

Les dossiers de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PICARDIE

Avec 18% des actifs picards travaillant hors de leur région de résidence, les dynamiques actuelles des territoires picards ne vont globalement pas dans le sens d'une mobilité plus durable. Qui plus est, avec l'évolution récente des coûts de l'énergie fossile, la vulnérabilité à une crise énergétique pour les ménages picards a tendance à s'accroître.

La situation présente se caractérise par l'accroissement des tensions et des incertitudes : tensions sur la disponibilité des énergies fossiles, tensions sur les ressources naturelles (de plus en plus rares et fragilisées), tensions sur les équilibres climatiques et incertitudes croissantes sur les cycles économiques, sur les dynamiques démographiques et sur les phénomènes de risques naturels.

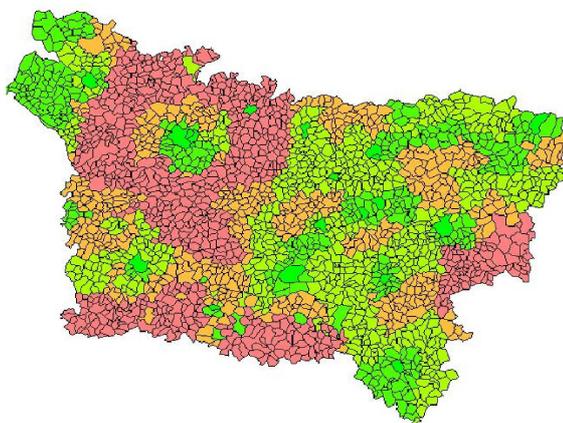
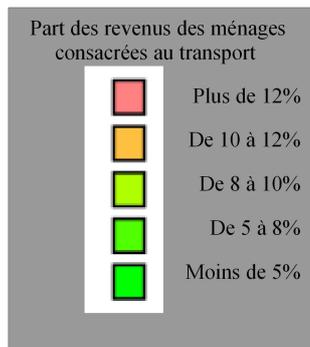
Ces éléments ont et auront des conséquences sur la manière de se déplacer et doivent donc être pris en compte par tous les décideurs.

Quelles que soient les hypothèses retenues, le coût de la mobilité quotidienne liée aux énergies fossiles va fortement augmenter dans les prochaines années et pourra atteindre le seuil des 200\$ vers 2030.



Évolution des prix du pétrole entre 2000 et 2030

selon plusieurs scenarii (source Eurocontrol)



Part moyenne des revenus consacrés aux dépenses de transport : hypothèse d'un baril à 200\$. (source RCT/Énergie Demain)

Les territoires ne seront pas égaux face à cette augmentation : les cœurs d'agglomérations et, dans une moindre mesure, les territoires ruraux seront moins exposés. En revanche, les territoires périurbains, les plus dépendants à des trajets automobiles sur de longues distances, souffriront particulièrement de la fin d'une énergie à bon marché.

Il apparaît urgent de corriger les tendances actuelles, et de s'engager dans des stratégies intégrées de mobilité, étroitement articulées aux stratégies d'aménagement du territoire.

Ce document présente une approche des dynamiques de mobilités qui s'exercent sur le territoire picard. A partir d'un diagnostic sur les déplacements pour des motifs travail, loisirs et chalandise, il met en avant des typologies de territoire caractérisées par des indicateurs simples.



1. Un état des lieux global : qu'est ce que la mobilité ?

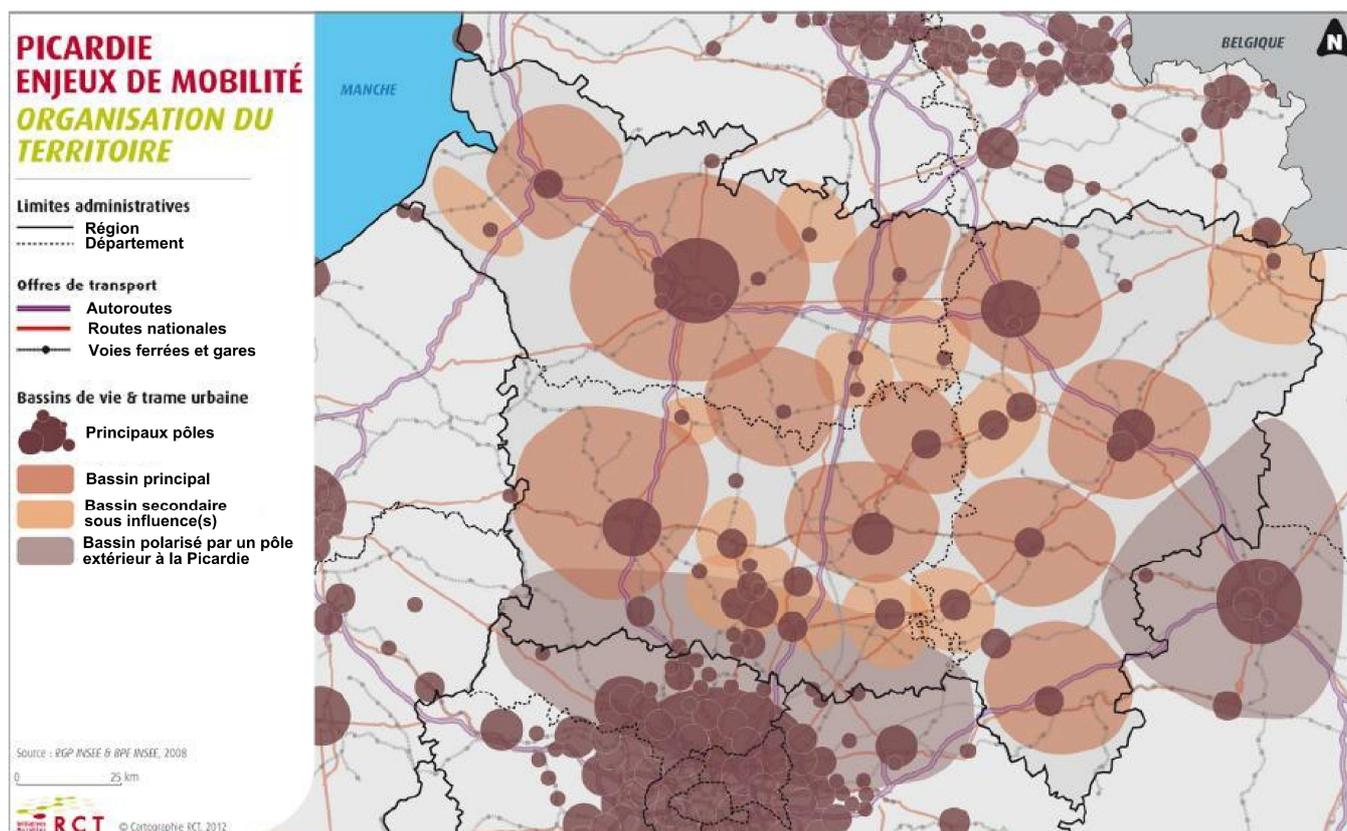
La région, comme l'ensemble du territoire national, a connu pendant plusieurs décennies une péri-urbanisation importante. Le coup de frein observé sur cette tendance au niveau national n'a pas été jusqu'à présent observé en Picardie. Par contre, le solde migratoire de la Picardie est négatif : de nombreux picards quittent en effet la région, en particulier pour faire des études supérieures ou travailler.

Le territoire s'organise en interne autour d'un maillage dense de pôles urbains principaux (Amiens, Beauvais, Saint-Quentin, Compiègne, Abbeville, Laon, Château Thierry, Noyon, Péronne, Montdidier, Soissons). Au sein de ces pôles, Amiens occupe une place prépondérante du fait de l'importance de son aire d'influence et des services qu'elle propose. Par ailleurs, une part importante du territoire, notamment au sud de l'Oise et à l'est de l'Aisne, est polarisée par les deux grands pôles extérieurs d'attraction que sont l'Ile-de-France et Reims.

La dispersion de l'habitat picard au sein d'une multitude de bourgs et villages masque l'influence de plus en plus prégnante des villes sur la campagne picarde. L'attractivité urbaine est confirmée, voire renforcée, par celle des équipements qui engendrent des déplacements importants. Ainsi, les picards sont amenés à se déplacer fréquemment au sein de la région vers les pôles d'emploi, de services ou de formation. En outre, la proximité de l'Ile-de-France et des agglomérations rémoise et lilloise justifie des migrations importantes entre ces régions et la Picardie, grâce notamment à la densification du réseau (auto)routier et à l'offre ferroviaire.

Avec la dispersion des villes et villages picards, 25% des communes picardes ne sont pas couvertes par un réseau de transport en commun, renforçant l'usage de mode de transport individuel motorisé. En effet, pour le trajet domicile-travail, les déplacements en voiture particulière représentent 77% contre 6% pour les transports en commun. D'où la difficulté de nombreux picards à sortir de leur environnement proche pour accéder à un emploi, une formation ou un service (public notamment).

Les mobilités picardes sont fortement conditionnées par l'offre de transports et les possibilités qu'elle permet : temps de parcours, modes de transports, etc. Ainsi, le fonctionnement du territoire régional, bien que disposant d'un bon maillage en transports en commun, s'organise très largement autour de l'utilisation de l'automobile individuelle, en particulier dans les territoires ruraux. Les seuls pôles disposant d'une offre de transport collectif performante et dense sont logiquement les pôles urbains principaux. Toutefois, l'attractivité de l'Ile-de-France dans le Sud de l'Oise permet à quelques territoires de bénéficier d'une offre de transport collectif performante permise par les flux importants interrégionaux.



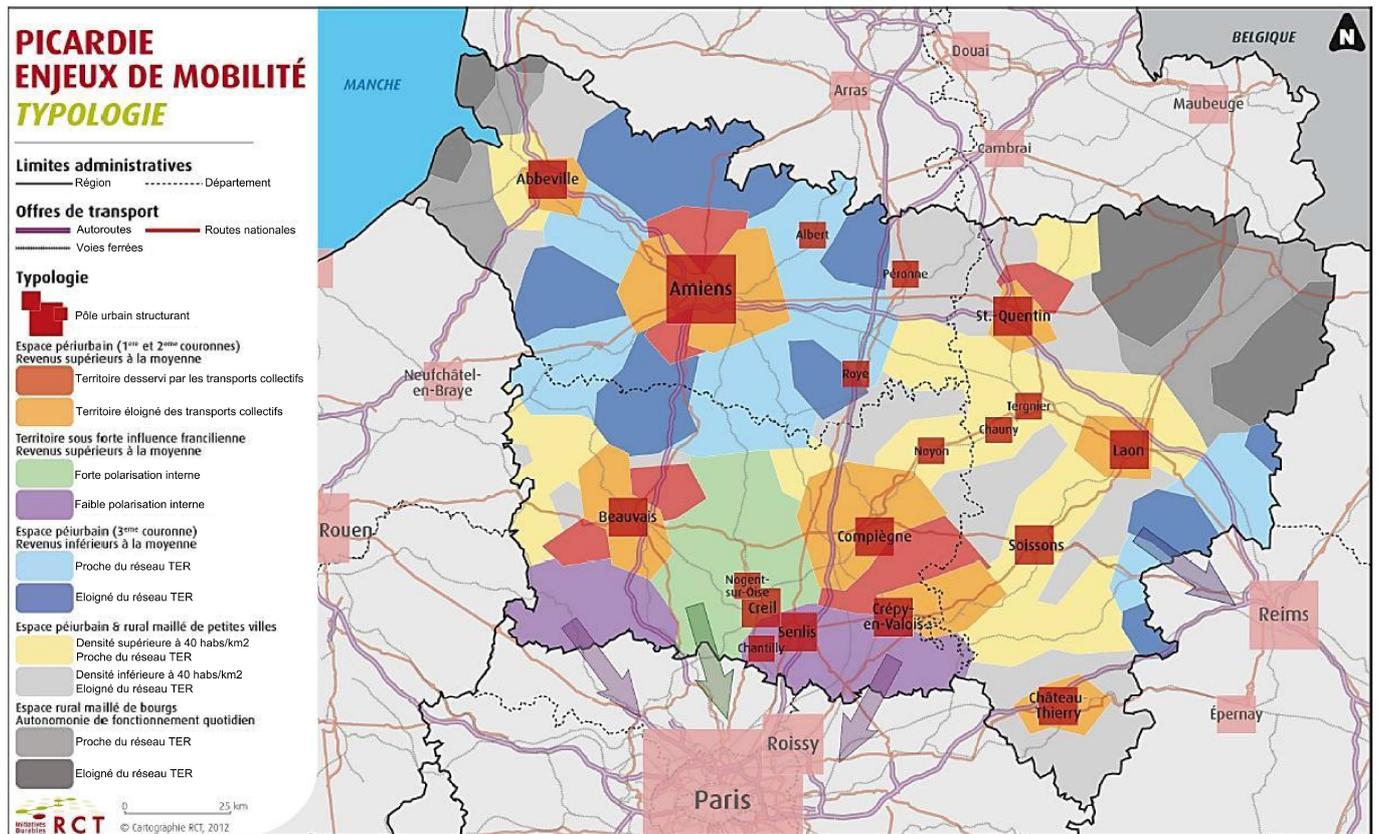
L'organisation du territoire picard en termes de mobilité (source RCT)

La Picardie est une région marquée par :

- une polarisation du territoire tant pour l'accès à l'emploi ou à l'éducation qu'à des activités de loisirs et d'achats. Le territoire s'organise donc autour d'un maillage dense de bassins de vie principaux et secondaires dont les aires d'attraction ne cessent de s'étendre,
- une forte mobilité journalière du fait de l'attraction exercée par les pôles extérieurs franciliens et rémois,
- une mobilité massive en voiture individuelle, sur des distances de plus en plus longues.

2. Mobilités en Picardie : un territoire diversifié

Afin de caractériser la mobilité selon les territoires, plusieurs indicateurs ont été retenus comme le ratio emploi / actif, la part des ménages sans voiture, la part de transport en commun (TC) dans les déplacements domicile-travail, ainsi que la portée moyenne déplacement domicile-travail.



Typologie des communes picardes au regard de la mobilité (source RCT)

Six types d'espaces, correspondant chacun à des enjeux de mobilité spécifiques (distances, offre de transport en commun, fragilité des populations) ont été identifiés:

- **Les pôles urbains structurants** : regroupant les centres des agglomérations et des pôles urbains de la région. Il s'agit de territoires disposant d'une forte densité de population, d'emplois et de services ; ainsi que d'une bonne desserte en transports collectifs (portée moyenne des déplacements domicile-travail : 7,8 km).
- **Les espaces périurbains 1ère / 2ème couronnes, population à revenus supérieurs à la moyenne** : ils correspondent aux périphéries de première et seconde couronnes des centres urbains. Leur ratio emploi / actif est nettement déficitaire et leur population plus jeune que la moyenne régionale. Cette catégorie comporte deux sous-catégories : les secteurs situés proches des TC, et ceux qui en sont plus éloignés (portée moyenne des déplacements domicile-travail : de 12,2 à 15,4 km).
- **Les territoires sous forte influence francilienne, population à revenus supérieurs à la moyenne** : ils regroupent des territoires situés dans l'influence de la métropole francilienne. Déficitaires en emplois et présentant une densité de population relativement faible, ces territoires sont majoritairement peuplés d'habitants dont les revenus sont supérieurs à la moyenne régionale (portée moyenne des déplacements domicile-travail : de 13,2 à 15,4 km).
- **Les espaces périurbains de troisième couronne** qui regroupent des territoires périurbains éloignés des centres, dont les populations effectuent quotidiennement de longues distances de déplacement. La dépendance à l'automobile est très forte dans les deux catégories de cette classe (les territoires proches et les territoires éloignés de l'offre TER - portée moyenne des déplacements domicile-travail : de 17 à 18,6 km).
- **L'espace périurbain / rural maillé de petites villes** : territoires à dominante rurale, maillé par de petites villes. Il s'agit de deux espaces : les territoires proches des lignes TER (dont la densité de population est de 200 habitants au km²), et ceux plus éloignés, dont la densité est nettement plus faible (40 habitants / km² - portée moyenne des déplacements domicile-travail : de 13,6 à 15,1 km).
- **L'espace rural maillé de bourgs, avec une forte autonomie dans le fonctionnement quotidien** : cette typologie regroupe des territoires ruraux éloignés de l'influence urbaine, dont la densité de population est nettement inférieure à la moyenne régionale (portée moyenne des déplacements domicile-travail : de 9,3 à 11,8 km).

Au-delà de cette diversité, on peut identifier plusieurs aspects communs à l'ensemble des territoires :

- une région marquée par la présence d'infrastructures de transport de niveau européen (autoroutes, LGV, aéroport, canal Seine-Nord Europe), souvent peu connectées aux réseaux locaux de transport,
- un phénomène de désindustrialisation, aggravé par la crise, qui impacte fortement les territoires picards, et tend à fragiliser une organisation traditionnelle autour d'un réseau de moyennes et petites villes,
- une tendance à la concentration de l'emploi sur les agglomérations et une diffusion résidentielle de plus en plus lointaine en troisième couronne et dans l'espace rural,
- un maillage fin en transports collectifs (réseau ferré, notamment) mais, hormis au sud de la région, une très forte prédominance de l'usage de l'automobile individuelle.

Ces quelques constats mettent en évidence un territoire régional qui dispose de beaucoup d'atouts pour organiser une mobilité durable (une armature urbaine équilibrée, des infrastructures de transport performantes), mais qui est actuellement engagé dans des dynamiques inquiétantes. Avec les mutations récentes, les territoires ont en effet tendance à se spécialiser et les petites villes ainsi que les espaces ruraux à être de plus en plus dépendants d'agglomérations parfois éloignées. Ces tendances ont des conséquences sur l'allongement des distances quotidiennes de déplacement et la moindre efficacité des réseaux de transport collectif.

3. Quels principes pour une mobilité plus durable ?

Le diagnostic des mobilités picardes a été complété par un exercice de prospective sur 6 territoires représentatifs. Les conclusions confirment les tendances à l'œuvre dans la région.

Depuis les années 80, la Picardie a bénéficié d'une amélioration de la desserte avec la réalisation de grands axes. Cette amélioration s'est accompagnée d'un développement de la péri-urbanisation. Cet étalement urbain a des conséquences quant à la dépendance au mode de transport routier. Dans le même temps, la Picardie dispose aussi d'un bon maillage ferroviaire.

Cet exercice prospectif met donc en évidence un territoire régional marqué par une grande diversité des situations territoriales et donc des problématiques de mobilité quotidienne mais qui dispose de beaucoup d'atouts pour organiser une mobilité durable.

Ainsi, après avoir identifié clairement les besoins en mobilité de la population, il s'agit d'encourager les territoires à s'engager dans des stratégies articulant trois dimensions :

- **Construire les conditions d'une mobilité de plus courtes distances.** Il s'agit de mobiliser les outils de planification et d'aménagement du territoire qui permettront d'engager des stratégies visant à réduire la spécialisation des espaces et la diffusion résidentielle, avec un double bénéfice : réduire les kilomètres parcourus quotidiennement, et donc la sensibilité à la hausse du coût des énergies fossiles, et renforcer la pertinence de solutions de transport plus collectives.
- **Proposer une alternative performante et attractive à l'usage de l'automobile individuelle.** Il est donc nécessaire de viser l'émergence d'une chaîne globale de transport, qui mette en réseau l'ensemble des moyens de transport disponibles afin de proposer une offre plus efficace. L'outil numérique constitue un levier essentiel pour construire cette offre globale (géolocalisation, réservations en ligne, portails d'informations...). A l'exemple de la plate-forme SISMO dans l'Oise, la clé réside dans la coopération des acteurs, depuis le partage des données jusqu'à la coordination des offres de transport.
- **Orienter les comportements individuels et collectifs** vers des usages plus vertueux par une offre de transport alternative à l'automobile qui soit agréable, lisible et sécurisée, par la valorisation du covoiturage et par la sensibilisation aux effets bénéfiques sur la santé de la marche à pied et du vélo, et en agissant dès le plus jeune âge.

Jusqu'à présent les politiques d'urbanisme se sont appuyées sur les projets d'infrastructures. Les enjeux sont aujourd'hui de renforcer les outils de planification pour organiser les déplacements et de structurer les politiques d'aménagement en rapport avec la présence ou le développement de transports en commun.

Conception – réalisation :

DREAL Picardie
ECLAT

tél. : 03 22 82 25 00
fax: 03 22 91 73 77

Contact :

Guillaume BRYER

tél. : 03 22 82 25 02
courriel : guillaume.bryer@developpement-
durable.gouv.fr

Les dossiers de la DREAL Picardie

DREAL Picardie

56 rue Jules Barni

80040 AMIENS Cedex 1

tél. : 03 22 82 25 00

Fax : 03 22 91 73 77

Directeur de la Publication :

Philippe CARON

courriel de la DREAL :

[dreal-picardie@developpement-
durable.gouv.fr](mailto:dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr)

ISSN papier : 2104-0540

ISSN en ligne : 2266-8705

Dépôt légal : 3e trimestre 2013

impression DREAL