



OFFRE DE TRANSPORT ET IMPACTS SUR LES PRATIQUES RESIDENTIELLES EN PICARDIE

Rapport d'étude

Paris, le 21 novembre 2006

Synthèse :	3
Partie 1 : Eléments de cadrage : les dynamiques régionales et l'offre de transport vers l'Ile-de-France	6
1. Dynamiques régionales	6
Croissance globale du périurbain depuis 1968	7
Stagnation de la construction neuve en logements mais progression de l'indice de construction dans les très petites communes.....	8
Stabilité des transactions, hausse des prix immobiliers et maintien de la pression des franciliens	12
Relance de l'emploi à Amiens et Compiègne, croissance en Ile de France	15
2. Offre de transport vers la région Ile-de-France	17
L'offre de transport théorique vers l'Ile de France.....	18
Des tarifications ferroviaires tenant désormais compte des travailleurs résidant à plus de 75KM de leur lieu de travail	22
3. Pratiques migratoires et aires d'influence des gares d'attraction vers l'Ile de France	24
Localisation logique des clients PPAP et AbT.....	24
Caractérisation des aires d'influence réelles des gares d'attraction vers l'Ile de France	26
Evolution de la fréquentation en Voyageurs Kilomètres (vk) sur les secteurs Abonnement travail et PPAP entre 1999 et 2005.....	27
Typologies des communes de résidences au sein des secteurs PPAP.....	31
Partie 2 : Dynamiques de transports et développement territorial : quels impacts ? Quels potentiels de développement de la clientèle SNCF ?	33
1. Des dynamiques de développement territorial et de transport différenciées entre les 3 zones tarifaires	33
La zone « -75km » : un profil socio-économique plus dynamique mais des secteurs déjà très couverts par l'offre de transport ferroviaire.....	34
Une forte croissance des échanges au-delà de 75 km qui n'induit pas d'effet repérable en matière de dynamique locale démographique de l'emploi ou de la construction neuve.....	38
2. Caractérisation des potentiels des territoires les plus dynamiques	41
Construction de trois indices mesurant les potentiels de clientèle ferroviaire	42
Indice de couverture des clients PPAP par rapport aux migrants 99	42
Les territoires ruraux en cours de périurbanisation : une croissance forte du trafic et un indice de couverture faible	43
Les pôles intermédiaires : une forte croissance du trafic mais un indice de progression différencié contrebalancé par des temps de trajets plus longs.....	44
Les grands pôles et la métropolisation : une progression plus faible du trafic et un taux de couverture moyen	45
3. Bilan : les potentiels de développement de la clientèle sncf sur les territoires repérés en fonction des zones d'emploi de destination	46
Des potentiels de développement en direction de Paris et des zones d'emploi alentour différents selon le secteur d'origine.....	46
Perspective de croissance des migrations en fonctions des dynamiques des zones d'emploi de destination ...	48
CONCLUSION	50
ANNEXE : Les migrations intrarégionales	53

Synthèse :

Il existe de nombreuses interconnexions entre la région Picardie et l'Ile-de-France. L'une des plus importantes concerne les déplacements pendulaires des travailleurs résidant en Picardie et travaillant dans les zones d'emplois parisiennes. En 1999, une grande part de la frange Sud picarde appartient au système urbain francilien. Plus de 40% des actifs de ce territoire travaillent alors en Ile de France.

Ce phénomène de périurbanisation s'est renforcé entre 1990 et 1999 et semble se poursuivre depuis. L'explosion des prix de l'immobilier en Ile de France et la recherche d'un autre cadre de vie sont autant de facteurs de cette périurbanisation. On continue de s'installer de plus en plus loin des grands pôles urbains.

Ce phénomène a pour conséquence directe, avec l'augmentation des distances, la croissance des coûts de transport globaux (temporel et budgétaire). Ainsi le transport est-il devenu en 2006 le deuxième poste de dépenses des français (près de 15% des dépenses).

Les migrants picards qui souhaitent se rendre à Paris disposent de deux modes de transport : la voiture particulière et le transport ferré, dont le coût augmente avec la distance dans les deux cas.

Quelles sont alors les relations entre l'offre de transport ferré et les pratiques résidentielles des migrants qui s'installent toujours plus loin de leur lieu de travail ? Quels indicateurs apparaissent pertinents pour analyser les rapports entre l'offre SNCF et les actifs migrants picards ? L'offre SNCF répond-elle à la demande des migrants ?

Dans un premier temps, l'étude cherche à préciser **les dynamiques à l'œuvre dans les différents territoires picards** afin de définir ceux qui peuvent être considérés comme des lieux d'installation des migrants. La dynamique de la construction neuve, de l'offre immobilière, de la périurbanisation, de l'emploi salarié privé sont autant d'indicateurs qui permettent de définir le dynamisme local et l'attrait des territoires.

Il existe différentes voies de communication qui permettent aux travailleurs picards de se rendre en Ile de France. Quels sont les territoires picards ayant une offre de transport en train « raisonnable », compte tenu du temps de trajet impartit ?

La dernière étude sur les temps de transport date en France de 1994. Selon celle-ci, le temps de trajet total moyen parcouru par jour et par personne était de 58 minutes. Ces données sont très anciennes mais donnent une idée du temps de transport des français au cours des années 1990. Ces éléments seront réactualisés par la prochaine enquête nationale transport qui sera réalisée en 2007 par l'INRETS¹. Cette analyse théorique a permis de mieux cerner l'offre de transport existante sur le territoire picard pour se rendre en Ile de France et de voir que certains territoires étaient plus performants que d'autres.

Il s'agit alors de **comparer cette offre de transport théorique avec les pratiques migratoires des clients SNCF**, à la fois des clients Abonnés Travail (ABT : habitant à moins de 75 km de leur gare d'arrivée) et des clients du Picardie Pass Actif Paris (PPAP : habitant au-delà de 75 km de leur gare d'arrivée). Où résident les clients PPAP et ABT ? Quelles gares utilisent-ils ? Quels sont leurs lieux de

¹ Institut National sur les transports et leur sécurité.

destination ? Des **gares d'attractions** (gares les plus utilisées pour se rendre en Ile de France) ainsi que leurs **aires d'influence** (communes dans lesquels résident les clients PPAP ou ABT et utilisant la gare d'attraction définie) ont ainsi pu être définies. Ces secteurs, construits à partir d'indicateurs transport, sont les secteurs d'analyse du territoire picard retenus dans la suite de l'étude. Ils sont regroupés en fonctions des zones tarifaires SNCF auxquels ils appartiennent : secteur 75, secteur 75-110 et secteur +110.

Dans un second temps, nous nous sommes interrogés, à partir des secteurs d'analyse définis précédemment, sur les potentiels de développement de la clientèle SNCF. Le développement territorial a-t-il un impact sur l'offre de transport et inversement ? Existe-t-il une marge de manœuvre pour la SNCF ?

La comparaison des dynamiques régionales est une recherche des corrélations entre dynamiques socio-économiques et de transports au sein de chaque zone tarifaire. Les liens entre dynamiques locales et de transport sont, à l'heure actuelle, peu probants, ce qui est peu surprenant compte tenu du faible recul dont nous disposons au regard de la mise en place des nouvelles offres d'abonnement. On constate clairement **une forte croissance des échanges au-delà de la zone tarifaire 75 km**, ce qui n'est pas le cas dans la zone plus proche de Paris. Ce constat est valable pour l'ensemble des aires d'influences de la zone 75-110 km, à quelques variations près, et n'apparaît pas lié directement à des caractéristiques spécifiques des différents territoires qu'ils soient davantage ruraux ou urbains, au-delà du critère de temps d'accès qui reste nécessairement discriminant. L'attractivité apparaît en fait comme une combinaison entre facteurs temporels, fonciers et urbanistiques (proximité ou non d'un pôle). **La dynamique locale (démographie, emploi, construction) ne ressort pas, sur la courte durée, comme le facteur essentiel d'attraction.**

Nous avons ensuite cherché à caractériser les **potentiels de ces territoires** où le nombre de clients s'est accru ces dernières années.

La comparaison des données SNCF avec celles des Déclarations Annuelles de Données Sociales (DADS – données traitées par l'INSEE), a permis la construction d'indicateurs de potentiel de développement de la clientèle. Les données DADS correspondent à une actualisation des informations sur les migrations des salariés privés. Elles sont donc l'expression des flux migratoires de la Picardie vers l'Ile de France.

Nous avons ainsi pu proposer sur chacun des territoires analysés, de quantifier :

- la **performance de l'offre ferrée** sur le segment des actifs migrants vers l'Ile-de-France,
- le **potentiel interne de développement de la clientèle** (à développement local et francilien constant)

La spécificité de cette approche réside dans l'observation précise des lieux de travail des migrants zone d'emploi par zone d'emploi en Ile de France. Elle permet de relativiser les taux de couverture de l'offre train, parfois bas dans certains secteurs dont les populations migrantes s'orientent vers des zones d'emplois peu accessibles en train et où le potentiel de croissance du transport ferré est faible. A l'inverse, des secteurs couvrant déjà une part d'usagers potentielle plus importante peuvent progresser encore au regard des destinations finales des actifs migrants.

C'est finalement probablement un des critères les plus importants : l'offre train est nettement plus concurrentielle en direction des zones centrales d'Ile de France mais l'accessibilité (tous modes) en direction d'autres zones moins bien desservies en train peut être un facteur de croissance globale. En effet, en matière de **Potentiel de croissance externe**, c'est-à-dire en tenant compte de la dynamique

de l'emploi dans les différentes zones d'Ile de France, force est de constater que la tendance est à une réorientation de la croissance vers les zones d'emplois moins centrales en particulier celles de Saint-Denis et de Roissy avec lesquelles la Picardie est particulièrement bien reliée en voiture particulière mais pas en offre de transports ferrés.

Ce constat ne va pas dans le sens d'une augmentation des échanges dans la zone 110km qui fonctionne pour l'essentiel en lien avec les zones d'emploi les plus centrales d'Ile de France.

Cette croissance des zones les moins bien desservies par le train et la stagnation des zones d'emploi centrales affectent de la même manière le secteur 75-110 km.

Néanmoins, dans une perspective de complémentarité de l'offre train/voiture, quand il y a plus d'un actif par ménage, la bonne accessibilité en voiture vers les zones d'emploi du nord de l'Ile de France pourrait indirectement faire profiter le train de leur développement (deuxième actif du ménage). C'est surtout le cas, dans les secteurs ruraux en cours de périurbanisation de Saint-Just en Chaussée et de Villers-cotterêts qui présentent également un rapport coûts fonciers/temps d'accès Paris intéressant.

Ceci étant, cette hypothèse reste dépendante des perspectives de développement possibles localement dans ces territoires très morcelés. Constitués de nombreuses petites communes, leurs potentiels de construction seront plus ou moins mobilisés en fonction des volontés des élus et propriétaires, ce qui peut constituer une limite notable au développement local en l'absence d'organisation réglementaire et de politiques d'aménagements d'ensemble.

Partie 1 : Eléments de cadrage : les dynamiques régionales et l'offre de transport vers l'Île-de-France

Si la partie sud de la région Picardie est fortement influencée par les dynamiques de la région Île de France, quelles sont celles qui permettent de caractériser les différents territoires picards ? Comment évoluent-ils et interagissent-ils ?

Les dynamiques locales ont un impact sur le maintien de la population locale et sur l'installation de nouvelles populations au sein du territoire picard. Pour vivre au sein d'un territoire : l'offre de logements et d'emplois apparaissent comme des critères essentiels. Le phénomène de périurbanisation modifie ce rapport en favorisant la prise en compte d'un nouveau paramètre : le transport. Le lieu d'emploi et de résidence diffère de plus en plus souvent. L'indicateur transport devient donc un critère de choix pour les foyers.

Au regard de ces indicateurs, quels sont les territoires les plus dynamiques en Picardie ?

L'objectif de cette partie est **d'analyser la situation à l'échelle régionale en matière de dynamisme de construction, d'emploi, de démographie et de transport afin de définir les territoires d'installation des migrants.**

Différents axes routiers et ferroviaires permettent de relier la région Picardie à l'Île de France. Ces axes structurent les migrations entre les deux régions. Au-delà des distances, ces axes de communications définissent le temps d'accès de chaque territoire Picard à la région Île-de-France. Comment se structure l'offre ferrée sur le territoire picard ?

A partir des indicateurs de transport SNCF (base de données des Abonnés), l'étude cherchera à montrer comment est utilisée l'offre ferrée par les migrants ? Quelles sont les zones d'attraction des gares, c'est-à-dire les lieux de résidences des migrants ?

L'objectif de cette phase est de **créer des secteurs d'analyse à partir de la définition de gares de référence, qui sont les gares d'attraction utilisées par les migrants picards se rendant quotidiennement en Île-de-France.**

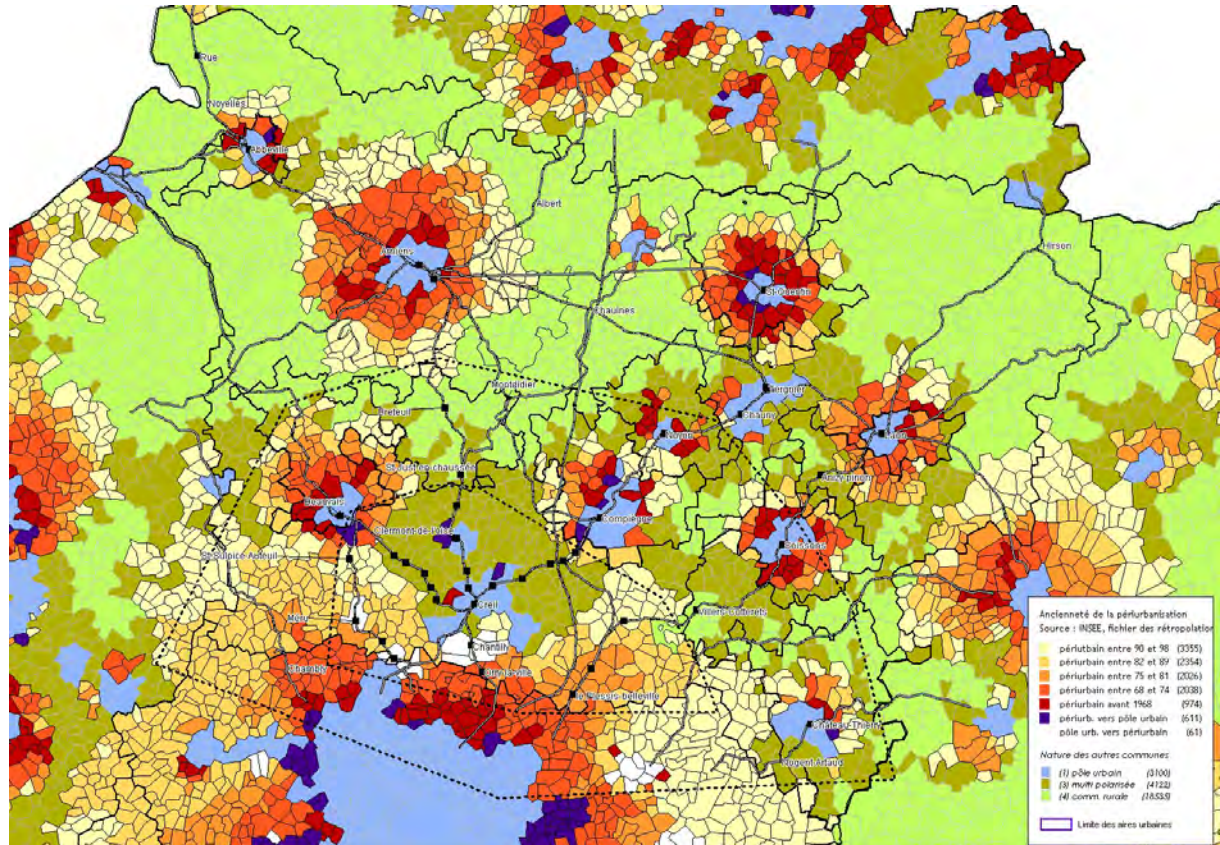
1. DYNAMIQUES RÉGIONALES

La Picardie se caractérise par sa multipolarité. La région est structurée par un réseau de villes moyennes ayant chacune une aire d'influence propre, rurale et peu dense. Seules les villes de Saint-Quentin mais surtout d'Amiens constituent autour d'elle un effet de métropolisation.

Comment évoluent ces différents territoires ? Quelles sont leurs caractéristiques ? Quels sont les territoires d'installation des franciliens ?

⇒ Croissance globale du périurbain depuis 1968

Evolution de la périurbanisation depuis 1968



Le système urbain picard se caractérise par des **pôles urbains moyens composés de villes centres de plus de 30 000 habitants entourées de petites communes périphériques de moins de 2 000 habitants.**

Depuis une trentaine d'années, la **périurbanisation**, c'est à dire l'installation des ménages dans des territoires en marge des zones agglomérées et donc des pôles urbains, s'accroît. Une commune appartient à un système urbain lorsque plus de 40% des actifs résidents travaillent dans l'aire urbaine et donc s'y déplacent.

La carte sur l'ancienneté de la périurbanisation montre l'étalement progressif de ce phénomène depuis 1968. **La part de la population vivant dans cette catégorie de territoire a été multipliée par 7 en Picardie.** L'ensemble des aires urbaines s'est étalé et la présence de nombreuses communes multipolarisées² montre une interconnexion forte entre les différents territoires et donc des déplacements importants.

La frange Sud de la Picardie appartient au système urbain francilien. Plus de 40% des actifs de ces communes viennent travailler dans un des pôles d'emplois d'Ile de France. L'aire urbaine parisienne touche les aires urbaines de Beauvais et de Château Thierry sans pour autant les absorber. **On**

² Communes urbaines ou rurales dont au moins 40% des actifs résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines

distingue donc des phénomènes migratoires vers l'Ile de France et vers les nombreux pôles urbains picards.

Cet étalement urbain n'est pas sans conséquence sur les transports, notamment ceux, comme le train, qui permettent de se rendre au cœur de l'Ile de France, à Paris. Les actifs picards allant travailler dans les zones d'emploi d'Ile de France utilisent-ils l'offre de transport ferrée ? Les zones d'accueil des franciliens vont-elles au-delà de la frange Sud de la Picardie ? Et si oui dans quelle proportion ?

Les actifs picards travaillant en Ile de France continuent de s'installer toujours plus loin de leur lieu de travail.

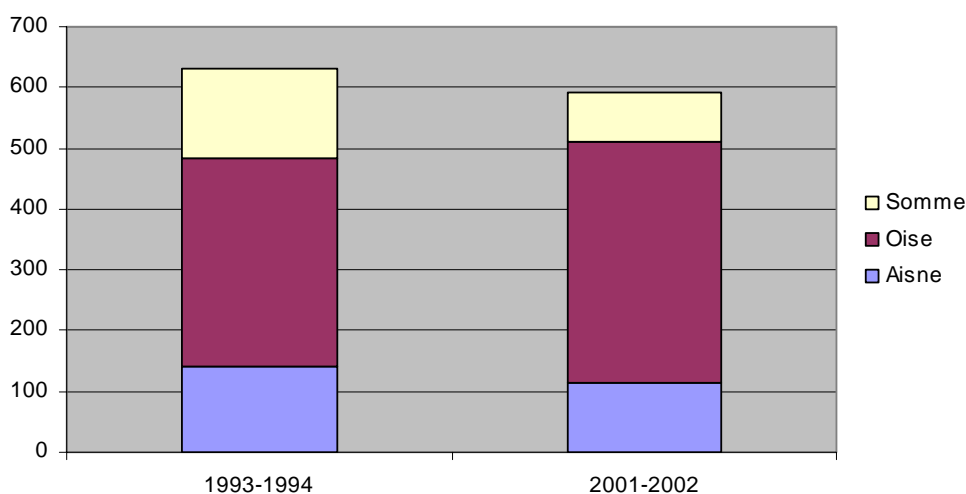
⇒ Stagnation de la construction neuve en logements mais progression de l'indice de construction dans les très petites communes

Le niveau de la construction neuve est relativement stable en Picardie depuis 15 ans avec une production neuve annuelle moyenne d'environ 5300 logements par an.

La Picardie reste cependant une région qui construit peu par rapport au rythme national de production de logements, c'est à dire 3.5 contre 5.6 logements par an pour 1000 habitants en France. La faiblesse du niveau de la construction a un impact sur le maintien de la population locale et l'arrivée ou non de nouvelles populations. En effet, la construction neuve répond à trois besoins : le desserrement des ménages (décohabitation...), le renouvellement urbain et l'accueil des nouveaux arrivants. Plus on construit, plus le territoire pourra accueillir de nouvelles populations.

Evolution de la construction neuve annuelle en Picardie

Sur l'ensemble des migrants la part de l'Oise est toujours plus prépondérante
Nombre d'acquéreurs d'un logement ancien par an résidant en Ile de France (CETE/DGI)

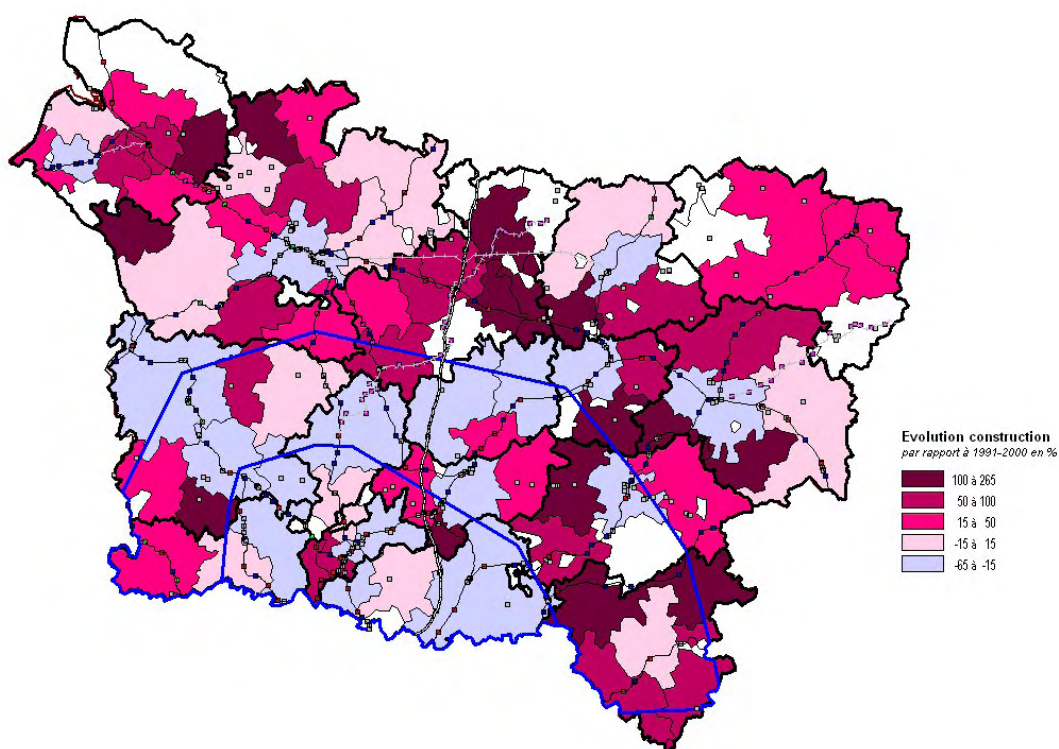


Depuis 1991, on constate une certaine stabilité de la construction neuve à l'échelle régionale. Si le niveau de la construction neuve diminue dans l'Oise, malgré la pression de l'Île de France, elle augmente un peu dans l'Aisne et reste stable dans la Somme.

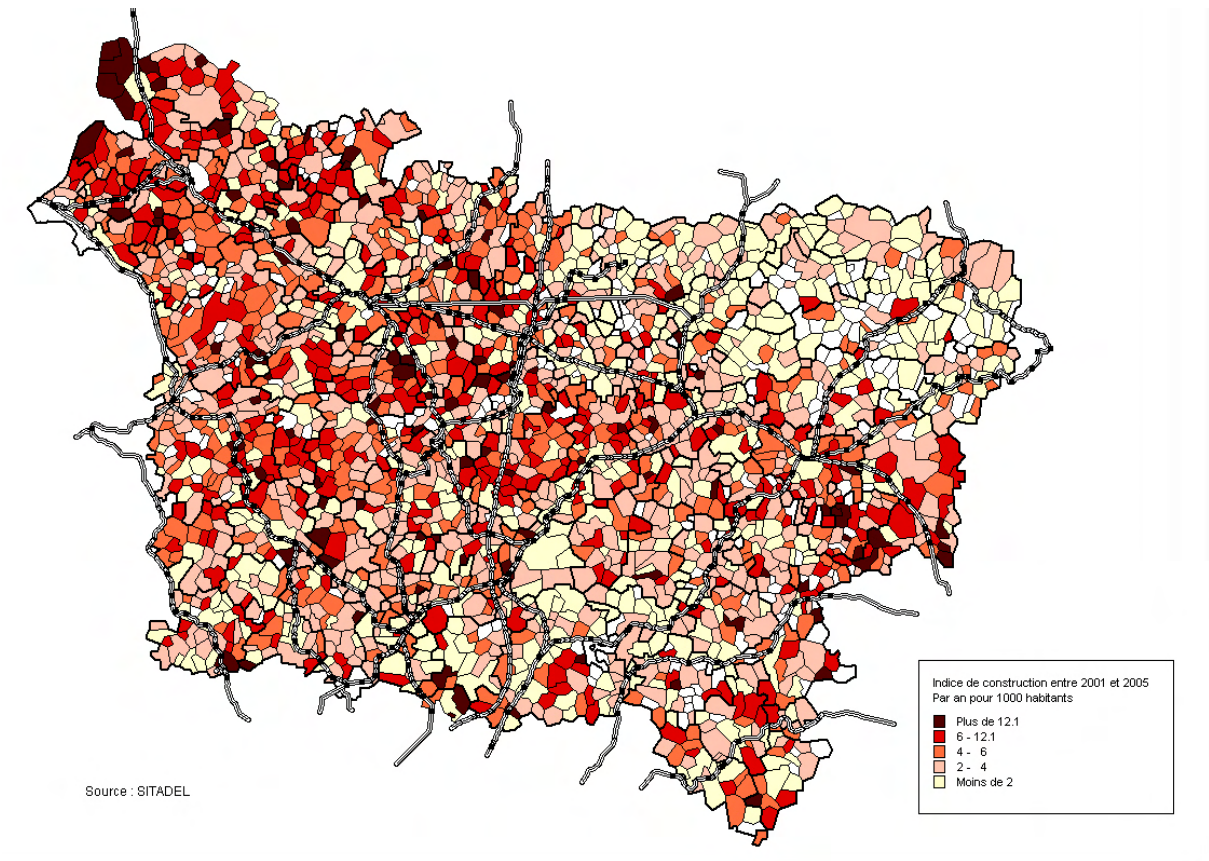
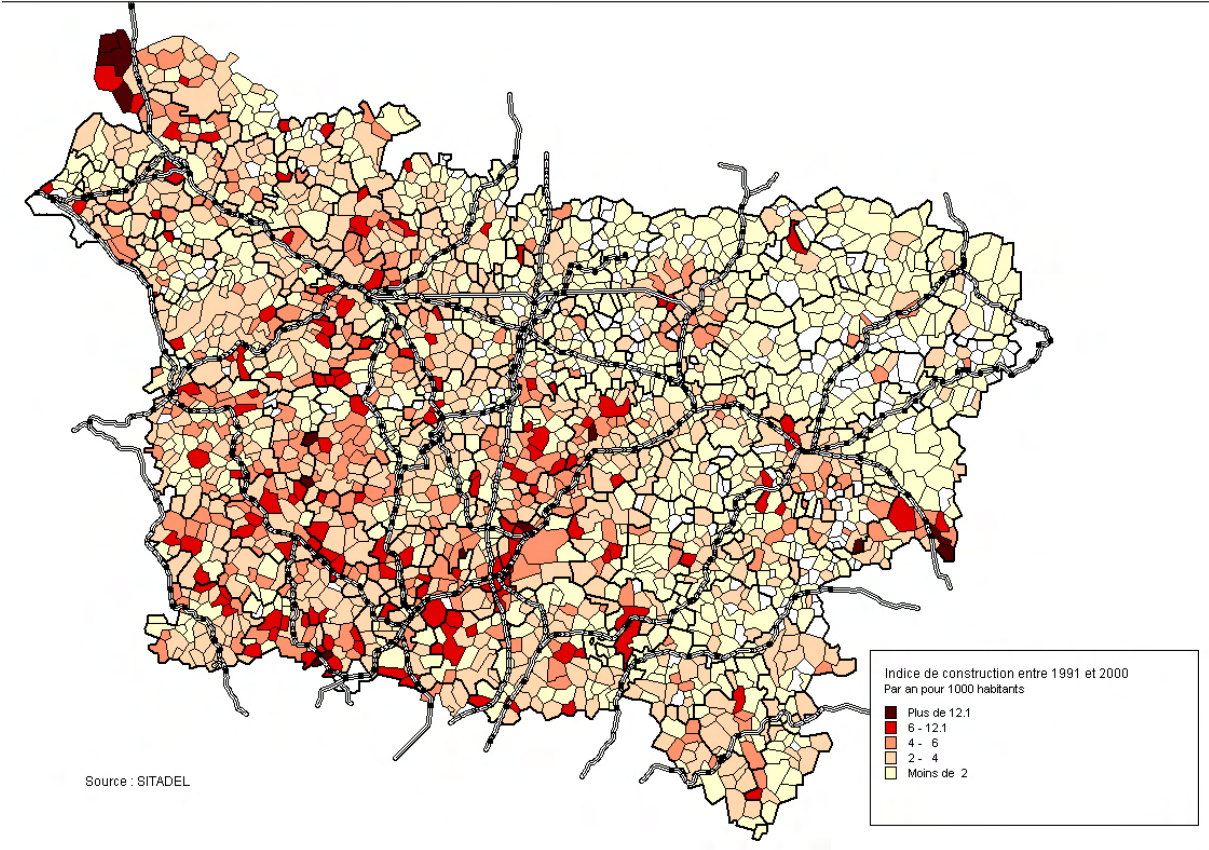
Les données sur les mises en chantier 2006 semblent cependant montrer une reprise de la construction neuve sur l'ensemble de la région Picardie.

En effet, les mises en chantier des dernières années se répartissent ainsi : 5 000 logements en 2003, 6500 en 2004, 7 500 en 2005 et 8 500 en 2006. L'indice passerait à 4.5 pour 2005. L'Insee comptabilise 1 886 000 habitants en Picardie au 1er janvier 2006.

Tendances récentes de la construction neuve en logements (2001-2005)



Evolution de l'indice de construction entre deux périodes (91-00 et 01-05)



On constate un phénomène de diffusion de la construction entre les deux périodes.

La construction entre 1991 et 2000 était concentrée dans les pôles urbains et dans la couronne périurbaine immédiate, alors qu'entre 2001 et 2005 la construction neuve s'est diffusée dans l'ensemble des communes picardes (excepté le Nord de l'Aisne).

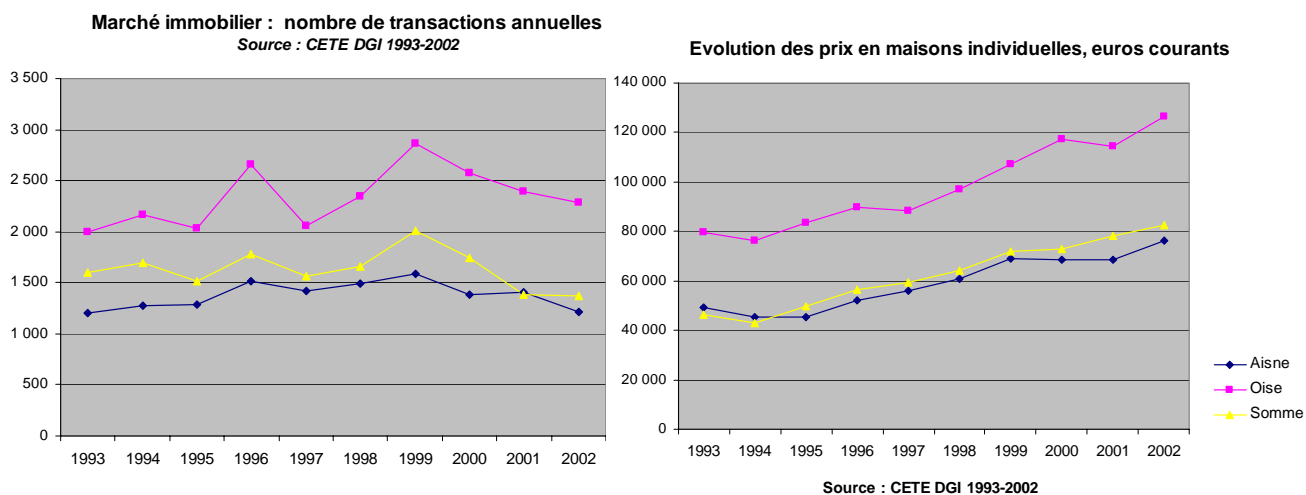
Comme le volume annuel global de logements construits est du même ordre de grandeur entre les deux périodes, on peut parler d'un phénomène de périurbanisation.

Le niveau de la construction neuve est stable depuis 1991. La construction neuve se diffuse depuis 2001 dans l'ensemble des communes picardes, notamment les plus petites. **De plus en plus de ménages s'installent dans les communes périurbaines en Picardie.**

⇒ Stabilité des transactions, hausse des prix immobiliers et maintien de la pression des franciliens

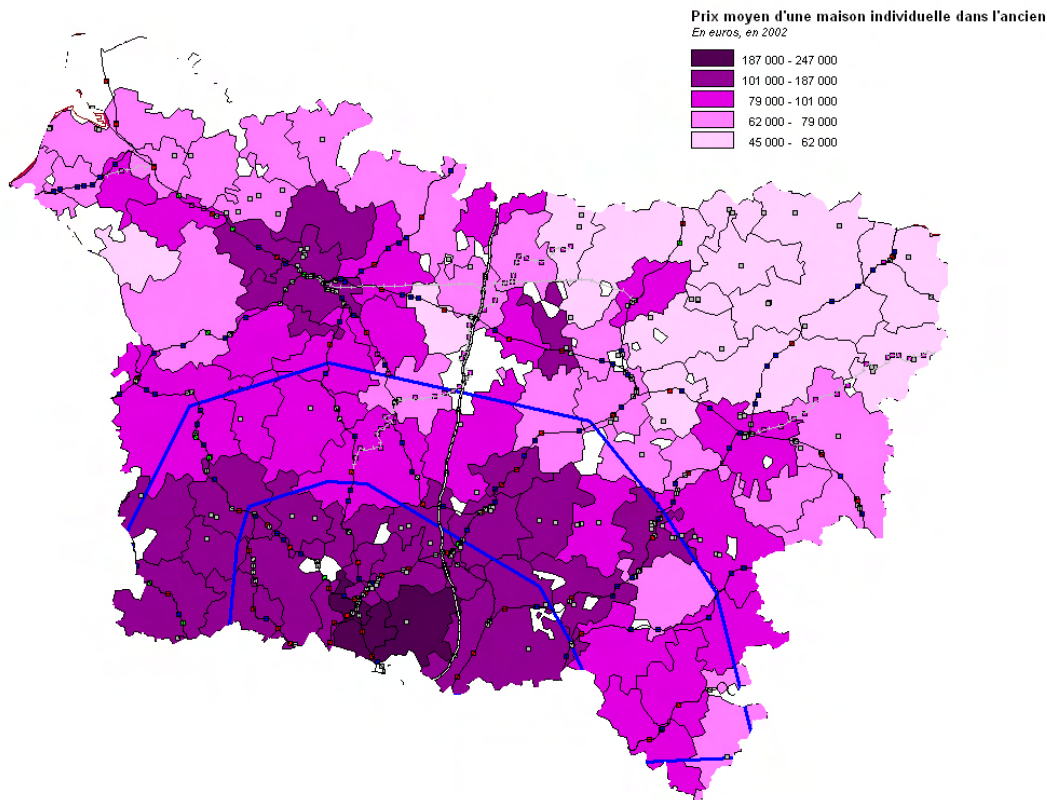
Depuis 1993 l'activité du marché immobilier (le nombre de transactions annuelles) est stable au sein des trois départements picards. Parallèlement l'évolution des prix est à la hausse dans les trois départements. L'Oise reste en moyenne 50% plus cher que les autres départements.

Activité du marché de l'immobilier et évolution des prix entre 1993 et 2002



En 2002, les prix moyens pour l'achat d'une maison individuelle sont plus élevés dans la frange Sud de la Région Picardie. Au-delà de cette zone, seule l'agglomération d'Amiens propose des prix moyens très élevés.

Prix du marché des maisons individuelles en 2002

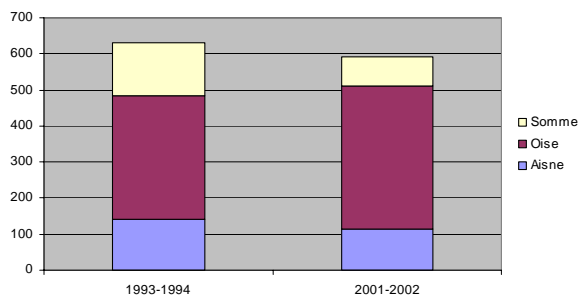


La part des acquéreurs franciliens en Picardie est importante. La majeure partie des acquéreurs franciliens s'installe à moins de 75 km de Paris. Néanmoins au sein des agglomérations de Soissons, Saint-Quentin et Amiens leur part a également augmenté entre 1993 et 2002. Les franciliens s'installent au-delà des limites de l'aire urbaine parisienne.

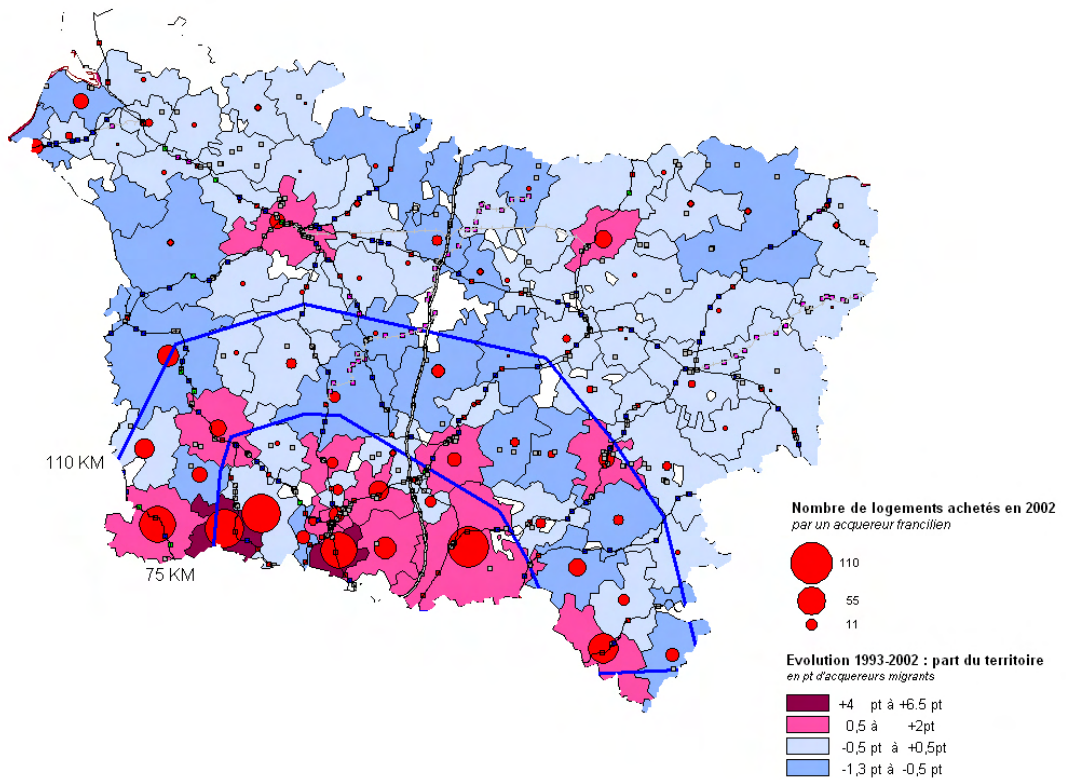
Des travailleurs migrent donc quotidiennement vers Paris tout en ayant un trajet largement supérieur à la limite de l'abonnement travail 75km proposé par la SNCF.

Part des acquéreurs franciliens dans le marché immobilier ancien

Sur l'ensemble des migrants la part de l'Oise est toujours plus prépondérante
Nombre d'acquéreur d'un logement ancien par an résidant en Ile de France
(CETEDGI)



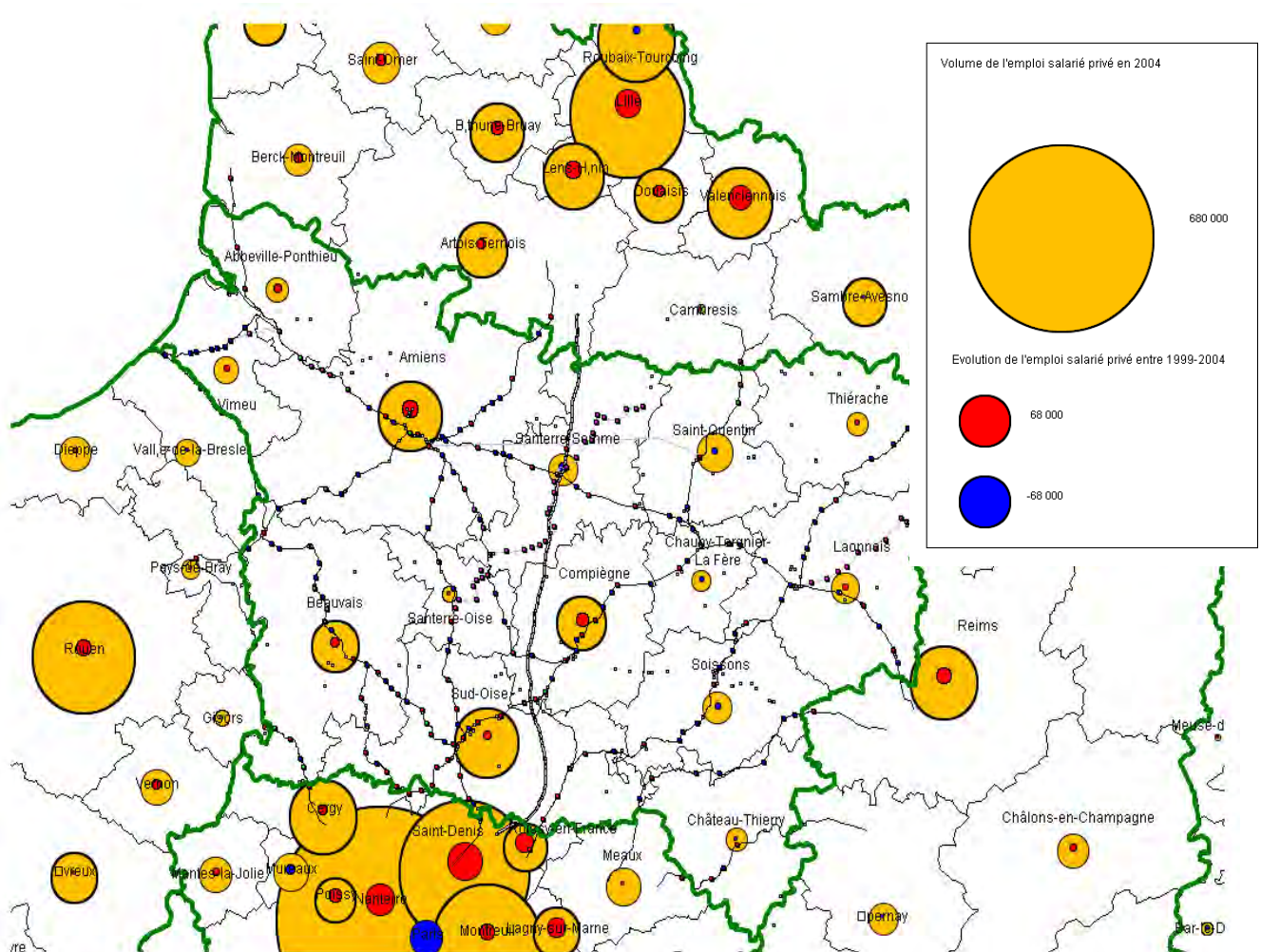
Tendances récentes des acheteurs franciliens sur le marché de l'immobilier



La Picardie est une région qui attire depuis 1993 un volume stable de franciliens qui s'installent désormais (en 2002) au-delà de la frange sud, lieu d'accueil traditionnel.

⇒ Relance de l'emploi à Amiens et Compiègne, croissance en Ile de France

Evolution en volume de l'emploi salarié privé depuis 1999



Selon les données de l'UNEDIC, deux zones d'emplois en 2004, concentrent en Picardie plus de 75 000 emplois (Amiens, 81 000 et Sud Oise 79 000). Viennent ensuite les zones d'emplois de Compiègne (50 000) et de Beauvais (47 000). La carte montre que l'on assiste à un renforcement des zones d'emplois d'Amiens (+6 550 emplois) et de Compiègne (+4 649 emplois) et à un affaiblissement des zones de Santerre-Somme, Soissons et de Saint-Quentin.

La croissance des zones d'emploi picarde est modérée. Seules les principales zones d'emploi : Amiens, Sud-Oise, Beauvais, Compiègne ont vu leur nombre de salariés privés augmenter.

La zone d'emploi de Reims qui représente en 2004 plus de 87 000 emplois s'est accrue depuis 1999 avec près de 6 000 emplois supplémentaires.

Parallèlement, le volume de l'emploi en Ile de France continue de croître. Cette augmentation profite surtout depuis 1999 aux zones d'emploi de Saint Denis (+27 055 emplois), de Boulogne-Billancourt (+20 497emplois) et de Nanterre (+20 355 emplois).

Ces évolutions ont-elles pour conséquences une augmentation de l'utilisation du train vers les pôles d'emplois d'Ile de France, d'Amiens, de Reims ou de Compiègne ?

En dehors de la zone d'emploi de Paris, la croissance de l'emploi salarié privé est forte en Ile de France. Elle concerne surtout les zones d'emploi de Saint-Denis, Nanterre et Roissy. Cette augmentation de l'emploi salarié privé en Ile de France a un impact potentiel sur l'accroissement du nombre de migrants entre l'Ile de France et la Picardie.

2. OFFRE DE TRANSPORT VERS LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

Sur les 681 669 actifs que compte la Picardie en 2004 (source DADS)³, 20% travaillent à l'extérieur de leur région. Parmi ces derniers 71% travaillent dans une zone d'emploi d'Ile-de-France. Les actifs picards migrant vers l'Ile-de-France représentent donc 14% du total des actifs picards.

Les interconnexions entre les deux régions apparaissent donc comme des enjeux essentiels pour les acteurs des transports tels que la SNCF. De quelle offre de transport dispose l'ensemble de ces actifs migrants ? Comment est-elle utilisée ? Quelle est son aire d'attraction ?

Données DADS 2004	Total salariés
ACTIFS PICARDS MIGRANT HORS PICARDIE	138 034
ACTIFS PICARDS TRAVAILLANT EN PICARDIE	543 636
ENSEMBLE DES ACTIFS PICARDS	681 669
<i>PART DES ACTIFS MIGRANT HORS PICARDIE</i>	20%
ACTIFS PICARDS MIGRANT EN IDF	97 957
<i>PART DES ACTIFS PICARDS MIGRANT VERS IDF</i>	14%
<i>PART DES ACTIFS PICARDS MIGRANT HORS PICARDIE VERS IDF</i>	71%

L'actif picard migrant en Ile de France a à sa disposition deux modes de transport pour se rendre en Ile de France : la voiture ou le train. Ces deux modes de transport sont plus ou moins concurrentiels selon la destination finale, c'est-à-dire le lieu de travail des usagers.

L'offre routière, lui permet plus facilement de rejoindre les zones d'emploi du Nord et de l'Est de Paris (Roissy, Cergy, Saint-Denis, Meaux) que l'offre ferrée.

Inversement l'offre ferrée apparaît plus intéressante que l'offre routière si le migrant souhaite se rendre dans les zones d'emplois les plus proches de Paris, notamment au sud, et à Paris intra-muros. En effet chacun des 7 axes ferroviaires a pour terminus Paris intra-muros tandis que seulement deux axes routiers principaux (l'A4 et l'A1) sont reliés au périphérique parisien.

Comme tout mode de transport, l'offre ferroviaire dessert avec plus ou moins d'efficacité les différents territoires picards. Quels sont les territoires qui sont les mieux reliés aux différents axes ferroviaires ?

³ DADS : - Déclaration Annuelle des Données Sociales 2004, Fichiers salariés de la région Picardie. Utilisation des données sur les salariés privés. INSEE.

⇒ L'offre de transport théorique vers l'Île de France

L'offre de transport SNCF pour se rendre à Paris est inégale selon les communes picardes. Elle dépend de deux facteurs théoriques :

- **la distance de la commune à la gare et donc le temps d'accès en voiture à cette gare**, calculés par le CETE en tenant compte des données trafic et donc des difficultés (ralentissement...) que l'utilisateur peut rencontrer pour se rendre à la gare qu'il utilise.
- **le temps de trajet que met ensuite le train pour se rendre à une gare parisienne** (Gare du Nord, Gare Saint-Lazare ou Gare de l'Est)

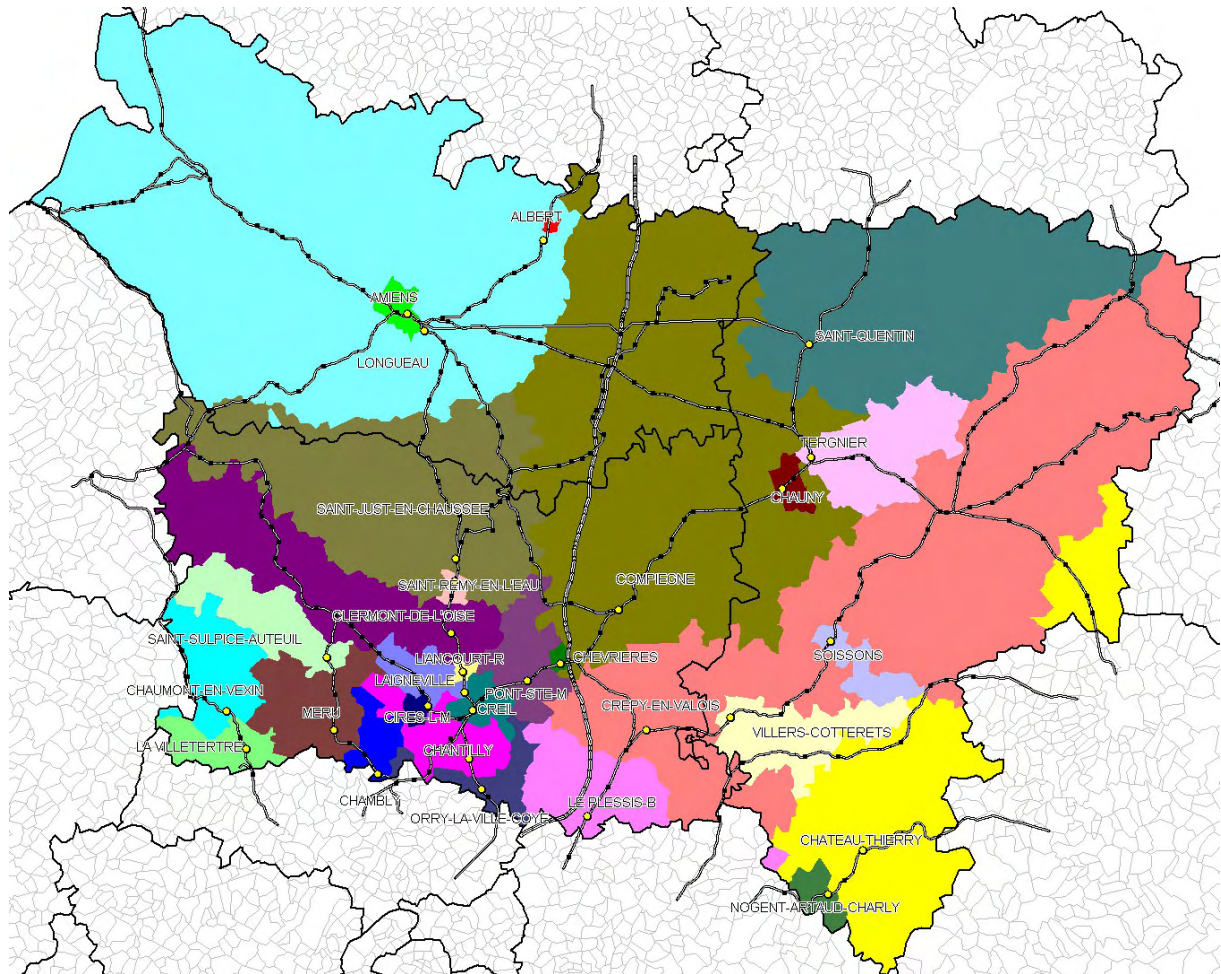
La combinaison de ces deux facteurs permet de calculer pour chaque commune de Picardie :

- la gare la plus performante pour se rendre à Paris
- le temps d'accès global (voiture + train) pour se rendre à Paris.

Une vingtaine de gares plus performantes pour se rendre à Paris

Quelle gare permet de se rendre le plus rapidement à Paris ?

Gare Picarde permettant de se rendre théoriquement le plus rapidement à Paris



Cette représentation de l'offre théorique met en valeur la gare que les clients picards travaillant en Ile de France devraient utiliser théoriquement pour se rendre sur leur lieu de travail le plus rapidement possible.

Cette image est calculée à partir des trains les plus rapides pour chacune des gares picardes permettant aux travailleurs picards de se rendre en Ile de France aux horaires de travail habituels (arrivée à Paris entre 8H00 et 9H30).

On peut constater que la gare géographiquement la plus proche n'est pas nécessairement celle qui permet de se rendre le plus rapidement à Paris. Il est parfois plus intéressant pour un Picard de faire plus de trajet en voiture afin de se rapprocher d'une gare où un train plus rapide ou plus direct est disponible. La gare de Clermont-de-l'Oise est ainsi préférée à celle de Beauvais.

Cette vision de l'offre de transport est théorique et ne tient pas compte de l'ensemble des critères de rationalité du client SNCF qui permettent de justifier le choix d'une gare par rapport à une autre. Néanmoins, elle montre l'exclusion des territoires les plus éloignés quant à l'efficacité de l'offre ferrée pour se rendre en Ile de France. Ainsi il apparaît préférable pour les clients SNCF habitant au Nord-

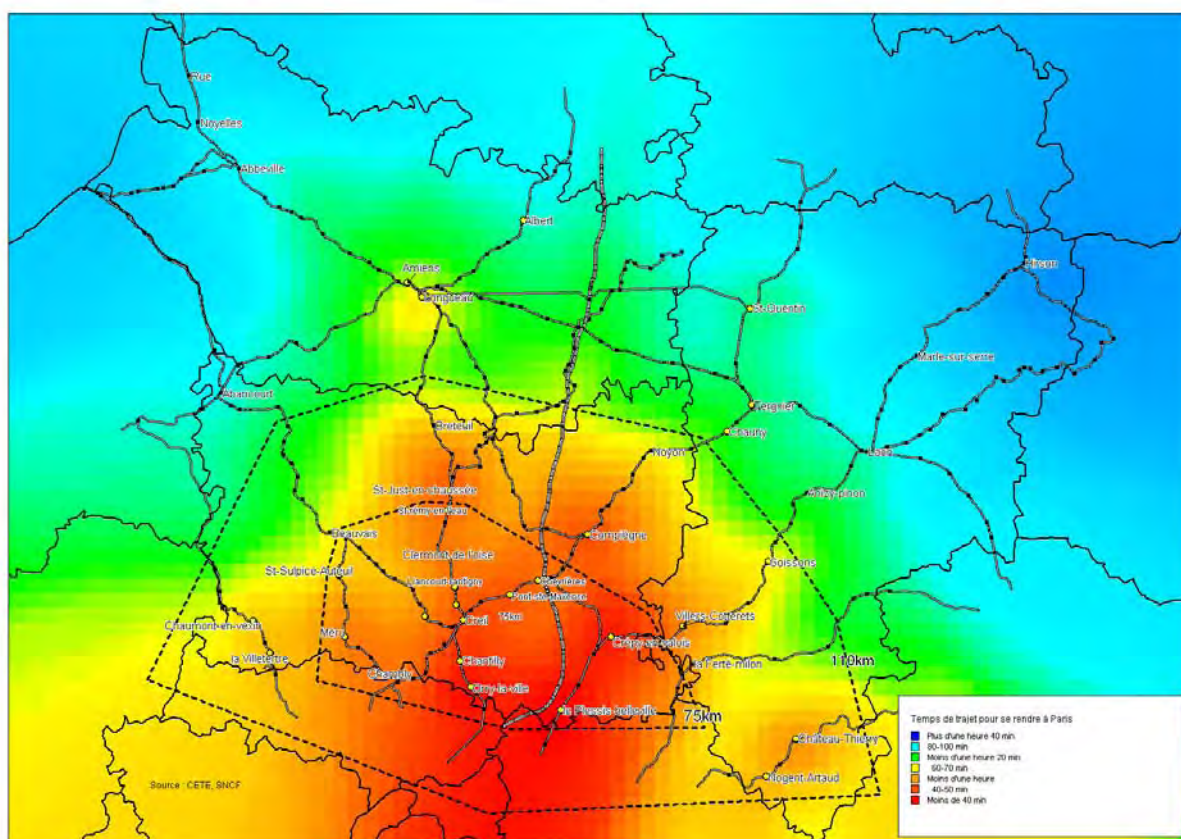
Ouest (Abbeville) et au Nord-Est de la région d'utiliser leur voiture particulière sur un très long trajet avant d'emprunter le train. On peut donc en déduire que pour ces clients il est plus rentable de se rendre en Ile de France en voiture que par le biais de l'offre ferrée. L'offre ferroviaire n'apparaît pas concurrentielle.

Chaque commune s'est vue attribuer une gare de référence, meilleure porte d'accès vers Paris. La géographie picarde qui en résulte est binaire :

- Près de Paris, des petits secteurs
- Au-delà de 75 km de Paris, des secteurs plus étendus, polarisés sur les gares les plus efficaces parfois très éloignées des communes.

Un temps d'accès théorique moyen à Paris d'1H 24 min

Temps d'accès théoriques à Paris via une gare picarde



Les mêmes données ont été utilisées pour cette deuxième forme de représentation de l'offre de transport théorique fournie par la SNCF. Celle-ci met en valeur non plus les gares utilisées par les clients SNCF mais le temps global d'accès des communes à Paris via une gare picarde.

Cette représentation montre que les territoires picards sont inégaux face à l'offre de transport ferrée.

On constate que les communes picardes sont relativement éloignées de Paris puisque le temps moyen d'accès est de 84 minutes. Les communes (9) les plus proches mettent 30 à 40 minutes au minimum.

Enfin plus de la moitié des communes picardes (1278 sur 2292) est très éloignée de Paris. Les clients mettent plus de 180 minutes soit un minimum de 3 heures de trajets par jour. Les villes de Laon, Saint-Quentin et Abbeville se situent en limite voire au cœur de cette zone. Le Nord EST et Nord OUEST apparaissent comme des territoires faiblement reliés à l'Île de France par le biais de l'offre ferrée dans le contexte des migrations pendulaires.

Un territoire inégalement desservi par l'offre ferrée, dont la partie nord ainsi que l'Aisne sont peu accessibles. Les axes ferroviaires structurent le territoire picard en étoile. Au sein des zones les plus éloignées, les gares d'Amiens et de Longueau forment une enclave d'accès à l'Île de France.

⇒ Des tarifications ferroviaires tenant désormais compte des travailleurs résidant à plus de 75KM de leur lieu de travail

Tout travailleur dont la gare de référence se situe à moins de 75 km de sa gare de destination peut bénéficier du tarif **abonnement travail (ABT)**. La SNCF recense en Picardie près de 58 000 clients AbT en 2006 dont un peu plus de 30 200 se rendent en Ile de France.

Destination des clients Abt en 2006

PARIS NORD	30200
PARIS	181
IDF	2150
PICARDIE	17123
NPDC	183
CHAMPAGNE	57
SEINE MARITIME	13
INCONNU	8266

Source : E-PIPHANY 2006

Depuis 2003, la SNCF et le Conseil Régional de Picardie proposent une tarification particulière pour les travailleurs qui se rendent régulièrement à Paris pour leur travail mais qui résident au-delà de la limite des 75km : le **Picardie Pass Actif Paris (PPAP)**. Dans un premier temps limité à 110 km (distance gare picarde à gare parisienne), ce pass est depuis 2005 valable dans l'ensemble de la Picardie. **Il permet aux salariés picards de bénéficier d'une économie moyenne de 40% par rapport au forfait > 75 km SNCF.** Sa commercialisation est récente mais plus de 6 000 clients utilisent le PPAP en 2006.

Une deuxième tarification, le **Picardie Pass Actif**, prolonge le principe de l'abonnement travail pour les clients effectuant un trajet de plus de 75 km, résidant et travaillant en Picardie.

Une tarification pour les clients effectuant un trajet supérieur à 75 km vers les autres régions limitrophes est à l'étude actuellement.

Les zones tarifaires SNCF



Les différentes tarifications s'appliquent à des gares données qui proposent une gamme de prix spécifiques en fonction de leur distance à Paris. Le Sud de l'Aisne a pour particularité d'être situé à plus de 75 km de Paris. Ce territoire est donc en contact direct avec les territoires couverts par la carte orange mais au-delà du périmètre ABT, qui proposent des prix beaucoup plus abordables que le PPAP. Des comportements de fraude ou de rabattement sont possibles. Il en est de même pour toutes les zones frontalières.

On peut donc distinguer trois zones de raccordement à Paris : la **zone 75** qui correspond à celle des clients SNCF possédant un abonnement travail, la **zone PPAP 75-110**, et enfin la **zone PPAP +110 km** qui vient d'être ouverte à la nouvelle tarification.

Ces découpages tarifaires seront utilisés pour qualifier les différents territoires d'étude.

La mise en place du PPAP pour les migrants picards travaillant en Île de France a permis la **réduction du mur tarifaire** qui existait entre les clients de la zone – de 75 et les clients habitant au-delà.

3. PRATIQUES MIGRATOIRES ET AIRES D'INFLUENCE DES GARES D'ATTRACTION VERS L'ÎLE DE FRANCE

L'étude de l'offre de transport théorique a permis de caractériser les territoires picards quant à l'efficacité de leur liaison vers l'Île de France.

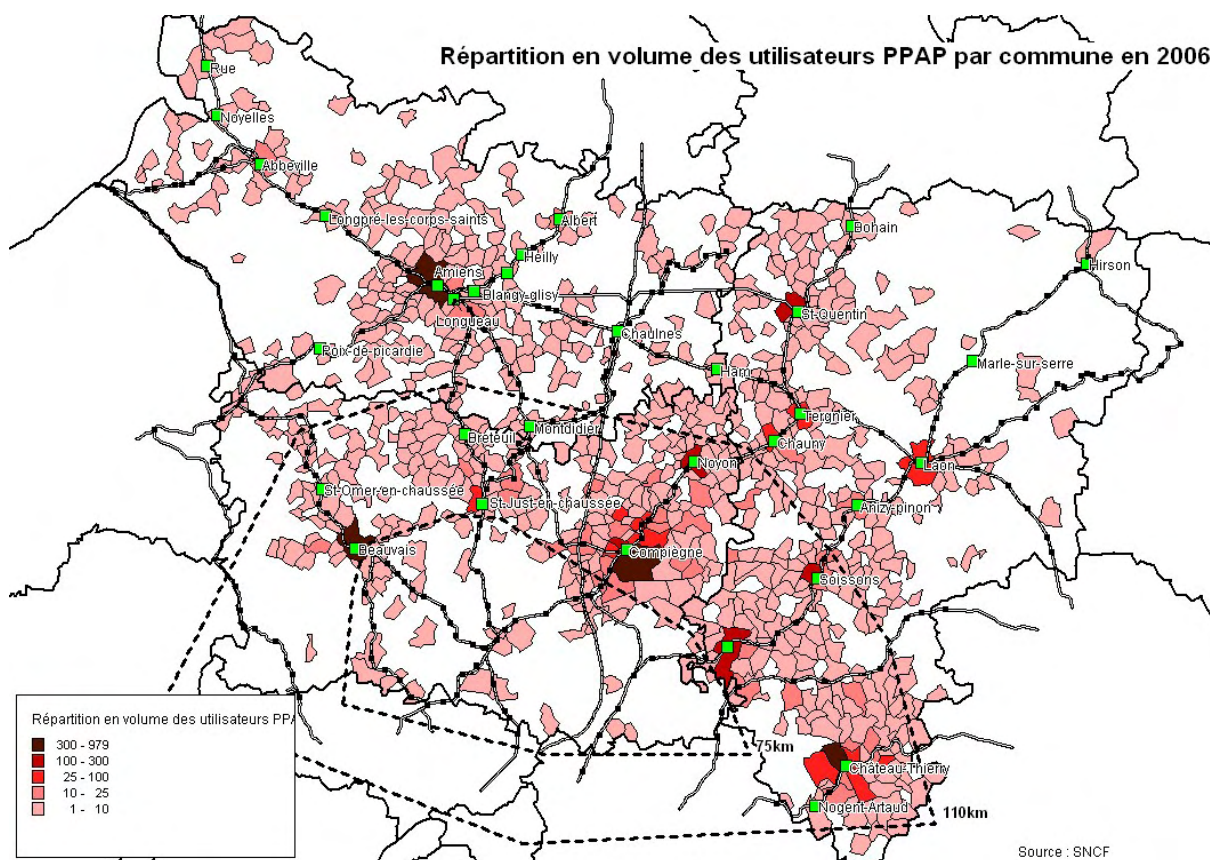
L'étude des bases de données clientèles de la SNCF permet d'étudier les pratiques migratoires des clients, la manière dont ils utilisent l'offre qui est à leur disposition. Où résident les clients PPAP et Abt qui se rendent à Paris ? Quelles gares utilisent-ils ? Comment évoluent leurs pratiques ?

⇒ Localisation logique des clients PPAP et Abt

Les migrants picards se rendant en Île de France par le train peuvent utiliser selon leur lieu de résidence deux titres de transports : l'Abonnement Travail et l'abonnement PPAP.

La localisation des clients PPAP et ABT montre que la différence de prix entre ces tarifications ne donne pas lieu, comme on aurait pu le penser, à un « effet frontière » important, c'est à dire, au report d'une partie de la clientèle PPAP sur la zone ABT. En effet, si quelques migrants préfèrent utiliser leur voiture pour se rendre dans une gare de la zone 75, la majorité des clients PPAP et ABT utilisent la tarification affiliée à leur lieu de résidence.

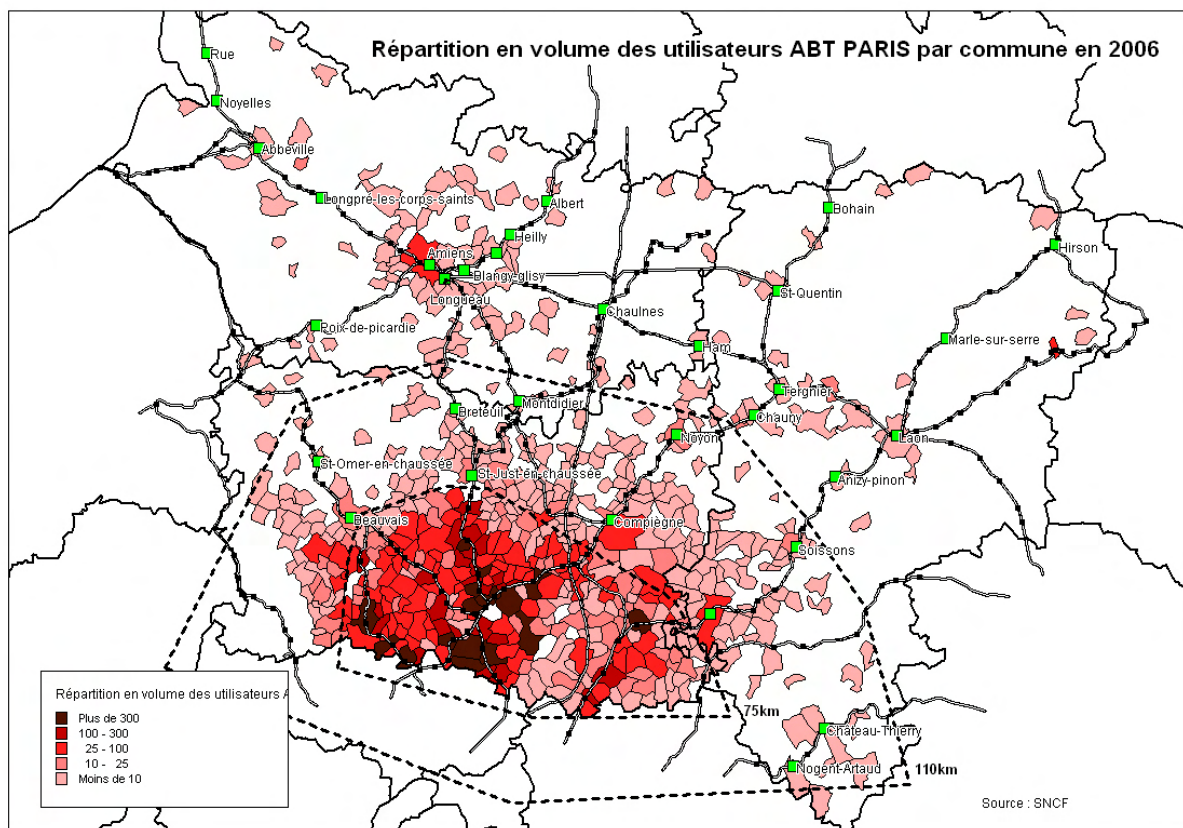
Eparpillement des clients PPAP dans 750 communes



Dans la zone PPAP, les 5700 clients sont éparpillés dans 750 communes. Ces derniers résident le long des axes ferroviaires et plus particulièrement autour de nœuds ferroviaires, qui correspondent aux grandes agglomérations picardes : Beauvais, Compiègne, Chauny, Tergnier, Soissons, Amiens, Château-Thierry, Laon et saint-Quentin.

Les clients PPAP sont concentrés au sein des communes centres et éparpillés dans des communes périurbaines. Ainsi 3142 clients PPAP vivent dans une commune centre, ce qui correspond à 55% des clients PPAP picards.

Concentration des clients AbT dans la zone des 75 km



Dans la zone ABT, les abonnés sont beaucoup plus nombreux (30 200) et se répartissent sur l'ensemble des communes de la zone.

On constate un effet de rabattement vers les gares les plus proches de la frontière, qui reste cependant faible en volume (2.6% des clients ABT).

Les clients ABT et PPAP se concentrent dans leurs zones tarifaires respectives. L'effet frontière entre les deux zones est limité.

⇒ Caractérisation des aires d'influence réelles des gares d'attraction vers l'Ile de France

L'étude des lieux de résidence des clients SNCF résidant en Picardie et travaillant en Ile de France montre l'aire d'attraction de l'offre ferroviaire. Cette phase vise à définir des secteurs d'étude homogènes autour des gares les plus utilisées et reflétant les pratiques migratoires des actifs picards travaillant en Ile de France.

La faible interrelation des secteurs d'influence des zones PPAP et des zones ABT a permis de cartographier les « aires d'influence réelles des gares » - autrement dit leurs aires d'attraction par rapport aux communes alentour.

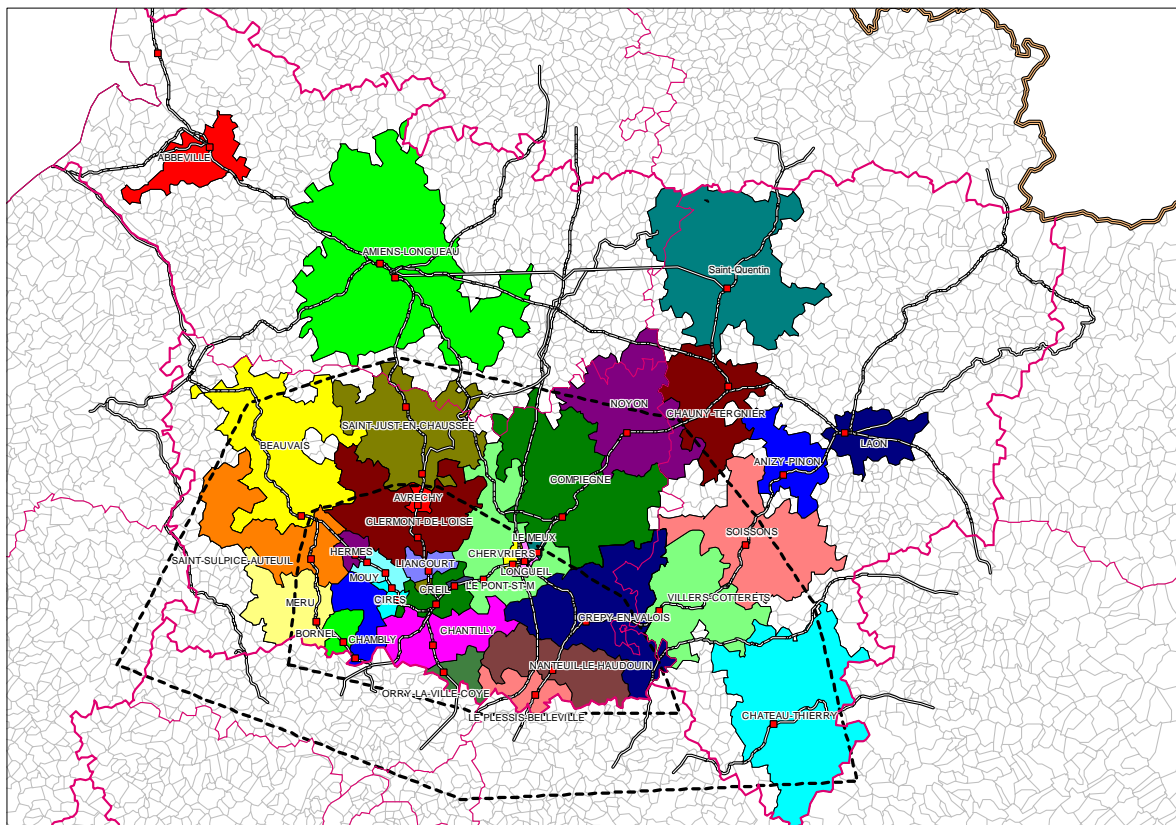
Ces aires d'influences sont construites à partir de deux éléments :

- le lieu de résidence des clients PPAP ou ABT
- la gare utilisée par ces clients pour se rendre en Ile de France

Chaque commune a été affectée à la gare où le plus grand nombre de clients se rendaient. Lorsque autant de clients utilisent deux gares différentes, c'est la gare la plus proche en voiture particulière du lieu de résidence qui a été affectée. Le temps d'accès en voiture est en effet un des éléments clés de cette équation dans un contexte d'augmentation des prix à la pompe.

Le même principe a prévalu pour les communes dans lesquelles le même nombre de clients utilisait une gare de la zone ABT et une gare de la zone PPAP.

Les aires d'attraction des gares vers l'Ile de France



13 secteurs PPAP et 18 secteurs ABT ont ainsi pu être définis. Ces secteurs correspondent aux pratiques migratoires des clients SNCF picards qui se rendent en Ile de France pour travailler. Plus on s'éloigne de la région plus la forme des secteurs est allongée, témoignant d'un phénomène de rabattement sur les gares les plus efficaces. On distingue ainsi des corridors ferroviaires et l'exclusion d'un certain nombre de communes. Les secteurs les plus éloignés (en temps de trajet), tels Abbeville, forment des enclaves de rabattement.

Les communes exclues des secteurs d'étude correspondent à celles au sein desquelles aucun usager PPAP ou ABT ne réside. Les usagers isolés (un usager au sein d'une commune solitaire) n'ont pas été pris en compte.

Notons que les secteurs de Nogent-l'Artaud-Charly et d'Albert, qui sont apparus lors du traitement, n'ont pas été retenus pour la suite de l'étude. En effet, le faible nombre d'utilisateurs PPAP au sein de ces deux secteurs, conséquence pour l'un de la proximité avec la zone carte orange et pour l'autre du temps d'accès conséquent à Paris avec obligation de changement, ne permettait pas une analyse pertinente.

L'ensemble des territoires d'attraction identifiés au cours de cette phase recouvre environ 75% de la population Picarde (RGP 99). Ces secteurs peuvent être regroupés en trois zones en fonction de leur situation géographique vis-à-vis de l'Ile de France et des limites issues des modalités d'abonnement pour les travailleurs migrants :

- « Zone – 75 km » : la zone Abonnement Travail, concernant les gares d'attraction situées à moins de 75 km de Paris : 22 Secteurs
- « Zone PPAP 75-110 km » : la première zone ouverte aux abonnements PAP en 2003 : 7 secteurs
- « Zone PPAP 110Km et + », soit le reste de la Picardie, ouverte aux abonnements PAP en 2005 : 6 secteurs

Les secteurs d'études ainsi définis regroupent **75% de la population picarde, 97.4% des clients ABT et 89% des clients PPAP** travaillant en Ile de France. Ils constituent donc des territoires d'études pertinents pour l'analyse des migrations pendulaires Picardie/Ile de France.

⇒ Evolution de la fréquentation en Voyageurs Kilomètres⁴ (vk) sur les secteurs Abonnement travail et PPAP entre 1999 et 2005

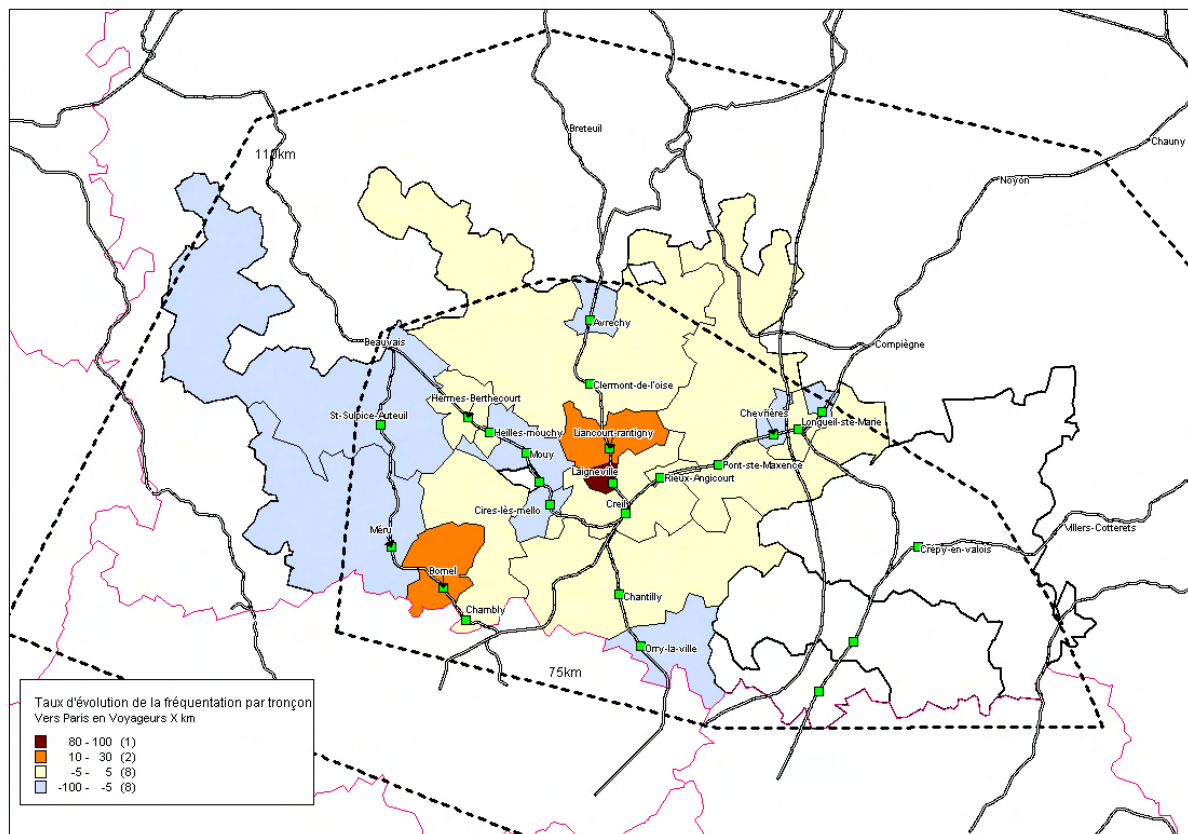
L'étude de l'évolution des fréquentations sur les secteurs retenus est un premier élément de caractérisation de ces secteurs.

Les données concernant la fréquentation des voyageurs sur les axes ferroviaires en direction de l'Ile de France ne sont disponibles qu'à partir de 1999. De plus elles ne sont pas disponibles sur les axes non conventionnés par la Région Picardie : Château-Thierry/Paris et Gisors/Paris.

⁴ Unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur un kilomètre. Cette unité permet de rapporter les flux de voyageurs aux distances

Même partielles, ces données permettent de caractériser les évolutions récentes des différents secteurs et de définir les plus dynamiques.

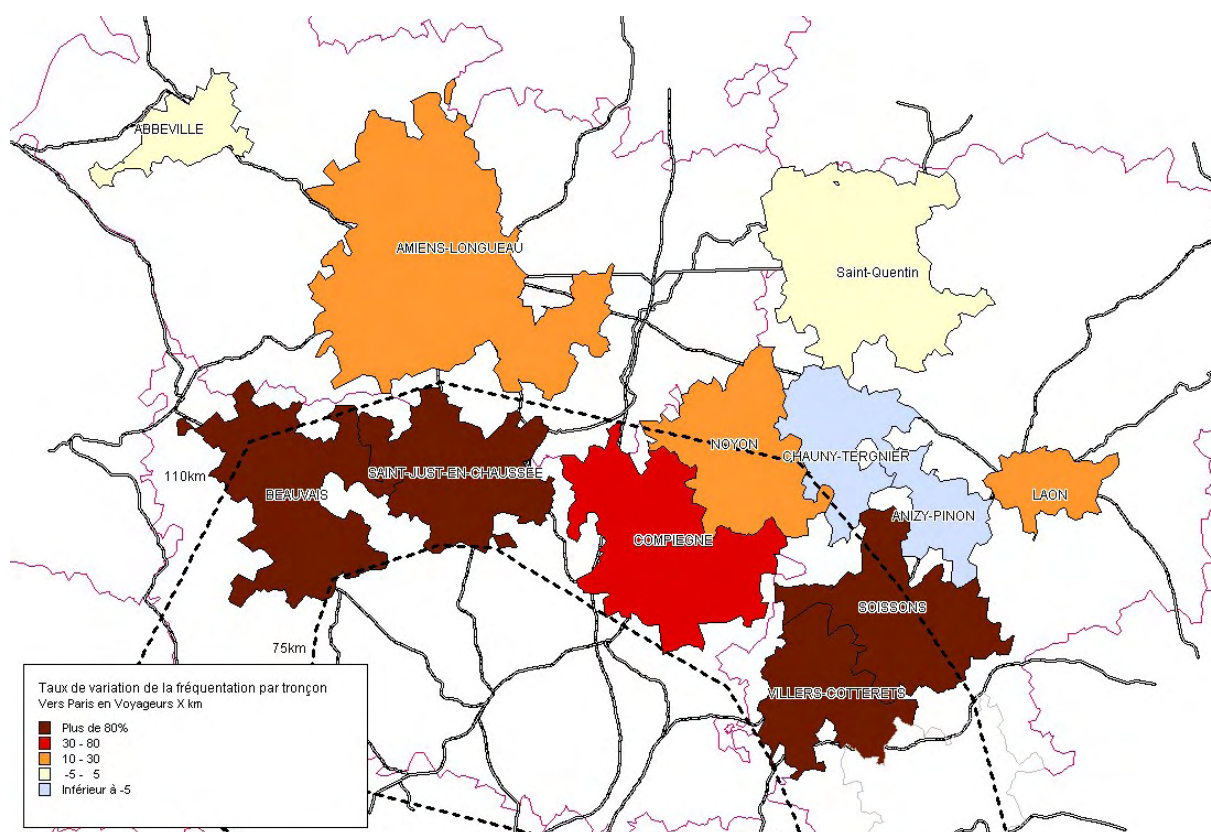
Evolution de la fréquentation des axes vers Paris sur les secteurs abonnement travail entre 1999 et 2005



Globalement la fréquentation en voyageurs kilomètres (vk) des axes vers Paris a eu tendance à stagner voire à diminuer depuis 1999 au sein des secteurs de la zone Abonnement Travail à l'exception des secteurs de Bornel-Belle-Eglise, Liancourt-Rantigny et de Laigneville. L'augmentation de la fréquentation au sein de ces trois secteurs reste cependant marginale.

L'ensemble des secteurs ABT représente plus de 30 000 voyageurs en 2005 et concentre à ce titre la majeure partie des migrants picards se rendant en Ile de France. La stagnation de la fréquentation peut apparaître comme un facteur de satisfaction de la demande en offre ferrée et pas nécessairement comme un ralentissement.

Evolution de la fréquentation des axes vers Paris sur les secteurs PPAP de 1999 à 2005



On constate globalement sur les secteurs PPAP une **augmentation de la fréquentation en voyageurs-kilomètres vers Paris depuis 1999**.

Les secteurs situés au sein de la zone 75-110 sont ceux dont l'augmentation de la fréquentation des voyageurs est la plus importante. L'augmentation sur l'axe Noyon/Paris est plus faible. Cette situation peut s'expliquer en partie par le temps d'accès plus important de la gare de Noyon à Paris par rapport aux autres gares de la zone 75-110⁵.

Au sein de la zone + de 110 km, on peut distinguer trois types de secteurs :

- les **secteurs les plus éloignés**, tels que Saint-Quentin et Abbeville qui voient leur **fréquentation stagner**, du fait des temps d'accès à Paris très importants et de la faiblesse de la demande sur ces zones très éloignées de l'Île-de-France.
- les **secteurs intermédiaires** tels Chauny-Tergnier et Anizy-Pinon qui voient quant à eux leur fréquentation en voyageurs-kilomètres **diminuer** depuis 1999. La plus faible fréquence des trains aux horaires de travail peut sans doute contribuer à expliquer ce phénomène.
- Enfin les **secteurs plus dynamiques** tels que Laon et Amiens qui depuis 1999 bénéficient d'une **augmentation** du nombre de leurs voyageurs. Pour autant l'augmentation de la fréquentation au sein du secteur d'Amiens-Longueau est beaucoup plus importante que celle du secteur de Laon. Les volumes de voyageurs ne sont en effet pas comparables. Si le secteur d'Amiens-Longueau représente près de 890 voyageurs en 2005, le secteur de Laon n'en concentre que 75. Le secteur de Laon

⁵ Cf. p.17

a donc un profil plus proche du secteur de Saint-Quentin que du secteur d'Amiens-Longueau.

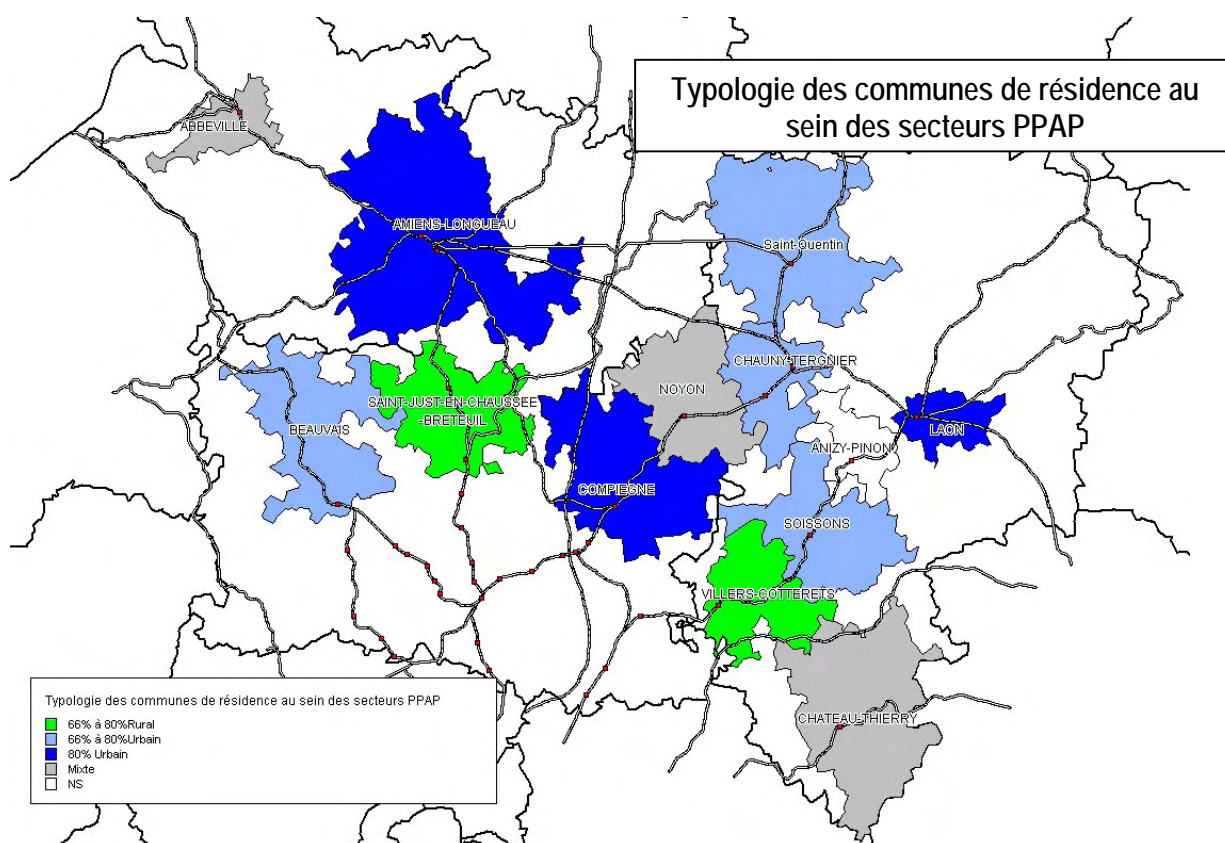
L'étude de la fréquentation de l'offre ferrée depuis 1999 **montre une croissance importante des échanges au-delà de la zone Abonnement Travail et une stagnation en deçà**. Cette augmentation est à lier à la fois à la mise en place d'une nouvelle tarification, le PPAP, mais également à l'augmentation dans les modes de vie de la distance entre le lieu de travail et le lieu de résidence.

Ces premiers éléments de caractérisation des secteurs ABT et PPAP montrent que si la demande en offre ferrée est plutôt satisfaite sur les secteurs ABT, elle **progresse largement dans les secteurs PPAP**.

Ces derniers apparaissent donc comme des lieux potentiels d'installation des migrants. La mise en place du PPAP a constitué pour la SNCF un premier élément de réponse à cette nouvelle demande. La suite de l'étude a consisté à **étudier plus précisément les territoires où la demande croît le plus : les secteurs de la zone PPAP**.

⇒ Typologies des communes de résidences au sein des secteurs PPAP

Comment caractériser les communes de résidence des clients PPAP ? Le critère « d'urbanité », basé sur le caractère plus ou moins urbain de la commune de résidence des clients PPAP, permet une première caractérisation de ces secteurs.



Les secteurs retenus se distinguent par leur caractère plus ou moins urbain. On peut distinguer trois types de secteurs :

- **les secteurs fortement urbanisés** (+80%), au sein desquels se trouve le secteur d'Amiens-Longueau ou fortement urbanisé (entre 66 et 80%). Ces secteurs correspondent aux **aires urbaines picardes** les plus importantes.
- **Les secteurs mixtes** qui correspondent à des agglomérations de plus faible importance telles Abbeville et Noyon, ou à des secteurs au sein desquels les clients PPAP résident pour moitié au sein de petites communes rurales, tel Château-Thierry.
- **Les secteurs ruraux** qui correspondent à de plus petites agglomérations : Breteuil, Saint-Just-en-Chaussée et Villers-Cotterêts.

On obtient ainsi 13 secteurs, appelés « secteurs PPAP » qui sont étudiés plus avant en deuxième partie.

Les migrants picards travaillant en Ile de France et clients de la SNCF s'installent de plus en plus loin de leur lieu de travail, malgré l'augmentation de la part des coûts de transport dans les revenus des ménages et l'augmentation du temps de trajet.

Le réseau ferré picard se caractérise par une multiplicité de gares et d'axes ferroviaires. **On distingue des logiques d'installation des clients SNCF travaillant en Ile de France autour des gares les plus efficaces.**

Ces secteurs d'influence des gares constituent des zones d'études pertinentes.

Partie 2 : Dynamiques de transports et développement territorial : quels impacts ? Quels potentiels de développement de la clientèle SNCF ?

La première phase a permis de définir les dynamiques en œuvre au sein de la région Picardie et de définir des secteurs d'analyse transport pertinents.

La deuxième phase vise à analyser chacune des zones définies précédemment au regard de leur dynamique territoriale et enfin de définir des potentiels de développement de la clientèle SNCF dans chacun de ces territoires.

1. DES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE TRANSPORT DIFFÉRENCIÉES ENTRE LES 3 ZONES TARIFAIRES

Dans la période précédente (1990-99), des trois grands secteurs, la zone Sud (-75km) a été la plus dynamique du point de vue de la démographie, comme de l'économie.

→ La zone Sud est également

⇒ La zone « -75km » : un profil socio-économique plus dynamique mais des secteurs déjà très couverts par l'offre de transport ferroviaire

Le secteur « -75 km » est en interdépendance avec l'Ile de France

En 1999, seul le secteur « - de 75km » est très significativement un secteur en interdépendance avec l'Ile de France. En effet, en 1999 plus de 30% des travailleurs de cette zone migrent vers les zones d'emploi d'Ile de France alors que les taux ne sont que de 7% et 2% pour les deux autres secteurs. De plus, en 2002 le taux d'acquéreurs franciliens représente 20% des nouveaux acquéreurs sur le marché de l'immobilier, montrant l'importance du lien entre les régions Ile de France et Picardie sur ce secteur Sud. Ce constat est également à relier aux tendances démographiques de ce secteur, nettement plus dynamique que les autres.

Nom	Migrants IDF RGP 1999	Taux de migrants pendulaires vers l'Ile de France 1999	Taux acquereurs franciliens 2002 (CETE)
SNCF- MOINS DE 75 KM	59 290	30%	20%
SNCF 75-110km	11 590	7%	7%
SNCF plus de 110 km	3 840	2%	3%

Concernant le trafic passager, le poids des migrants au sein de la zone 75 est tout aussi important. En effet, même en comptabilisant les données relatives aux flux de voyageurs vers l'Ile de France en tenant compte de la distance parcourue (données en voyageurs x km), le secteur « - de 75 km » alimente 50% de ce trafic.

ODITER 1999	Voyageurs-km
SNCF- MOINS DE 75 KM	214 512 786
SNCF 75-110km	91 677 547
SNCF plus de 110 km	130 031 675

Une croissance démographique dans les années 90 inversement proportionnelle à la distance à l'Ile de France

Dans les années 1990, la *croissance démographique* était inversement proportionnelle à la distance à l'Ile de France. Le dynamisme démographique est plus important dans la zone Sud que dans les deux autres zones.

En effet, en s'éloignant de Paris :

- le *solde naturel* diminue : les causes en sont le vieillissement de la population, le non renouvellement des classes d'âges natalistes. On constate également une baisse de la *taille moyenne des ménages* et de *l'indice de jeunesse*,

- le solde migratoire négatif se creuse (symptôme d'une perte d'attractivité pour les territoires les plus éloignés de l'Ile-de-France)

⇒ La zone 75 apparaît donc sur cette période comme la plus dynamique des trois zones.

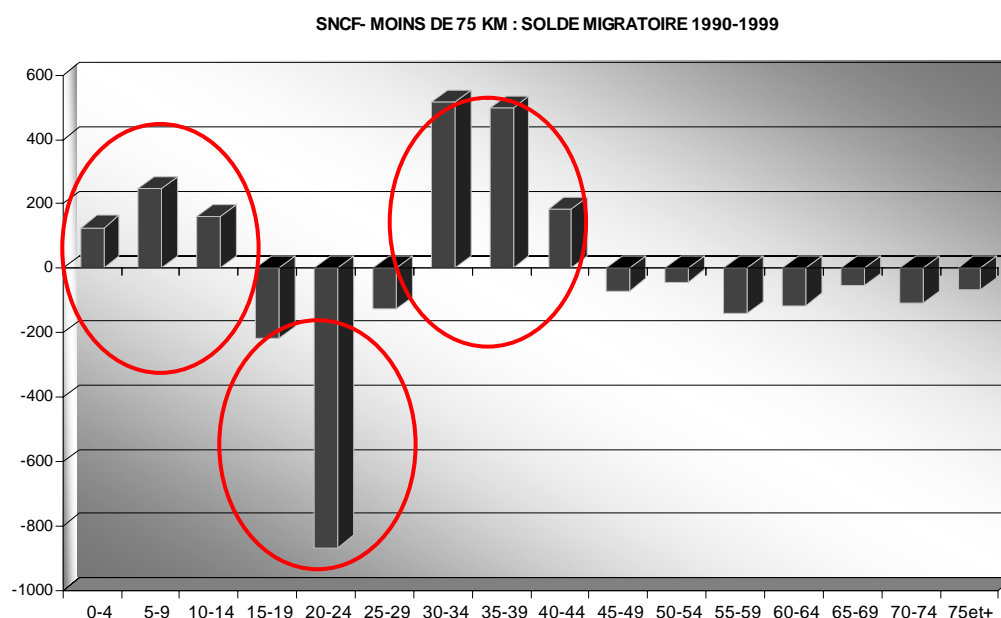
Une mise à jour de ces données sera nécessaire lorsque le nouveau recensement général de la population de l'INSEE sera disponible en 2008 sur la totalité du territoire picard.

Nom	Population totale 1999	Evolution de la population SDC %	Dont Solde Naturel (%)	Dont Solde Migratoire (%)	Taille moyenne des ménages 1999	Indice de jeunesse 99
SNCF- MOINS DE 75 KM	460 561	0,66%	0,68%	-0,02%	2,73	1,84
SNCF 75-110km	433 024	0,34%	0,53%	-0,19%	2,57	1,43
SNCF plus de 110 km	514 043	0,08%	0,46%	-0,37%	2,49	1,37

Zone 75 : un secteur qui attire les familles avec enfants

Le solde migratoire par classes d'âge décrit la structure des migrations résidentielles par catégories de ménages. Ce dernier permet de caractériser la dynamique migratoire de chacune des zones SNCF.

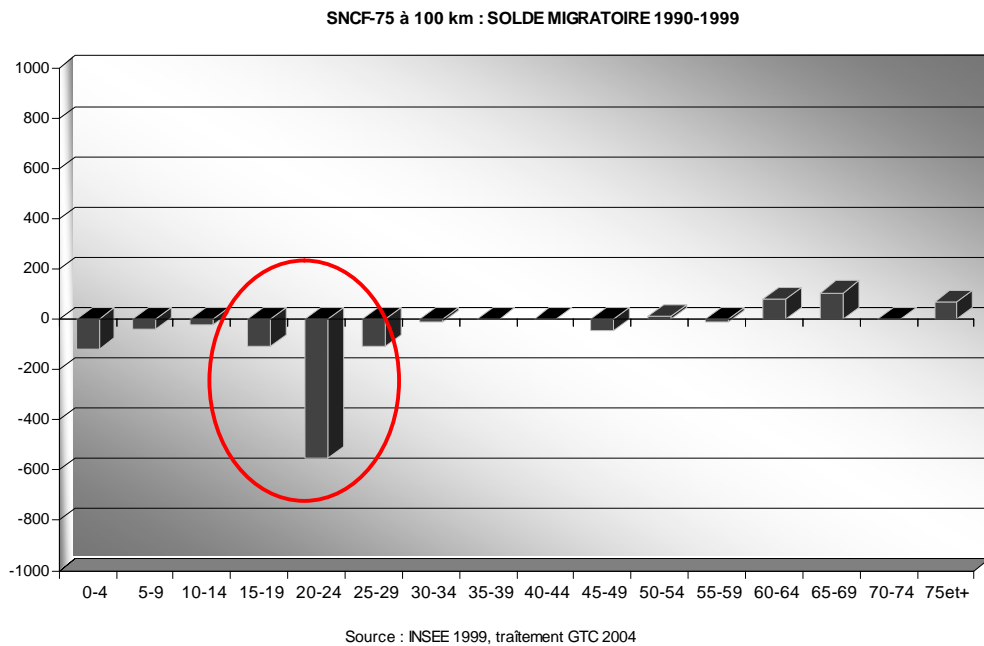
- le secteur – de 75 km présente un profil typiquement périurbain : le solde est positif sur les classes d'âges des familles avec enfants (0-15 ans et 30-45 ans) et est négatif pour les jeunes étudiants et actifs



Source : INSEE 1999, traitement GTC 2004

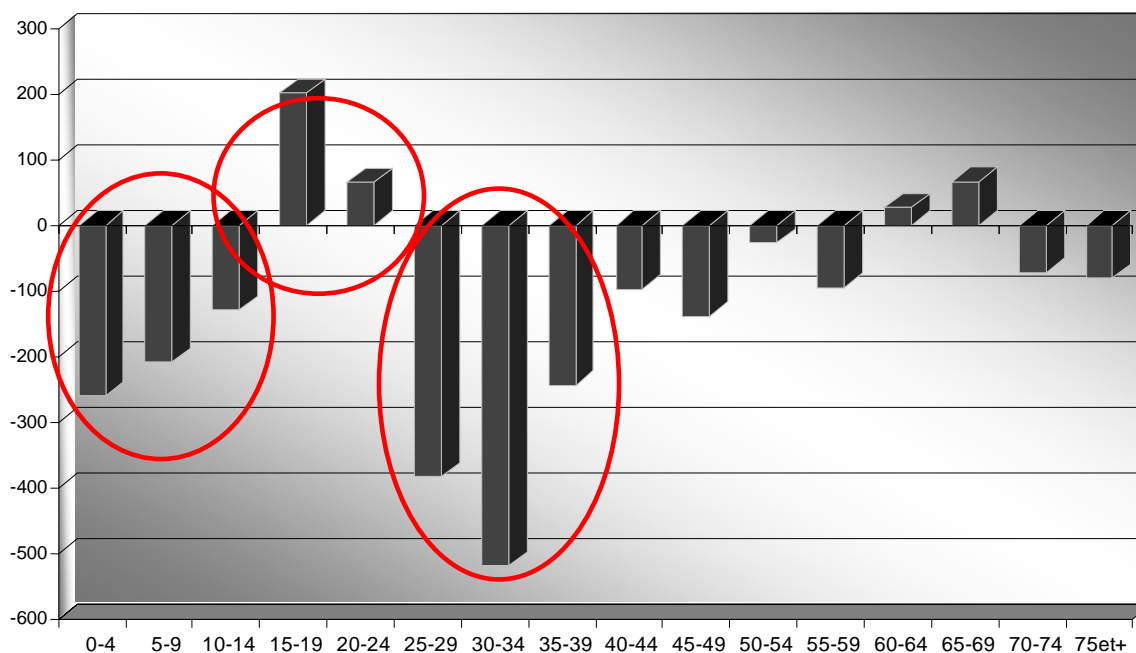
•

le secteur 75-110km était également négatif entre 1990 et 1999 sur les jeunes mais accueillait autant de familles qu'il en partait (solde nul sur les 0-15 et 30-75 ans)



- Enfin, le secteur 110km et +, est attractif pour les jeunes étudiants ou actifs (présence de pôles urbains plus importants) mais était très négatif sur les familles avec enfants. C'est le profil exactement inverse du secteur - de 75 km.

SNCF PLUS DE 110 KM : SOLDE MIGRATOIRE 1990-1999



L'emploi dans la zone 75 : un secteur sous dépendance de l'Île de France

- Les taux d'emplois en 1999 :

Sous dépendance de l'Île de France le secteur « -de 75 km » a un taux nettement inférieur à 1, soit 0,75 actif ayant un emploi pour 1 emploi localisé sur le secteur, ce qui est un niveau comparable à un département comme le Val d'Oise.

A l'inverse, le secteur 75-110 a un taux presque égal à 1 (autant d'emplois localisés que d'actifs ayant un emploi) alors que le secteur 110+ est même légèrement attractif (1,10) ce qui implique des migrations domicile-travail en faveur de ce secteur.

- La croissance de l'emploi salarié privé depuis 1999 est relativement faible et comparable d'un secteur à l'autre.
- En s'éloignant de l'Île de France, les niveaux du chômage et de la précarité sont en hausse, alors que la valeur du revenu moyen est en baisse.

Nom	Taux d'emploi 99	evo 93 99 unedic en Tx	Taux de chômage INSEE 99	Taux de salariés précaires 1999	Revenu imposable moyen 2000
SNCF- MOINS DE 75 KM	0,72	1,5%	11,7%	13%	16 460 €
SNCF 75-110km	1,02	1,1%	14,1%	16%	14 077 €
SNCF plus de 110 km	1,07	1,3%	16,7%	17%	13 392 €

⇒ Une forte croissance des échanges au-delà de 75 km qui n'induit pas d'effet repérable en matière de dynamique locale démographique de l'emploi ou de la construction neuve

Croissance des migrations pendulaires dans les secteurs plus éloignés de Paris

La comparaison des données migration du recensement général de la population de 1999 et des données INSEE-DADS 2004⁶ sur les trois zones montre une progression entre les deux périodes des migrations au delà de la zone de moins de 75 km. L'augmentation la plus importante a eu lieu sur la zone au-delà de 110 km mais en 2004, les migrants de cette zone ne représentent que 7% de l'ensemble des migrants Picards qui travaillent en Ile-de-France.

La part des migrants habitant au delà de la zone « - de 75 km » est passée sur cette période de 21% à 25%.

⇒ on constate donc une augmentation significative des flux de migrants dans la zone 75-110 et dans la zone +110 entre 1999 et 2004.

Nom	Migrants Ile de de France		
	France RGP 1999	DADS 2004	Ecart
SNCF- MOINS DE 75 KM	59 290	64661	9%
SNCF 75-110km	11 590	15609	35%
SNCF plus de 110 km	3 840	6367	66%

Transports ferrés : croissance des flux nettement plus rapide dans le secteur 75-110km

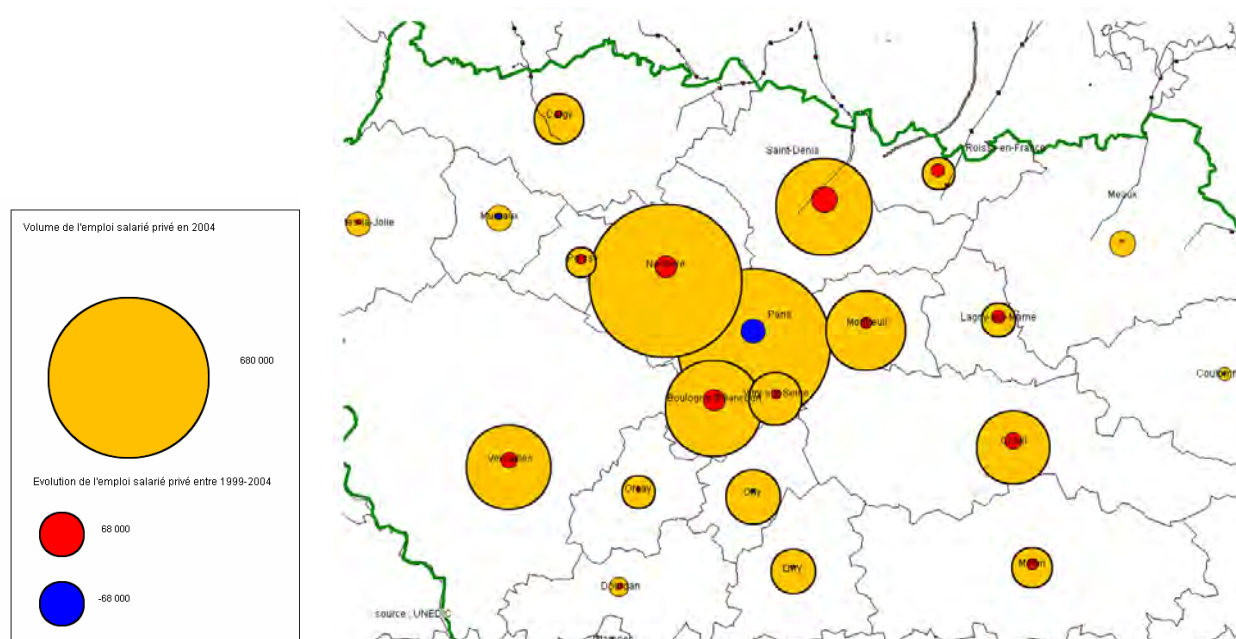
L'étude de la croissance des flux en VK sur la même période montre également une progression des migrants au-delà de la zone - 75km. Le secteur PPAP représente désormais plus de la moitié des flux en voyageurs x km (57%).

Secteurs	ODITER 1999	oditer 2005	Evolution trafic sncf 99-05
SNCF- MOINS DE 75 KM	214 512 786	232 648 876	8%
SNCF 75-110km	91 677 547	158 952 143	73%
SNCF plus de 110 km	130 031 675	148 735 281	14%

Voyageurs-km

⁶ les deux données INSEE-RGP 99 et INSEE-DADS 2004 ne sont pas directement comparables, mais il n'y a pas d'autres sources permettant de faire ces comparaisons. Cependant, bien que les taux d'évolution ne soient pas strictement ceux calculés, les ordres de grandeur et surtout les évolutions sont à retenir.

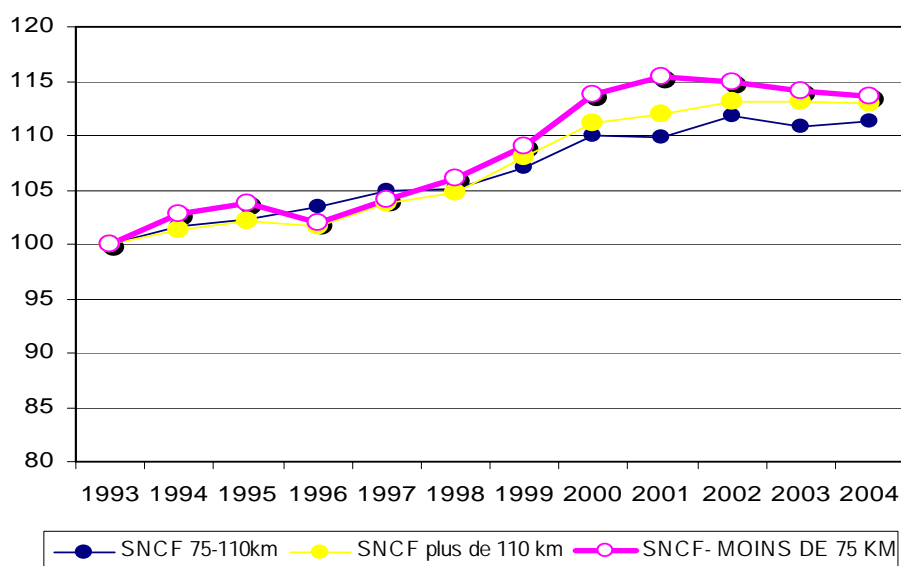
Migrations : développement de l'emploi en Ile de France mais baisse dans la zone d'emploi de Paris



Développement économique : croissance modérée et stable de l'emploi local dans les trois secteurs

- Entre 1993 et 1998, la dynamique de l'emploi local est restée faible : de l'ordre de +5% en 5 ans sur les trois secteurs.
- Depuis 1999, l'emploi s'est développé sur un rythme comparable, avec une poussée plus forte dans le secteur « - de 75km » en début de période mais qui s'est suivie d'une stagnation.
- On n'enregistre donc pas de changement significatif sur l'ensemble des secteurs en matière de développement de l'emploi.

Evolution de l'emploi salarié privé (UNEDIC)



Situation économique des ménages : baisse des revenus contenue dans les secteurs 75-110km et 110km+

SECTEURS	Evolution entre 1995 et 2000 en euro constant	Evolution entre 2000 et 2005 en euro constant	Revenus moyen des foyers fiscaux 2005
MOINS DE 75 KM	5%	-1%	17 958 €
75-110km	2%	1%	15 589 €
plus de 110 km	3%	0%	14 792 €

Alors qu'au cours de la période précédente 1995-2000, le revenu moyen des foyers fiscaux connaissait une augmentation nettement plus rapide dans le secteur « - de 75 km ». Celle-ci s'est transformée en baisse dans ce même secteur sud en 2000-2005, alors que le revenu gagnait encore 1% dans le secteur 75-110km et stagnait dans le secteur 110 km et +.

Il s'agit de tendances peu tranchées, mais elles vont dans le sens d'une **croissance des revenus moyens liée à l'installation de migrants vers l'Île de France** dans le secteur 75-110km en particulier.

Développement résidentiel : construction neuve basse. Pas d'effet induit repérable.

Secteurs	Construction annuelle moyenne entre 1991 et 2000	Construction annuelle moyenne entre 2001 et 2005	Indice de construction par an pour 1000 hab entre 1991 et 2000	Indice de construction par an pour 1000 hab entre 2001 et 2005
SNCF- MOINS DE 75 KM	1780	1472	3,8	3,1
75-110km	1552	1332	3,6	3,1
SNCF plus de 110 km	1425	1057	2,8	2,1

Les volumes de construction neuve sont faibles quels que soient les territoires considérés. En effet, en comparaison avec le niveau national, l'indice de construction est toujours au moins 2 points en dessous.

Par ailleurs, les données SITADEL tendent à montrer une baisse depuis 2001 de ce niveau de construction déjà faible. Ainsi, la construction ne suffit pas à répondre aux besoins du territoire (notamment liés au desserrement), induisant une tension sur le marché du logement.

2 CARACTÉRISATION DES POTENTIELS DES TERRITOIRES LES PLUS DYNAMIQUES

Les 13 territoires « PPAP » définis pages 24 et 29 font l'objet d'une fiche territoire actualisable reprenant les indicateurs essentiels (indicateurs transports, démographiques, sociaux, logement). Le document regroupant ces fiches est fourni en annexe.

Ces territoires peuvent être regroupés en trois ensembles aux problématiques dissociées :

- les territoires ruraux en cours de périurbanisation
- les pôles intermédiaires
- la métropolisation encore modérée des grands pôles

SYNTHESE

Les territoires ruraux en cours de périurbanisation

- Deux territoires aux caractéristiques urbaines similaires, ayant connu une forte augmentation du trafic.
- Mais un potentiel de progression interne nettement plus important de la clientèle sur Saint Just en Chaussée qu'à Villers-Cotterets.

Les pôles intermédiaires

- Des profils de territoires plus contrastés, mais un taux de couverture existant relativement bon.
- Des marges de progression existent sur tous ces territoires à l'exception de Noyon où le taux de couverture reste faible.

Les grands pôles.

- Amiens et Saint Quentin représentent un potentiel de clientèle supplémentaire, quantitativement important (26% et 9% du potentiel régional)

⇒ Construction de trois indices mesurant les potentiels de clientèle ferroviaire

Afin de calculer des potentiels théoriques de progression de la clientèle SNCF sur les lignes TER, trois indices ont été construits à partir des données fournies. Ils ont été calculés sur chacun des 13 secteurs PPAP puis analysés.

Indice de couverture : cet indice mesure l'importance du trafic ferroviaire dans les migrations pendulaires et donc, le succès du mode de transport dans un territoire donné.
(Nombre de clients PPAP ou d'abonnés travail 2006) / (Migrants DADS 2004) x 10
Dans le cas présent, cet indice est compris entre 1 et 5.

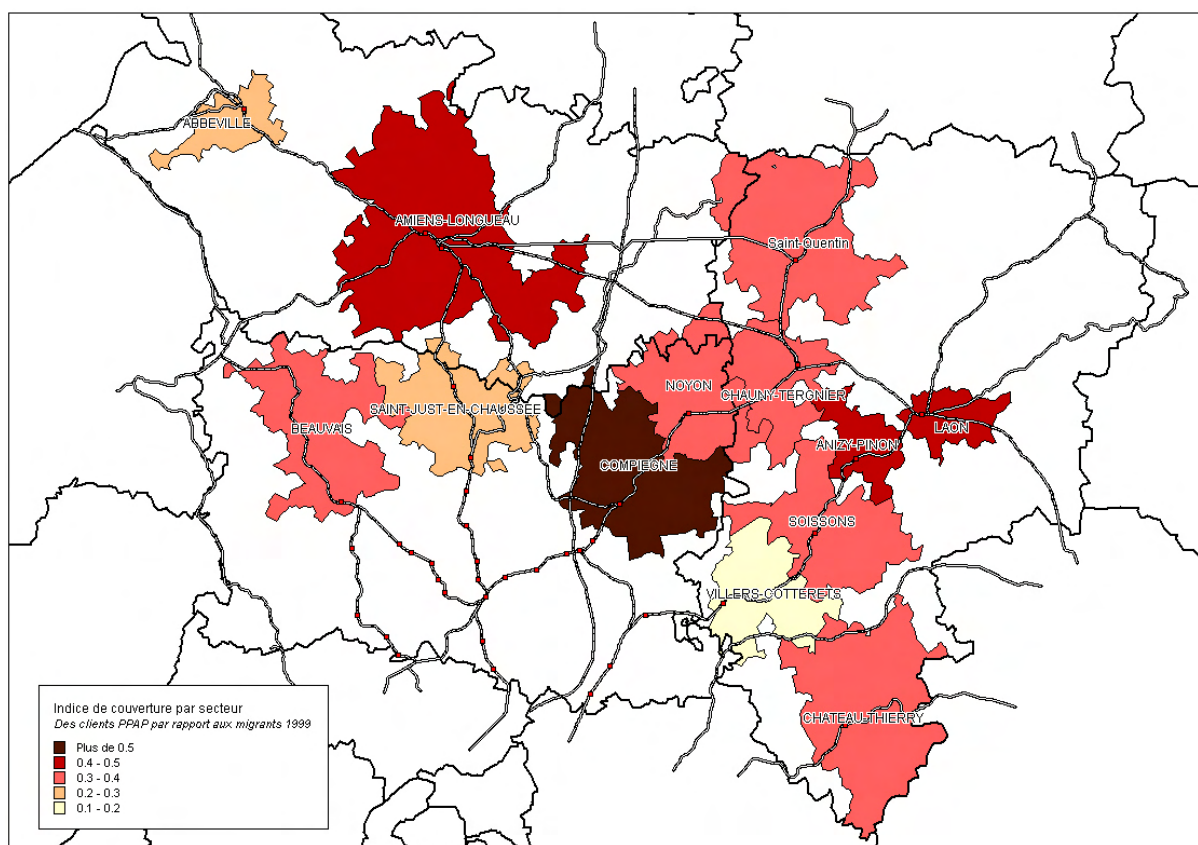
Potentiel de progression de l'indice de couverture : cet indice mesure la marge de progression de l'indice de couverture pour atteindre un niveau de référence.

→ les niveaux de référence adoptés sont les indices de couverture « Abonnement travail » de la zone – de 75 km pour chacune des zones d'emploi.

Ainsi ce potentiel mesure, pour un secteur PPAP d'origine donné, la clientèle supplémentaire qui permettrait d'avoir un taux de couverture identique à celui de la zone « -75 km ».

Part du potentiel de progression par rapport à la région : cet indice mesure l'importance relative de la clientèle potentielle d'un secteur par rapport à l'ensemble de la clientèle potentielle picarde. Il tient compte des volumes de migrants.

⇒ Indice de couverture des clients PPAP par rapport aux migrants 99



⇒ Les territoires ruraux en cours de périurbanisation : une croissance forte du trafic et un indice de couverture faible

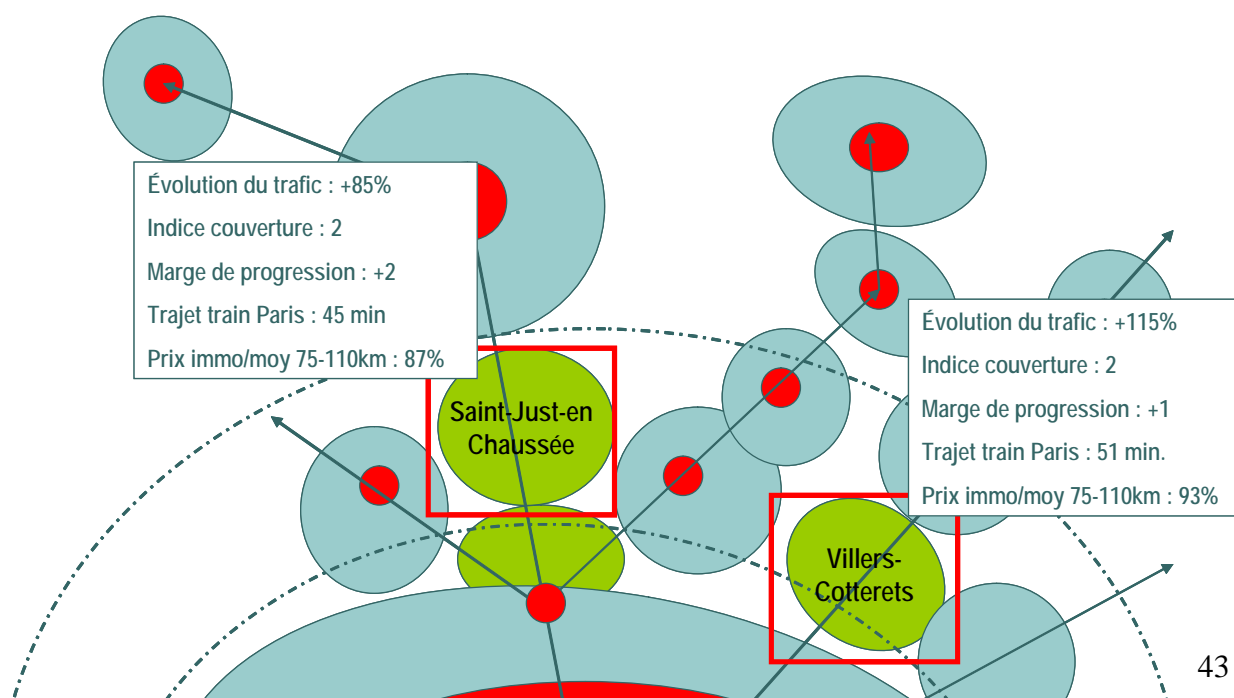
Deux secteurs PPAP constituent cette classe, les secteurs PPAP relatifs aux gares de Villers-Cotterets et de Saint-Just-en-Chaussée.

Les deux secteurs ont des caractéristiques liées au transport ferré très similaires puisqu'ils ont tous deux :

- ✓ une très forte croissance du trafic entre 1999-2005 : +100 % en moyenne
- ✓ un temps d'accès à Paris très performant (entre 45 et 51 minutes)
- ✓ un indice de couverture encore faible, autour de 2, donc une clientèle potentielle encore non touchée par l'offre ferrée.
- ✓ Par ailleurs, la dynamique des deux territoires entre 1990 et 1999 en termes de construction neuve et de population est similaire également. Les deux secteurs ont connu une croissance démographique rapide entretenue par un point mort minimum (une grande partie de la construction neuve a servi à installer de nouvelles populations, les besoins endogènes au territoire étant relativement restreints). Il faut également signaler que ces secteurs ont des prix moyens d'immobiliers inférieurs à la moyenne du secteur 75-110 km.

Cependant, les deux secteurs ont des caractéristiques distinctes dès lors que l'on s'intéresse à l'analyse plus fine des communes de destinations des actifs migrants vers l'Ile-de-France.

- Sur le secteur de Villers-Cotterêts : le poids en nombre de migrants est proche des pôles intermédiaires mais la marge de progression est assez limitée en raison des zones d'emplois de destination des actifs (ils sont nombreux à se rendre dans les zones d'emploi de Saint-Denis, Roissy et Meaux, qui sont moins bien desservies par l'offre ferrée),
Sur le secteur de Saint-Just-en-Chaussée : en revanche le potentiel de progression est plus important, car les actifs migrants vers l'Ile-de-France se rendent vers des zones d'emploi mieux desservies par l'offre ferrée.



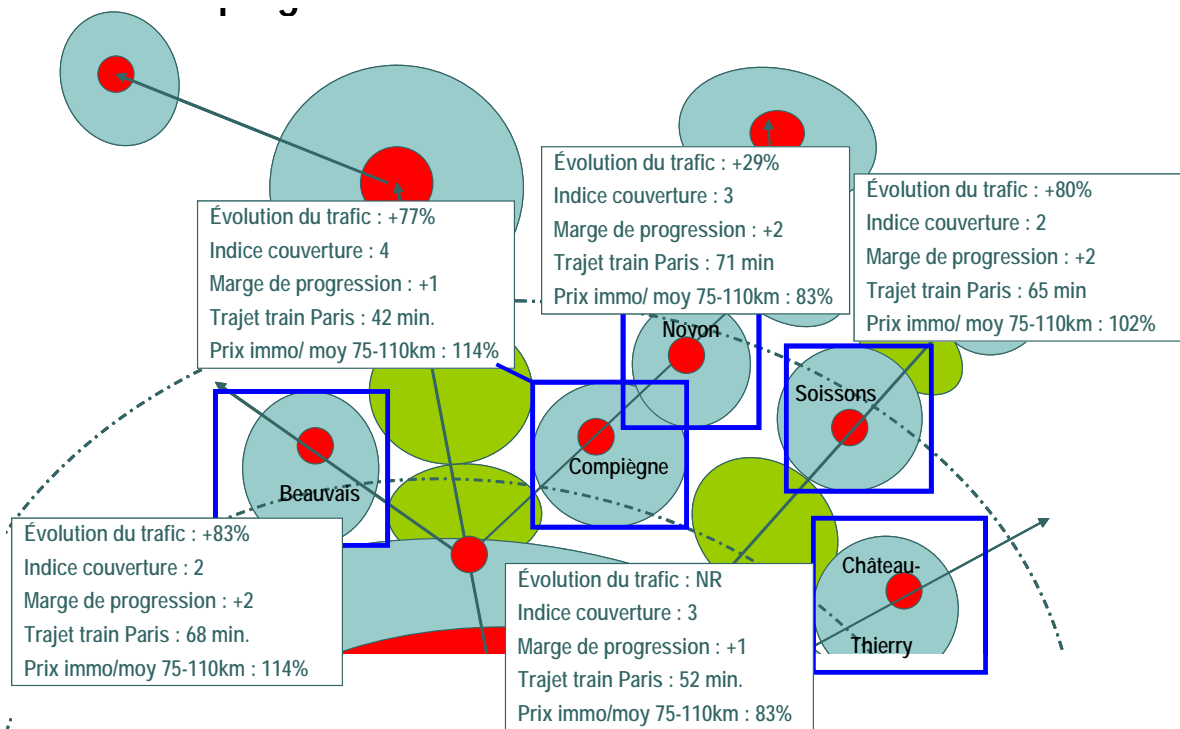
⇒ Les pôles intermédiaires : une forte croissance du trafic mais un indice de progression différencié contrebalancé par des temps de trajets plus longs

La classe des pôles intermédiaires est constituée de 5 secteurs PPAP relatifs aux gares de Soissons, Compiègne, Beauvais, Noyon et Château-Thierry. Ces secteurs PPAP sont tous situés dans la zone intermédiaire 75-110 km.

Ces secteurs ont des caractéristiques similaires :

- ✓ Ils ont tous connus une forte croissance du trafic: 70% en moyenne (hors Château Thierry), un peu plus modérée à Noyon (+30%),
Les indices de couverture sont relativement élevés de 2 à Soissons à 4 à Compiègne, ce dernier secteur étant le meilleur des secteurs PPAP en termes de couverture.

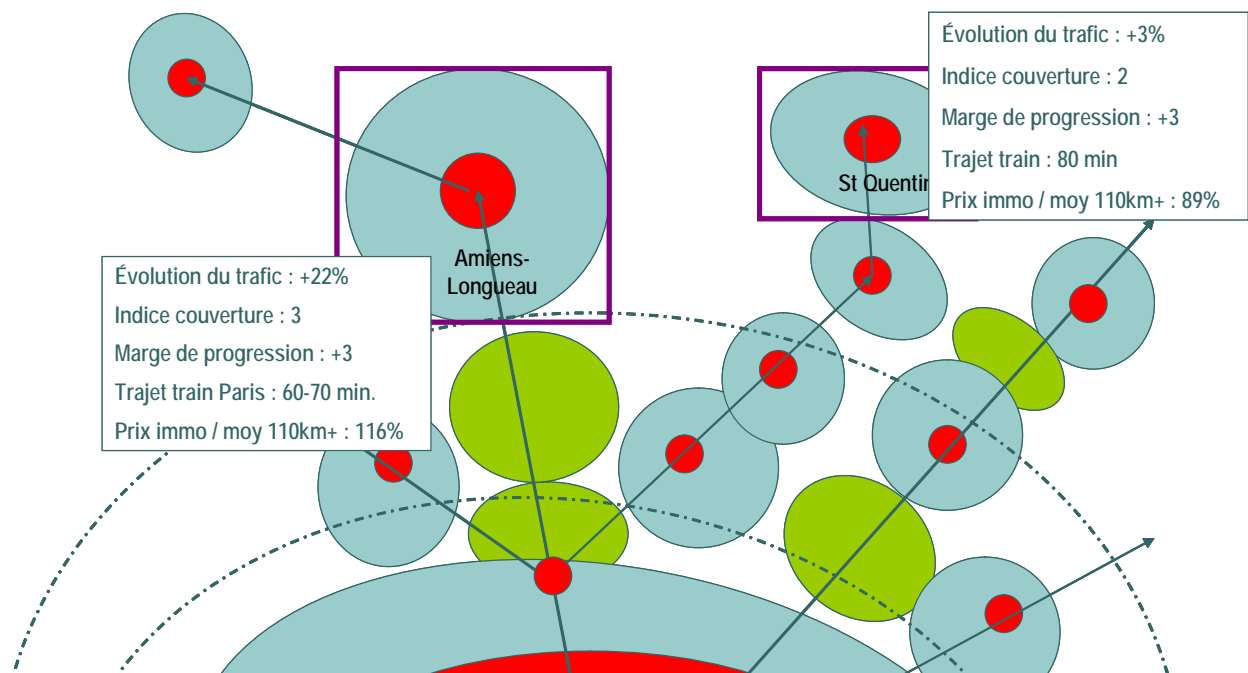
Cependant, là encore, les marges de progression sont relativement diverses, que ce soit lié aux temps d'accès à Paris en train, ou bien encore à la structure des migrants du territoire concerné par zone d'emploi de destination. Les fiches des secteurs PPAP précisent les marges de progression par territoire.



⇒ Les grands pôles et la métropolisation : une progression plus faible du trafic et un taux de couverture moyen

La classe des grands pôles est constituée des secteurs PPAP relatifs aux gares d'Amiens Longueau et de Saint Quentin. Ces secteurs se situent au-delà de 110 km de Paris.

- ✓ Une croissance du trafic de 14% sur l'ensemble du secteur nord, mais elle concerne surtout le secteur d'Amiens pour 22% (et Laon pour 28% mais volume faible donc moins significatif),
- ✓ Le secteur d'Amiens représenterait le quart de la clientèle potentielle supplémentaire en volume sur l'ensemble de la région.
- ✓ Le volume du trafic évolue peu sur le secteur de Saint-Quentin. Or, la part des actifs migrants vers l'Île-de-France n'utilisant pas le train resterait conséquente. Sur ce secteur, la clientèle potentielle représenterait 9% de la clientèle potentielle de l'ensemble de la Picardie. Les temps d'accès à Paris restent tout de même longs (80 minutes), ce qui nuance l'évolution potentielle de la clientèle. Même constat pour Chauny-Tergnier
- ✓ Les temps d'accès excèdent 80 minutes dans tous les autres secteurs, ce qui limite la portée des potentiels sur ces secteurs.
- ✓ L'indice de couverture est moyen dans l'ensemble (il se monte à 3) mais la **marge de progression est importante** du fait de la concentration des actifs migrants vers les zones d'emplois les plus accessibles d'Île de France.



3 BILAN : LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT DE LA CLIENTELE SNCF SUR LES TERRITOIRES REPÉRÉS EN FONCTION DES ZONES D'EMPLOI DE DESTINATION

⇒ Des potentiels de développement en direction de Paris et des zones d'emploi alentour différents selon le secteur d'origine.

Bilan du trafic et de la couverture par secteur :

Secteurs	Evolution trafic sncf 99-05	PAP/ABT 2006	Indice de couverture
SNCF- MOINS DE 75 KM	8%	29484	5
SNCF 75-110km	73%	4195	3
SNCF plus de 110 km	14%	1489	2
SNCF-BEAUVAIS	83%	510	2
SNCF-COMPIEGNE	77%	1736	4
SNCF-NOYON	29%	291	3
SNCF-SOISSONS	80%	335	2
SNCF-CHATEAU-THIERRY	?	823	3
SNCF-SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE	85%	198	2
SNCF-VILLERS-COTTERETS	114%	302	2
SNCF-ABBEVILLE	4%	32	1
SNCF-AMIENS-LONGUEAU	22%	887	3
SNCF-CHAUNY-TERGNIER	-8%	178	2
SNCF-SAINT-QUENTIN	3%	271	2
SNCF-LAON	28%	75	2
SNCF-ANIZY-PINON	-27%	46	2

Les secteurs bien couverts sont les secteurs de Compiègne (4), d'Amiens-Longueau (3), et de Noyon (3) et Château-Thierry (3). Les secteurs ayant connu une croissance importante de leur trafic sont ceux de Villers-Cotterets (+115%) et en général tout le secteur de moins de 110 km excepté Noyon, qui reste un territoire moins dynamique.

Bilan du potentiel de croissance interne :

Secteurs	PAP/ABT 2006	Indice de couverture	Evolution trafic sncf 99-05	Part du volume potentiel de croissance (référence - de PAP/ABT 2006)	Potentiel de croissance de l'indice de couverture	Part du potentiel de croissance
SNCF- MOINS DE 75 KM	29484	5	8%	100%	5	-
SNCF 75-110km	4195	3	73%	52%	3 +1	
SNCF plus de 110 km	1489	2	14%	47%	2 +3	
SNCF-BEAUVAIS	510	2	83%	10%	2 +2	
SNCF-COMPIEGNE	1736	4	77%	9%	4 +1	
SNCF-NOYON	291	3	29%	5%	3 +2	
SNCF-SOISSONS	335	2	80%	8%	2 +2	
SNCF-CHATEAU-THIERRY	823	3	?	10%	3 +1	
SNCF-SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE	198	2	85%	7%	2 +3	
SNCF-VILLERS-COTTERETS	302	2	114%	6%	2 +1	
SNCF-ABBEVILLE	32	1	4%	2%	1 +4	
SNCF-AMIENS-LONGUEAU	887	3	22%	26%	3 +3	
SNCF-CHAUNY-TERGNIER	178	2	-8%	5%	2 +3	
SNCF-SAINT-QUENTIN	271	2	3%	9%	2 +3	
SNCF-LAON	75	2	28%	3%	2 +4	
SNCF-ANIZY-PINON	46	2	-27%	1%	2 +3	

Le potentiel de croissance interne est plus important dans les secteurs d'Amiens-Longueau et de Saint-Quentin, pourtant plus éloignés de l'Île-de-France.

Bilan du potentiel de croissance par zone d'emploi :

Secteurs	Potentiel de progression de l'indice de couverture	Evolution dans France DADS snc 2005	Taux de migrants Ile de France PAP/DADS 2006	Part des migrants DADS vers les zones d'emploi les plus accessibles	
				Indice de couverture	Prog
SNCF- MOINS DE 75 KM	-	64661	29,84%	5	30%
SNCF 75-110km	+1	75609	41,98%	3	38%
SNCF plus de 110 km	+3	16967	14,89%	2	54%
SNCF-BEAUVAIS	+2	8217	51,0%	2	38%
SNCF-COMPIEGNE	+1	7450	17,38%	4	41%
SNCF-NOYON	+2	2505	29,6%	3	44%
SNCF-SOISSONS	+2	8089	33,5%	2	34%
SNCF-CHATEAU-THIERRY		3003	8,27%	3	43%
SNCF-SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE	+1	8585	19,8%	2	43%
SNCF-VILLERS-COTTERETS	+1	1191	3,04%	2	26%
SNCF-ABBEVILLE	+4	469	3,2%	1	51%
SNCF-AMIENS-LONGUEAU	+3	2463	8,84%	3	57%
SNCF-CHAUNY-TERCENIER	+3	890	1,78%	2	49%
SNCF-SAINT-QUENTIN	+3	3277	2,74%	2	52%
SNCF-LACON	+4	2866	7,5%	2	53%
SNCF-ANIZY-PINON	+3	208	4,5%	2	41%

La part des migrants (quelque soit leur mode de transports) se déplaçant vers des zones d'emploi plus accessible en train, permet de pondérer le potentiel de progression de la clientèle sur un territoire donné.

Ainsi, les secteurs d'Amiens-Longueau, de Château-Thierry, et de Noyon dans une moindre mesure, ont une marge de progression potentiellement plus élevée que les autres secteurs. En effet, dans ces secteurs les actifs migrants se rendent majoritairement dans des zones d'emploi plutôt accessibles en train, condition sine qua non d'attractivité pour l'offre ferrée.

⇒ Perspective de croissance des migrations en fonctions des dynamiques des zones d'emploi de destination

indice de couverture moyen	Zone d'emploi de destination	Emploi volume 04	evo emplo 99-04	Indice couv	évolution emploi 99-04	évolution 99-04 %	Répartitions Migrants IDF DADS 2004	Répartitions Abonnés T. et PPAP 2006
8	Paris	1 244 622	-26 482	^	+4 341	+ 0,3%	33%	67%
4	Boulogne-Billancourt	294 647	20 497					
4	Vitry-sur-Seine	102 112	4 136					
4	Montreuil	210 727	6 190					
3	Nanterre	677 723	20 355	v	+ 92 097	+ 14%	63%	26%
3	Créteil	183 650	13 454					
2	Versailles	234 778	11 389					
1	Saint-Denis	302 322	27 055					
0	Cergy	90 047	2 572					
0	Roissy-en-France	40 993	8 297					
0	Meaux	26 978	193					
4	TOTAL	3 408 599	87 656		87 656	3%	96%	94%

Etant donné que les marges de progression sont liées aux emplois des actifs migrants Picards travaillant en Ile-de-France, il est tout à fait intéressant d'analyser les potentiels d'évolution des emplois en Ile de France, en termes de prospective.

Le tableau ci-dessus, reprend par zone d'emploi francilienne de destination, le volume d'emploi en 2004 et l'évolution récente de l'emploi sur ce territoire, afin de qualifier le dynamisme de chaque zone d'emploi.

Les zones d'emploi sont classées par ordre décroissant de couverture. Les premières lignes correspondent aux zones d'emploi les plus accessibles, et les dernières lignes, les zones d'emploi difficilement accessibles depuis la Picardie (temps de trajet, infrastructure ferroviaire ne concurrençant pas la voiture individuelle...)

- En 1999-2004 les zones d'emplois les plus couvertes par le transport ferré (indice > ou = à 4) ont, au global, connu une croissance nulle du fait essentiellement d'une perte d'emploi de -3% à Paris
- A l'inverse, les zones les moins bien couvertes, attirant néanmoins près des 2/3 des actifs migrants Picards vers l'Ile de France, sont en forte croissance surtout à Saint-Denis (+10%) Roissy (+25%) et Lagny-sur-Marne (+25%)

⇒ Dans l'hypothèse de la poursuite de ces tendances, les perspectives de croissance externe du trafic ferré sont faibles.

Tableau de synthèse :

Le tableau suivant reprend les trois indices calculés dans la partie 2 et analysés dans les 13 fiches par secteur PPAP intégrées en annexe au présent rapport. Il présente également les données de référence pour les trois grands secteurs, -75 km, 75- 110 km et +110 km.

Secteurs	Bilan trafic et couverture			Potentiel de croissance interne		Potentiel de croissance par ZE		
	Evolution trafic sncf 99-05	PAP/ABT 2006	Indice de couverture	Part du volume potentiel de progression (référence - de 75 km)	Potentiel de progression de l'indice de couverture	Migrants Ile de France DADS 2004	Taux de migrants Ile de France DADS 04	Part des migrants DADS vers les zones d'emploi les plus accessibles
SNCF- MOINS DE 75 KM	8%	29484	5	-	-	64661	34%	30%
SNCF 75-110km	73%	4195	3	52%	+1	15609	10%	38%
SNCF plus de 110 km	14%	1489	2	47%	+3	6367	4%	54%
SNCF-BEAUVAIS	83%	510	2	10%	+2	2147	6%	38%
SNCF-COMPIEGNE	77%	1736	4	9%	+1	4550	10%	41%
SNCF-NOYON	29%	291	3	5%	+2	1105	6%	44%
SNCF-SOISSONS	80%	335	2	8%	+2	1759	7%	34%
SNCF-CHATEAU-THIERRY	?	823	3	10%	+1	3003	17%	43%
SNCF-SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE	85%	198	2	7%	+3	1055	8%	43%
SNCF-VILLERS-COTTERETS	114%	302	2	6%	+1	1991	24%	26%
SNCF-ABBEVILLE	4%	32	1	2%	+4	269	2%	51%
SNCF-AMIENS-LONGUEAU	22%	887	3	26%	+3	3463	4%	57%
SNCF-CHAUNY-TERGNIER	-8%	178	2	5%	+3	790	4%	49%
SNCF-SAINT-QUENTIN	3%	271	2	9%	+3	1277	3%	52%
SNCF-LAON	28%	75	2	3%	+4	366	3%	53%
SNCF-ANIZY-PINON	-27%	46	2	1%	+3	203	5%	41%

CONCLUSION

Les axes ferroviaires permettant de se rendre en Ile de France et plus spécifiquement à Paris structurent le territoire picard en étoile.

La Picardie est inégalement desservie par l'offre ferrée. La partie nord ainsi que l'Aisne restent moins accessibles. Au sein des zones les plus éloignées, les gares d'Amiens et de Longueau forment une enclave plus accessible à l'Ile de France.

Les relations entre les régions Picardie et Ile de France, voisines, sont nombreuses. **La Picardie est une région qui attire depuis 1993 un volume stable de franciliens, qui s'installent désormais au-delà de la frange sud.**

Les **actifs picards** travaillant en Ile de France **s'installent toujours plus loin de leur lieu de travail dans des communes périurbaines.**

Parallèlement, la croissance des zones d'emploi picarde est modérée, alors que les zones d'emploi d'Ile de France ont une augmentation forte. La croissance de l'emploi en Ile de France concerne cependant surtout les zones d'emploi de Saint-Denis, Nanterre et Roissy, moins bien desservie par l'offre ferroviaire.

L'ensemble de ces dynamiques peut avoir pour conséquence potentielle le développement des migrations pendulaires entre la Picardie et l'Ile de France.

Les différentes tarifications SNCF en œuvre en Picardie, l'efficacité des axes et des gares ferroviaires mais surtout le lieu de résidence des clients SNCF permettent de distinguer des logiques d'installation des clients SNCF travaillant en Ile de France autour des gares les plus efficaces et de construire des secteurs d'études.

Les clients abonnés et possédant un « Picardie Pass Actif Paris » se concentrent dans les zones tarifaires correspondantes. L'effet frontière entre les deux zones est limité.

Les secteurs d'influence des gares constituent des zones d'études pertinentes qui regroupent : **75% de la population picarde, 97.4% des clients ABT et 89% des clients PPAP** travaillant en Ile de France.

A l'image des dynamiques observées, l'augmentation de la fréquentation des axes vers Paris concerne les axes et les gares situés au-delà de la zone de 75 km. L'augmentation la plus importante se fait à plus de 110 km de Paris mais le volume concerné reste faible. Cet accroissement correspond à une croissance du nombre de migrants picards travaillant en Ile de France depuis 1999 et à la mise en place d'une nouvelle tarification plus avantageuse pour les migrants pendulaires : le Picardie Pass Actif Paris.

L'accroissement de la fréquentation des transports ferrés au-delà de la zone « - de 75 km » est lié à l'augmentation du nombre de migrants Picardie/Ile de France auquel le Picardie Pass Actif Paris a apporté une réponse satisfaisante.

Pour autant, le développement de l'emploi salarié privé dans les différentes zones d'emploi d'Ile de France depuis 1999 n'est pas directement corrélé au phénomène d'accroissement de la clientèle SNCF Picardie-IDF. Il s'agit plutôt d'un effet indirect. En effet, les zones d'emploi en forte extension en Ile de France ne sont pas desservies directement par l'offre ferrée SNCF (Saint-Denis, Roissy). Inversement la zone d'emploi actuellement la mieux desservie par la SNCF (Paris), est en recul.

L'augmentation de la clientèle SNCF n'est pas liée au développement de l'emploi en Ile de France. Elle correspond plutôt au captage progressif des migrants picards/Paris et zone d'emplois les plus proches ainsi qu'à l'extension du phénomène de la périurbanisation.

L'étude a cherché à préciser le poids des migrants picards/Ile de France utilisant l'offre ferrée pour se rendre sur leur lieu de travail par la construction d'indicateurs : **indice de couverture de la clientèle SNCF par rapport au poids des migrants réels, et marge de progression réelle par zone d'emploi.**

Ces indicateurs montrent que la SNCF bénéficie encore de marge de progression de sa clientèle vers les zones d'emplois les plus centrales. Selon les secteurs, elle ne capte pas encore l'ensemble de sa clientèle.

Cependant l'augmentation du nombre de migrants dans certains secteurs est le fait essentiellement d'un accroissement d'actifs travaillant dans des zones d'emploi non ou faiblement accessible en train (impliquant un retour en arrière). L'offre ferrée ne permet pas de répondre à la demande de ces migrants qui constituent pour les zones 75-110 et +110 des parts non négligeables de migrants.

- Pour la zone d'emploi de Saint-Denis : 20% des migrants de la zone 75-110 et 10% des migrants de la zone +110.

- Pour la zone d'emploi de Roissy : 8% des migrants de la zone 75-110 et 2% des migrants de la zone +110.

Ainsi sur la zone 75-110, près du quart des migrants picards travaillant en Ile de France ne pourront être captés par la SNCF du fait de la mauvaise desserte en transport ferroviaire. La SNCF pourrait améliorer son emprise sur les migrants en adaptant son offre ferrée aux nouvelles pratiques migratoires qui se dessinent.

Cette étude se base sur des données très récentes (1999-06). L'offre ferrée constitue le deuxième mode de transport des actifs picards travaillant en Ile de France et la mise en place récente du PPAP semble avoir répondu aux attentes d'une partie des migrants habitant dans les zones les plus éloignées de l'Ile de France. L'offre de transport apparaît comme un des critères d'installation des migrants picards. C'est là où elle est la plus efficace (fréquence, temps de trajet), qu'en volume les clients SNCF migrants sont les plus nombreux.

L'étude apporte donc des éléments de compréhension des comportements migratoires des picards vers l'Ile de France en définissant deux indicateurs d'études :

- **le taux de couverture des migrants** (nombre de clients PPAP sur le nombre de migrants DADS par secteur)
- **le potentiel de progression** (par de potentiel par zone d'emploi de destination en fonction notamment de la desserte et du taux de couverture de la zone – de 75 km).

Une grande partie des migrants picards, qui n'est pas capté par l'offre ferrée, ne l'est pas pour des raisons de desserte et de réseau existant, et non de tarification.

Pour autant, les tendances de développement des transports et de résidentialisation évoluent très lentement.

La continuité de l'observation des indicateurs relevés dans cette étude permettrait à terme d'apporter des éléments complémentaires à l'analyse des relations entre l'offre de transport et le lieu de résidence des migrants.

Les données issues du prochain recensement rénové (disponibles à partir de 2008) et de l'enquête Transport (2007) permettront alors de préciser l'évolution et la nature des comportements migratoires des picards en partant des constats indiqués dans la présente étude.

ANNEXE : Les migrations extrarégionales hors IDF et intrarégionales

Les migrations extrarégionales (hors IDF)

20% des actifs picards travaillent en 2004 (DADS) à l'extérieur de la région Picardie. La plupart se rendent en Ile de France (71%) mais 29% d'entre eux travaillent dans une autre région (Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie et Champagne-Ardennes). Les salariés sont éparpillés au sein d'une multitude de zones d'emploi. Seules les zones d'emploi de Reims et de la vallée de la Bresle se distinguent par un volume d'actifs picards dépassant 4000 personnes.

<i>Données DADS 2004</i>	Total salariés	Part des salariés
ACTIFS PICARDS MIGRANT HORS PICARDIE	138 034	100%
ACTIFS PICARDS MIGRANT EN IDF	97 957	71%
Actifs picards migrants vers la ZE de REIMS	6659	5%
Actifs picards migrants vers la ZE de VALLEE-DE-LA-BRESLE	4 821	3%
Actifs picards migrants vers la ZE de LILLE	2 835	2%
Actifs picards migrants vers la ZE de ARTOIS-TERNOIS	1 689	1%
Actifs picards migrants vers la ZE de CAMBRESIS	1 537	1%
Actifs picards migrants vers d'autres ZE	22 538	16%

Les actifs picards travaillant en Picardie

Selon les données DADS 80% des actifs picards travaillent dans la région Picardie. Les principales zones d'emploi des actifs sont Amiens et Sud-Oise (Creil). Précisons qu'au sein de ces actifs picards certains résident à proximité de leur lieu de travail.

<i>Données DADS 2004</i>	Total salariés	Part des salariés
ACTIFS PICARDS travaillant EN PICARDIE	543 636	100%
Actifs picards travaillant dans la ZE d'AMIENS	116 975	22%
Actifs picards travaillant dans la ZE de SUD OISE	97 351	18%
Actifs picards travaillant dans la ZE de COMPIEGNE	61 222	11%
Actifs picards travaillant dans la ZE de BEAUVAIS	59 131	11%
Actifs picards travaillant dans la ZE de SAINT-QUENTIN	39 248	7%
Actifs picards travaillant dans la ZE de SANTERRE-SOMME	30 392	6%
Actifs picards travaillant dans la ZE de SOISSONS	27 764	5%
Actifs picards travaillant dans la ZE de LAONNOIS	27 723	5%
Actifs picards travaillant dans d'autres zones d'emploi	83 832	15%

Les migrations intrarégionales

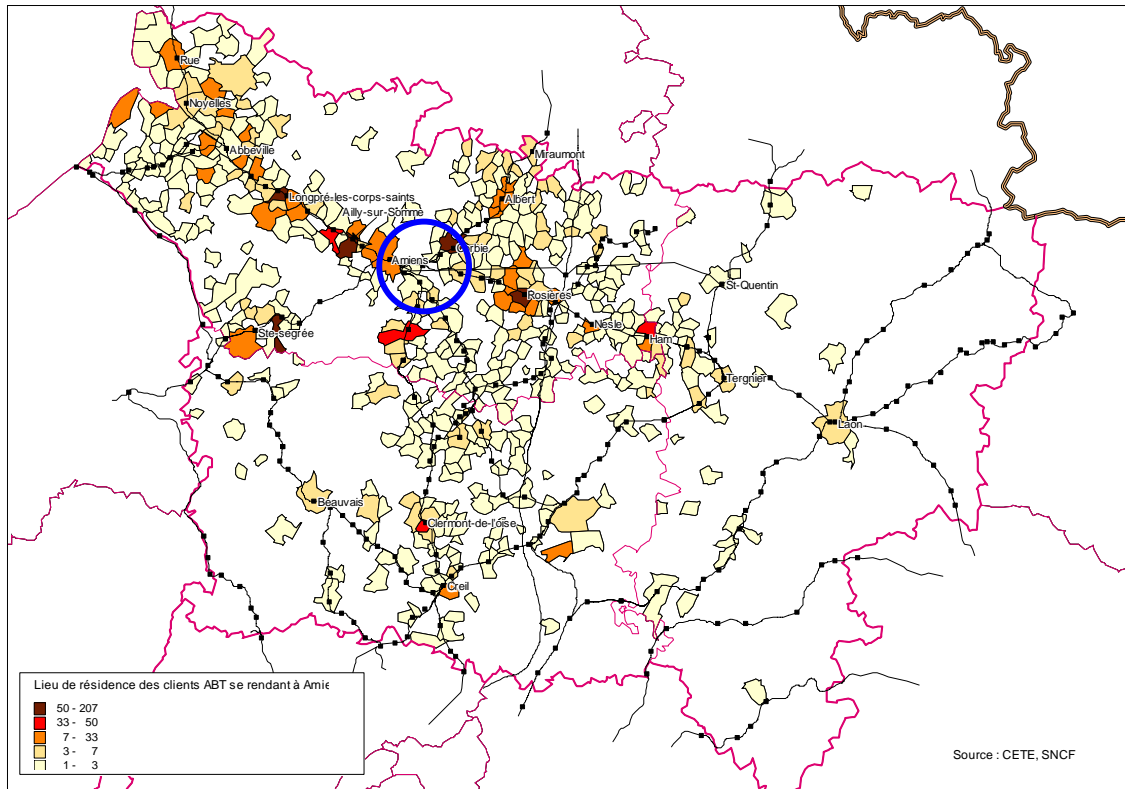
Les données clientèle SNCF Picardie 2006, montrent que les deux gares principales de destination sont également celles d'Amiens et de Creil.

Gare de destination	Nombre d'abonnés travail en 2006
AMIENS	3239
CREIL	2142
LAON	1781
COMPIEGNE	1338
CHANTILLY-GOUVIEUX	1152
BEAUVAIS	933
SAINT-QUENTIN	661
ABBEVILLE	362
CLERMONT-DE-L'OISE	360
MERU	359
NOYON	355
CHAUNY	301

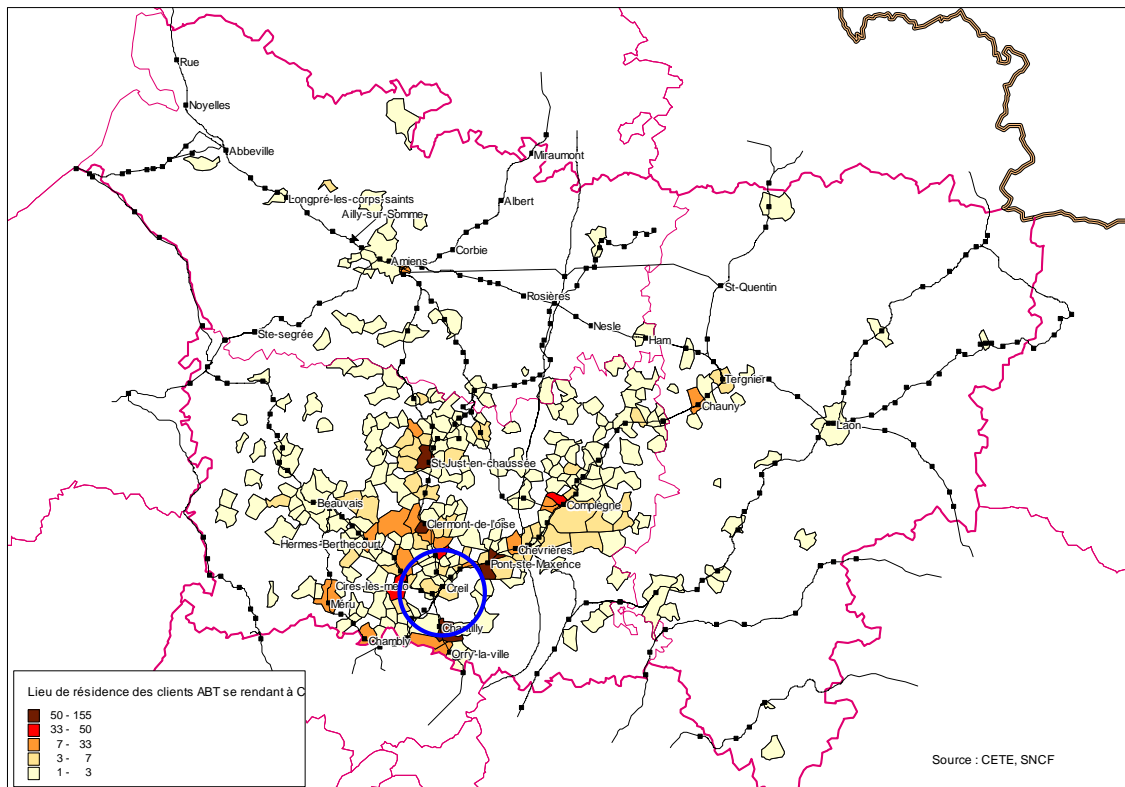
Source : base de données SNCF E-PIPHANY

Les cartes des pages suivantes permettent de visualiser les migrations domicile-travail pour une même gare de destination, en localisant les abonnés travail (clients SNCF) selon leur commune de résidence. Chaque carte correspond à une gare de destination parmi les 6 gares les plus utilisées par les abonnés : Amiens, Creil, Laon, Compiègne, Chantilly-Gouvieux et Beauvais.

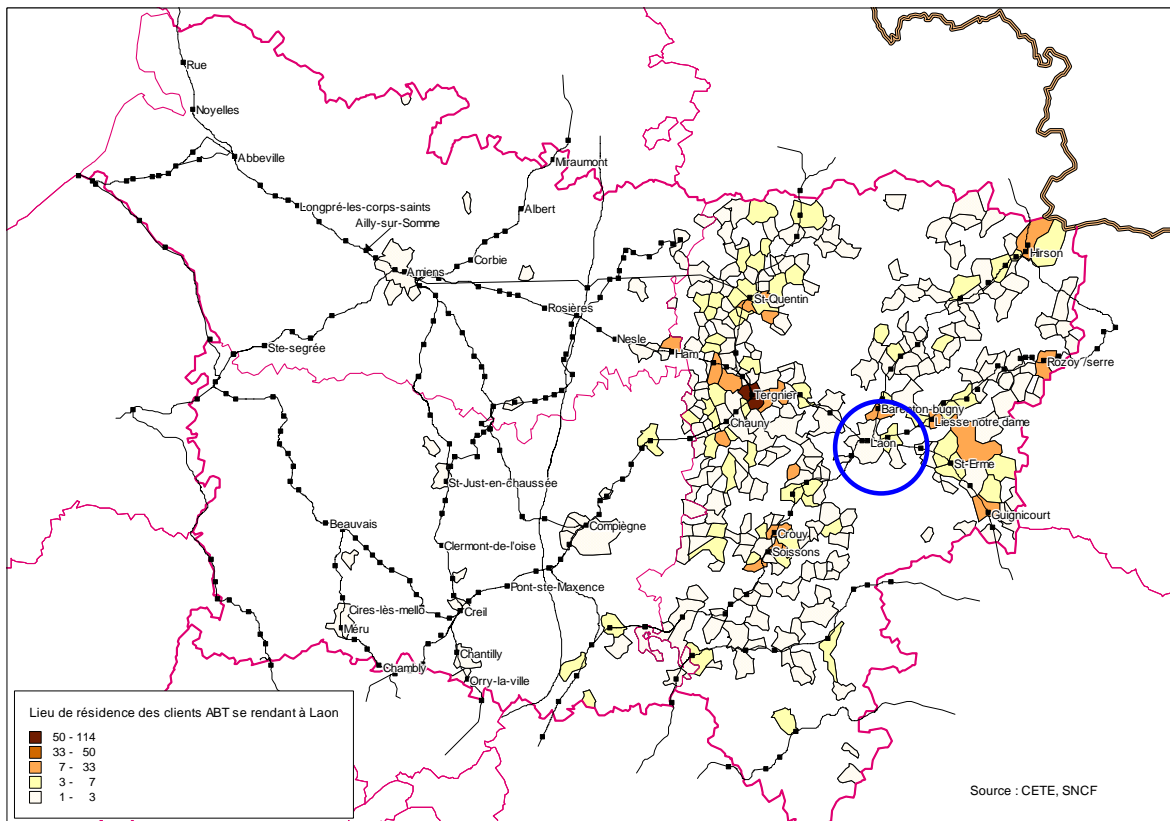
Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare d'Amiens



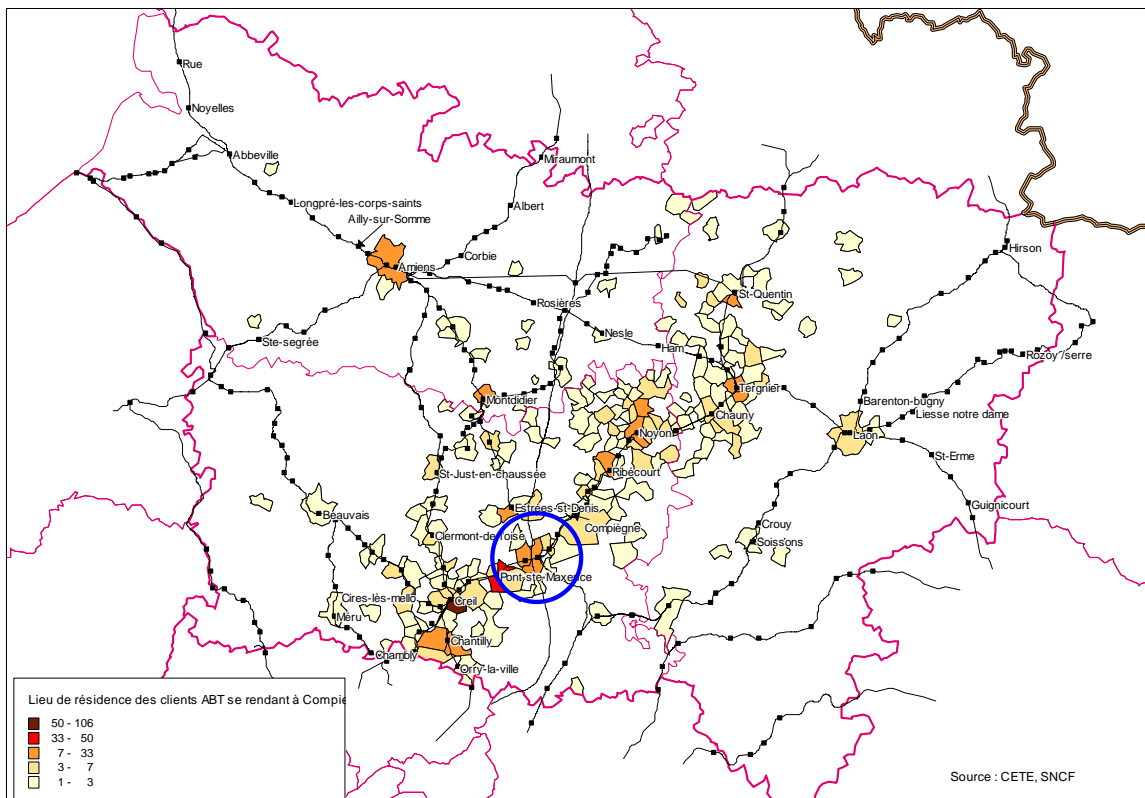
Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare de Creil



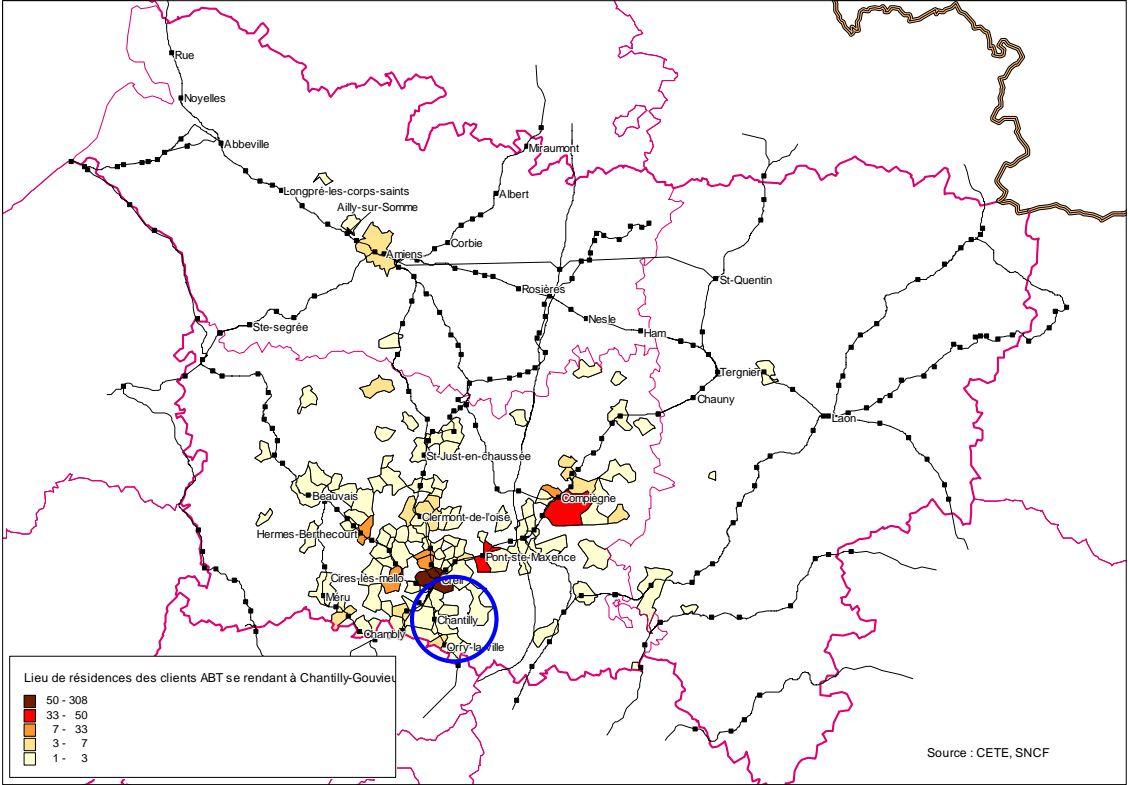
Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare de Laon



Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare de Compiègne



Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare de Chantilly



Le lieu de résidence des clients AbT ayant comme destination la gare de Beauvais

