www.insee.fr/picardie

INSEE PICARDIE

Analyses

n°10 - 2006

Le transport en Picardie : un secteur en mutation

Le secteur des transports est plus représenté en Picardie qu'au niveau national : il occupe, en 2004, 8,6 % des salariés régionaux dans des structures qui représentent 4,5 % des établissements du secteur productif marchand. En pleine mutation depuis 10 ans, le secteur connait un mouvement de concentration qui s'accompagne d'une élévation de la taille moyenne des établissements.

En Picardie, deux branches connaissent un développement important : la logistique et le transport routier de voyageurs.

Les établissements sont implantés autour des grandes agglomérations et dans le Sud-Oise. Trois zones d'emplois concentrent plus de la moitié des établissements et des effectifs : Amiens, Compiègne et le Sud-Oise.

Le salarié type de ce secteur est un homme jeune, peu diplômé, sous contrat à durée déterminée.

Matthieu Wyckaert, *Insee Picardie*

Activité multiforme par essence, le transport occupe une place privilégiée en Picardie.

Près de 31 000 salariés travaillaient dans 2 800 établissements régionaux au 1er janvier 2004. Le taux de création[1] d'établissement s'élève à 8,5 % en 2004. Huit établissements sur dix ont une activité dans le transport terrestre, notamment le « transport routier de marchandises de proximité », le « transport routier de marchandises interurbain » et le « transport de voyageurs par taxis ».

Le transport est plus représenté en Picardie qu'au niveau national. En 2004, il représente 4,5 % de l'ensemble des établissements du système productif marchand[2] de la région et 8,6 % de ses emplois régionaux, alors que la proportion nationale est de 3,8 % des établissements et de 7,9 % des emplois. La Picardie tire bénéfice de trois éléments : sa position stratégique sur le trajet de flux d'échanges européens entre la région parisienne et le Benelux, le développement depuis plusieurs dizaines d'années d'infrastructures autoroutières et son assise industrielle.

En 2004, la part du transport dans l'emploi de deux zones est particulièrement élevée : à Amiens un emploi sur dix s'exerce dans le transport et un sur cinq à Chauny-Tergnier-La Fère, notamment dans le transport ferroviaire en raison de la présence d'un établissement de maintenance de la SNCF à Tergnier.

▶ Concentration des établissements autour des grandes agglomérations et dans le Sud-Oise

Les établissements du transport sont localisés dans les grandes agglomérations : la vallée de

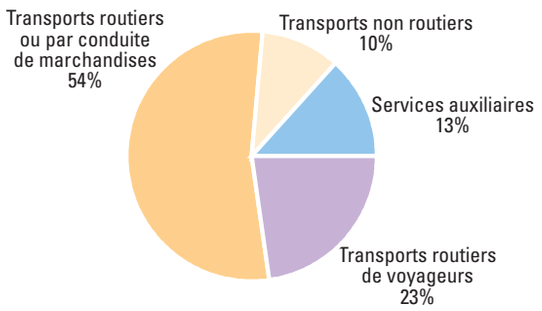
[1] C'est le rapport entre le nombre de créations dans l'année n et le stock d'établissements au 1er janvier n-1.

[2] Champ des entreprises de l'Industrie, du Commerce et des Services, à l'exclusion de l'Agriculture, des Institutions Financières et des Services Publics.

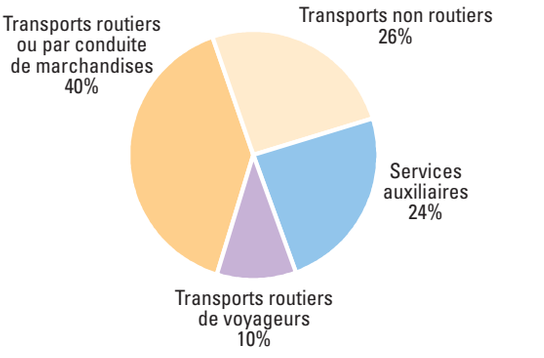
l'Oise, Amiens, Soissons, Saint-Quentin et Beauvais. La vallée de l'Oise profite de facteurs géographiques et économiques. Elle bénéficie de l'assise industrielle locale, du développement d'activités de transport à la périphérie de la capitale notamment en raison de coûts immobiliers plus faibles et de la traversée par l'autoroute A1 d'un trafic routier international.

Le transport routier de marchandises représente la moitié des établissements et quatre salariés sur dix

Répartition du stock d'établissements du transport picard en 2004



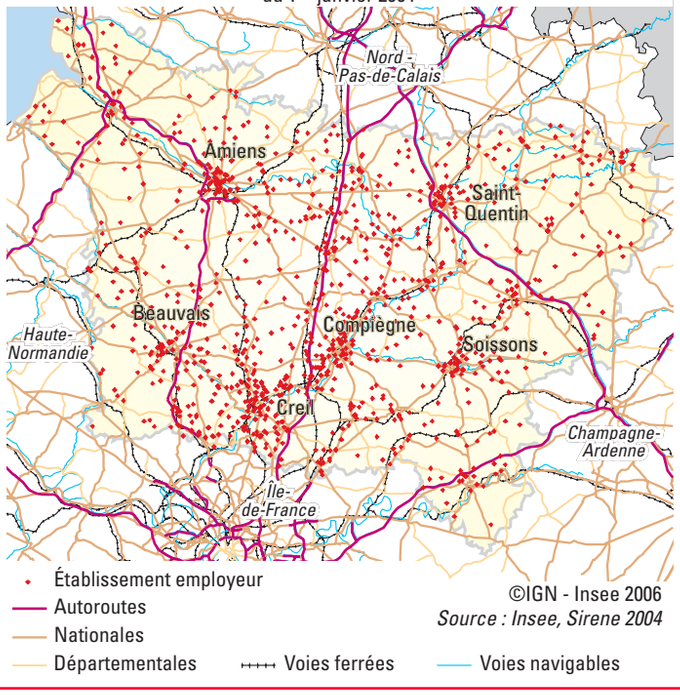
Répartition des effectifs salariés du transport picard en 2004



Source : Insee, REE, Sirene

Concentration des établissements dans les grandes agglomérations

Localisation des établissements du transport d'au-moins un salarié au 1er janvier 2004



©IGN - Insee 2006

Source : Insee, Sirene 2004

Trois zones d'emploi concentrent plus de la moitié des effectifs et des établissements : le Sud-Oise, Compiègne et Amiens. En 2004, le Sud-Oise, spécialisé dans le transport, regroupe près d'un quart des établissements et des salariés et un tiers des créations d'établissement de Picardie. Amiens comme Compiègne représentent chacune un septième des établissements et des créations d'établissement. Toutefois, Amiens concentre un quart des effectifs régionaux alors que Compiègne n'en compte que 10 %.

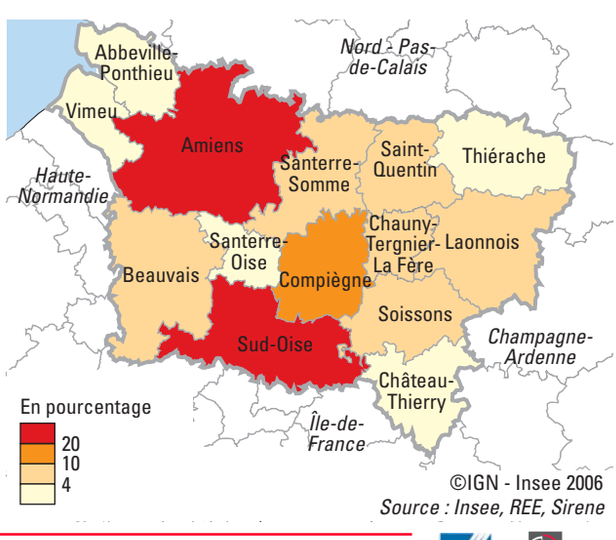
Le secteur est en pleine mutation depuis une dizaine d'années. Outre le recours croissant des entreprises à l'externalisation pour les activités de transport de marchandises et de messagerie, la nécessaire prise en compte du contexte international a amené une adaptation de l'organisation sectorielle. Celle-ci prend la forme d'une forte augmentation de la taille moyenne des établissements picards[3] qui passe de 7,2 salariés à 11,1 de 1995 à 2004. Jusqu'en 1996, la taille moyenne par établissement est plus faible en Picardie qu'en France. Entre 1997 et 2001, les établissements picards grandissent plus rapidement que ceux de métropole, grâce notamment au transport de marchandises et aux services auxiliaires. La Picardie rattrape et dépasse ainsi la moyenne nationale. Ces dernières années, la taille moyenne des établissements se stabilise autour de 11 salariés pour la Picardie et autour de 9,5 pour la France.

Malgré cette augmentation, les structures de moins de dix salariés restent prépondérantes en 2004, quoique légèrement en recul par rapport à 1995. La part des établissements de 1 à 9 salariés a diminué, passant de 38 % à 31 % ; le nombre d'éta-

[3]Cette constatation se retrouve aussi dans une moindre mesure en enlevant de l'analyse le transport ferroviaire.

Trois zones d'emploi regroupent plus de la moitié des effectifs salariés

Concentration des effectifs salariés du transport picard en 2004



©IGN - Insee 2006

Source : Insee, REE, Sirene

blissements de 250 salariés et plus a augmenté pour atteindre 21 établissements en 2004. La taille moyenne dépend fortement de l'activité principale. Ainsi, un établissement dans le transport ferroviaire a en moyenne 65,5 salariés alors qu'un établissement dans le transport de voyageurs par taxis a en moyenne 0,5 salarié et 82 % sont sans salarié.

▶ Moins d'établissements mais plus de salariés

Entre 1995 et 2004, le secteur s'est fortement concentré : la croissance de la taille moyenne des établissements s'expliquant par une hausse du nombre de salariés de 40 % combinée à une baisse de 6 % du nombre d'établissements hors transport ferroviaire. De 1996 à 1998, le nombre d'établissements picards et français a baissé, mais dans une plus grande proportion pour la région. Les effectifs salariés, quant à eux, ont augmenté traduisant une concentration du secteur.

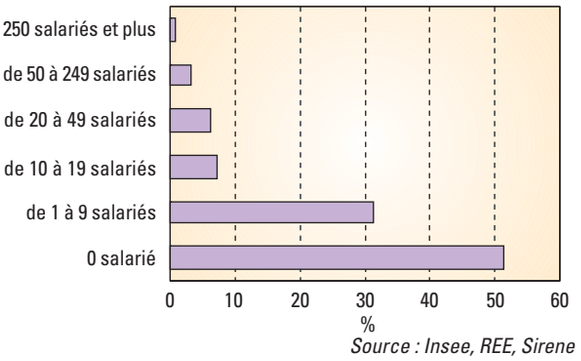
De 1998 à 2001, le nombre d'établissements picards et français est resté stable alors que les effectifs salariés progressaient.

De 1995 à 2001, la hausse des effectifs a été de 52 % en Picardie (22 % en France) pour atteindre 34 000 salariés en 2001. À partir de 2001, le nombre d'établissements et les effectifs salariés de France sont restés stables. En revanche, en Picardie, le nombre d'établissements diminue de 2001 à 2004 ainsi que les effectifs salariés entre 2001 et 2002 pour se stabiliser ensuite autour de 31 000 salariés.

Au niveau des zones d'emploi, de 1995 à 2004, les évolutions du nombre d'établissements et de salariés sont contrastées. Compiègne a gagné 88 % de salariés tout en perdant 11 % de ses établissements. Amiens a connu une progression moindre de ses salariés (+48 %) avec une perte similaire à celle de Compiègne au niveau de ses établissements. Le Sud-Oise est atypique en ce sens que son nombre d'établissements est resté au même niveau que 1995 tout en connaissant une progression du nombre de salariés de 44 %. Deux zones d'emploi sortent du lot : le Vimeu avec 9 % d'éta-

Une majorité d'établissements de moins de dix salariés dans le transport picard

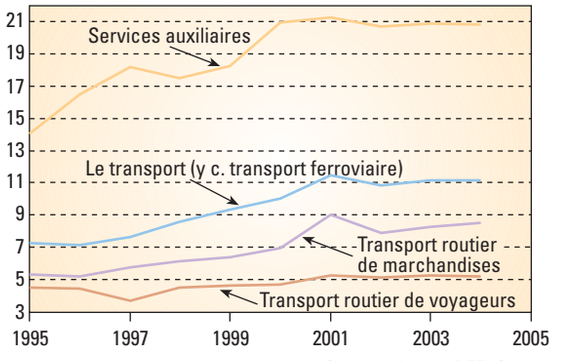
Répartition des établissements selon la taille en 2004



Source : Insee, REE, Sirene

La taille des établissements progresse jusqu'en 2001

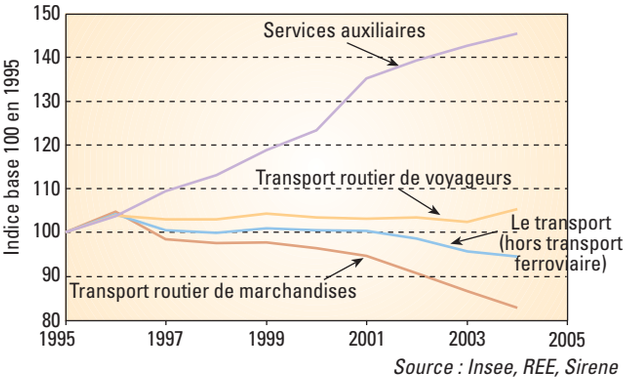
Évolution du nombre moyen de salariés par établissement en Picardie



Source : Insee, REE, Sirene

Les services auxiliaires se développent fortement

Évolution du stock d'établissements du transport picard au 1er janvier



Source : Insee, REE, Sirene

Les établissements de moins de 10 salariés restent prépondérants

Structure des établissements du transport picard en 2004

	Établissements	dont en %				Effectifs salariés	Nombre moyen de salariés
		0 salarié	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 salariés ou +		
Le secteur du transport	**2 770**	**51,4**	**31,3**	**13,3**	**4,0**	**30 900**	**11,1**
dont : transports routiers de voyageurs	610	73,9	18,6	4,5	3,0	3 200	5,2
transports routiers ou par conduite de marchandises	1 440	43,6	37,8	15,4	3,1	12 200	8,5
transports non routiers	280	56,0	25,8	10,9	7,3	7 800	28,5
services auxiliaires	360	47,3	19,7	24,8	8,2	7 400	20,8

Source : Insee, REE, Sirene

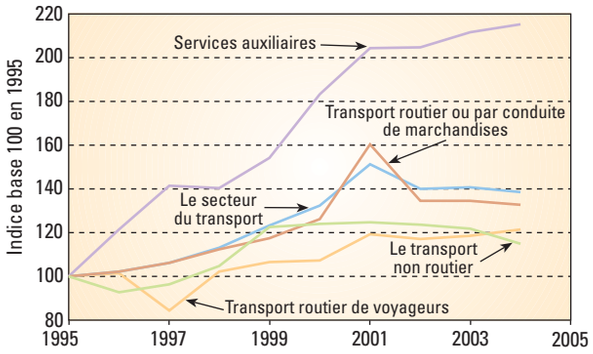
blissements supplémentaires et Château-Thierry avec 24 % de salariés en moins.

▶ Les décisions se prennent en Picardie : 86 % des établissements dépendent d'un siège picard

Les établissements picards sont majoritairement dépendants d'un siège se situant en Picardie. Seuls 14 % des établissements dépendent d'un siège non picard et encore ce siège se situe alors pour deux cas sur trois en Île-de-France, région limitrophe.

Un boom de l'emploi dans les services auxiliaires

Évolution des effectifs salariés au 1er janvier



Source : Insee, REE, Sirene

Le faible renouvellement des établissements contribue à l'amoindrissement du stock

Évolution de la dynamique de création dans le secteur des transports

	Nombre de créations	Taux de création (en %)	Pourcentage de créations pures
1995	272	11	80
2004	163	8,5	70

Source : Insee, REE, Sirene

5 ans, un cap difficile pour les nouvelles entreprises du secteur des transports

Taux de survie des entreprises créées en 1998

		Transport			Ensemble des activités		
		Taux à 1 an	Taux à 3 ans	Taux à 5 ans	Taux à 1 an	Taux à 3 ans	Taux à 5 ans
Ensemble des créations	Picardie	93,0	67,4	43,0	88,0	68,1	52,3
	France	85,7	66,0	50,9	85,4	63,4	50,8
Créations pures	Picardie	96,1	68,8	45,5	87,3	67,0	52,1
	France	84,1	61,9	45,7	84,0	60,8	48,5

Source : Insee, enquête SINE

Le niveau de formation des travailleurs du transport picard s'élève

Répartition des actifs ayant un emploi selon le niveau de diplôme

	Picardie			France		
	1982	1990	1999	1982	1990	1999
Sans diplôme, CEP, BEPC	77,6	64,8	48,8	73,1	59,1	42,6
CAP/BEP	17,3	27,7	35,6	20,4	31,4	38,6
Baccalauréat	4,0	5,3	9,5	5,1	6,5	10,9
Bac +2	0,7	1,5	4,2	0,8	1,9	5,1
Supérieur à Bac +2	0,4	0,7	1,9	0,6	0,9	2,7

Source : Insee, RGP

Trois quarts des entreprises n'ont qu'un seul établissement. Les entreprises picardes sont majoritairement des entreprises individuelles, forme juridique la plus fréquente dans les petites structures.

▶ Moindre création et moindre survie dans les transports

Entre 1995 et 2004, le taux de création d'établissements dans le secteur des transports en Picardie perd 2,5 points pour tomber à 8,5 % en 2004 contre 10,8 % pour l'ensemble des activités. Durant cette période, il suit la tendance française, avec, cependant, un taux de création inférieur. Le différentiel entre les taux est de plus en plus en défaveur de la région jusqu'en 2002. Ensuite, le taux picard se rapproche du taux français (8,7 % en 2004).

En 2004, la France et la Picardie ont un taux de défaillances semblable, d'environ 2 %. Entre 1995 et 2004, le nombre de défaillances est en baisse de près d'un tiers.

La survie des nouvelles entreprises du secteur des transports, au terme de cinq années d'existence, est plus faible que celle de l'ensemble des nouvelles entreprises picardes. Cet écart s'explique par l'importance des créations en Picardie dans le transport de marchandises de proximité, secteur où les nouvelles entreprises sont plus fragiles.

▶ Moins de cadres et plus d'ouvriers qu'en France

En Picardie, le salaire horaire moyen net du transport est inférieur au salaire horaire moyen net de l'ensemble des secteurs de 70 centimes. En Picardie, le salaire horaire moyen net est de 9,63 euros en 2003. Il est inférieur de 36 centimes à celui de province, et inférieur de 1,34 euro à celui de la France métropolitaine.

Cet écart peut s'expliquer par la structure socioprofessionnelle du transport picard. L'emploi dans les métiers du transport est constitué de deux tiers d'ouvriers qualifiés et d'un quart d'ouvriers non qualifiés. La proportion des cadres en Picardie est deux fois moindre qu'en France métropolitaine, respectivement 1,1 % et 2,9 %. Celle des employés est aussi moins forte dans la région qu'en France.

Dans le secteur des transports, le niveau de formation des travailleurs picards est plus faible qu'en moyenne nationale. Les "sans diplôme", quel que soit le métier exercé, sont plus représentés avec 49 % en Picardie contre 43 % en France. Pourtant, le niveau a tendance à augmenter entre 1990 et 1999. Cette élévation est due à la jeune génération. 30 % des moins de trente ans ont au moins le bac contre 10 % des travailleurs de trente ans ou plus.

En 2004, dans le secteur des transports en Picardie, les demandeurs d'emploi sont moins diplô-

més que leurs homologues de l'ensemble de la métropole. Ils sont un tiers à n'avoir aucun diplôme, la moitié à posséder un CAP ou un BEP. Depuis 1997, les demandeurs d'emploi sont de plus en plus diplômés. La part des "sans diplôme" dans les demandeurs d'emploi baisse de 12 points de 1997 à 2004, pendant que celle des titulaires d'un CAP ou d'un BEP progresse de 7 points. Parmi les salariés, la part des titulaires d'un CAP ou d'un BEP est celle qui a le plus progressé.

▶ Un secteur où l'offre d'emplois reste inférieure à la demande…

En 2004 en Picardie dans la branche des transports, l'ANPE a dénombré 18 200 demandes d'emploi en fin d'année et 7 500 offres d'emploi au cours de l'année.

Le nombre de demandeurs d'emploi augmente depuis 1999 pendant que le nombre d'offres d'emploi reste stable. Cette tendance est plus marquée en Picardie qu'en France métropolitaine.

Le secteur est sensible à la conjoncture économique car il est dépendant de l'activité des autres secteurs. La difficulté de recruter était plus forte quand la conjoncture était favorable entre 1998 et 2000 alors que, depuis, le nombre de demandes d'emploi pour une offre d'emploi a augmenté sensiblement. Seules, des difficultés de recrutement subsistent pour le métier de conducteur de véhicules pour plusieurs raisons : le recul de la part des jeunes dans ce métier, l'augmentation des qualifications souhaitées (CAP, BEP et de plus en plus baccalauréat) ainsi qu'une concurrence internationale accrue.

▶ … mais où les contrats à durée indéterminée se développent

En 2003, on compte 9 000 entrées et 8 800 sorties de main-d'œuvre. Depuis 1996, les entrées et les sorties ont baissé d'un quart. Cette moindre mobilité interentreprises est une spécificité picarde puisque les entrées pour l'ensemble de la métropole ont progressé de 14 % et les sorties de 10 % au cours de la même période.

La propension à entrer dans les métiers du transport avec un contrat à durée déterminée (CDD) a tendance à décliner au profit des recrutements avec un contrat à durée indéterminée (CDI).

Cette tendance se traduit par des sorties en baisse pour fin de CDD et des démissions en hausse. En 2003, près de la moitié des sorties se font pour cause de fin de CDD et un quart pour cause de démission. En 1996, moins de deux tiers des sorties étaient dues à une fin de CDD et une sur sept à une démission.

La stabilité dans le métier et dans l'entreprise est sensiblement la même dans la plupart des métiers du secteur des transports, à l'exception des ouvriers non qualifiés de la manutention dont le turn-over est important.

Le taux de stabilité dans le métier est le même dans le transport que dans l'ensemble des activités picardes.

57 % des postes de conducteurs s'exercent dans le secteur des transports où ils représentent un peu plus de la moitié des effectifs (51 %).

▶ Un secteur jeune et masculin

Les actifs ayant un emploi dans le transport sont jeunes. En 1999, 22 % des actifs dans le transport picard ont moins de trente ans alors que la Picardie compte 20 % de moins de trente ans au sein de ses actifs occupés.

Le transport picard devrait connaître moins de départs en retraite dans les prochaines années. Ses salariés âgés de 50 ans ou plus représentent 16 % de l'ensemble des effectifs du secteur (contre 17 % en France) alors que les personnes de 50 ans ou plus représentent 20 % des actifs occupés de la région.

Les femmes sont moins représentées dans le transport : dans ce secteur en Picardie, 18 % des actifs occupés sont des femmes alors que le taux de féminisation picard est de 43 % en 1999. Cette sous-représentation n'est pas une spécificité régionale, elle se retrouve dans les mêmes proportions

Une évolution favorable aux contrats à durée indéterminée

Évolution des recrutements dans le secteur des transports selon le type de contrat

	Entrées en CDD en %	Entrées en CDI en %
1996	75	20
2003	60	33

Source : Dares, EMMO-DMMO

Deux conducteurs sur cinq ne sont pas employés dans les établissements du transport

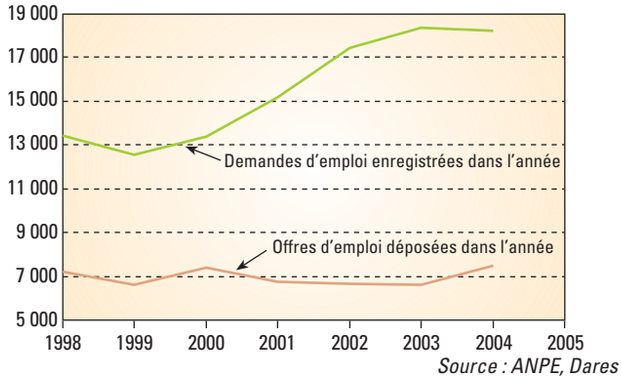
Nombre d'employés des métiers du transport selon le secteur d'activté en Picardie en 1999

	Transport	Autres secteurs	Ensemble
ONQ manutention	2 900	15 020	17 920
OQ manutention	2 530	14 370	16 900
Conducteurs engins traction	180	640	820
Conducteurs véhicules	14 730	10 420	25 150
Agents exploitations transports	2 700	540	3 240
Agents tourisme et transport	4 860	650	5 510
Cadres transports	1 380	630	2 010
Ensemble	29 280	42 270	71 550

Source : Insee, RGP 99

De plus en plus de demandes d'emploi dans les métiers du transport picard

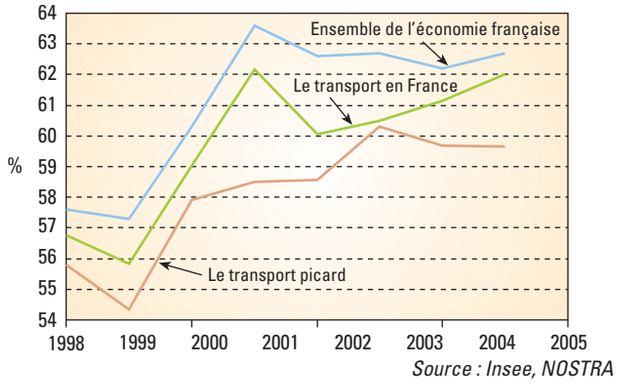
Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport picard



Source : ANPE, Dares

Un écoulement des demandes d'emploi plus faible en Picardie qu'en France

Proportion de demandeurs d'emploi ayant retrouvé un emploi dans l'année



Source : Insee, NOSTRA

au niveau national. Le taux de féminisation a tendance sur le long terme à s'améliorer, il a gagné cinq points depuis 1982. Certains métiers comme les conducteurs d'engins de traction et de levage ou les conducteurs de véhicules ne comptent dans leurs rangs que très peu de femmes. Les emplois d'agents administratifs et commerciaux sont, eux, occupés une fois sur deux par une femme.

Ce faible taux de féminisation se retrouve aussi sur le marché de l'emploi. La part des femmes parmi les chômeurs est aux alentours de 15 % depuis 1996 tant en Picardie qu'en France. Cette part est de 53 % pour l'ensemble des secteurs en France.

▶ Zoom sur les différentes branches du secteur des transports

Les activités liées au transport se sont développées en Picardie. Sur la période 1995-2003, la croissance des effectifs salariés s'explique par le développement de l'activité régionale. L'offre de services de transport se développe pour répondre à la demande croissante.

Le chiffre d'affaires régional du transport a progressé de 30 % entre 1995 et 2003. Le secteur a créé de la valeur ajoutée dans des proportions similaires au chiffre d'affaires. Avant 2001, la croissance était forte, depuis elle s'est affaiblie. Cela se traduit par la stabilisation des effectifs salariés et du chiffre d'affaires ainsi que celle du trafic routier de marchandises après 2001. Dans le même temps, les coûts salariaux et les autres coûts d'exploitation (achat de carburants) progressent encore.

▶ Les services auxiliaires[4] et en particulier la logistique en plein essor

Les services auxiliaires sont une des locomotives économiques du transport picard : le chiffre d'affaires est en progression de 50 % de 1995 à 2003, le nombre de salariés augmente fortement durant la même période et le taux de création d'établissement est de plus de 10 % depuis 1995, toujours supérieur à celui de l'ensemble du transport picard. Il est de 12 % en 2004.

La Picardie bénéficie d'atouts, particulièrement dans la logistique : elle est une région de passage de flux internationaux importants, proche de grands pôles urbains, disposant de terrains peu onéreux, d'infrastructures autoroutières développées. Elle est ainsi la quatrième région de France en ce qui concerne la surface des entrepôts de plus de 10 000 m², soit 5,8 % de la surface française en 2000.

Ce contexte favorable s'accompagne de la progression de la taille moyenne des établissements : elle passe de 14 salariés en 1995 à 21 salariés en 2004. Ce secteur a des établissements de plus grande taille que le transport en général : un tiers d'entre eux a au moins dix salariés.

L'augmentation de la taille moyenne se retrouve pour toutes les activités auxiliaires du transport :

- la logistique passe de 14 à 17 salariés par établissement,
- la gestion des infrastructures passe de 18 à 32 salariés,
- l'organisation du transport de fret de 12 à 26 salariés par établissement.

Cette hausse de la taille moyenne des établissements est d'autant plus remarquable que le nombre d'établissements augmente à un rythme annuel continu depuis 1995, de 4,3 %, pour atteindre 350 établissements en 2004. Cette évolution s'explique par la forte progression de l'ordre de 87 % du nombre d'établissements dans la logistique, qui représente, en 2004, deux tiers des établissements et de l'augmentation du nombre d'établissements dans l'organisation du transport de fret de 19 %.

La gestion des infrastructures perd un quart de ses établissements par rapport à 1995, malgré une remontée de son nombre d'établissements à partir de 2003. L'augmentation de la taille moyenne des établissements s'explique par une croissance plus forte de l'emploi.

[4] cf encadré p.8 sur le contenu de cette activité.

Les effectifs salariés augmentent de 1995 à 2004 à un rythme annuel moyen de 8,9 % pour atteindre 7 400 salariés en 2004. Dans la logistique, le nombre de salariés a progressé de 130 % en dix ans pour atteindre 3 800 salariés en 2004. Les effectifs de la gestion des infrastructures ont augmenté de 32 % pour atteindre 925 salariés en 2004. Enfin, dans l'organisation du transport de fret, les effectifs ont crû de 146 % de 1995 à 2004 pour atteindre 2 700 salariés.

▶ Le transport routier de marchandises : 40 % des effectifs du transport

Entre 1995 et 2003, le transport routier de marchandises a une croissance simultanée de son chiffre d'affaires (26 %) et de l'emploi (39 %). Il se concentre dans deux zones d'emploi : le Sud-Oise avec 22 % des établissements de la région et Amiens avec 15 % de ceux-ci.

Entre 1996 et 2004, le trafic de marchandises par route progresse de 10 %, grâce notamment à la croissance du trafic interrégional et international. Il atteint 107 millions de tonnes en 2004, dont 48 % de niveau national, 41 % de niveau régional et 10 % de niveau international.

La taille moyenne des établissements s'élève. Elle passe de 5 salariés en 1995 à 8,5 salariés en 2004. Les établissements sont majoritairement des petites structures : huit sur dix ont moins de dix salariés.

Entre 1995 et 2004, le nombre d'établissements a diminué de 15 %. Cette baisse est impactée par la diminution du taux de création du secteur : il passe de 13,7 % en 1995 à 7,8 % en 2004. En 2004, le stock ne compte plus que 1 400 établissements. En parallèle, de 1995 à 2000, les effectifs salariés augmentent au rythme annuel continu de 4,8 %. En 2001, un maximum a été atteint avec 14 800 salariés travaillant dans le secteur. Ensuite, les effectifs salariés ont baissé pour se stabiliser autour de 12 300 salariés.

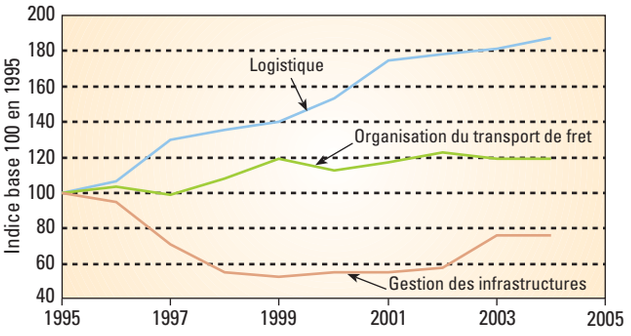
Cette prépondérance du transport routier de marchandises peut s'expliquer par un réseau d'autoroutes récentes qui favorise les échanges avec l'Europe du Nord et les principaux ports.

▶ Stabilité du transport non routier

Le transport non routier est composé du transport ferroviaire, du transport par eau et du transport aérien. Le nombre d'établissements se situe aux alentours de 275 entre 1998 et 2004. Cette stabilité s'explique par des sorties et des entrées minimes, notamment dues à la nature de l'activité. Ainsi, le taux de création n'excède jamais 5 %. En revanche, les effectifs salariés progressent de 10 %

Fort développement de la logistique picarde

Évolution du nombre des établissements pour chaque segment des services auxiliaires



Source : Insee, REE, Sirene

Développement récent du maillage autoroutier picard

Évolution du réseau autoroutier de 1975 à 2005

Mise en service des autoroutes

- entre 1995 et 2005
- entre 1985 et 1995
- entre 1975 et 1985
- avant 1975

©IGN - Insee 2006

Source : DRE Picardie, Sanef, IGN BD Carto et Géoroute

Le transport de marchandises et la messagerie : le recours à des sociétés externes

Les services du domaine du transport de marchandises et de la messagerie sont utilisés par 67 % des établissements picards. Ces services sont majoritairement externalisés et les perspectives de développement exprimées par les établissements picards laissent présager un renforcement de cette situation.

Les établissements disposent d'une importante autonomie de décision dans le choix du prestataire : près de 60% des établissements filiales ou non sièges disposent d'une entière autonomie de décision. 77,9 % des établissements qui utilisent ces services ont recours à une société externe qui réalise souvent la totalité de la prestation. C'est dans l'industrie que les établissements externalisent le plus.

Lorsque les prestataires sont dans le même département, ce sont d'abord leur coût puis leur proximité qui déterminent le choix des établissements. Les prestataires plus éloignés sont choisis essentiellement pour leur coût et pour le respect des délais.

L'opinion des établissements sur le développement d'une offre de service de proximité est partagée. 52 % des utilisateurs jugent ce développement inutile et 35 % pensent qu'il est souhaitable. (Extrait du dossier n°38 sur les besoins en services des entreprises)

entre 1998 et 2004 avec des fluctuations durant la période : après s'être élevés à 8 400 de 1999 à 2002, ils baissent ensuite pour atteindre 7 800 en 2004. La zone d'emploi de Compiègne concentre la moitié des établissements. Elle abrite notamment ceux du transport par eau. Le Sud-Oise compte 12 % des établissements et Amiens 8 %.

La zone d'emploi de Beauvais se développe avec la forte croissance du trafic des compagnies à bas coût de son aéroport. Celui-ci a enregistré 1,4 million de passagers en 2004 et 1,8 en 2005. À l'été 2005, six compagnies offrent seize destinations internationales dans dix pays différents.

La taille moyenne des établissements du transport non routier est la plus grande du secteur des transports et diffère selon l'activité principale. Elle progresse de 9 % entre 1998 et 2004 : elle passe de 26,1 salariés par établissement à 28,5.

▶ Croissance du transport routier de voyageurs depuis 1995

Le transport routier de voyageurs se développe entre 1995 et 2004. Le nombre d'établissements et leur taille moyenne augmentent en même temps que le chiffre d'affaires. Ce dernier progresse de 35 % entre 1995 et 2003.

La taille moyenne des établissements passe de 4,5 salariés par établissement en 1995 à 5,2 salariés en 2004. Les établissements sont en majorité de petite taille : plus de neuf sur dix ont moins de dix salariés. C'est la branche des transports qui compte le plus d'établissements sans salarié.

Pour en savoir plus

- Le secteur de la logistique en Picardie, 2004, Samarcande et Observatoire Régional des Transports de Picardie.
- Les effets des infrastructures de communications sur le territoire du Grand Amiénois, 2003, ISIS et Direction Régionale de l'Équipement Picardie.
- Localisation des grandes plates-formes logistiques, 2002, note de synthèse du SES, par Francis Le Blanc et Alain Sauvant.
- Le site de l'Insee : www.insee.fr
- Le site de l'Observatoire Régional des Transports : www.ort-picardie.net
- Le site du ministère de l'Équipement : www.statistiques.equipement.gouv.fr

Le transport dans la nomenclature économique de synthèse

Le transport est défini selon la nomenclature économique de synthèse en retranchant les activités d'agence de voyage. Il est divisé en quatre sous-secteurs très différents :

- les services auxiliaires qui comprennent la logistique regroupant les codes APE 631, la gestion des infrastructures regroupant les codes APE 632, et l'organisation du transport du fret regroupant les codes APE 634,
- le transport routier de marchandises qui regroupe les codes APE 602L, 602M, 602N, 602P et 603Z,
- le transport routier de voyageurs qui regroupe les codes APE 602A, 602B, 602E et 602G,
- le transport non routier qui regroupe les codes APE 601, 61 et 62.

L'évolution de la taille moyenne des établissements s'explique par une progression plus forte, entre 1995 et 2004, des effectifs salariés (+21%) par rapport au nombre d'établissements (+5,4 %). De 1995 à 1999, le nombre d'établissements a crû de 4,3 %, bénéficiant d'un taux de création de 7,7 % en moyenne, en même temps les effectifs salariés progressaient. Entre 1999 et 2002, le nombre d'établissements est resté stable alors que les effectifs dépassaient les 3 100 salariés pour rester au-dessus de ce niveau ensuite. À partir de 2003, l'augmentation du taux de création au-dessus de 9 % permet de dépasser les 600 établissements.

Les établissements et les effectifs salariés sont concentrés dans trois zones d'emploi : le Sud-Oise avec 37 % des établissements et 23 % des salariés de la région, Amiens avec 13 % de ces établissements et 23 % des salariés, et Compiègne avec respectivement 12 % et 10 %.

Le transport est à la croisée des chemins. Des doutes naissent de la faiblesse de la croissance économique, de la vélocité de la concurrence internationale et de l'augmentation du prix du pétrole. Des espoirs émergent, pour la région, du regroupement de deux plate-formes logistiques à Amiens sur une superficie de 44 000 m², du développement de nouvelles infrastructures comme l'A29 vers Rouen et du pôle de compétitivité à vocation mondiale I-Trans. ■

INSEE PICARDIE Analyses

Insee Picardie 1, rue Vincent Auriol 80040 AMIENS CEDEX 1 Téléphone : 03 22 97 32 00 Télécopie : 03 22 97 32 01
Directeur de la Publication : **Pascal SEGUIN** Rédacteur en chef : **Catherine LEPIN** Maquette Insee Picardie Impression VALADE
Dépôt légal : septembre 2006 ISSN : 1779-4935 Code SAGE : IPA01062 N°10-2006 Prix : 2,30 € Abonnement : 65 €
www.insee.fr/picardie