

Bulletin de liaison des observatoires régionaux des transports



Les études régionales
En bref dans les régions...

n° 25
Octobre 2008

COORDONNÉES DES CORRESPONDANTS « TRANSPORTS »

Direction régionale	Correspondants des ORT		Téléphone	Courriel
Alsace	Clémentine	Brachet-Sergent	03 88 13 07 58	clementine.brachet-sergent@developpement-durable.gouv.fr
	Julie	Marchi	03 88 13 08 67	julie.marchi@developpement-durable.gouv.fr
Antilles-Guyane	Daniel	Barrère	05 90 99 46 75	daniel.barrere@developpement-durable.gouv.fr
	Philippe	Coasne	05 94 39 81 34	philippe.coasne@developpement-durable.gouv.fr
	François	Maurice	02 54 55 49 68	francois.maurice@developpement-durable.gouv.fr
Aquitaine	Fabienne	Bogiatto	05 56 24 82 99	fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr
	Pierre-Paul	Gabrielli	05 56 24 82 73	pierre-paul.gabrielli@developpement-durable.gouv.fr
	Foued	Saddik	05 56 24 83 89	foued.saddik@developpement-durable.gouv.fr
	Dominique	Sanrot	05 56 24 80 16	dominique.sanrot@developpement-durable.gouv.fr
Auvergne	André	Berton	04 73 43 15 53	andre.berton@developpement-durable.gouv.fr
Basse-Normandie	Luc	Le Gleuher	02 31 43 19 17	luc.le-gleuher@developpement-durable.gouv.fr
	Fabrice	Piedagnel	02 31 43 19 18	fabrice.piedagnel@developpement-durable.gouv.fr
Bourgogne	Jean	Escalé	03 80 29 44 69	jean.escalé@developpement-durable.gouv.fr
	Thomas	Plantier	03 80 29 42 12	thomas.plantier@developpement-durable.gouv.fr
	Claude	Roumier	03 80 29 44 89	clauderoumier@developpement-durable.gouv.fr
Bretagne	Sonia	Goujon	02 99 33 47 95	sonia.goujon@developpement-durable.gouv.fr
	Jean-Marc	Lardoux	02 99 33 47 96	jean-marc.lardoux@developpement-durable.gouv.fr
	Annie	Lehuger	02 99 33 47 97	annie.lehuger@developpement-durable.gouv.fr
	Dominique	Le Roy	02 99 33 47 94	dominique.le-roy@developpement-durable.gouv.fr
Centre	Florian	Céard	02 38 79 43 47	florian.ceard@developpement-durable.gouv.fr
	Thierry	De Corlieu	02 38 79 43 16	thierry.de-corlieu@developpement-durable.gouv.fr
	Catherine	Fromilhague	02 38 79 43 94	catherine.fromilhague@developpement-durable.gouv.fr
Champagne-Ardenne	Maxime	Cuenot	03 26 70 80 01	maxime.cuenot@developpement-durable.gouv.fr
	Virginie	Da Silva	03 26 70 81 09	virginie.da-silva@developpement-durable.gouv.fr
	Fabien	Del Castillo	03 26 70 81 53	fabien.del-castillo@developpement-durable.gouv.fr
Corse	Bruno	Battesti	04 95 51 85 10	bruno.battesti@developpement-durable.gouv.fr
	Jean-Pierre	Jouffe	04 95 29 09 51	jean-pierre.jouffe@developpement-durable.gouv.fr
Franche-Comté	Myriam	Foulon	03 81 65 69 40	myriam.foulon@developpement-durable.gouv.fr
	Eric	Remont	03 81 65 62 25	eric.remont@developpement-durable.gouv.fr
Haute-Normandie	Louis	Godard	02 35 58 52 88	louis.godard@developpement-durable.gouv.fr
	Vincent	Martin	02 35 58 52 81	vincent.martin@developpement-durable.gouv.fr
	Baptiste	Maurand	02 35 58 53 11	baptiste.maurand@developpement-durable.gouv.fr
	Mireille	Razafindrazaka	02 35 58 52 82	mireille.razafindrazaka@developpement-durable.gouv.fr
	Jean-Pierre	Saint-Eloi	02 35 58 53 05	jean-pierre.saint-eloi@developpement-durable.gouv.fr
Île-de-France	Edwige	Barci	01 40 61 89 06	edwige.barci@developpement-durable.gouv.fr
	Hassen	Benguirat	01 40 61 81 95	hassen.benguirat@developpement-durable.gouv.fr
	Danièle	Lasry	01 40 61 81 02	daniele.lasry@developpement-durable.gouv.fr
	Coralie	Le Chuiton	01 40 61 85 59	coralie.le-chuiton@developpement-durable.gouv.fr
	Joël	Philippe	01 40 61 84 89	joel.philippe@developpement-durable.gouv.fr
	Julien	Pittion	01 40 61 89 63	julien.pittion@developpement-durable.gouv.fr
Languedoc-Roussillon	Nello	Chauvetière	04 67 20 51 96	nello.chauvetiere@developpement-durable.gouv.fr
	Dominique	Pallez	04 67 20 87 48	dominique.pallez@developpement-durable.gouv.fr
	Geneviève	Prady	04 67 20 50 28	genevieve.prady@developpement-durable.gouv.fr
Limousin	Sylvie	Frugier	05 55 12 95 58	sylvie.frugier@developpement-durable.gouv.fr
	Agnès	Gadilhe	05 55 12 94 01	agnes.gadilhe@developpement-durable.gouv.fr
	Denis	Guillon	05 55 12 95 52	denis.guillon@developpement-durable.gouv.fr
	Laurence	Pinel	05 55 12 94 58	laurence.pinel@developpement-durable.gouv.fr
	Jean-Philippe	Poujade	05 55 12 94 17	jean-philippe.poujade@developpement-durable.gouv.fr
Lorraine	Christian	Jaskula	03 87 31 66 98	christian.jaskula@developpement-durable.gouv.fr
Midi-Pyrénées	Michel	Alby	05 61 58 55 64	michel.alby@developpement-durable.gouv.fr
	Olivier	Calvet	05 61 58 54 10	olivier.calvet@developpement-durable.gouv.fr
	Suzanne	Soubrenie-Bordet	05 61 58 54 09	suzanne.soubrenie-bordet@developpement-durable.gouv.fr
Nord - Pas-de-Calais	Emilie	Dequidit	03 20 13 48 28	emilie.dequidit@developpement-durable.gouv.fr
	Samuel	Laslandes	03 20 13 48 63	samuel.laslandes@developpement-durable.gouv.fr
	Claire	Morell	03 20 13 48 62	claire.morell@developpement-durable.gouv.fr
	Philippe	Rigaud	03 20 13 48 53	philippe.rigaud@developpement-durable.gouv.fr
Pays de la Loire	Claudine	Gambet	02 40 67 28 39	claudine.gambet@developpement-durable.gouv.fr
	Yves	Le Gros	02 40 67 28 07	yves.le-gros@developpement-durable.gouv.fr
	Denis	Douillard	02 51 82 55 94	denis.douillard@ort-pdl.org
PACA	Jean-Marc	Ambielle	04 91 00 52 33	jean-marc.ambielle@developpement-durable.gouv.fr
	Michel	Branthomme	04 91 00 52 66	michel.branthomme@developpement-durable.gouv.fr
	Brigitte	Chartier	04 91 00 53 65	brigitte.chartier@developpement-durable.gouv.fr
	Franck	Taillandier	04 91 00 52 88	franck.taillandier@developpement-durable.gouv.fr
Picardie	Catherine	Cazier	03 22 82 25 14	catherine.cazier@developpement-durable.gouv.fr
	Claire	Febbrari	03 22 82 25 86	claire.febbrari@developpement-durable.gouv.fr
	Tristan	Guilloux	03 22 82 25 85	tristan.guilloux@developpement-durable.gouv.fr
	Djamel	Saifi	03 22 82 25 81	djamel.saifi@developpement-durable.gouv.fr
Poitou-Charentes	Philippe	Bayer	05 49 55 65 86	philippe.bayer@developpement-durable.gouv.fr
	Didier	Gomme	05 49 55 65 90	didier.gomme@developpement-durable.gouv.fr
	Véronique	Roy	05 49 55 65 82	veronique.roy@developpement-durable.gouv.fr
Rhône-Alpes	Paul	Raveaud	04 78 14 01 70	raveaud@developpement-durable.gouv.fr
	Tristan	Robert	04 78 14 01 70	tristan.robert@developpement-durable.gouv.fr
	Christophe	Royer	04 78 14 01 75	christophe.royer@developpement-durable.gouv.fr
	Pascale	Ricau	04 78 62 11 16	pascale.ricau@developpement-durable.gouv.fr
CGDD	Maryse	Moll	01 40 81 29 83	maryse.moll@developpement-durable.gouv.fr
	Marie-Claude	Sanglan	01 40 81 28 33	marie-claude.sanglan@developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE



LES ÉTUDES RÉGIONALES

AUVERGNE

L'avenir du fret ferroviaire régional passe-t-il par un opérateur de proximité ?

2-3

MIDI-PYRÉNÉES

Études sur le transport de fret ferroviaire

4

NORD - PAS-DE-CALAIS

Développement durable : impact de la filière logistique sur le territoire

5-7

NORD - PAS-DE-CALAIS

La vocation transport-logistique : entre image et réalité

8-11

PAYS DE LA LOIRE

Analyse de la situation des transports de marchandises

12-13

MIDI-PYRÉNÉES

Organisation et fonctionnement logistique des territoires limitrophes

14-17

ALSACE

Les besoins en plates-formes intermodales à moyen et long termes

18-20

LANGUEDOC-ROUSILLON

Le transport routier face à la concurrence des nouveaux entrants dans l'UE

21-23

EN BREF DANS LES RÉGIONS

3 à 23

BIBLIOGRAPHIES

24

AUVERGNE

L'avenir du fret ferroviaire régional passe-t-il par un opérateur de proximité ?

Organisées par l'observatoire régional des transports (ORT), les 2^e Partenariales du transport en Auvergne se sont déroulées le jeudi 29 novembre 2007.

Elles ont rassemblé 115 participants, dont 40 entreprises, qui ont assisté aux interventions et aux échanges sur le thème du fret ferroviaire régional.



©DRE Auvergne

Avec le concours du Conseil régional et de l'Etat (DRE d'Auvergne), la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne (CRCIA) a lancé en mars 2007 une étude sur la faisabilité d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP). Réalisée par le cabinet Jonction, elle révèle un trafic potentiel non négligeable dans l'hypothèse d'une organisation du fret ferroviaire différente de celle d'aujourd'hui. En 2006, le transport par voie de chemin de fer est de 2,5 millions de tonnes sur les 61,9 millions de tonnes de marchandises transportées en Auvergne cette même année. Avec un objectif fixé à 3,2 millions de tonnes, sa part pourrait passer de 4,0 % à 5,2 % du fret régional.

Le contexte de l'étude

Lors de cette manifestation, Jacques Chauvineau, auteur du rapport sur les opérateurs de proximité, a déclaré aux participants que les opérateurs locaux avaient quasiment disparu avec la naissance de la SNCF (en 1938) et qu'il s'agissait donc de les réinventer. Or, selon lui, ces opérateurs de proximité ne pourront réapparaître que dans un contexte très fort de volonté des chargeurs. Dans des zones fragiles au relief important et à l'écart des grands flux logistiques, la massification n'est pas aisée et s'avère être aujourd'hui hors de la compétence de la SNCF. Cela explique pourquoi un OFP efficace doit impérativement être une PME sur un territoire précis, proche des chargeurs et des opérateurs nationaux (SNCF). Son rôle consistera à rassembler les wagons de marchandises et à les grouper par destination avant de les confier à un opérateur national. C'est la participation active des

chargeurs, à même de constituer des trains économiquement viables (10 à 20 wagons), qui assurera la pérennité de la nouvelle société. En conclusion, le projet peut être lancé dès 2009 après évaluation de l'état des infrastructures et du montant des investissements nécessaires à leur remise à niveau.

Les propositions faites dans le cadre de l'étude

Selon le bureau d'étude Jonction, l'examen des besoins des chargeurs conduit à découper le territoire régional en trois secteurs présentant une unité en matière de desserte. Trois projets correspondant à ces secteurs sont donc envisageables. Ils s'appuient sur des critères simples :

- une plus grande souplesse d'exécution,
- un renforcement des dessertes obtenu par des livraisons quotidiennes,
- un abaissement des coûts grâce à une structure plus légère.



©DRE Auvergne

France entière

Le haut débit ferroviaire

La restructuration que connaît la SNCF se poursuit en 2007 avec le lancement du « haut débit ferroviaire ». Ce plan à l'horizon 2009 concerne notamment l'acheminement des wagons isolés. Il vise à la pérennisation de cette activité en France et en Europe face à la concurrence croissante de Railion (DB-FRET). Lancé mi-2007, ce plan prévoit une massification des flux autour de trois ou quatre « hubs » reliés à une trentaine de plates-formes de tri et de distribution locales mais aussi européennes grâce à des partenariats d'interopérabilité (Aline avec CFF, Sibelit avec B-Cargo, CFL et CFF par exemple).

Ces flux bénéficieront d'une intensification des fréquences (départs plus rapprochés, centres de tri ouverts 24 h/24) et d'un acheminement en 48 h afin de mieux utiliser les moyens de production.

En contrepartie, ce « haut débit » s'accompagne de la fermeture de 262 gares au wagon isolé dont le trafic sera reporté et concentré sur des gares proches. Des opérateurs ferroviaires de proximité pourraient aussi prendre le relais pour la desserte finale. Dans ce cadre, la mise en place du premier opérateur ferroviaire de proximité Proxirail en région Centre a donné lieu à un partenariat entre chargeurs, partenaires financiers (Proffer Centre, Caisse de Dépôts, Sofiproteol, Unigrains...) et la SNCF. La région Centre et l'État ont engagé 30 millions d'euros (CPER et programme européen) pour régénérer l'infrastructure ferroviaire et rendre le projet opérationnel en 2008.

Source : Rapport de la CCTN, juin 2008

> LE PROJET CLERMONT SUD

Deux lignes sont concernées :

- Clermont-Ferrand – Issoire – Arvant – Brioude – Langeac
- Arvant – Neussargues – (Murat) – Saint-Chély d'Apcher

Tonnages annuels traités : près de 700 000 tonnes.

Progression attendue si création d'un OFP : +25 %.

Autre élément nécessaire au projet : la création d'un train d'axe Clermont-Ferrand – Fos.

> LE PROJET CLERMONT ÉTOILE

Quatre lignes sont concernées :

- Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille – Le Mont-Dore
- Clermont-Ferrand – Lezoux – Pont-de-Dore
- Volvic – Les Ancizes – Saint-Eloy-les-Mines – Lapeyrouse
- Clermont-Ferrand – Les Gravanches – Riom – Source Volvic

Tonnages annuels traités : 800 000 tonnes.

Progression attendue si création d'un OFP : +15 à 20 %.

Autre élément nécessaire au projet : la création de plates-formes de stockage de vrac.

> LE PROJET CLERMONT NORD

Deux lignes sont concernées :

- Saint-Germain-des-Fossés – Lapeyrouse – Commentry – Montluçon – (Lavaufranche)
- Saint-Germain-des-Fossés – Vichy – Cusset – Puy-Guillaume

ainsi que les liaisons entre Saint-Germain-des-Fossés et le triage des Gravanches

Tonnages annuels traités : plus de 1 300 000 tonnes.

Ce secteur concentre 50 % du trafic ferroviaire régional et près des 2/3 de ce trafic sont réalisés en trains complets.

Progression attendue si création d'un OFP : +20 % à la fois en trains complets et wagons isolés.

Autre élément nécessaire au projet : synergies à trouver entre l'OFP et les entreprises ferroviaires, en particulier pour les trains complets.

Tout semble réuni pour lancer le projet en 2009. Reste maintenant à évaluer le montant des investissements nécessaires à la remise à niveau des infrastructures et à définir la forme juridique et le business plan les mieux adaptés à cette nouvelle société. Mais la condition *sine qua non* du passage à l'acte pour la création d'un OFP

en Auvergne est l'engagement des acteurs économiques locaux (chargeurs, transporteurs) pour doter l'Auvergne d'une nouvelle organisation de transports durables qui répondent aux orientations du Grenelle de l'environnement.

André Berton
DRE Auvergne

La situation actuelle du fret ferroviaire en Auvergne

Les infrastructures :

- 1 200 km de lignes ferroviaires,
- 120 km de ralentissements dus au mauvais état des voies,
- 80 % de lignes à voie unique, rampes (parties en pente de la voie ferrée) importantes,
- régénération et modernisation programmées dans le cadre du Contrat de plan Etat région 2007/2013,
- triage à Clermont-Ferrand, gare de fret à Saint-Germain-les-Fossés et parc logistique multimodal à Gerzat.

Les flux :

Avec 2,5 millions de tonnes transportées, le mode ferroviaire représente seulement 4 % du total des flux terrestres de l'Auvergne en 2006 (et 13 % des parcours effectués sur des distances supérieures à 150 km). L'usage du mode ferroviaire est en repli ces dernières années (-17 % en volume depuis 3 ans), accentué par les récentes mesures prises par la direction Fret de la SNCF. Le trafic ferroviaire réalisé se partage pour moitié entre les trains complets et les wagons isolés.



MIDI-PYRÉNÉES

Études sur le transport de fret ferroviaire

La SNCF a mis en œuvre depuis 2003/2004 un plan fret dans l'optique d'un retour à l'équilibre de son activité fret. Ce plan, comme ses prédécesseurs, a entraîné une contraction de l'offre, un recentrage sur le train entier et des augmentations tarifaires qui ont fait baisser les tonnages transportés contrairement aux orientations du Grenelle de l'environnement.



©Laurent Mignaux MEEDDAT
 droits réservés

Ces bouleversements font craindre aux chargeurs et aux acteurs sociaux économiques une disparition de l'offre de lotissement (« wagons isolés ») sur certains départements de la région Midi-Pyrénées, alors que l'envoi de lots de moyenne et petite taille reste une demande importante. Les craintes d'un décrochage de certains territoires du marché ferroviaire et de l'espace économique européen s'accompagnent des menaces pesant sur la compétitivité de ces territoires et des entreprises concernées. Ces craintes sont renforcées par l'audit sur l'état du réseau ferré national révélant le mauvais état de celui-ci ainsi que sa dégradation continue et régulière.

Un enjeu économique stratégique

En région Midi-Pyrénées, le fret ferroviaire est un enjeu économique et territorial fondamental. Deux démarches ont été lancées dans les départements du Tarn et de l'Aveyron afin d'identifier par une enquête auprès des chargeurs les flux de marchandises « captables » par le mode ferroviaire. Ces analyses ont montré la nécessité « d'élargir » la problématique au niveau régional, notamment pour les différentes filières de production. Elles ont aussi souligné la nécessaire mutualisation des moyens afin de pouvoir traiter de façon rentable des flux commercialement hétérogènes mais géographiquement homogènes. Lors d'une réunion du 4 octobre 2007, le Préfet de région a demandé à la CRCI de piloter avec la DRE une étude sur l'éventuelle création d'un ou plusieurs OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) selon les aspects suivants :

- la desserte du territoire et la constitution de trains adaptés aux besoins des chargeurs,
- une offre adaptée aux besoins des filières bois, produits agricoles, matériaux de carrières.

Un état des lieux nécessaire

Cette étude doit dresser un état des lieux du fret routier et ferroviaire en Midi-Pyrénées. Elle identifiera les attentes et estimera les besoins des entreprises en matière de transport ferroviaire. Elle prendra en compte la dimension desserte des territoires et les besoins spécifiques des filières (matériaux de construction, agro-alimentaire, bois, grande distribution...). L'étude examinera également le tissu des transporteurs locaux et leur implication dans le futur OFP dans une perspective de transport combiné. Elle devra, *in fine*, établir la faisabilité d'un opérateur fret de proximité (impacts attendus en matière de report modal, coûts, portage possible, organisation technique et logistique induite).

Les attentes liées à cette étude

Les résultats attendus doivent alimenter la connaissance des flux passés, actuels et potentiels ayant la région Midi-Pyrénées en origine/destination. Ils doivent également déterminer l'opportunité de la création d'un opérateur ferroviaire de proximité et de la mise en œuvre avec l'esquisse d'un partenariat public privé : identification de sites potentiels de développement logistique, évaluation des impacts environnementaux et économiques, proposition d'un plan opérationnel pour la création d'un opérateur ferroviaire de proximité.

Le bureau d'études Samarcande a remporté l'appel d'offre. Son étude dure du mois de juin 2008 au premier semestre 2009.

*Frédéric ALBET
 DRE Midi-Pyrénées*

NORD - PAS-DE-CALAIS

Développement durable : impact de la filière logistique sur le territoire

Le développement rapide de la logistique dans le Nord - Pas-de-Calais depuis une vingtaine d'années en a fait un marché à part entière. La direction régionale de l'Équipement a cherché à établir un état des lieux de la filière logistique. Celui-ci vise à caractériser le parc immobilier et les emplois de vingt sites situés au sud de la métropole lilloise et à évaluer les pratiques des acteurs privés de la filière. Au regard des trois critères du développement durable, la filière logistique dans la région s'avère être plutôt compétitive et créatrice d'emplois peu précaires. Mais les initiatives environnementales s'en tiennent au respect de la réglementation.

Les critères d'implantation relevés dans le cadre de l'étude sont assez classiques et représentatifs de la filière au niveau national. La région est située au centre d'une zone de consommation très importante dans un rayon de 300 km. Les réseaux de communication autoroutiers, ferrés et fluviaux sont importants et des ports maritimes sont situés à proximité (*figure 1*).

Il existe une importante offre de disponibilités foncières viabilisées et prêtes à être aménagées, au sud d'une agglomération lilloise devenue saturée et coûteuse. On constate également une offre de bâtiments construits en blanc (sans acheteur identifié au moment du permis de construire) permettant une installation rapide des chargeurs ou de leurs prestataires. Les prix à la location dans la région, se situant entre 42 et 45 € HT au m², sont compétitifs à l'échelle européenne : la France et la Belgique offrent les loyers les plus bas d'Europe (où les prix à la location au m² vont de 55 à 125 €, avec un pic de 225 € à Londres). Enfin, le bassin d'emploi y est favorable, à la fois qualitativement et quantitativement.

Un mode routier toujours dominant

La concentration géographique de l'entreposage, la diversité des filières logistiques et les différentes vocations - régionale, nationale ou internationale - résultent, sur le territoire d'étude, de la présence de grandes infrastructures d'une part et d'un bon positionnement géographique d'autre part, au barycentre d'un vaste bassin de consommation. La hausse de la taille moyenne des sites logistiques engendre

une forte consommation d'espace, qui reste une caractéristique dominante de la filière. La multimodalité est encore peu présente et les perspectives de développement à court et moyen terme restent faibles. Le mode routier domine encore actuellement et sa compétitivité n'est pas encore remise en cause, en dépit des contraintes réglementaires, des pressions environnementales, des hausses du prix du carburant,...

Les flux générés au m² construit varient en fonction du type d'entrepôts. Les catégories de sites qui génèrent le plus de trafics au m² sont les entrepôts généralistes (traitant plusieurs gammes de produits ou de clients), les petits entrepôts de moins de 10 000 m², les entrepôts à vocation régionale, ceux ouverts la nuit, et les entrepôts à taux de rotation des stocks rapide (inférieur à un mois).

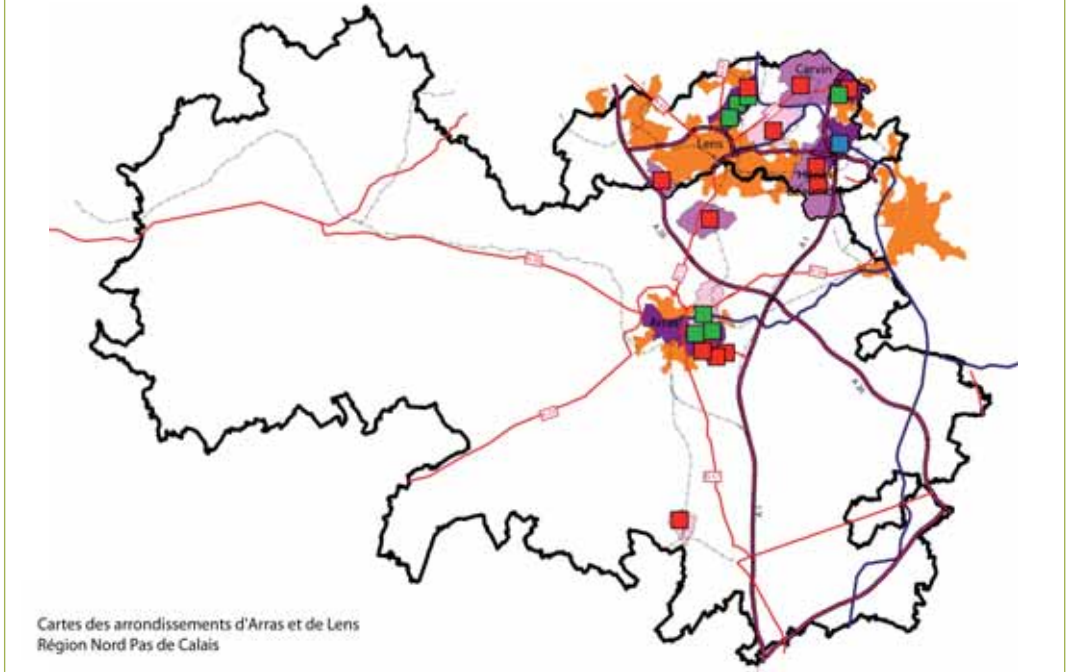
Les enjeux pour les acteurs sont la maîtrise des flux de poids lourds, la gestion des infrastructures autour des espaces accueillant des activités logistiques et la veille environnementale. On compte en moyenne 26 poids lourds en entrée des entrepôts par semaine pour 1 000 m² construits et 24 poids lourds en sortie, ce qui représente environ 100 mouvements de poids-lourds par jour pour 10 000 m² construits en entrée ou en sortie : il est rare en effet que les véhicules fassent du déchargement puis du chargement. Globalement, le territoire étudié reste assez proche des normes et tendances nationales actuelles en termes de taille des entrepôts, de critères d'implantation, de coefficient d'occupation au sol, etc.



©Laurent Mignaux MEEDDAT
 droits réservés

NORD - PAS-DE-CALAIS

Figure 1 : Accès modaux aux 20 sites enquêtés : seuls huit bénéficient d'un accès au fer ou à la voie d'eau, et trois seulement l'utilisent.



Des emplois moins précaires et qui se féminisent

Hors période de pointe et de congés d'été, les contrats à durée indéterminée (CDI) sont devenus prédominants. La filière contribue ainsi à la non-précarité de l'emploi, d'autant plus que la formation aux métiers de la logistique est réalisée le plus souvent en interne. L'enjeu pour les entreprises est de fidéliser leur personnel car il existe une forme de concurrence à l'emploi entre les sites proches : même si les bassins d'emplois sont importants, quelques signes de tarissement semblent se faire sentir au moment de l'enquête. Cette tendance se confirme aujourd'hui, avec de nouvelles implantations plus dispersées sur la région, dans le Valenciennois ou le Dunkerquois, dues notamment au manque de main-d'œuvre. L'emploi dans la filière se



©DR



Localisation des 20 sites étudiés : Accès modaux

- Limite d'arrondissement
- Routes Nationales
- Voies Navigables
- Autoroutes
- Réseau ferroviaire
- Zones bâties

Accès Modaux

- Mono-modal
- Bi-modal (fer/route)
- Tri-modal (fer/voie d'eau/route)

m² d'entrepôts construits (source enquête)

- 5 000 - 20 000 m²
- 20 000 - 50 000 m²
- >50 000 m²

Source Enquêtes ACT / BD CARTO® - ©IGN

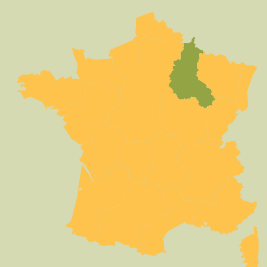
Champagne-Ardenne

La réduction des émissions de CO₂ dans les TRM

À l'occasion de la 6^e semaine du développement durable, l'ORT de Champagne-Ardenne a mobilisé ses membres afin de promouvoir le lancement d'une charte régionale d'engagement pour la réduction des émissions de CO₂ dans le domaine du transport routier de marchandises (TRM).

L'ensemble de la filière s'est engagé : la DRE, le conseil régional, l'Ademe, les fédérations professionnelles de transporteurs ainsi que les organismes de formation. Le groupe de travail engendré par cet engagement commun s'est déjà réuni une première fois le 29 mai 2008. Dans un premier temps, son ambition est de sensibiliser les petites et moyennes entreprises régionales qui représentent près des trois quarts du panel de la région.

Un document de communication sera réalisé et diffusé aux entreprises à la fin du mois de septembre 2008. Celui-ci les informera sur les outils gratuits et simples d'utilisation d'ores et déjà à leur disposition pour dégager des pistes d'actions efficaces et adaptées à leur cas particulier. Une aide sera ensuite apportée aux entreprises qui le souhaitent grâce aux étudiants de l'IUT de Reims. La démarche se veut concrète, pratique et volontaire. D'autres idées ont également émergé du groupe de travail dont notamment la mise en place de formations supplémentaires à l'éco-conduite. À suivre...



féminise : les entreprises tendent à favoriser la mixité à la fois par choix (main-d'œuvre féminine appréciée, volonté d'intégrer un équilibre hommes/femmes), mais également parfois par nécessité (manque de demandeurs d'emploi hommes donc élargissement des recrutements aux femmes).

L'impact de l'automatisation sur l'emploi est davantage ressenti sur les plus grands sites : les sites les plus modernes intégrant de nouvelles technologies logistiques enregistrent des taux d'emploi plus faibles au m² construit.

Cependant, ces métiers y sont plus qualifiés et la pénibilité du travail en est réduite. Les catégories de sites qui emploient le plus au m² sont les sites généralistes, les sites de moins de 10 000 m², les sites frigorifiques ou mixtes, ceux à vocation régionale et les sites ouverts la nuit ou à taux de rotation des stocks rapide. Sur l'échantillon, on observe une moyenne de 58 emplois pour 10 000 m² construits, mais la faible taille de l'échantillon rendrait toute généralisation périlleuse. La filière logistique reste un secteur créateur d'emplois et qui semble s'impliquer par nécessité dans le développement social : qualification, formation, promotion interne, mixité, stabilité.

Des démarches environnementales encore timides

Les démarches dites de haute qualité environnementales (HQE) restent rares et sont limitées, quand elles existent, au bâti et aux grands projets immobiliers (grands ensembles, parcs dédiés). Certains investisseurs spécialisés développent des concepts novateurs mais leur réalisation se heurte souvent au caractère "basique" du besoin logistique et du principe de construction en blanc, qui doit rester standard et abordable. Les initiatives environnementales sont davantage dictées par les possibilités de gains économiques. Les préoccupations environnementales existent mais les coûts de certaines démarches restent un frein important. En matière de pollution, le transport reste pour le moment l'enjeu majeur pour cette filière. La réduction des émissions liées aux flux de camions passe avant tout par la maîtrise des tournées de transport (productivité des poids lourds, taux de remplissage des véhicules) et le renouvellement de la flotte (véhicules récents aux normes européennes récentes). Pour la filière logistique, la multimodalité ne constitue pas encore une alternative significative

©Laurent Mignaux MEEDDAT
droits réservés



aux pollutions engendrées par l'activité de transport routier. Les engagements en faveur de l'environnement ne vont bien souvent pas au-delà de ce qu'impose la réglementation en vigueur.

*Samuel Laslandes
DRE Nord-Pas-de-Calais*

Méthodologie de l'étude

Pour la partie de l'étude correspondant au recensement des entrepôts et des zones d'activités logistiques, seuls les entrepôts de plus de 5 000 m² ont été pris en compte. C'est une borne conventionnelle qui a été fixée pour parler d'entrepôt logistique. Le bureau d'études a procédé à trente entretiens en face à face, de janvier à avril 2007. Vingt gestionnaires d'entrepôts, sept professionnels de l'immobilier logistique et trois chargeurs ont été interrogés. De par sa méthodologie, les résultats correspondent à un ressenti de la part de la profession et ne traitent que de cette seule facette. La même enquête refaite aujourd'hui ne donnerait sans doute pas les mêmes résultats, au moins en termes prospectifs. Le bureau d'études a souligné à plusieurs reprises le fort intérêt des acteurs privés pour cette étude sur la "logistique durable" et leur volonté de s'impliquer. Cela devrait se poursuivre par l'élaboration conjointe, entre acteurs publics et acteurs privés de la région, d'une charte des bonnes pratiques logistiques en matière de développement durable.

Le rapport d'étude complet et la plaquette de présentation de l'étude seront disponibles prochainement sur l'intranet du GUT et sur le futur site internet de l'ORT Nord-Pas-de-Calais en cours de finition (inauguration à l'automne 2008).

NORD - PAS-DE-CALAIS

La vocation transport-logistique : entre image et réalité

Le Nord - Pas-de-Calais a l'image d'une grande région de transport. L'activité y est effectivement très présente, que ce soit en termes de flux, d'infrastructures ou d'emplois. Pour autant, la région Nord - Pas-de-Calais n'est réellement spécialisée qu'en services auxiliaires et en transport routier de marchandises. Concernant les salariés, leur vieillissement est d'ampleur limitée. Par ailleurs, les conducteurs de véhicules se distinguent par une forte stabilité dans le métier.



©DR

La vocation du Nord - Pas-de-Calais en matière de transport et de logistique ne fait généralement aucun doute dans l'esprit des principaux acteurs politiques, sociaux ou économiques de la région, tant son territoire est marqué par ces activités. Toutefois, certains indicateurs nuancent ce constat. Les résultats présentés ci-dessous portent sur l'ensemble du secteur des transports, hormis les agences de voyages, réparti en quatre domaines : le transport routier de marchandises, de voyageurs, le transport non routier et les services auxiliaires. Il ne tient pas compte des activités de transport en logistique réalisées par les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports (tels que les commerces ou les entreprises industrielles).

Des flux importants mais une concurrence soutenue

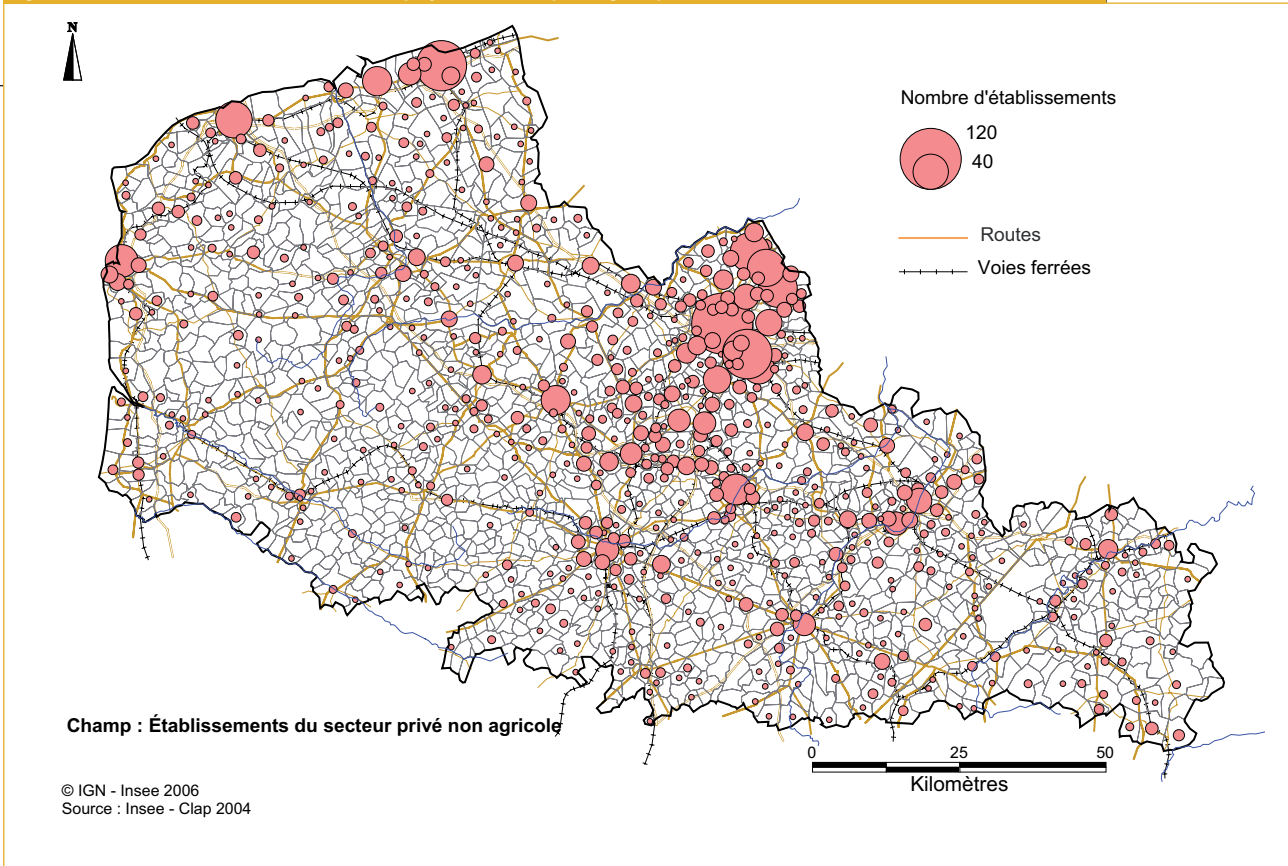
L'image de vocation au transport et à la logistique du Nord - Pas-de-Calais s'explique par les nombreux atouts de la région tels que sa situation géographique, à la croisée de plusieurs grands corridors internationaux, sa façade maritime et ses grands équipements de transport. De nombreux flux se sont ainsi développés avec le Nord - Pas-de-Calais, cinquième région française en termes de tonnages de marchandises transportées hors transit, et première région « exportatrice » de France à destination des autres régions françaises et de l'étranger. Mais le Nord - Pas-de-Calais, comme la plupart des autres régions françaises, doit faire face à une concurrence internationale toujours plus forte. La part du pavillon français dans les transports routiers est en effet en baisse depuis une dizaine d'années, au profit des pays d'Europe centrale

et orientale. Dans le domaine maritime, le port de Dunkerque, performant au niveau national, présente des trafics encore limités par rapport aux ports belges et néerlandais.

Des activités très présentes sur le territoire

L'activité de transport et de logistique est également solidement ancrée dans la région en termes de salariés. En effet, avec 60 400 salariés en 2004, le Nord - Pas-de-Calais se situe en quatrième position des régions françaises derrière l'Île-de-France (290 000), Rhône-Alpes (105 000) et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (77 500). Les salariés relèvent à 43 % du transport routier de marchandises et à 25 % des services auxiliaires (activités de logistique et de gestion des infrastructures), secteurs davantage présents en Nord - Pas-de-Calais qu'en moyenne nationale (respectivement 36 % et 21 %). Le transport non routier et le transport routier de voyageurs représentent, quant à eux, respectivement 20 % et 12 % des postes. Les établissements employeurs du transport et de la logistique sont localisés principalement dans les grandes villes et sur les axes de communication (*figure 1*). La zone d'emploi de Lille regroupe ainsi 27 % des salariés régionaux du secteur. Sur l'ensemble des effectifs présents, la répartition spatiale des postes salariés du transport et de la logistique permet également de mettre en lumière la zone d'emploi de Lens-Hénin, au sud de la métropole lilloise. Cette zone, où est implantée la plateforme multimodale de Dourges, est caractérisée par une présence forte du transport et de la logistique, en particulier en services auxiliaires et en transport routier de marchandises.

Figure 1 : Localisation des établissements employeurs du transport logistique en 2004



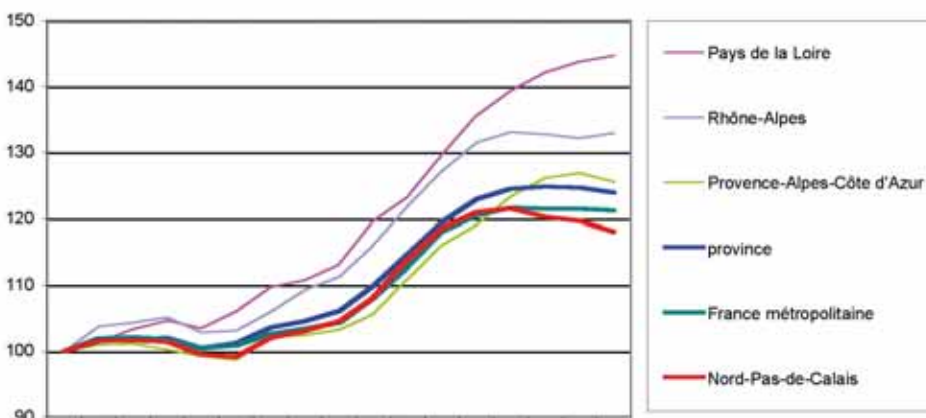
Amorce d'un décrochage de l'emploi salarié par rapport à la province

Si la forte présence de l'emploi salarié est avérée dans la région, certains indicateurs remettent en question l'image de vocation au transport et à la logistique du Nord - Pas-de-Calais. En effet, l'évolution de l'emploi salarié dans la branche transport a suivi la tendance nationale jusqu'en 2000, puis s'en est écartée à la baisse (*figure 2*). Le ralentissement de l'activité en Nord - Pas-de-Calais est ainsi plus précoce que dans d'autres régions comme les Pays de la Loire ou Provence-Alpes-Côte-d'Azur.



©Laurent Mignaux MEEDDAT droits réservés

Figure 2 : Évolution de l'emploi salarié dans le secteur des Transports (base 100 en 1989)



* Les estimations 2005 sont provisoires
Source : Insee - Estimations d'emploi

NORD - PAS-DE-CALAIS

Une spécialisation en transport-logistique dans la moyenne nationale...

Malgré la forte densité de salariés, la spécialisation du Nord - Pas-de-Calais en transport-logistique est située dans la moyenne des régions françaises : la part des salariés de ce secteur dans l'ensemble des salariés de la région est semblable à la moyenne nationale.

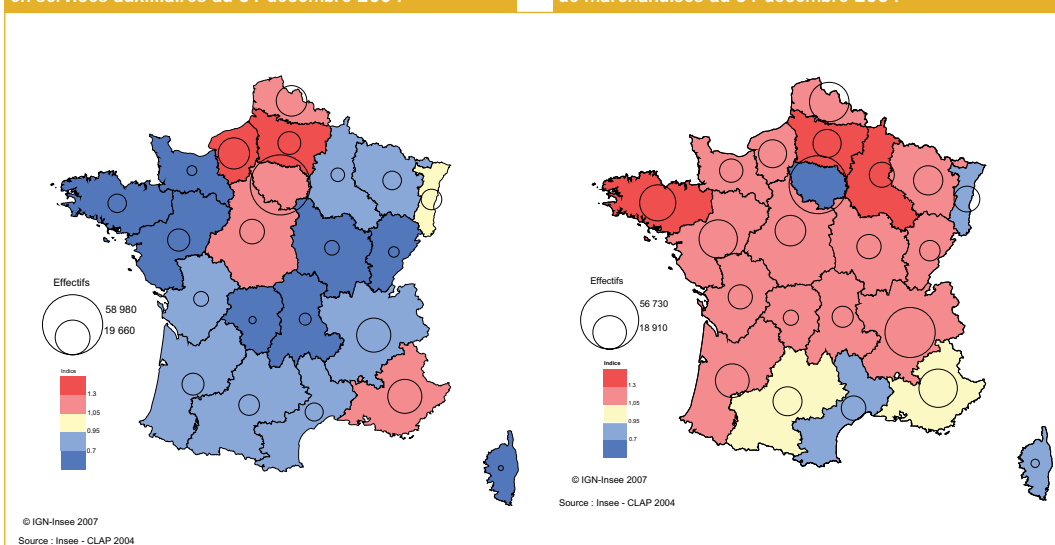
De ce point de vue, peu de régions françaises se distinguent. Ainsi, seule la Haute-Normandie est spécialisée en transport-logistique, et dans une moindre mesure la Picardie et l'Île-de-France. Les régions où l'activité est la moins présente en proportion sont la Franche-Comté et la Basse-Normandie.

...mais une forte présence en services auxiliaires et transport routier de marchandises

À un niveau plus fin de nomenclature, des spécialisations apparaissent toutefois selon les régions (*figures 3 et 4*). Ainsi, le Nord - Pas-de-Calais est spécialisé en services auxiliaires et en transport routier de marchandises. Peu de régions sont spécialisées en services auxiliaires en France ; c'est toutefois le cas de la Haute-Normandie qui se distingue fortement des autres régions. En ce qui concerne le transport routier de marchandises, l'activité est davantage présente en Champagne-Ardenne, Picardie et Bretagne. Les spécialisations en transport non routier et transport routier de voyageurs concernent très peu de régions hormis l'Île-de-France.

Figure 3 : Spécialisation et nombre de salariés en services auxiliaires au 31 décembre 2004

Figure 4 : Spécialisation et nombre en transport routier de marchandises au 31 décembre 2004



Note de lecture :

L'indice de spécialisation pour une région est égal au rapport entre la part du secteur dans la région et la part du secteur en France métropolitaine, en termes d'effectifs salariés. Il permet de repérer, pour une activité donnée, si cette activité est plus ou moins présente dans une région, en comparaison avec l'ensemble du territoire.

- Plus de 1,30 : activité beaucoup plus présente qu'en moyenne nationale
- De 1,05 à 1,30 : activité plus présente qu'en moyenne nationale
- De 0,95 à 1,05 : présence de l'activité dans la moyenne nationale
- De 0,70 à 0,95 : activité moins présente qu'en moyenne nationale
- Moins de 0,70 : activité beaucoup moins présente qu'en moyenne nationale

Centre

Réflexions prospectives
sur les transports

La région Centre est actuellement animée par de nombreuses réflexions touchant à la fois aux projets d'infrastructures et de services de transports en cours de réalisation (autoroute ferroviaire atlantique, mise en service prochaine de l'autoroute A19, ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique...) et à la définition d'une vision partagée des transports à horizon d'une vingtaine d'années.

C'est pourquoi le Conseil régional du Centre a lancé une étude prospective multimodale sur l'offre de transport et les besoins de déplacements. Témoignant d'objectifs ambitieux, elle vise à établir un état des lieux de l'offre et de la demande de transport ainsi qu'une vision prospective de leurs évolutions respectives. L'étude permettra d'analyser l'adéquation de l'offre à la demande future et pourra, le cas échéant, servir de base à des réflexions sur la programmation d'infrastructures ou de services permettant d'améliorer cette adéquation.

Par ailleurs, afin d'anticiper et d'accompagner la mise en place du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, les Conseils généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret se sont associés pour commanditer une étude d'opportunité et de faisabilité d'une plate-forme intermédiaire de chargement/déchargement sur les communes d'Artenay et Poupry. A la limite des deux départements, cette dernière se trouverait située au point de convergence des autoroutes A10 et A19, de la RN120¹ et de la RN154, ce qui constituerait une localisation intéressante pour les activités de logistique et de transports.

¹ RN120 : Route Nationale d'Intérêt Local à la charge des conseils généraux.

Un partenariat efficace Insee - DRE

Croisant une approche sur les flux de transports avec des données socio-économiques, ce dossier est le fruit de la mise en commun des connaissances et des données de la DRE et de l'Insee Nord - Pas-de-Calais. Les données présentées portent ainsi sur des champs différents, mais correspondant à deux façons complémentaires d'aborder les transports.

L'étude complète a été publiée en juillet 2007 dans le Dossier de Profils n°85 de l'Insee Nord - Pas-de-Calais. Elle est consultable en intégralité à l'adresse suivante : http://www.insee.fr/fr/insee_regions/nord-pas-de-calais/rfc/docs/DP85_sommaire.pdf.

Dans l'ensemble, des métiers
à faible turn-over

Les familles professionnelles correspondant au cœur de métier de l'activité de transport - conducteurs de véhicules et ouvriers qualifiés ou non de la manutention - engendrent peu de mobilités professionnelles entre 2003 et 2004, avec une stabilité particulièrement élevée parmi les conducteurs de véhicules. En effet, 89 % des salariés de cette famille professionnelle restent dans le métier entre 2003 et 2004. La mobilité est située dans la moyenne des métiers pour les ouvriers qualifiés de la manutention, tandis que davantage de mouvements sont opérés chez les non qualifiés. Ces mobilités sont effectuées au sein d'un groupe de métiers correspondant pour la plupart à des emplois d'artisan ou d'ouvrier.

*Émilie Dequidt
DRE Nord - Pas-de-Calais*

Un vieillissement marqué
en transport routier de voyageurs
et en transport non routier

En Nord - Pas-de-Calais en 2004, la moyenne d'âge des salariés de transport-logistique est de 39 ans. L'âge moyen a augmenté d'1,1 an entre 1999 et 2004. Le secteur transport-logistique connaît ainsi un vieillissement d'ampleur limitée, comparable à l'ensemble des activités du secteur privé marchand non agricole. Cependant, le vieillissement est davantage marqué en transport routier de voyageurs et en transport non routier, secteurs dans lesquels la part des salariés les plus âgés a fortement augmenté. En transport routier de marchandises, il est plus limité. Quant aux services auxiliaires, ils sont assez peu concernés par le vieillissement des salariés.

Des métiers globalement attractifs

Le vieillissement des salariés pose la question de l'attractivité des métiers du transport et de la logistique. Celle-ci peut être mesurée en première approche, à l'aide des données de l'ANPE. Les métiers du transport paraissent alors attractifs, à en juger par l'excès des demandes par rapport aux offres, qui se traduit par une faible proportion d'offres d'emplois non satisfaites. Toutefois, à un niveau plus fin, des tensions sur le marché du travail peuvent apparaître pour certains métiers comme les conducteurs de véhicules.



©Laurent Mignaux MEEDDAT - droits réservés



PAYS DE LA LOIRE

Analyse de la situation des transports de marchandises

La région des Pays de la Loire vient de diffuser, en ce début d'année, son schéma régional d'infrastructures et de transport (SRIT). Celui-ci vise à déterminer l'action régionale dans les domaines routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire pour les vingt années à venir. En préalable à l'élaboration de ce document, le conseil régional a souhaité disposer d'un diagnostic général portant sur les transports de marchandises dans la région. Confiée à l'observatoire régional des transports, cette étude a consisté en une analyse critique de la situation du transport de marchandises en Pays de la Loire. Elle permet de caractériser la région du point de vue de cette activité essentielle dans l'économie ligérienne et de faire ressortir, autant qu'il est possible à partir des données statistiques existantes, les forces et faiblesses de ce secteur.

Les transports en Pays de la Loire : une activité en forte expansion...

Avec un flux total de 250 millions de tonnes de marchandises générés en 2005, les Pays de la Loire se placent au 3^e rang national (après l'Île-de-France et Rhône-Alpes), représentant ainsi une part sensiblement supérieure à la superficie ou au poids démographique de la région.

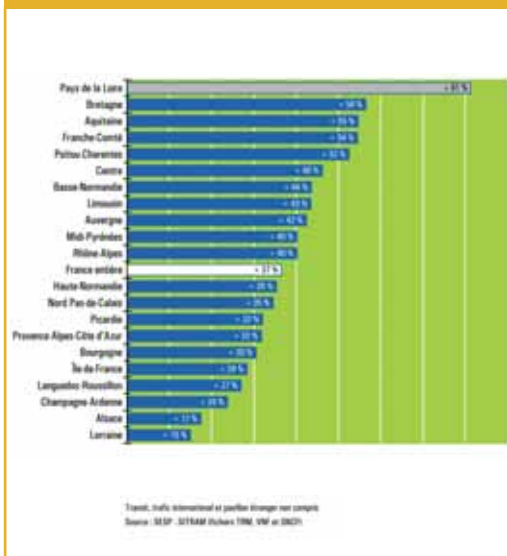
À cette approche statique s'ajoute une dynamique très favorable puisque, parmi les 22 régions françaises, les Pays de la Loire sont, de très loin, celle où la croissance des flux terrestres de marchandises a été la plus forte entre 1990 et 2005 (*figure 1*).

Cette progression des échanges trouve son fondement dans la vitalité démographique et économique de la région. Elle a permis d'accroître sensiblement l'emploi ligérien dans les transports malgré les difficultés conjoncturelles du secteur, liées notamment à la hausse du prix des carburants, et contredit ainsi la tendance nationale de contraction des effectifs observée ces dernières années. Les Pays de la Loire sont en revanche peu tournés vers les marchés internationaux, abstraction faite des importations de produits énergétiques. Malgré une ouverture sur l'océan, la région affiche des performances très moyennes à l'exportation, bien en-deçà de son dynamisme économique.

... mais contrastée selon les modes.

Surreprésenté dans la région, le transport routier assure près de 80 % de l'ensemble des transports de marchandises des Pays de la Loire. Il est le mode le plus utilisé pour toutes les catégories de produits, à l'exception des combustibles, et profite d'une situation de quasi monopole sur les courtes distances. Sa part de marché s'est renforcée au cours des dernières décennies (96 % des flux terrestres exprimés en tonnes-kilomètres) sous le double effet de l'achèvement du réseau autoroutier et de la chute des trafics ferroviaires. Le dynamisme du secteur a suscité un mouvement de fonds de rachat d'entreprises, dont les deux leaders régionaux (Graveleau et Joyau), tendant à déplacer les centres de décisions en dehors de la région. Malgré cette tendance à la concentration, le caractère artisanal de la profession est encore très marqué : 40 % des établissements n'ont pas de salarié.

Figure 1 : Évolution des flux terrestres de marchandises entre 1990 et 2005



©Laurent Mignaux MEEDDAT droits réservés

Champagne-Ardenne

L'organisation des transports durant les vendanges

La période des vendanges en Champagne-Ardenne est soumise à de nombreuses contraintes : date de démarrage aléatoire, pics d'activité, durée variable de la période. En 2007, l'inspection du travail des transports a constaté le dépassement des temps de travail des conducteurs et le manque voire l'absence de repos. Pour traiter de ces problématiques, un groupe de travail émanant de l'ORT a été mis en place. Il réunit l'État, les fédérations de transporteurs, et les représentants de la filière « Champagne » accompagnés de certains de leurs adhérents. Le groupe souhaite faire passer plusieurs messages forts, à savoir :

- le respect de la législation sera primordial dans les années à venir,
- l'implication forte de chaque acteur de la « chaîne vendange » est indispensable,
- la notion de co-responsabilité doit être présente dans l'esprit de chacun des acteurs de la chaîne.

En effet, le non-respect de la réglementation sociale européenne n'est pas uniquement le fait d'une mauvaise organisation des transporteurs routiers lors des vendanges. Il est dû à l'organisation globale de cette activité, aux exigences très spécifiques des donneurs d'ordre et à une méconnaissance de la problématique transport.

Pourtant, lors de la verbalisation, l'entreprise de transport comme le donneur d'ordre sont pénalement responsables des infractions constatées. À la fin du mois de juillet 2008, une plaquette de communication réalisée par l'ORT a été diffusée aux pressoirs, transporteurs et maisons de champagne en 5.000 exemplaires afin d'informer et de sensibiliser les différents acteurs sur la problématique transport durant les vendanges, de partager les premières réflexions du groupe de travail et de proposer des premières pistes de progrès.

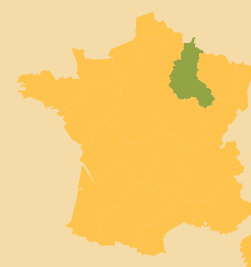
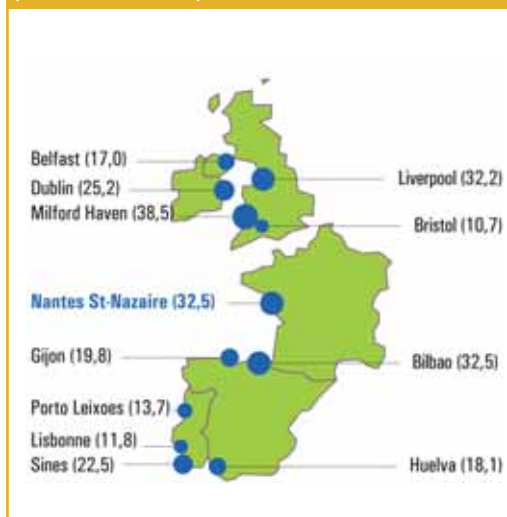


Figure 2 : Trafic des ports de l'Arc Atlantique en 2004 (en milliers de tonnes)



Le mode ferroviaire :

Ne représentant plus que 1,5 % des flux générés par la région, il traverse une crise profonde qui lui a fait perdre, en Pays de la Loire, un quart de son trafic au cours des cinq dernières années. Les difficultés nationales de l'activité fret de la SNCF - liées au déclin de ses marchés historiques (pondéreux), son instabilité sociale et la priorité accordée aux trains de voyageurs - sont aggravées localement par le positionnement excentré des Pays de la Loire et l'inadaptation des infrastructures sur l'axe Nord/Sud.

Le transport maritime :

Il concourt, par nature, aux échanges internationaux de la région (à hauteur de 80 %). Le port de Nantes Saint-Nazaire, 5^e port français, est spécialisé dans les importations de combustibles liquides et de charbon à destination du pôle énergétique de la Basse-Loire. Son trafic s'inscrit dans une dynamique positive (+38 % depuis 1990) mais pourrait être durablement affecté par le tarissement attendu des réserves d'hydrocarbures et l'impossibilité physique d'accueillir les porte-conteneurs nouvelle génération (figure 2).

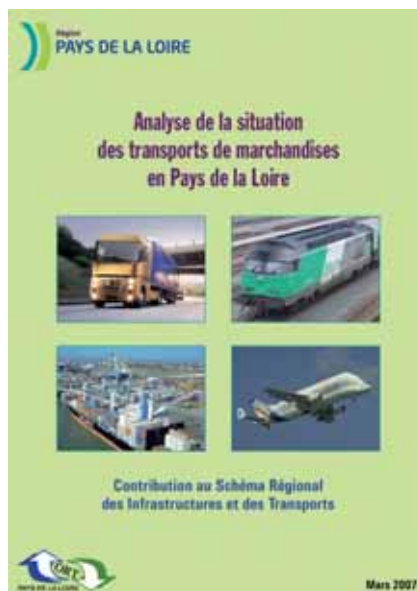
Le fret aérien :

C'est une activité en forte progression mais qui demeure marginale en volume transporté (une vingtaine de milliers de tonnes par an). Elle est répartie sur les plates-formes de Saint-Nazaire Montoir et Nantes-Atlantique, respectivement 8^e et 11^e aéroports français de marchandises. La croissance spectaculaire des trafics, observée ces dernières années, est imputable au site nazairien

dont l'activité est dédiée à l'acheminement de tronçons d'avions pour le compte d'Airbus. Les derniers modes analysés sont, pour des raisons distinctes, liés au Port autonome de Nantes Saint-Nazaire. Les conduites (oléoducs et gazoducs) acheminent environ un quart des flux d'hydrocarbures de la région tandis que la voie fluviale, en perte de vitesse en dehors du périmètre du port, n'assure plus qu'un transport localisé de sable.

Ce document est consultable et téléchargeable sur le site de l'observatoire régional des transports (www.ort-pdl.org) à l'adresse suivante : http://www.ort-pdl.org/pdf/analyse_marchandises_srit.pdf

*Denis Douillard
ORT Pays de la Loire*



MIDI-PYRÉNÉES

Organisation et fonctionnement logistique des territoires limitrophes

Les territoires situés de part et d'autre des Pyrénées - le nord de l'Espagne et le sud-ouest de la France - présentent de nombreuses différences et similitudes. Le premier regroupant les régions les plus riches d'Espagne, semble mieux armé que le second dans le domaine de la logistique. Éloignés des grands axes logistiques européens, ils ont tendance à se tourner le dos et à miser, pour accroître leur développement, sur les échanges avec le nord de l'Europe. Quatre scénarios, à l'horizon 2030, tentent de dresser un tableau des avenir possibles.

Un constat : deux territoires qui se tournent le dos

Bien que proches géographiquement, les territoires d'études français et espagnol sont éloignés des grands axes logistiques européens. Toutefois, ils présentent une différence structurelle importante :

- Au niveau démographique : sur les 23 Millions d'habitants du périmètre, les 2/3 sont situés du côté espagnol (figure 1).
- En terme économique : la zone d'étude représente 22 % du PIB des deux pays avec une nette prépondérance de la partie espagnole. En effet, les territoires situés au nord de la péninsule espagnole sont les plus productifs et riches du pays : ils concentrent 53 % des industries et 40 % du PIB du pays.

A contrario, le grand sud-ouest français est éloigné du cœur économique de la France.

- En matière d'infrastructures, on retrouve, là aussi, une asymétrie au bénéfice de l'Espagne qui a récemment modernisé considérablement ses réseaux.

Des deux côtés de la frontière, le territoire est fortement métropolisé avec un poids prépondérant de Barcelone. Les activités logistiques suivent cette concentration de l'activité.

Seule la filière des fruits et légumes profite d'une logistique commune aux deux territoires. Les autres filières sont orientées suivant une logique sud-nord, avec pour corollaire deux territoires qui s'ignorent, tout en regardant dans la même direction : le nord de l'Europe (figure 2).



©DDE 33 - Photo J.P. Verduzier

Figure 1 : Population et évolution de part et d'autre des Pyrénées

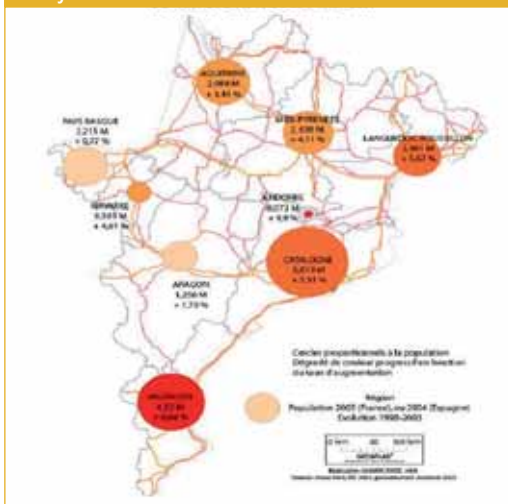


Figure 2 : Spécialisation des filières logistiques

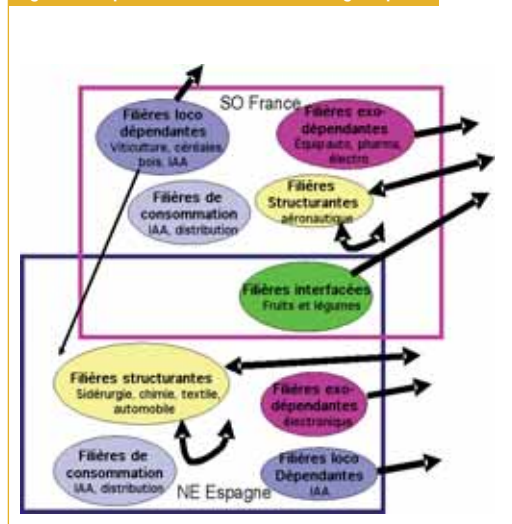


Figure 3 : Les principaux sites transport et logistique de part et d'autre des Pyrénées



Des outils logistiques et de transport en mutation

Le fret aérien de la zone est assez négligeable car concentré sur Madrid ou Paris. Le premier aéroport de la zone est Barcelone avec 100 000 t/an. Suivent Toulouse et Vittoria. C'est surtout en Espagne que les équipements aéroportuaires, destinés au fret, se développent. En terme de trafic maritime, les ports espagnols devancent les ports français de la zone ainsi que Marseille en ce qui concerne le transport de conteneurs. Et les marchandises traitées y sont de forte valeur ajoutée.

Les zones logistiques sont, en général, plus vastes en France qu'en Espagne mais les projets de nouvelles zones logistiques sont essentiellement espagnols, comme à Saragossa avec PlaZa (figure 3). En termes de politique et d'aménagement du territoire, on observe une forte volonté des acteurs économiques et politiques espagnols de tous niveaux, d'intégrer la logistique dans leurs projets. En France, l'État mène une politique d'aménagement du territoire au travers des pôles de compétitivité. Quelques collectivités, notamment des régions, commencent à intégrer le fait logistique. Mais, en dehors de la problématique des infrastructures, il n'y a pas de réflexion commune aux deux pays, qui entretiennent chacun de leur côté des relations avec le nord de l'Europe.

Ces analyses mettent en évidence les aspects suivants :

- une évolution contrastée des deux systèmes logistiques engendrant une inégalité de développement au sein de chaque zone,

- un renforcement de la métropolisation qui induit des polarisations et de la congestion urbaine,
- une croissance des trafics et donc une saturation, des besoins en infrastructures et en rééquilibrage modal,
- une nouvelle géographie logistique à travers le développement de relations et de nouvelles solidarités transpyrénéennes.

Méthodologie de l'étude

La direction régionale de l'équipement Midi-Pyrénées a conduit une étude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions situées de part et d'autre des Pyrénées. Un comité de pilotage comprenant des institutionnels français et espagnols ont suivi les différentes phases de cette étude réalisée par un groupement franco-espagnol : le bureau d'études Samarcande, bien connu en France, et l'institut Cerda de Barcelone. Son objectif consistait à présenter une vision globale de la problématique logistique sur les territoires transpyrénéens, c'est-à-dire sur les régions françaises (Midi-Pyrénées, Aquitaine, Limousin et Languedoc-Roussillon) et les régions espagnoles (Catalogne, Valence, Aragon, Navarre et Pays basque) ainsi que l'Andorre, d'en dégager les forces et les faiblesses, d'évaluer les perspectives d'évolution :

- Comment ces territoires sont-ils structurés ?
- À quelles logiques répondent-ils ?
- Quelles sont leurs relations ?
- Quelles synergies peuvent être envisagées ?

Les bureaux d'études ont procédé à une analyse de la bibliographie existante, à l'exploitation de bases de données et surtout à de nombreux entretiens.

MIDI-PYRÉNÉES

L'évaluation des pôles et les nouvelles polarités

Une évaluation multicritère (démographie, consommation, production, logistique, transports terrestres, autres transports), réalisée à dire d'expert, a permis d'effectuer une classification des pôles logistiques suivant cinq caractéristiques :

- les pôles complets pour lesquels la cotation est importante sur l'ensemble des critères,
 - les pôles équilibrés qui sont des pôles complets moins puissants,
 - les pôles terrestres à fort contenu transport, auxquels il manque l'aspect maritime,
 - les pôles terrestres à ambition logistique,
 - les pôles à caractère logistique modeste.
- (Figures 4 et 5).

Les flux émis ou reçus par ces pôles confirment l'analyse. Celle-ci précise, par ailleurs, le champ d'action de ces pôles, qu'il soit local ou international. Barcelone et, dans une moindre mesure, Valence ont une forte influence du local à l'international. Bordeaux a le poids le plus important au niveau des échanges nationaux.

Des axes structurants en termes logistiques apparaissent :

- les axes nationaux rattachent l'espace transpyrénéen au reste de l'Europe ;

- les axes transpyrénéens assurent les échanges pour tous les flux, mais ils ont plus un rôle européen que d'intégrateur de l'espace transpyrénéen ;
- les axes interrégionaux structurent les échanges des deux sous-territoires nationaux.

Les perspectives d'évolution

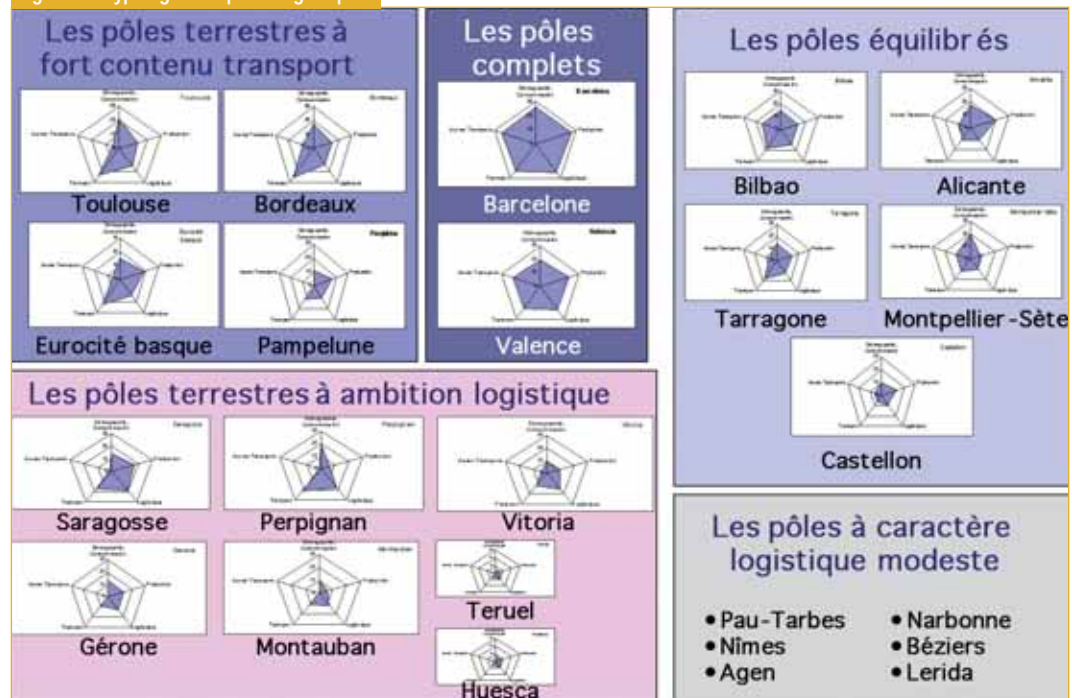
Une évaluation des perspectives d'évolution a été faite suivant le travail réalisé par le ministère de l'Équipement français : « Prospective fret 2030 ». Quatre scénarios d'évolution ont été retenus dont deux valorisent les relations alternatives aux grands corridors et renforcent les coopérations.

Un colloque franco-espagnol sur la logistique et les transports au travers des Pyrénées s'est tenu à Toulouse le 30 novembre 2006. Il a réuni un peu plus de 120 participants français et espagnols. La journée a été très dense et les débats animés autour des présentations de Philippe Duong (Samarcande) associé à Narcís Teixidó Medina (Institut Cerda) et de Ghislaine Belis (DRE Midi-Pyrénées).

L'étude complète figure sur le site de la direction régionale de l'Équipement à l'adresse suivante : http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=505

Michel ALBY
 DRE Midi-Pyrénées

Figure 4 : Typologie des pôles logistiques



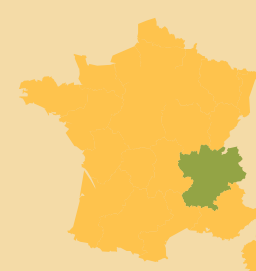
Rhône-Alpes

Les flux générés par les établissements logistiques

En 2007, l'ORT Rhône-Alpes a fait réaliser une étude sur les flux générés par les entrepôts logistiques régionaux (de plus de 5 000 m²). Elle se concentre uniquement sur les établissements réalisant du stockage, de la préparation de commandes et des prestations associées. Un questionnaire a été soumis à 150 établissements logistiques, complété par des entretiens en face à face auprès de professionnels du secteur. Cette étude a permis de caractériser le parc d'entrepôts logistiques de Rhône-Alpes et de dégager des facteurs explicatifs des flux routiers. Le parc d'entrepôts logistiques de plus de 5 000 m² en Rhône-Alpes est estimé à plus de 4 millions de m². 30 à 40 % de l'offre d'entrepôts immédiatement disponible est considérée comme obsolète. Particularité rhônalpine, la demande en entrepôts logistiques est fortement endogène, à hauteur de 65 % voire 80 % : elle émane principalement des industriels, distributeurs ou prestataires logistiques déjà implantés dans la région. En moyenne, 10 000 m² bâtis d'entrepôt logistique génèrent 38 emplois équivalents temps plein (dont plus de 70 % sont des emplois spécifiques à la logistique). Un entrepôt génère en moyenne 28 véhicules par jour pour 10 000 m² bâtis (soit le double en mouvements de véhicules). Les flux routiers sont continus tout au long de la semaine (du lundi au vendredi) et durant toute la journée (de 6h à 18h). Toutefois, des disparités fortes sont constatées selon les activités de l'entrepôt, le type de produit traité et sa saisonnalité ainsi que l'organisation transport de l'entrepôt.

Figure 5 : Scénarios à l'horizon 2030

Description	Conséquences	
<p>Scénario 1 « Entreprise, marché mondial, technologie »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primauté du marché mondialisé • Domination des organisations transnationales • Libéralisation accrue et priorité à la compétitivité des entreprises • Importance des nouvelles technologies 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la métropolisation, notamment de Barcelone • Développement sur les corridors côtiers • Engorgements et hausse du foncier • Recherche d'espaces logistiques alternatifs : augmentation des coûts logistiques • Les espaces intérieurs sont délaissés, Toulouse et Saragosse en retrait Perpignan et Eurocité basque dynamisés comme plate-formes logistiques au service du territoire espagnol 	
<p>Scénario 2 « Régulation européenne »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorité au développement et à l'harmonisation européenne • Intervention forte de l'UE par le biais de politiques volontaristes • Libéralisation maintenue mais dans un cadre harmonisé • Permanence de grands projets infrastructurels 	<ul style="list-style-type: none"> • Métropolisation plus équilibrée • Développement sur nouveaux corridors • Désengorgement relatif • Recherche d'espaces logistiques alternatifs : meilleure flexibilité de localisation • Développement des espaces intérieurs : Toulouse et Saragosse valorisés Perpignan et Eurocité basque perdent un peu de leurs atouts (rupture frontière) 	
<p>Scénario 3 « Réintégration du système »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anticipation de problèmes énergétiques, climatiques, coûts de transport • La mondialisation se poursuit sur des bases plus équilibrées • Réorganisation du système productif plus fondée sur la proximité • Fortes incitations et interventions publiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Métropolisation équilibrée et villes en réseau • Espaces polarisés et dynamisés • Aménagement du territoire et économie pensés en même temps • Organisation urbaine, variable logistique • Atout pour les pôles logistiques intermédiaires (Bordeaux, Toulouse, Saragosse, Perpignan et Eurocité basque) 	
<p>Scénario 4 « Crise énergétique »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une crise énergétique non anticipée survient brusquement • La croissance mondiale est stoppée, voire récession • Les échanges sont considérablement ralentis • Crise économique et sociale en Europe 	<ul style="list-style-type: none"> • Villes et métropoles stagnent, se tournent le dos et rayonnent surtout autour de leur aire • Les grands ports reculent et ne structurent plus la logistique • Les grandes villes gardent une influence extérieure • Les pôles secondaires déclinent et ne jouent qu'un rôle logistique local 	



ALSACE

Les besoins en plates-formes intermodales à moyen et long termes

Quels peuvent être les choix pertinents concernant les plates-formes d'échange intermodales afin de privilégier le report du trafic vers les modes alternatifs à la route ? Une étude pilotée par le conseil régional d'Alsace et réalisée par le cabinet Samarcande a précisément répondu à cette question en proposant des scénarios de plates-formes d'échange intermodales, à l'horizon 2010 et 2020.

Des besoins en pleine mutation

La création et le développement d'interfaces entre la route, le chemin de fer et la voie d'eau sont l'un des moyens de répondre à l'accroissement des besoins en matière de mobilité des marchandises. Et ce, en favorisant le développement des modes de transports alternatifs à la route. Cependant, l'apparition de nouveaux paramètres a motivé le lancement d'une étude sur les besoins en plates-formes intermodales en Alsace, à moyen et long termes : l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, la réorganisation de l'activité du transport combiné rail-route en France et les prochaines mises en service de nouvelles percées ferroviaires alpines en Suisse.

Une logistique « de fait » essentiellement endogène

En l'absence de concertation des acteurs de l'aménagement territorial, l'Alsace a vu se développer une logistique « de fait » associée aux activités industrielles régionales. Cette logistique valorise néanmoins le positionnement géo-stratégique favorable de l'Alsace, en fonction des opportunités foncières factuelles offertes par des opérateurs de la logistique, des acteurs publics de l'aménagement et des industriels. Le développement de cette logistique industrielle, encore largement internalisée, contraste avec son poids économique réel important, comme c'est le cas pour la logistique commerciale. Par ailleurs, la croissance continue de l'agglomération strasbourgeoise au nord, le dynamisme particulier du commerce de gros et de la distribution ainsi que l'influence de l'industrie automobile au sud et au nord contribuent à ce développement (*figure 1*).

Figure 1 : La dynamique logistique territoriale alsacienne



©Laurent Mignaux MEEDDAT droits réservés

France entière

Confirmation de la croissance de l'emploi marchand dans les transports en 2007

Pour la deuxième année, 2007 marque une accélération des créations d'emploi dans les entreprises des transports (+ 2,1 % après + 0,8 % en 2006). Aux entreprises publiques qui enregistrent une diminution des effectifs (- 1,7 %) s'oppose une croissance du nombre de salariés dans le secteur privé (+ 3,1 %). Ce sont les secteurs du TRM, du TRV et de la manutention-entrepôts qui contribuent le plus à cette croissance, avec respectivement + 4,3 %, + 5,4 % et + 4,9 %. Dans le même temps, le secteur des transports a eu nettement plus recours à l'intérim, ce taux progressant de 11 % (sur les trois premiers trimestres) soit presque deux fois plus vite que le reste de l'économie (+ 6,3 %).

Certains secteurs semblent buter, de façon précoce par rapport à la reprise précédente, sur des contraintes d'offre du côté de l'emploi. En témoigne le niveau élevé de l'indicateur de tension du marché du travail concernant les conducteurs de TRM : 1,00 soit + 11 % par rapport à 2006. Cette élévation des tensions s'étend à présent à d'autres métiers du transport et de la logistique, et tout particulièrement aux agents de stockage. Le nombre d'offres déposées par les entreprises tend à y être supérieur au nombre de demandes (l'indicateur de tension passe de 0,92 en 2006 à 1,04 en 2007). Toutefois, le recul de l'activité du TRM en fin d'année pourrait alléger cette tension. Source : rapport CCTN 2007

Vient de paraître :

Le bilan social du TRV

Le bilan social du TRV est établi par le Service de l'Observation et des Statistiques (SoES), dans le cadre de l'Observatoire Social des Transports. Il fournit des données et analyses sur la situation économique du secteur des transports routiers de voyageurs (Naf 602B et 602G) ainsi que sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus des salariés, de la formation, des accidents du travail et sur la route.

L'intégralité du bilan social du TRV : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr - rubrique : Transport / Emploi



Figure 2 : Ports alsaciens



Cependant, plusieurs obstacles subsistent :

- l'image de la logistique perçue globalement comme générateur d'un trafic routier anarchique,
- des besoins fonciers importants difficiles à satisfaire en Alsace,
- une consommation du foncier disponible perçue comme exagérée en regard des enjeux économiques directs.

En outre, la logistique alsacienne est essentiellement une logistique endogène, c'est-à-dire qu'elle est induite par l'activité économique régionale, qu'elle soit industrielle ou de la grande distribution. En raison du recul de l'industrie, la logistique industrielle est aujourd'hui en déclin en Alsace, ceci dans un contexte d'élargissement de l'union européenne à l'est et de mondialisation.

Des caractéristiques favorables au développement de l'activité logistique

Le secteur de la logistique exogène (celle induite par l'activité économique extérieure à la région) semble la voie pour développer l'emploi et l'activité logistique en Alsace, suite à la croissance industrielle aujourd'hui défailante. Plusieurs facteurs y seraient favorables :

- un positionnement particulièrement central en Europe, à proximité immédiate de zones économiquement puissantes et développées,
- une région de passage et de transit,
- une région accessible, relativement bien desservie et à proximité immédiate de réseaux d'importance nationale et européenne,
- le poids important de groupes étrangers qui trouvent en Alsace un point d'appui géo-logistique favorable pour leurs opérations logistiques européennes.

Dans cette optique, seule l'échelle de prospection nationale semble inadaptée, l'Alsace étant complètement excentrée de ce point de vue. *A contrario*, deux autres semblent ouvrir des perspectives intéressantes : l'échelle européenne d'une part, même si l'Alsace est en concurrence avec ses voisins (notamment la Lorraine, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg) et l'échelle intercontinentale d'autre part, liée à la mondialisation. Ceci en raison de la présence d'une voie d'eau à grand gabarit liée à la Mer du Nord.

Scénario à l'horizon 2010

Le développement intermodal à l'horizon 2010 n'apparaît pertinent qu'à partir des ports alsaciens de Strasbourg, Lauterbourg, Ottmarsheim et Neuf-Brisach pour profiter de la dynamique « de conteneurs maritimes » en forte croissance et développer des synergies entre le combiné rail-route continental et maritime (figure 2). Ce système à quatre sites intermodaux dont deux rail-route à dominante maritime permettrait de développer ou de maintenir les équipements multimodaux et de préserver le foncier pouvant être desservi par voie ferrée ou fluviale.

De plus, il est probable qu'à l'avenir, les armateurs pénètrent de plus en plus le marché du transport terrestre et s'appuient sur les modes massifiés pour accroître les zones d'influence des ports et optimiser leurs réseaux portuaires. Pour cela, ils pourront s'appuyer sur les larges réserves en capacité de transport offertes par le Rhin, première artère commerciale d'Europe. Finalement, la création *ex-nihilo* d'un nouveau chantier de transport combiné dédié aux trafics continentaux (rail-route) ne paraît pas envisageable avant l'horizon 2020.

Les coûts d'investissement de l'ensemble du dispositif intermodal ont été évalués, par le bureau d'études, à près de 30 M€ hors renouvellements des équipements existants.

ALSACE



"Ports de Mulhouse-Rhin, Terminal d'Ottmarsheim"

Les perspectives annoncées

En Alsace, le développement du transport combiné favorisera la mise en commun ou la structuration d'activités logistiques aujourd'hui très diffuses, dans un contexte de diversification des gammes de produits. À cet égard, la caisse mobile constitue un atout sur lequel il est possible de s'appuyer même si, aujourd'hui, une faible part du transport de marchandises est concernée.

Par ailleurs, le transport combiné contribuera à la dynamique du report modal pour les trafics longues distances, à l'amélioration des conditions générales de sécurité sur le réseau routier et au développement de l'activité économique grâce à la très forte croissance des échanges maritimes et continentaux.

Ainsi, le développement du transport combiné est à envisager comme l'un des volets d'une stratégie de transport plus globale, fondée à la fois sur une politique active de promotion des modes de transports alternatifs à la route mais aussi de complémentarité et de cohérence des différents modes entre eux. Ceci afin de répondre aux enjeux de développement économiques, sociaux et de préservation de l'environnement.

*Clémentine Brachet-Sergent
 DRE Alsace*

Scénario à l'horizon 2020

À partir d'un scénario au fil de l'eau maîtrisé, la supériorité des sites fluviaux se confirme au détriment de sites en plaine d'Alsace, à la nuance près que le développement complémentaire d'un chantier de transport combiné rail-route continental, désormais pertinent à cet horizon, serait dès lors privilégié à hauteur du site de Drusenheim/Herlisheim. Ce dernier pourrait, dans une moindre mesure, être concurrencé par les anciens carreaux miniers du sud Alsace, sous réserve d'améliorer sensiblement l'infrastructure ferroviaire et/ou favoriser des implantations et activités logistiques et industrielles sur le foncier « libéré »¹ par les Mines de Potasse d'Alsace (MDPA).

Ce dispositif à cinq sites intermodaux dont trois sites intermodaux rail-route parmi lesquels un site en plaine permettrait de renforcer le bon positionnement de l'Alsace pour des fonctions d'interconnexion fer-fluve et de consolider les actions entreprises en 2010, dans la perspective d'une montée en puissance des trafics et des volumes pour le continental rail-route. Ceci suppose d'adapter les gabarits ferroviaires aujourd'hui insuffisants.

Les coûts d'investissements attendus, hors renouvellements des équipements existants, ont été évalués à près de 50 M€.

¹ Foncier pouvant être connecté avec le rail (on parle d'embranchable-fer).

Méthodologie de l'étude

Engagée en partenariat technique et financier avec l'État, les deux départements alsaciens, RFF, la SNCF, VNF et l'Ademe, l'étude a démarré en septembre 2005 sous maîtrise d'ouvrage de la région Alsace pour s'achever en octobre 2006.

Ce travail a été la première étape d'une démarche plus générale sur la logistique alsacienne. L'ORTAL a pris le relais, en 2007, pour approfondir ce diagnostic et proposer des pistes stratégiques dans une étude intitulée « développement des activités logistiques en Alsace ».



©Laurent Mignaux MEEDDAT · droits réservés

LANGUEDOC-ROUSSILLON

Le transport routier face à la concurrence des nouveaux entrants dans l'UE

Le 1^{er} mai 2004, dix nouveaux pays sont entrés dans l'union européenne (UE). Cet accroissement de la concurrence est d'autant plus redouté qu'il s'effectue dans un marché où les prix sont tendus et que les règles du jeu ne sont pas au départ les mêmes pour tous. Plus que la concurrence directe, les transporteurs du Languedoc-Roussillon - très souvent orientés sur le marché local - craignent un redéploiement des grands groupes sur leur domaine d'activité. L'éventualité d'une libéralisation du cabotage soulève également de vives inquiétudes. Rares sont ceux qui considèrent l'accès à un marché plus vaste comme une opportunité pour leur entreprise.

L'entrée dans l'UE en 2004 de dix nouveaux Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) a profondément et durablement marqué l'organisation du transport routier de marchandises. 110 millions d'Européens supplémentaires, c'est la promesse d'un marché élargi. Mais c'est aussi une source d'inquiétude pour des entreprises qui redoutent une concurrence étrangère non harmonisée et une libéralisation du cabotage¹. L'arrivée des dix nouveaux membres a lieu dans un contexte où la part du pavillon français à l'international ne cesse de se réduire : alors qu'en moyenne, au sein de l'UE, les pavillons nationaux couvrent 44 % des échanges routiers de leur pays, cette proportion n'est en France que de 20 %. De plus, la concurrence s'accroît à un moment où, avec l'augmentation du prix du baril de pétrole et les tensions sur les salaires, la maîtrise des coûts est de plus en plus délicate (figure 1).

¹ cabotage : transport routier de marchandises consistant à charger ou décharger dans un pays frontalier avec retour obligatoire au pays d'origine.

La tension sur les prix, une préoccupation majeure

Interrogées sur leurs préoccupations (cf. l'encadré méthodologique), les entreprises de la région ont majoritairement considéré que la tension sur les prix était le premier frein au développement (figure 2).

En effet, en réduisant les marges, elle limite les possibilités d'investissement.

La réglementation est citée en seconde position. Pour 39 % des entreprises, elle est une entrave importante. Cette proportion est plus élevée pour les entreprises possédant plus de dix licences et celles pratiquant le transport sur de courtes distances. Évoqué par 30 % des entreprises, le manque de moyens financiers est plus sensible dans les petites unités ou celles qui travaillent au niveau national ou européen.



©Laurent Mignaux MEEDDAT droits réservés

Figure 1 : Evolution comparée des coûts et des prix dans le TRM

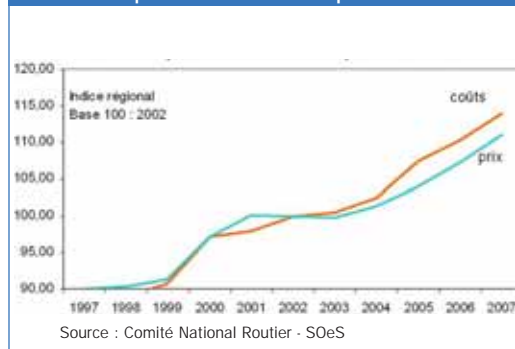


Figure 2 : Perception des freins au développement de l'entreprise



LANGUEDOC-ROUSSILLON

La contrainte foncière est également mise en avant. Elle freine le développement de 28 % des interrogés. Lors des entretiens en face à face, les interlocuteurs abordent le coût des terrains mais aussi la faiblesse des disponibilités et l'impossibilité de s'agrandir sur le site même. Les autres freins sont le manque de personnel et les difficultés de gestion lorsque l'activité s'élargit. Enfin, le manque de fidélité des clients n'est cité comme un frein fort que par 8 % des entreprises. Quand le client est satisfait de la qualité du service rendu, il est fidèle, même s'il reste intransigent sur les prix.

Le poids des PECO en Languedoc-Roussillon

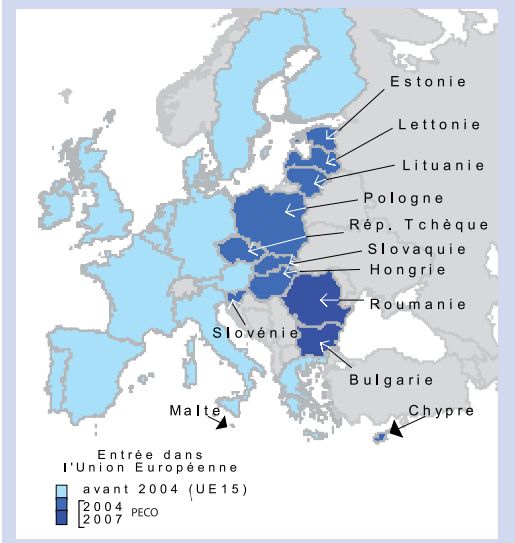
En 2006, les échanges entre les PECO et le Languedoc-Roussillon représentaient 230 000 tonnes de marchandises, soit 2,5 % du commerce extérieur régional (source Sitra-M). Quoiqu'assez faibles, ces quantités sont en nette progression : elles ont doublé par rapport à 2005. Les importations sont essentiellement des produits pétroliers et des minéraux. Quant aux exportations, ce sont principalement des produits agricoles et des denrées alimentaires.

Le poids des PECO dans le transit

Sur l'autoroute A9, à hauteur du Perthus (à la frontière espagnole), les pavillons des PECO constituaient, en 2004, 8 % du trafic de transit entre l'Espagne et le reste de l'Europe. On peut dire que leur percée dans le transport de longue distance est rapide.

Les PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale)

Derrière les initiales PECO se cachent les pays entrés dans l'UE en 2004 : l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Hongrie, la Slovaquie, la République tchèque, Malte et enfin Chypre. Depuis, la Bulgarie et la Roumanie se sont ajoutées à l'UE en 2007.



A cause d'un faible positionnement à l'international...

L'essentiel de l'activité des entreprises du Languedoc-Roussillon se concentre sur les marchés de proximité : près de 74 % ont une activité de transport régional, 39 % travaillent sur le marché national et 25 % seulement s'adressent au marché international². En chiffre d'affaires, le transport international ne



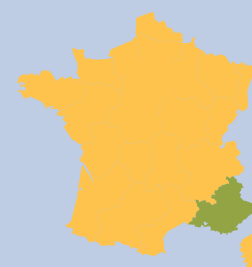
Paca

Observatoire des trafics
à travers les Alpes

L'Observatoire des trafics à travers les Alpes est particulier. Il est piloté par deux DRE, celles de PACA et de Rhône-Alpes, en liaison avec la mission des Alpes et des Pyrénées du MEEDDAT. Quant à ses travaux, ils sont menés par le CETE Méditerranée. Dans la perspective d'un observatoire partenarial franco-italien, il vise à caractériser et analyser l'évolution des différents flux frontaliers de voyageurs et de marchandises à travers la barrière alpine franco-italienne, eu égard à l'offre de transport existante. Sept passages frontaliers sont étudiés :

- cinq franchissements routiers : le tunnel de Tende (N204), les cols de Larche (D900), du Montgenèvre (N94), du Mont-Cenis (N6) et le tunnel du Mont-Blanc ;
- deux franchissements routiers et ferroviaires : Menton-Vintimille (A8, N327, N7 et gare de Vintimille) et le tunnel de Fréjus (A43 et gare de Modane).

L'Observatoire des trafics à travers les Alpes publie tous les deux ans une plaquette qui recense les trafics voyageurs et marchandises tous modes confondus, sur l'ensemble des franchissements alpins franco-italiens. L'édition 2008 (chiffres 2006), réalisée conjointement par les DRE PACA et Rhône-Alpes vient de paraître. Il est possible de se la procurer auprès de la DRE PACA - Service STD (Michel Martin) ou Rhône-Alpes (Michel Delaygue).



représente que 6 % de l'activité du secteur. Une observation plus précise montre que 60 % des entreprises desservent avant tout leur département. Par ailleurs, les activités nationales de ces transporteurs sont surtout concentrées dans le sud de la France (départements limitrophes) et les transports internationaux s'effectuent pour près de 90 % avec l'Espagne, pays limitrophe. Ainsi les transporteurs régionaux sont-ils essentiellement orientés vers le marché local. Les entreprises travaillant directement avec les pays de l'Est sont rares. La Slovaquie est le premier partenaire devant la Hongrie, la Slovénie, et la République tchèque. Les liaisons avec la Pologne, premier partenaire au niveau européen et français, sont peu nombreuses.

... les entreprises régionales se montrent assez peu concernées

Parmi les entreprises interrogées, 60 % estiment que l'entrée des PECO ne changera rien à leur activité, 32 % la considèrent comme une menace et seulement 3 % comme une opportunité. Les entreprises travaillant à l'international se sentent davantage menacées : six sur dix redoutent ce nouvel élargissement du marché. L'entrée des PECO dans l'UE se répercute avant tout sur l'activité en France. Les deux conséquences les plus largement perçues sont l'agressivité commerciale des grands groupes français et le développement du cabotage. Pour près de 65 % des entreprises interrogées, la libéralisation du cabotage aurait des conséquences fortes, car les chargeurs accepteraient de profiter de conditions tarifaires avantageuses au dépens de la qualité de service. 20 % se disent être dans l'expectative et 15 % seulement penchent pour des incidences faibles (figure 3). Mais il faut également compter avec la concurrence

directe des transporteurs de ces pays.

En revanche, les délocalisations à l'Est de chargeurs français ont pour l'instant un impact limité.

Pour 83 % des entreprises interrogées, le différentiel de coûts en matière de transport (entre 20 et 35 %) est le principal point fort des pays de l'Est. Ce à quoi vient s'ajouter un avantage sur les coûts pour les produits fabriqués à l'Est. Ce dernier milite en faveur d'une augmentation des échanges en provenance de l'Europe orientale. Or, dans ce type d'échange, le pavillon transporteur est presque toujours un nouvel entrant. 78 % des entreprises considèrent cela comme étant le second point fort des transporteurs de l'Est. Les entreprises des PECO disposent de flottes de camions compétitives. Elles ont d'ailleurs été aidées à cette fin par les constructeurs et les instances européennes. Leur compétitivité est surtout importante pour des livraisons en camions complets. Les transporteurs français ont, quant à eux, l'avantage d'être en avance pour les activités de groupage. En revanche, la qualité de service est jugée moindre, surtout en ce qui concerne le respect des délais. Lors des entretiens, le temps de mise à niveau a été évalué entre cinq et dix ans.

*Dominique Pallez
DRE Languedoc-Roussillon*

² Une entreprise peut travailler sur plusieurs marchés.

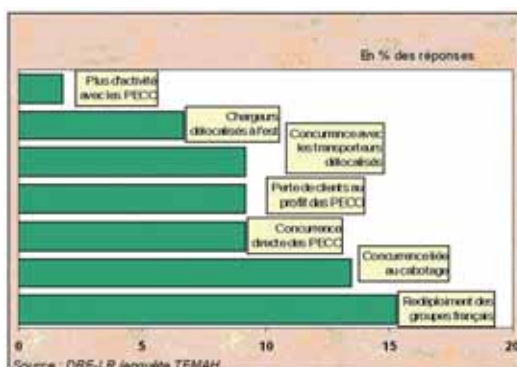
Méthodologie de l'étude

La DRE du Languedoc-Roussillon a mené une étude sur l'impact de l'entrée des pays d'Europe orientale et centrale dans la communauté européenne sur le transport routier régional de marchandises. Elle a été réalisée avec le concours du bureau d'étude TEMAH qui a interrogé 200 entreprises par téléphone et réalisé 25 entretiens en vis-à-vis. Outre les aspects directement liés à l'entrée des nouveaux pays dans la communauté européenne, la situation concurrentielle des entreprises régionales a été abordée dans sa globalité. Les entreprises participantes ont été sélectionnées à partir du fichier d'enregistrement de la DRE (GRECO) selon leur secteur d'activité et leur taille (mesurée à partir du nombre de licences détenues).

Pour en savoir plus, se référer aux cahiers des transports et de l'aménagement n°41 disponible sur le site de la DRE :

www.languedoc-roussillon.equipement.gouv.fr, à la rubrique « Domaine d'activité - transports - statistiques et études ».

Figure 3 : Impact de l'entrée des PECO sur les transporteurs régionaux



BIBLIOGRAPHIES

Atlas de la coopération transfrontalière – Dynamiques transfrontalières et projets de territoires.

Mission opérationnelle transfrontalière
Paris, MOT, 2^{ème} édition 2008



Cette deuxième édition de l'Atlas voit ses domaines d'observation étendus. Comparée à la première édition de 2002, on constate que le nombre de territoires de projets transfrontaliers recensés a doublé depuis cette date et que les thématiques de coopération ont été diversifiées et approfondies. Les nombreux projets de territoires transfrontaliers portés par des élus de part et d'autre des frontières françaises ne concernent plus seulement aujourd'hui les espaces urbains, mais également les espaces naturels et ruraux.

Illustrant par des cartes commentées les thèmes de travail de la Mission, l'atlas comporte notamment les objectifs :

- de poursuivre le travail de constitution d'un référent documentaire inédit sur la réalité du fait géographique transfrontalier comme de la coopération transfrontalière dans son ensemble,
- de donner à voir et de sensibiliser les autorités compétentes françaises et celles des pays voisins aux réalités transfrontalières souvent méconnues et sous-estimées.

L'ensemble des cartes de l'atlas est téléchargeable sur le site www.espaces-transfrontaliers.eu.

Les transports sur le corridor multimodal Atlantique – Optimisation des modes de transport de marchandises – La pertinence des différents modes de transport concernant le trafic de transit en 2020, 2025.

CERTA Aquitaine, CETE Sud Ouest, ADEME, REGION Aquitaine
Bordeaux, CERTA, 2007 – 6-54 p. www.certa-aquitaine.org



L'analyse des perspectives de trafic met en évidence une augmentation très importante de la demande multimodale de transport durant les 20 prochaines années. L'importance des opérations envisagées sur le corridor multimodal Atlantique reste à peu près en cohérence avec l'évolution prévisible de la demande de transport jusqu'en 2025 estimée en particulier par les travaux en cours des ministères français et espagnol.

Les tensions estimées à l'horizon 2020-2025 sur les modes terrestres ont mis en évidence que la non réalisation d'un des aménagements routiers ou ferroviaires prévus se traduirait par une dégradation de la situation économique liée à l'insuffisance de l'offre de transport.

L'étude envisage également l'impact de l'évolution prévisible du coût des énergies qui devrait favoriser les modes alternatifs à la route, le mode routier restant prédominant.

Six régions à l'épreuve des politiques de transport – Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale.

INRETS, Ollivier-Trigalo (M)
Synthèse INRETS n°55 – Bagnaux, INRETS, 2007 – 232 p.



Sept équipes de chercheurs ont mené en commun sous l'égide du GO11 "Politiques de transports" du PRÉDIT une vaste enquête comparative et pluridisciplinaire en 2006 sur le Nord – Pas de calais, Rhône-Alpes, l'Alsace, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Centre. La recherche propose une série de résultats sur les mécanismes d'institutionnalisation régionale, l'émergence de nouveaux corps de doctrine, le processus de différenciation territoriale, l'évolution des réformes de décentralisation et la montée en puissance des pouvoirs métropolitains.

Pour en savoir plus, consultez le site du CDAT : www.cdat.developpement-durable.gouv.fr

Le CDAT met à votre disposition...

Son FONDS DOCUMENTAIRE

60 000 études, ouvrages, documents statistiques et articles sur les thèmes :

- Économie et politique des transports tous modes (France – Europe – Monde)
- Infrastructures de transport
- Route – Sécurité routière
- Entreprises de transport – Logistique
- Aménagement du territoire
- Environnement – Énergie
- Économie générale – Modélisation

Fonds uniques d'études du ministère de l'Équipement depuis 1960.

2 500 sources statistiques, données et techniques :

- Statistiques de transport tous modes (France – Europe – Monde)
- Statistiques de la construction, du BTP, du logement (France – Europe)
- Collections des statistiques de l'Insee depuis 1970

300 revues françaises et étrangères.

Bases de données bibliographiques sur l'économie des transports en Europe et aux États-Unis (CEMT, UIC, Transportation research board).

Ses PRESTATIONS

- Accueil du public sur rendez-vous
- Veille Aménagement et Transport
- Recherches et bibliographies personnalisées
- Orientation sur les sources internes et externes
- Prêt inter-bibliothèques aux services du ministère
- Thésaurus de socio-économie des transports



Son SITE INTERNET

Nouveautés

Le Bulletin de documentation signale les acquisitions du bimestre par thème. Abonnement électronique sur demande.

Consultation de la base de données TĒMIS

55 000 références d'études, d'ouvrages, de documents statistiques et d'articles.

Texte intégral d'une sélection d'études et de statistiques.

Les dossiers du CDAT

Composés d'articles, de statistiques, d'extraits d'études, ils présentent l'action des pouvoirs publics et la situation d'un secteur en France et en Europe. Ils fournissent de nombreux renseignements pratiques.

- Transports transfrontaliers
- Véhicules propres
- Etalement urbain
- Sécurité routière
- Travail et transport

En savoir plus sur...

Toutes les sources du CDAT sur un sujet

Les bibliographies thématiques

Les périodiques reçus au CDAT

Le répertoire des 100 dictionnaires Transport – Aménagement

Les sites Internet fondamentaux France – Europe – Monde



Service de l'observation et des statistiques
Centre de documentation
de l'aménagement et des transports

Tour Pascal A - Rez-de-chaussée
92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 17 92
Fax : 01 40 81 16 27

www.cdat.developpement-durable.gouv.fr

Commissariat
général
au développement
durable

service
de l'observation
et des statistiques

Tour Pascal A
92055 La Défense
cedex
téléphone :
(33/0) 1 40 81 13 15
télécopie :
(33/0) 1 40 81 13 30
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

