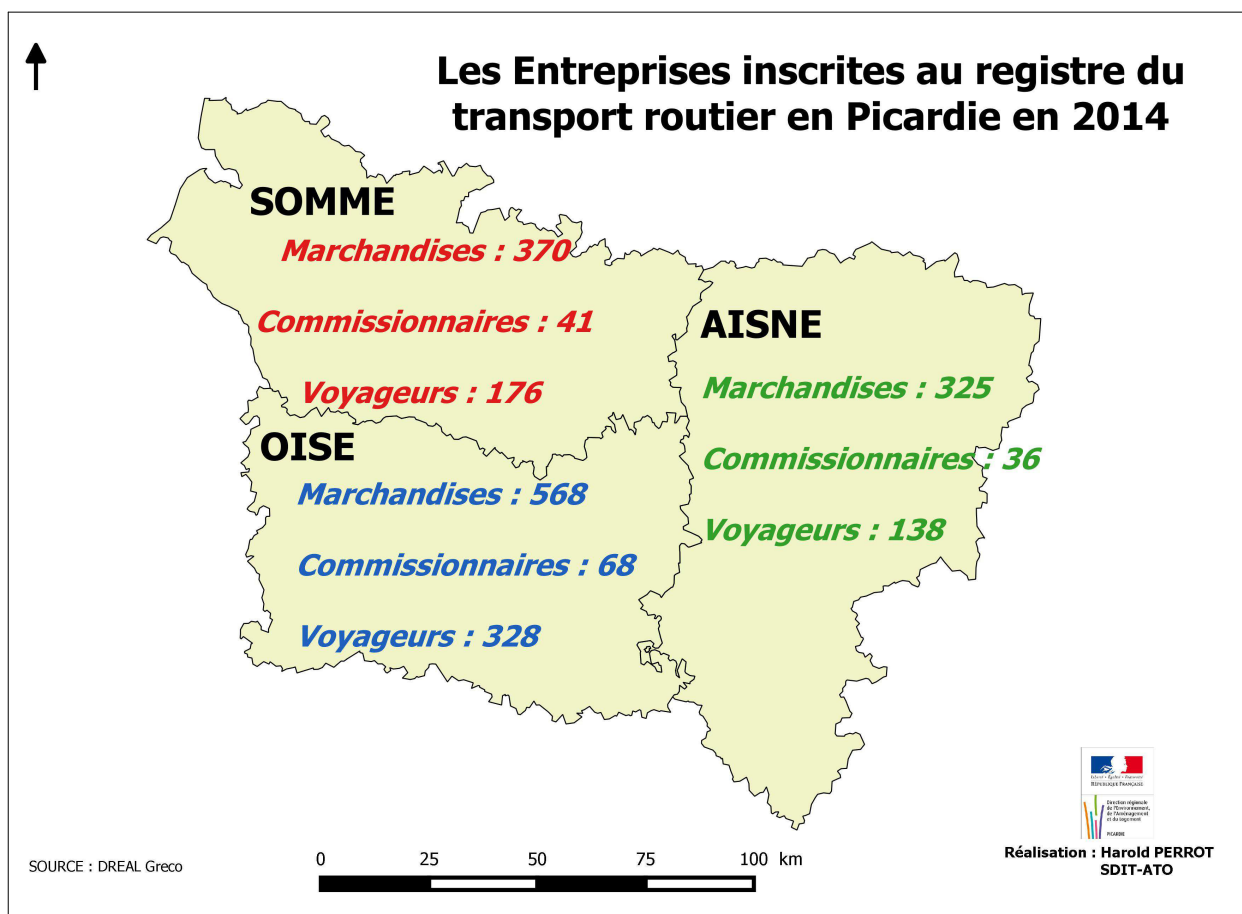
En 2013 en Picardie sur 451 participants à une formation de Titres Professionnels, 433 ont obtenu cette attestation. La majorité concerne le transport de Marchandises.

F) Entreprises et Établissements dans le transport routier

Le transport routier national et international, est soumis à une réglementation qui oblige toute entreprise qui intervient dans ce secteur à s'inscrire à des registres de marchandises, de voyageurs ou de commissionnaires, c'est-à-dire les intermédiaires de commerce, organisateur de transport de marchandises.

Ces entreprises sont répertoriées dans le fichier GRECO (Gestion Régionalisée des Entreprises et des Contrôles), géré par les DREAL.

1) Les Entreprises inscrites au registre du transport routier



Carte 19

En Picardie, il y avait 2 050 entreprises inscrites au registre de transport routier en 2014, soit une augmentation de 3,6 % au regard de l'année 2013.

L'Oise est le département où le nombre d'entreprises inscrites au registre de transport routier est le plus élevé avec 964 entreprises.

D'ailleurs, 58 entreprises supplémentaires se sont inscrites au registre de transport routier dans l'Oise en 2014, contre une dizaine pour l'Aisne et la Somme.

Le Registre Marchandises aussi appelé « Registre Transporteurs et Loueurs » a vu le nombre d'entreprises augmenter fortement avec plus de 30 entreprises supplémentaires inscrites au registre de transport routier dans les trois départements de la Picardie par rapport à 2013.

2) Établissements et Effectifs du transport routier

La base de données ACOSS (Agence centrale des organismes de sécurité sociale) a permis de déterminer les effectifs et les établissements du transport routier en 2014.

Un établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise¹³.

Pour ce faire, voici les 4 catégories de métiers et leurs codes APE (Activité Principale Exercée) respectifs :

Les transports de Marchandises dans le transport routier :

49.41A : Transports routiers de fret interurbains

49.41B : Transports routiers de fret de proximité

49.41C : Location de camions avec chauffeur

49.42Z : Services de déménagement

Les transports de Voyageurs dans le transport routier :

49.31Z : Transports urbains et suburbains de voyageurs

49.39A : Transports routiers réguliers de voyageurs

49.39B : Autres transports routiers de voyageurs

49.32Z : Transports de voyageurs par taxis

La Messagerie dans le transport routier :

52.29A : Messagerie, fret express

52.29B : Affrètement et organisation des transports

L'activité de Messagerie est l'ensemble des opérations de livraison.

La Logistique dans le transport routier :

52.10A : Entreposage et stockage frigorifique

52.10B : Entreposage et stockage non frigorifique

52.24B : Manutention non portuaire

Emploi dans les établissements de transport routier en Picardie en 2014 (en milliers)

	Effectifs	Nombre d'établissements
Marchandises	11 741	725
Voyageurs	4 081	296
Messagerie	1 981	161
Logistique	5 061	142
Total	22 864	1 324

SOURCE : ACOSS

Tableau 27

¹³ = INSEE

En Picardie, les effectifs du transport routier sont en baisse de 5,2 %. Il en est de même pour le nombre d'établissements qui chute de 7,4 % en 2014 au regard de l'année 2013.

Ces diminutions s'expliquent par des pertes d'emplois principalement dans la logistique avec 1 166 personnes en moins par rapport à l'année 2013.

Seuls les effectifs du transport routier de marchandises ont augmenté en 2014.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, les effectifs du transport routier étaient de 51 306 personnes dont 47 % travaillaient dans le transport de marchandises.

Au total en 2014, il y avait 2 230 établissements et plus de la moitié concernaient le transport de marchandises.

Le Nord-Pas-de-Calais dénombrait des effectifs et des établissements (excepté le nombre d'établissements de transport de voyageurs) plus nombreux qu'en Picardie en 2014.

PARTIE III : TRANSPORT FERROVIAIRE

Un réseau ferré est l'ensemble des lignes ferroviaires ou de chemins de fer, de gares et toutes autres installations conduisant au fonctionnement des trains.

En France, la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) créée le 31 août 1937, a exploité et géré l'ensemble du réseau de chemin de fer français jusqu'en 1997 et la création de Réseau Ferré de France (RFF).

En effet à partir de cette date, RFF est devenu le propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires en France tandis que la SNCF continue d'exploiter les services liés au transport de voyageurs et toute la partie commerciale dans les gares.

RFF a développé, aménagé et modernisé le réseau ferré français jusqu'au 1^{er} janvier 2015, date de la création d'une nouvelle entité SNCF. Divisé en EPCI (Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial) à savoir SNCF Immobilier, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, cette nouvelle structure est le propriétaire du réseau ferré national français, des gares et de toutes les installations annexes.

L'organisation et l'exploitation des trains dans les régions en France sont réparties entre la SNCF , les conseils régionaux et l'État.

Le Conseil Régional de Picardie est l'autorité organisatrice du TER (Transport Express Régional) depuis la régionalisation de 2002. Elle finance, impose les tarifications, décide du nombre de dessertes, du nombre de trains ou des achats de nouveaux matériels.

La SNCF exploite le réseau ferré du TER en organisant les dessertes ferroviaires et la garantie des services à la fois en termes de sécurité des voyageurs ainsi que des informations.

Depuis le 13 décembre 2010, l'État est devenu l'autorité organisatrice des Trains d'Équilibre du Territoire (TET).

Elle veille à ce que la SNCF se conforme à ses obligations contractuelles en termes d'exécution du service, de respect du plan de transport, de rénovation du matériel roulant et de suivi budgétaire¹⁴.

De plus l'État est responsable de la qualité et de la sécurité de 35 liaisons ferroviaires en France dont les deux lignes Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai. L'ensemble de ces lignes ferroviaires sont desservies par des trains INTERCITÉS, Corail, Téoz et Lunéa. Ce sont des liaisons stratégiques sur lesquelles chaque jour des milliers de personnes voyagent en train.

A) Transport Ferroviaire en Picardie

Le réseau ferré en Picardie est très développé ; 1 535 km de lignes traversent 160 gares et points d'arrêt (non gérés). Plus de 850 trains de voyageurs et de fret (transport de marchandises) parcourent la région chaque jour.

14 = MEDDE

Réseau Ferroviaire en Picardie



Carte 20

En Picardie la plupart des déplacements en train se font via des TER. Les axes Paris-Creil-Amiens-Saint-Quentin que l'on surnomme le « Y » picard sont les lignes principales de la région. Elles sont empruntées par des TER et des INTERCITÉS.

Les TER du « Y picard » transportent la majorité des 40 000 personnes voyageant à travers le réseau ferré picard chaque jour. La Picardie est la 3^{ème} région de France en termes de voyageur/km.

Les TER empruntent 16 axes ferroviaires soit 1 215 km, cela correspond à 440 TER par jour en Picardie.

En provenance de Paris, 98 transiliens (trains circulant en région parisienne) arrivent en Picardie quotidiennement via les lignes D et H jusqu'à Creil, la ligne K vers Crépy-en-Valois et la ligne P vers la Ferté-Milon.

Sur les axes Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge, 50 INTERCITÉS sont programmés chaque jour.

La Picardie possède une gare pour Train à Grande Vitesse (TGV) sur la commune d'Ablaincourt-Pressoir dans la Somme située à 45 km d'Amiens et à 42 km de Saint-Quentin. Cette gare, appelée « Gare TGV Haute-Picardie » a ouvert au public en 1994 et est accessible via l'autoroute A29, par des bus depuis Amiens et Saint-Quentin, mais elle est déconnectée du réseau ferré classique de la Picardie.

Les trains à grande vitesse (TGV) peuvent circuler à la fois sur des lignes à grande vitesse (LGV)

ainsi que sur des lignes classiques. Ainsi des gares TGV se trouvent sur des LGV et sur des lignes TGV classiques comme en Bretagne où il n'y a pas de LGV.

En effet la ligne TER Abbeville/Amiens/Tergnier/Laon passe à quelques kilomètres au sud de la gare TGV Haute-Picardie, sans correspondance.

Près de 600 voyageurs par jour empruntent la gare TGV Haute-Picardie, environ 16 TGV s'y arrêtent quotidiennement.

Temps de trajet depuis la Gare Haute-TGV Picardie

Destination	Temps
Paris-Gare du Nord	1h (TGV +TER)
Roissy-Charles de Gaulle	0h35
Lille	0h25
Londres	1h50 (changement à Lille)
Lyon	2h30
Marseille	4h20

SOURCE : hautepicardie.fr

Tableau 28

La Gare TGV Haute-Picardie est située sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV) NORD qui relie Paris-Gare du Nord à Lille jusqu'à Calais et la frontière Belge.

La LGV Nord a été mise en service en 1993 et parcourt 141 km en Picardie.

Elle longe le tracé de l'Autoroute A1 depuis Longueuil-Sainte-Marie non loin de Compiègne dans l'Oise jusqu'au Nord-Pas-de-Calais.

Avec environ 200 trains par jour circulant sur la LGV NORD, des travaux de rénovation sont en cours. La SNCF procédera à des renouvellements de voies et ballast estimés à 35 millions d'euros sur la LGV en Picardie. De plus, environ 110 millions d'euros seront consacrés par SNCF Réseau aux travaux de modernisation du réseau ferré ainsi qu'aux travaux d'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) à Saint-Just-en-Chaussée et Clermont de l'Oise.

La LGV EST-EUROPÉENNE passe à quelques kilomètres au nord de Château-Thierry dans le sud de l'Aisne et parcourt environ 25 kilomètres en Picardie mais sans arrêt en gare.

Cette LGV relie Paris à Strasbourg ; la première phase de construction entre Paris et Baudrecourt (à l'Est de Metz) s'est achevée en 2007 et la finalisation de la ligne jusqu'à Strasbourg s'est faite en mars 2015.

Les principaux financements dans le ferroviaire provenant du Contrat Plan État Région Picardie 2015-2020 (CPER) viennent de la région Picardie avec plus de 300 millions d'euros d'investissement contre un peu moins de 80 millions d'euros de l'État. Le volet ferroviaire est le deuxième budget le plus élevé du CPER 2015-2020 après le volet routier.

Au total 11 opérations seront financées dont 3 en gares de Creil, comme des aménagements de voies. L'opération la plus coûteuse et exclusivement financée par la région Picardie est l'électrification de la ligne Amiens-Rang du Fliers et la pose de caténaires.

B)Transport Ferroviaire en Nord-Pas-de-Calais

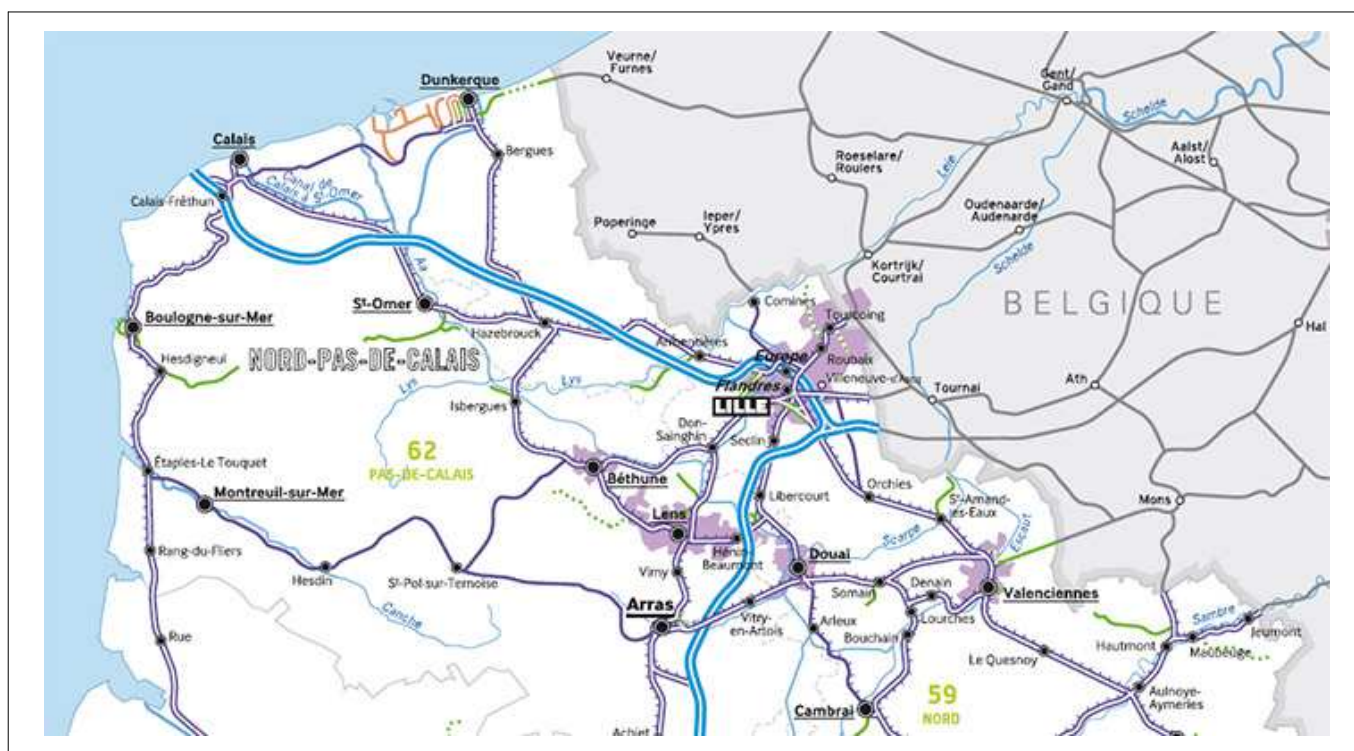
Le Nord-Pas-de-Calais dispose de 2 600 km de voies ferrées dont 192 km pour la LGV NORD. La région est desservie par 203 gares et points d'arrêt.

Quotidiennement, 60 000 personnes empruntent le réseau TER du Nord-Pas-de-Calais.

Environ 800 TER et 16 INTERCITÉS (lignes Paris-Amiens-Boulogne sur Mer et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai) circulent en Nord-Pas-de-Calais chaque jour.

Avec 21 lignes de TER¹⁵, c'est le 2^{ème} réseau le plus dense en France après l'Île-de-France.

Réseau Ferroviaire en Nord-Pas-de-Calais



SOURCE : SNCF RESEAU

Carte 21

En 2015, 155 millions d'euros seront consacrés par la SNCF aux travaux de modernisation du réseau ferroviaire en Nord-Pas-de-Calais, comme par exemple des renouvellements de voies à Valenciennes ou encore l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Douai.

La ligne LGV NORD en Nord-Pas-de-Calais passe par les gares de Lille-Europe et Calais-Fréthun. elle est empruntée chaque jour par 150 TGV. Cette LGV est très bien reliée au réseau classique. Le Nord-Pas-de-Calais possède 17 gares TGV à savoir :

- Arras,
- Béthune,
- Boulogne-Ville,

¹⁵ = SNCF RESEAU

- Calais Fréthun,
- Calais-Ville,
- Croix Wasquehal,
- Douai,
- Etaples-le-Touquet,
- Dunkerque,
- Hazebrouck,
- Lens,
- Lille-Europe,
- Lille Flandres,
- Rang du Fliers-Verton,
- Roubaix,
- Tourcoing,
- Valenciennes.

Le Nord-Pas-de-Calais est la 3^{ème} région à accueillir le nombre le plus élevé de gares TGV en France métropolitaine derrière le Rhône-Alpes et la Bretagne.

Les gares de Cambrai et Saint-Omer ne sont plus desservies par les TGV en raison d'un faible trafic voyageurs.

Enfin il est à noter que le port maritime de Dunkerque est relié au réseau classique. C'est le 1^{er} port ferroviaire de France.

C)Transport Ferroviaire en France

Réseau Ferroviaire en France en 2014



SOURCE : RFF

Carte 22

Le réseau ferroviaire français est en «étoile » autour de Paris, il comprend 30 000 km de voies ferrées dont 2 024 km de LGV.

Il existe 3 000 gares ainsi que 1 742 tunnels, 26 733 ponts et viaducs et 17 351 passages à niveau en France.

Ligne à Grande Vitesse (LGV) en France en 2015

Ligne	Longueur	Origine-Destination en 2015
LGV ATLANTIQUE	280 km	Paris-Tours-Le Mans
LGV EST-EUROPÉENNE	406 km	Paris-Strasbourg
LGV NORD	332 km	Paris-Lille
LGV RHIN-RHÔNE	142 km	Dijon-Lyon-Belfort
LGV MEDITERRANÉE	250 km	Saint Marcel lès Valence-Marseille
LGV SUD-EST	409 km	Paris-Lyon
LGV RHÔNE-ALPES	115 km	Montanay-Saint Marcel lès Valence
LGV PERPIGNAN-FIGUERAS	44 km	Perpignan-Figueras (Espagne)

SOURCE : DREAL, SNCF, SYMBIOZ

Tableau 29

La 1ère ligne historique TGV a être exploitée en France est la ligne Sud-Est qui relie Paris-Gare de Lyon à Lyon en transitant par Mâcon. Elle a été inaugurée en 1981, c'est actuellement la LGV la plus longue de France.

De plus, le réseau LGV est complété par des lignes dites «LGV Interconnexion» en Île-de-France comme la LGV Interconnexion Est ou LGV Interconnexion Sud. Elles permettent de relier certains lieux centraux comme les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle ou Paris-Orly aux lignes LGV existantes. La France possède le second réseau de Lignes à Grande Vitesse d'Europe après l'Espagne.

Il existe 230 gares TGV en France, sur des lignes classiques et sur des LGV.

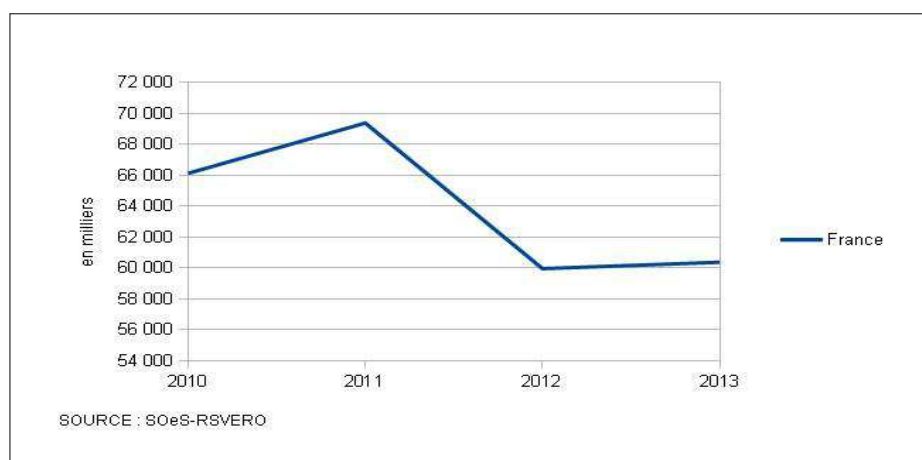
Les lignes à grande vitesse en France sont exploitées principalement par la SNCF, mais d'autres entreprises utilisent également les LGV pour des liaisons internationales.

Thalys propose des liaisons via la LGV NORD de Paris-Gare du Nord vers la Belgique, l'Allemagne ou encore les Pays-Bas.

De plus des (TGV) Thalys empruntent les LGV Sud-Est et Méditerranée en période estivale en direction de Valence et Marseille et, en hiver, vers Chambéry et Bourg Saint Maurice.

En France en 2013, plus de 53 millions de personnes ont voyagé en TGV sur des LGV ou des lignes classiques.

Transport Ferroviaire de Marchandises en France



Graphique 54

En 2013, le transport ferroviaire de marchandises (fret) atteignait les 60 369 tonnes ; dont 10 600 tonnes provenant de l'international alors que 13 000 tonnes étaient expédiées par la France vers l'international. Cela représente une baisse de 8,7 % du transport ferroviaire de marchandises au regard de l'année 2010.

Les produits transportés étaient majoritairement des métaux de base/produits métalliques et des marchandises groupées.

Environ 16 % du fret concernait, en 2013, les marchandises classées dangereuses telles que les matières liquides inflammables ou des gaz comprimés ou liquéfiés¹⁶.

D) Projets Ferroviaires

1) Liaison Roissy-Picardie

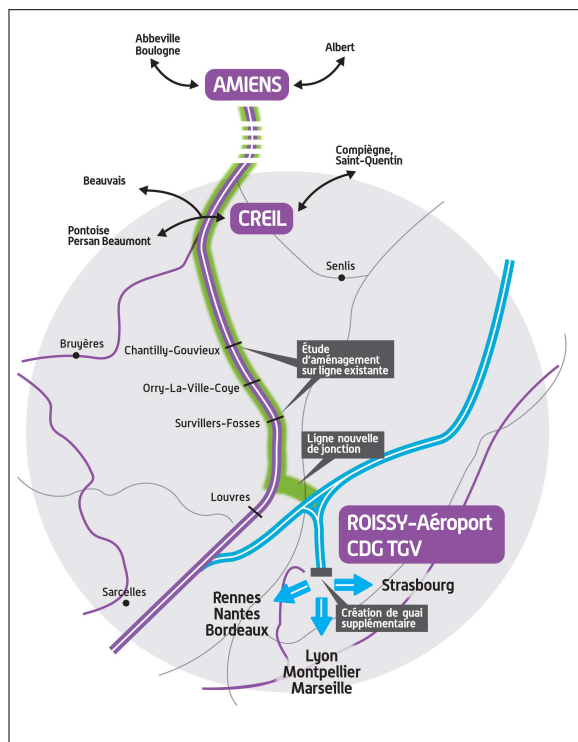
Le projet de Liaison Roissy-Picardie appelé aussi «barreau Creil-Roissy» a pour objectif de raccorder la Picardie aux LGV actuelles, d'améliorer l'accès à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et de développer l'intermodalité fer-air¹⁷.

Ce projet consiste en la construction d'un réseau de 6 à 7 km entre l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et la ligne classique Paris-Creil-Amiens. Cette ligne classique pourrait être utilisée à la fois par des TER et des TGV.

De plus, ce chantier estimé en 2011 entre 250 et 300 millions d'euros permettra la création d'aménagements sur la ligne classique actuelle entre Chantilly et la LGV et dans la gare TGV de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

A la fin de l'année 2015, ce projet sera porté à enquête publique alors le temps de trajet entre Amiens et Roissy ne sera plus que de 57 minutes.

La mise en service est prévue à l'horizon 2020.



Projet « Liaison Roissy-Picardie »

SOURCE : sncf-reseau.fr

Carte 23

16 = SOeS-RSVERO

17 = sncf-reseau.fr

2) LGV Picardie

Le projet LGV Picardie prévoyait de construire une Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Londres en passant par Amiens et Calais. Le temps de trajet serait de 2 heures, à savoir 20 minutes de moins que l'actuel trajet emprunté par les TGV sur la LGV NORD.

Ce projet s'inscrivait dans la loi Grenelle I parmi les 2 500 km de LGV annoncés et surtout il s'insérait dans la politique de développement de desserte des capitales régionales.

Le coût estimé était de plus 4 milliards d'euros pour un début de chantier annoncé après 2030 mais finalement ce projet n'aboutira pas en raison des coûts trop élevés.

3) Autoroute Ferroviaire

Enfin, le projet d' Autoroute Ferroviaire Atlantique qui devait traverser la Picardie par Amiens et Saint-Quentin a finalement été abandonné en 2015 car il a été jugé trop onéreux et non-rentable.

Cette autoroute ferroviaire consistait via les voies ferrées depuis Tarnos dans les Landes jusqu'à Douges dans le Pas-de-Calais, à transporter des remorques de poids lourds sur des trains spéciaux comme c'est déjà le cas entre Perpignan et le Luxembourg (AFPL) depuis 2007.

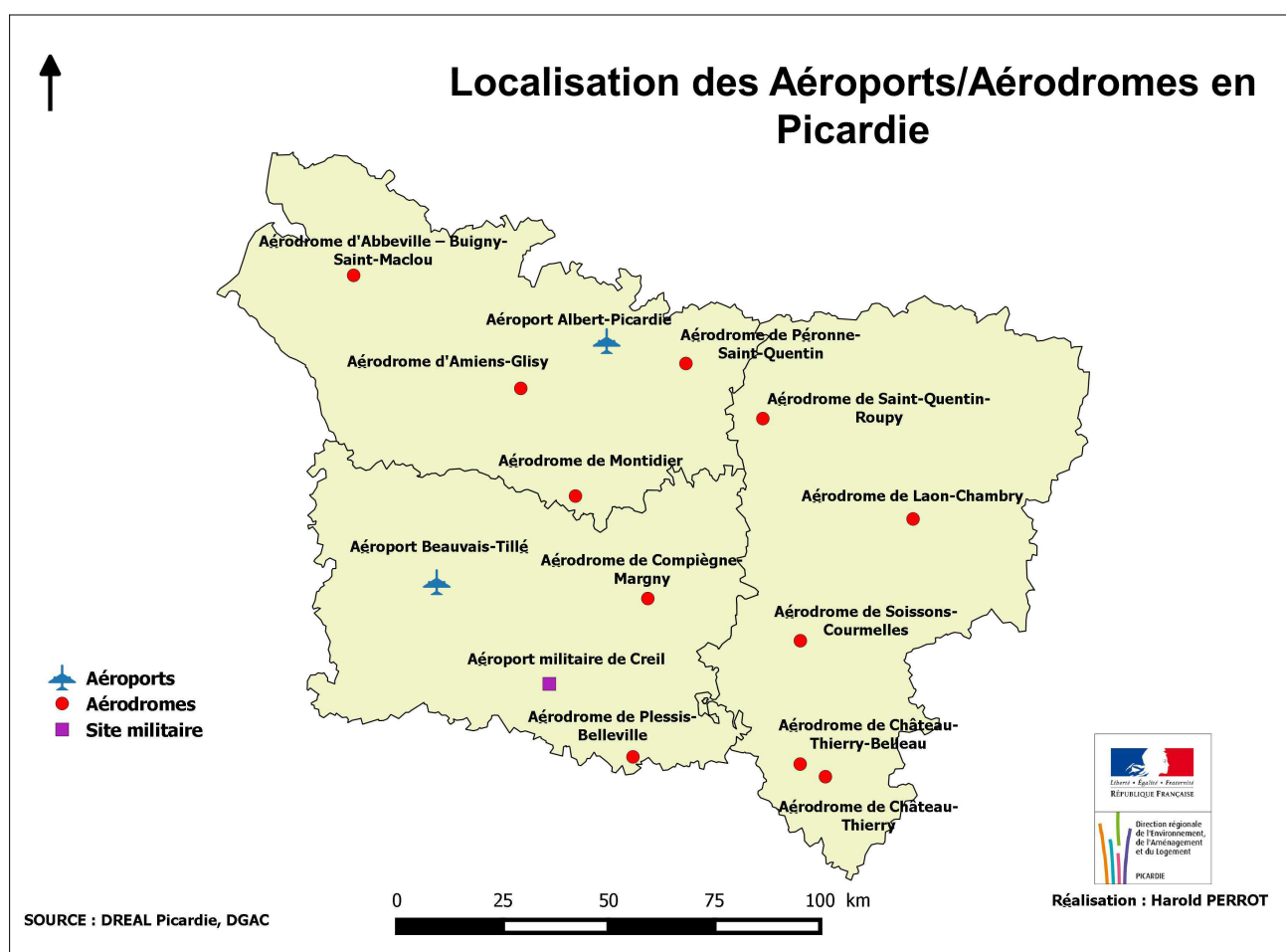
PARTIE IV : TRANSPORT AÉRIEN

Le Transport Aérien en Picardie se concentre à Beauvais-Tillé. En effet cet aéroport s'est modernisé et accueille un nombre croissant de passagers.

Il existe actuellement deux aéroports en Picardie, celui de Beauvais-Tillé et un second, Albert-Picardie sur la commune de Méaulte dans la Somme. A cela s'ajoute 11 aérodromes repartis sur l'ensemble de la région et un aéroport militaire à Creil.

Un aéroport est une installation destinée au trafic aérien public, permettant la réception et l'envol des aéronefs, assurant leur entretien, leur service et leur garage ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises¹⁸.

Un aérodrome est un terrain spécialement aménagé pour permettre aux avions de décoller ou d'atterrir, et doté de l'infrastructure nécessaire pour les préparer à leurs missions (pistes d'envol et atterrissage, tour de contrôle aires de stationnement, ateliers de réparations et de vérifications, etc.)¹⁹.



Carte 24

18 = www.larousse.fr

19 = www.larousse.fr

A) Aéroport Beauvais-Tillé

L'aéroport de Beauvais-Tillé a été construit dans les années 1930 et se situe sur la commune de Tillé au nord de Beauvais. Son premier terminal a ouvert en 1979 et en 2010 un second terminal a vu le jour.

Depuis la déréglementation du secteur aérien qui a supprimé l'autorisation d'installation préalable pour les compagnies étrangères en avril 1997, de nombreuses compagnies low-cost (à bas coûts) ont ouvert des lignes depuis Beauvais ; actuellement elles sont au nombre de 5 : Air Moldova, Blue Air MGT, EuroLOT, Ryanair et Wizz Air.

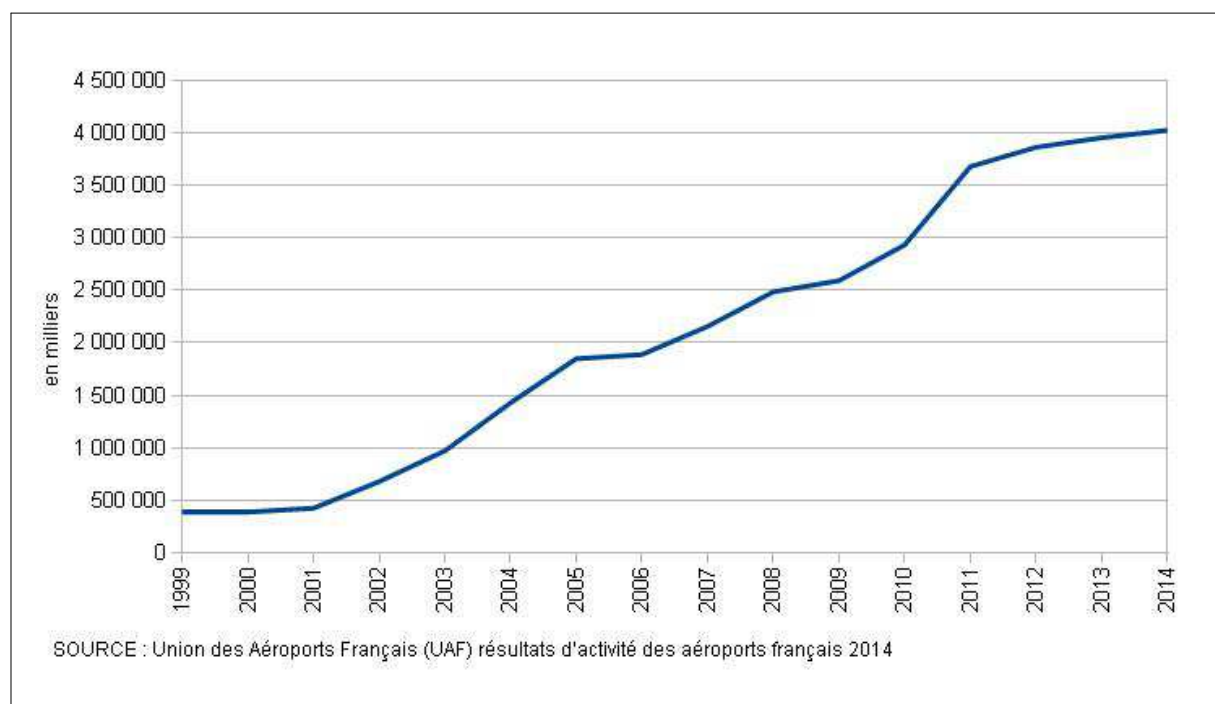
En 2004, l'État Français s'est défait de la propriété de l'aéroport. Le Conseil Départemental de l'Oise, le Conseil Régional de Picardie et la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis ont décidé d'en prendre la responsabilité.

En 2006 ces acteurs ont créé le SMABT (Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé), afin de développer l'aéroport dans le respect de l'environnement et des populations voisines.

Le SMABT a alors confié le soin à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB), qui regroupe la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI) de l'Oise et Veolia Transport, d'exploiter et de moderniser les infrastructures aéroportuaires et de respecter un cahier des charges.

L'aéroport de Beauvais-Tillé a vu son trafic augmenter de plus de 2 % par rapport à l'année 2013. De plus en 2014 avec 99,35 % de trafic low-cost, Beauvais-Tillé est le 3^{ème} aéroport français en termes de trafic à bas coûts derrière les aéroports de Béziers-Cap d'Adge et de Carcassonne Sud de France.

Passagers annuels à l'aéroport de Beauvais-Tillé entre 1999 et 2014



Graphique 55

D'autre part depuis 2014, l'aéroport de Beauvais-Tillé ne propose plus aucun fret aérien (transport de marchandises), uniquement des vols commerciaux. La totalité de ces vols sont opérés exclusivement la journée.

En 1997 la compagnie irlandaise Ryanair a ouvert à Beauvais-Tillé une ligne vers Dublin, depuis Ryanair assure 85 % du trafic aérien à Beauvais.

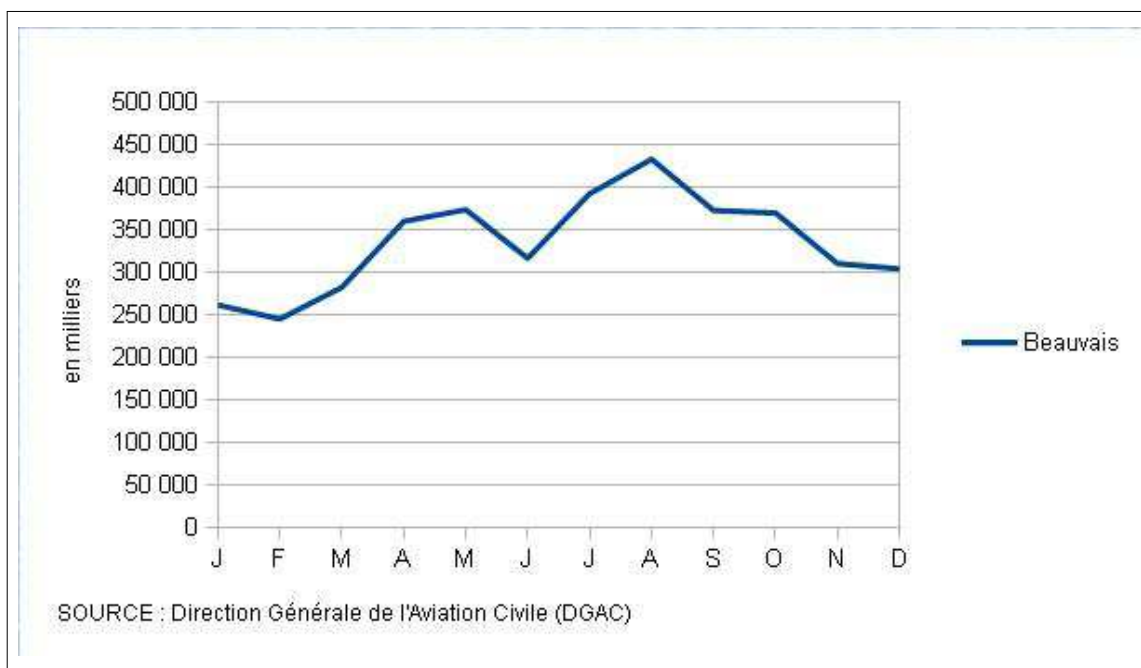
En 2014, à l'aéroport de Beauvais-Tillé, Ryanair transportait des voyageurs vers 69 destinations dans 21 pays en Europe.

Un seul vol est à destination de la France, Béziers Cap d'Agde.

En 2014, Beauvais-Tillé a connu 4 jours de fermeture pour travaux pour réfection d'une piste au début du mois de juin. La moyenne 335 000 passagers par mois a légèrement baissé.

En 2013, Beauvais-Tillé était le 9^{ème} aéroport français mais Nantes Atlantique a repris cette place en raison d'un trafic voyageur en pleine expansion en 2014.

Trafic Mensuel à l'aéroport de Beauvais-Tillé en 2014



Graphique 56

L'emport à Beauvais-Tillé à savoir la capacité de chargement des avions, est de 148 personnes en moyenne par avion, c'est un chiffre très élevé. Les navettes au départ de Paris (Porte-Maillot) offrent la possibilité aux voyageurs d'arriver à l'aéroport de Beauvais-Tillé très facilement.

L'aéroport de Beauvais-Tillé poursuit sa modernisation ; en 2015 le recrutement de 50 agents d'accueil est annoncé, un nouvel aérogare est actuellement en construction. Une nouvelle tour de contrôle sera édiflée dès la fin de l'année 2016 pour 12 millions d'euros.

B) Aéroport Albert-Picardie

Ancien aérodrome, l'aéroport d'Albert-Picardie a ouvert en 2007. La piste d'atterrissage a été rallongée et une nouvelle tour de contrôle a été installée. Cet aéroport a proposé des vols commerciaux en direction de l'Angleterre, de Toulouse ou Nice entre 2009 et 2013.

Il est la propriété du Conseil Départemental de la Somme via le Syndicat Mixte d'Études et de Réalisation (SMER).

L'aéroport d'Albert-Picardie a perdu plus de 40 % de son trafic passagers depuis 2010 passant de plus de 2 500 passagers à seulement 1 452 en 2014.

Actuellement cet aéroport ne propose plus que de l'aviation de loisir et du fret.

De plus, le fret aérien de l'aéroport Albert-Picardie a perdu 20 % de son trafic fret entre 2010 et 2014, passant de 4 357 tonnes de marchandises transportées en 2010 à 3 886 tonnes en 2014.

C) Aéroport Lille-Lesquin

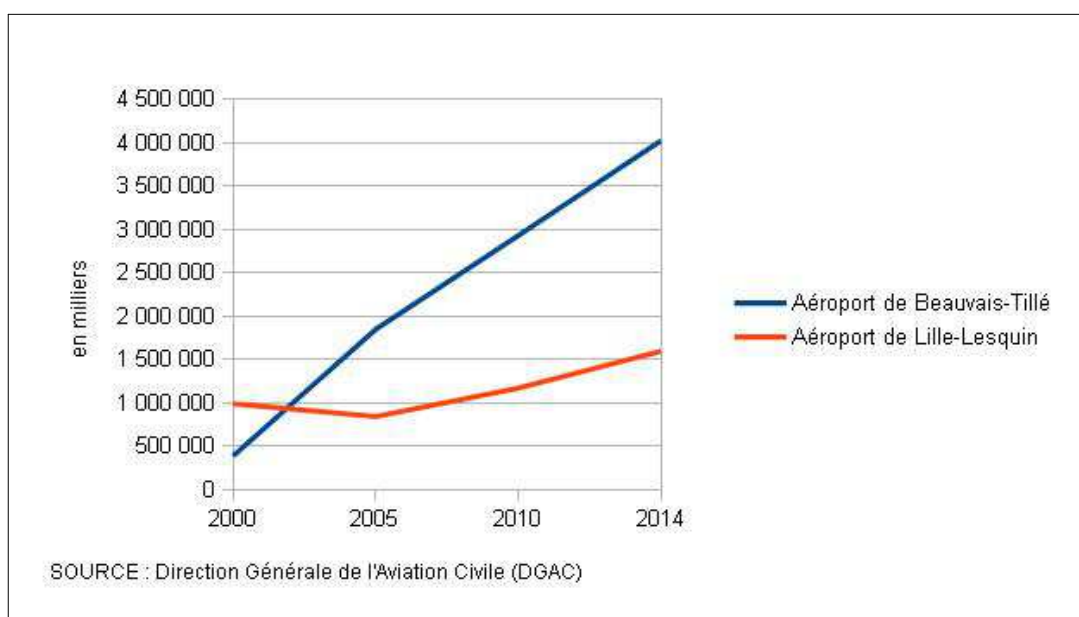
En Nord-Pas-de-Calais, l'aéroport le plus important est celui de Lille-Lesquin, autrefois aérodrome militaire.

Cet aéroport est comparable à Beauvais-Tillé car il propose également de nombreuses lignes low-cost.

En effet depuis 2010, le trafic à bas coût à l'aéroport de Lille-Lesquin a augmenté de 24,4 %, de nombreuses compagnies ont ouvert des lignes comme Easyjet ou Vueling à destination de Barcelone.

Malgré la légère baisse durant l'année 2013 du trafic de voyageurs, l'aéroport de Lille-Lesquin est passé de 1 170 693 passagers en 2010 à plus de 1 500 000 passagers en 2014.

Évolution du trafic passagers entre Beauvais-Tillé et Lille-Lesquin



Graphique 57

En 2000, l'aéroport de Lille-Lesquin comptabilisait plus de voyageurs que Beauvais-Tillé. Néanmoins l'aéroport de Beauvais-Tillé a vu son trafic augmenter de plus de 900 % contre 60 % pour Lille-Lesquin en l'espace de 14 ans.

Ces deux aéroports de part le développement de l'activité low cost, attirent de plus en plus de voyageurs et se modernisent.

D) Aéroports en France

Classement 2014 des Aéroports en France

Classement	Aéroport	Trafic Annuel Passagers	Evolution 2014/2013
1	Paris Charles de Gaulle	63 813 756	2,8%
2	Paris-Orly	28 862 586	2,1%
3	Nice Côte d'Azur	11 660 208	0,9%
4	Lyon-Saint-Exupéry	8 467 093	-1,1%
5	Marseille-Provence	8 182 237	-0,9%
6	Toulouse-Blagnac	7 517 736	-0,7%
7	Bâle-Mulhouse	6 519 393	10,9%
8	Bordeaux	4 945 029	7,1%
9	Nantes Atlantique	4 157 284	5,8%
10	Beauvais-Tillé	4 024 201	1,8%

SOURCE : Union des Aéroports Français (UAF) résultats d'activité des aéroports français 2014

Tableau 30

L'aéroport Beauvais-Tillé est décrit comme étant le 3^{ème} aéroport de Paris après Roissy-Charles de Gaulle et Paris-Orly en raison de sa proximité avec l'Île-de-France. Il se place au 10^{ème} rang des aéroports français en termes de passagers en 2014 talonnant le trafic de l'Aéroport de Nantes ; 4 024 201 millions de personnes ont transité par l'aéroport Beauvais-Tillé.

En 2014, environ 175 millions de passagers ont emprunté les aéroports français, soit 2 % de passagers de plus qu'en 2013, dont 56,2 % uniquement pour Roissy-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et 43,8 % pour les autres aéroports dont Beauvais-Tillé.

PARTIE V : TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial est un mode de déplacement terrestre par voie d'eau (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises ou de voyageurs²⁰.

Ce mode de transport utilise une faible consommation de carburant et rejette une faible quantité de gaz à effet de serre (GES).

Depuis les années 1990, en Europe, le trafic fluvial est en progression, les bateaux se sont modernisés, les marchandises ont changé.

Le réseau fluvial en Picardie est situé sur un axe prépondérant entre le Nord de l'Europe et l'Île-de-France.

C'est devenu un enjeu majeur de l'aménagement du territoire mais limité par le gabarit des fleuves et des rivières picardes : la Somme, l'Oise, et l'Aisne et une partie de la Marne.

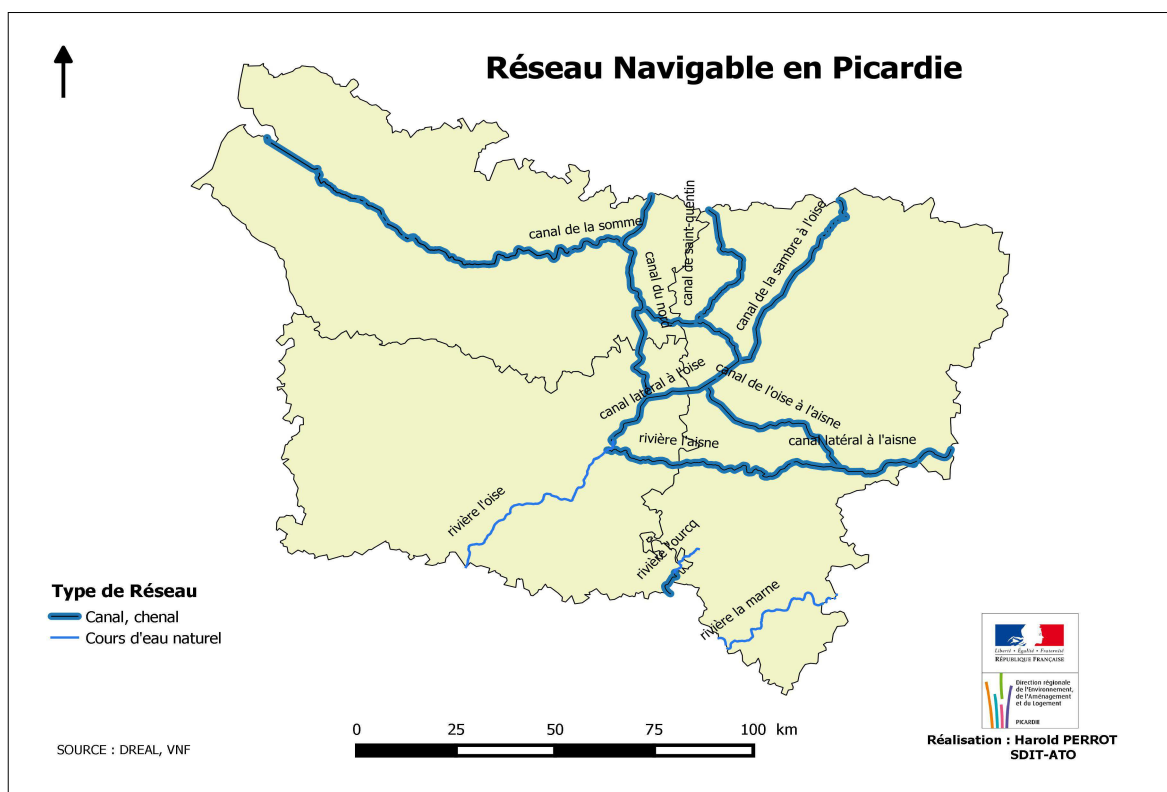
A) Transport Fluvial en Picardie

Actuellement il existe environ 700 km de voies fluviales navigables en Picardie, le grand réseau de France.

Le réseau fluvial navigable de France compte 8 500 km, c'est le plus long réseau navigable d'Europe.

Voies Navigables de France (VNF) crée en 1991, exploite et modernise 6 700 km de ce réseau y compris les ouvrages (ponts, écluses et barrages). Cet établissement public gère l'ensemble du réseau fluvial en Picardie excepté le canal de la Somme qui appartient au Conseil Départemental de la Somme.

Sur l'ensemble du réseau en France, environ 2 000 km sont à grand gabarit.



Carte 25

On distingue deux types de réseaux fluviaux : d'une part les réseaux mis au gabarit européen et

20 = MEDDE

d'autre part les gabarits issus de la loi du 17 juillet 1879, dit « Plan Freycinet ». Cette dernière a standardisé de nombreuses voies fluviales en France appelées « Gabarit Freycinet », avec une profondeur d'eau de 2 mètres, une largeur d'écluses de 5,20 mètres et une longueur d'écluses de 38,5 mètres.

Les bateaux ou péniches dit « bateaux Freycinet » ont été construits pour naviguer sur ces réseaux fluviaux. Ils mesurent 38,5 mètres de longueur et 5,05 mètres de largeur.

Le réseau fluvial en Picardie est composé en majorité de voies à gabarit Freycinet, excepté le Canal du Nord et l'Oise.

Liste des voies navigables en Picardie

Nom du Canal	Longueur (km)	Tracé
Canal de la Somme	160	Biaches-Saint-Valery-sur-Somme
Canal de Saint-Quentin	92	Chauny-Vendhuile
Canal de la Sambre à l'Oise	71	Tergnier-Fesmy-le-Sart
Canal du Nord	60	Étricourt-Manancourt-Pont-l'Évêque
Aisne canalisée	57	Celles-sur-Aisne-Compiègne
Canal Latéral à l'Aisne	51	Chassemy-Neufchatel-sur-Aisne
Canal de l'Oise à l'Aisne	48	Abbécourt-Bourg-et-Comin
Canal latéral à l'Oise	34	Janville-Chauny

Source : VNF

Tableau 31

Parmi ces canaux au gabarit Freycinet, certains ont ainsi été édifiés au 19^{ème} siècle comme le Canal de Saint-Quentin ouvert en 1810 ou le Canal de la Sambre à l'Oise en 1839. D'autre, comme le canal de la Somme à l'Oise, a été construit plus tardivement, en 1964.

L'Oise et le Canal du Nord sont les voies navigables les plus empruntées en Picardie. Le Canal du Nord est un axe stratégique qui permet de relier l'Île-de-France au Nord de l'Europe. Il possède un gabarit de classe 3 alors que l'Oise jusqu'à Noyon possède un gabarit de classe 6, correspondant aux normes européennes.

Classement des Voies Navigables

Classement des Voies Navigables	Tonnage	Type de Gabarit
Classe 0	0t à 250t	
Classe 1	250t à 400t	Gabarit Freycinet
Classe 2	400t à 650t	
Classe 3	650t à 1 000t	
Classe 4	1 000t à 1 500t	
Classe 5	1 500t à 3 000t	Gabarit Européen
Classe 6	3 000t et plus	Gabarit Européen

Source : SETRA (Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements) Rapport Freycinet, août 2013

Tableau 32

En Picardie, le réseau fluvial navigable permet le transport de deux types de marchandises, principalement des produits agricoles comme des céréales (essentiellement sur le canal de Saint-Quentin et sur l'Aisne canalisée) et des matériaux de construction (sur le canal de la Sambre à l'Oise comme sur le quai de Vendeuil).

La Picardie ne possède pas de grand port fluvial contrairement au Nord-Pas-de-Calais avec les grands ports fluviaux de Lille et Dunkerque.
 Enfin, le canal de la Somme est emprunté uniquement par le transport fluvial touristique.

B) Transport Fluvial en France

Réseau Navigable en France



Source : VNF

Carte 26

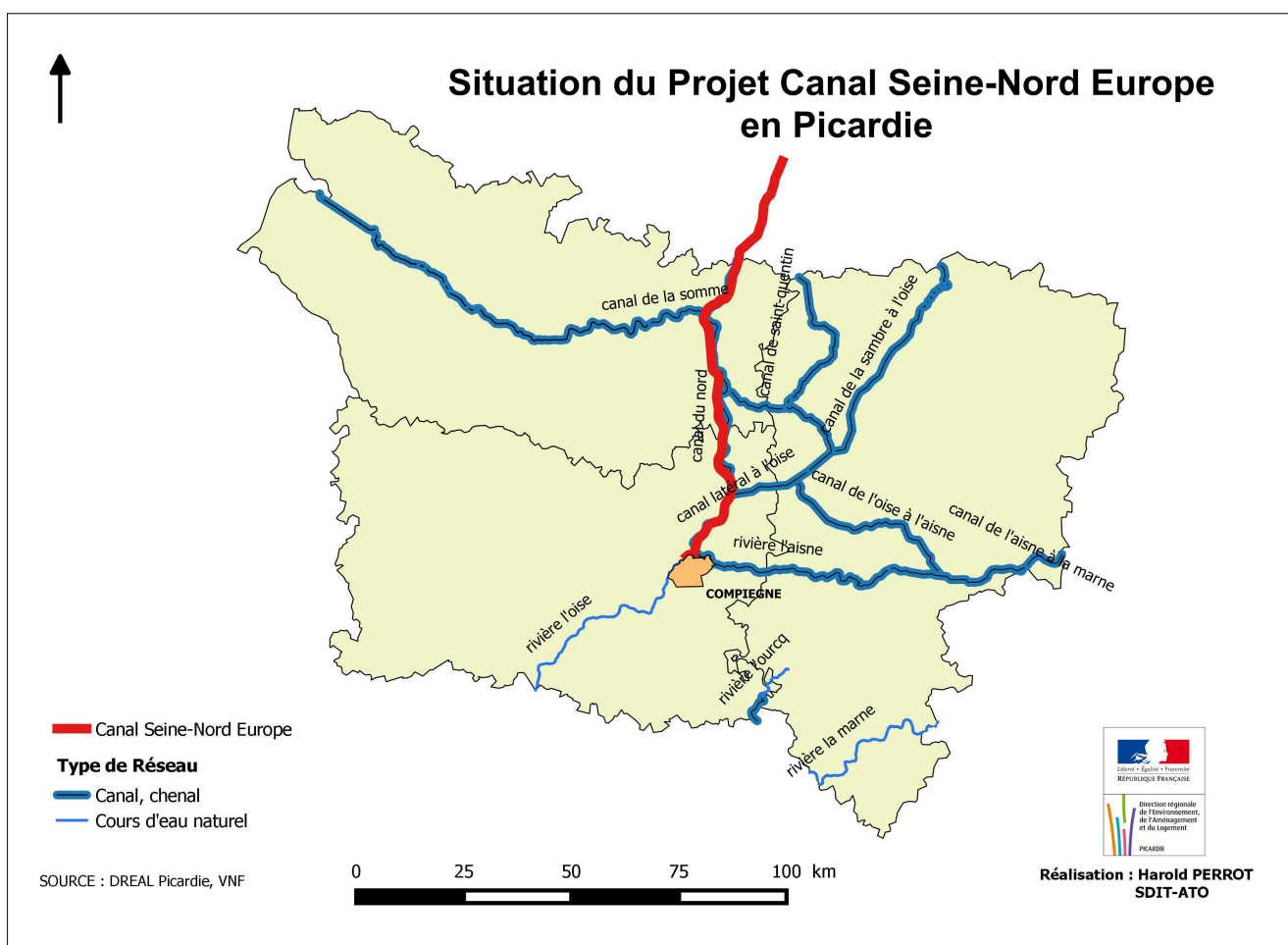
En France le trafic du réseau Freycinet baisse depuis les années 1970. En effet les réseaux sont majoritairement utilisés pour le transport de plaisance et de tourisme et de moins en moins pour le transport de marchandises.

En effet ils ne sont plus adaptés aux nouvelles normes du transport fluvial avec l'augmentation des volumes des marchandises.

C) Canal Seine-Nord Europe

Les voies navigables de classe 6 représentent 20 % du réseau en France. Avec la loi Grenelle I de 2009, une réelle volonté de développer le transport fluvial et d'en faire une véritable alternative à la route surtout avec le Canal Seine-Nord Europe, appelé aussi Liaison Seine-Escaut.

Parmi les 4 grands projets de modernisation du transport fluvial en France, deux se situent en grande partie en Picardie : les projets du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et le projet MAGEO (Mise au Gabarit Européen de l'Oise).



Carte 27

Le Canal Seine-Nord Europe déclaré « d'Utilité Publique » le 12 septembre 2008, va relier Compiègne au canal Dunkerque-Escaut dans le Nord. Les travaux préparatoires dès le 2^{ème} semestre 2016 et son ouverture à l'horizon 2025.

Il permettra de prolonger le gabarit européen classe 6 de l'Oise jusqu'au Nord de la France et ainsi relier le bassin parisien à tout le réseau européen (Belgique, Pays-Bas et Allemagne) car le trafic routier est saturé sur des axes comme l'Autoroute A1.

Ce canal va mesurer 107 km de long dont 34 km dans l'Oise et 46 km dans la Somme, le reste se situant en Nord-Pas-de-Calais pour 54 m de largeur et environ 4,5 m de profondeur pour un coût estimé à 5,3 milliards d'euros.

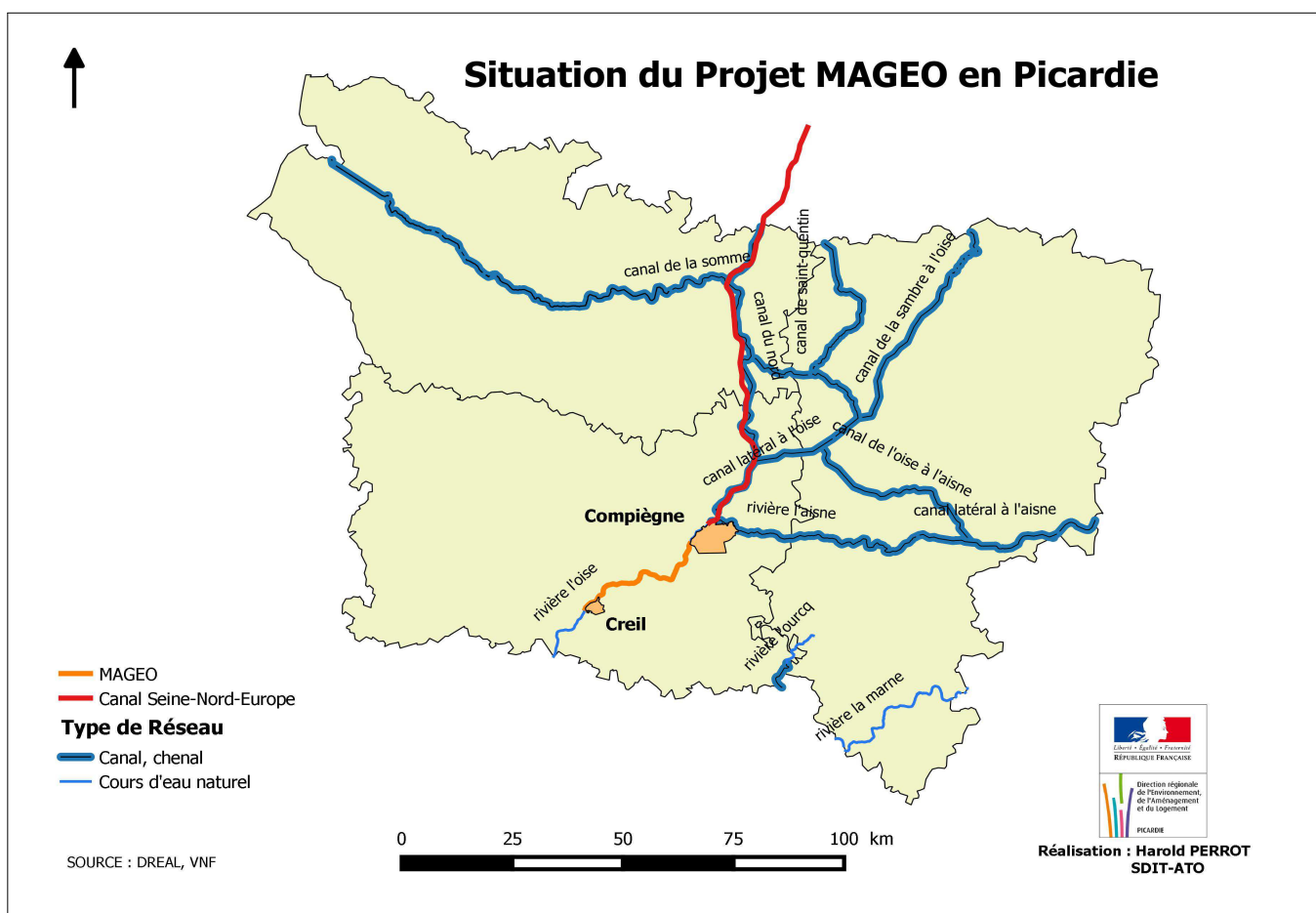
De plus, des plates-formes multimodales seront développées le long du canal dont 3 en Picardie, à Péronne, Nesle et Noyon²¹.

Le véritable atout du CSNE sera d'augmenter la part du trafic de marchandises sur le réseau fluvial et ainsi de réduire les émissions de CO₂ dues au trafic routier des poids lourds.

D) Projet MAGEO

Le projet MAGEO (Mise au Gabarit Européen de l'Oise) prévoit à l'horizon 2017 entre Creil et Compiègne, d'améliorer et d'élargir l'Oise afin d'accueillir des bateaux à grand gabarit européen, pouvant mesurer jusqu'à 180 mètres de long.

L'Oise, qui possède déjà un grand gabarit, verra son mouillage passer de 3 à 4 mètres sur environ 37 km pour un coût total de 197 millions d'euros.



Carte 28

21 = Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) Picardie

Le projet MAGEO sera une étape de plus dans la logique de développement du réseau fluvial à grand gabarit européen en France. La Picardie deviendrait un territoire stratégique pour le transport fluvial.

E) Financements et Transport de Marchandises

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 (CPER) en Picardie a prévu de financer 8 opérations dans le volet fluvial. La moitié de ces opérations seront financées avec l'aide des conseils départementaux de Picardie.

L'opération la plus importante concerne l'étude de Mise au Gabarit Européen de l'Oise aval (MAGEO), d'autres projets concernent la remise en navigation du canal de la Sambre dans l'Aisne ou des travaux d'approfondissement de l'Oise entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine.

Parmi les trois modes de transport financés par le CPER 2015-2020, le réseau fluvial obtient la part la moins importante.

Trafic par Bassin de Navigation

	Trafic (en millions de tonnes)
Seine-Oise	21,5
Rhin hors transit Rhénan	13,2
Nord-Pas-de-Calais	9
Moselle	8,5
Rhône-Saône	5,6

Source : VNF, Trafic Fluvial 2014

Tableau 33

La Picardie se situe dans le Bassin Seine-Oise établi par VNF. Ce bassin est le lieu principal du trafic fluvial en France avec 21,5 millions de tonnes de marchandises en circulation durant l'année 2014 parmi les 57,8 millions de tonnes de produits au total.

Entre 2004 et 2014, le Bassin Seine-Oise a vu son trafic augmenter de 26,9 % tandis que le Nord-Pas-de-Calais a connu une hausse de 23,4 % de son trafic fluvial de marchandises.

PARTIE VI : TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

Les émissions de polluant provenant du secteur des transports sont en partie dues aux rejets des Gaz à Effet de Serre (GES).

Un gaz à effet de serre est un gaz qui absorbe et émet le rayonnement solaire émis par la surface de la Terre, l'atmosphère et les nuages.

Selon le GIEC (Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Évolution du Climat), plus de 40 GES existent et les plus nocifs pour l'environnement sont :

- le dioxyde de carbone (CO₂),
- le méthane (CH₄),
- le protoxyde d'azote (N₂O),
- la vapeur d'eau (H₂O).

En France, le domaine des transports représente le premier secteur d'émission de CO₂ avec 27,8 % des émissions totales.

A) Lois Grenelles I et II

La loi n°2009-967 du 23 juillet 2009 dite « Loi Grenelle I » et la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Loi Grenelle II » sont issues du Grenelle de l'Environnement de 2007. Durant 3 mois, des centaines de représentants de l'État, d'associations environnementales, d'organisations non gouvernementales (ONG), de collectivités territoriales entre autres, se sont réunis pour proposer des mesures afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de modifier la consommation d'énergie et la production d'énergie en France.

Après des phases de concertation, de consultation du public et de négociation, plusieurs décisions ont été prises en matière d'environnement et de développement durable.

La loi Grenelle I est la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, elle a déterminé 13 grands domaines d'interventions :

- Agriculture,
- Bâtiment,
- Biodiversité,
- Déchet,
- Disposition propres à l'outre-mer,
- Eau,
- Énergie,
- État exemplaire,
- Gouvernance, information et formation,
- Recherche,
- Risque, Santé et environnement,
- Transport,
- Urbanisme.

Dans le secteur des transports, la loi Grenelle I a imposé une baisse de 20 % des émissions de gaz à effet de serre en France d'ici 2020, ainsi qu'une réduction de la dépendance aux hydrocarbures. Cette annonce fait suite à celle de 2008 de l'Union Européenne qui visait déjà dans son Plan Énergie-Climat à baisser les émissions de gaz à effet de serre de 20 %, à améliorer l'efficacité énergétique de 20 % et à modifier 20 % de la consommation d'énergie par les énergies renouvelables²² d'ici 2020.

Parmi les solutions proposées, on note le développement des infrastructures ferroviaires comme la construction de 2 000 km de Lignes à Grande Vitesse (LGV) d'ici 2030 dont la LGV Paris-Londres qui passerait par Amiens. Il y a une volonté d'en finir avec le «tout routier»²³. Autre proposition ; la modernisation du réseau fluvial français avec principalement la construction du Canal-Seine-Nord Europe (CSNE).

La Loi Grenelle II est la loi portant l'engagement national pour l'environnement. Elle vient renforcer les mesures de la loi Grenelle I et définir les méthodes pour permettre à la France de tenir ses objectifs.

Dans le secteur des transports, cette loi vise à développer les Transports Collectifs Urbains (TCU) et périurbains en construisant 1 500 km de lignes de transport collectif, ainsi qu'en développant l'auto-partage et les vélos mis en libre-service par les Communautés de Communes et les Communautés d'Agglomérations.

Elle prévoit également d'accroître l'offre des véhicules électriques et hybrides.

Autre mesure encourageante, est la charte d'engagement de réduction des émissions de CO₂ des transporteurs routiers signée par une centaine d'entreprises volontaire en France. Selon la Loi Grenelle II, elle permettra d'éviter le rejet d'émission de 90 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère, et de réduire la consommation de gazole des entreprises de transport routier de 20 millions de m³ par an.



Carte 29

22 = Synthèse du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRACAE) 2020-2050 Picardie

23 = MEDDE

Les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) ou de voyageurs (TRV) signataires de la charte CO₂ s'engagent pour une durée de 3 ans, avec une possibilité de renouvellement tous les 3 ans, c'est une démarche volontaire.

En Picardie, il y avait 23 entreprises inscrites à la charte CO₂ au 1er janvier 2014. Au regard des années précédentes, les entreprises ayant signé la charte CO₂ entre 2008 et 2010 n'ont pas pour la grande majorité, renouvelé leurs engagements.

Ainsi au 1^{er} janvier 2015, il y avait 9 entreprises en Picardie encore engagées envers la charte CO₂ dont 3 entreprises de Transport Routier de Voyageurs (TRV).

B) Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et Émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), a été créé par l'article 68 de la loi Grenelle II. Chaque région française doit élaborer son propre SRCAE afin de respecter les engagements pris par la France en matière d'environnement et de développement durable.

Ce document vise à définir à moyen et long termes les objectifs régionaux, en matière de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air²⁴.

Ce schéma impose à chaque région une baisse de 20 % des émissions de GES d'ici 2020 (se référer à la loi Grenelle I), ainsi qu'une réduction de 75 % ou une division par 4 des émissions de GES d'ici 2050. Ce dernier objectif appelé aussi « Facteur 4 » provient du protocole de Kyoto de 1997, intégré par la France dans la loi n°2005-781 de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) adoptée en juillet 2005.

Les SRCAE sont élaborés par l'État, les conseils régionaux et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), auxquels ont été associées les collectivités territoriales et les associations pour la protection de l'environnement.

Ils établissent des inventaires des émissions de GES, des consommations énergétiques des secteurs de l'agriculture, du bâtiment, de l'industrie et des transports. Les SRCAE prévoient d'ici à 2020 et 2050, les possibles scénarii et indiquent les principes à suivre pour respecter les objectifs de la loi Grenelle II.

24 = SRCAE

Approbation du Schéma Régional Climat Air Énergie en France

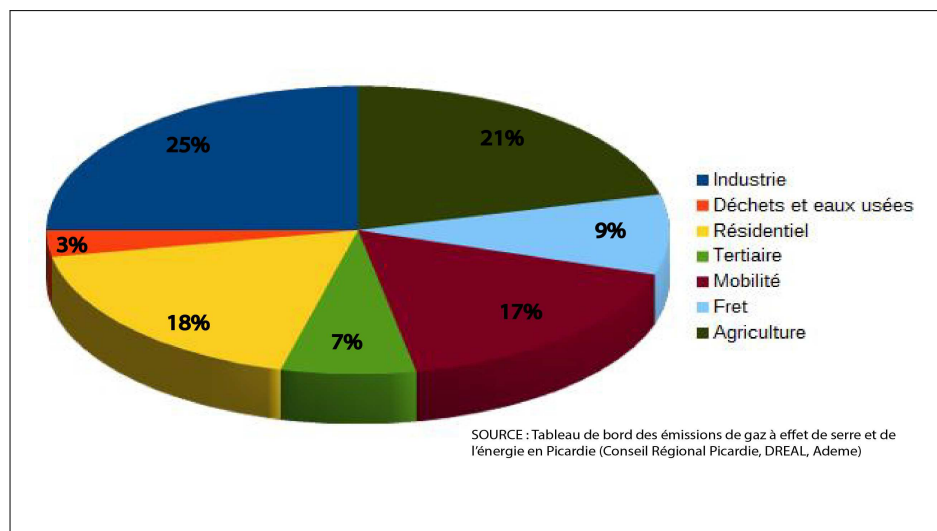
Région	Date d'Approbation du SRCAE
Alsace	29/06/12
Aquitaine	15/11/12
Auvergne	20/07/12
Basse Normandie	30/12/13
Bourgogne	25/06/12
Bretagne	18/04/14
Centre	28/06/12
Champagne-Ardenne	29/06/12
Franche-Comté	22/11/12
Haute-Normandie	21/03/13
Ile-de-France	14/12/12
Languedoc-Roussillon	03/08/12
Lorraine	20/12/12
Limousin	23/04/13
Midi-Pyrénées	29/06/12
Nord-Pas-de-Calais	20/11/12
Provence-Alpes-Côte d'Azur	17/07/13
Pays de la Loire	18/04/14
Picardie	14/06/12
Poitou-Charentes	17/06/13
Rhône-Alpes	24/04/14
Corse	19/02/14

SOURCE : srcae.fr

Tableau 34

La Picardie a été la première région à avoir approuvé son SRCAE 2020-2050 en France, le 14 juin 2012 quelques jours avant le Centre et la Champagne-Ardenne. De plus, des Schémas Régionaux Éoliens (SRE) doivent être élaborés et inclus dans le SRCAE. La Picardie a adopté son SRE en même temps que le SRCAE, le 14 juin 2012.

Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en Picardie en 2010



Graphique 58

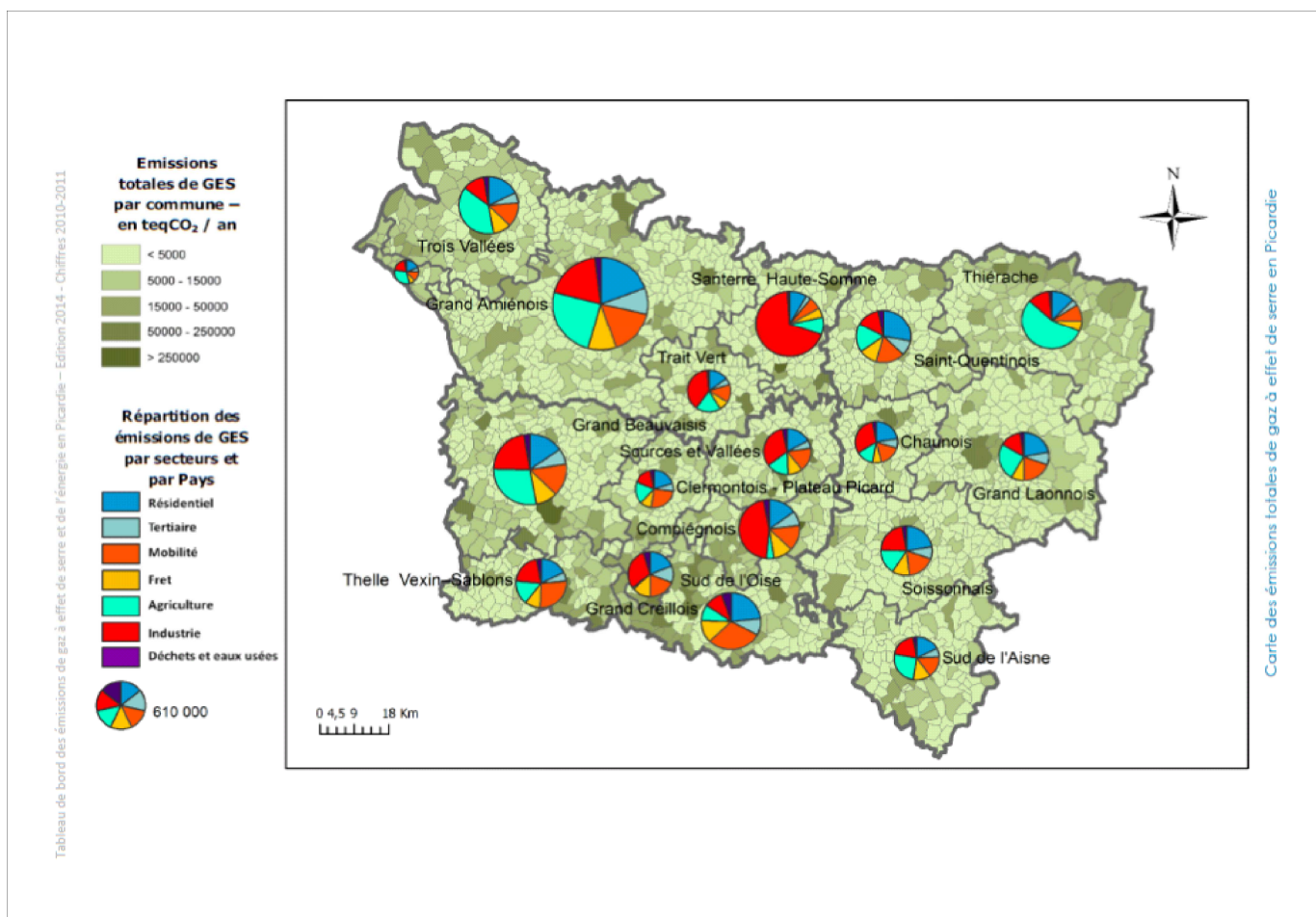
Le secteur transport (Mobilité et Fret) représentait 26 % des émissions totales de gaz à effet de serre en Picardie en 2010 soit le secteur le plus émetteur de GES devant l'Industrie et le Bâtiment (Résidentiel et Tertiaire).

Selon le Schéma Régional Climat Air Énergie de Picardie, 15,83 millions de tonnes équivalent CO₂ ont été rejetées en Picardie en 2007.

Pour répondre aux objectifs, le SRCAE de la Picardie prévoit de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de 13,1 % dans les transports, principalement dans les transports de voyageurs.

En 2050, en Picardie, la totalité des émissions de GES devra se situer sous le seuil des 4 millions de tonnes équivalent CO₂/an.

Émissions totales de gaz à effet de serre en Picardie en 2010

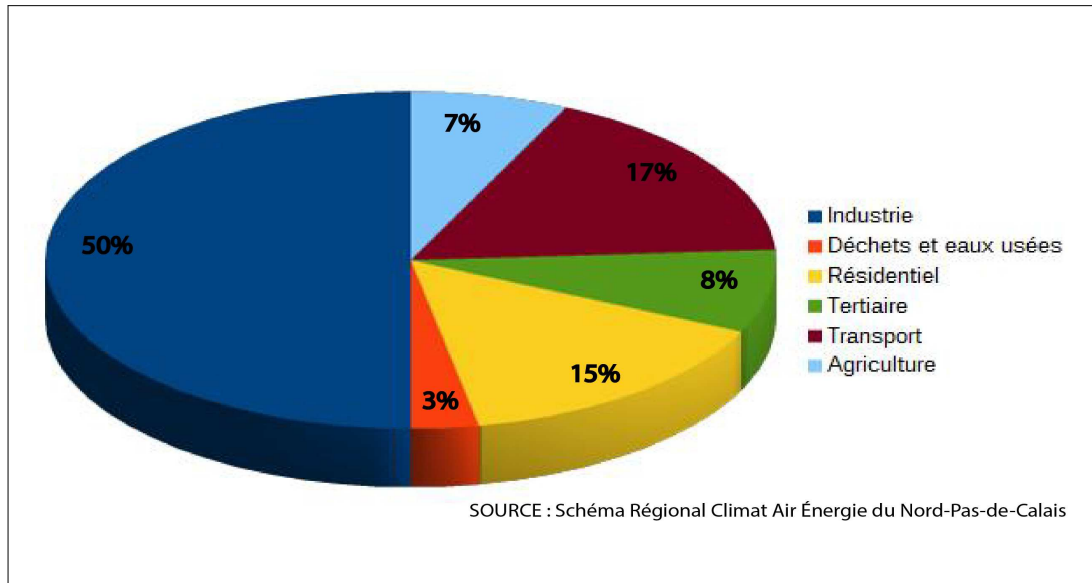


SOURCE : Tableau de bord des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie en Picardie (Conseil Régional Picardie, DREAL, Ademe)

Carte 30

Selon les zones d'emplois en Picardie, l'origine des rejets de GES varie. Dans le sud de l'Oise les émissions de gaz à effet de serre issues des transports sont les plus nombreuses du fait des multiples infrastructures routières et à sa proximité avec l'Île-de-France.

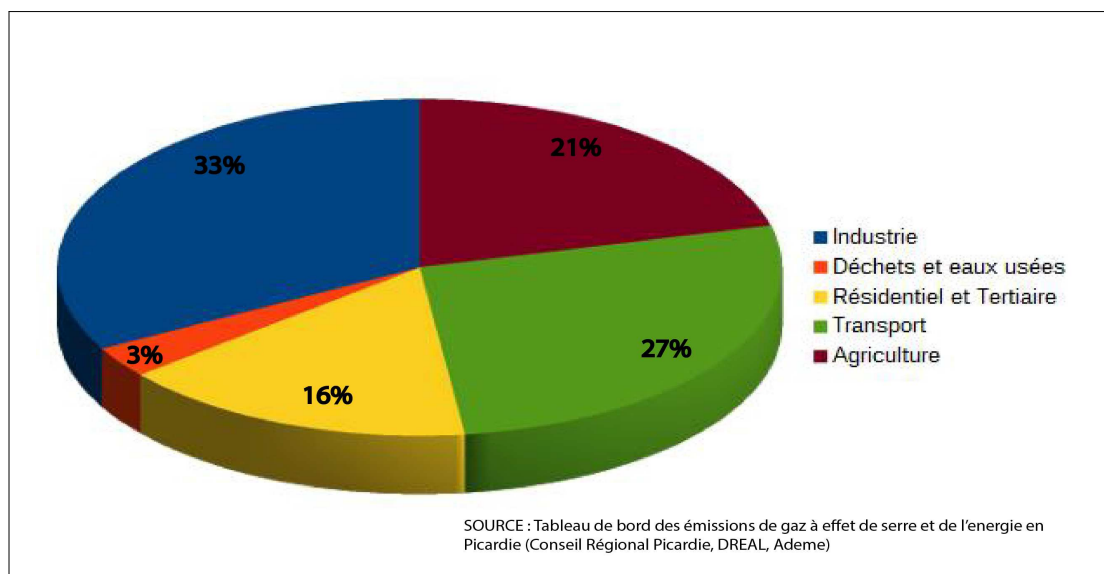
Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en Nord-Pas-de-Calais en 2010



Graphique 59

En Nord-Pas-de-Calais, la moitié des rejets de gaz à effet de serre provient de l'industrie. Les transports sont le second secteur le plus émetteur de GES avec 17 % des émissions totales. Depuis 1990, les transports ont connu une hausse de 23 % de leurs émissions de GES en Nord-Pas-de-Calais. Selon le Schéma Régional Climat Air Énergie, 44 millions de tonnes équivalent CO₂ ont été rejetées en 2007.

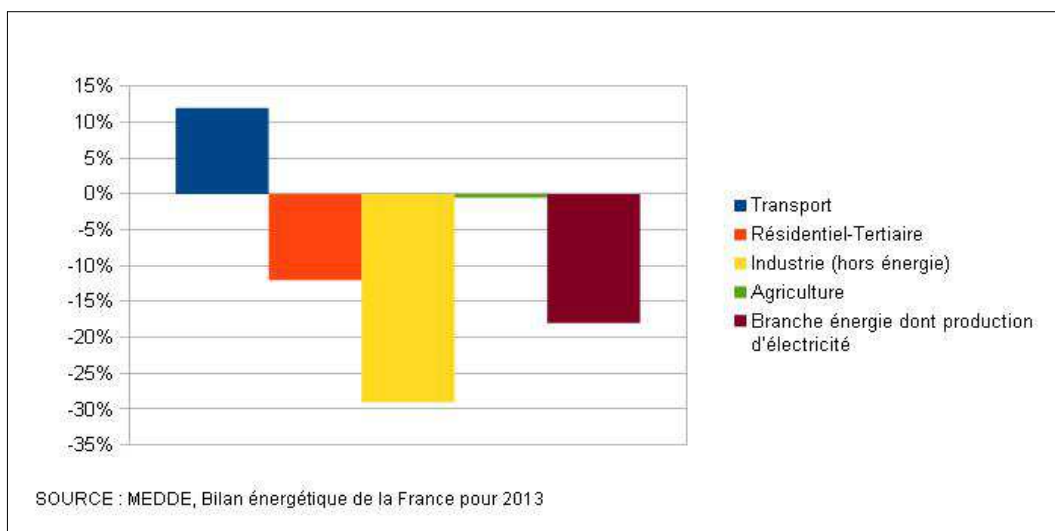
Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en France en 2010



Graphique 60

En France en 2010, le secteur de l'Industrie était le premier émetteur de GES, devant les Transports. Cependant en termes de rejet de CO₂, les transports arrivent en première position. Selon le Schéma Régional Climat Air Énergie de la France, 530 millions de tonnes équivalent CO₂ ont été rejetées en 2007.

Évolution des émissions de CO₂ par secteur entre 1990 et 2013 en France



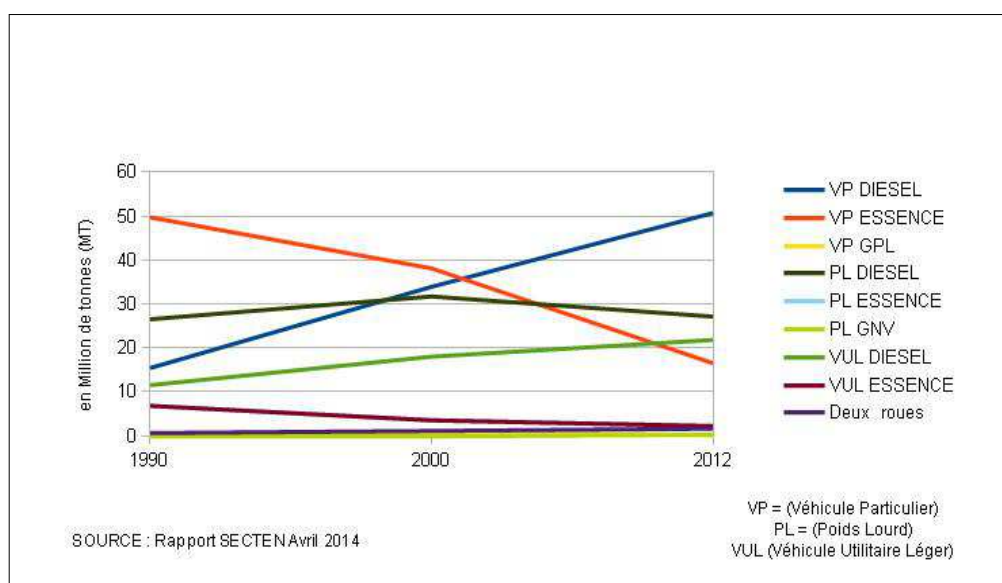
Graphique 61

Entre 1990 et 2013, les transports sont l'unique secteur qui a vu ses émissions de CO₂ augmenter, soit 12% supplémentaires.

Au contraire, le secteur de l'industrie a rejeté 29 % de CO₂ en moins par rapport à l'année 1990.

Entre 1990 et 2013, l'ensemble des rejets de CO₂ issus de ces 5 secteurs d'activité ont baissé de 9 %.

Évolution des émissions de CO₂ dans le transport routier en France



Graphique 62

Le transport routier a considérablement augmenté ses rejets passant de 7% en 1960 à 34% d'émissions de CO₂ en 2012.

Les véhicules particuliers (VP) Diesel ont connu la plus forte augmentation de rejet de CO₂ dans l'air entre 1990 et 2012 avec plus de 200 % de hausse.

Au contraire, les véhicules particuliers (VP) Essence ont réduit leurs émissions de CO₂ de 66 % entre 1990 et 2012.

En 2012, environ 120 millions de tonnes de CO₂ ont été émises par le transport routier en France, à savoir 8 % de plus comparé à l'année 1990.

Parmi les autres modes de transport, le transport aérien se démarque et rejette le plus de dioxyde de carbone avec 4,4 millions de tonnes en 2012.

Dans l'Union Européenne à 15 pays, la France était le 3^{ème} pays qui a rejeté le plus d'émissions de CO₂ entre 1990 et 2010 et le second en termes d'émission de CO₂ due à la circulation routière en 2013, d'après l'Union Routière de France (URF).

C) Les Modes Actifs

La partie suivante est organisée d'une façon différente des autres chapitres du rapport. Il s'agit en effet d'une explication globale en France et en Europe des modes actifs pour ensuite centrer les réflexions sur les caractéristiques régionales, départementales et locales.

Les modes actifs ou modes doux sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers »²⁵.

Le vélo et d'autres modes actifs sont des modes de déplacement qui permettraient de réduire l'émission des gaz à effet de serre (GES). Ils se présentent comme des alternatives à la dépendance de l'automobile. Cette partie traitera uniquement du vélo car les données et informations ne sont pas assez pertinentes pour les autres modes actifs.

Le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) a élaboré en 1998 le « Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes » (SN3V) révisé en 2010. Appelé à l'origine « Schéma National des Itinéraires Cyclables Prioritaires », il a pour objectif principal de décrire les routes pouvant être empruntées par les vélos ainsi que de participer au tourisme régional et de permettre une meilleure relation entre les différentes villes.

Une Véloroute est un itinéraire cyclable,

- à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme),
- linéaire (qui relie une ville A à une ville B de façon directe et touristique),
- continu (sans interruption, y compris dans les villes),
- jalonné (uniforme sur son ensemble),
- sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés...),
- incitatif (mais pas obligatoire)²⁶.

Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à une circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence²⁷.

25 = GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport)

26 = af3v (Association Française pour le Développement des véloroutes et des Voies Vertes)

27 = af3v (Association Française pour le Développement des véloroutes et des Voies Vertes)

a) Échelle Nationale

Carte des Véloroutes et Voies Vertes en France



Carte 31

Il existe actuellement environ 11 000 km de réseau Véloroutes et Voies Vertes (VAV) en France sur les 20 000 inscrites dans le SN3V avec 47 itinéraires inscrits. Parmi ce réseau de VAV, 7 000 km sont répertoriés EuroVélo.

L'Eurovélo est un projet de la Fédération Européenne de Cyclisme (European Cyclists' Federation ou ECF) proposant 15 véloroutes ou euroVélos à travers l'Europe dont 7 traversent la France, ce qui correspond à environ 6 000 km.

b) Échelle Européenne

Routes Cyclables de l'Eurovélo



SOURCE : www.francevelotourisme.com

Carte 32

Trois eurovélos parcourent la Picardie, la n°3 passe par Senlis, Compiègne, Noyon, Chauny, Guise et Hirson et la véloroute n°4 traversent la Picardie en longeant la côte picarde.

Récemment une nouvelle véloroute a vu le jour, à savoir la n°16 de Paris à Dieppe, elle longe l'ouest du département de l'Oise.

c) Échelle Régionale

Au niveau régional, la circulaire du 31 mai 2001 intitulée « mise en œuvre des volets régionaux du schéma national » a incité les régions à établir des Schémas Régionaux des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V).

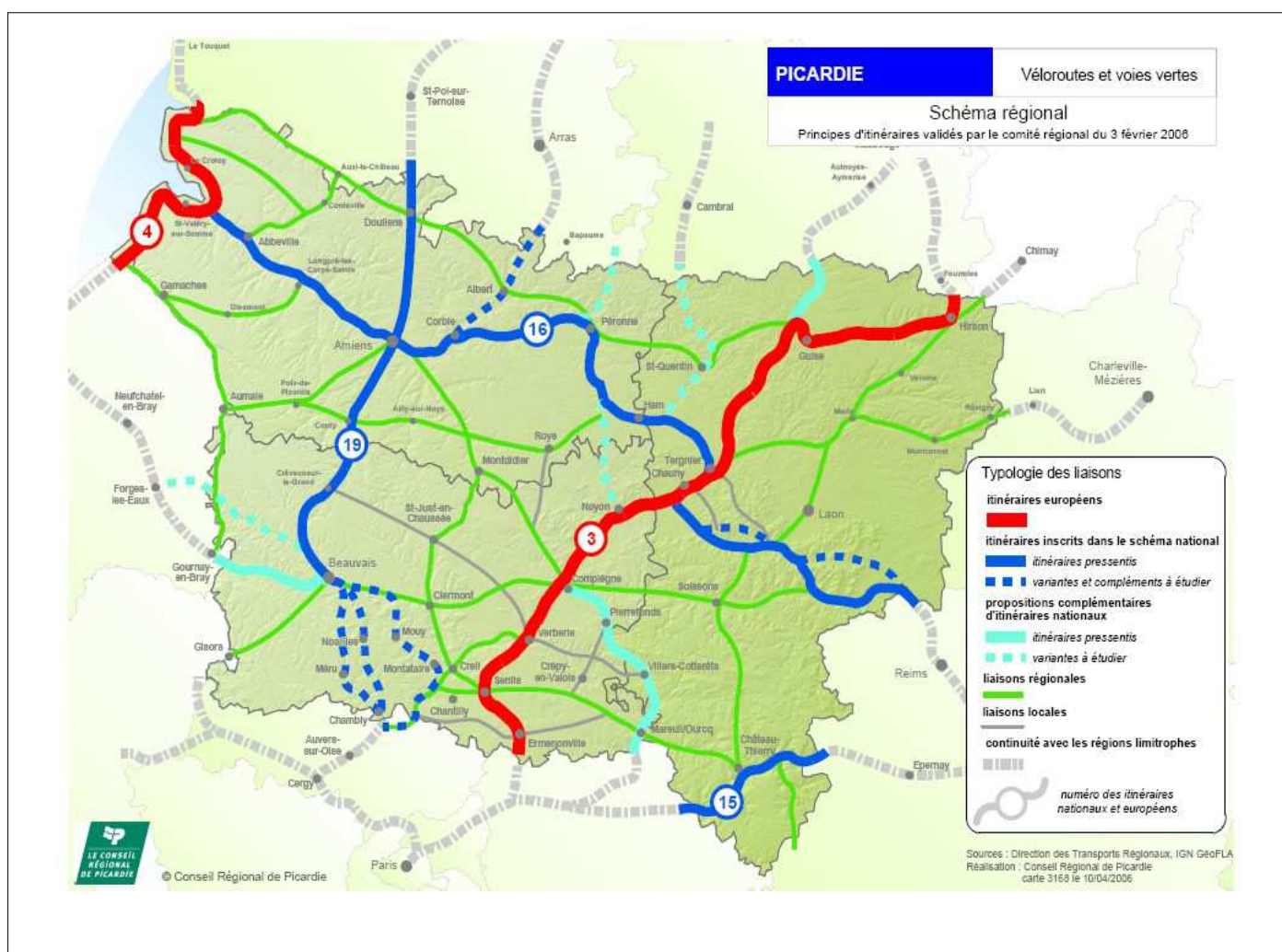
Le SR3V a été adopté en 2006 par la Région Picardie qui est le maître d'ouvrage et co-piloté dans le cadre d'une concertation locale.

La Picardie est une région idéale pour pratiquer le vélo car elle bénéficie de nombreux chemins forestiers, de halages ou d'anciennes voies ferrées.

A l'origine, 1 887 km de Véloroutes et Voies Vertes étaient inscrites mais seulement 547 km sont ouverts actuellement dont 488 km en site propre (réservé uniquement pour la pratique du vélo).

La Picardie est la 6^{ème} région en termes de kilomètres de routes cyclables inscrites sur son SR3V, mais seulement la 14^{ème} région en termes de kilomètres ouverts actuellement.

Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Picardie



Carte 33

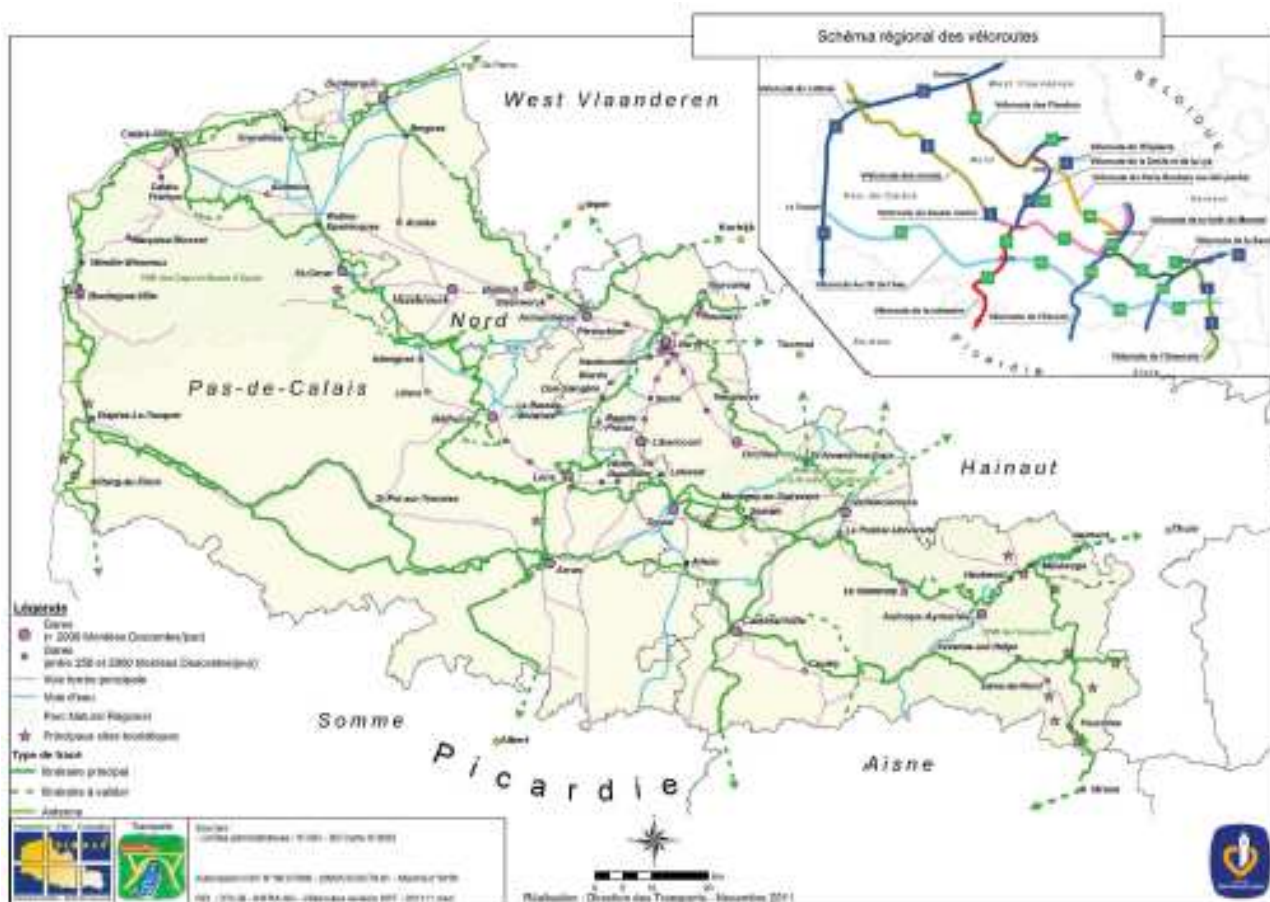
Depuis l'adoption du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes par la Picardie, les numéros des VVV ont changé. La voie 16 est appelée « V30 », la voie 19 se dit « V32 » et la voie 15 a pris le nom de « V52 ».

La Picardie est donc traversée par trois routes cyclables nationales, la V30 d'Est en Ouest, la V32 du Nord au Sud en passant par Amiens et par la V52 au sud-est de la région vers Château-Thierry. De plus, de nombreuses routes régionales sont praticables à vélo, proposant un maillage très dense offert aux adeptes du vélo.

Le Nord-Pas-de-Calais a adopté son Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en 2005, 1 213 km de Véloroutes et Voies Vertes étaient inscrits. Actuellement 279 km sont ouverts à la circulation cyclable.

Cette région est traversée par trois Eurovélos, l'EV3, l'EV4 et l'EV5 ainsi que plusieurs routes régionales dont la V32 depuis la Picardie.

Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Nord-Pas-de-Calais



SOURCE : www.nordpasdecalais.fr

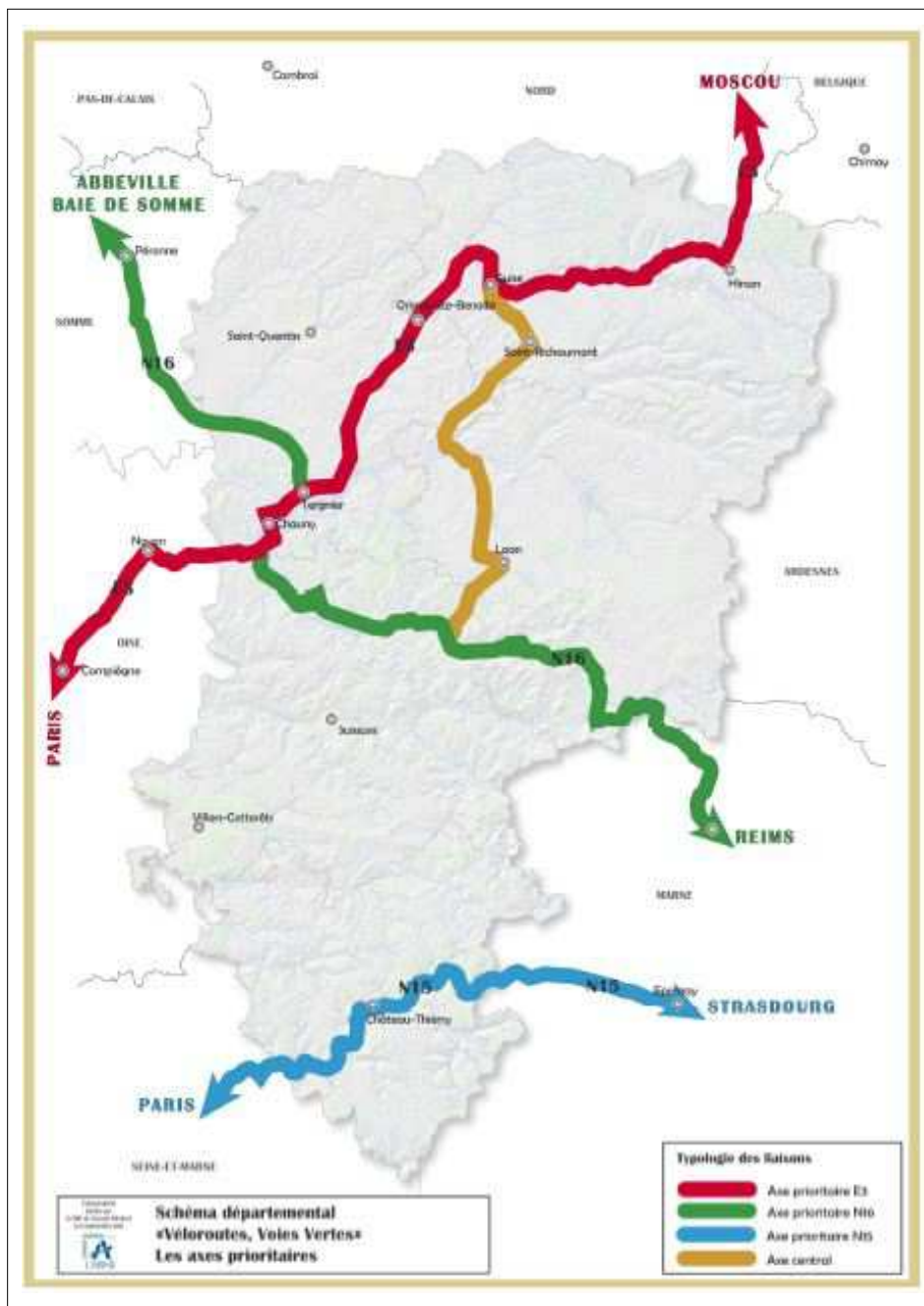
Carte 34

d) Échelle Locale

Le Conseil Départemental de l'Aisne a adopté son Schéma Départemental Véloroutes et Voies Vertes en 2011, en se basant sur le SR3V de la région Picardie. Quatre axes principaux traversent ce département dont l'Eurovélo n°3 ainsi que deux Véloroutes Nationales et l'axe Laon-Sains Richaumont.

L'objectif est d'aménager ces voies cyclables pour permettre la valorisation des Véloroutes et Voies Vertes dans l'Aisne.

Schéma Départemental Véloroutes et Voies Vertes de l'Aisne



SOURCE : Schéma Départemental Véloroutes et Voies Vertes de l'Aisne

Carte 35

Le Conseil Départemental de l'Oise a établi un Schéma Départemental des Circulations Douces de l'Oise (SDCD). Il doit « permettre de faciliter la mise en œuvre collective et cohérente des projets de réalisation de voies douces, à destination des publics pédestres, cyclo, rollers et des personnes à mobilité réduite »²⁸. Le 22 juin 2006, le Conseil Général de l'Oise a décidé d'aménager une voie verte dans le département appelé «Trans'Oise ». Cette voie verte doit « créer une voie de circulation douce respectueuse de l'environnement, dynamiser le secteur touristique et constituer un outil de solidarité»²⁹.

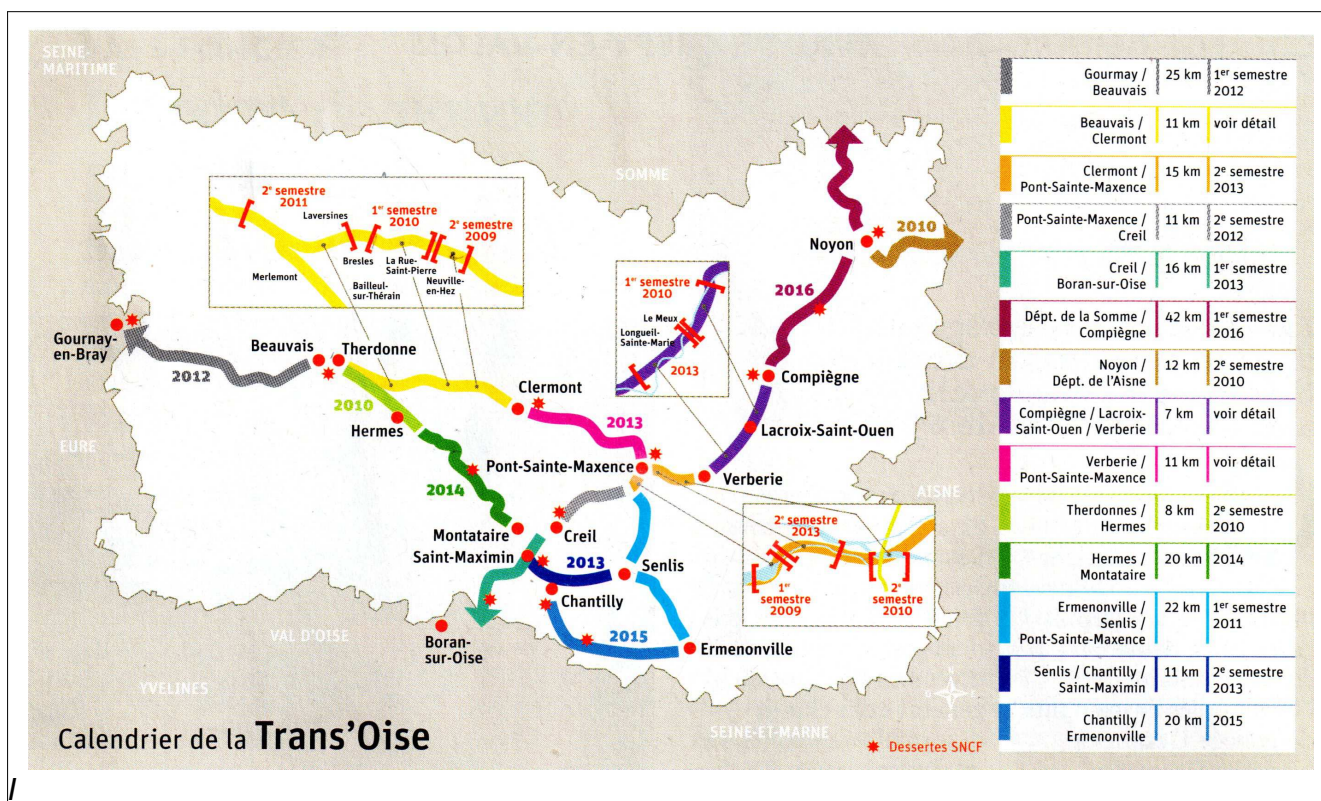
28 = Schéma Départemental des Circulations Douces

29 = Oise-Mobilité

La Trans'Oise est praticable par les cyclistes, les piétons, les rollers et les personnes à mobilité réduite (PMR).

En 2014, une grande partie de cette voie verte a été réalisée sur les 240 km prévus à terme.

Carte de la Trans'Oise



SOURCE : www.oise.fr

Carte 36

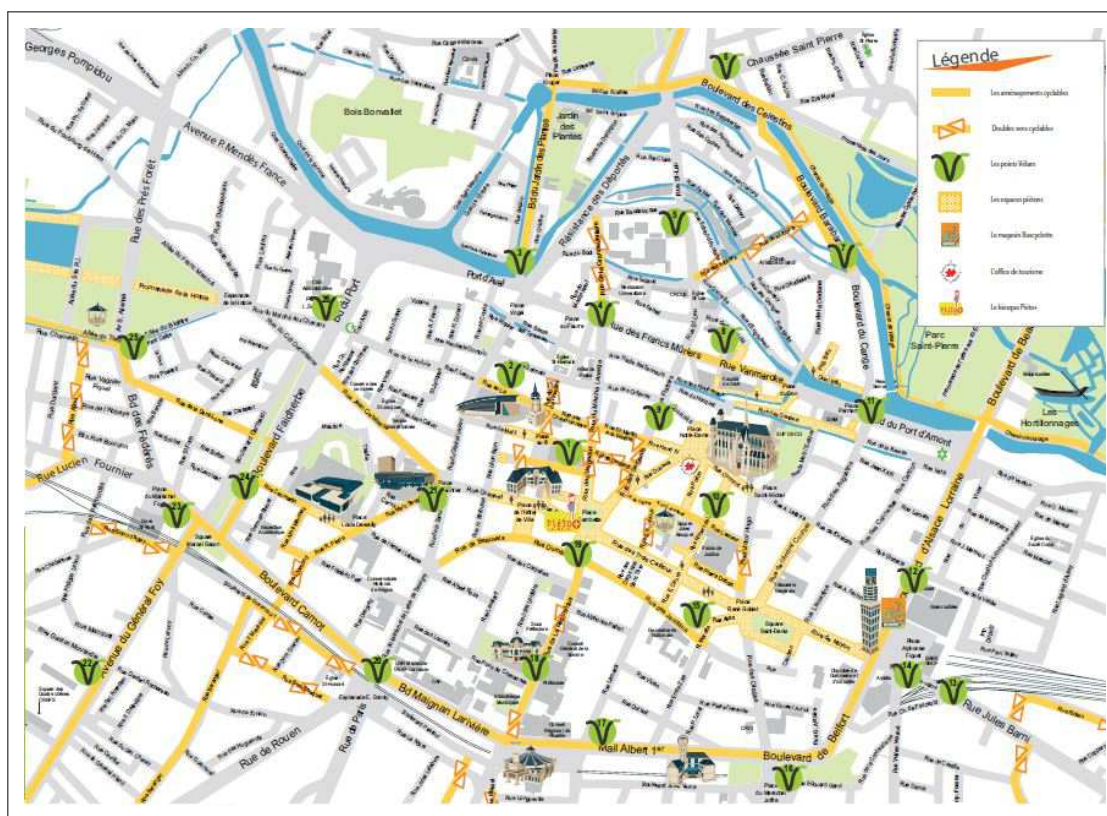
En milieu urbain, depuis quelques années les vélos en libre-service (VLS) se développent, dans le cadre des politiques de déplacements multimodales. Ils permettent de reporter les modes de déplacements des usagers des transports en commun ou de la voiture individuelle vers l'utilisation de ce mode doux.

En France, Rennes a été la pionnière en 1998 avec la mise en place de VLS.

Actuellement, environ 40 villes en France possèdent un système de vélos en libre-service. Lyon arrive en tête des villes offrant les plus performants VLS avec son Vélov' devant Paris et le Vélib'.

À Amiens Métropole, des VLS appelés « Velam » ont été mis en place depuis 2008. Au total, plus de 300 vélos sont répartis dans la ville avec 26 stations tous les 300 à 400 mètres.

Plan des stations du Vélam à Amiens



SOURCE : www.velam.amiens.fr

Carte 37

De plus, Amiens Métropole a mis en place un système de location de vélo dans toute la ville. La gestion du service est confiée à « Vélo Service », une association qui s'occupe de la location et met à disposition près de 2 000 vélos, qu'il s'agisse de vélos de villes classiques, de vélos pliants ou encore de vélos à assistance électrique.

Dans l'Oise, la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a quant à elle, développé le Yellow Vélo depuis 2013. Ces VLS s'inscrivent dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Image du Yellow Vélo (VLS de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis)



SOURCE : <http://www.beauvais.fr> - Image 1

En Nord-Pas-de-Calais, quatre villes proposent des vélos en libre-service :

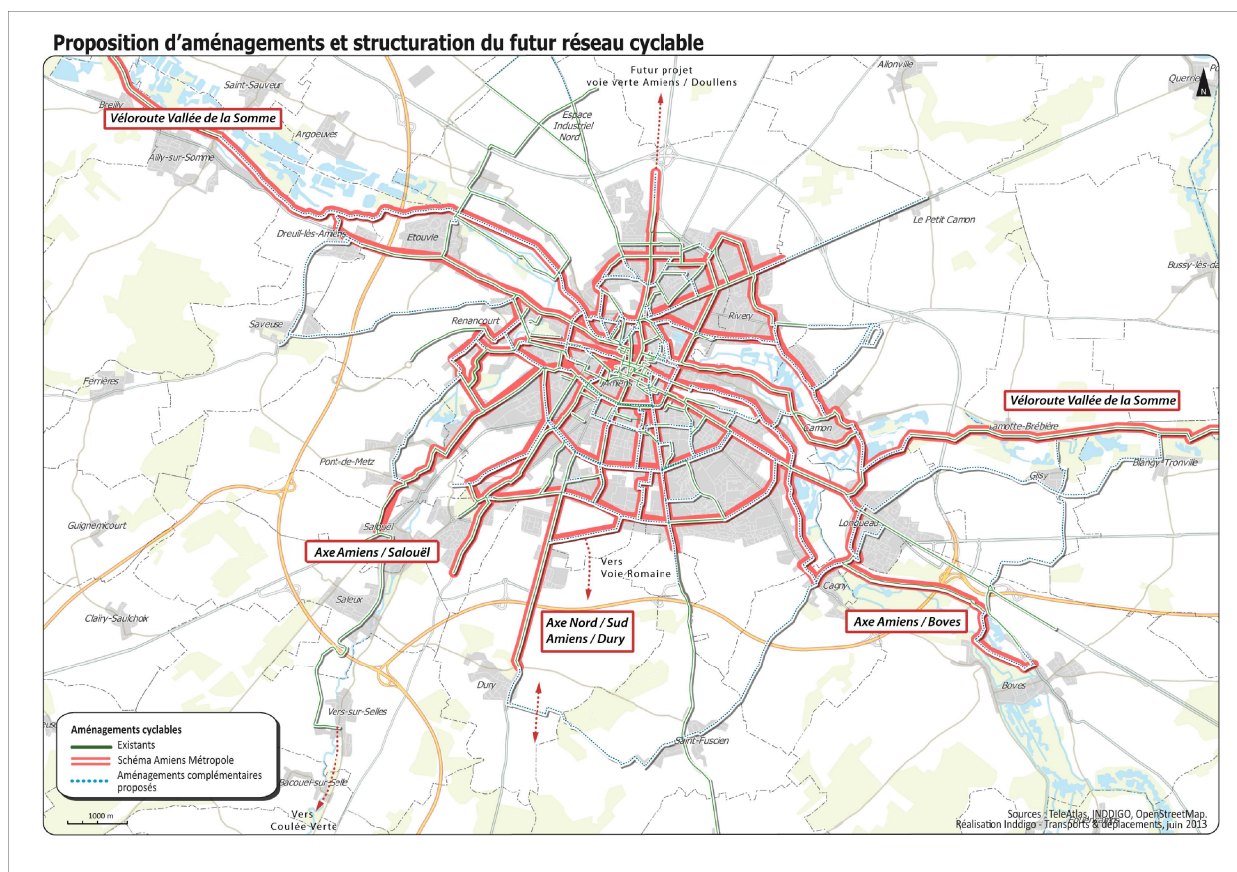
- La ville de Calais depuis 2010 avec le Vel'in,
- Lille depuis 2011 avec son V'Lille réparti dans 264 stations d'accueil implantées dans toute la métropole,
- Boulogne-sur-Mer depuis 2013 avec le Cycleco,
- Dunkerque avec le Dk'Velo depuis 2013.

De plus, un plan national vélo a été annoncé à la fin de l'année 2013. Il a reconnu le vélo comme un mode de déplacement à part entière. Plusieurs mesures ont été proposées pour développer ce mode de transport alternatif.

Dans chaque ville ou collectivité, un Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) peut être élaboré. Il s'inscrit dans une politique durable de programmation globale des déplacements et des transports.

À titre d'exemple, à Amiens Métropole, le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) prévoit d'atteindre un réseau cyclable de 172 km. Actuellement la ville possède environ 100 km de pistes cyclables, et divers aménagements tels que des contre-allées, des jalonnements cyclables ou des bandes cyclables afin de favoriser ce mode de déplacement.

Schéma Directeur des Aménagements Cyclables d'Amiens Métropole



Carte 38

Dans l'agglomération d'Amiens, la distance moyenne de déplacement est estimée à 3 km. L'usage et le développement du vélo apparaissent être totalement en adéquation avec les priorités environnementales de la ville d'Amiens et de l'État.

PARTIE VII : SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A) Contrôle Technique

La partie suivante s'appuie sur des données issues de l'Organisme Technique Central (OTC) qui est chargé de recueillir, d'analyser, de mettre à jour et de fournir l'ensemble des données relatives aux contrôles techniques en France.

Le contrôle technique (CT) est une mesure préventive obligatoire mise en place le 1^{er} janvier 1992 et réalisé dans des établissements agréés.

Ces contrôles concernent les véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) de plus de quatre ans.

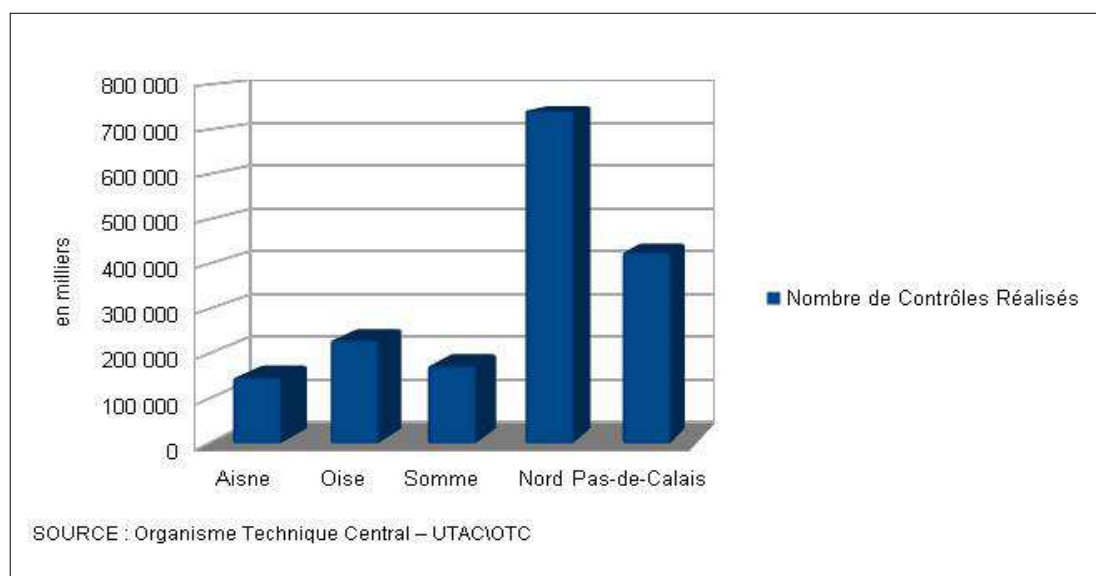
Le 1^{er} contrôle technique doit se faire dans les 6 mois précédant la date du 4^{ème} anniversaire de la 1^{ère} mise en circulation du véhicule. Puis les prochains contrôles techniques devront être effectués tous les deux ans.

Les contrôles techniques portent sur 12 catégories comprenant 141 points de contrôle au total. Il peut y avoir au maximum 459 défauts dont 203 sont soumis à l'obligation de contre-visite.

En 2014 en France, 6 215 installations de contrôle technique agréées ont été recensées. Il y a eu 24 142 659 contrôles techniques au total dont 18,4 % étaient non conformes.

1) Véhicules Particuliers (VP)

Contrôle Technique sur des Véhicules Particuliers en 2014



Graphique 63

En 2014 à l'échelle de la Picardie, il y a eu 552 049 contrôles techniques concernant des véhicules particuliers en prenant en compte les contre-visites. Ce chiffre est en hausse de 2,4 % par rapport à 2013, soit 13 000 contrôles techniques supplémentaires effectués en 2014, principalement dans la Somme avec 5 786 contrôles en plus.

En Nord-Pas-de-Calais en 2014, il y a eu 1 170 631 CT concernant des véhicules particuliers en prenant en compte les contre-visites, c'est-à-dire deux fois plus qu'en Picardie. Le Nord a réalisé 743 115 contrôles cette même année, soit plus de contrôle que dans le Pas-de-Calais. Comparativement à l'année 2013 le nombre de contrôles techniques a augmenté de 2,8 % en Nord-Pas-de-Calais.

Nombre de Contre-Visites réalisées pour des Véhicules Particuliers en 2014

	Contre-Visite
Aisne	21 655
Oise	24 836
Somme	24 896
Nord	111 671
Pas-de-Calais	69 011

SOURCE : Organisme Technique Central – UTAC\OTC
Tableau 35

Les contre-visites sont obligatoires si lors du procès-verbal du contrôle technique, le véhicule comporte des défauts. Alors le propriétaire doit mettre en conformité son véhicule et le présenter à un nouveau contrôle sous les deux mois qui suivent, à un contrôle dit « Contre-Visite ».

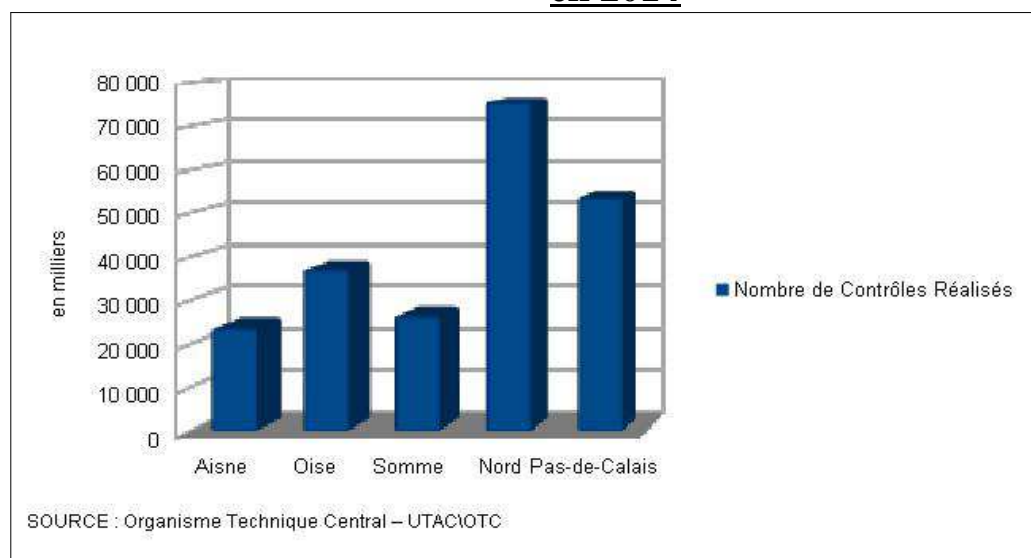
Le nombre de contre-visites en 2014 en Picardie a diminué de 4,3 % par rapport à l'année 2013, avec 3 192 contrôles en moins principalement dans l'Oise.

Le Nord-Pas-de-Calais a connu la même tendance avec un nombre total de contre-visites en baisse de 1,3 %. Ainsi il y a eu 2 439 contre-visites de moins qu'en 2013, principalement dans le Nord.

En France, contrairement à ces deux régions, le nombre total de contre-visites lors du CT a augmenté de plus de 2,2 % entre 2013 et 2014 passant de 2 530 353 en 2013 à 2 586 153 contre-visites en 2014.

2) Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

Contrôle Technique sur des Véhicules Utilitaires Légers en 2014



Graphique 64

En 2014 en Picardie, il y a eu 87 370 contrôles techniques concernant des VUL, soit une augmentation de 4,3 % comparée à l'année 2013.

En Nord-Pas-de-Calais, 129 365 contrôles techniques ont été effectués en 2014 concernant des VUL ; en hausse de 4,5 % par rapport à l'année 2013.

En France, 3 019 087 CT ont été réalisés en 2014 concernant des VUL, cela représente plus de 4 % d'augmentation au regard de l'année 2013.

Nombre de Contre-Visites réalisées pour des Véhicules Utilitaires en 2014

	Contre-Visite
Aisne	3 826
Oise	4 334
Somme	4 213
Nord	11 725
Pas-de-Calais	9 242

SOURCE : Organisme Technique Central – UTAC\OTC

Tableau 36

Le nombre de contre-visites en Picardie a légèrement augmenté en 2014, avec 175 contre-visites supplémentaires concernant des VUL.

Au contraire, le Nord-Pas-de-Calais a vu le nombre de contre-visites pour des VUL baisser de 1,6%. En France en 2014, il y a eu davantage de contre-visites concernant des VUL avec 1 960 contre-visites supplémentaires par rapport à 2013.

3) Taux de Conformité et Non-Conformité des VP et des VUL

Taux de non-conformité en 2014 en France

Catégories	Véhicules Particuliers	Véhicules Utilitaires Légers
Véhicules Gaz	10,48%	20,25%
Liaison au Sol	9,31%	11,20%
Eclairage, Signalisation	8,31%	11,41%
Freinage	5,06%	7,66%
Pollution, Niveau Sonore	3,74%	3,00%
Direction	2,28%	3,71%
Organes Mécaniques	1,88%	2,02%
Visibilité	1,42%	3,21%
Equipements	1,22%	1,88%
Identification	1,14%	1,74%
Structure, Carrosserie	0,81%	1,43%
Véhicules Electriques ou Hybrides	0,20%	4,96%

SOURCE : Organisme Technique Central – UTAC\OTC

Tableau 37

La catégorie ayant le plus de non-conformité des VP est constituée des véhicules au gaz avec 10,48 % de non-conformité dûs à un problème au réservoir ou au circuit du gaz. De même concernant les VUL, c'est aussi la catégorie des véhicules au gaz qui arrive en tête.

Il est à noter que le taux de non-conformité de l'ensemble des véhicules en France a baissé de 0,62 % par rapport à l'année 2013 pour les véhicules particuliers et de 1,19 % pour les véhicules utilitaires légers.

a) Véhicules Particuliers

Taux de conformité et non-conformité pour des Véhicules Particuliers en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2014

	Conformes	Non-Conformes
Aisne	79,7%	20,3%
Oise	81,7%	18,3%
Somme	79,6%	20,4%
Nord	78,7%	21,3%
Pas-de-Calais	77,2%	22,7%

SOURCE : Organisme Technique Central – UTAC\OTC

Tableau 38

La moyenne nationale de conformité concernant les contrôles techniques de véhicules particuliers en 2014 était de 81,55 %. Tous les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais, excepté l'Oise avec 81,7 % de conformité, possédaient des taux de conformité moins élevés.

Les départements du Nord-Pas-de-Calais possèdent les taux de conformité les moins élevés des deux régions.

En 2013, aucun département de Picardie ou du Nord-Pas-de-Calais n'avait fait mieux que la moyenne nationale en termes de conformité du contrôle technique qui était de 80,93 % même si l'Oise était très proche avec 80,9 %.

A noter que le Pas-de-Calais était le 2^{ème} département de France en 2013 derrière le Doubs, à posséder le taux de non-conformité le plus élevé avec plus de 24 %.

Les véhicules conformes lors du contrôle technique en France, tout comme en Picardie et dans le Nord-pas-de-Calais, se sont donc accrus entre 2013 et 2014.

b) Véhicules Utilitaires

Taux de conformité et non-conformité pour des VUL en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2014

	Conformes	Non-Conformes
Aisne	76%	24%
Oise	70,8%	29,2%
Somme	75,6%	24,4%
Nord	73,3%	26,6%
Pas-de-Calais	73%	27%

SOURCE : Organisme Technique Central – UTAC\OTC

Tableau 39

En France, le taux de conformité pour les véhicules utilitaires légers en 2014 était de 77,7 %. Aucun département de la Picardie ni du Nord-Pas-de-Calais ne dépassait cette moyenne. Concernant le taux de non-conformité, l'Oise avec 29,2 % était le département des deux régions ayant le taux le plus élevé loin derrière la moyenne nationale qui atteignait à 22,22 %.

D'autre part en 2013, aucun département de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais ne dépassait la moyenne nationale du taux de conformité pour les VUL qui était de 76,5 %.

Le Nord possédait un taux de conformité de 70,8 % pour ces véhicules utilitaires légers. C'était le plus faible de tous les départements de France métropolitaine.

De plus, le Nord était le 3^{ème} département de France métropolitaine en termes de non-conformité pour des VUL avec 29,0 %, derrière le Doubs et les Deux-Sèvres.

Les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais possédaient en 2013 des taux de non-conformité assez élevés.

B) Sécurité Routière en Picardie

Les données suivantes sont pour la plupart issues de l'Observatoire Régional de Sécurité Routière (ORSR) de la DREAL Picardie. Créé le 10 juin 1987, l'ORSR a pour mission d'animer et d'accompagner les Observatoires Départementaux de la Sécurité Routière (ODSR), d'analyser l'accidentologie au niveau régional, de diffuser des bilans mensuels sur la sécurité routière, de former des intervenants et des chargés de mission de la sécurité routière, et enfin de gérer le budget opérationnel de programme régional de la sécurité et de la circulation routière.

Ces données ne sont pas toutes datées à l'année 2014, certaines n'étaient disponibles que pour l'année 2013 ou les années antérieures.

Chiffres de la Sécurité Routière en Picardie en 2014

	Accidents	Tués	Blessés
Aisne	221	31	303
Oise	367	39	565
Somme	442	47	552
Picardie	1 030	117	1 420
France	58 191	3 384	73 048

SOURCE :
DREAL – ORSR

Tableau 40

En Picardie les chiffres de la sécurité routière en 2014 se sont globalement améliorés par rapport à l'année 2013. En effet le nombre d'accidents a baissé de 6,2 %, le nombre de tués³⁰ a chuté de 10 % et le nombre de blessés a diminué de 1,6 % par rapport à l'année 2013.

Cependant ces tendances positives ne sont pas générales. Seul l'Aisne voit ses accidents, ses tués et ses blessés chuter.

En effet l'Oise a vu le nombre de blessés sur la route augmenter de 11,9 % et dans la Somme, le nombre de tués a progressé de 17,5 %.

En 2014, plus de la moitié des personnes tuées sur la route avaient entre 18 et 44 ans et il y a eu 26 décès de jeunes de 18 à 24 ans cette même année.

La classe d'âge 25 à 44 ans a été la plus impactée avec le plus de blessés et le plus de tués dans la population picarde en 2014.

Les 1 030 accidents en 2014 en Picardie ont impliqué 2 491 personnes pour 112 accidents mortels. Parmi ces accidents, ont été recensés 714 blessés hospitalisés (BH)³¹, 706 blessés légers (BL)³² et 954 personnes indemnes.

En 2014 parmi les 117 personnes décédées sur la route, 12 étaient piétons. Les 105 autres victimes de la route sont 1 en poids lourd, 2 personnes en bicyclette, 2 en quad, 7 en cyclomoteur, 19 motards et 74 en véhicule particulier.

En 2013, les victimes de la route présentaient la même typologie avec, par exemple, 13 piétons morts sur la route en Picardie et surtout 22 motards.

L'indice de gravité³³ en Picardie a légèrement baissé en 2014 au regard de l'année 2013 avec 11,4 tués pour 100 accidents.

Cependant, la Somme qui a vu le nombre de personnes tuées sur la route augmenter en 2014, a un indice de gravité en hausse : 10,6 tués contre 8,6 tués en 2013.

Parmi les personnes décédées sur la route en 2013 en Picardie, 74,6 % sont décédées hors-agglomération; on recense 4 personnes ont été tuées à Amiens. En ce qui concerne les accidents, 46 % se sont situés hors-agglomérations et les blessés se trouvaient aussi pour la moitié hors-agglomération.

Le taux d'accident pour 100 000 habitants en Picardie en 2014 était de 53,6 mais avec de grandes

30 = victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident.

31 = victime hospitalisée admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

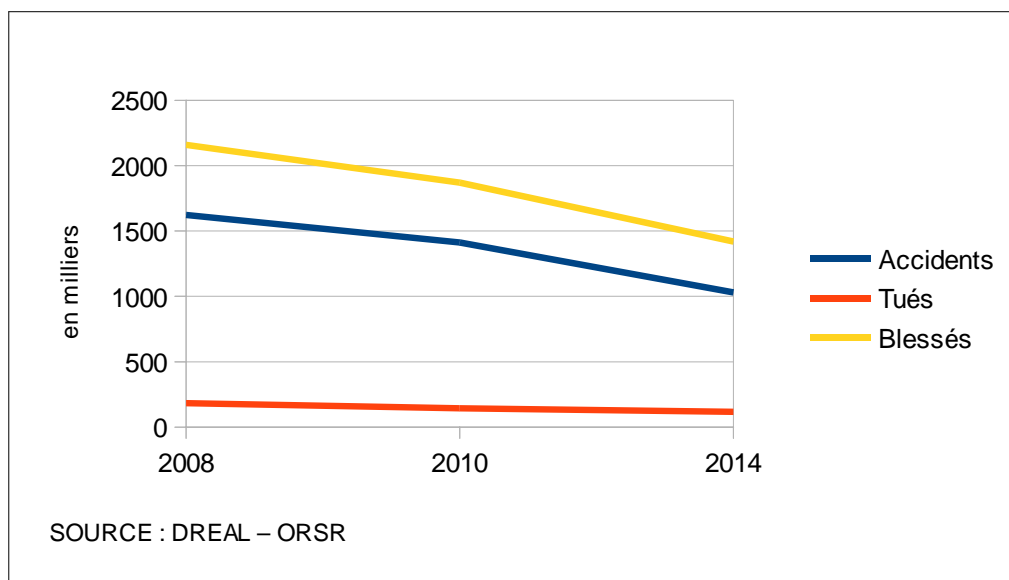
32 = victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

33 = nombre de tués pour 100 accidents, plus l'indice est réduit et plus le nombre de tués pour 100 accidents est bas.

disparités en fonction des départements. En effet dans la Somme en 2014, le taux d'accident était de 77,4 pour 100 000 habitants alors que dans l'Aisne le taux d'accident atteignait les 40,9 pour 100 000 habitants.

Au regard de l'année 2013, l'ensemble des taux d'accidents dans les trois départements de la Picardie en 2014 est en baisse.

Évolution des Chiffres de la Sécurité Routière en Picardie



Graphique 65

Depuis 2008, la Picardie a connu une baisse de tous les indicateurs de la sécurité routière :

- 19 % de tués,
- 24 % de blessés,
- 27 % d'accidents.

Les départements picards ont tous connu des diminutions très importantes mais c'est l'Aisne qui arrive en tête en se situant très largement en dessous des moyennes françaises pour les 3 indicateurs sur la période 2008-2014.

C) Sécurité Routière en Nord-Pas-de-Calais

Chiffres de la Sécurité Routière en Nord-Pas-de-Calais

	Tués en 2013	Tués en 2014	Évolution 2013/2014 (en %)
Nord	69	85	23,2
Pas-de-Calais	72	66	-8,3
Nord-Pas-de-Calais	141	151	7,1

SOURCE : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

Tableau 41

Concernant le Nord-Pas-de-Calais, les données de 2014 n'ont pu être totalement exploitées. La mortalité routière en 2014 s'est accentuée surtout dans le Nord.

En 2013, le Pas-de-Calais était le 4^{ème} département français ayant eu le plus de tués sur la route, devançant le Nord à la 6^{ème} place.

Sur les 151 personnes décédées sur la route en 2013, 6 sont mortes à Dunkerque, 14 à Béthune, 15 personnes sont décédées à Valenciennes, 17 à Lille et 20 personnes à Douai-Lens.

Dans le Nord-Pas-de-Calais en 2014, environ 60 % des tués étaient des piétons ou des deux roues.

Entre 2010 et 2013, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais ont connu une baisse de la mortalité sur route de 10 % en Picardie et 6 % dans le Nord-Pas-de-Calais.

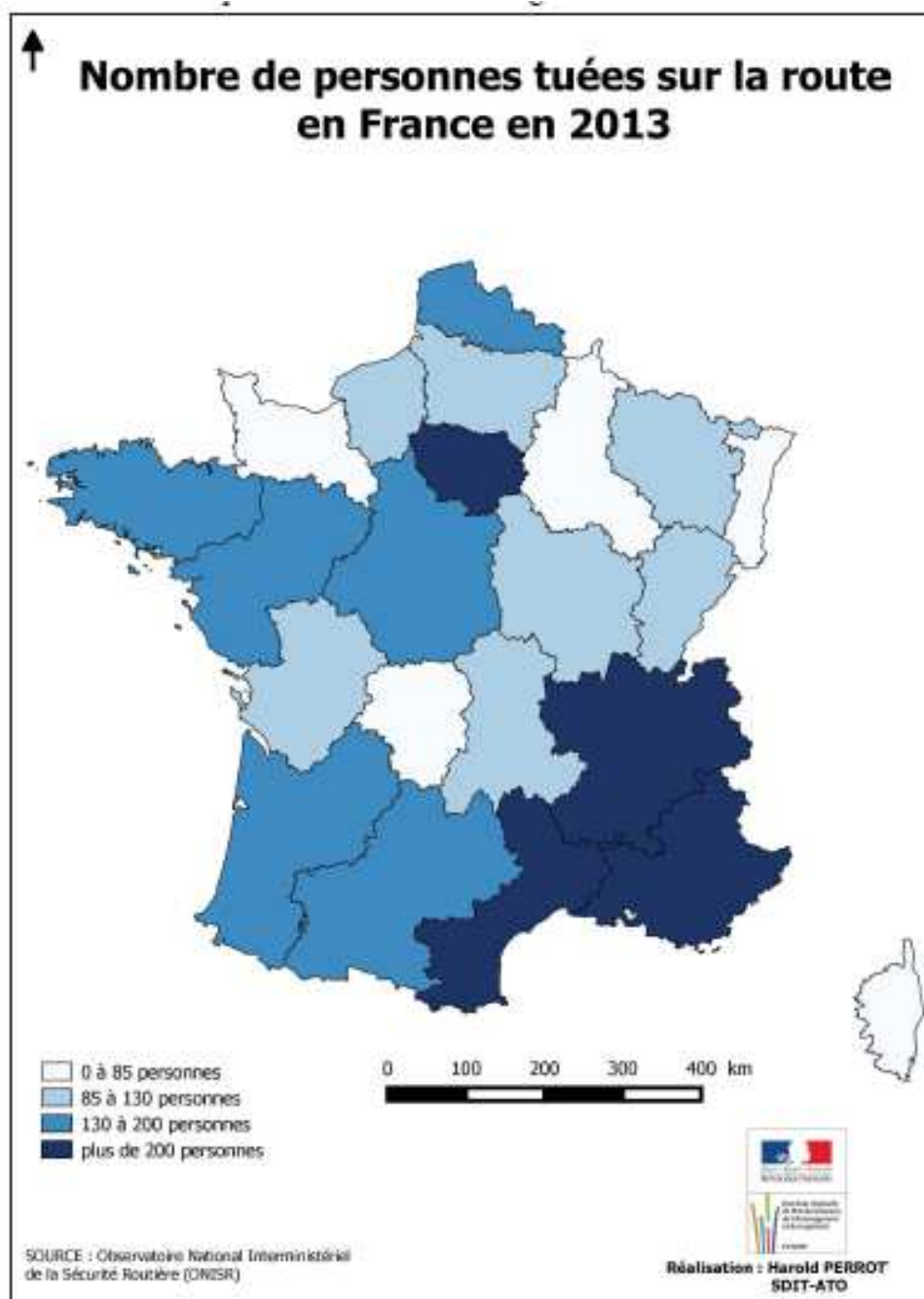
Toutefois comparativement à la France sur la même période où le nombre de tués a diminué de 18 %, ces deux régions se situent en dessous de la moyenne française.

D) Sécurité Routière en France

En 2014 en France, il y a eu 3 888 morts provoqués par 1 379 accidents, soit 116 tués et 2 441 blessés supplémentaires par rapport à 2013. Soit une hausse de 3,7 % des personnes tuées .

En 2001 il y avait plus de 8 000 morts sur la route. Depuis le nombre de décès n'a cessé de baisser, excepté en 2014.

En Europe, la France a toujours été un pays où le nombre de tués sur la route était très important. Depuis 1993 dans l'Union Européenne à 15 pays, la France a toujours fait partie des trois pays où la mortalité sur la route était la plus élevée avec l'Allemagne et l'Italie.



Carte 39

On remarque que les régions les plus peuplées et disposant d'un parc de véhicules important sont les lieux où les tués sur la route sont les plus nombreux comme en Rhône-Alpes ou en Île-de-France. La Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 1^{ère} région de France en 2013 avec 339 morts.

La Picardie se situait au 11^{ème} rang des régions où le nombre de tués a été le plus élevé, immédiatement derrière le Nord-Pas-de-Calais.

Parmi les 3 268 morts sur la route en 2013, les catégories d'usagers des personnes tuées les plus importantes faisaient état de 465 piétons décédés, 147 personnes en vélo ainsi que 631 motards morts, le reste étant des véhicules particuliers ou des poids lourds.

En France l'indice de gravité est stable depuis plusieurs années avec environ 5,8 tués pour 100 accidents.

La Picardie est donc un territoire de passage où la mobilité des personnes et des marchandises est très forte.

Du fait de sa situation privilégiée entre l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais, elle possède des réseaux de transport denses et performants comme son réseau TER et son réseau routier.

La Picardie est la première région de France en termes de flux pendulaires (mobilité domicile-travail), principalement dus à la polarisation qu'exerce l'Île-de-France sur le sud de la Picardie.

Plusieurs grands projets sont à l'oeuvre en Picardie. Le Canal Seine Nord Europe (CSNE), qui connectera les bassins de la Seine et de l'Escaut en traversant la Picardie, permettra d'offrir une voie fluviale navigable d'une longueur de 107 km mise au gabarit européen. Son ouverture est prévue en 2025.

Le Canal Seine Nord Europe est un projet inédit à l'échelle de la France de par sa taille et son importance, autour du canal d'autres constructions sont envisagées, comme des plateformes multimodales à Nesle, Péronne et Noyon et l'installation de quais de transbordement.

Le projet MAGEO viendra à l'horizon 2017 renforcer la navigation fluviale entre Creil et Compiègne via une mise au gabarit européen de l'Oise.

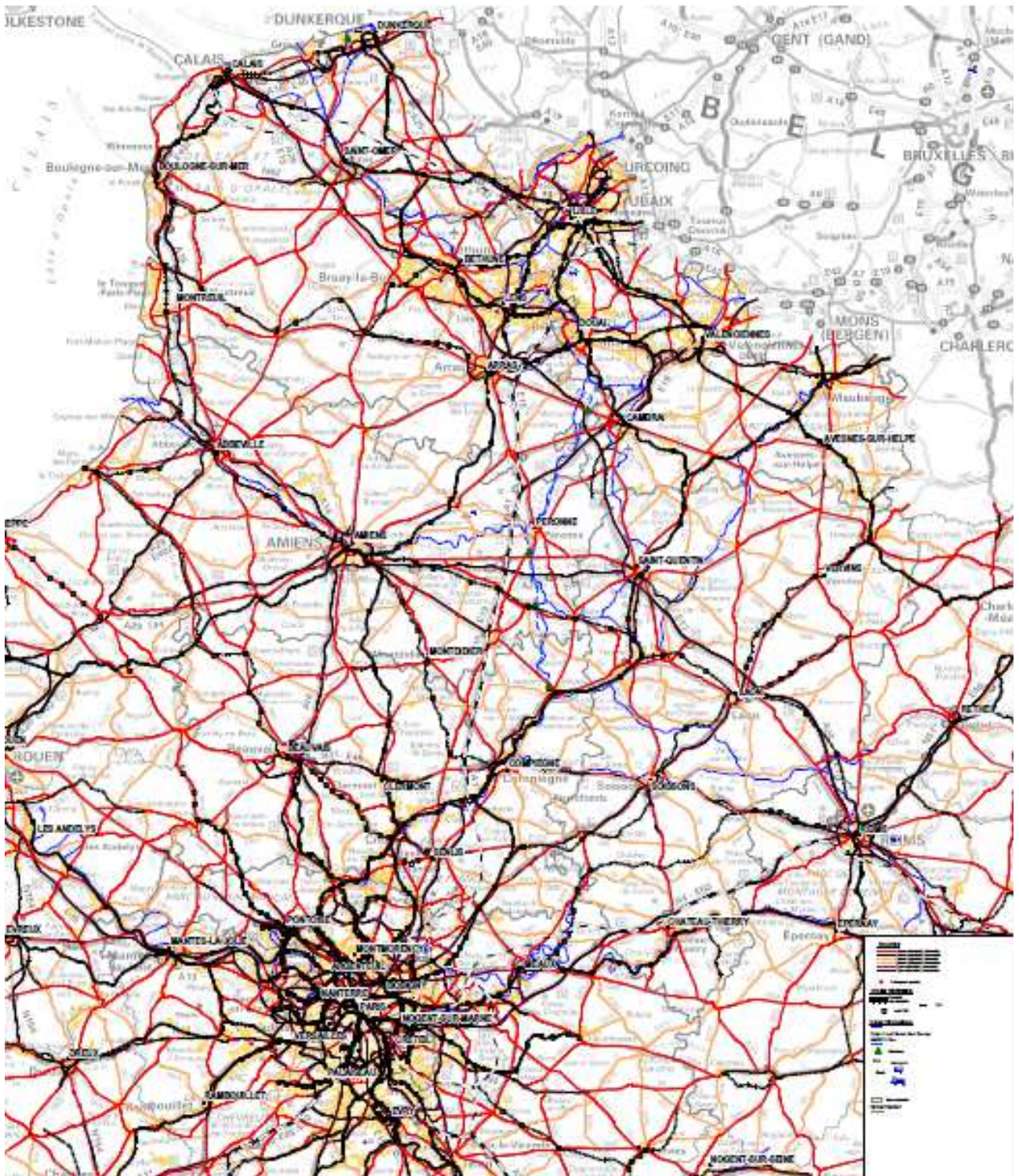
Ces deux projets entrent dans le cadre d'une politique de modernisation du réseau fluvial européen et de report modal du trafic routier de marchandises (TRM) vers le réseau fluvial et le réseau ferré.

D'autre part, la future liaison Roissy-Picardie sera mise en service pour 2020-2025. Elle offrira à la Picardie une connexion aux Lignes à Grande Vitesse (LGV) et un meilleur accès aux pôles économiques de Roissy pour l'ensemble de la population picarde.

Enfin, la Picardie possède sur son territoire un des aéroports de France ayant le meilleur emport de passagers, Beauvais-Tillé. La modernisation de cet aéroport se poursuit et le trafic low-cost augmente tous les ans. Surnommée le 3^{ème} aéroport parisien, Beauvais profite en effet de sa proximité avec l'Île-de-France pour accueillir un nombre croissant de passagers chaque année.

Face à ces grandes infrastructures, la Picardie doit également réussir le défi de la mobilité du quotidien. Dans un territoire fortement périurbain où les déplacements domicile-travail sont conséquents, la voiture et l'autosolisme sont prédominants.

Les initiatives ne manquent pas et les territoires investissent les problématiques de mobilité pour accompagner la transition énergétique.



Index cartographique

Carte 1 : Territoire et Démographie en Picardie.....	5
Carte 2 : EPCI à fiscalité propre en Picardie au 1er janvier 2015.....	10
Carte 3 : Nature juridique des Autorités Organisatrices de la Mobilité au 1er janvier 2015.....	13
Carte 4 : Périmètres de Transport Urbain des AOM en 2014.....	14
Carte 5 : Les syndicats mixtes de transport loi SRU.....	17
Carte 6 : Répartition des Grands Mobiles en Picardie.....	18
Carte 7 : Effectifs logistiques en France en 2014.....	25
Carte 8 : Répartition des établissements logistiques en Picardie par zone d'emplois.....	26
Carte 9 : Surface d'entrepôts commencées entre 2007 et 2013.....	29
Carte 10 : Réseau routier en Picardie.....	32
Carte 11 : Réseau Routier en France.....	36
Carte 12 : Flux de marchandises routiers et fluviaux entrant en Picardie.....	39
Flux de marchandises routiers et fluviaux sortant de la Picardie.....	41
Carte 14 : Immatriculations neuves et parc de véhicules particuliers en Picardie en 2014.....	46
Carte 15 : Immatriculations neuves et parc de véhicules particuliers en Picardie et dans le Nord Pas-de-Calais en 2014.....	47
Carte 16 : Immatriculations neuves et parc de véhicules particuliers en France en 2014.....	47
Carte 17 : Répartition des ventes de gazole et de supercarburants en Picardie et dans le Nord Pas-de-Calais.....	66
Carte 18 : Répartition des ventes de gazole et de supercarburants en France en 2013.....	68
Carte 19 : Les entreprises inscrites au registre du transport routier en Picardie en 2014.....	77
Carte 20 : Réseau Ferroviaire en Picardie.....	81
Carte 21 : Réseau Ferroviaire en Nord-Pas-de-Calais.....	83
Carte 22 : Réseau Ferroviaire en France en 2014.....	85
Carte 23 : Projet « Liaison Roissy-Picardie ».....	87
Carte 24 : Localisation des aéroports/aérodromes en Picardie.....	89
Carte 25 : Réseau navigable en Picardie.....	94
Carte 26 : Réseau Navigable en France.....	96
Carte 27 : Situation du projet Canal Seine-Nord Europe en Picardie.....	97
Carte 28 : Situation du projet MAGEO en Picardie.....	98
Carte 29 : Situation de la charte CO2 en Picardie au 1er janvier 2014.....	101
Carte 30 : Émissions totales de gaz à effet de serre en Picardie en 2010.....	104
Carte 31 : Carte des Véloroutes et Voies Vertes en France.....	108
carte 32 : Routes Cyclables de l'Eurovélo.....	109
Carte 33 : Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Picardie.....	110
Carte 34 : Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Nord-Pas-de-Calais.....	111
Carte 35 : Schéma Départemental Véloroutes et Voies Vertes de l'Aisne.....	112
Carte 36 : Carte de la Trans'Oise.....	113
Carte 37 : Plan des stations du Vélam à Amiens.....	114
Carte 38 : Schéma Directeur des Aménagements Cyclables d'Amiens Métropole.....	115
Carte 39 : Nombre de personnes tuées sur la route en France en 2013.....	123
Carte 40 : Région Nord- Pas de Calais Picardie - Infrastructures de transport en 2014.....	126

Index des tableaux

Tableau 1: Tableau 1 : Les 20 villes les plus peuplées en Picardie en 2014.....	7
Tableau 2: Tableau 2 : Natalité et Mortalité en Picardie.....	8
Tableau 3: Tableau 3 : Revenu salarial annuel moyen (en euros).....	8
Tableau 4: Évolution du Taux de chômage (en %).....	9
Tableau 5: Les Autorités Organisatrices de la Mobilité en Picardie.....	15
Tableau 6: Taux du Versement Transport dans les AOM en Picardie en 2014.....	16
Tableau 7: Taux du Versement Transport Additionnel (VTa) en Picardie.....	17
Tableau 8: Effectifs Logistiques dans le Nord.....	24
Tableau 9: Effectifs Logistiques dans le Pas-de-Calais.....	24
Tableau 10: Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans l'Aisne en 2014.....	27
Tableau 11: Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans l'Oise en 2014.....	27
Tableau 12: Établissements Logistiques par Zone d'Emplois dans la Somme en 2014.....	27
Tableau 13: Réseau routier en Picardie en 2013 (en kilomètre).....	32
Tableau 14: Autoroutes en Picardie en 2013.....	33
Tableau 15: Flux de marchandises par mode de transport en Picardie en 2013 (en milliers de tonnes)	37
Tableau 16: Parc de Véhicules Particulier (VP) en Picardie selon le carburant en 2014.....	70
Tableau 17: Récapitulatif des Formations Professionnelles en Picardie et en France en 2014 (en milliers).....	74
Tableau 18: Liste des centres de formation FIMO\FCO\Passerelle Voyageurs.....	74
Tableau 19: Liste des centres de formation FIMO\FCO\Passerelle Marchandises.....	75
Tableau 20: Liste des centres de formation CAP/BEP.....	75
Tableau 21: Liste des centres de formation de Titres Professionnels.....	76
Tableau 22: Emploi dans les établissements de transport routier en Picardie en 2014 (en milliers)..	78
Tableau 23: Temps de trajet depuis la Gare Haute-TGV Picardie.....	82
Tableau 24: Ligne à Grande Vitesse (LGV) en France en 2015.....	86
Tableau 25: Classement 2014 des Aéroports en France.....	93
Tableau 26: Liste des voies navigables en Picardie.....	95
Tableau 27: Classement des Voies Navigables.....	95
Tableau 28: Trafic par Bassin de Navigation.....	99
Tableau 29: Approbation du Schéma Régional Climat Air Énergie en France.....	103
Tableau 30: Nombre de Contre-Visites réalisées pour des Véhicules Particuliers en 2014.....	117
Tableau 31: Nombre de Contre-Visites réalisées pour des Véhicules Utilitaires en 2014.....	118
Tableau 32: Taux de non-conformité en 2014 en France.....	118
Tableau 33: Taux de conformité et non-conformité pour des Véhicules Particuliers en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2014.....	119
Tableau 34: Taux de conformité et non-conformité pour des VUL en Picardie et en Nord-Pas-de- Calais en 2014.....	120
Tableau 35: Chiffres de la Sécurité Routière en Picardie en 2014.....	121
Tableau 36: Chiffres de la Sécurité Routière en Nord-Pas-de-Calais.....	122

Index des graphiques

Population entre 1990 et 2014 dans les régions du nord de la France.....	6
Effectifs logistiques dans l’Aisne en 2014.....	21
Évolution des effectifs logistiques dans l’Aisne depuis 2012.....	21
Effectifs logistiques dans l’Oise en 2014.....	22
Évolution des effectifs logistiques dans l’Oise depuis 2012.....	22
Effectifs logistiques dans la Somme en 2014.....	23
Évolution des effectifs logistiques dans la Somme depuis 2012.....	23
Surfaces d’entrepôts commencées de plus de 500 m2 en Picardie depuis 2007.....	30
Réseau Routier National en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2013.....	34
Réseau Routier Secondaire en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais en 2013.....	34
Évolution des routes Départementales et des Communales en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais depuis 2004.....	35
Flux de Marchandises entrant en Picardie provenant de ses régions voisines depuis 2003.....	38
Flux de Marchandises sortant de la Picardie vers ses régions voisines depuis 2003.....	40
Flux de marchandises routiers et fluviaux sortant de la Picardie.....	41
Flux de Marchandises Internes en Picardie depuis 2003.....	42
Types de Marchandises entrant par la route en Picardie en 2013(en milliers de tonnes).....	43
Types de Marchandises sortant par la route en Picardie en 2013(en milliers de tonnes).....	44
Types de Marchandises échangées à l’intérieur de la région Picardie par la route en 2013 (en milliers de tonnes).....	45
Immatriculations de Véhicules Particuliers neufs par mois en 2014.....	48
Parc d’Autobus/Autocars en Picardie entre 2010 et 2014.....	49
Parc d’Autobus/Autocars dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014.....	49
Parc d’Autobus/Autocars en France en 2014.....	50
Parc de Camionnettes en Picardie entre 2010 et 2014.....	51
Parc de Camionnettes dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014.....	51
Parc de Camionnettes en France en 2014.....	52
Parc de Camions en Picardie entre 2010 et 2014.....	53
Parc de Camions dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2014.....	53
Parc de Camions en France en 2014.....	54
Parc de Tracteurs entre 2011 et 2014 en Picardie.....	55
Parc de Tracteurs dans les départements de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014.....	55
Parc de Tracteurs en France en 2014.....	56
Parc de Remorques en Picardie entre 2011 et 2014.....	57
Parc de Remorques dans les départements de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014.....	57
Parc de Remorques en France en 2014.....	58
Parc de Semi-Remorques en Picardie entre 2011 et 2014.....	59
Parc de Semi-Remorques dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014.....	59
Parc de Semi-Remorques en France en 2014.....	60
Parc de Véhicules Hybrides en Picardie entre 2011 et 2014.....	61
Parc de Véhicules Hybrides dans les départements de Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2011 et 2014.....	61
Parc de Véhicules Hybrides en France en 2014.....	62

Parc de Véhicules Électriques en Picardie entre 2011 et 2014.....	63
Parc de Véhicules Électriques dans les départements de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.....	63
Parc de Véhicules Électriques en France en 2014.....	64
Ventes de Supercarburants en Picardie.....	65
Ventes de Gazole en Picardie.....	66
Répartition des ventes de Supercarburants en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2013	67
Répartition des ventes de Gazole en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais entre 2010 et 2013.....	68
Ventes de Supercarburants et de Gazole en France depuis 2000.....	69
Nombre d'attestations FIMO délivrées en Picardie.....	71
Nombre d'attestations FCO délivrées en Picardie.....	72
Nombre d'attestations de la Formation Passerelle en Picardie.....	73
Transport Ferroviaire de Marchandises en France.....	86
Passagers annuels à l'aéroport de Beauvais-Tillé entre 1999 et 2014.....	90
Trafic Mensuel à l'aéroport de Beauvais-Tillé en 2014.....	91
Évolution du trafic passagers entre Beauvais-Tillé et Lille-Lesquin.....	92
Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en Picardie en 2010.....	103
Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en Nord-Pas-de-Calais en 2010.....	105
Répartition des Émissions de Gaz à Effet de Serre par secteur en France en 2010.....	105
Évolution des émissions de CO2 par secteur entre 1990 et 2013 en France.....	106
Évolution des émissions de CO2 dans le transport routier en France.....	106
Contrôle Technique sur des Véhicules Particuliers en 2014.....	116
Contrôle Technique sur des Véhicules Utilitaires Légers en 2014.....	117
Évolution des Chiffres de la Sécurité Routière en Picardie.....	122

Glossaire

ACOSS	Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale
ADEME	Agence de L'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AFPL	Autoroute Ferroviaire Perpignan-Luxembourg
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
APE	Activité Principale Exercée
BH	Blessé Hospitalisé
BL	Blessé Léger
C-A	Communauté d'Agglomération
C-C	Communauté de Communes
CCI	Chambre du Commerce et d'Industrie
CEREMA	Centre d'Étude et d'expertise sur les Risques, l'environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERTU	Centre d'Étude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'Étude Techniques de l'Équipement
CETMEF	Centre d'Étude Techniques, Maritimes Et Fluviales
CIADT	Comité interministériel d'Aménagement Du Territoire
CPDP	Comité Professionnel du Pétrole
CPER	Contrat de Plan État-Région
CSNE	Canal Seine-Nord Europe
CT	Contrôle Technique
CU	Communauté Urbaine
DADS	Déclarations Annuelles de Données Sociales
DDT(M)	Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
DOC	Déclaration d'Ouverture de Chantier
DREAL	Direction Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ECF	European Cyclists' Federation
EPA	Établissement Public à caractère Administratif
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC	Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial
FCO	Formation Continue Obligatoire
FCOS	Formation Continue Obligatoire de Sécurité
FIMO	Formation Initiale Minimale Obligatoire

GES	Gaz à effet de Serre
GIEC	Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Évolution du Climat
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
GRECO	Gestion Régionalisée des Entreprises et des Contrôles
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LAALB	Liaison Autoroutière Amiens-Lille-Belgique
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MAPTAM	Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles
MAGEO	Mise au Gabarit Européen de l'Oise
MEDDE	Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
NAF	Nomenclature d'Activités Française
ODSR	Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ORSR	Observation Régional de Sécurité Routière
ORT	Observatoire Régional des Transports
OTC	Organisme Technique Central
PDU	Plan de Déplacement Urbain

Observatoire Régional des Transports

Cité administrative

56, rue Jules Barni

80040 Amiens Cedex 1

Tel. : 03 22 82 92 07

Fax. : 03 22 82 25 90

E-mail : contact@ort-picardie.net

