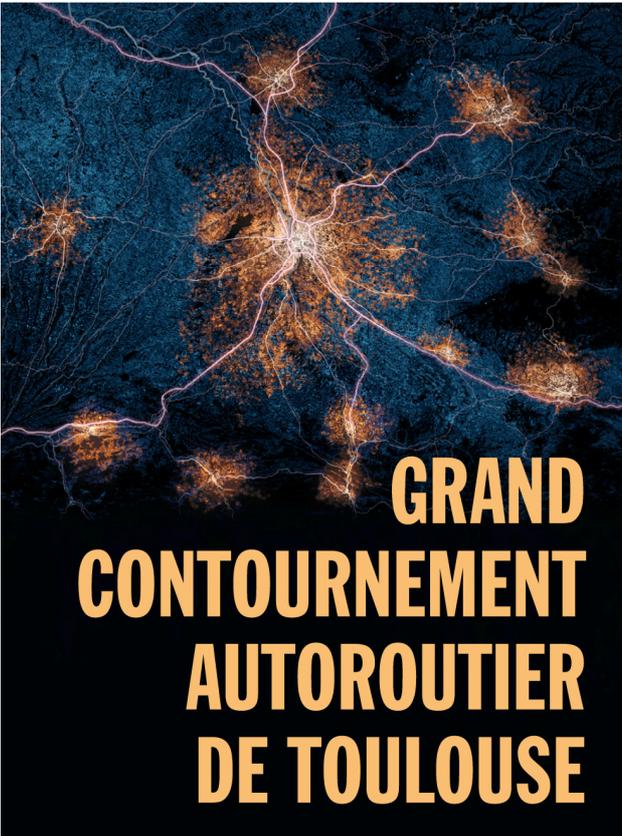


6



GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE

Centre d'Études
Techniques de
l'Équipement
du Sud-Ouest

Les flux de transports de marchandises



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

Mai 2007

Première partie :
Diagnostic
et
Grandes orientations

SOMMAIRE

1^{ER} CHAPITRE : LE DYNAMISME ECONOMIQUE	
FACTEUR DU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT	
DE MARCHANDISES	7
<u>Fiche1A</u> - LE DYNAMISME ECONOMIQUE DE LA REGION MIDI-	
PYRENEES	9
I. LES DYNAMISMES ECONOMIQUES SUPPORT DU TRANSPORT DE	
MARCHANDISES	10
<i>I.1. Les chiffres clés</i>	10
<i>I.2. Le paysage économique</i>	11
<i>I.3. Le solde commercial positif</i>	14
II. LES MOYENS AFFERANTS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	15
<i>II.1. Les infrastructures</i>	15
<i>II.2. Le parc de véhicules utilitaires</i>	18
III. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE IMMOBILIERE (SITADEL)	19
<u>Fiche1B</u> - LE DYNAMISME ECONOMIQUE DE L'AIRE URBAINE	
DE TOULOUSE	23
I. LES DYNAMISMES ECONOMIQUES SUPPORT DU TRANSPORT DE	
MARCHANDISES	24
<i>I.1. Les chiffres clés</i>	24
<i>I.2. Le paysage économique</i>	25
<i>I.3. La croissance du chiffre d'affaires</i>	29
II. LES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	29
<i>II.1. La route et le réseau routier</i>	29
<i>II.2. Le réseau ferroviaire</i>	31
<i>II.3. L'aérien</i>	31
2^{EME} CHAPITRE : LES COMPOSANTES DU	
TRANSPORT DE MARCHANDISES	33
<u>Fiche 2A</u> - LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN REGION	
MIDI-PYRENEES	35
I. LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	36
<i>I.2. Nombre d'établissements de plus de 20 salariés par département</i>	38
II. LES VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES	41
<i>II.1. Par la route</i>	41
<i>II.3. Par le transport combiné</i>	43
<i>II.4. Le fret aérien</i>	43
III. LES GENERATEURS DE FRET	44

<i>III.2. Les entreprises logistiques</i>	48
<i>III.4. Les plates-formes logistiques</i>	50
III.4.1. ALBASUD et ALBASUD II (Montauban, Tarn-et-Garonne)	50
III.4.2. Les plates-formes logistiques en projet	51
<i>III.5. Les grandes zones d'activités</i>	51
III.5.1. Zone d'activités de Cahors Sud (SYCALA, Lot)	51
III.5.2. Zone d'activités de Bonzom (Mazeres, Ariège)	51
III.5.3. Zone d'activités "Les Marteliez" (Séverac-Le-Château, Aveyron)	52
<i>III.6. Les centres routiers</i>	52

Fiche 2B - LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

I. LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	56
I.2.1. Les établissements de transport marchandises	56
I.2.2. Les établissements d'entreposage	57
I.2.3. Les établissements d'organisation des transports internationaux	57
II. LES VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES	59
III. LES GENERATEURS DE FRET	60
<i>III.3. Les plates-formes logistiques</i>	61
<i>III.4. Les zones d'activités</i>	62
III.4.1 Localisation des zones d'activités	62
III.4.2 Les grandes zones d'activités	63
<i>III.7. LES CHANTIERS DE TRANSPORTS COMBINES</i>	69

3^{EME} CHAPITRE : LES ECHANGES DE MARCHANDISES INTER-REGIONAUX ET INTERNATIONAUX

FICHE 3A - LES ECHANGES AVEC LES REGIONS LIMITROPHES FRANCAISES	73
I. LE VOLUME DE MARCHANDISES ECHANGEES	74
II. LES PLATES-FORMES PORTUAIRES	75
<i>II.1. Le port de Bordeaux</i>	76
<i>II.2. Le port de Bayonne</i>	76
<i>II.3. Le port de Sète</i>	77
<i>II.4. Le trafic de conteneurs avec les ports français</i>	78
III. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE IMMOBILIERE (SITADEL)	78
IV. LES ZONES D'ACCUEIL LOGISTIQUE EN AQUITAINE, MIDI-PYRENEES ET LANGUEDOC-ROUSSILLON	79
<i>IV.1. La zone d'activités logistiques du Grand St Charles (66)</i>	80
<i>IV.2. Le CEF de Mouguerre (64)</i>	80
V. LA LOGISTIQUE EN REGION LIMOUSIN	81
Fiche 3B – LE COMMERCE INTERNATIONAL DE MIDI-PYRENEES	83
I. LES PRINCIPALES DONNEES	84

<i>I.1. Situation de Midi-Pyrénées</i>	84
<i>I.2. Le mode de transport</i>	84
II. LES PAYS ECHANGEANT AVEC MIDI-PYRENEES	85
<i>II.1. Les échanges en volume</i>	85
<i>II.2. Les échanges en valeur</i>	87
Fiche 3C – LES ECHANGES AVEC L'ESPAGNE ET LES REGIONS	
FRONTALIERES ESPAGNOLES	89
I. LES ECHANGES AVEC L'ESPAGNE	90
III. LES PORTS ESPAGNOLS	91
<i>III.1. Le port de Barcelone</i>	91
<i>III.2. Le port de Bilbao</i>	92
IV. LE TRANSPORT COMBINE "TRANSPYRENEEN"	93
V. LE FRET AERIEN "TRANSPYRENEEN"	94
VI. LES ZONES D'ACCUEIL LOGISTIQUE DANS LES REGIONS	
FRONTALIERES ESPAGNOLES	95
VII. LES POINTS DE CONTACTS INTERIEURS	96
<i>VII.1. Andorre-Cerdagne</i>	96
<i>VII.2. Le Somport</i>	97
ANNEXES	99

1^{ER} CHAPITRE : LE DYNAMISME ECONOMIQUE FACTEUR DU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Fiche1A - LE DYNAMISME ECONOMIQUE DE LA REGION MIDI-PYRENEES

▪ **Midi-Pyrénées bénéficie d'une attractivité indiscutable.** Le nombre d'habitants augmente chaque année ainsi que **les investissements directs étrangers** (Midi-Pyrénées : 4^{ème} région française). D'autres indicateurs témoignent du dynamisme régional et placent Midi-Pyrénées en tête des régions françaises, comme par exemple **le nombre de création d'entreprises, le solde du commerce extérieur** ou encore **la qualité de vie**. Cette croissance est tirée par les grands groupes industriels (Airbus, EADS, Alcatel, Siemens, Freescale, Pierre Fabre, Robert Bosch, ...) et les services aux entreprises, même si l'agriculture résiste bien et occupe toujours une place importante.

▪ Midi-Pyrénées est le pôle leader européen en aéronautique civile et aussi le premier pôle européen de télécommunications spatiales, de météorologie et de climatologie. Cette industrie contribue au rayonnement de la région en Europe et dans le monde avec **son pôle de compétitivité mondial «Aéronautique, Espace et Systèmes embarqués»**. Les biotechnologies sont en plein essor avec **le pôle de compétitivité «Cancer-Bio-Santé»**.

▪ **Midi-Pyrénées est la 5^{ème} région exportatrice française.** Son activité est basée essentiellement sur les biens d'équipements, produits à très forte valeur ajoutée et vecteurs de fret comme l'industrie aéronautique et spatiale et l'industrie électronique. Ses exportations dépassent ses importations en volume.

▪ Les infrastructures régionales favorisent l'implantation d'entreprises de transport et de logistique. **L'aéroport international** de Toulouse-Blagnac est la **première plateforme aéroportuaire pour le trafic fret et poste** (hors Paris). La région est au **carrefour de deux axes autoroutiers. Le réseau ferroviaire est un maillage en étoile à partir de Toulouse.**

■ **SOLDE COMMERCIAL POSITIF de 9,14 Milliards d'euros**

■ **CONSTRUCTION AERONAUTIQUE ET SPATIALE**

○ **1^{er} pôle français, 1^{er} employeur régional avec 45 000 personnes**

■ **PLATE-FORME AEROPORTUAIRE TOULOUSE-BLAGNAC**

○ **56 419 tonnes de marchandises en 2005**

I. LES DYNAMISMES ECONOMIQUES SUPPORT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

I.1. Les chiffres clés

La région Midi-Pyrénées est la plus étendue de France avec une superficie de 45 348km². Elle est composée de huit départements : l'Ariège, l'Aveyron, le Gers, la Haute-Garonne, les Hautes-Pyrénées, le Lot, le Tarn et le Tarn-et-Garonne.

Sa population est de 2 551 687 habitants, en augmentation de 5% entre les recensements de 1990 et de 1999. Elle représente 4,24% de la population française. Sa densité est faible avec 56,27 habitants/km². La Haute-Garonne connaît la progression la plus forte avec un taux de croissance de 1,4% par an entre 1990 et 1999 (1^{er} département français en terme de croissance avec l'Hérault).

Taux moyen de variation annuelle de la population :			
Variation totale (%V)	1982-1990	1990-1999	1999-2005
France	0,51	0,37	0,62
Midi-Pyrénées	0,55	0,54	1,15

Source : INSEE. Temp 2005 et INSEE Première n° 1058 (janvier 2006)

Avec un **Produit Intérieur Brut de 61,4 milliards d'euros en 2003**, la région est créatrice de richesses. **Elle est la 8^{ème} région française** avec 137 443 entreprises et 14 398 créations d'entreprises.

Elle a connu une croissance positive de 2,29% entre 2002 et 2003.¹ Elle est créatrice d'emplois avec une augmentation de 0,8 % de 2003 à 2004, soit 1 077 618 emplois en 2004.

Nombre d'emplois créés ou maintenus :

Année	Nombre d'emplois	Rang parmi les régions françaises
2001	1 955	4 ^{ème}
2002	1 311	5 ^{ème}
2003	2 271	4 ^{ème}
2004	2 663	4 ^{ème}
2005	2 517	4 ^{ème}

Sources : MPE et AFII "Bilan annuel sur les investissements internationaux en France"

Depuis 5 ans, Midi-Pyrénées se classe dans les 5 premières régions françaises pour l'accueil des investissements internationaux et se trouve actuellement à la 4^{ème} place.

- 9,14 M€ d'excédent commercial en 2005 (5^{ème} place des régions exportatrices)
- premiers partenaires commerciaux : Etats-Unis (2,6 M€), Allemagne (1,9 M€), Espagne (1,9 M€), Chine (1,2 M€), Royaume-Uni (1 M€)

1 Source : Insee Région Midi-Pyrénées

Origine des principaux investissements (Sources : MPE et AFII – 2006) :

- Entreprises plurinationales : 46,5% (entreprises dont le capital provient de plusieurs pays européens, ex : EADS)
- USA : 20%
- Allemagne : 15,4%

1.2. Le paysage économique

La particularité du système productif midi-pyrénéen réside aujourd'hui dans la place occupée par la construction aéronautique et spatiale qui, à elle seule contribue pour 13% à la formation de la valeur ajoutée industrielle. Ce secteur explique aussi en majeure partie la capacité exportatrice de la région et son attrait pour les entreprises étrangères. Indirectement, il oriente également l'activité de nombreux autres domaines dans l'industrie ou le tertiaire.

Le développement industriel est soutenu par un enseignement supérieur très pointu avec 4 universités comptant 100 000 étudiants dont 90% dans l'agglomération toulousaine et un important pôle de recherche. Midi-Pyrénées est ainsi classée 1^{ère} région française, et 20^{ème} région européenne, pour l'intensité en recherche et développement (les dépenses de celles-ci rapportées au PIB régional = 3,7% en Midi-Pyrénées contre 3,2% pour l'Ile-de-France et 2,1% pour la France)

■ L'industrie

Les activités traditionnelles (textile, habillement, cuir) perdent de leur influence, mais restent le premier secteur du Tarn (18,4% des salariés) et de l'Ariège (22% des salariés). En revanche, une place de plus en plus grande est prise par les industries de pointe comme la construction aéronautique et spatiale (premier secteur avec 31% des salariés en Haute-Garonne), la fabrication d'équipements ou de composants électriques ou électroniques (second secteur avec 23% des salariés en Haute-Garonne).

A leur côté, des industries ont su s'adapter et rester des composantes majeures du système productif régional :

- les industries agricoles et alimentaires (premier secteur en salariés de l'Aveyron avec 32%, du Gers avec 50,3%, du Lot avec 30%, des Hautes-Pyrénées avec 22% et du Tarn-et-Garonne avec 31%),
- la métallurgie et la transformation des métaux (second secteur en salariés de l'Ariège avec 17% et du Lot avec 16%).

A un moindre niveau, il faut également noter l'importance croissante de l'industrie pharmaceutique²

Les principaux secteurs d'activité sont :³

- L'Aéronautique

Midi-Pyrénées est le pôle leader européen en aéronautique civile. Le 1^{er} centre mondial de tests de structures et de matériaux aéronautiques y est implanté. Toulouse est le **siège mondial d'Airbus**.

Une vingtaine d'établissements dans la construction aéronautique, soit 20 000 salariés et plus de 550 sous-traitants représentant 30 000 salariés sont recensés.

2 Source : Insee Région Midi-Pyrénées Regards sur les départements

3 Source : Midi-Pyrénées expansion, Agence de développement de la région Midi-Pyrénées

Les entreprises principales sont Airbus France, Airbus Siège, Airbus UK, Airbus Germany, ATR, Latécoère, EADS Socata, Ratier-Figeac, Liebherr Aerospace, Thales Avionics...

- **L'Espace**

Midi-Pyrénées est le 1^{er} pôle européen de télécommunications spatiales, de météorologie et de climatologie. Toulouse est le site majeur de réalisation du programme Galiléo et de ses applications. Une dizaine d'établissements dans la construction spatiale, soit 7 500 emplois directs, plus de 200 établissements liés à la construction spatiale, soit 15000 emplois induits, sont recensés.

Les entreprises : Alcatel Space, EADS Astrium, Intespace, Spot Image, CLS, Météo France, Scot, Geosys ...

La région concentre 22 % des effectifs aéronautiques et spatiaux français.

Le pôle de compétitivité Midi-Pyrénées et Aquitaine « Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués » est l'un des 6 pôles mondiaux labellisé en 2005.

- **Les Technologies de l'Information et de la Communication (T.I.C.)**

Des compétences reconnues en Europe dans les domaines de l'informatique temps réel, le traitement de l'image et du signal, l'interface homme-machine, la reconnaissance vocale et l'électronique de puissance. C'est le 1^{er} pôle français en électronique embarquée. C'est la 1^{ère} région après l'Ile-de-France en édition de logiciels et services informatiques et elle est leader pour la production de composants nouvelle génération avec en électronique : 207 établissements, 8 420 salariés, en informatique : 2 475 établissements, 17 750 salariés et en télécommunications : 355 établissements, 15 000 salariés.

Les entreprises : Freescale Semiconducteur, Siemens VDO Automotive, Thales Avionics, Actielec Technologies, Cap Gemini, Inforsud Gestion, Silogic ...

- **Les Biotechnologies**

C'est la 1^{ère} région pour le développement et la production de semences. Son pôle de compétitivité "Cancer-Bio-Santé" a été labellisé. Ce secteur représente 15 737 emplois.

Une trentaine de start-up issues des centres de recherche toulousains : Argene Biosoft, BT Pharma, Cayla, MilleGen ...

Les entreprises : Laboratoires Pierre Fabre, Sanofi-Aventis, Merial, Novartis, Syngenta ...

L'activité industrielle est le principal générateur de transports de marchandises qu'il s'agisse de transport aval pour l'approvisionnement en matières premières, produits bruts ou semi-finis des usines, et en transport amont pour les livraisons entre usine ou à des fins commerciales (produits bruts, semi-finis, produits finis).

■ Le commerce et services⁴

Les services marchands (commerce, transport, services aux entreprises, services aux particuliers, finance et assurance, activités immobilières) **représentent désormais la moitié de la richesse de Midi-Pyrénées et six emplois sur dix** soit 380 000 emplois salariés et environ 45 000 emplois non salariés..

Avec 25 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2001, **les services principalement marchands ont créé plus de 49% de la production régionale**, soit un niveau supérieur à celui observé dans les autres régions françaises (47%) mais inférieur au niveau national (52%) tiré par l'Ile-de-France.

En Midi-Pyrénées, le commerce sous toutes ses formes emploie près de 127 000 salariés dans plus de 38 000 établissements disséminés sur tout le territoire régional. Il est ainsi le premier secteur des services marchands, avec autant d'établissements que les services aux entreprises et les services aux particuliers réunis, et plus d'emplois salariés que n'importe quel autre secteur de service.

A côté de l'activité commerciale traditionnelle, localisée essentiellement en centre ville, sont implantés dans la région :

- 54 hypermarchés (surface de 119m² pour 1000 habitants)
- 418 supermarchés (surface de 170m² pour 100 habitants)

Les services aux entreprises emploient près de 105 000 personnes en Midi-Pyrénées. Parmi les grands secteurs des services marchands, ils occupent la 2^{ème} place après le commerce, que ce soit en termes d'emploi ou de chiffre d'affaires. Les services aux particuliers emploient près de 37 000 salariés et réalisent un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros.

En Midi-Pyrénées, le transport compte 4 300 établissements qui emploient 36 000 salariés. Il représente un peu plus de 8 % de l'emploi salarié du secteur tertiaire de la région.

Pour le secteur des services marchands, il est évident que l'activité commerciale engendre les plus gros flux de transports de marchandises.

■ Le tourisme

Le tourisme est un secteur économique dynamique en toutes saisons, avec la fréquentation des stations de ski, des stations thermales et la particularité de Lourdes 2^{ème} ville hôtelière de France car site de pèlerinages.

Indirectement, ce secteur d'activité influe sur le transport de marchandises en Midi-Pyrénées, notamment pour l'approvisionnement des surfaces commerciales.

■ L'agriculture⁵

Au cœur de la région une grande zone de cultures céréalières s'étend du nord des Hautes-Pyrénées au sud de Tarn et englobe une grande partie du Gers, du Tarn-et-Garonne et du nord de la Haute-Garonne. Le reste de la région est majoritairement réservé aux cultures fourragères et à l'élevage. En 2004, la superficie régionale cultivée en céréales (731 000 ha) s'est nettement étendue (+ 11 %) par rapport à 2003 dans tous les départements concernés.

4 Source : Insee Midi-Pyrénées Publications 6 pages n° 70 01/2004

5 Source : Insee Midi-Pyrénées « Chapitre Agriculture des Tableaux Economiques 2006 »

Midi-Pyrénées se situe en première place des régions françaises pour le nombre d'exploitations agricoles, avec plus de 54 000 unités dont 33 600 exploitations professionnelles. Le poids de la région Midi-Pyrénées par rapport à la France représente 9,2% (cf. annexe 1).

Ce poids conditionne et/ou sous-tend l'activité transports de marchandises tant pour les expéditions des productions (ex: les veaux de l'Aveyron qui partent en Italie) que pour le bon déroulement de la production (matériel, engrais d'amendements,...) et aussi du lieu des récoltes à leur lieu de stockage ou de transformation (silos, coopératives, usines agro-alimentaires,...).

Entre 2000 et 2003, si la baisse du nombre de chefs d'exploitation est comparable à celle enregistrée au niveau national (-8%), celle du nombre de conjoints et d'aides familiaux est bien moindre que pour l'ensemble de la France. L'effectif de salariés augmente dans la région alors qu'il baisse pour la France entière (cf. annexe 2).

1.3. Le solde commercial positif

Contrairement au niveau national, en Midi-Pyrénées **les exportations dépassent les importations**. Le solde apparent (exportations déclarées – importations déclarées) présente ainsi **un excédent de 9,14 milliards d'euros**, en hausse de 13% par rapport à 2004.

Avec un montant global d'environ 21 milliards d'euros, les exportations (hors matériel militaire) ont fortement augmenté en 2005 (+10% contre +4% en France), tirées par les bonnes performances de la construction aéronautique et spatiale qui représente les trois quarts des exportations régionales. Les produits de la construction aéronautique et spatiale représentent 75%. Les autres biens d'équipements et les biens intermédiaires représentent chacun 8% et les produits agricoles et alimentaires un peu moins de 6%.

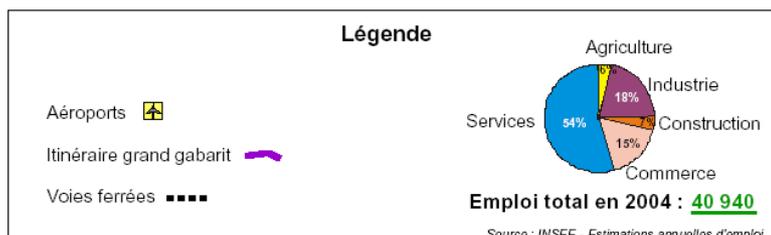
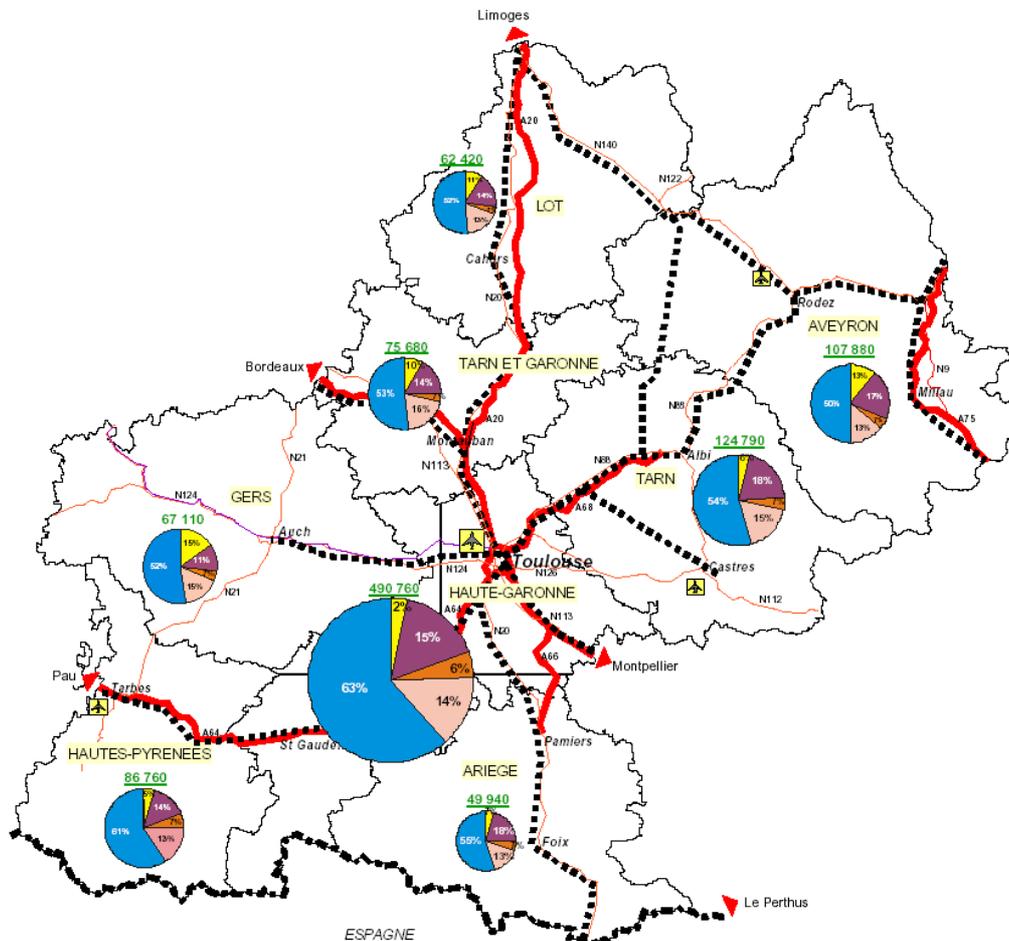
Les importations ont augmenté de 7,9% en 2005 et représentent un montant de 11,2 milliards d'euros. Les importations sont composées pour 60% de produits de la construction aéronautique et spatiale, pour 9% d'autres biens d'équipements, pour 7% de biens de consommation et pour 6% de produits agricoles et alimentaires.

II. LES MOYENS AFFERANTS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

II.1. Les infrastructures

Elles sont rappelées dans ce paragraphe, car sans infrastructures le transport de marchandises ne peut se réaliser dans de bonnes conditions. Des infrastructures performantes sous-tendent le transport de marchandises et par ricochet le développement économique des territoires de la région Midi-Pyrénées.

MIDI-PYRENEES : Infrastructures et emploi en 2004



■ Le réseau routier

Un important réseau d'autoroutes relie l'agglomération toulousaine à la plupart des préfectures de la région ainsi qu'à de nombreuses grandes villes européennes. Les infrastructures en Midi-Pyrénées représentent :⁶

- 650 km d'autoroutes,
- 1 430 km de routes nationales,
- 31 300 km de routes départementales,
- 1 700 km de voies ferrées.

La région Midi-Pyrénées se trouve au carrefour de 2 axes autoroutiers français :

L'Axe Nord-Sud entre Europe du Nord et Péninsule Ibérique

- L'A20 prolongée par l'A66 : Paris/Limoges/Toulouse/Barcelone
- L'A75 : Paris/Clermont-Ferrand/Millau/Montpellier

L'Axe Est-Ouest entre le bassin méditerranéen et la façade atlantique Ibérique

- L'A61-62, autoroute des 2 mers : Bordeaux/Toulouse/Narbonne vers Barcelone ou vers Montpellier/Marseille/Italie
- L'A64 : Toulouse/Tarbes/Bilbao

Malgré le Massif des Pyrénées, la région Midi-Pyrénées est directement reliée à l'Espagne par l'autoroute Toulouse-Barcelone en passant par le Tunnel du Puymorens (A66/N20/Tunnel du Puymorens/N152), ce qui permet des échanges de marchandises avec l'Espagne.

L'Itinéraire à grand gabarit : un nouvel axe de transport (maritime, fluvial et routier) exceptionnel⁷ :

L'itinéraire à grand gabarit représente 228 km de route nationale. Il traverse quatre départements : la Gironde, les Landes, le Gers et la Haute-Garonne. En Aquitaine et en Midi-Pyrénées, cet axe emprunte des voies maritime, fluviale et routière aménagées dans le plus grand respect du patrimoine, naturel, historique et culturel des départements traversés.

Cet itinéraire permet d'acheminer les éléments de l'Airbus A380, construits dans plusieurs pays européens : transport maritime jusqu'au port de Pauillac (sur l'estuaire de la Gironde), puis transfert sur barges spéciales descendant la Garonne jusqu'au port de Langon. Au-delà de Langon, ni le fleuve ni le canal latéral à la Garonne n'étant praticables par ce type d'embarcation, un itinéraire routier a été aménagé pour rallier Toulouse par Captieux, Eauze et Auch. Il permet de transporter des colis dont les dimensions peuvent atteindre au maximum 14 m en hauteur, 8 m en largeur, 53 m en longueur.

6 Source : ORT Annuaire statistique des transports Edition 2006 1ère partie p48

7 Source : site internet Itinéraire à Grand Gabarit

■ Le réseau ferroviaire

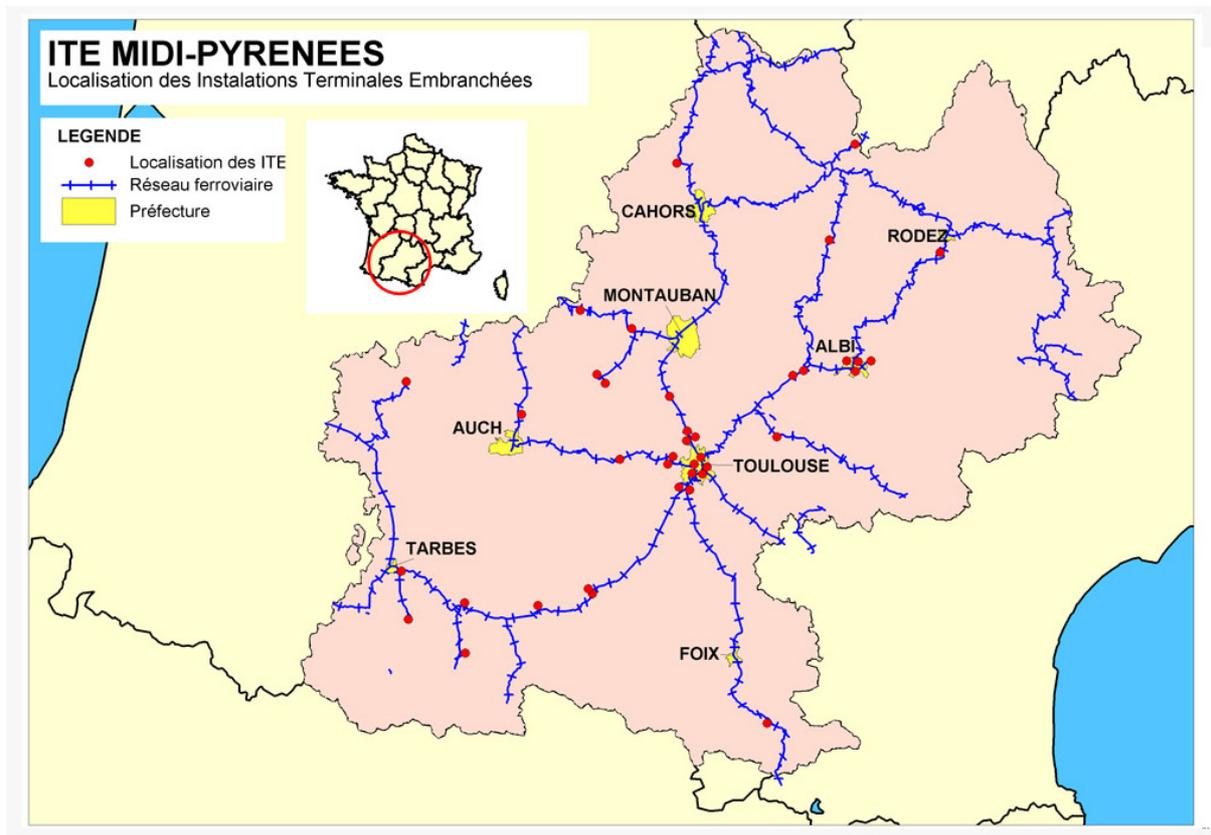
Le réseau ferroviaire permet à la région Midi-Pyrénées de relier les principales villes françaises et européennes grâce aux axes :

- Nord / Sud : Paris / Limoges / Toulouse / Espagne (Bilbao et Barcelone),
Paris / Bordeaux / Toulouse (4 liaisons TGV par jour)
- Est / Ouest : Bayonne / Toulouse / Marseille / Italie

Le réseau ferré en Midi-Pyrénées comprend :⁸

- 1 484 km de lignes
- 2 075 km de voies ferrées principales
- 5 928 ouvrages d'art, 1 063 passages à niveau
- 534 gares dont 61 gares de fret actives en 2004⁹

Les installations terminales embranchées sont les entreprises qui possèdent un accès au réseau ferré : elles sont moins de 50 en Midi-Pyrénées. Les principales utilisatrices du fer sont des entreprises de négoce de céréales et d'engrais, le transport de carburants et le transport de matériaux de construction et de carrière principalement.



⁸ Source : site internet Réseau Ferré de France

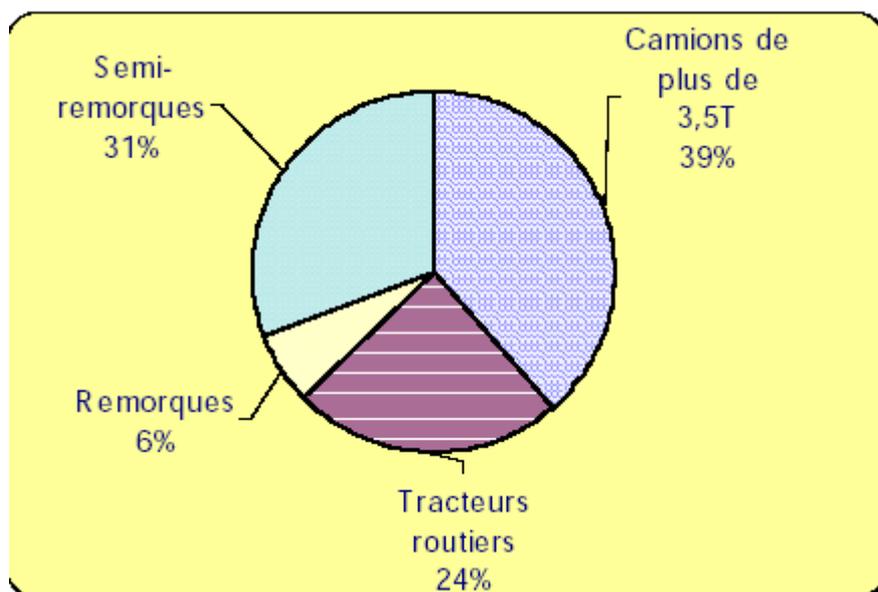
⁹ Source : Rapport d'Orientation Multimodal 08/2005 DRE Midi-Pyrénées

■ Le réseau aérien

La région Midi-Pyrénées compte quatre aéroports : Tarbes/Lourdes/Pyrénées (2^{ème} plate-forme aéroportuaire), Rodez/Marcillac, Castres/Mazamet et Toulouse-Blagnac (4^{ème} aéroport de France, hors Paris, pour le trafic passagers avec plus de 5,7 millions de voyageurs en 2004 (+15% pour le trafic international). Mais seul **l'aéroport international de Toulouse-Blagnac en pleine croissance est la 1^{ère} plate-forme aéroportuaire de province pour le trafic fret et poste avec 56 419 tonnes de marchandises en 2005.**

II.2. Le parc de véhicules utilitaires

Au 1er janvier 2006, le parc de véhicules utilitaires se monte, sur la région Midi-Pyrénées, à 273 700 véhicules dont 37 000 poids lourds (camions de plus de 3,5 tonnes, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques). Le parc de semi-remorques a augmenté de 3% comme au niveau national, celui des tracteurs routiers continue à progresser fortement (+4,2% et 4,5% au plan national) et le parc de remorques de 1,4% (+1,3% France entière).



Les camions de plus de 3,5 tonnes (14 300) représentent 39% du parc de véhicules utilitaires : plus de la moitié d'entre eux ont entre 11 et 19 tonnes, les camions de 21 à 26 tonnes sont un peu plus de 2 700. Les camions de plus de 21 tonnes ont connu, cette année encore, une forte croissance, notamment les camions de plus de 26 tonnes ; les véhicules de 3,5 tonnes à moins de 21 tonnes baissent.

Parmi les tracteurs routiers (8 900 unités soit 24% des véhicules utilitaires), les véhicules de 32 CV en représentent 43% contre 25% pour les véhicules de 33 CV et plus ainsi que 29% pour les véhicules de 26 à 31 CV. La croissance la plus forte du parc concerne les véhicules de 32 chevaux et plus. Plus de la moitié des remorques (2 378 unités soit 6% des utilitaires) ont un PTAC compris entre 11 et 19 tonnes.

Le parc de semi-remorques (11 450 véhicules) s'est accru de 3% en 2005 (cela fait 6 années de forte croissance) comme au niveau national. Le département de la Haute-Garonne regroupe 39% des semi-remorques de la région, devant le Tarn (15%) et l'Aveyron (13%). La croissance la plus forte du parc concerne les départements de l'Aveyron et de Haute-Garonne. Le parc est principalement constitué de véhicules de plus de 26 tonnes de charge utile (environ 29% entre 17 et 26 tonnes).

III. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE IMMOBILIERE (SITADEL)¹⁰

▪ Caractéristiques et tendances

Toulouse : il s'agit d'un marché bien orienté, surtout dans le neuf, avec un volume de transactions en hausse et un stock disponible en diminution.

Tarbes est un marché assez demandeur, très étroit, peu actif et sans données significatives.

▪ Principaux indicateurs

	2004	2003
Parc au 31/12	2 600 000 m ²	
Offre disponible au 31/12	166 900 m ²	138 000 m ²
Part du neuf ou restructuré	22%	26%
Taux de vacance	6,4%	
Demande placée dans l'année	95 800 m ²	122 000 m ²
Part du neuf ou du restructuré	24%	45%
Délai théorique d'écoulement	1.7 année	1.1 année

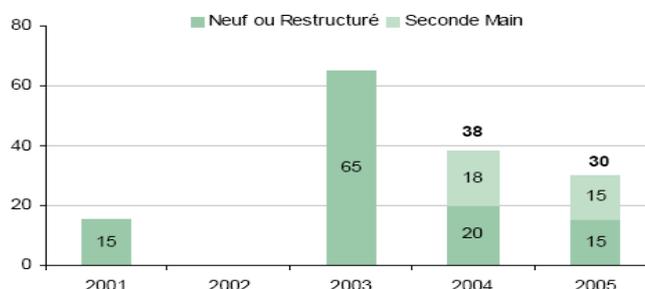
▪ La demande exprimée

La demande exprimée a augmenté à partir du second semestre, celle-ci est nettement orientée à l'achat. Une importante demande de produits clés en main est à signaler mais reste insatisfaite faute de foncier disponible.

▪ La demande placée

La demande placée est en forte augmentation (+43%), 30 000 m² ont été commercialisés. La transaction la plus importante a concerné 14 200 m² d'entrepôts pour la société Xica.

Evolution de la demande placée en région Midi Pyrénées, entrepôts de plus de 10 000 m²



Source DTZ

¹⁰ Source : « Etude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions de part et d'autre des Pyrénées » DRE Midi-Pyrénées/PIRENE/Samarcande-Transport-Logistique-Territoire/Institut Cerdà – Septembre 2006

▪ **L'offre immédiate**

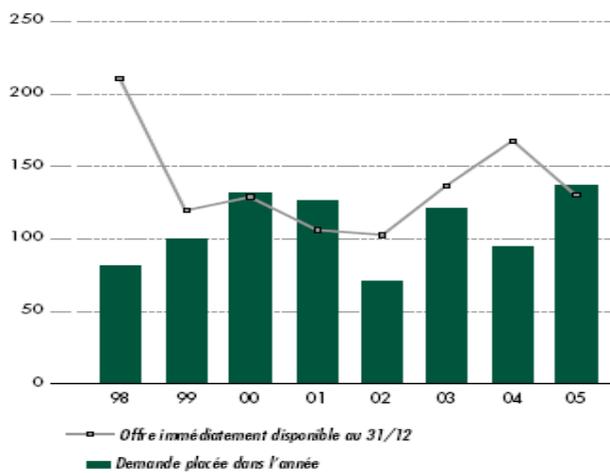
Le stock est principalement situé sur l'agglomération de Toulouse et sur les zones périphériques :

- du Nord : Castelnau d'Estretfonds (Eurocentre), Fenouillet, Blagnac ;
- de l'Ouest : Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux ;
- du Sud-Ouest : Portet sur Garonne, Labarthe sur Lèze, Muret.

Le stock d'offre est caractérisé par un manque de locaux neufs, adaptés aux besoins des utilisateurs ainsi que par une insuffisance de locaux destinés à l'acquisition.

L'offre de locaux anciens devient inadaptée à la demande et ne correspond plus aux normes actuelles exigées. L'offre immédiatement disponible a baissé de 21% en 2005 pour toutes les catégories d'entrepôts.

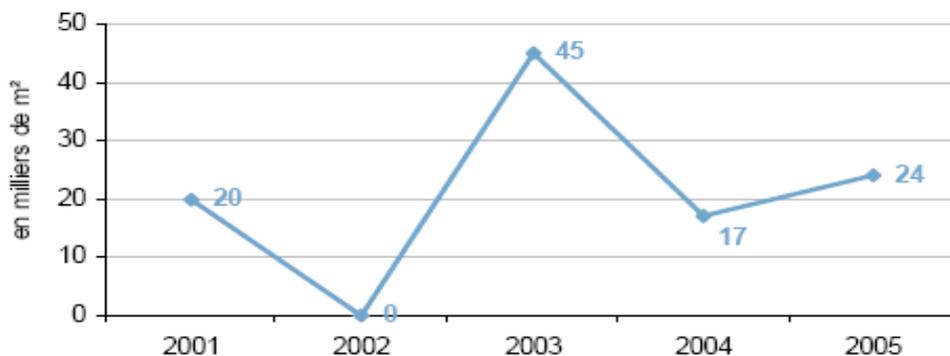
Evolution de l'offre immédiatement disponible et de la demande placée en Midi Pyrénées pour les locaux d'activité (milliers m²)



Source CBRE

L'offre d'entrepôts de plus de 10 000 m² progresse par rapport à 2004.

Evolution de l'offre immédiatement disponible en région Midi Pyrénées Entrepôts de plus de 10 000 m²

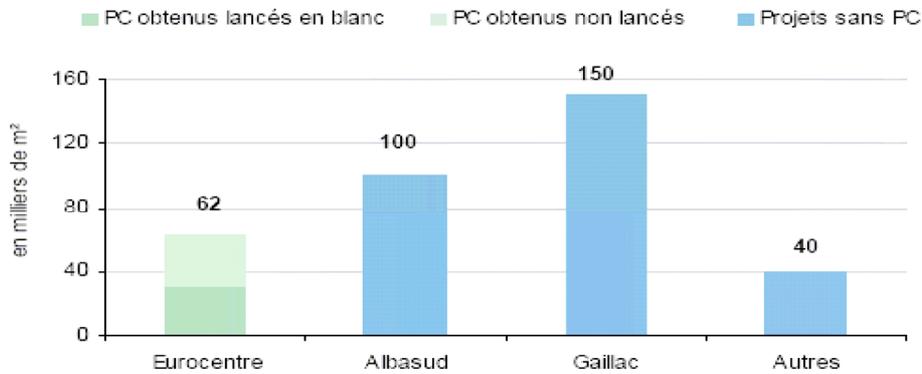


Source DTZ

▪ **L'offre future**

L'offre future en région représente 352 000 m² répartis comme suit :

Répartition géographique de l'offre future

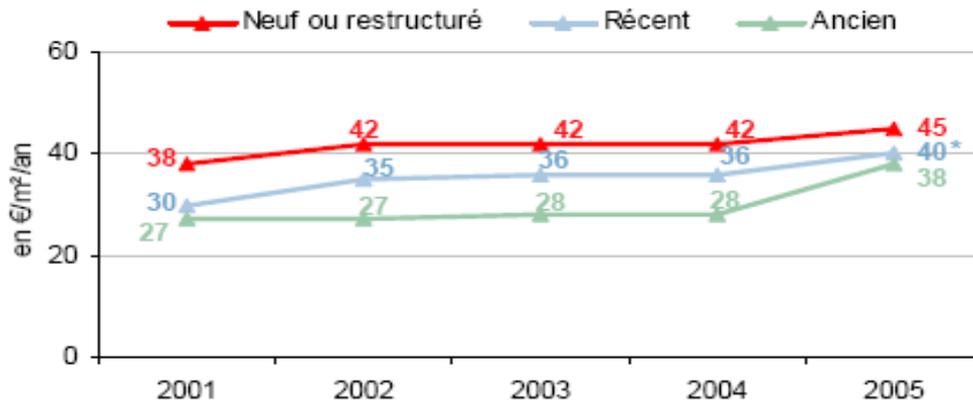


Source DTZ

▪ **Les valeurs locatives**

Les valeurs locatives tendent à croître en raison du manque d'offres.

**Evolution des loyers en région Midi Pyrénées
Entrepôts de plus de 10 000 m²**

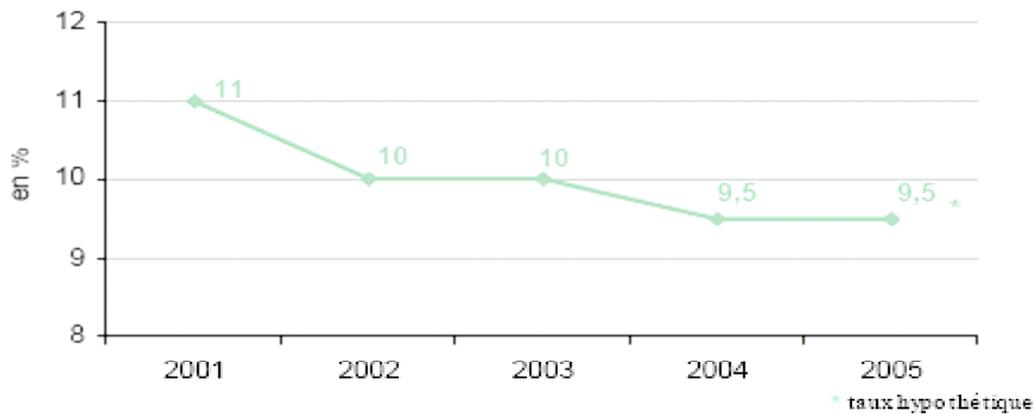


Source DTZ

▪ **Les investissements et taux de rendement**

Le volume des transactions en 2005 n'a pas été suffisamment significatif pour définir des taux de rendement représentatifs du marché. Cela s'explique par l'absence d'offre de qualité à destination des investisseurs.

Evolution des taux de rendement prime en Midi Pyrénées



Source DTZ

Fiche1B - LE DYNAMISME ECONOMIQUE DE L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

- La Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse est formée de 24 communes et de la capitale régionale **Toulouse 4^{ème} ville de France**. **L'unité urbaine** (au sens Insee) de Toulouse est la **6^{ème} de France**. **Ce territoire s'inscrit dans un vaste espace urbanisé l'aire urbaine de Toulouse, couvrant désormais 342 communes dans laquelle l'expansion démographique est continue.**

- **L'expansion économique de l'agglomération toulousaine est constatée sur l'ensemble du département la Haute-Garonne. La progression des salariés s'étend vers la deuxième couronne de l'agglomération. Le 1^{er} secteur d'activité est le commerce et services : l'offre commerciale est très importante avec d'un côté les grandes surfaces et de l'autre l'hypercentre commerçant (centre de Toulouse). Le second est l'industrie avec en outre le siège d'Airbus à Toulouse.**

- Le Grand Toulouse a aménagé la plus vaste aire industrielle d'Europe dédiée à l'aéronautique inaugurée en octobre 2004 Aéroconstellation.

- Le travail en commun, la vision partagée, constituent une source d'innovation et d'attractivité apportée par **le pôle mondial Midi-Pyrénées et Aquitaine « Aéronautique, Espace, Systèmes embarqués » et le futur pôle « Cancer-Bio-Santé ».**

- Les infrastructures de l'agglomération toulousaine permettent de relier par autoroute et/ou routes nationales, ainsi que par fer, toutes les grandes villes de la région Midi-Pyrénées.

- **Le Grand Toulouse est à la fois le coeur économique de la Haute-Garonne, mais aussi celui de la région Midi-Pyrénées.** De nombreux échanges, et en particulier des échanges de marchandises, ont lieu entre la capitale régionale et les territoires de Midi-Pyrénées. Les principaux échanges en tonnes se font avec les départements du Tarn et Garonne et du Tarn. L'Espagne est le 1^{er} partenaire international du département.

■ L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

- **342 communes, 965 000 habitants**
- **36 126 établissements actifs avec 277 198 salariés**
- **10 hypermarchés**
- **+6,3% pour le chiffre d'affaires des entreprises en Haute-Garonne**

■ LE CANCEROPOLE : ouverture en 2008, 220 ha, 4 000 emplois

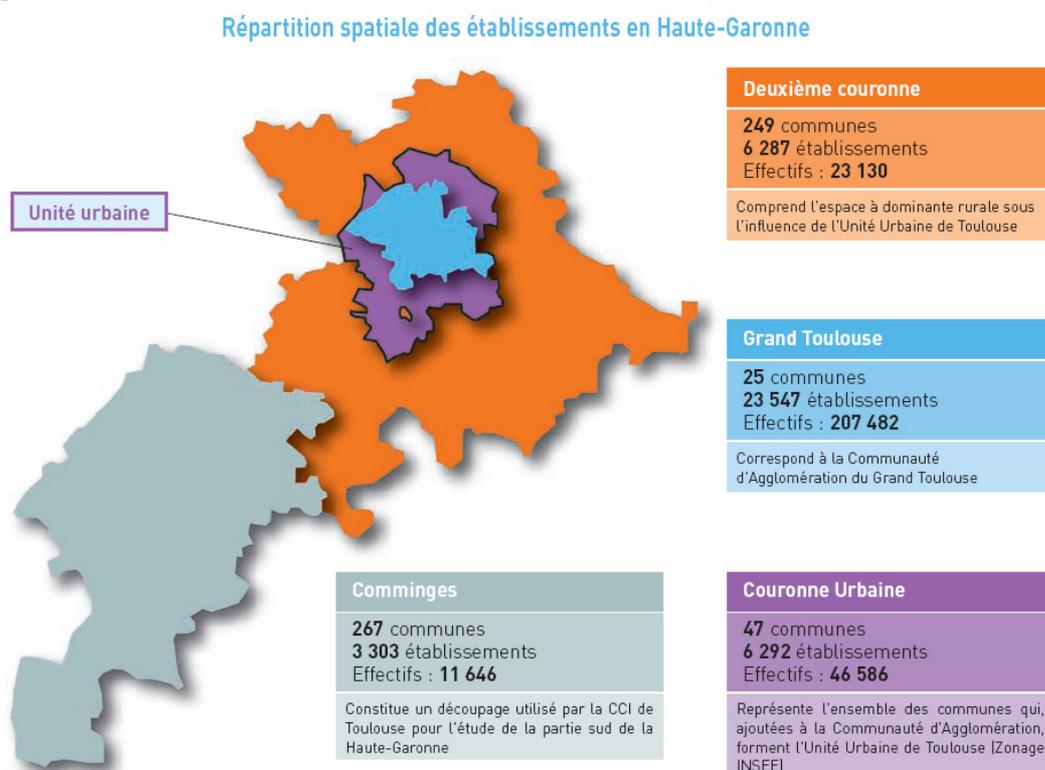
I. LES DYNAMISMES ECONOMIQUES SUPPORT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

I.1. Les chiffres clés

Toulouse est la capitale de la région Midi-Pyrénées. Elle est la 4^{ème} ville de France avec 426 700 habitants (2004)¹¹

L'unité urbaine est composée de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse et de la Couronne Urbaine, donc de 72 communes, sur une superficie de 808 km² avec une population de 761 090 (recensement Insee 1999 +1,48% par rapport à 1990).¹²

Elle comprend 29 839 établissements actifs et 253 964 salariés (+2,9% 2005/2004)¹³



L'aire urbaine regroupe trois communautés d'agglomération et les intercommunalités articulées autour des villes moyennes ceinturant la capitale de Midi-Pyrénées. Elles se sont associées au sein de l'aire métropolitaine (représentée en orange + violet + bleu).

Les trois communautés d'agglomération sont :¹⁴ la Communauté d'Agglomération du GRAND TOULOUSE avec 25 communes et 600 000 habitants, la Communauté d'Agglomération du SICOVAL (Sud-Est) avec 36 communes et 61 730 habitants et la Communauté d'Agglomération du MURETAIN (Sud-Ouest) avec 14 communes et 63 362 habitants.

Elle comprend **36 126 établissements actifs avec 277 198 salariés.**

11 Source : Site officiel de la ville de Toulouse

12 Source : Insee Midi-Pyrénées Zoom Chiffres-Clés Unité Urbaine Toulouse

13 Source : Observatoire économique : Conjoncture des entreprises en Haute-Garonne 2005-2006 CCI Haute-Garonne

14 Source : Site Préfecture de la haute-Garonne EPCI www.haute-garonne.pref.gouv.fr

1.2. Le paysage économique

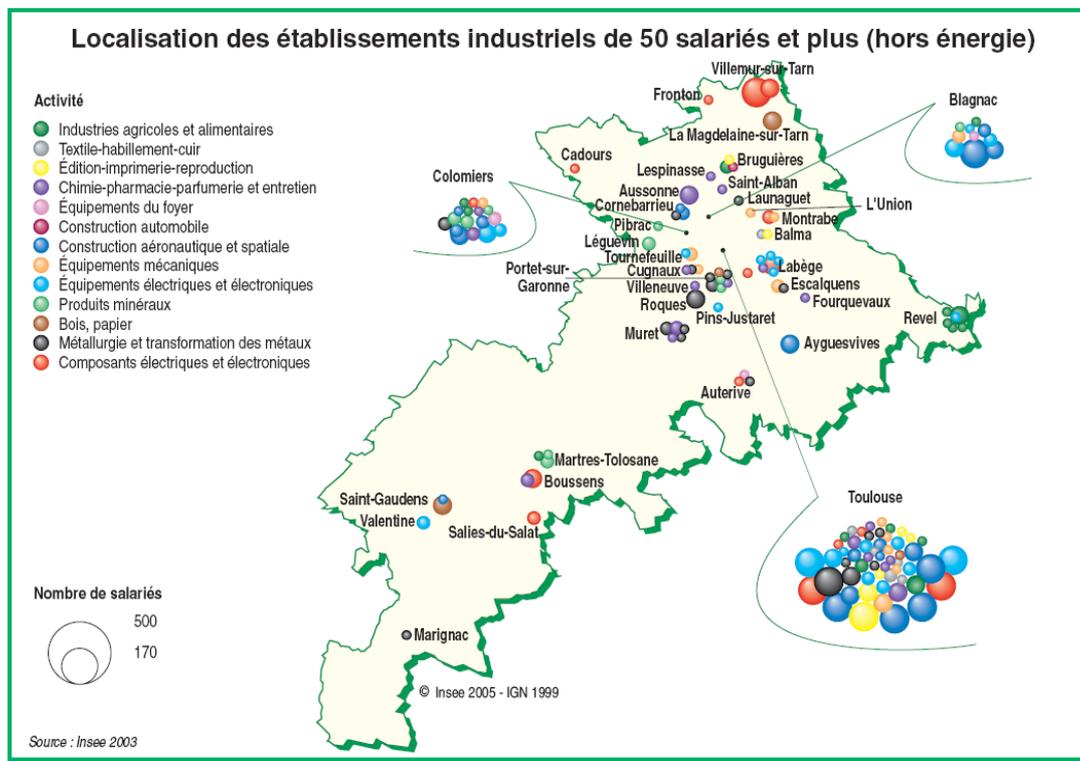
La hausse de l'activité en Haute-Garonne est supérieure à celle enregistrée en 2004. Elle est constatée sur l'ensemble du département, mais les volumes d'affaires de la couronne urbaine et de la deuxième couronne de l'agglomération toulousaine connaissent une évolution remarquable, avec respectivement +10,2% et +7,1%. **Le Grand Toulouse voit son volume d'affaires passer de +3,6% en 2004 à +5,7% en 2005.**

Par ailleurs, la hausse des effectifs, de près de 3%, n'a pas uniquement concerné l'unité urbaine de Toulouse. Si le Grand Toulouse (+2,9%) et la couronne urbaine (+3%) regroupent toujours l'essentiel des créations d'emplois, la progression des effectifs de la deuxième couronne, qui s'élève à +3,2%, est significative.

■ L'industrie

L'activité industrielle de la Haute-Garonne est concentrée dans l'aire urbaine de Toulouse.

Début 2004, en Haute-Garonne, l'industrie (hors énergie) emploie près de 65 000 salariés. Le premier secteur est celui de la construction navale, aéronautique et ferroviaire avec 31% des salariés industriels (58 établissements et 20 010 salariés). Cette première place est due à la présence d'Airbus France, mais aussi de Liebherr Aerospace ou de Latécoère. L'industrie des équipements électriques et électroniques vient en second (413 établissements avec 8 650 salariés soit 13%) suivie de celle des composants électriques et électroniques (115 établissements et 6 780 salariés soit 10%), des industries agricoles et alimentaires avec 1 181 établissements et 5 370 salariés.¹⁵



15 Source : Insee Midi-Pyrénées Regards sur la Haute-Garonne

L'agglomération toulousaine a développé des filières industrielles qui impliquent de nombreuses entreprises sur son territoire, mais aussi au-delà en Haute-Garonne et dans la région Midi-Pyrénées.

Ces filières sont :

- **L'Aéronautique : Centre mondial**
Sous l'impulsion des ventes records réalisées par Airbus en 2005, l'industrie aéronautique voit son chiffre d'affaires croître de 13%. Ce bon résultat est conforté par des carnets de commandes bien remplis pour la période à venir. L'évolution favorable du volume d'affaires s'est cette année mieux répercutée sur l'emploi (+7%).¹⁶
- **L'Espace : Capitale Européenne** (CNES, ASTRIUM, ALCATEL)
- **Les Systèmes Electroniques** : Centre national d'expertise (Freescale)
 - les systèmes embarqués : faire de Toulouse une des capitales des produits et services de transport intelligent pour la mobilité du futur, notamment l'automobile,
 - la navigation par satellites : conforter Toulouse comme centre de compétences européen capable de traiter les aspects technique, économique et juridique des applications et services de la navigation par satellites.
- **Les Technologies de l'information** : Internet, multimédia, télécoms...
- **La Santé** : Biotechnologies, instrumentation médicale, pharmacie...

Cette activité industrielle intense nécessite des flux importants en livraisons de matières premières, de produits semi-finis ou finis. Elle favorise le transport de marchandises vers l'agglomération, à l'intérieur de celle-ci et de l'agglomération vers l'extérieur de celle-ci. Elle engendre un important chassé-croisé quotidien de camions de toutes tailles.

■ Le commerce

L'offre commerciale est très importante, et est dominée par les grandes surfaces qui, avec 1 060 000 m² représentent 65% du plancher commercial de l'aire urbaine. A l'échelle de la métropole régionale, il existe une difficile complémentarité entre les grands centres commerciaux et l'hypercentre commerçant (centre de Toulouse) car la notion de proximité est de plus en plus basée sur la notion de temps. Le potentiel de consommation des ménages de l'aire urbaine de Toulouse est de 5,6 milliards d'euros.¹⁷

La définition des polarités commerciales a été élaborée par la fédération des Agences d'Urbanisme dans le cadre de l'expérimentation des Schémas de Développement Commercial de 1998. Il en existe trois :

- les grandes polarités

Elles sont au nombre de dix dans l'aire urbaine de Toulouse, représentant 501 000 m² de surface de vente, soit 50 % de l'offre commerciale située dans des pôles structurés. Sont distingués :

- l'hypercentre commercial de Toulouse,
- les parcs d'activités commerciaux régionaux,
- les parcs d'activités commerciaux d'agglomération.

16 Source : Observatoire économique : Conjoncture des entreprises en Haute-Garonne 2005-2006 CCI Haute-Garonne

17 Source : site internet AUAT Schéma de Développement Commercial – Aire Urbaine de Toulouse

□ les polarités intermédiaires

Au nombre de 66, ces pôles sont constitués à 60 % de grandes surfaces, pour une surface de vente de 276 000 m². Disposant d'un bon niveau d'offre, ces pôles recouvrent plusieurs réalités :

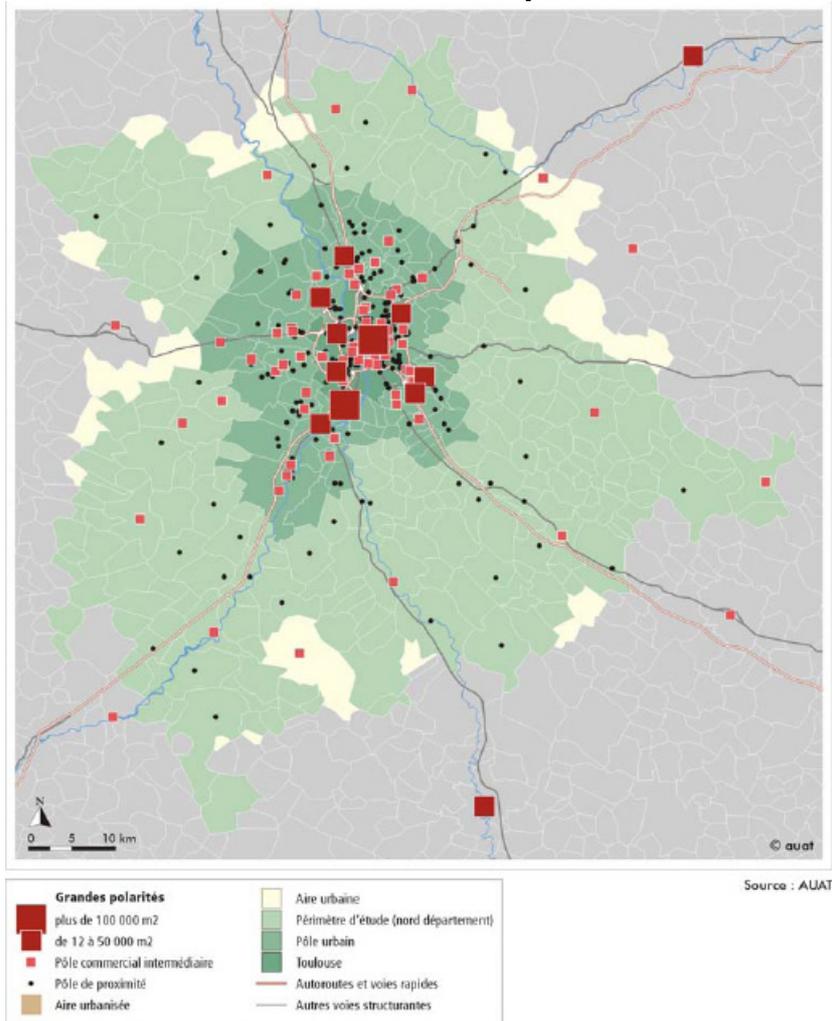
- les pôles commerciaux d'agglomération,
- les pôles commerciaux inter-quartiers ou intercommunaux.

□ les pôles de proximité

Au nombre de 235 pour une surface totale de vente estimée à 166 000 m², ces pôles s'appuient souvent sur les commerces traditionnels. On distingue :

- les pôles de quartier ou de commune,
- les pôles de grande proximité.

Armature commerciale et hiérarchie des polarités de l'aire urbaine



La concentration de l'activité commerciale au cœur de l'agglomération implique, par nécessité, une distribution des marchandises à partir des plates-formes logistiques publiques ou privées situées en périphérie. Des contraintes de livraison (en particulier d'horaires) sont imposées aux transporteurs, en conséquence ces derniers sont très sensibles aux congestions de trafic sur les axes desservant l'agglomération toulousaine.

■ Les pôles de compétitivité

Les pôles de compétitivité visent à rassembler sur un territoire donné les compétences des unités publiques et privées de recherche, des centres de formation et le savoir-faire des entreprises, dans une démarche partenariale, destinée à dégager des synergies et promouvoir le travail collaboratif sur des projets innovants.

Dans l'agglomération toulousaine, deux pôles ont été développés :

- **Pôle de compétitivité Midi-Pyrénées et Aquitaine « Aéronautique, Espace, Systèmes embarqués »**

C'est le seul **pôle mondial intéressant deux régions** administratives distinctes : Midi-Pyrénées et Aquitaine. « Aéronautique, espace et systèmes embarqués » est déjà le leader mondial dans de nombreux marchés aéronautiques : les avions civils de plus de 100 places, l'aviation d'affaires haut de gamme, les turbines à gaz pour hélicoptères et les trains d'atterrissage.

Il se situe également au premier rang européen pour le lancement et la construction de satellites, la télédétection et l'observation de la Terre ainsi que pour les avions militaires.

Il occupe enfin une position de pointe en matière de systèmes électroniques embarqués.

Porté par une association regroupant la plupart des quelques 600 acteurs concernés dans l'industrie, la formation, la recherche et le monde institutionnel, le dossier contient une douzaine de projets à caractère structurant tels la création d'un campus spécialisé à Toulouse et la construction d'un centre de démantèlement des avions en fin de vie à Tarbes.

La création de 40 000 à 45 000 emplois au cours des vingt prochaines années est envisagée, dont une grande partie sur l'agglomération toulousaine.¹⁸

- **Pôle national « Cancer-Bio-Santé »**¹⁹

Le pôle de compétitivité Cancer-bio-santé regroupe plus de 150 entreprises appartenant aux différents secteurs concernés : les dispositifs médicaux, les biotechnologies, les industries agroalimentaires et les produits pharmaceutiques. Un nombre important de laboratoires de recherche sont également associés : plus de 80 équipes représentant un total de l'ordre d'un millier de chercheurs. L'objectif est de créer un cancéropôle au sud de l'agglomération, sur le site de Langlade, offrant ainsi une reconversion économique d'avenir aux 220 hectares de friches industrielles de l'ancienne usine AZF et aux terrains limitrophes de Braqueville, propriété du ministère de la Défense.

Le Cancéropôle de Toulouse représente un programme de 265 000 m², avec une perspective de 4 000 emplois. Il devrait ouvrir ses portes en 2008.

18 Source : site internet www.aerospace-valley.com

19 Source : site internet www.grandtoulouse.org

1.3. La croissance du chiffre d'affaires

La croissance du chiffre d'affaires généré par les entreprises de Haute-Garonne, dont celles de l'aire urbaine de Toulouse, marque une forte progression en 2005 : +6,3% (+3,2% en 2004). La hausse de l'activité est plus significative et mieux répartie selon les secteurs. La construction (+8,6%) et les services (+7,3%) constituent les secteurs les plus dynamiques, suivis de près par l'industrie (+6,1%). Le commerce, même avec une croissance légèrement en retrait, suit ces tendances positives (+4,8%).

La Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, est le moteur du département. Occupant la position privilégiée de cœur économique de la Haute-Garonne, le Grand Toulouse reflète les tendances du département. Si la croissance du chiffre d'affaires se situe légèrement en deçà du résultat départemental, la progression des effectifs lui est identique. Sur cette zone, l'évolution de la demande a un impact positif. Elle est considérée comme favorable par 64% des chefs d'entreprises (contre 54% lors de la précédente enquête). Les indicateurs financiers et les prévisions d'investissements progressent également par rapport à l'année dernière.

II. LES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

II.1. La route et le réseau routier

▪ Les autoroutes

L'agglomération toulousaine se trouve au carrefour de 2 axes autoroutiers français :

- **L'Axe Nord-Sud entre Europe du Nord et Péninsule Ibérique** avec l'**A20** prolongée par l'**A66** : Paris/Limoges/Toulouse/Pamiers/Barcelone,
- **L'Axe Est-Ouest entre le bassin atlantique et le bassin méditerranéen** avec l'**A62** prolongée par l'**A61** Bordeaux/Toulouse/Narbonne.

Sur ces axes les flux de marchandises sont importants, mais la grande majorité d'entre eux ne font que transiter au droit de l'agglomération toulousaine.

Les autoroutes suivantes permettent de relier Toulouse aux grandes villes de la région Midi-Pyrénées :

- **Auch par l'A624,**
- **Albi par l'A68,**
- **Tarbes-Pau par l'A64.**

Elles permettent des échanges rapides de marchandises, notamment en messagerie. Ces échanges participent au dynamisme économique de ces villes dont le développement est en grande partie liée à l'essor économique de Toulouse.

▪ Les routes nationales :

Les principales routes nationales traversant l'agglomération toulousaine sont :

- la N20 à destination au Nord de Bordeaux et à destination au Sud de Foix,
- la N88 à destination d'Albi,

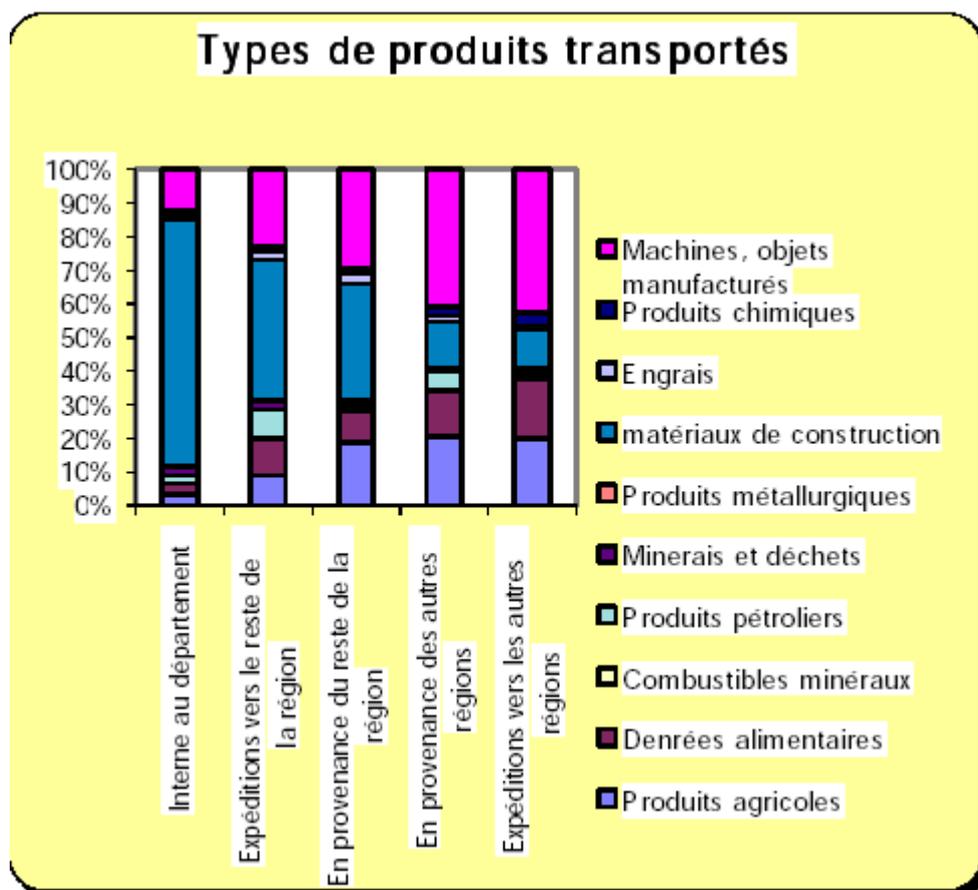
- la N113 à destination de Villefranche de Lauragais et Narbonne,
- la N117 à destination de Tarbes,
- la N124 à destination d'Auch
- la N126 à destination de Castres-Mazamet.

Tout comme pour les axes autoroutiers, les flux de marchandises sont élevés sur les routes nationales, mais il s'agit moins de transit que de dessertes régionales voire interrégionales.

▪ Les routes départementales ²⁰

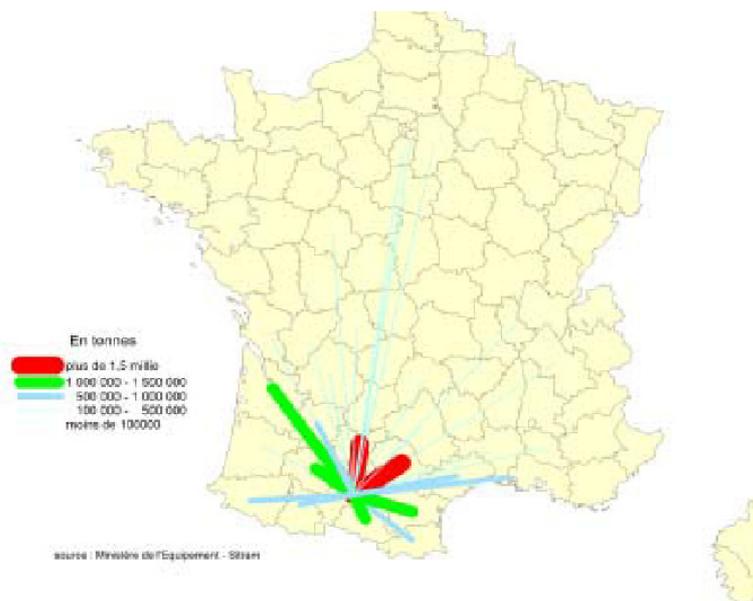
En Haute-Garonne, 6 700 km de routes départementales dont 500 km en zone de montagne (4^{ème} rang national pour la longueur de son réseau) relie l'agglomération de Toulouse à toutes les communes du département.

Ainsi, la route est le mode dominant pour le transport de marchandises :



20 Source : site Conseil Général de la Haute-Garonne

Le transport de marchandises par route en provenance ou à destination de la Haute-Garonne, et par conséquent essentiellement de l'agglomération toulousaine, a été pour la période 2002-2005, en moyenne :



II.2. Le réseau ferroviaire

Il permet de relier, à partir de Toulouse, les principales villes françaises et européennes grâce aux axes :

- Nord / Sud : Paris / Limoges / Toulouse / Espagne (Bilbao et Barcelone),
Paris / Bordeaux / Toulouse
- Est / Ouest : Bayonne / Toulouse / Marseille / Italie

Les projets ferroviaires :

- En 2016, une ligne à grande vitesse (LGV) entre Toulouse et Bordeaux amenant la durée de ce trajet à 1h, celui de Toulouse-Paris à 3h et celui de Toulouse-Lille à 5h,
- A l'horizon 2018-2020, le projet de la LGV entre Toulouse et Narbonne se connectera à la future LGV Nîmes-Perpignan et mettra Toulouse à 1h de Montpellier, à 1h45 de Barcelone ou de Marseille et à 2h15 de Lyon.

La réalisation de ces projets permettra d'utiliser les lignes ferroviaires existantes pour le transport de marchandises en augmentant les tonnages transportés, notamment par transport combiné.

Le trafic fret ferroviaire de la Haute-Garonne, comme partout en France, a diminué ces dernières années passant par exemple pour le transport combiné de 1 049 300 tonnes en 2000 à 866 200 tonnes en 2002.

II.3. L'aérien

C'est la 1^{ère} plate-forme aéroportuaire de province pour le trafic fret et poste avec 56 419 tonnes de marchandises en 2005.

2^{EME} CHAPITRE : LES COMPOSANTES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Fiche 2A - LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN REGION MIDI-PYRENEES

- En Midi-Pyrénées, le transport routier de marchandises de proximité (602L)*, interurbain (602M)* et la messagerie fret express (634A)* reculent. Par contre, **le nombre d'établissements auxiliaires du transport routier de marchandises se redresse tout particulièrement pour l'entreposage non frigorifique (631E)*.**
- De même, **le transport national recule alors que le transport international repart. La Haute-Garonne est origine ou destination de 37% du trafic routier entrant ou sortant de la région.** Les flux entrants dominent les échanges. Par le rail, le transport fret et le transport combiné rail-route est en pleine restructuration.
- La région Midi-Pyrénées concentre de multiples pôles d'activités dont les plus importants sont liés au développement des bassins d'emplois et de la concentration urbaine : l'agglomération toulousaine, le pyrene aéro pôle à Tarbes, le pôle montalbanais.
- Les principales entreprises de logistique, génératrices de transports routier marchandises, de Midi-Pyrénées sont : les plates-formes logistiques de la grande distribution, les sites logistiques dédiés à l'aéronautique et à la pharmacie, les transports nationaux et internationaux, les transports express et le Marché d' Interêt National de Toulouse.

* = nomenclature INSEE

- **LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORTS MARCHANDISES**
 - 2 020 établissements (2005), 14 600 salariés (2004)
- **LES VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES**
 - 113,348 millions de tonnes par route
 - 6,2 millions de tonnes de fret par rail
 - 400 000 tonnes en transport combiné rail-route
 - 56 419 tonnes de fret par avion à l'aéroport de Toulouse-Blagnac

I. LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La région présente un intérêt certain pour regrouper et dégrupper les marchandises par le réseau autoroutier, en provenance et/ou à destination :

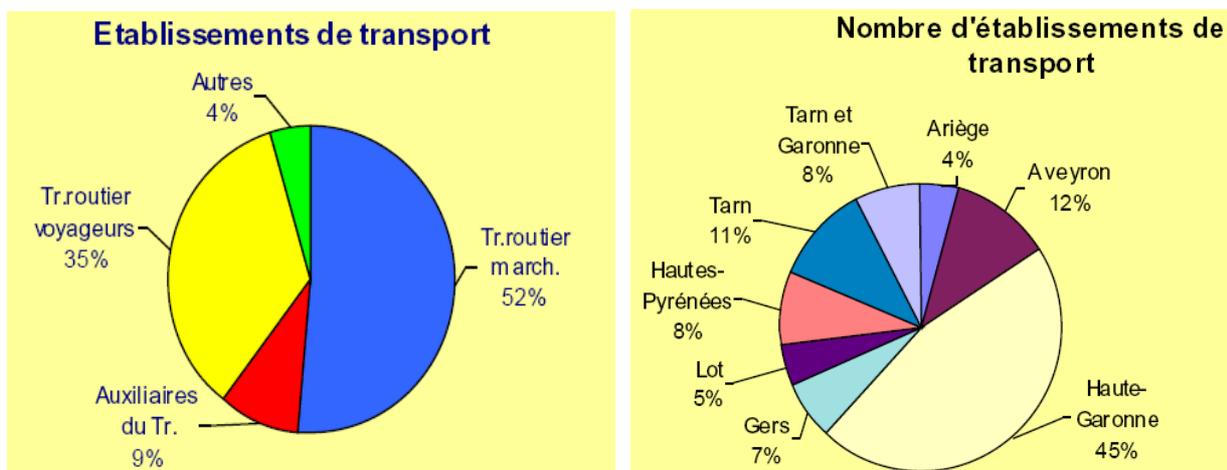
- de la région parisienne,
- des régions limitrophes : Aquitaine, Limousin, Languedoc-Roussillon,
- du Nord et de l'Est de l'Europe,

du sud de l'Europe (Espagne, Portugal) et au-delà (Maghreb).

Au-delà de ses propres performances, le transport de fret intéressant Midi-Pyrénées²¹ est étroitement dépendant du système productif et de l'équipement de la région ainsi que de son positionnement géographique. Les entreprises de transport de Midi-Pyrénées sont fortement concentrées sur le périmètre de la Haute-Garonne.

I.1. Evolution du nombre d'établissements de transport^{22*}

Au 31 décembre 2005, la région Midi-Pyrénées compte **3 930 établissements dans le secteur du transport dont plus de la moitié (52%) dans le transport routier de marchandises**, 9% dans les auxiliaires du transport et 35% dans le transport routier de voyageurs. Ils représentent 4% des établissements de transport de la France et 3,3% de l'ensemble des établissements de Midi-Pyrénées.



Le transport routier de marchandises regroupe **2 020 établissements** au 31 décembre 2005, dont 53% dans le transport de proximité et 36% dans le transport interurbain. Plus de la moitié des établissements auxiliaires sont des entrepôts ou des plates-formes logistiques.

Les établissements sans salarié qui représentent 1/3 des établissements augmentent comme les

21 Source : « Pour une ambition régionale en matière de transport de marchandises : le choix du développement durable » CESR Midi-Pyrénées mars 2005.

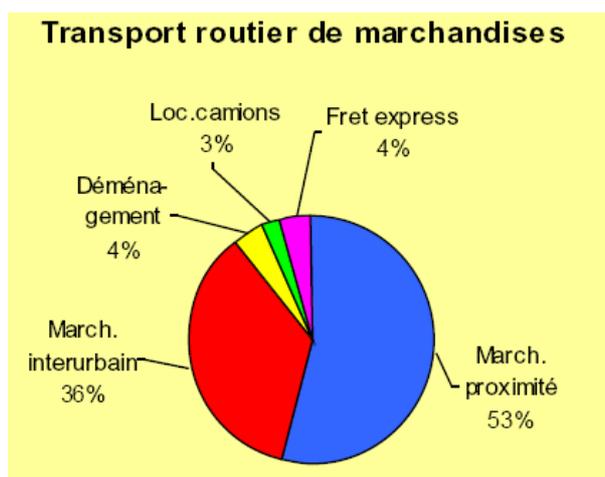
22 Source : ORT : Annuaire statistique des transports Edition 2006 1ère partie

* La liste des établissements de transports routiers de marchandises (602M, 602L et 634A) par département de plus de 20 salariés sont recensés en annexe 1; celle des établissements d'entreposage (631D, 631E) est recensée en annexe 2.

établissements de 1 à 5 salariés. Les établissements de plus de 20 salariés se multiplient. Dans l'entreposage non frigorifique, la moitié des établissements sont de simples entrepôts dépourvus de salarié permanent.

Le recul du nombre d'établissements s'accroît (-2,6%) et concerne la plupart des activités à l'exception du déménagement et de la location de camions avec conducteurs. Les petites entreprises semblent les plus fragiles mais également les entreprises de plus de 50 salariés.

Le nombre d'établissements de messagerie-fret express (-4,8%) et de transport interurbain de marchandises (-5,5%) baisse fortement en 2005. Le transport de proximité continue à diminuer régulièrement (-0,9% en 2005).



■ **Le transport routier de marchandises de proximité (602L) regroupe 1 082 établissements :**

Une forte proportion d'établissements (37%) est constituée d'entrepreneurs indépendants : leur nombre continue à reculer comme pour les établissements de moins de 5 salariés ; ces derniers représentent 80% des établissements. Les établissements de plus de 20 salariés se renforcent.

■ **Le transport routier de marchandises interurbain (602M) regroupe 723 établissements**

Le nombre d'établissements recule fortement (-5,5%) ; les établissements de moins de 5 salariés diminuent régulièrement : ces établissements formaient 70% des établissements en 1997 et 60% aujourd'hui. Les artisans représentent encore un quart des établissements. Le nombre d'entreprises de plus grande taille (plus de 10 salariés) se réduit.

■ **La messagerie fret express (634A) regroupe 79 établissements :**

Elle comprend une forte proportion d'établissements de plus de 10 salariés (53%) : le nombre d'établissements de plus de 50 salariés baisse fortement en 2005.

Le nombre d'établissements auxiliaires du transport routier de marchandises (361 en 2005) se redresse de 5,6%, retrouvant les tendances des années antérieures à 2004.

■ Dans l'entreposage non frigorifique (631E) :

Le nombre d'établissements (202) repart à la hausse (+10,4%) après la pause marquée en 2004 ; les établissements en organisation de transports internationaux se redressent (+6,1%) alors que l'affrètement continue à connaître un fléchissement (-13%). **Le nombre d'établissement (19) pour l'entreposage frigorifique (631D) reste stable.**

I.2. Nombre d'établissements de plus de 20 salariés par département

Les entreprises de transport marchandises sont concentrées à 50% en Haute-Garonne, ce qui représente 52% des effectifs. Les entreprises sont peu nombreuses dans le Lot, le Gers et les Hautes-Pyrénées.

	Ariège	Aveyron	Haute-Garonne	Hautes-Pyrénées	Gers	Lot	Tarn	Tarn-et-Garonne	Total Région
Nombre 602L	1	6	31	2	1	1	6	3	51
20 A 49	1	5	19	1	1	1	6	2	36
50 A 99	0	1	6	0	0	0	0	1	8
100 A 199	1	0	5	1	1	0	0	0	8
200 A 499	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Total effectif	29	246	1899	351	42	35	206	98	2906
Nombre 602M	9	12	39	2	5	2	12	12	93
20 A 49	6	11	28	2	4	2	10	9	72
50 A 99	2	1	7	0	0	0	1	3	14
100 A 199	1	0	4	0	1	0	1	0	7
200 A 499	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total effectif	531	429	1663	79	239	44	505	533	4023
Nombre 634A	0	2	17	2	0	1	2	4	28
20 A 49	0	0	14	2	0	1	1	4	22
50 A 99	0	2	2	0	0	0	1	0	5
100 A 199	0	0	1	0	0	0	0	0	1
200 A 499	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total effectif	0	122	656	66	0	40	76	105	1065
Total entreprises	10	20	87	6	6	4	20	19	172
Total effectif	560	797	4218	496	281	119	787	736	7994

Nombre d'entreprises de transports marchandises > 20 salariés par département

- 602L** Transports routiers de marchandises de proximité
- 602M** Transports de marchandises interurbains
- 634M** Messagerie, fret express

Les entreprises d'entreposage se trouvent principalement dans le département de la Haute-Garonne.

	Ariège	Aveyron	Haute-Garonne	Hautes-Pyrénées	Gers	Lot	Tarn	Tarn-et-Garonne	Total Région
Nombre 631D	0	0	1	0	0	0	0	1	2
20 A 49	0	0	0	0	0	0	0	1	1
50 A 99	0	0	1	0	0	0	0	0	1
100 A 199	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200 A 499	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total effectif	0	0	97	0	0	35	25	48	205
Nombre 631E	1	3	11	2	1	2	1	4	25
20 A 49	0	2	6	2	0	2	1	1	14
50 A 99	0	1	2	0	0	0	0	1	4
100 A 199	1	0	2	0	0	0	0	1	4
200 A 499	0	0	1	0	1	0	0	1	3
Total effectif	148	114	962	79	297	44	25	497	2166
Total entreprises	1	3	12	2	1	2	1	5	27
Total effectif	148	114	1059	2	297	79	50	545	2294

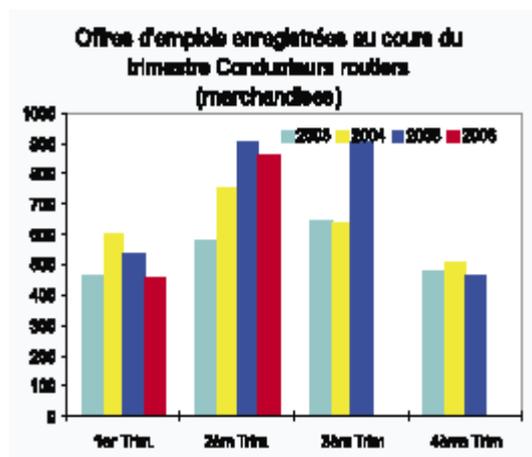
Nombre d'entreprises d'entreposage > 20 salariés par département

631D Entreposage frigorifique

631E Entreposage non frigorifique

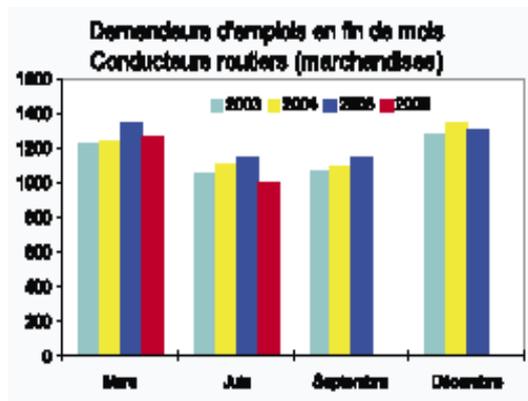
I.3. Le marché du travail dans le transport²³

Les offres d'emploi enregistrées au 2^{ème} trimestre 2006 (3 800) sont en forte hausse, notamment les contrats d'intérim de courte durée et les contrats de plus de 6 mois. Dans les métiers de la conduite, les offres d'emploi sont toujours en hausse pour les chauffeurs-livreurs (contrats inférieurs à un mois) mais baissent pour les conducteurs routiers de marchandises sauf pour les contrats de longue durée. Les offres d'emploi augmentent fortement pour les agents de stockage (contrats de longue durée) et les manutentionnaires.

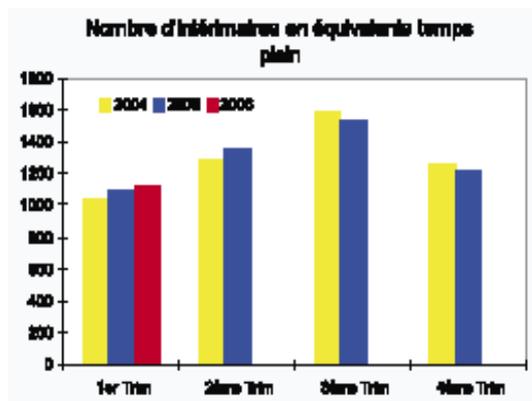


23 Source : ORT Midi-Pyrénées L'Observatoire des transports Note de Conjoncture

Dans le transport, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (7 700) baisse de 8% par rapport à l'an dernier, en particulier pour les jeunes. Dans les métiers de la conduite, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois continue de baisser pour les chauffeurs-livreurs (-10%) et de 13% pour les conducteurs routiers de marchandises. Le nombre de demandeurs d'emploi âgés de moins de 25 ans recule fortement. Il baisse pour les agents de manipulation et les agents de stockage.



Au 1^{er} trimestre 2006, 12 500 contrats d'intérim ont été conclus dans le secteur du transport ce qui correspond à 1 100 salariés à temps plein (salariés Etp). Le nombre de contrats reste en forte croissance mais le nombre de salariés équivalent temps plein est en baisse ou stable (+2% ce trimestre). Pour l'ensemble de l'économie régionale, toutes activités confondues, le nombre de contrats augmente à un rythme moins fort que précédemment (+5%) et le nombre de salariés Etp de 6%.



II. LES VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES

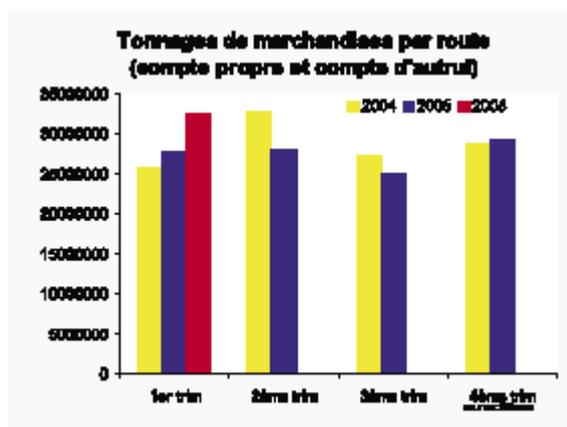
En 2005, le transport de marchandises (y compris le commerce extérieur) en provenance et/ou à destination de Midi-Pyrénées se monte à **118,8 millions de tonnes** ce qui représente une baisse de 4% : le transport national recule de 4,3% alors que le trafic international repart à la hausse (+2,8%).

II.1. Par la route

Le volume par la route s'élève à **113 millions de tonnes**.

La Haute-Garonne est origine ou destination de 37% du trafic routier entrant ou sortant de la région. Les flux entrants dominent les flux sortants (17,6 M de tonnes contre 13,3 M de tonnes).

Le Tarn, 4,4 millions de tonnes, occupe la seconde place devant le Gers dont le trafic se monte à 3,2 millions de tonnes. L'Aveyron génère 3 millions de tonnes de trafic où dominent les produits en entrées dans le département. Le Tarn et Garonne, avec 2,8 millions de tonnes présente un trafic à peu près équilibré entre entrées et sorties ; le compte d'autrui*, avec environ 90% des trafics consacre la place du département dans la chaîne logistique. Le Lot génère 2,8 millions de tonnes. Le Lot et les Hautes-Pyrénées sont les deux départements où le compte propre occupe une place prépondérante, dépassant un tiers des échanges. Le département des Hautes-Pyrénées a un trafic de 1,8 million de tonnes et l'Ariège 1,1 million de tonnes.



* Transport en compte d'autrui = transport pour le compte d'une autre entreprise (le chargeur). Compte propre = l'entreprise de production dispose de sa propre flotte de transports.

Le trafic sortant et entrant de la région par département en mode routier (hors trafic intra-régional)

	Trafic entrant			Total
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	
Ariège		0,079	0,597	0,676
Aveyron		0,586	1,348	1,934
Haute-Garonne		0,737	5,915	6,652
Gers	non disponible	0,451	1,318	1,769
Lot		0,673	0,889	1,562
Hautes-Pyrénées		0,309	0,846	1,155
Tarn		0,623	1,787	2,410
Tarn et Garonne		0,202	1,224	1,426
Ensemble région		3,660	13,924	17,584

	Trafic sortant			Total
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	
Ariège		0,125	0,317	0,442
Aveyron		0,182	0,967	1,149
Haute-Garonne		0,592	4,375	4,967
Gers	non disponible	0,514	0,964	1,478
Lot		0,348	0,888	1,236
Hautes-Pyrénées		0,347	0,328	0,675
Tarn		0,495	1,477	1,972
Tarn et Garonne		0,162	1,222	1,384
Ensemble région		2,765	10,538	13,303

	Trafic entrant et sortant			Total
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	
Ariège		0,204	0,914	1,118
Aveyron		0,768	2,315	3,083
Haute-Garonne		1,329	10,290	11,619
Gers	non disponible	0,965	2,282	3,247
Lot		1,021	1,777	2,798
Hautes-Pyrénées		0,656	1,174	1,830
Tarn		1,118	3,264	4,382
Tarn et Garonne		0,364	2,446	2,810
Ensemble région		6,425	24,462	30,887

Source : Sitram

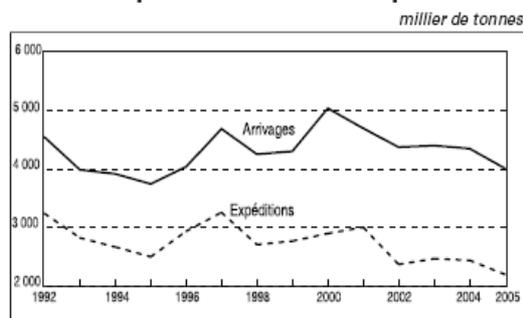
II.2. Par le rail²⁴

Le trafic fret des gares de la région atteint 6,2 millions de tonnes. Depuis 2000, il a perdu plus d'un million et demi de tonnes de trafic. Il baisse de 8,5 % en 2005, en raison de l'effondrement du transport combiné avec la disparition de CNC, dont l'activité conteneurs maritimes a été reprise par Naviland Cargo, et de la poursuite du plan de redressement de l'activité fret de la SNCF.

En tonnages, les expéditions, qui représentent un tiers des trafics, ont baissé de 10 % et les arrivages de 8 %. Le plan Naviland Cargo du 11/09/06 offre des navettes Marseille/Fos <-->Toulouse 3 fois par semaine.

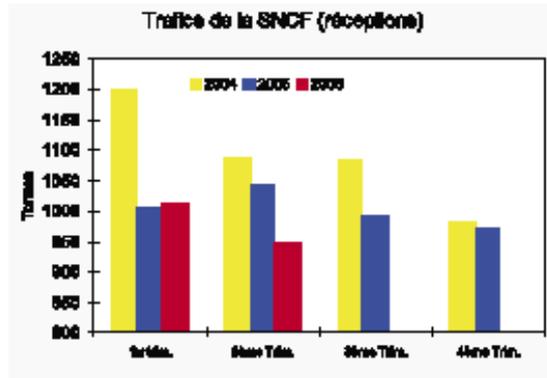
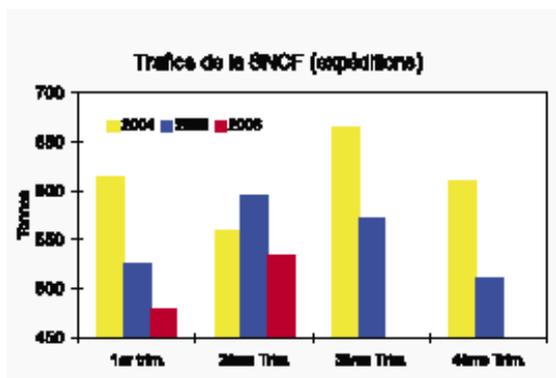
Transports de marchandises par fer

Source : Direction fret SNCF



24 Source : Insee Région L'année économique 2005 en Midi-Pyrénées Transports

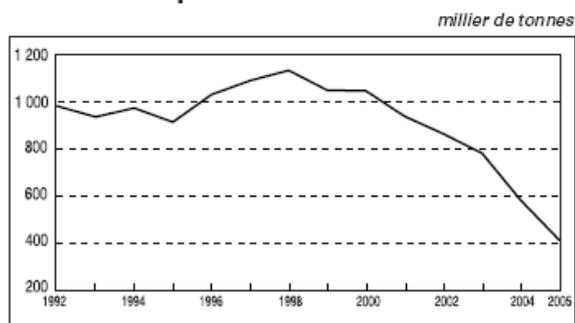
Le transport de marchandises par fer, au 2^{ème} trimestre, recule en tonnage et en tonnes-kilomètres. Le changement de système de facturation informatique a perturbé les statistiques du trimestre qui sont, de ce fait, incomplètes. La situation économique de la région, quelques grèves en avril et la réorganisation de l'activité fret expliquent ce recul à un an d'intervalle. Le transport de produits pétroliers et de produits chimiques est bien orienté ; les produits de l'agriculture et notamment les céréales reculent. Les produits de grande consommation sont stables malgré le recul des produits liquides suite à la fermeture de la plate-forme logistique d'un grand distributeur. Le transport de granulats est en hausse.



II.3. Par le transport combiné

Le transport rail-route combiné est en pleine restructuration. Le trafic en transport combiné par fer (400 000 tonnes) a reculé de 29% en tonnages par rapport à 2004. En 1998, le transport combiné assurait le transport de plus d'1 million de tonnes de marchandises.

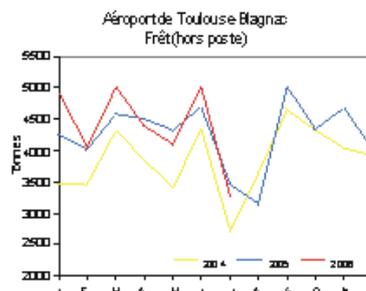
Transport combiné rail-route



Source : Direction fret SNCF

II.4. Le fret aérien

Le trafic fret de Toulouse-Blagnac (13 500 tonnes) est stable au 2^{ème} trimestre : il baisse en avril et mai, et se redresse en juin. Le fret transporté par les constructeurs aéronautiques a baissé en avril et mai mais se redresse en juin. Le fret express (4 500 tonnes +6,5%) retrouve une forte croissance en mai et juin.



III. LES GENERATEURS DE FRET

III.1. Les entreprises génératrices de fret²⁵

Les entreprises génératrices de fret (entreprises industrielles essentiellement) sont nombreuses en Midi-Pyrénées et concernent de nombreuses filières d'activités économiques. Toutefois, il est possible de citer, pour les filières générant les principaux flux de marchandises, les entreprises les plus importantes :

Sociétés Aéronautique et Espace	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
AIRBUS - AIC	Haute-Garonne	Avions civils 100 places	4 129	Toulouse
AIRBUS FRANCE	Haute-Garonne	Programme airbus A310, A320, A330, A340 et A380	10 327	Toulouse
ALCATEL ALENIA SPACE	Haute-Garonne	Systèmes spatiaux et satellites	2 282	Toulouse
EADS ASTRIUM	Haute-Garonne	Offre spatiale complète	1 627	Toulouse
EADS ATR	Haute-Garonne	Avions turbo-propulsés 40 à 70 places	570	Toulouse
ATIS aviation	Haute-Garonne	Ingénierie aéronautique	521	Blagnac
LATECOERE	Haute-Garonne	Construction cellule aéronefs	908	Toulouse
LIEBHERR Aérospace	Haute-Garonne	Expert pneumatiques	694	Toulouse
THALES Avionics	Haute-Garonne	Electronique de vol et cabine	761	Toulouse
LABINAL (groupe safran)	Haute-Garonne	Cablage aéronautique	538	Villemur-sur-Tarn
Microturbo Ltd (groupe Safran)	Haute-Garonne	Turbines à gaz	471	Toulouse
Aircelle (groupe safran)	Haute-Garonne	Moteur pour aéronefs	185	Colomiers
Zodiac International	Haute-Garonne	Equipements aéronautiques	221	Ayguesvives
EADS SOCATA	Hautes-Pyrénées	Avions légers civils et militaires	1 100	Tarbes
Ratier Figeac	Lot	Hélicier	1 100	Figeac

25 Source : Midi-Pyrénées Expansion L'agence de développement mise à jour nov. 2006

Sociétés Agro-Alimentaire	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
SA des Caves et Producteurs Réunis de Roquefort	Aveyron	Roquefort	1 460	Roquefort-sur-Soulzon
RAGT	Aveyron	Semences	1 450	Rodez
DANONE	Gers	Laits, yaourts, desserts	340	Villecomtal-sur-Arros
Prolainat	Gers	Glaces, sorbets	250	Aubiet
SYNGENTA	Gers, Haute-Garonne	Semences	470	Lombez (Gers), Saint-Sauveur (31)
Groupe 3A-Alliance	Haute-Garonne	Lait, fromages, beurres, crèmes glacées, ...	2 480	Toulouse
Novartis	Haute-Garonne	Produits diététiques et nutritionnels	450	Revel
GMD/Montfort (Euralis)	Hautes-Pyrénées	Fois gras	465	Maubourget
Andros	Lot	Confiture	870	Biars-sur-Cère
Campofrio Montagne Noire	Tarn	Salaisons	320	Durfort
Biscuits Poult	Tarn-et-Garonne	Biscuits	500	Montauban

Sociétés Textile	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
Michel Thierry	Ariège	Tissage (tissus automobiles)	576	Laroque d'Olmes
Sotap-Carol	Ariège	Ennoblement	190	Montferrier
Carreman Michel Thierry	Ariège	Fabrication tissus pour l'habillement	101 à 250	Castres
AVELANA (Chargeurs Fashion)	Ariège	Tissus extensibles élasthanne (Avelana et Roudriere)	290	Villeneuve d'Olmes
Canat	Aveyron	Lingerie de luxe, prêt-à-porter	121	Millau
Rouleu-Guichard	Haute-Garonne	Sous-vêtements hommes	200	Toulouse
Tricotage Toulousain	Haute-Garonne	Maille, sous-vêtements	140	Toulouse
Bruno Saint-Hilaire	Haute-Garonne	Habillement	100	Balma
Paul Boye	Haute-Garonne	Habillement vêtements de protection	90	Vernet
Ets Guille Olivier et Fils	Tarn	Maille, articles chaussants	254	Briatexte
Tournier Jules et Fils	Tarn	Tissage	130	Mazamet, Pont-de-l'Arn
Teddy Smith	Tarn	Habillement	120	Albi
Tricotage Mécanique du Languedoc	Tarn	Pull-Overs	100	Montredon-Labessonnie, Labastide-Rouairoux
Societe Crambes	Tarn-et-Garonne	Chapellerie	100	Caussade

Sociétés Pharmaceutique	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
PIERRE FABRE	Haute-Garonne	Dermo-Cosmétique	160	Muret
Sanofi Winthrop Industrie	Haute-Garonne	Fabrication Médicaments	205	Colomiers
MERIAL	Haute-Garonne	Fabrication Médicaments	351	Toulouse
Isochem	Haute-Garonne	Chimie fine pharmaceutique	112	Toulouse
Cognis France	Haute-Garonne	Savons, détergents, produits d'entretien	148	Boussens
Pierre Fabre Dermo-Cosmétique	Tarn	Dermo-Cosmétique : parfums, produits de toilette	451	Cambounet sur le Sor
Pierre Fabre Médicament SA	Tarn	Fabrication Médicaments	220	Gaillac
Société SEPPIC	Tarn	Fabrication savons, ...	271	Castres
Pierre Fabre Médicament	Tarn	Fabrication Médicaments	250	Castres

Sociétés Bois Papier	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
Societe Saint Girons Industries	Ariège	Papiers et cartons	322	Eycheil
Societe Techmay Logetiq	Aveyron	Autres articles papier ou carton	52	Millau
Sas Cartonnages D Auch	Gers	Cartonnages	70	Auch
Capitole carton	Haute-Garonne	Carton ondulé	79	Toulouse
Tembec Saint-Gaudens	Haute-Garonne	Pâte à papier	300	Saint-Gaudens

Sociétés Mécanique	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
Fortech (Aubert-Duval)	Ariège	Pièces en acier spéciaux	750	Pamiers
Aluminium Pechiney (groupe Alcan Canada)	Ariège, Hautes-Pyrénées	Affinage d'aluminium	296	Tarascon, Lannemazan
Robert Bosch France (Allemagne)	Aveyron	Equipements automobiles	2050	Rodez
Société Aveyronnaise de Métallurgie	Aveyron	Fonderie sous-pression	577	Viviez
Blanc Aéro Industries (groupe Lisi Aerospace)	Aveyron	Boulonnerie -Visserie pour aéronautique	485	Villefranche de Rouergue
Umicore France (Belgique)	Aveyron	Transformateur zinc brut	170	Viviez
Castel et Fromaget	Gers	Construction métallique	275	Fleurance
Technal-Hydro Building Systems	Haute-Garonne	Systèmes constructifs alu	976	Toulouse
Alcoa Fastening Systems – Mécaero	Haute-Garonne	Boulonnerie	235	Roques
Société Toulousaine de Traitement des Surfaces	Haute-Garonne	Peintures avions	200	Blagnac
Mecaprotec Industries	Haute-Garonne	Traitement de surface	170	Muret
Siemens VDO Automobile	Haute-Garonne	Systèmes électroniques	264	Boussens
Microcast	Hautes-Pyrénées	Fonderie Aluminium	220	Ade
Pivaudran	Lot	Construction métallique pour le bâtiment	333	Souillac
Figeac Aéro	Lot	Mécanique de précision	230	Figeac
Sermati	Lot	Conception et réalisation de moyens de production	200	Saint-Cere

Sociétés Equipement Mécanique	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
Filtrauto	Aveyron	Elements filtants automobile	280	Marcillac Vallon
Forest Liné capdenac	Aveyron	Machines-outils à métaux	162	Capdenac
Sofop	Aveyron	Usinage de précision	140	Plemps
Lancer Industrie (Getinge Suède)	Haute-Garonne	Fabrication laveurs pour verrerie laboratoire	190	Tournefeuille
Technofan (groupe safran)	Haute-Garonne	Ventilateurs axiaux, centrifuges, vannes à air	170	Blagnac
Pall Exekia (Pall Corp USA)	Hautes-Pyrénées	Membrane céramique microfiltration	90	Bazet
GIAT Industries	Hautes-Pyrénées	Equipements et systèmes de défense terrestre	665	Tarbes
Cinetic Machining	Lot	Rénovation et reconstruction machins-outils	180	Saint-Laurens-Les-Tours
Comau	Tarn	Machines d'usinage	350	Castres
Flow Control Technologies (Tyco USA)	Tarn	Robinetterie gaz et pétrole	150	Saint-Juery
Cabrol Frères SA	Tarn	Construction métallique	130	Mazamet
Guima Palfinger	Tarn-et-Garonne	Montage de bras de levage	312	Caussade

Sociétés Matériaux Divers	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
Talc de Luzenac	Ariège	Talc	300	Luzenac
SAS Gascogne Matériaux	Gers	Production sable et granulats	54	Cahuzac-sur-Adour
Freescale Semiconductor	Haute-Garonne	Composants électroniques actifs	1 806	Toulouse
Sablère Malet	Haute-Garonne	Production sable et granulats	38	Portet-sur-garonne
Lafarge Ciments	Haute-Garonne	Production sable et granulats	39	Martres Tolosane
Société des Céramiques techniques	Hautes-Pyrénées	Céramiques techniques	160	Bazet
ESK Ceramics france	Hautes-Pyrénées	Céramiques techniques	70	Bazet
Manufacture Appareillage Electrique de Cahors (Maec groupe Cahors)	Lot	Appareillage Electrique	454	Cahors

III.2. Les entreprises logistiques

Certaines de ces entreprises font partie de groupes industriels et/ou logistiques qui transportent leurs propres marchandises en compte propre (cf. Décathlon ou Aldi) mais la majorité d'entre elles sont des sociétés qui réalisent à la fois le transport et les services logistiques afférents tels que l'entreposage, le conditionnement,...

Sociétés Logistique	Département	Secteur d'activité	Effectif	Lieu
DENJEAN Logistique	Ariège	Produits frais	168	Saint-Paul de Jarrat
GIMBERT Surgelés	Gers	Production, distribution	237	Fleurance
LOGIDIS SUD-OUEST	Haute-Garonne	Carrefour	552	Colomiers
PRODIREST	Haute-Garonne	Carrefour	65	Castelnau d'Estrétefonds
SOCAMIL	Haute-Garonne	Leclerc	360	Tournefeuille
EASYDIS	Haute-Garonne	Casino	400	Fenouillet
LIDL (Allemagne)	Haute-Garonne	Lidl	108	Baziège
ALDIS (Métro Allemagne et Bon Appétit Suisse)	Haute-Garonne	Quart sud-ouest de la France	90	Castelnau d'Estrétefonds
DECATHLON	Haute-Garonne	Sud-ouest de la France	180	Castelnau d'Estrétefonds
REXEL Sud-Ouest	Haute-Garonne	Matériel électrique	155	Tournefeuille
LPR	Haute-Garonne	Palettes	102	Toulouse
DAHER	Haute-Garonne	Logistique aéronautique	420	Colomiers, Fenouillet, Toulouse, Aéroport
ISS Logistique et production	Haute-Garonne	Logistique aéronautique	600	Toulouse
SDV (groupe BOLLERE)	Haute-Garonne	Logistique intégrée aéronautique et pharmacie	187	Colomiers
GEODIS	Haute-Garonne	Certipharm de la division Santé du groupe	145	Cugnaux
Teleflex Medical (USA)	Haute-Garonne	Instruments chirurgicaux	109	Le Faget
ALDI Marché (Allemagne)	Tarn	Plate-forme régionale	318	St Sulpice
BRAKE Sud-Ouest	Tarn	Produits surgelés	120	Albi
THIRIET	Tarn-et-Garonne	Glaces	75	Montauban
TOUPARGEL-AGRIGEL	Tarn-et-Garonne	surgelés	75	Montauban

III.3. Les pôles multimodaux 26

III.3.1. EUROCENTRE (Castelnau d'Estrétefonds, Haute-Garonne) ²⁷

EUROCENTRE est une plate-forme multimodale de 300 ha. Elle se situe à 15 km au Nord de Toulouse sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Villeneuve-les-Bouloc, en vitrine d'un barreau autoroutier d'une importance majeure, constitué de l'Autoroute des deux mers l'A61 et l'A62 (Bordeaux / Toulouse / Narbonne) et de l'A20 (Paris / Toulouse). Elle possède un accès direct sur l'A62 par l'échangeur d'Eurocentre.

En ce qui concerne les marchandises, EUROCENTRE est relié au réseau S.N.C.F. par un faisceau de réception entièrement automatisé permettant l'entrée directe des trains complets dans les deux sens des grandes lignes ferroviaires : Nord et Sud. EUROCENTRE est également équipé d'un faisceau de manœuvre pour la desserte des utilisateurs (3 voies de 800 mètres).

En combinant rail-route-autoroute, cette plate-forme (un des tous premiers pôles logistiques d'Europe du Sud par sa taille et la qualité de ses aménagements) propose des solutions logistiques adaptées :

- Plus de 200 ha de terrains viabilisés, 60 % des terrains sont embranchables
- Logistis : parc logistique locatif de 120 000 m²
- *Centre routier (station service, lavage, restauration, parking poids lourds...)*

III.3.2. PYRENE AERO POLE (Tarbes, Hautes-Pyrénées) ²⁸

Seule plate-forme multimodale rail-route-air du grand sud-ouest, la zone, également dotée du réseau haut débit, se situe dans le triangle Tarbes Lourdes Pau.

Les moyens d'accès sont :

- l'aéroport international Tarbes-Lourdes-Pyrénées
- l'autoroute A64 (Bayonne-Toulouse)
- la voie ferrée Bayonne-Toulouse

Le site offre un potentiel de lots plats d'une grande modularité, allant de 2 000 m² à plus de 10 ha, dans un environnement très qualitatif, au cœur d'un site où l'aménageur a fait le choix de 3 pôles distincts et dédiés qui accueillent à ce jour 3 000 emplois :

- tertiaire (15 ha),
- industriel (zone nord totalement commercialisée et zone sud de 60 ha dont 15ha pour la zone aéroportuaire),
- **logistique (40 ha en cours de réalisation).**

La plate-forme logistique, évolutive, représente en première tranche une cinquantaine d'hectares, et peut évoluer sur plusieurs centaines d'hectares. Elle est la 1^{ère} plate-forme côté français, et serait bien positionnée dans le cadre du projet « Traversée Centrale des Pyrénées ».

26 Source : site internet Midi-Pyrénées Expansion

27 Source : site internet Eurocentre

28 Source : site internet www.pyrene-aeropole.com

L'environnement industriel comporte :

- *des pôles d'excellence :*
 - aéronautique, construction ferroviaire: ALSTOM TRANSPORT SA (Fabrication matériels ferroviaires, 750 salariés),
 - armement : GIAT INDUSTRIE (665 salariés),
 - céramiques techniques : SOCIETE DES CERAMIQUES TECHNIQUES (160 salariés), ESK Ceramics France (70 salariés),
 - agro-alimentaire : SALAISONS DE L'ADOUR (21 à 50 salariés, CA de 10 à 25M€),
 - mécanique : MICROCAST (Fonderie aluminium, 165 salariés, CA de 5 à 10M€), SEGNERE SA (Mécanique de précision, 45 salariés),
 - transports routiers : BARCOS (331 salariés, CA de 25 à 50 M€
- *un pôle émergent des Techniques d'Information et de Communication (T.I.C.) : le Téléport*
- *une forte orientation technologique du Pôle Universitaire Tarbais*

III.4. Les plates-formes logistiques

Les plates-formes logistiques de la grande distribution : Carrefour, Leclerc, Casino, Lidl et Aldi dans l'agglomération toulousaine, Leclerc, Intermarché dans le Tarn et Garonne, Aldi dans le Tarn constituent les principales entreprises de logistique de Midi-Pyrénées. De nombreux prestataires logistiques sont implantés dans l'agglomération toulousaine.

III.4.1. ALBASUD et ALBASUD II (Montauban, Tarn-et-Garonne)

Au Sud de Montauban, sur **120 ha**, en bordure de l'A20 (Toulouse/Paris), à 5 km de l'Autoroute des deux mers (Bordeaux/Toulouse/ Narbonne) et à 20 minutes de l'Aéroport Toulouse-Blagnac, le site regroupe à ce jour plus d'une centaine d'entreprises et commerces (2 000 emplois). Une extension de **60 ha** (ALBASUD II), dotée d'un embranchement ferré sur la ligne Paris/Toulouse a été développée pour accueillir des plates-formes logistiques.

Cette plate-forme accueille :

- des industries agro-alimentaires majeures : la Société Biscuits POULT (Biscuiterie, 500 salariés, 12 000 m² de surface de stockage, 30 000 T/an de biscuits produits, elle exporte dans plus de 30 pays),
- 3 industries du caoutchouc et du plastique : Comptec (1983), Elastisol (1992) et Destra Composites (1998),
- en chimie et biotechnologies : Sodeco, Albakap et Actichem (1998),
- des entreprises de transport dont Sofidis transports frigorifiques (42 salariés, 27M€), Société Calberson Sud-Ouest (25 salariés), Société Olano Montauban (49 salariés),
- de grosses structures logistiques :
 - l'entrepôt Bridgestone-Firestone (1999), rejoints en mai 2002 par la société PIERRON, filiale du groupe Martin-Belaysoud (négociant en produits industriels, sanitaires et de chauffage) sur 15 000 m²,
 - le groupe CARREFOUR avec sa plate-forme de 27 000 m² géré par Logidis,
 - TOUPARGEL-AGRIGEL (Vente et livraison de glaces et surgelés à domicile, 75 salariés),

- THIRIET (Vente de glaces, 75 salariés), Les fils de A Doumenge (Commerce de gros, Distribution alimentaire, 228 salariés, CA de 100 à 500M€),
- SOCIETE AIXOR LOGISTICS (103 salariés)

III.4.2. Les plates-formes logistiques en projet

- MONTAUBAN Sud (Tarn-et-Garonne, Montbartier, 2007) : un vaste parc logistique de 300 ha situé au carrefour des autoroutes A20 (Paris-Toulouse) et A62 (Bordeaux-Toulouse).
- MONTAUBAN Albanord (Tarn-et-Garonne, 2007) : création de 155 ha
- GAILLAC (Tarn, Le Mas de Rest) : création d'une base logistique de 87 ha avec 700 emplois prévus à la sortie 9 de l'autoroute A68. Devenue d'intérêt communautaire, la zone s'inscrit aujourd'hui dans les compétences de la Communauté de Communes Tarn et Dadou.

III.5. Les grandes zones d'activités

III.5.1. Zone d'activités de Cahors Sud (SYCALA, Lot)

La zone d'activités de CAHORS-SUD est située au cœur d'un nœud autoroutier : A20 (axe Paris/Toulouse/ Barcelone) achevée depuis juin 2003, à 40 minutes de l'A62 (Bordeaux/Toulouse/Narbonne) et de la future A89 (Bordeaux/ Clermont-Ferrand/ Lyon).

Elle s'étend actuellement sur 55 hectares et dispose des infrastructures et du foncier nécessaires à l'implantation de plates-formes logistiques jusqu'à 20 000 m². Proposant l'ensemble des services utiles aux entreprises (restaurant, hôtel, centre de services, Internet à haut débit), la zone de CAHORS-SUD peut être reliée au réseau ferré par embranchement. Elle est également riveraine de la RN 20 et de l'aérodrome Cahors-Lalbenque (adapté au fret et aux vols commerciaux et privés).

En 2004, 9 établissements totalisant 124 emplois²⁹ se sont installés sur la zone dont Transquercy (messagerie, 35 salariés), Extand, Hit Music, Tptelec, Boussac, Soulhiol Noyer et 46 Express.

III.5.2. Zone d'activités de Bonzom (Mazeres, Ariège)

Cette zone d'activité est idéalement située à 25 min de l'agglomération toulousaine et proche du marché espagnol. Elle est desservie directement par l'autoroute A66 l'Ariègeoise.

Elle accueille les Transports DENJEAN (150 employés) spécialisés dans la logistique pour les Grandes Surfaces. Ils ont acquis 20 ha et construit un bâtiment de 20 000 m² qui vont lui permettre d'ajouter Netto et Siemens à sa plate-forme de distribution, celle-ci servait déjà Intermarché. Cette extension créerait 70 emplois.

Le tissu économique de la commune de Mazères dispose de 4 zones industrielles sur une superficie proche de 400 ha, soit 1/10 du territoire communal. A court et à moyen terme, plusieurs expansions

²⁹ Source : site internet www.patsdecahors.fr

sont déjà prévues, dont une qui va se situer sur la zone logistique Garaoutou.

L'environnement industriel et logistique se compose principalement :

- aéronautique : SOCIETE MAZERES AVIATION (Construction de Cellule d'Aéronefs, 136 salariés, CA 10 à 25 M€)
- textile : Compagnie International André Trigano (Siège et usine, Fabrication d'articles de sport, 202 salariés)
- chimie : SOCIETE ETIENNE LACROIX TOUS ARTIFICES S.A. (Fabrication de produits explosifs, 259 salariés)
- transports routiers : DENJEAN TRANSPORTS (150 salariés, CA de 10 à 20 M€), STE ARIEGEOISE DE TRANSPORTS (51 à 100 salariés, CA de 2 à 5 M€)
- logistique : DENJEAN LOGISTIQUE (101 à 250 salariés, CA de 5 à 10 M€).

III.5.3. Zone d'activités "Les Marteliez" (Séverac-Le-Château, Aveyron)

Elle est localisée à proximité du bourg de Séverac-le-Château sur une surface totale de 50 ha. Elle est accessible par :

- air : les aéroports de Rodez-Marcillac, de Montpellier et de Toulouse-Blagnac
- route : un axe Nord-Sud avec l'autoroute A 75 Clermont-Ferrand-Béziers vers l'Espagne et l'Italie, et un axe Est-Ouest RN 88 Toulouse-Lyon, vers l'Espagne et l'Est de l'Europe
- fer : la ligne Paris-Montauban-Toulouse

III.6. Les centres routiers

La région Midi-Pyrénées apparaîtrait comme sous-équipée, le département de l'Ariège avec moins de 5 établissements, les départements de la Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Tarn, Tarn-et-Garonne et Aveyron avec 6 à 10 établissements et le département du Gers, Tarn et Aveyron avec 11 à 15 établissements.³⁰

Voici quelques parkings de stationnement pour poids lourds clos, parfois gardiennés dans la région Midi-Pyrénées :

- MILLAU (Aveyron). Parking Le Four à Chaux (30 places), bordure RN9, clôturé et surveillé par rondes de police et de gendarmerie,
- RODEZ (Aveyron) terre-plein des Magasins Généraux (15 places), clôturé et gardienné jour et nuit,
- TARBES (Hautes-Pyrénées) Parking autoport des Pyrénées (20 places), Bd Kennedy, non clôturé mais surveillé en permanence par des caméras vidéo,
- TOULOUSE (Haute-Garonne) Parking centre routier de la zone Fondeyre (170 places), clôturé, fermé à partir de 21 heures, avec contrôle des mouvements, mais sans gardiennage.

Un nouveau concept se développe en France le «Truck Etape». L'objectif est d'en implanter une dizaine d'ici 2010. Le premier vient d'être inauguré à Béziers Ouest sur les Autoroutes du Sud de la France, filiale de Vinci. Ce centre routier dispose d'un parking sécurisé de 350 places situé en

30 Source : Etude préliminaire Les effets socio-économiques 02/06 contournement autoroutier de Bordeaux p84

Fiche 2B - LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

- En Haute-Garonne, on trouve un nombre élevé d'entreprises de transport de marchandises avec plus de la moitié des entreprises de transport du département. Au niveau de l'aire urbaine, 75% des entreprises s'y sont implantées. Elle se concentre plus particulièrement au Nord de Toulouse, à Blagnac, à Fenouillet le long de l'A61 et à Castelnau d'Estrétefonds. On y retrouve aussi les entreprises d'organisation des transports internationaux (634C)*.
- Plus de la moitié des tonnages circulent à l'intérieur du département de la Haute-Garonne. Les transports de matériaux de construction et de produits manufacturés dominent les trafics internes.
- Les principales entreprises de logistique, génératrices de transports routiers de marchandises sont les plates-formes logistiques de la grande distribution, les sites logistiques dédiés à l'aéronautique et à la pharmacie, les Halles du Sud-Ouest (M.I.N. De Toulouse). De nombreuses grandes entreprises de transport internationales sont présentes sur Toulouse (Mory Team, Transports Frigorifiques Européen, Géodis, Schenker-Joyau, ...)

* = Nomenclature INSEE

■ LES ETABLISSEMENTS : TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

- 948 établissements en Haute-Garonne
- 7 854 salariés (54% de Midi-Pyrénées)

■ LE VOLUME DE MARCHANDISES : 52 millions de tonnes

■ LES PLATES-FORMES LOGISTIQUES : Eurocentre (300 ha), Aéroport de Toulouse-Blagnac, Les Halles du Sud-Ouest (18 ha), Fenouillet (Chantier combiné)

I. LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

I.1. Le nombre d'établissements et les salariés du transport en Haute-Garonne³¹

En Haute-Garonne, plus de la moitié des entreprises font du transport de marchandises.

Les établissements de transport

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005%	%région	%total
Haute-Garonne											
Transports routiers de marchandises	990	1014	1023	1014	1011	987	959	948	52,9%	24,1%	46,9%
Auxiliaires des transports routiers	144	139	141	146	159	169	162	174	9,7%	4,4%	48,2%
Autres entreprises de transport	98	95	99	102	108	103	98	99	5,5%	2,5%	57,2%
Transport routier de voyageurs	494	511	515	512	527	530	546	571	31,9%	14,5%	41,5%
Ensemble	1726	1759	1778	1774	1805	1789	1767	1792	100,0%	45,6%	

Les salariés des entreprises de transport

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004*	2004%	%région	%total
Haute-Garonne											
Transports routiers de marchandises	5869	6203	7169	7432	7934	8135	7807	7854	49,0%	29,2%	53,8%
Auxiliaires des transports routiers	1736	1758	1850	2068	2251	2139	2468	2694	16,8%	10,0%	69,6%
Transport routier de voyageurs	2461	2482	2519	2688	2847	2814	2957	3099	19,3%	11,5%	51,2%
Autres	2097	2295	2455	2561	2611	2617	2410	2385	14,9%	8,9%	99,4%
Ensemble	12163	12738	13993	14749	15643	15705	15642	16032	100,0%	59,5%	

Source : Assedic

I.2. Le nombre d'établissements de plus de 20 salariés par EPCI³²

I.2.1. Les établissements de transport marchandises

La CA de Toulouse = 50% des établissements de transports marchandises de la Haute-Garonne.

	602L				602M				634A			Total
	20 A 49	50 A 99	100 A 199	200 A 499	20 A 49	50 A 99	100 A 199	20 A 49	50 A 99	100 A 199		
CA Grand Toulouse	11	2	2	0	11	3	2	13	1	1	46	
CA Muretain	2	1	0	0	4	1	1	0	0	0	9	
CA Sicoval	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
CC de Garonne Lougé	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
CC de la Save au Touch	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
CC du canton de Cadours	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
CC du canton de Saint Beat	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
CC du canton de Saint Martory	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
CC du Volvestre	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	
CC Lauragais Revel et Sorezois	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
CC Villemur sur Tarn	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	
Autres	2	3	3	1	7	3	0	1	1	0	21	
Total Haute-Garonne	19	6	5	1	28	7	4	14	2	1	87	

Nombre d'entreprises de transports marchandises > 20 salariés par EPCI dans le département de la Haute-Garonne

602L Transports routiers de marchandises de proximité

602M Transports de marchandises interurbains

634M Messagerie, fret express

31 Source : Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées – Mai 2006

32 Source : Annuaire des entreprises de la Chambre de Commerce et d'Industrie EPCI=Etablissement Public de Coopération Intercommunale

I.2.2. Les établissements d'entreposage

La CA de Toulouse = la majorité des établissements d'entreposage, situés au Nord de Toulouse.

	631E				631D			Total
	20 A 49	50 A 99	100 A 199	200 A 499	20 A 49	50 A 99	100 A 199	
CA Grand Toulouse	5	0	1	1	0	0	0	7
CA Muretain	1	0	0	0	0	0	0	1
CA Sicoval	0	0	1	0	0	0	0	1
CC de Garonne Lougé	0	0	0	0	0	0	0	0
CC de la Save au Touch	0	0	0	0	0	0	0	0
CC du canton de Cadours	0	0	0	0	0	0	0	0
CC du canton de Saint Beat	0	0	0	0	0	0	0	0
CC du canton de Saint Martory	0	0	0	0	0	0	0	0
CC du Volvestre	0	0	0	0	0	0	0	0
CC Lauragais Revel et Sorezois	0	0	0	0	0	0	0	0
CC Villemur sur Tarn	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	1	1	0	0	1	0	4
Total Haute-Garonne	7	1	3	1	0	1	0	13

Nombre d'entreprises d'entreposage > 20 salariés par EPCI sur la Haute-Garonne

- 631D Entreposage frigorifique
631E Entreposage non frigorifique

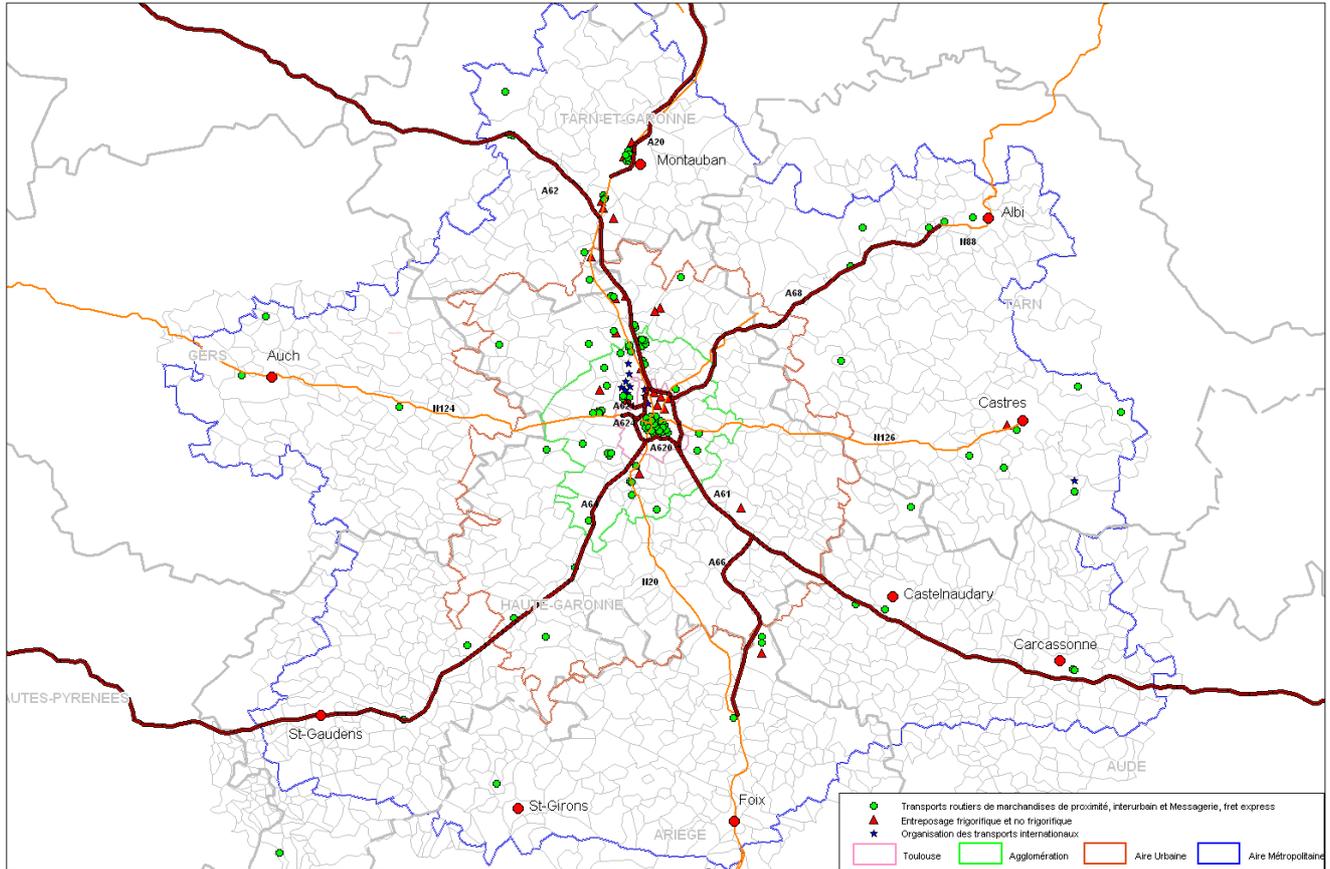
I.2.3. Les établissements d'organisation des transports internationaux

Ces établissements d'organisation des transports internationaux (code APE 634C) sont concentrés sur l'Agglomération du Grand Toulouse en particulier au Nord de Toulouse et près de l'aéroport de Toulouse-Blagnac : 9 entreprises sur 12.

Nom	Commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Cie Pyrénéenne douane et transit	PORTET SUR GARONNE	30	20 A 49	634C	SIEGE	CA Muretain
CNC	FENOUILLET	21	20 A 49	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
DAHER Lhotellier Services	TOULOUSE	35	20 A 49	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
DHL Danzas Air & Ocean France	BLAGNAC	26	20 A 49	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
GEFCO	FENOUILLET	96	100 A 199	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
LPR Logistic Packaging Return	TOULOUSE	111	100 A 199	634C	SIEGE	CA Grand Toulouse
MORY TEAM	BRUGUIERES	73	50 A 99	634C	SIEGE	
SDV Logistique International	COLOMIERS	190	100 A 199	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
TAT EXPRESS	BLAGNAC	39	20 A 49	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
UNITED Parcel Service France	TOULOUSE	52	50 A 99	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse
ZIEGLER FRANCE SA	BRUGUIERES	31	20 A 49	634C	Secondaire	
ZIEGLER FRANCE SA	TOULOUSE	22	20 A 49	634C	Secondaire	CA Grand Toulouse

A cette liste, il faut rajouter l'antenne toulousaine du groupe mondial SCHENKER qui a racheté récemment JOYAU TRANSPORT. Elle est localisée à Blagnac et sur la zone de Fondeyre à Toulouse.

LES ENTREPRISES DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE > 20 salariés



CETE-SO/DAI-GETL

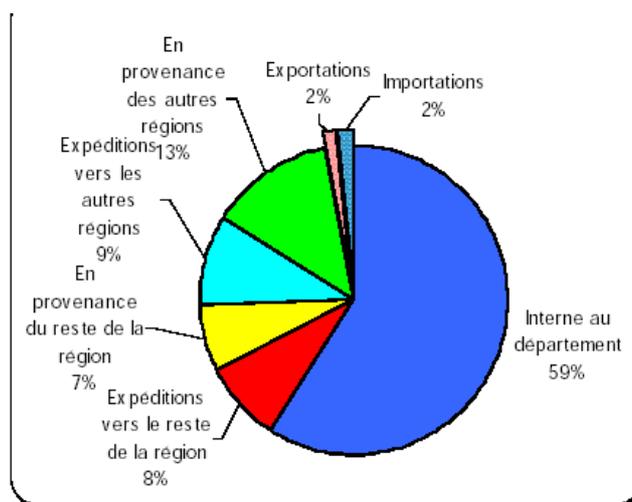
II. LES VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES

En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises, par route en Haute-Garonne, s'élève à 52 millions de tonnes. Plus de la moitié de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 8 millions de tonnes – davantage de flux sortants -, et de 12 millions de tonnes avec les autres régions de France – davantage d'entrées que de sorties. Les échanges avec l'étranger atteignent 1,6 millions de tonnes, équilibrés entre exportations et importations.

La Haute-Garonne échange plus de 1 million de tonnes de marchandises avec 5 départements appartenant soit à la région Midi-Pyrénées, à celle de l'Aquitaine ou à celle du Languedoc-Roussillon :

- Tarn et Garonne 2,8 Mt : matériaux de construction, minéraux bruts...
- Tarn 2,2 Mt : matériaux de construction...
- Gironde 1,1 Mt : légumes...
- Ariège 1,1 Mt : matériaux de construction...
- Aude 1 Mt : céréales en sortie et produits pétroliers en entrées

Les transports de matériaux de construction et de produits manufacturés dominent les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les matériaux de construction et les produits manufacturés occupent une place prépondérante ; avec les autres régions, les échanges portent sur des produits manufacturés et des produits agricoles.



en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2002-2005	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2002-2005 %	Principaux produits transportés 2002-2005
Interne au département	22,761	31,090	53%	59%	matériaux de construction, produits manufacturés
Expéditions vers le reste de la région	4,067	4,259	10%	8%	matériaux de construction, produits manufacturés
En provenance du reste de la région	3,249	3,678	8%	7%	matériaux de construction, produits manufacturés, produits agricoles
Expéditions vers les autres régions	4,910	4,971	11%	9%	produits manufacturés, denrées alimentaires, produits agricoles
En provenance des autres régions	5,879	6,775	14%	13%	produits manufacturés, produits agricoles
Exportations	1,042	0,827	2%	2%	produits agricoles, produits chimiques
Importations	0,793	0,830	2%	2%	produits agricoles, produits manufacturés
Total	42,700	52,431	100%	100%	source : Sitram

III. LES GENERATEURS DE FRET

III.1. Les entreprises génératrices de fret³³

Les entreprises génératrices de fret (entreprises industrielles essentiellement) sont nombreuses en Midi-Pyrénées et concernent de nombreuses filières d'activités économiques. Toutefois, il est possible de citer, pour les filières générant les principaux flux de marchandises, les entreprises les plus importantes :

Les principales entreprises de logistique, génératrices de transports routiers de marchandises, en Haute-Garonne sont :

- **les plates-formes logistiques de la grande distribution** : LOGIDIS SUD-OUEST et PRODIREST (Groupe Carrefour), EASYDIS (Groupe Casino), SOCAMIL (Groupe Leclerc), LIDL (Groupe Lidl Allemagne), ALDIS (Groupe Aldis Allemagne), DECATHLON, REXEL SUD-OUEST (matériel électrique), LPR (palettes)
- **les sites logistiques dédiés à l'aéronautique et à la pharmacie** : DAHER INT'L & LOGISTICS, DAHER LHOTELLIER (Groupe DAHER), ISS LOGISTIQUE ET PRODUCTION (Groupe ISS A/S Danemark), DHL SOLUTIONS (Groupe Deutsche Post Worl Net Allemagne), SDV (Groupe BOLLORE logistique aéronautique et pharmacie), TELEFLEX MEDICAL (Groupe Teleflex Etats-Unis), GEODIS, RUSH PILLING (instruments chirurgicaux),
- **le Marché d' Intérêt National de Toulouse**

III.2. Le pôle multimodal EUROCENTRE (Castelnau d'Estrétefonds)³⁴

Eurocentre est une plate-forme multimodale de 300 ha. Elle se situe à 15 km au Nord de Toulouse sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Villeneuve-les-Bouloc, en vitrine d'un barreau autoroutier d'une importance majeure, constitué de l'autoroute des deux mers l' A61 et l' A62 (Bordeaux / Toulouse / Narbonne) et de l' A20 (Paris / Toulouse). Elle possède un accès direct sur l' A62 par l'échangeur d' Eurocentre.

En ce qui concerne les marchandises, EUROCENTRE est relié au réseau S.N.C.F. par un faisceau de réception entièrement automatisé permettant l'entrée directe des trains complets dans les deux sens des grandes lignes ferroviaires : Nord et Sud.

EUROCENTRE est également équipé d'un faisceau de manœuvre pour la desserte des utilisateurs (3 voies de 800 mètres).

En combinant rail, route et autoroute, cette plate-forme (un des tous premiers pôles logistiques d'Europe du Sud par sa taille et la qualité de ses aménagements) propose des solutions logistiques adaptées :

- Plus de 200 ha de terrains viabilisés, 60 % des terrains sont embranchables
- Logistis : parc logistique locatif de 120 000 m²
- Centre routier (station service, lavage, restauration, parking poids lourds...)

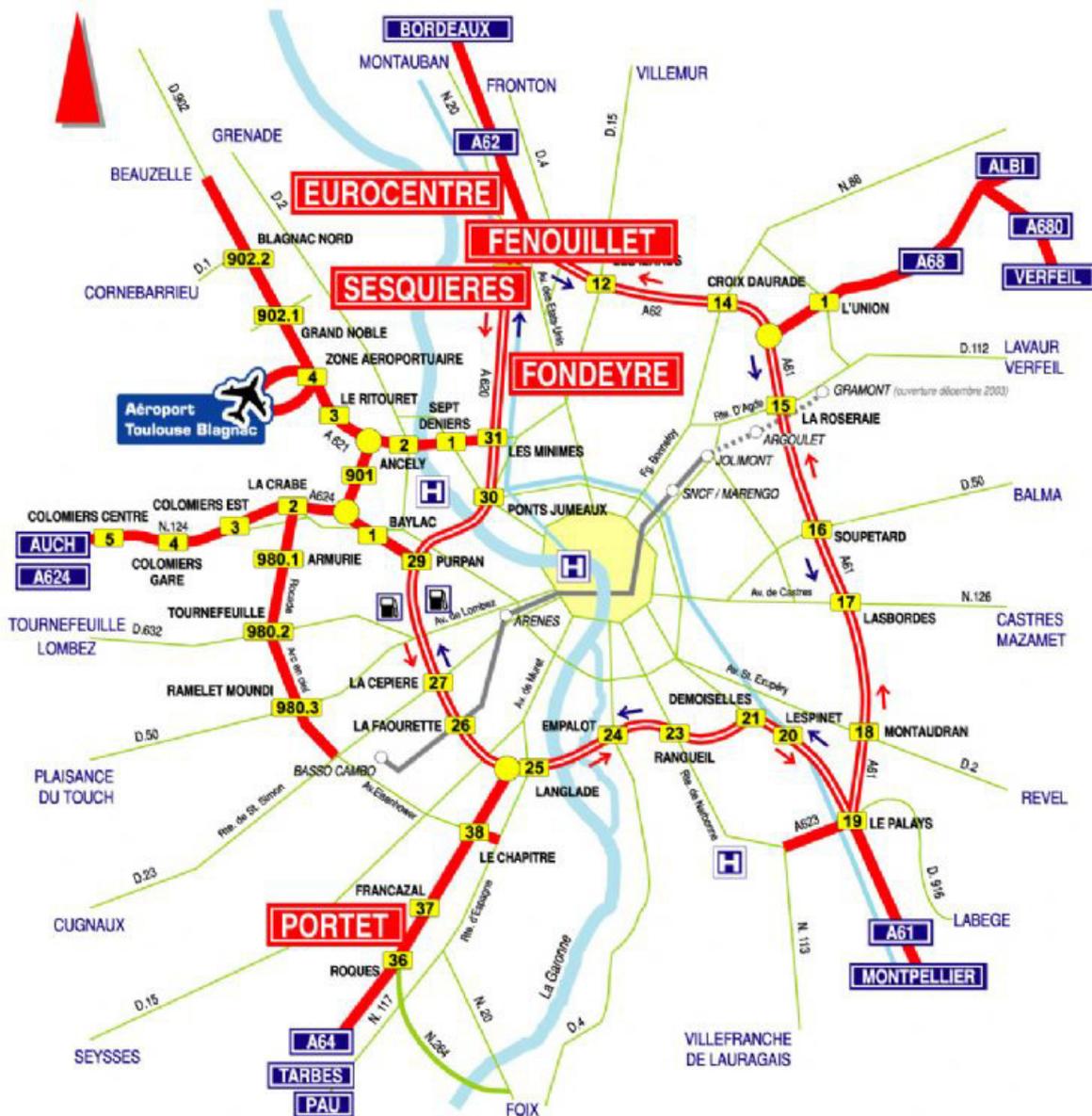
La liste de entreprises implantées sur le site est citée en annexe .

33 Source : Midi-Pyrénées Expansion L'agence de développement mise à jour nov. 2006

34 Source : site internet Eurocentre

III.3. Les plates-formes logistiques

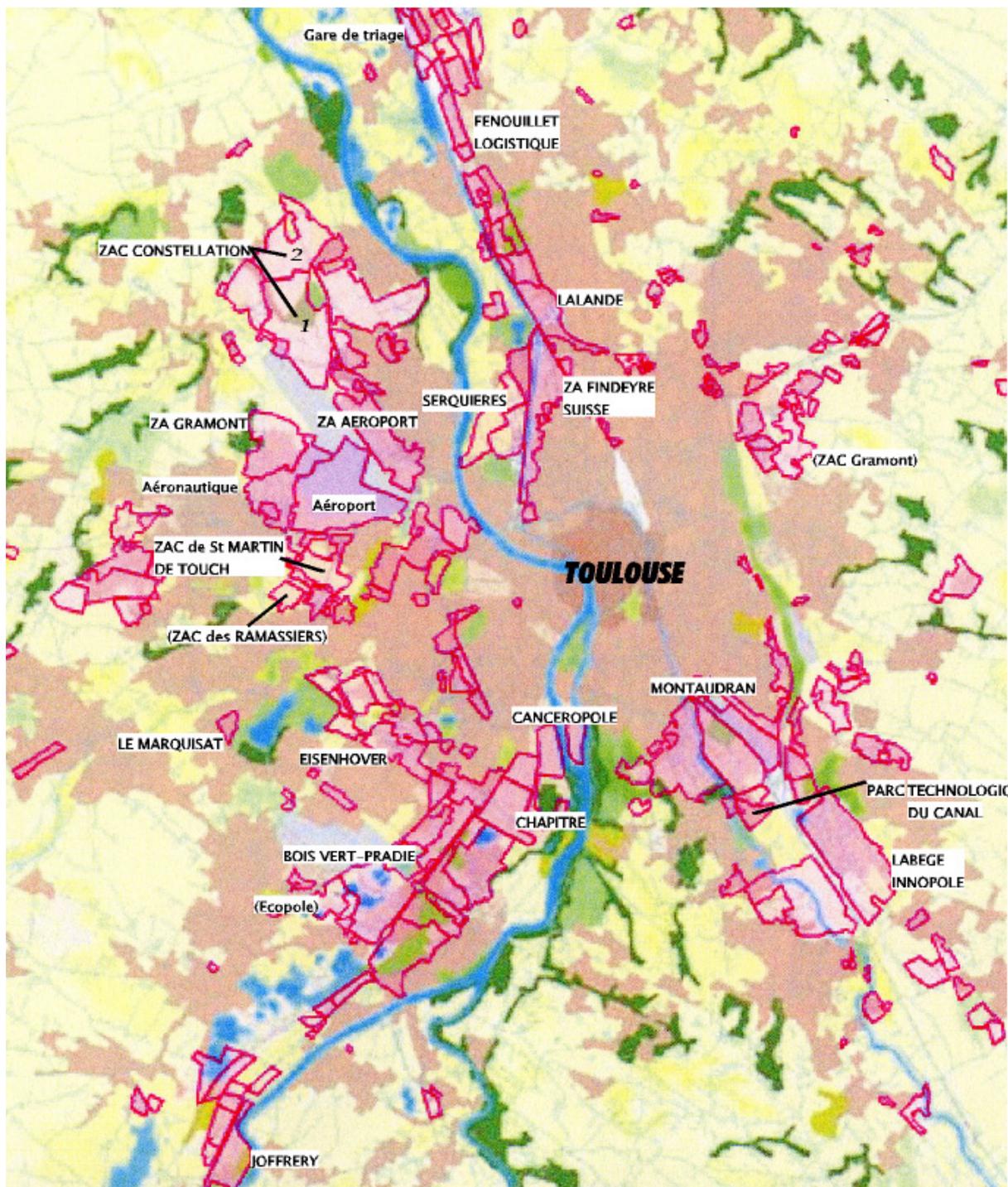
Les plates-formes logistiques principales sur l'agglomération de Toulouse se concentrent au Nord de Toulouse EUROCENTRE et FENOUILLET le long de l'A62, et le long de l'A620 SESQUIERES ET FONDEYRE. Au sud de Toulouse, des entreprises logistiques et des transporteurs se concentrent sur la zone de PORTET-SUR-GARONNE.



III.4. Les zones d'activités

III.4.1 Localisation des zones d'activités

Zones d'activités de l'aire urbaine de Toulouse



III.4.2 Les grandes zones d'activités

Liste des zones d'activités représentées sur la carte (en italique les zones d'activités en projet) :³⁵

Novital (Saint-Jory)

Cette zone à vocation stockage - entrepôt – logistique d'une surface totale de 57.3 ha est en cours d'aménagement et de commercialisation au Nord de Toulouse sur le bord de l'A62. 15 entreprises sont déjà implantées.

Fenouillet Logistique (Fenouillet)

73 entreprises sont implantées sur cette zone industrielle de 40,96 ha desservie par l'A62 à 10 km au Nord de Toulouse.

Lalande (Toulouse)

131 entreprises sont implantées sur ce site industriel de 120,79 ha, desservi par l'A62.

Sesquieres (Toulouse)

Zone mixte de 21,16 ha, desservie par l'A624 sur laquelle 13 entreprises se sont implantées.

ZI Fondeyre Suisse (Toulouse)

432 entreprises sont implantées sur cette zone à vocation mixte. C'est une grande zone industrielle de 190,35 ha au Nord de Toulouse accessible par le Ch. De Fondeyre de l'A624.

ZA de Gramont (Colomiers)

46 entreprises sont implantées sur cette zone industrielle de 147,25 ha desservie par l'A624.

ZAC de St Martin de Touch (Toulouse)

Sa vocation est industrielle. Elle accueille déjà 16 entreprises sur 112,72 ha. Elle est desservie par l'A624.

ZAC des Ramassiers (Colomiers)

Cette zone à vocation mixte de 44,38 est en cours d'aménagement, projet à court terme.

Eisenhover (Toulouse)

C'est une grande zone industrielle de 211,18 ha, en cours de commercialisation, à proximité des parcs technologiques de Basso Cambo I, II et III, desservie par l'A624.

Le Marquisat (Tournefeuille)

19,3 ha consacrés au stockage - entrepôt – logistique. Elle est aménagée en totalité et commercialisée. Sa desserte routière est Arc en Ciel.

Chapitre (Toulouse)

196 entreprises sont installées sur cette zone industrielle au Sud-Ouest de Toulouse d'une surface totale de 108,85 ha, desservie par l'autoroute A64. Elle est aménagée en totalité et sa commercialisation est terminée.

35 Source : Atlas des zones d'activités de l'agglomération de Toulouse (site internet www.auat-toulouse.org)

BOIS Vert-Pradié (Portet-sur-Garonne)

Cette zone industrielle de 203,68 ha se situe à 8 km au Sud-ouest de Toulouse sur la commune de Portet-sur-Garonne. Sa desserte routière est l'autoroute A64, voie d'accès RN20/rte de Francazal/ave du bois vert. Elle est aménagée en totalité et sa commercialisation est terminée.

Ecopole (Cugnaux, Villeneuve-Tolosane)

Cette zone industrielle de 54.26 ha et en cours d'aménagement et de commercialisation à court terme.

Joffrery (Muret)

114 entreprises sont implantées sur cette zone d'une surface de 97,22 ha, desservie de l'A64 par la voie d'accès N117 /bd de Joffrery. Elle se trouve à 21 km au Sud-Ouest de Toulouse.

Montaudran (Toulouse)

235 entreprises sont implantées sur cette zone industrielle de 146.4 ha accessible par l'A61 au Sud-Est de Toulouse.

ZAC Gramont (Balma, L'Union)

92.7 ha sont en cours d'aménagement pour créer une zone mixte à l'Est de Toulouse.

III.4.2.1. ZAC Aéroconstellation

En 24 mois, le Grand Toulouse a aménagé la plus vaste aire industrielle d'Europe dédiée à l'aéronautique. En octobre 2004, AEROCONSTELLATION est inaugurée. Le 27 avril 2005, l'A380 volait pour la première fois. Pour relever le défi de ce chantier exceptionnel de par ses dimensions et sa technologie, le Grand Toulouse a mobilisé 158 millions d'euros répartis pour moitié entre le financement des travaux de la ZAC et les équipements d'intérêt général. AéroConstellation est le résultat d'un regroupement autour du Grand Toulouse, de ses partenaires: l'État, la Région Midi-Pyrénées et le département de la Haute-Garonne.

Mis en œuvre par le Grand Toulouse pour le développement de l'A380, AéroConstellation représente le plus gros chantier aéronautique d'Europe sur 380 hectares, plus de 700 millions d'euros d'investissements publics et privés, la création de près de 3 000 emplois directs et 6 000 emplois induits dans les entreprises sous-traitantes.

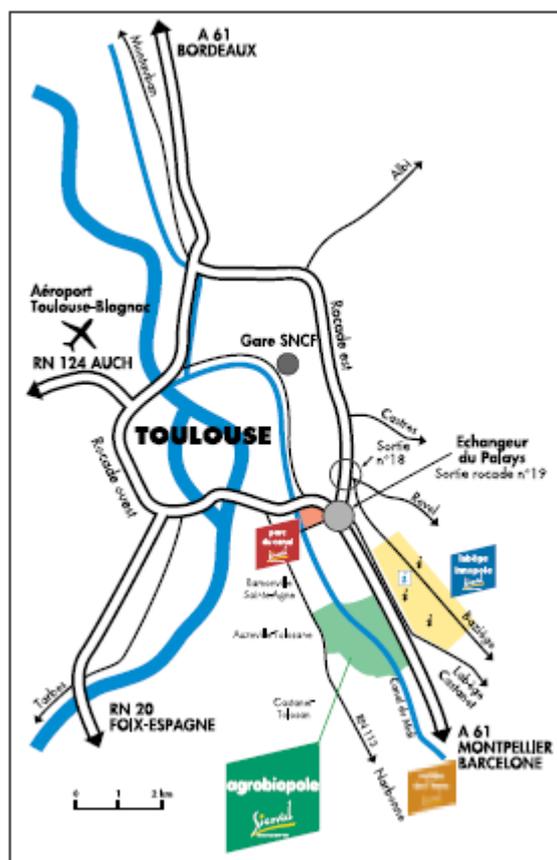


III.4.2.2. La Technopole Toulouse Sud-Est (Agrobiopole, Labège-Innopole, Parc du Canal et Vallée de l'Hers)

La Technopole Toulouse Sud-Est, c'est 3 000 entreprises, artisans, commerces et professions libérales (dont 950 sur la technopole Toulouse Sud-Est), 30 000 emplois, 5 600 étudiants, 2 pépinières d'entreprises, regroupée sur 4 sites d'activités :

- **Agrobiopole** : Ce site est dédié aux agrobiosciences avec plus de 55 organismes, laboratoires et écoles (3 000 emplois, 2 600 étudiants et lycéens,
- **Labège-Innopole** : Site phare de la Technopole, des grands noms et un réseau dense de PMI/PME implantés : 600 entreprises et commerces, 13 000 emplois, 3 000 étudiants,
- **Parc du Canal** : Pôle voué au spatial, à la télédétection, à l'informatique et aux sciences du vivant avec 200 entreprises et commerces et 4 000 emplois,
- **Vallée de l'Hers** : Sur les autres sites d'activités du Sicoval, un ensemble d'établissements dynamiques avec 10 000 emplois et 2 145 acteurs économiques.

Des locomotives telles que Atos Origin, Elyo Midi Ocean,,Laboratoires Pierre Fabre, Latelec, Sanofi Aventis, Silicon Graphics, Sun Microsystems, Xérox, ...et des PME/PMI innovants dans des secteurs d'activités très diversifiés (informatique, électronique, mécanique...) : Access Commerce, Amphicom, CLS, Eurogiciel, Magnus, MilleGen, Réalix Technologies, Spot Image, ... donnent aujourd'hui toute sa dimension à la Technopole Toulouse Sud-Est, à l'échelle nationale et européenne, avec des savoir-faire reconnus aussi bien en agro-biosciences, dans le domaine des technologies de l'information, de la communication et des télécommunications, des biotechnologies, santé et dispositifs médicaux, des satellites et applications.



III.4.2.3. Le Cancéropôle : futur site européen de lutte anti-cancer

Ce pôle est un vaste campus de 220 hectares dédié à la lutte contre le cancer représentant un investissement global de 600 millions d'euros et qui accueillera à terme plus de 4 000 emplois (dont 2 200 chercheurs) sur l'ancien site AZF aménagé par le Grand Toulouse.

Le cancéropôle du Grand Sud-Ouest, rayonnera bien au-delà des régions administratives de Midi-Pyrénées, Centre, Aquitaine et Languedoc Roussillon, en acquérant très rapidement la masse critique qui en fera l'un des centres d'attraction de la recherche européenne.

Sur ce site de 220 ha vont s'implanter des infrastructures symboliques tels que :

- un "pôle de recherche privée" avec le regroupement et le développement des équipes de recherche privée de Sanofi Aventis et des Laboratoires Pierre Fabre,
- un "pôle clinique" constitué du regroupement du centre de lutte contre le Cancer Claudius Régaud et d'une partie des services d'oncologie du CHU ainsi que d'une "maison du cancer",
- un pôle de "recherche publique" (400 chercheurs à terme) orienté vers l'évaluation des techniques et procédures innovantes,
- un pôle "innovation et valorisation" comportant un hôtel de projets de 2 000 m², l'Institut des technologies avancées en sciences du Vivant, une pépinière d'entreprise de 2 000 m² dédiée aux sciences du vivant, l'implantation de l'institut d'innovations thérapeutiques (I2T), l'implantation d'une unité de production de lots de médicaments biologiques à petite échelle (phases 1 et 2 du développement clinique),
- un pôle de services s'appuyant sur une "base tertiaire" (bureaux, hôtels et services aux entreprises) de 40 000 m², un centre de services communs constituant "la maison commune" et "l'adresse" du pôle de compétitivité « Cancer-Bio-Santé ».



III.5. La zone de fret de l'aéroport de Toulouse-Blagnac³⁶

C'est la 1^{ère} plate-forme aéroportuaire de province pour le trafic fret et postal avec **56 419 tonnes de marchandises en 2005**. En 10 ans son trafic fret a doublé, 217 mouvements d'avions commerciaux par jour en moyenne, plus de 500 personnes travaillent jour et nuit sur la plate-forme, 91% de l'activité est constituée par le fret et 9% par la poste.

Développant 16 000 m² d'entrepôts et 2 400 m² de bureaux, la zone accueille 33 entreprises de fret :

- 2 assistants d'aérogare : WFS-SFS (Société de Fret et de Services), France Handlin,
- 5 compagnies aériennes dédiées au fret aérien : Air Cargo Trader, Air France Cargo, EuropAirpost, Globe Air Cargo System, Lufthansa Cargo AG,
- 6 expressistes/intégrateurs : Chronopost, DHL Express SAS, Jet Services, TAT Express, TNT GD Express Worldwide, UPS,
- 19 transitaires et agents de fret,
- 1 société de transport express : Nicotrans Express.

Mais aussi :

- Europe Airpost (ex-Aéropostale, le plus ancien transporteur de fret aérien) : acheminement de passagers le jour et de marchandises la nuit,
- Airbus Transport International et ses bélugas (A300-600 ST) capables d'emporter des charges de 47 tonnes,
- 4 services de l'Etat : Douanes, Inspection Frontalière, Services vétérinaires, Protection des végétaux.

III.6. LE MARCHÉ D'INTERET NATIONAL DE TOULOUSE (LES HALLES DU SUD-OUEST)³⁷

Le marché d'intérêt national (M.I.N.) de Toulouse est le 3^{ème} marché d'intérêt national français en terme de tonnage et le 1^{er} marché de province en terme de gammes et de nombre de producteurs. Il couvre **18 ha** de terrains dont 8 ha de surfaces couvertes.

Le M.I.N. de Toulouse a été mis en place pour simplifier les circuits de distribution et sécuriser l'approvisionnement de la ville en produits alimentaires. En raison de l'importance de leur **rôle économique et social** au niveau régional, les Halles du Sud-Ouest représentent un outil de développement local. Elles offrent des débouchés réguliers pour les producteurs indépendants régionaux et permettent ainsi l'aménagement et l'animation des centres villes.

Elles représentent une zone d'accueil pour les activités agro-alimentaires de commerce ou de première transformation. **C'est une « centrale d'achats »** pour le commerce de détails et la restauration. Le M.I.N. de Toulouse permet à tous les distributeurs du secteur alimentaire de **s'approvisionner régulièrement** dans des **conditions qui leur sont adaptées** : meilleurs rapports qualité/prix/services, différents modes d'achats, diversité des produits, logistique et livraison.

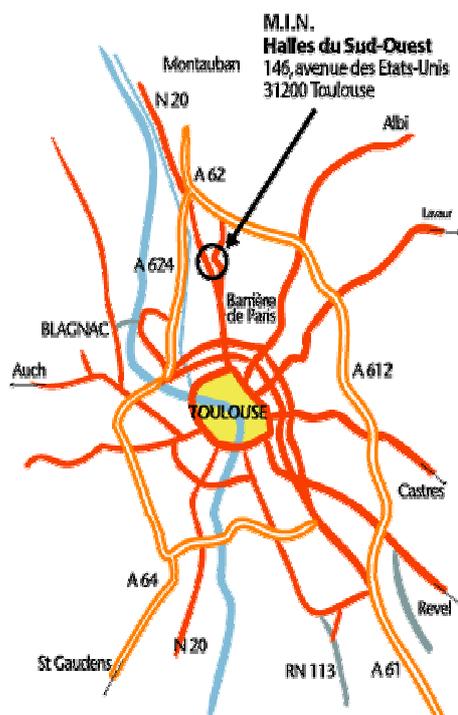
Les Halles bénéficient d'une **situation géographique de premier ordre** : situées en plein cœur du

36 Source : site internet Aéroport Toulouse-Blagnac Fret www.fret-toulouse.com

37 Source : www.hldso.fr (site internet des halles du sud-ouest)

Sud-Ouest, elles sont l'un des plus larges centres d'approvisionnement de la région Midi-Pyrénées et au-delà :

- leur localisation, au nord de Toulouse, à proximité des grands axes de circulation et des centres-villes facilite l'approvisionnement et la livraison des marchandises dans l'agglomération toulousaine.
- L'aire d'influence des Halles du Sud-Ouest **couvre la totalité des huit départements de Midi-Pyrénées** et plus quelques départements dans les régions Aquitaine et Languedoc-Roussillon.



Entrée du M.I.N.



Le M.I.N. représente :

- 130 entreprises commerciales,
- 550 producteurs (maraîchers, horticoles, pépinière, viticoles),
- 800 emplois,
- un chiffre d'affaires d'environ 533 millions d'euros,
- 26 000 clients potentiels tous métiers confondus,
- 2 500 clients fréquentent le marché au moins une fois par semaine,
- 6 050 acheteurs abonnés,
- 60 % de l'approvisionnement des commerçants de l'agglomération toulousaine et des 8 départements de Midi-Pyrénées avec un taux de croissance de 30 % en 10 ans.

Le M.I.N. de Toulouse regroupe plusieurs activités :

- l'alimentation (fruits et légumes, viande, poisson, beurre-œufs-fromages),
- l'horticulture (fleurs, plantes vertes, pépinière, fourniture pour fleuristes),
- le vin,
- la décoration, (meubles, accessoires et fournitures),
- la brocante,
- les libres-services de gros,
- les fournitures métiers de bouche (restaurants, commerçants ...),
- l'emballage de professionnels,

- les représentants et organisations professionnelles (services vétérinaires, syndicats)

Trois types d'entreprises y sont implantés :

- les producteurs qui vendent en direct sur un espace loué à heures et jours fixes toute l'année,
- les entreprises de distribution, de logistique, de vente en cash-and-carry (libre service avec caisse centrale unique),
- les entreprises de revente regroupées autour d'allées commerciales communes (viande, fruits et légumes, fleurs).

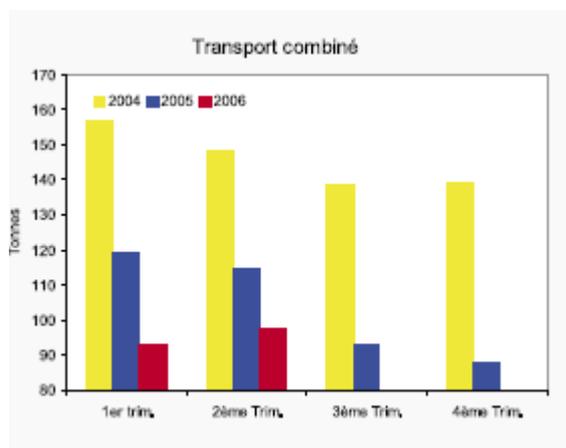
Les clients sont :

- les marchés de plein vent et les détaillants de Toulouse,
- les grossistes des départements voisins,
- la grande distribution,
- la restauration hors foyer (cafés, hôtels, restaurants),
- les collectivités.

III.7. LES CHANTIERS DE TRANSPORTS COMBINÉS

L'aire urbaine de Toulouse abrite un chantier de transport combiné : Toulouse FENOUILLET exploité par NAVILAND CARGO (anciennement CNC Compagnie Nouvelle de Conteneurs) .³⁸

En mai 2006, un réseau de navettes performant (délais, fréquence, fiabilité) est créé, telle la navette 3 allers / retours par semaine Marseille/Fos - Toulouse-Bordeaux.



Source: ORT Midi-Pyrénées

L'activité de transport combiné se redresse progressivement aussi bien pour le transport de conteneurs maritimes que pour les caisses mobiles. Le trafic de Naviland Cargo est en augmentation en UTI* et stable en tonnage ; les grèves à la SNCF ont perturbé l'activité en avril 2006, elle s'est fortement redressée en mai et juin avec une croissance de 5%. Les trains passant par Toulouse présentent un taux de remplissage toujours élevé et la hausse du coût de l'énergie pousse les

38 Source : site Réseau Ferré de France Annexe 10.1

* UTI = Unités de Transport Intermodal : conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques

chargeurs à revenir vers le transport combiné.³⁹

Naviland Cargo⁴⁰:

- organise et réalise le transport combiné de conteneurs maritimes, citernes et vrac
- se distingue par ses prestations globales : du chargeur jusqu'au port et du port jusqu'au destinataire,
- opère à l'échelle européenne : Marseille/Fos, Le Havre, Zeebrugge, Anvers...
- propose une offre complémentaire "tout-route" sous la marque NAVI-TRUCKING.
- offre des capacités de stockage de 5000 conteneurs et propose des services de réparation et de maintenance grâce à ses cinq terminaux terrestres (Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille, Vesoul).

39 Source : la lettre de l'ORT Statistiques régionales n°25 septembre 2006

40 Source : site www.cnc-transports.com

3^{EME} CHAPITRE : LES ECHANGES DE MARCHANDISES INTER-REGIONAUX ET INTERNATIONAUX

FICHE 3A - LES ECHANGES AVEC LES REGIONS LIMITROPHES FRANCAISES

- Le transport de marchandises (exprimé en tonnes) connaît un recul dans la région comme au niveau France entière. **La quasi totalité des marchandises (95%) emprunte la route** et le reste, 4,1% pour le fer et 1% pour la voie maritime. Le transport ferroviaire est plus important sur les longues distances. Environ un tiers des marchandises transportées par fer sont des produits pétroliers.
- La région Midi-Pyrénées n'a pas de façade maritime. Pour ces échanges à l'international par voie maritime, elle emprunte les ports de la façade atlantique ou ceux de la façade méditerranéenne.
- L'évolution, en 25 ans, des surfaces de stockage se concentre dans les capitales régionales dont Toulouse.
- Parmi toutes les zones d'accueil logistique en Languedoc-Roussillon et en Aquitaine, celle du Grand Saint Charles (66) et celle du CEF de Mouguerre (64) sont les plates-formes les plus stratégiques pour le transport des marchandises.

■ LES ECHANGES INTER-REGIONAUX

- **118,8 millions de tonnes** en provenance ou à destination de Midi-Pyrénées

■ LA LOGISTIQUE IMMOBILIERE : 28% des 7,5 millions de m2 en 25 ans

■ 20 ZONES LOGISTIQUES MAJEURES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON ET AQUITAINE

NB : Ce chapitre, sur « LES ECHANGES AVEC LES REGIONS LIMITROPHES FRANCAISES », a pour sources l'« Etude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions situées de part et d'autre des Pyrénées » réalisée par la DRE Midi-Pyrénées/PIRENE/Samarcande-Transport-Logistique-Territoire/Institut Cerdà – Septembre 2006, et des données issues de « l'Annuaire statistique des transports » de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées - Octobre 2006

I. LE VOLUME DE MARCHANDISES ECHANGEES

Le transport de marchandises (exprimé en tonnes) connaît un recul dans la région comme au niveau France entière. **En 2005, le transport de marchandises** (y compris le commerce extérieur) en provenance ou à destination de Midi-Pyrénées **se monte à 118,8 millions de tonnes**, ce qui représente une baisse de 4% : le transport national recule de 4,3% alors que le trafic international repart à la hausse (+2,8%).

Sur les 34 millions de tonnes transportées vers les autres régions françaises ou reçues des autres régions, 8 régions réalisent au total 29 millions de tonnes d'échanges soit 87% de ce trafic. Ces régions sont (Source SITRAM) :

- l'Aquitaine : 10 Mt
- le Languedoc-Roussillon : 7,5 Mt
- la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur : 4,2 Mt
- le Limousin : 1,9 Mt
- la région Rhône-Alpes : 1,7 Mt
- la région Ile-De-France : 1,7 Mt
- l'Auvergne : 1,7 Mt
- le Poitou-Charentes : 1,0 Mt

Le trafic de la région Midi-Pyrénées avec les autres régions françaises en 2005

en millions de tonnes	Trafic entrant			Total
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	
Aquitaine	0,122	1,445	4,242	5,809
Languedoc-Roussillon	0,242	0,826	2,973	4,041
PACA	1,400	0,120	1,419	2,939
Rhône-Alpes	0,095	0,079	0,808	0,982
Ile-de-France	0,279	0,096	0,548	0,923
Auvergne	0,029	0,567	0,464	1,060
Poitou-Charentes	0,005	0,023	0,655	0,683
Limousin	0,002	0,356	0,507	0,865
Trafic sortant				
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	Total
Aquitaine	0,078	1,151	2,804	4,033
Languedoc-Roussillon	0,222	0,937	2,257	3,416
PACA	0,065	0,106	1,119	1,290
Rhône-Alpes	0,141	0,011	0,541	0,693
Ile-de-France	0,113	0,115	0,606	0,834
Auvergne	0,002	0,153	0,507	0,662
Poitou-Charentes	0,001	0,030	0,360	0,391
Limousin	0,071	0,229	0,742	1,042
Trafic entrant et sortant				
	Fer	Route compte propre	Route compte d'autrui	Total
Aquitaine	0,200	2,596	7,046	9,842
Languedoc-Roussillon	0,464	1,763	5,230	7,457
PACA	1,465	0,226	2,538	4,229
Rhône-Alpes	0,236	0,090	1,349	1,675
Ile-de-France	0,392	0,211	1,154	1,757
Auvergne	0,031	0,720	0,971	1,722
Poitou-Charentes	0,006	0,053	1,015	1,074
Limousin	0,073	0,585	1,249	1,907

La quasi totalité des marchandises (95%) emprunte la route et le reste, 4,1% pour le fer et 1% pour la voie maritime. Le transport ferroviaire est plus important sur les longues distances. Environ

un tiers des marchandises transportées par fer sont des produits pétroliers.

Les matériaux de construction et les minéraux bruts représentent toujours la part la plus importante des trafics avec 50% des tonnages. Les tonnages de machines et produits manufacturés ont plus que doublé en 10 ans et augmentent fortement en 2005 : leur part dans les échanges atteint 19% (il s'agit principalement de la catégorie intitulée «groupage» mais aussi des véhicules et leurs pièces détachées, d'articles en bois ou en métal). Les produits agricoles et les animaux vivants constituent environ 9% des tonnages comme les denrées alimentaires et les fourrages. Les produits pétroliers sont, par ordre d'importance, la 5^{ème} catégorie avec 4,2% des volumes. Les engrais et produits chimiques regroupés représentent 4,1% des tonnages.

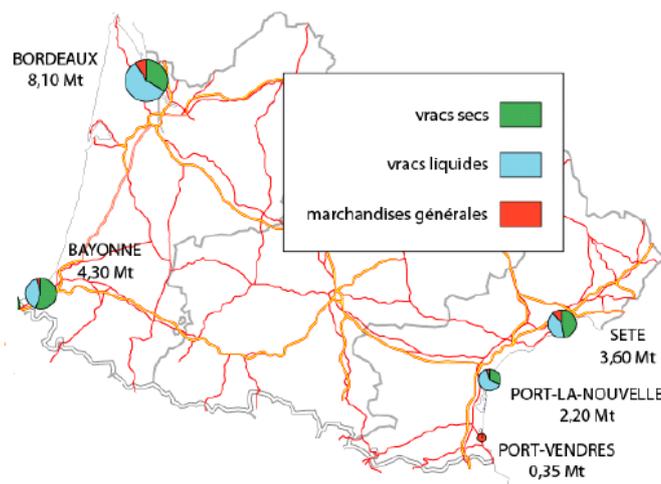
La région est certes le passage obligé des flux est-ouest du sud de la France, mais faute d'infrastructures adaptées traversant les Pyrénées centrales, elle demeure en marge des grands flux nord-sud entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe qui privilégient les axes côtiers. En effet, depuis 10 ans, les échanges se sont considérablement accrus. L'essentiel des flux passe par le poste frontière du Perthus et ne progresse sur le corridor Atlantique.

Toutefois, ces flux Nord-Sud de marchandises, en provenance de la région parisienne et du Nord de l'Europe, empruntent de plus en plus l'autoroute A20 puis l'A61 en direction de Narbonne et Barcelone, ceci afin d'éviter les autoroutes du couloir rhodanien surchargées. Pour la région Midi-Pyrénées, ce trafic de marchandises est essentiellement un trafic de transit qui a des répercussions sur la fluidité du trafic de marchandises intra-régional ou de celui de la région avec les autres régions françaises et européennes.

II. LES PLATES-FORMES PORTUAIRES

La région Midi-Pyrénées n'a pas de façade maritime. Pour ces échanges à l'international par voie maritime, elle emprunte les ports de la façade atlantique ou ceux de la façade méditerranéenne.

TRAFICS PORTUAIRES 2004.



(Source: extrait carte Samarcande)

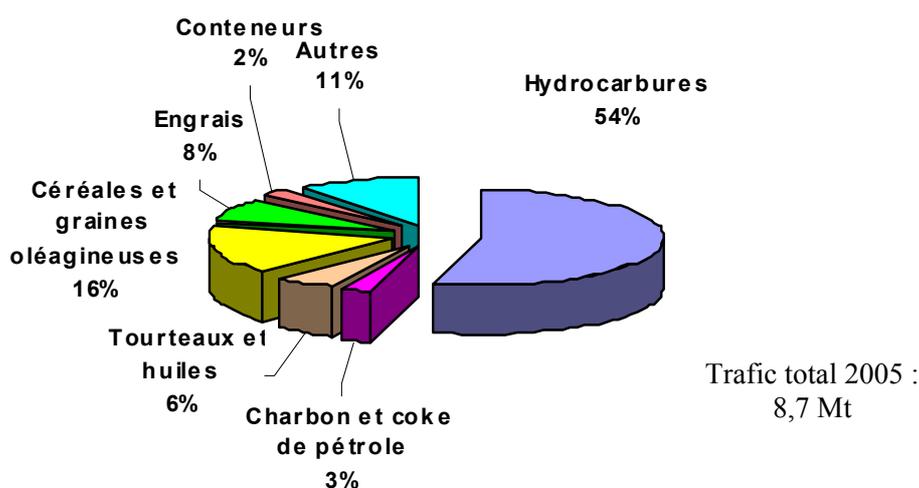
II.1. Le port de Bordeaux

Depuis son apogée à la fin des années 1970, avec un trafic de plus de 13 Mt, le port de Bordeaux a connu une période difficile avec la perte de nombreux trafics liée à des industries locales en difficulté. En particulier, les fermetures des raffineries Esso et Shell entre 1983 et 1986 ont entraîné une perte nette de 6.5 Mt de trafics. Depuis la fin des années 1980 le trafic du port s'est stabilisé entre 8 et 9 Mt selon les années.

Le port de Bordeaux a développé, au Verdon, un des six sites qui constituent le port, une zone industrialo portuaire dont les vocations premières sont le transport d'hydrocarbures et les conteneurs. Cette installation évite aux navires, toujours plus pressés et nécessitant des tirants d'eau de plus en plus importants, de ne pas remonter l'estuaire de la Gironde. Mais avec 51 000 EVP par an, répartis entre le Verdon et Bassens, le trafic de conteneurs reste très faible et ne permet pas la desserte par une ligne transocéanique. Seuls des feeders à destination des ports du Nord font escale à Bordeaux.

Mais le principal avantage du port de Bordeaux est l'importante réserve foncière dont il dispose. Près de 4 000 ha sont en effet disponibles sur les emprises portuaires pour développer des activités.

Répartition des trafics du port de Bordeaux en 2005



(Source : Port Autonome de Bordeaux, 2006)

II.2. Le port de Bayonne

9^{ème} port français par le trafic en 2005 avec 3,9 Mt, Bayonne possède un hinterland peu industrialisé, entraînant donc des difficultés pour trouver de nouveaux trafics. Un de ses avantages est sa position au carrefour d'infrastructures terrestres routières (A63 Nord-Sud et A64 Est-Ouest) et ferroviaires (Paris-Madrid et Bayonne-Toulouse). Bayonne est d'ailleurs le 4^{ème} port client de la SNCF. Mais son principal atout est qu'il se situe à proximité de la frontière espagnole, point de passage obligé vers le sud.

L'ensemble des trafics vracs du port sont des trafics locaux, confirmant l'hinterland essentiellement départemental du port. A l'import, le trafic est réparti en 4 grandes familles de produits : les produits sidérurgiques, les hydrocarbures raffinés, les engrais et les produits chimiques. A l'export, nous trouvons le maïs même si le trafic baisse ses dernières années, et des dérivés de pétroles en particulier en provenance du site industriel de Lacq.

L'objectif prioritaire de Bayonne est la diversification logistique et l'attraction de lignes régulières et donc de trafics de marchandises diverses. En effet, les trafics de vracs sont très dépendants des tendances de marché et donc volatils. Il s'agit de proposer une offre régulière sur les relations entre la frontière franco-espagnole et une destination pour laquelle la rupture de charge maritime est obligatoire (RU, Scandinavie, Maroc, ...)

Depuis septembre 2006, le port de Bayonne est officiellement décentralisé à la région Aquitaine, laquelle, en partenariat avec Euskadi devrait mener des réflexions sur la complémentarité des ports du golfe de Gascogne.

II.3. Le port de Sète

Avec 3,8 Mt en 2005, le port de Sète est le 10^{ème} port français et le second après Marseille de la façade méditerranéenne. D'une manière générale, le port compte peu d'origines/destinations locales. Son hinterland est relativement modeste (de l'ordre de 300 km), mais il peut aller sur 600 km à l'intérieur des terres grâce au fluvial et au fer sur certains produits. Le port de Sète présente l'avantage d'être quadri-modal. Même si l'axe languedocien est particulièrement encombré, le fer permet le transport de et vers le port de trains complets, essentiellement céréales et charbon.

Le port est essentiellement tourné vers l'import puisque 3,26 Mt sont traitées à l'import contre 0,28 Mt à l'export. Le trafic du port de Sète est dominé par deux catégories de produits :

- les hydrocarbures, uniquement en entrées, qui représentent environ un tiers des trafics avec plus d'1,3 Mt
- les vracs solides, surtout le charbon, les engrais et les tourteaux de soja, essentiellement en entrée.

L'activité conteneurisée de Sète est modeste, particulièrement en regard des principaux ports voisins, Marseille et Barcelone : moins de 5 000 conteneurs transportés en 2003 (85 000 tonnes) et environ 2 % du trafic total du port.

Sète peut se poser en alternative par rapport à Marseille-Fos dans la mesure où la petite taille du port de Sète lui confère une souplesse d'exploitation et une réactivité plus grande que celle des grands ports concurrents (Marseille et Barcelone).

II.4. Le trafic de conteneurs avec les ports français

En termes de trafic de conteneurs, l'écart entre les ports espagnols et français est abyssal. Bordeaux, 1^{er} port conteneur de la zone française, affiche un trafic 40 fois inférieur à Barcelone ou Valence et est très loin de Bilbao et même d'Alicante (trafic triple de celui de Bordeaux). Rapporté en EVP par habitant, le nombre de conteneurs par an pour Bordeaux est plus de 10 fois plus faible que pour Barcelone. Il en est de même pour Sète, qui a un trafic de conteneurs très faible, mais qui souffre de la proximité du port de Marseille-Fos.

Cet écart tient à plusieurs explications. La 1^{ère} concerne la structure du tissu économique, infiniment plus industriel en Espagne et la 2^{nde} tient au fait que les réels ports du Sud-Ouest français sont Marseille et Le Havre.

III. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE IMMOBILIERE (SITADEL)

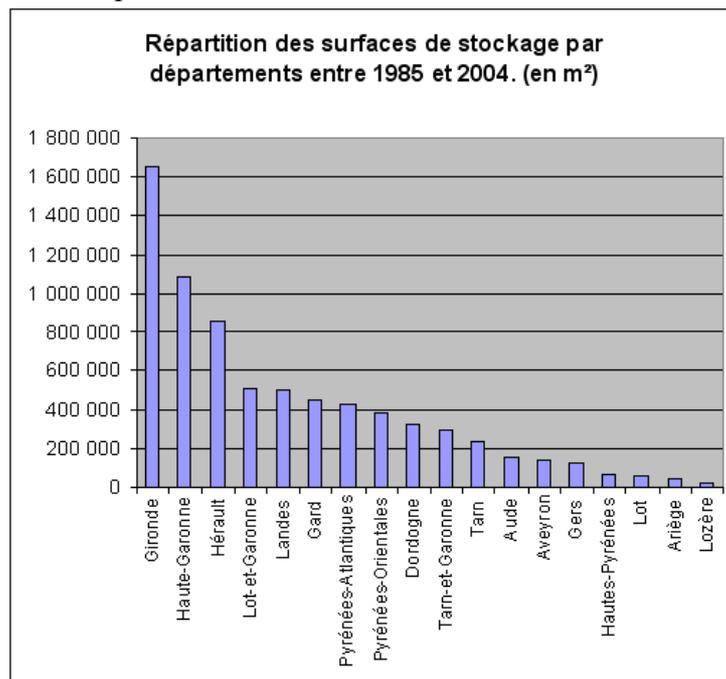
L'étude "Samarcande" de la dynamique logistique immobilière est basée sur l'analyse des permis de construire, base de données SITADEL, fournie par les DRE. Pour cette étude, nous ne retiendrons que les surfaces de stockage commencées, c'est-à-dire celles ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Ouverture de Chantier. Afin d'obtenir une analyse temporelle significative, nous étalerons la période d'étude de 1980 à 2004.

En 25 ans, 7,5 millions de m² de surfaces de stockage se sont construites sur les trois régions du Sud pyrénéen. Ce volume de construction est réparti de façon asymétrique sur la zone puisque l'Aquitaine concentre à elle seule 46% de ces surfaces devant Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon avec respectivement 28% et 25% des volumes. Le corridor atlantique est donc davantage pourvu que son pendant méditerranéen en terme de surfaces de stockage.

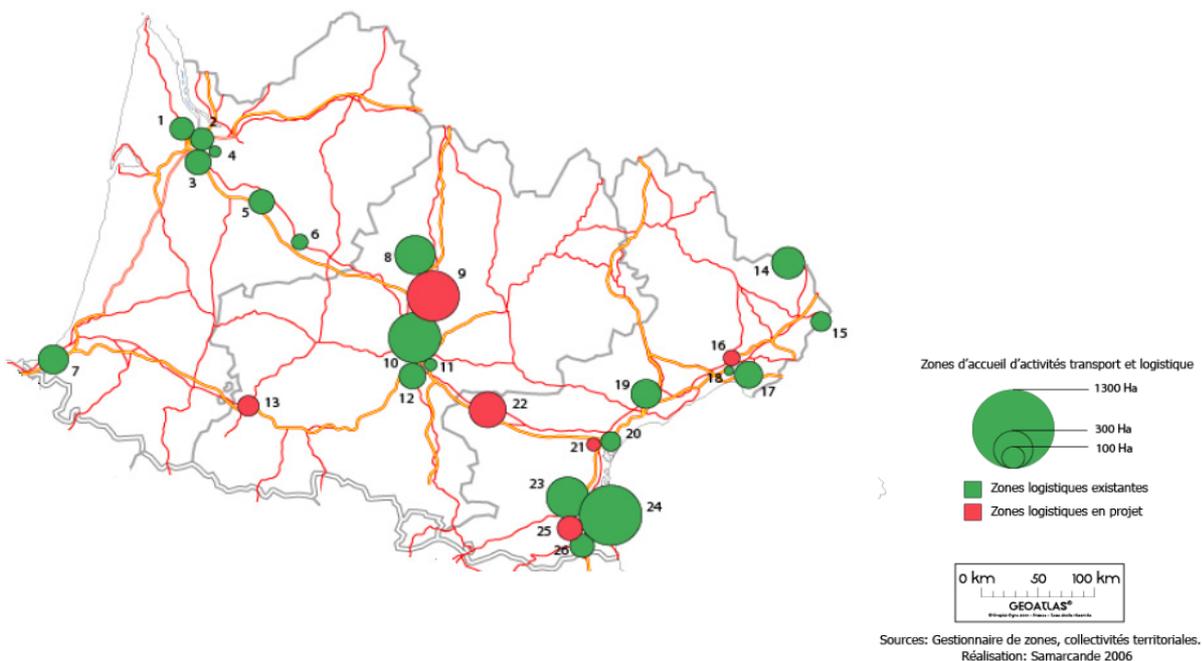
En descendant au niveau départemental, la dynamique logistique immobilière présente une géographie encore plus différenciée. La moitié de l'ensemble des surfaces construites le sont dans les trois départements des capitales régionales, dans l'ordre : la Gironde (23%), la Haute-Garonne et l'Hérault. Les 15 autres départements de la zone d'étude se répartissent l'autre moitié. Avec toutefois une prépondérance des départements situés sur les principaux axes d'échanges comme les deux couloirs littoraux et l'axe Bordeaux-Toulouse. Ces départements correspondent aussi aux agglomérations les plus importantes.

Le ratio m² construits par habitant est lui aussi à l'avantage des grandes agglomérations. La densité de population appelle la concentration des surfaces des opérateurs, qui préfèrent desservir les départements à faible potentiel démographique et industriel au départ des grandes agglomérations. Les départements les plus faiblement pourvus (0,4 m²/hab) ont jusqu'à 3 fois moins de surfaces de stockage construites que les départements les plus dynamiques, qui joueront donc un rôle logistique au service des premiers.

La répartition territoriale des constructions des 25 dernières années confirme que la logistique est bel et bien une fonction métropolitaine.



IV. LES ZONES D'ACCUEIL LOGISTIQUE EN AQUITAINE, MIDI-PYRENEES ET LANGUEDOC-ROUSSILLON



1 Bruges	14 ZA de l'Ardoise
2 Bassens	15 Km Delta
3 Hourcade	16 Eurogare
4 MIN de Bordeaux	17 Garosud
5 Zone de Samazan	18 MIN de Montpellier
6 MIN d'Agen	19 Via Europa
7 CEF de Mouguerre	20 Croix Sud
8 Albasud	21 ZA St Germain Portes de Narbonne
9 Montbartier	22 ZA de Castelnaudary
10 Eurocentre	23 ZA de Rivesaltes
11 MIN de Toulouse	24 Grand St Charles
12 Zone de Fondeyre	25 Extension PF Rivesaltes
13 Pyrene Aero Pôle	26 Terminal du Boulou

IV.1. La zone d'activités logistiques du Grand St Charles (66)

La zone du Grand St-Charles est centrée autour du Marché Internationale Saint-Charles. C'est une grande zone à vocation essentiellement transport et logistique. L'ensemble du Grand Saint-Charles est la composante centrale de la plate-forme logistique Pyrénées Méditerranée (MP2). Sur 430 ha, occupée à 100%, elle concentre plus de 500 entreprises pour 5 000 emplois.

Bénéficiant d'un échangeur dédié sur l'autoroute A9 vers l'Espagne, la zone offre aussi une connexion ferroviaire sur la voie Perpignan-Espagne. Le chantier de transport combiné de Novatrans complète enfin cette offre pour faire du Grand St-Charles une plate-forme multi-services. Chaque jour, ce sont ainsi une quinzaine de trains qui transitent par le site.

IV.2. Le CEF de Mouguerre (64)

Le Centre Européen de Fret (CEF) dans l'agglomération bayonnaise a été créé au début des années 1990. Dédié au transport et à la logistique, il s'étend sur une centaine d'ha dont 30 ha seulement sont actuellement exploités pour un taux de remplissage de l'ordre des 2/3. Les réserves foncières et le potentiel de développement sont donc importants. La quasi-totalité des entreprises présentes sur la zone sont des entreprises de transport. Aucun distributeur ou logisticien important n'est implanté.

Positionné aux portes de l'Espagne, il est desservi par les autoroutes A63 et A64 mais ne dispose pas d'échangeur dédié, obligeant à emprunter une route avec ronds-points peu adaptée au trafic de poids lourds. Bien que localisé près du port, le CEF n'entretient pas de relation spéciale avec le port de Bayonne tourné davantage vers les produits chimiques ou le maïs qui ne sont pas sa vocation. La zone est aussi raccordée à la voie ferrée Bayonne-Toulouse et dispose de 800 m de voies électrifiées et d'un faisceau de trois voies permettant à la SNCF d'entrer au sein même du CEF. Chaque semaine ce sont une trentaine de trains qui arrivent à Mouguerre et une trentaine d'autres qui en repartent, gérés par deux opérateurs de transport combiné Novatrans et Ambroggio et un opérateur conventionnel Combitrans. L'essentiel du trafic est du transit à destination du Nord de l'Espagne.

V. LA LOGISTIQUE EN REGION LIMOUSIN

Le Limousin est situé sur un couloir d'échanges importants Paris – Toulouse – Barcelone, avec des infrastructures en constante amélioration (A20 notamment en direction de Toulouse). Son activité économique, sans être très importante, génère malgré tout un certain nombre de besoins logistiques qui ont induit le développement de savoir faire local (électricité, agro-alimentaire, automobile...). Les deux grands bassins d'emplois sont Limoges et Brive.

Limoges avec 200 000 habitants est une véritable métropole à l'échelle régionale (plus du quart de la population), elle concentre l'essentiel des fonctions logistiques (commerce de gros, prestataires, plates-formes de grands distributeurs). Limoges accueille un important entrepôt du groupe Casino-Easydis, dont l'aire d'influence est nationale pour les produits textiles et régionale pour les produits de grandes consommations et les produits frais; et aussi le leader régional du transport et de la logistique l'entreprise Bernis appartenant au groupe Géodis.

Brive situé au carrefour autoroutiers de l'A20 et de l'A89 développe une stratégie d'expansion logistique, avec notamment l'installation sur une zone dédiée de succursales de grands groupes tels Bernis et Norbert Dentressangle.

Pratiquement toutes les communes situées le long de l'A20 ont souhaité disposer d'une ZA au droit d'un échangeur situé sur leur territoire. La répartition des entreprises utilisatrices de transport routier dans les agglomérations de Limoges et de Brive (par enquête sur le terrain, donc non exhaustive)⁴¹ :

Zones d'activités	Entreprises de transport routier et/ou de logistique	Entreprises agro-alimentaires	Autres entreprises grosses consommatrice de transport routier
Limoges			
ZI de Magret - Romanet	5	2	1
ZA le Boutois	1		
ZIN	8	4	2
Brive			
ZA Brive Ouest	1		
ZI de Beauregard	7		1
ZA de Cana		1	
ZI du Rey Haut	3		
ZA de la Croix de l'Aiguillon	4		
ZI de la Gare	1		
ZA de Brive Est	1		
ZI du Teinchurier	2	2	2
ZI La Marquise	2		
ZA de la Nau	1		
Le long A20	1		
Total	37	9	6

Au total 37 entreprises grosses consommatrices de transport routier sont implantées dans les agglomérations de Limoges et de Brive situées le long de l'A20.

41 « Bilan LOTI A20 » DRE Limousin – CETE du Sud-Ouest – juillet 2003

Fiche 3B – LE COMMERCE INTERNATIONAL DE MIDI-PYRENEES

- **Midi-Pyrénées affiche un volume relativement faible en rapport à la valeur des échanges** du fait des exportations à haute valeur ajoutée comme l'aéronautique ou le spatial. La région Midi-Pyrénées est très loin devant le Languedoc-Roussillon et l'Aquitaine.
- **Midi-Pyrénées est la 7^{ème} région française en ce qui concerne ses échanges en valeur.**
- **L'Espagne représente plus de la moitié des échanges internationaux en volume de la région.**
- **La route est le mode de transport dominant dans les échanges de marchandises à l'international. Elle assure 82% du trafic.**

- **Midi-Pyrénées :**
 - **exportations : 21,4 M€ et 3,2 Mt**
 - **importations : 11,2 M€ et 2,1 Mt**
 - **volume d'échange : 32,6 M€ et 5,3 Mt**
- **5,5 millions de tonnes dont 3,3 avec l'Espagne**

I. LES PRINCIPALES DONNEES

I.1. Situation de Midi-Pyrénées

Parallèle flux en valeur et flux en volume pour le commerce extérieur tous modes.

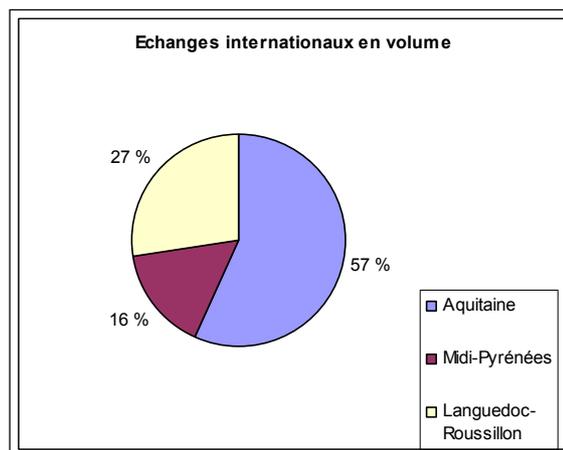
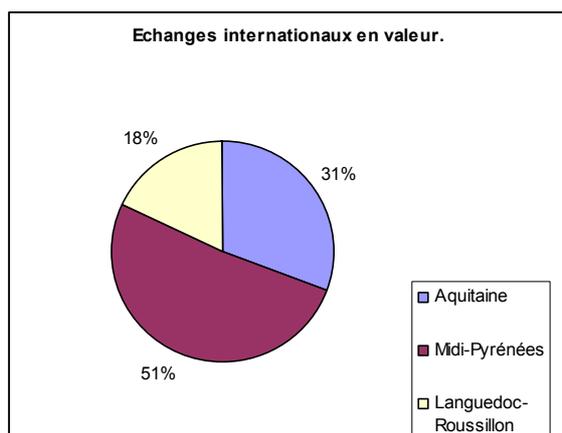
	Exportations		Importations		Volume d'échange	
	En valeur	En volume	En valeur	En volume	En valeur	En volume
Aquitaine	11.3 Md€	9.2 Mt	8.5 Md€	9.7 Mt	19.8 Md€	18.9 Mt
Midi-Pyrénées	21.4 Md€	3.2 Mt	11.2 Md€	2.1 Mt	32.6 Md€	5.3 Mt
Languedoc-Roussillon	5.1 Md€	4 Mt	6.5 Md€	5.2 Mt	11.6 Md€	9.2 Mt

Source : Sitram 2004, Ministère de l'Équipement ; DRCE 2004 et 2005

Midi-Pyrénées affiche un volume relativement faible en rapport à la valeur des échanges du fait des exportations à haute valeur ajoutée comme l'aéronautique ou le spatial. Midi-Pyrénées est très loin devant le Languedoc-Roussillon et l'Aquitaine.

Les taux moyens sont de :

- 6,1 Md € / Mt pour Midi-Pyrénées,
- 1,26 Md € /Mt pour le Languedoc-Roussillon,
- 1,05 Md € / Mt pour l'Aquitaine.



I.2. Le mode de transport

La route est le mode de transport dominant dans les échanges de marchandises à l'international. Elle assure 82% du trafic et accompagne la croissance des échanges après avoir reculé en 2004.

Le mode maritime représente 14% des tonnages transportés : ce mode est en forte croissance en part et en tonnage. Ce sont les transports avec les pays éloignés comme l'Asie, l'Afrique, l'Amérique du Nord et le Royaume-Uni qui utilisent le mode maritime en majorité pour des produits agricoles ou alimentaires et des matériaux de construction.

Le fer, avec moins de 3% du trafic total, recule fortement en part de marché et en tonnage : tendanciuellement, sa part modale recule – auparavant, elle représentait plus de 5% du fret. Il concerne principalement les matériaux de construction, la pâte à papier, les denrées alimentaires ou

produits agricoles et les ferrailles ; il s'effectue principalement avec l'Espagne (1,8% de part modale pour le fer), l'Italie (7%), La Belgique et le Luxembourg (7%) et l'Autriche (45%). Le transport par air se monte à 43 000 tonnes : il représente 0,8% du trafic international.

II. LES PAYS ECHANGEANT AVEC MIDI-PYRENEES

II.1. Les échanges en volume

Répartition géographique des échanges internationaux en volume.

Milliers de t	Aquitaine			Midi-Pyrénées			Languedoc-Roussillon		
	Export	Import	Balance	Export	Import	Balance	Export	Import	Balance
Péninsule Ibérique	4 265	1 670	2 596	1 850	870	981	1 324	1 968	-643
Allemagne	635	924	-289	204	219	-15	321	382	-62
RU, Irlande	1 521	813	708	106	32	74	152	37	115
Bénélux	712	925	-213	183	255	-72	238	200	37
Italie	378	259	119	399	221	179	693	1 054	-362
Reste Eur	390	3 555	-3 165	246	156	89	406	366	39
Amérique	361	703	-342	73	109	-37	275	269	5
Asie	244	294	-50	122	167	-45	110	152	-4
Afrique	648	599	49	81	52	29	516	722	-204
TOTAL	9 155	9 743	-587	3 264	2 081	1 183	4 034	5 151	-1 11

(Sources : Sitram 2004, Ministère de l'Équipement)

Sur l'ensemble des trois régions, l'équilibre des flux entre import et export est quasi-parfait, avec respectivement 16,9 Mt et 16,5 Mt. En descendant au niveau régional, Midi-Pyrénées est la région la plus excédentaire en valeur relative avec une part des exportations de 61% des échanges.

L'Espagne représente plus de la moitié des échanges internationaux en volume de la région :

- en tonnages, les exportations se font essentiellement avec l'Espagne (60% des échanges) et l'Italie (11%) devant l'Allemagne (5%), la Belgique et le Luxembourg (3%), les pays asiatiques (2-3%), le Royaume Uni (2-3%).
- les importations proviennent à 37% d'Espagne, 9% d'Italie, 12% d'Allemagne, de Belgique et du Luxembourg (8%), des pays asiatiques (9%), des Pays-Bas (4%), des pays d'Amérique du Nord (3%) ; les pays de l'Est représentent moins de 2% des importations comme l'Afrique.

L'Italie, second partenaire de Midi-Pyrénées, représente 10% des échanges avec 574 000 tonnes en recul de 7% par rapport à l'an dernier :

- les exportations reculent – mais restent prépondérantes dans les échanges - alors que les importations baissent fortement.
- les produits agricoles et animaux vivants constituent le premier poste avec 187 000 tonnes, en forte reprise, quasi exclusivement à l'exportation. Les produits chimiques dont la pâte à papier en exportation sont devenus le 2^{ème} poste des échanges avec 100 000 tonnes. Les

matériaux de construction se partagent approximativement entre exportations et importations. Les denrées alimentaires, équilibrées entre exportation et importation, se montent à 68 000 tonnes. Les produits manufacturés sont constitués pour 2/3 d'importations. Les principales exportations concernent les animaux vivants, les produits agricoles, la pâte à papier et en importations des matériaux de construction, des matières plastiques et des tuyaux et produits en métal.

- la Haute-Garonne, l'Ariège, l'Aveyron et le Tarn exportent le plus vers l'Italie ; en importation, la Haute-Garonne est la principale destination, devant le Tarn.

L'Allemagne représente 7% des trafics internationaux (401 000 tonnes) en baisse de 5% par rapport à 2004 :

- les importations progressent de 5% alors que les exportations continuent à reculer et cela depuis 2001 ; les importations deviennent prépondérantes dans les échanges avec l'Allemagne.
- contrairement aux autres pays, les produits manufacturés (surtout à l'importation) sont un des postes des échanges parmi les plus importants avec les matériaux de construction. Les denrées alimentaires (huiles animales ou végétales, fruits congelés ou déshydratés) se sont stabilisées, avec 79 000 tonnes surtout à l'importation. On trouve ensuite les produits chimiques, stables en 2005 (matières plastiques et produits chimiques de base en importation). Le mode ferré s'est effondré et ne représente plus que 2% des trafics au profit du mode maritime.
- les relations les plus importantes sont réalisées avec l'Ariège en exportation et la Haute-Garonne en importation.

Avec **l'ensemble belgo-luxembourgeois**, les échanges refluent : ils atteignent 248 000 tonnes soit une baisse de 7% :

- les matériaux de construction (surtout à l'exportation) constituent désormais le premier poste des échanges devant les denrées alimentaires et les produits agricoles. Les produits agricoles et alimentaires sont en nette baisse tandis que progressent nettement les matériaux de construction. Le mode route recule comme les autres modes de transport ; le mode ferré se maintient à 7% des trafics.
- c'est avec la Haute-Garonne (75 000 tonnes en importation), l'Ariège (en exportation) et le Tarn (en importation) avec 50 000 tonnes que les flux de marchandises sont les plus importants.

Les échanges avec les **pays de l'Est** (constitué des 10 nouveaux entrants) représentent moins de 2% des trafics :

- ils ont fortement augmenté en 2005, l'évolution des échanges étant irrégulière : ils se montent à moins de 90 000 tonnes soit un trafic moindre que celui du seul Portugal.
- les relations les plus importantes sont établies avec la Pologne (56 000 tonnes surtout en importations), la Tchéquie (10 000 tonnes équilibrées entre exportations et importations) et la Hongrie avec 7 000 tonnes. Avec la Roumanie (21 000 tonnes), l'évolution des trafics est en forte croissance comme avec la Russie (13 000 tonnes surtout en exportations).

II.2. Les échanges en valeur

En valeur, les échanges de la région Midi-Pyrénées se montent à 42 milliards d'euros dont 26 milliards à l'exportation et 16 milliards en importations. Ils poursuivent leur remontée sans toutefois atteindre les montants des années 2000. Ce sont essentiellement les machines, appareillages et moteurs électriques et non électriques ainsi que les véhicules et matériels de transport qui augmentent.

Midi-Pyrénées est la 7^{ème} région française en ce qui concernent ses échanges internationaux après l'Ile de France, Rhône-Alpes, le Nord Pas de Calais, l'Alsace, la Haute-Normandie et PACA :

- sa position continue à se dégrader (elle était en 4^{ème} position en 2002). Au niveau France entière, le commerce extérieur a augmenté de 5,5% notamment avec les importations (+7,7%).
- en dehors des produits manufacturés qui représentent 90% des importations, les trois types de produits les plus échangés sont les produits de la chimie (4,4%), les denrées alimentaires (2,6%) et les produits agricoles (2,3%). Les produits métallurgiques représentent 1% des montants totaux.
- les échanges de plus d'un milliard d'euros sont effectués avec l'Allemagne (6,4 milliards), les USA (6,1 milliards), le Royaume-Uni (4,5), l'Espagne (2,8), la Chine (2,1), les Emirats Arabes Unis (1,6), Monaco (1,4) et l'Italie (1,3 milliards).

L'Allemagne constitue le premier partenaire (en valeur) de la région Midi-Pyrénées avec 6,4 milliards d'euros en forte baisse de 6% exclusivement à cause de la baisse d'un milliard d'euros des exportations, les importations ont augmenté. Les véhicules et matériels de transport représentent 4 milliards d'euros d'échanges devant les appareillages, moteurs et autres machines électriques et non électriques.

Les **pays d'Amérique du Nord** constituent le second partenaire de la région pour un montant de 6,6 milliards d'euros où les montants des importations dépassent désormais les exportations : les échanges avec les Etats-Unis d'Amérique portent sur 6,1 milliards d'euros. Les échanges qui étaient globalement équilibrés sur les dernières années, se dégradent. Les échanges se redressent en valeur de 3% mais les exportations baissent de 6%. 4 milliards d'échanges portent sur des véhicules, matériels de transport et des moteurs et autres appareillages électriques et non électriques.

Avec les **pays asiatiques**, la région réalise 9 milliards d'échanges dont 83% en exportations : la Chine représente 2 milliards d'échange devant les Emirats Arabes Unis (1,6 milliards), la Thaïlande, Taïwan. Les échanges sont en très forte augmentation (plus de 50%) y compris pour les importations. Les échanges concernent notamment les ventes de matériels de transport.

Le **Royaume-Uni** (4,5 milliards) est le 4^{ème} partenaire commercial dont les échanges connaissent une très forte croissance depuis quelques années et qui se poursuit. Contrairement aux années antérieures où les importations progressaient, ce sont les exportations qui augmentent le plus.

L'Espagne, 1er partenaire en volume, 5^{ème} en valeur avec un montant de 2,8 milliards d'euros, stable sur 2005, dont 2/3 à l'exportation notamment des véhicules et matériels de transport.

L'Italie (1,3 milliards) arrive ensuite avec des échanges en forte baisse aussi bien pour les importations que les exportations.

Fiche 3C – LES ECHANGES AVEC L'ESPAGNE ET LES REGIONS FRONTALIERES ESPAGNOLES

- **L'Espagne est le premier partenaire commercial (exprimé en tonnes) de la région.** Depuis 10 ans, les échanges avec l'Espagne se sont considérablement accrus.
- La Haute-Garonne est le 2^{ème} exportateur et le 1^{er} importateur en produits espagnols. Importations et exportations confondues, ce sont 900 000 tonnes qui arrivent ou partent en Espagne depuis la Haute-Garonne.
- Les deux grands ports d'Espagne, Barcelone et Bilbao, concentrent la majeure partie du fret maritime, mais aussi la majeure partie du trafic EVP en transport combiné.
- Se distinguent les plates-formes logistiques comme la ZAL du port de Barcelone (65 ha), la Plate-forme Logistique de Saragosse de 1 300 ha (PLAZA), la Ville du transport de Pampelune (60 ha), la plate-forme d'ARASUR (100 ha) dans la localité de Rivabellosa (Alava) et la ZAL du port de Valence (68 ha). Ces grandes plates-formes sont toutes multimodales et toutes sont équipées pour recevoir des entreprises de transport et des entreprises de logistiques.
- Pour Midi-Pyrénées, un des points de contact avec l'Espagne passe par l'Andorre et la Cerdagne. Pour le passage au Somport, la liaison Toulouse-Saragosse ne sera envisageable que lorsque le projet autoroutier A65 sera réalisé.

■ **52% DES ECHANGES INTERNATIONAUX AVEC L'ESPAGNE**

■ **TRANSIT TRANSPYRENEEN : 65% des 86 Mt par la route en 2004**

I. LES ECHANGES AVEC L'ESPAGNE

L'Espagne a toujours été le premier partenaire commercial (exprimé en tonnes) de la région : 52% des échanges internationaux sont réalisés avec ce pays pour un tonnage de 2,9 millions de tonnes. Les exportations sont 3 fois supérieures aux importations en volume. Les échanges, après le fort recul de 2004, se redressent (+9%) exclusivement les exportations qui augmentent de plus de 19% alors que les importations continuent à reculer (-11%).

Depuis 10 ans, les échanges avec l'Espagne se sont considérablement accrus mais ils stagnent depuis 2002 hormis le recul de l'an passé :

- les importations ont augmenté jusqu'en 2001, avec un doublement des échanges depuis 1994 ; depuis 4 ans, elles stagnent et baissent franchement en 2005.
- les exportations se redressent depuis 5 ans. Les 4/5 des tonnages sont dus à 4 catégories de produits : les produits agricoles et alimentaires (50% des tonnages), les denrées alimentaires (21%), les matériaux de construction (6%) et enfin les machines et objets manufacturés (7%). Les exportations concernent principalement les céréales (maïs et froment pour 1,2 million de tonnes), les oléagineux, le lait frais, la pâte à papier, les animaux vivants, les ferrailles et les déchets de papier.
- la Haute-Garonne et le Gers exportent environ 5 à 600 000 tonnes vers l'Espagne. Parmi les importations, on relève le bois à papier, les produits chimiques de base, les matières plastiques brutes. La Haute-Garonne est le 2^{ème} exportateur et le 1^{er} importateur en produits espagnols, le Gers devance la Haute-Garonne pour les exportations. Importations et exportations confondues, ce sont 900 000 tonnes qui arrivent ou partent en Espagne depuis la Haute-Garonne.

II. LE TRANSIT TRANSPYRENEEN

Flux transpyrénéens en tonnes, en 2004.

Destination	Origine							TOTAL
	Sud-Ouest français	Nord-Est espagnol	Reste France	Reste Espagne	Europe	Portugal	Maroc	
Sud-Ouest français	X	6 121 551	X	2 342 072	X	329 125	218 532	9 011 280
Nord-Est espagnol	7 723 716	X	6 770 840	X	12 522 643	X	X	27 017 199
Reste France	X	6 899 360	X	3 420 644	X	1 270 838	91 015	11 681 857
Reste Espagne	2 369 766	X	4 154 014	X	7 055 135	X	X	13 578 915
Europe	X	10 800 156	X	6 707 458	X	2 674 879	72 601	20 255 094
Portugal	353 358	X	1 577 474	X	2 793 142	X	X	4 723 974
Maroc	8 388	X	99 638	X	61 755	X	X	169 781
TOTAL	10 455 228	23 821 067	12 601 966	12 470 174	22 432 675	4 274 842	382 148	86 438 100

Source : enquête transit 2004

Un peu plus de 86 Mt de marchandises ont franchi les Pyrénées par la route en 2004. Sur ce total, 56,5 Mt, soient 65%, ont concerné la zone d'étude soit en expédition, en réception ou en trafics intra-zone (des 3 régions françaises vers les 5 autonomies espagnoles). (cf. bleu dans le tableau)

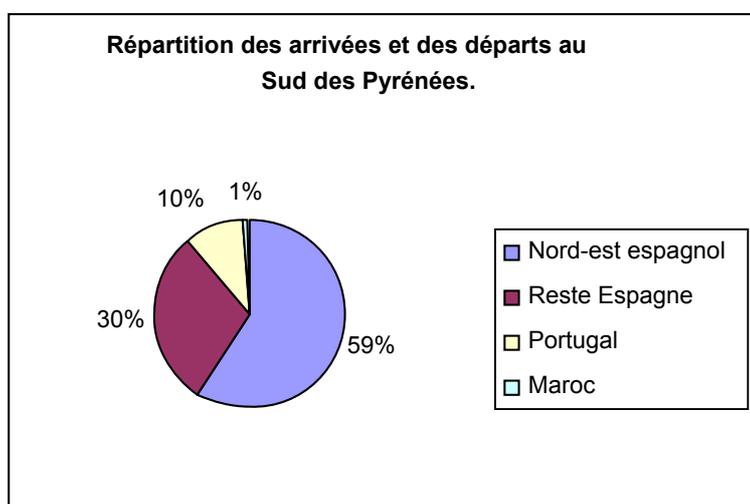
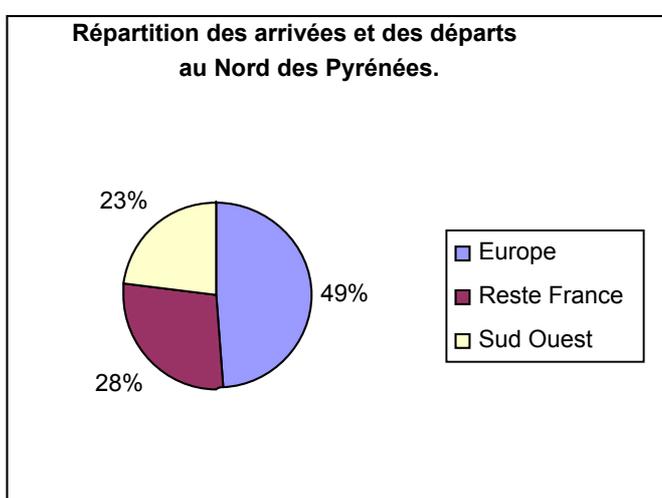
Les 30 Mt restantes, soient 35% des tonnes qui ont franchi les Pyrénées correspondent au transit, c'est-à-dire à des flux de marchandises qui ont traversé la zone d'étude sans s'y arrêter. (cf. orange dans le tableau)

Les flux transpyrénéens sont déséquilibrés : 45,5 Mt dans le sens Nord-Sud et 41 Mt dans le sens Sud-Nord. Qu'il s'agisse des flux concernant la zone d'étude ou le transit, les deux catégories sont déséquilibrées.

Enfin la répartition géographique est identique dans le deux sens de circulation.

Sur l'ensemble des flux traversant les Pyrénées, la répartition est la suivante :

- pour la partie Nord de la zone d'étude, plus de la moitié des flux sont générés par la France, dont 23 % par le Sud-Ouest et 28 % par le reste de la France, le solde, soit 49 % est généré par le reste de l'Europe.
- pour la partie Sud, la grande majorité des flux est générée par le Nord-Est espagnol (soit une part plus de deux fois plus élevée que le Sud-Ouest français), suivi par le reste de l'Espagne (30 %), le Portugal (10 %), la part du Maroc étant négligeable.



III. LES PORTS ESPAGNOLS

III.1. Le port de Barcelone

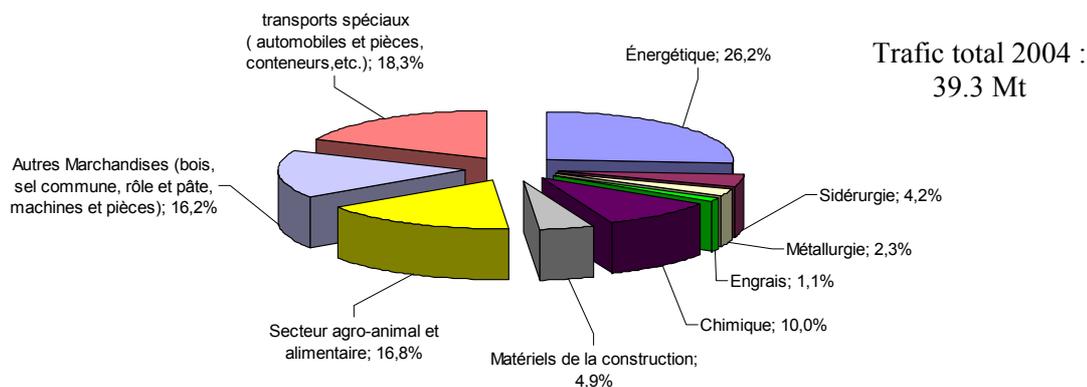
Le Port de Barcelone a été marqué depuis l'année 2004 par un changement de direction par rapport aux périodes précédentes. Actuellement, il se trouve en plein développement de nouvelles infrastructures et affronte une étape expansive avec d'importantes perspectives concernant la croissance de l'activité portuaire. En 2010, il est prévu que la surface abritée double, en passant des 600 ha actuels à 1 200 ha. En outre, avec la construction du nouveau terminal de conteneurs, les capacités pour ce type de marchandises seront multipliées par 3, ou même par 4, d'ici 2008.

En ce qui concerne l'activité portuaire, le port de Barcelone a connu une croissance du trafic total de 14% en 2004, pour parvenir à un trafic total de 40,2 millions de tonnes et une augmentation de presque 16% pour les conteneurs (1 916 493 TEU). Ceci est dû, entre autres, à la croissance des transits. Le fait que le port de Barcelone ait maintenu sa position dans la région Méditerranée et

qu'il ait été maintenu comme l'un des premiers de l'Europe (après Zeebrugge, Brême et Anvers) pour le trafic d'automobiles, avec plus de 785 000 véhicules nouveaux, est remarquable.

Le Port de Barcelone aspire à être un port de niveau Européen, tant par l'extension de son hinterland, comme par le volume de son trafic. Cet objectif passe par une approche profonde du transport intermodal.

Répartition des trafics du port de Barcelone en 2004

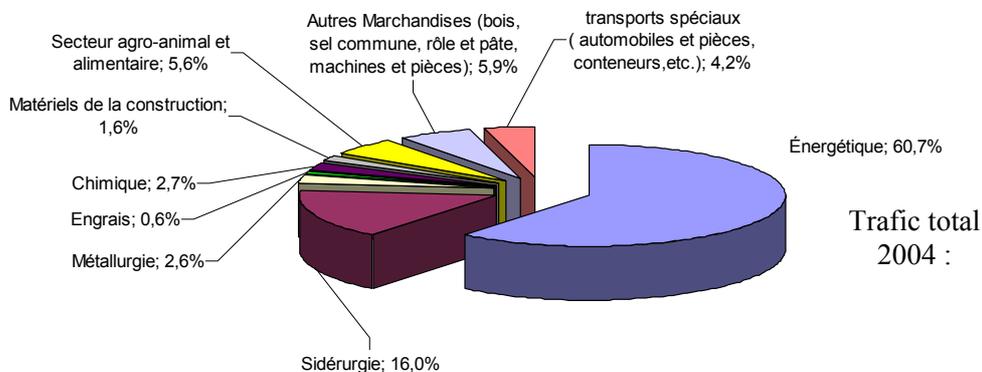


III.2. Le port de Bilbao

Situé à l'extrémité orientale du Golfe de Bizkaia, le Port de Bilbao occupe une position centrale dans la façade atlantique européenne. Cette situation géographique lui permet d'agir comme port de liaison avec les principaux ports internationaux avec des connexions particulièrement bonnes avec le Continent Américain et le Nord de l'Europe.

Actuellement, le Short sea shipping (SSS) représente plus de la moitié de son trafic total et le volume déplacé dans l'Arc Atlantique s'élève 14,5 Mt. Pour cette raison, l'Autorité Portuaire a effectué un investissement de 35,57 M€ pour la construction d'infrastructures portuaires spécifiques pour des trafics Ro Ro qui permettent d'améliorer encore plus leur part de trafic de Short sea shipping.

Répartition des trafics du port de Bilbao en 2004



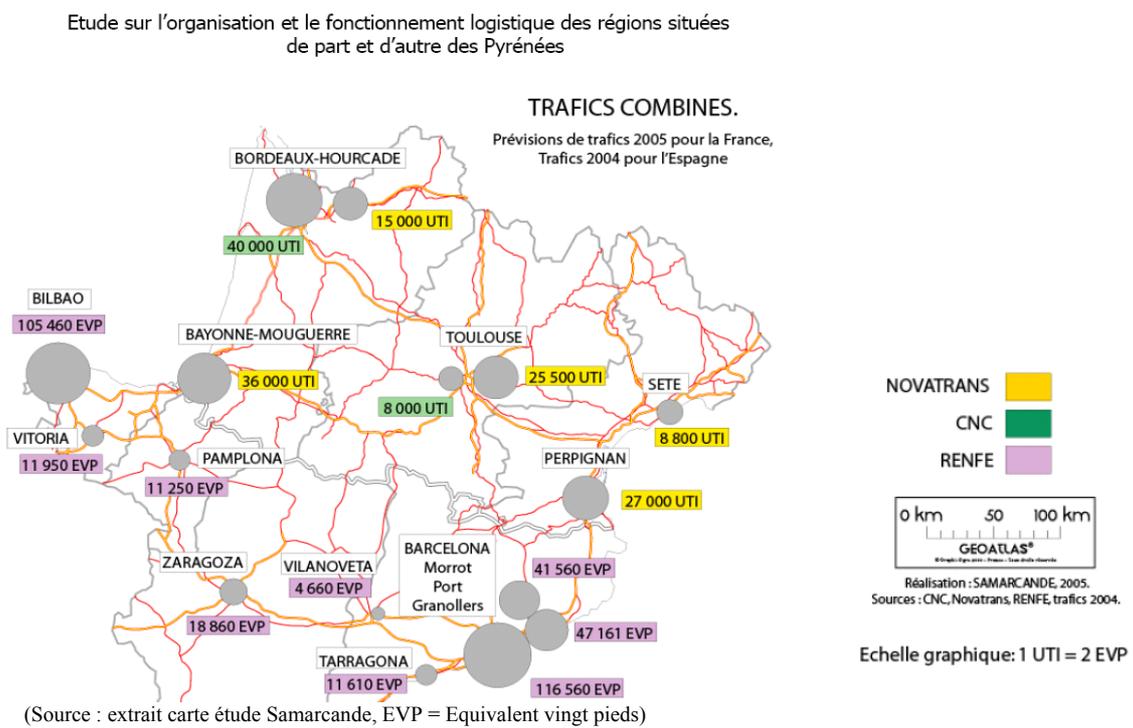
Il convient de souligner que bien que les vracs liquides constituent encore le principal trafic portuaire, durant les dix dernières années la marchandise générale a modifié la tendance en dépassant les vracs solides.

La marchandise générale a augmenté de 61% durant les 10 dernières années, avec +37% pour la marchandise conventionnelle et + 86% pour le trafic de conteneurs. En 2005, le nombre de conteneurs dépasse pour la première fois 0,5 M d'EVP, en augmentation de 7% sur l'année. Presque la moitié du trafic de conteneurs a comme origine ou destination des pays de l'Europe Atlantique, en augmentant entre 2004 et 2005 de 9%.

IV. LE TRANSPORT COMBINÉ "TRANSPYRENEEN"

Le secteur du transport combiné rail-route a connu d'importantes mutations ces dernières années. L'un des opérateurs historiques, la CNC, a procédé à une réorganisation totale de son activité. L'entreprise rebaptisée Naviland Cargo a considérablement restreint son activité pour ne se concentrer plus que sur les trafics maritimes.

Depuis 2002, de nombreux chantiers du Sud-Ouest, anciennement tenus par CNC ont arrêté leur activité. C'est le cas des chantiers de Hendaye, Dax, Pau, Agen, Montpellier, Perpignan. Pour Naviland, ne subsistent que les chantiers de Toulouse et Bordeaux avec des services vers Marseille pour le premier et Marseille et Le Havre pour le second.



V. LE FRET AERIEN "TRANSPYRENEEN"

Le transport aérien bien qu'important en valeur reste toutefois marginal en termes de volumes. Sur l'ensemble de la zone, il concerne 220 000 tonnes, à comparer aux 100 Mt traversant chaque année les Pyrénées ou aux 194 Mt qui ont transité par les ports de la zone.

Comparatif des trafics fret des aéroports de la zone et de ceux des capitales nationales :

Aéroports	Trafics en tonnes en 2004
Paris CDG	1 183 000
Madrid	341 176
Barcelone	84 984
Toulouse	51 851
Vitoria	44 944

(Sources : Aéroports, DGAC, UCCEGA)

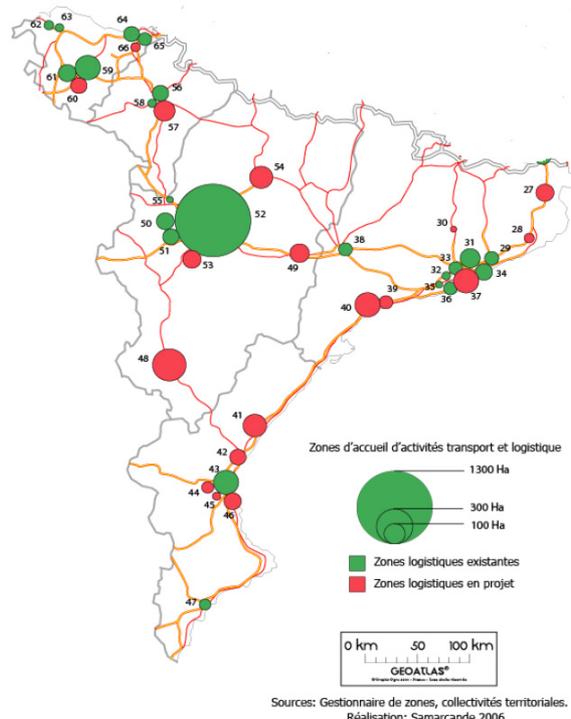
La zone d'étude regroupe trois aéroports au trafic fret non négligeable : Barcelone, Toulouse et Vitoria. Cependant, du fait même de l'organisation du fret aérien, ils restent secondaires au plan national et européen. En effet, pour justifier le transport aérien pour de la marchandise et son coût, il faut que le gain de temps soit suffisamment important pour pouvoir représenter un avantage.

L'aérien est donc essentiellement utilisé sur des liaisons transcontinentales. Et pour optimiser au mieux les moyens de production mis en place, les compagnies regroupent au maximum leur chargement sur leurs principaux hubs qui bénéficient des relations transcontinentales. C'est le cas pour l'ensemble des pays européens. Nous retrouvons donc des organisations très nationales centrées sur l'aéroport majeur. Ainsi Paris, 4^{ème} et Madrid, 9^{ème} aéroports européens ont des trafics bien supérieurs à ceux de la zone, voire sans commune mesure pour le premier.

VI. LES ZONES D'ACCUEIL LOGISTIQUE DANS LES REGIONS FRONTALIERES ESPAGNOLES

27 Logis Emporda	47 ZAL du port de Valence
28 CIM La Selva	48 Platea
29 CIM Vallès	49 Plfraga
30 Logis Bages	50 Ciudad del Transporte de Zaragoza
31 Mercabama	51 Mercazaragoza
32 Zona franca aduanera	52 Pla-Za
33 Parc logistique de la zona franca	53 Pla-Za (2 ^{ème} phase)
34 ZAL du port Bcn	54PIHus
35 Centre de fret aérien Bcn	55 Port sec Santander-Ebro
36 Prologis Pard Sant Boi	56 Cuidad del Transporte de Pamplona
37 ZAL II port de Barcelone	57 Extension Cuidad del Transport de Pamplona
38 CIM Lleida	58 Mercairuna
39 CIM el Camp	59 ARASUR
40 ZAL du port de Tarragona	60 Extension d'ARASUR
41 Parc Castello	61 Centre de transport de Vitoria
42 Parc de Sagunto	62 Bikakobo-Aparcabisa
43 Parc Industriel Juan Carlos I	63 Centre de transport de Zubieta
44 Parc Logistique de Riba Roja	64 Plate-forme Lanbarren Oiartzun
45 Logispark Cheste	65 ZAISA
	66 ZAISA (3 ^{ème} phase)

Se distinguent les plates-formes logistiques comme la ZAL du port de Barcelone (65 ha), la Plate-forme Logistique de Saragosse de 1 300 ha (PLAZA), la Ville du transport de Pampelune (60 ha), la plate-forme d'ARASUR (100 ha) dans la localité de Rivabellosa (Alava) et la ZAL du port de Valence (68 ha). Ces grandes plates-formes sont toutes multimodales et toutes sont équipées pour recevoir des entreprises de transport et des entreprises de logistiques.



VII. LES POINTS DE CONTACTS INTERIEURS

VII.1. Andorre-Cerdagne

Cet axe est l'un des deux principaux axes centraux de la chaîne pyrénéenne avec le passage du Somport. Du point de vue des accès transport, il est composé d'une double infrastructure, à savoir d'un axe à caractère autoroutier et d'un axe ferroviaire. C'est aujourd'hui la seule infrastructure ferroviaire transpyrénéenne centrale en service.

Que ce soit les caractéristiques de l'infrastructure routière ou de l'infrastructure ferroviaire, la symétrie de part et d'autre des Pyrénées est quasiment parfaite.

Le corridor Toulouse-Barcelone via Latour de Carol a la particularité de desservir une zone de haute montagne dynamique. Que ce soit les hauts cantons des Pyrénées-Orientales, la Cerdagne espagnole ou bien sûr l'Andorre, l'ensemble de la zone a une démographie dynamique pour atteindre plus de 100 000 habitants. L'Andorre a même vu sa population multipliée par 12 en cinquante ans.

Mais les caractéristiques majeures de ce territoire sont les vocations touristique et commerciale, liées à sa géographie de haute montagne et à la singularité économique d'Andorre, « supermarché détaxé » à 1 500 m d'altitude. Les conséquences en termes de logistique de distribution et logistique commerciale sont donc importantes. En forte période touristique, il peut séjourner dans la zone plus de 500 000 personnes, soit l'équivalent de la population de l'agglomération montpelliéraine avec les contraintes géographiques que l'on connaît. De plus, l'Andorre accueille sur l'année plus de 11 millions de touristes dans ce qui est la plus grande station de sports d'hiver de la chaîne pyrénéenne.

L'ensemble de ces flux n'est pas sans poser de difficultés dans une région aux fortes contraintes environnementales. La problématique de distribution à longue distance, depuis Toulouse et Barcelone et la nécessité de disposer d'infrastructures logistiques efficaces pour distribuer dans une agglomération aux coûts fonciers et de construction considérables a amené le département des Pyrénées-Orientales à envisager la mise en place d'une plate-forme logistique multimodale (utilisant le fer), sur le site ferroviaire de Latour de Carol, intéressant des transitaires andorrans, y compris pour faire de la distribution sur l'ensemble du Massif pyrénéen.

A l'heure actuelle peu de trafic de transit emprunte cet itinéraire, davantage destiné à la desserte locale. Mais une fois l'itinéraire complété aux caractéristiques autoroutières, il représentera une alternative intéressante pour les transporteurs sur les liaisons Barcelone-Toulouse plutôt que par la côte (moins de km, pas de péage hormis les tunnels), d'autant qu'à terme Toulouse pourrait être alimenté en produits courants depuis la Catalogne et non le Nord de la France.

La vocation de cet axe est donc essentiellement logistique avec une perspective transport pour de l'interrégional transpyrénéen. Son développement est cependant lié à la finalisation de l'axe routier à 2X2 voies entre Berga et Tarascon d'une part et à la modernisation de la ligne ferroviaire, qui limite fortement le tonnage admissible en raison des pentes et de la vétusté. L'Espagne et la Généralité de Catalogne envisagent cependant de mettre la partie espagnole de la ligne ferroviaire à

l'écartement européen, ce qui permettrait notamment de pouvoir faire passer des trains de céréales venant de Toulouse, à destination du Nord Catalogne et transitant aujourd'hui par la route.

VII.2. Le Somport

Contrairement au corridor oriental, l'axe Pau-Saragosse via le Somport n'a pas de justification logistique liée à un territoire à desservir, mais ne présente qu'une problématique transport. Du fait de sa vocation, l'axe est davantage soutenu et promu par les autorités espagnoles et aragonaises qui y voient une ouverture vers la France et l'Europe, que par la France (en tous cas l'Etat) pour qui cet axe ne représente pas d'enjeu majeur.

Ainsi les investissements consentis et les caractéristiques routières de cet axe sont sensiblement différents de part et d'autre des Pyrénées.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, un grand pas a été effectué en 2003 avec l'inauguration du tunnel du Somport sous la frontière assurant la continuité de l'axe. Mais le manque d'homogénéité dans l'infrastructure routière empêche pour l'instant cet axe de jouer le rôle d'absorption du trafic tant attendu par les Espagnols. L'infrastructure est en effet à caractéristique autoroutière sur l'ensemble de la section espagnole, avant d'être convertie en une simple 2 voies, la RN 134. Les oppositions au projet dans une vallée des plus combatives limitent l'avancée des travaux. Actuellement ne sont prévus que quelques aménagements et la déviation d'Oloron Ste-Marie.

Même si la justification est davantage une question d'aménagement du territoire et de liaison entre la capitale régionale, Bordeaux et Pau, il n'en reste pas moins que le projet de l'A65, liaison autoroutière Bordeaux-Pau profile de ce qui pourrait être un itinéraire de délestage de l'A63 et l'A10. Et par là-même permettre une liaison Toulouse-Saragosse par l'A62 et l'A65 ou par l'A64 jusqu'à Pau puis la RN134 jusqu'au Somport (en projet l'A650 Pau-Oloron Ste Marie).

ANNEXES

ANNEXE 1

Nombre d'exploitations selon la taille en 2000 et 2003 (1)

Unité : exploitation

Taille de la SAU des exploitations (en ha)	Ariège	Aveyron	Haute-Garonne	Gers	Lot	Hautes-Pyrénées	Tarn	Tarn-et-Garonne	Midi-Pyrénées	France
2000										
moins de 5 ha	584	965	1 895	1 495	1 920	1 632	1 398	1 530	11 419	190 868
de 5 à 10 ha	262	660	1 054	445	694	845	604	865	5 429	61 768
de 10 à 50 ha	1 323	5 390	3 027	3 886	2 864	3 317	3 272	3 305	26 384	210 636
50 ha et plus	976	3 698	2 482	3 806	1 484	616	2 401	1 547	17 010	200 540
Ensemble	3 145	10 713	8 458	9 632	6 962	6 410	7 675	7 247	60 242	663 812
2003										
moins de 5 ha	501	837	1 203	1 130	1 648	1 138	1 007	1 092	8 556	151 344
de 5 à 10 ha	239	657	875	437	464	673	648	785	4 778	53 024
de 10 à 50 ha	1 089	4 756	2 838	3 170	2 649	2 940	2 779	3 073	23 294	183 350
50 ha et plus	989	3 880	2 389	3 826	1 587	658	2 489	1 590	17 408	202 052
Ensemble	2 818	10 130	7 305	8 563	6 348	5 409	6 923	6 540	54 036	589 770

Source : Insee Tableaux Économiques de Midi-Pyrénées 2006

ANNEXE 2

Estimations d'emploi salarié et non salarié par secteur d'activité et par département au 31 décembre 2004

	Ariège	Aveyron	Haute-Garonne	Gers	Lot	Hautes-Pyrénées	Tarn	Tarn-et-Garonne	Midi-Pyrénées
2004(1)									
Salariés	43 710	88 687	459 164	54 811	51 407	75 906	107 508	64 903	946 096
Agriculture	981	3 165	2 807	3 213	1 684	887	2 492	2 395	17 624
Industrie	8 169	17 058	69 678	6 767	8 977	10 806	20 219	9 806	151 480
Construction	2 627	6 015	27 717	3 937	3 754	4 662	6 945	4 534	60 191
Commerce	5 390	12 319	62 130	8 719	6 859	9 204	15 279	10 581	130 481
Services	26 543	50 130	296 832	32 175	30 133	50 347	62 573	37 587	586 320
Non salariés	6 774	21 021	39 878	13 270	11 239	11 498	16 195	11 647	131 522
Agriculture	2 263	11 144	5 491	7 415	5 104	3 522	5 718	5 365	46 022
Industrie	442	972	2 870	653	748	691	1 318	668	8 362
Construction	983	1 884	4 791	1 090	1 386	1 344	1 697	1 319	14 494
Commerce	1 340	1 911	7 011	1 428	1 378	1 887	2 495	1 960	19 410
Services	1 746	5 110	19 715	2 684	2 623	4 054	4 967	2 335	43 234
Ensemble	50 484	109 708	499 042	68 081	62 646	87 404	123 703	76 550	1 077 618
Agriculture	3 244	14 309	8 298	10 628	6 788	4 409	8 210	7 760	63 646
Industrie	8 611	18 030	72 548	7 420	9 725	11 497	21 537	10 474	159 842
Construction	3 610	7 899	32 508	5 027	5 140	6 006	8 642	5 853	74 685
Commerce	6 730	14 230	69 141	10 147	8 237	11 091	17 774	12 541	149 891
Services	28 289	55 240	316 547	34 859	32 756	54 401	67 540	39 922	629 554

(1) Données provisoires.

Source : INSEE - Estimations d'emploi

ANNEXE 3

Liste des entreprises de transport marchandises (code NAF : 602L Transports routiers de marchandises de proximité, 602M Transports routiers de marchandises interurbains et 634M Messagerie, fret express) de plus de 20 salariés en région Midi-Pyrénées.

Source : liste DRE Midi-Pyrénées mise à jour nov. 2006 avec le site internet de la Chambre de Commerce et d'Industrie (www.entreprisesdefrance.cci.fr)

Région	DPT	Nom & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	9	MR BARIOLET ANDRE	VILLENEUVE D'OLMES	28	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE ARIEGEOISE DE TRANSPORTS	MAZERES	55	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE D'EXPL. DES TRANSP. ANDRE KIRMAN	PAMIERS	29	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE DENJEAN TRANSPORTS	MAZERES	180	100 A 199	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE DHIERS ET FILS	TARASCON SUR ARIEGE	47	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE TRANSPORTS BERGERE	LAROQUE D'OLMES	49	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE TRANSPORTS FOURNIE	BEDELHAC ET AYNAT	72	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE TRANSPORTS INNOCENT FRERES	LORP SENTARAILLE	30	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE TRANSPORTS MATHIEU	DREUILHE	42	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	9	STE TRANSPORTS SUBRA	PAMIERS	28	20 A 49	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	12	ETS ENTREPRISE JACQUES ARLES	ST ROME DE TARN	32	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	ETS JEANJEAN TRANSPORTS FRIGORIFIQUE	CAMARES	37	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	EURL ANDRIEU	RODEZ	20	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	SOCIETE AVEYRONNAISE DE TRANSPORTS	SEBAZAC CONCOURES	20	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	SOCIETE ROUSSET TRANSPORTS	RODEZ	20	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	SOCIETE TGG	BOZOULS	30	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE AVEYRON EXPRESS	RODEZ	45	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE CLERGUE TRANSPORTS FRIGORIFIQUES	TOURNEMIRE	24	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE COMBENALE ET FILS TRANSPORT RUTH	SAINTE RADEGONDE	32	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE GALDIS	ROQUEFORT SUR SOULZON	26	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE GRIMAL TRANSPORTS	ONET LE CHÂ TEAU	60	50 A 99	634A	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE ROUERQUE TRANSPORT	VILLEFRANCHE DE ROUERQUE	40	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS ALLOIN	ONET LE CHÂ TEAU	62	50 A 99	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS BETELLE	LUC LA PRIMAUBE	51	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS CRANSAC	OLEMPS	77	50 A 99	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS FRANCIS VALETTE	MILLAU	36	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS GALTIER	ROQUEFORT SUR SOULZON	55	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS GEORGES PORTAL	VAILHOURLES	45	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE TRANSPORTS TEULIER	LANEJOULS	49	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	TRANSPORTS BONNEVIALLE	ONET LE CHÂ TEAU	36	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	AB TRACTION	VILLEMATIER	28	20 A 49	602M	SIEGE	CC Villemur sur Tarn
Midi-Pyrénées	31	AGENCE MARCEL DELCAMP	CUGNAUX	22	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	ALLO... IZA COURSES EXPRESS	LE GRES	29	20 A 49	602L	SIEGE	CC du canton de Cadours
Midi-Pyrénées	31	ALTRANS	SAINT ELIX LE CHATEAU	27	50 A 99	602M	SIEGE	

Région	DPT	Nom & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	31	BARRAU ALAIN	VILLEMATIER	21	20 A 49	602M	SIERGE	CC Villenur sur Tarn
Midi-Pyrénées	31	BLANC TRANSPORTS VEHICULES	CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	119	100 A 199	602L	SIERGE	
Midi-Pyrénées	31	BM CHIMIE	PORTET SUR GARONNE	36	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	BOVIS MIDI-PYRENEES	TOULOUSE	28	20 A 49	602L	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	CALBERSON SUD OUEST	BRUGUIERES	109	100 A 199	602L	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	CHRONOPOST	TOULOUSE	24	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	CHRONOPOST	BLAGNAC CEDEX	59	50 A 99	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	DECONS TRANSPORT LOCATION	SAINTE SAUVEUR	74	50 A 99	602M	SIERGE	
Midi-Pyrénées	31	DENJEAN TRANSPORTS	TOULOUSE	67	50 A 99	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	DHL EXPRESS (FRANCE)	BLAGNAC	30	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	ETS CALLEJO TRANSPORT	LESPINASSE	20	20 A 49	602L	SIERGE	
Midi-Pyrénées	31	EXAPAQ TOULOUSE	TOULOUSE	52	50 A 99	602L	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	EXPRESS MAREE	TOULOUSE	24	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	G.T.M	PINSAGUEL	56	50 A 99	602L	SIERGE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	GD EXPRESS WORLDWIDE FRANCE	BLAGNAC	20	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS FRANCE	TOULOUSE	173	100 A 199	602L	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS FRANCE	TOULOUSE	36	20 A 49	602L	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	GEODIS LOGISTICS EUROMATIC	PORTET SUR GARONNE	26	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	GEODIS LOGISTICS SUD OUEST	CUGNAUX	46	50 A 99	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	GRAVELEAU	TOULOUSE	68	50 A 99	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	HAYS DX FRANCE	COLOMIERS	20	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	HEPPNER SOCIETE DE TRANSPORT	TOULOUSE	68	50 A 99	602L	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	JARDEL SERVICES	LESPINASSE	223	200 A 499	602L	SIERGE	
Midi-Pyrénées	31	JET SUD OUEST	BLAGNAC CEDEX	63	50 A 99	602M	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	LOBEX	PINS JUSTARET	34	20 A 49	602L	SIERGE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	MAUREL TRANSPORTS	CLERMONT LE FORT	21	20 A 49	602L	SECONDAIRE	CA Sicoval
Midi-Pyrénées	31	MAZET TOULOUSE	TOULOUSE	42	20 A 49	634A	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	MESSAGERIE TOULOUSINE	TOULOUSE	20	20 A 49	634A	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	MESSAGERIES & TRANSPORTS DU MIDI	TOULOUSE	49	20 A 49	634A	SIERGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	NEXIA FROID	TOULOUSE	102	100 A 199	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	ORTEL LOCATION TANSORT SERVICE	MONDAVEZAN	29	20 A 49	602M	SIERGE	
Midi-Pyrénées	31	PLET SERVICES	PINSAGUEL	27	20 A 49	602L	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	PRISME DISTRIBUTION	COLOMIERS	28	20 A 49	602L	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	PRISME PARTENAIRE	COLOMIERS	21	20 A 49	602L	SIERGE	CA Grand Toulouse

Région	DPT	Nom & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	31	RIVES DICOSTANZO INDUSTRIE	TOULOUSE	169	100 A 199	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	RSO	TOULOUSE	26	20 A 49	634A	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SAINT MICHAEL	QUINT FONSEGRIVES	23	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SAMAT SUD	PORTET SUR GARONNE	144	100 A 199	602M	SIEGE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	SAR PG TRANS	TOULOUSE	21	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SARRAZAIN TRANSPORTS	TOULOUSE	65	50 A 99	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	SAT	TOULOUSE	29	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SEE FERNANDEZ	CIERP GAUD	29	20 A 49	602L	SIEGE	CC du canton de Saint Beat
Midi-Pyrénées	31	SERNAM SUD OUEST	TOULOUSE	53	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SERVICES RAPIDES	TOULOUSE	24	20 A 49	634A	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SOCIETE D EXPLOITATION DES TRANSPORTS	REVEL	21	20 A 49	602M	SIEGE	CC Lauragais Revel et Sorezois
Midi-Pyrénées	31	SOCIETE RENAUD FRERES	SAINT ALBAN	116	100 A 199	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	SOMEDAT	LESPINASSE	20	20 A 49	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	SPRINT	CUGNAUX	39	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	STEA	TOULOUSE	28	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	T.P.I. TRANSPORT	TOULOUSE	31	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TAS - SETRAM	SAINT ORENS DE GAMEVILLE	30	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TECHNI SPHERE	TOULOUSE	22	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TELF	SAINT JORY	20	20 A 49	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	TFE MIDI-PYRENEES	BRUGUIERES	189	100 A 199	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRACTION DISTRIBUTION PARISIENNE	CORNEBARRIEU	30	20 A 49	634A	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSCOSATAL PERPIGNAN	TOULOUSE	21	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSP. AFFRETEMENT CADOURS FILS	FONTENILLES	24	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORT CAUSSE	TOULOUSE	47	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS - DEVELOPPEMENT DU VO	RIEUX	42	20 A 49	602M	SIEGE	CC du Volvestre
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS ALLOIN	BRUGUIERES	53	50 A 99	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS BERGES	L'UNION	47	20 A 49	634A	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS BRESSOLAIS	GAGNAC SUR GARONNE	20	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS CAPELLE	PORTET SUR GARONNE	29	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS CHRISTOPHE GAUGIRAN	SAINT ALBAN	22	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS EYCHENNE ET FILS	PLAISANCE DU TOUCH	99	100 A 199	602M	SIEGE	CC de la Save au Touch
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS H. DUCROS	TOULOUSE CEDEX 1	29	20 A 49	634A	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS LOCATIONS COURCELLE	SAINT SAUVEUR	93	50 A 99	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS OLIVIER DORBES	NOE	36	20 A 49	602M	SIEGE	CC de Garonne Lougé

Région	DPT	Nom & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS PECH	TOULOUSE	94	100 A 199	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS PIOVAN ET FILS	LESTELLE DE SAINT MARTORY	23	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CC du canton de Saint Martory
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS PYRENIENS COMMINGES	SAINTE ALBAN	38	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS RAPIDES JOYAU	BRUGUIERES	28	20 A 49	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS RIGONI ET FILS	COLOMIERS	34	20 A 49	602M	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ARIZE	RIEUX	30	20 A 49	602L	SIEGE	CC du Volvestre
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS ROUTIERS R SERVICES	MURET	25	20 A 49	602M	SIEGE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS SZCZYPTA ROBERT	CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	21	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS VALLEE DU GIROU	MERVILLE	67	50 A 99	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSPORTS VMIES	BRUGUIERES	36	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TRANSSUD	SAINTE SAUVEUR	29	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	TREXPRESS	COLOMIERS	44	20 A 49	602M	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	URGENCE ABSOLUE	AUSSONNE	27	20 A 49	602L	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	VECTURA	PORTET-SUR-GARONNE	64	50 A 99	602M	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	VENDITELLI TRANSPORTS	BRUGUIERES	26	20 A 49	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	32	MME PANDELE YVETTE	ROQUEFORT	22	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	32	SA STE OCCITANE DE TRANSPORTS	SAINTE PAUL DE BAISE	40	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	32	SARL COOPERATIVE GERMOISE DE TRANSPORTS	L'ISLE-DE-NOE	100	100 A 199	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	32	SARL TRANS AUSCITAINE TRANSPORTS EXPRESS	AUCH	35	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	32	SAS TRANSPORTS CLAUZADE	AUCH	27	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	32	SAS TRANSPORTS FLORCZACK	GIMONT	42	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	46	MAURY PRIMEURS	LOUBRESSAC	23	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	46	QUERCY MESSAGERIE	MERCUES	40	20 A 49	634A	SIEGE	
Midi-Pyrénées	46	TRANS-QUERCY	FONTAINES	35	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	46	TRANSPORTS DUMONT	BIARS SUR CERE	21	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	65	DHL EXPRESS (FRANCE) SAS	SEMEAC	20	20 A 49	602L	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	65	SOCIETE PYRENEENNE DE LOGISTIQUE	BORDERES SUR L'ECHAZ	44	20 A 49	634A	SIEGE	
Midi-Pyrénées	65	STE DANZAS SA	SEMEAC	22	20 A 49	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	65	STE DEMENAGEMENTS ET TRANSPORTS PYRE	IBOS	49	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	65	STE TRANSPORTS BARCOS SA	LANNE	331	200 A 499	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	65	TRANSPORTS VEZO SUD-OUEST	VIC EN BIGORRE	30	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	ANDRIEU GEORGES SAS	ALBI	45	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	ATS ET ACS PATRICK BLANC SARL	TERSSAC	28	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	CALBERSON SUD OUEST SA	MAPSSAC SUR TARN	54	50 A 99	634A	SECONDAIRE	

Région	DPT	Norm & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	81	ENTREPRISE RIGAL T.P.	LABASTIDE SAINT GEORGES	49	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	EXMODUS SARL	ALBI	37	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	GARCIA STE TRANSPORT	ST AFFRIQUE LES MONTAGNES	22	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	J P RIGAL SAS	BLAYE LES MINES	42	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	MARTY ET FILS	LACROUZETTE	57	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	MESSAGERIES TRANSPORTS DU MIDI	CASTRES	22	20 A 49	634A	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	ROUCA YROL TRANSPORTS SARL	CAMBON D'ALBI	35	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	SOCIETE D'EXPLOIT. DES ETS P. SIRE	AUSSILLON	21	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS BERNADOU SNC	ALBI	46	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS CROUZET FRERES	MONTANS	42	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS DAVY - MARAVAL	AUSSILLON	24	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS GALINIER ET FILS SA	LEBEZ	44	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS HENRI RIZZO SAS	GAILLAC	106	100 A 199	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS INTERNATIONAUX TARN	SOULAL	23	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS J PAUL ROUQUET ET CIE	PUYGOUSON	20	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS MAUREL	MONTANS	40	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	81	TRANSPORTS RIVALS SARL	ALBI	30	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE CALBERSON SUD OUEST	MONTAUBAN	25	20 A 49	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE EXAPAQ MONTAUBAN	BRESSOLS	26	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE GARONNE TRANSPORTS	VALENCE D'AGEN	30	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE LE CALVEZ SURGELES	MONTAUBAN	36	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE MESSAGERIES TRANIER MONTAUBAN	BRESSOLS	33	20 A 49	634A	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE MTA	CASTEL-SARRASIN	27	20 A 49	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE OLANO MONTAUBAN	MONTAUBAN	49	20 A 49	602M	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE SCHENKER JOYAU	MONTAUBAN	20	20 A 49	634A	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE SERVICES CAISSES MOBILES	MONTAUBAN	22	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE STB DUPOUY	MOISSAC	31	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSDIS	CASTEL-SARRASIN	24	20 A 49	602L	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS DENITRESSANGLE	MOISSAC	48	50 A 99	602L	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS FAGULHA	MONTAUBAN	28	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS LAPORTE EMILE	MONTAUBAN	38	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS LEVEQUE	DIUPEYTALE	67	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS MANDICO	GRISOLLES	55	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS MERLE	MOISSAC	96	50 A 99	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	STE TRANSPORTS VIGOUROUX	BRESSOLS	39	20 A 49	602M	SIEGE	
Midi-Pyrénées	82	SUD OUEST FROID DISTRIBUTION	MONTAUBAN	42	20 A 49	602M	SECONDAIRE	

ANNEXE 4

Liste des entreprises de la logistique (code NAF : 631D Entreposage frigorifique, 631E Entreposage non frigorifique) de plus de 20 salariés en région Midi-Pyrénées.

Source : liste DRE Midi-Pyrénées mise à jour nov. 2006 avec le site internet de la Chambre de Commerce et d'Industrie (www.entreprisesdefrance.cci.fr)

Région	Dpt	Nom & prénom ou Dénomination	Libellé de la commune	Effectif	Tranche	APE	Statut	EPCI
Midi-Pyrénées	9	STE DENJEAN LOGISTIQUE	MAZERES	148	100 A 199	631E	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	SOCIETE GUIPAL	SAINT AFFRIQUE	22	20 A 49	631E	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE COOPERATIVE BACH	VILLEFRANCHE DE ROUERQUE	61	50 A 99	631E	SIEGE	
Midi-Pyrénées	12	STE DISTRIBUTION AVEYRONNAISE D'IMPR	RODEZ	31	20 A 49	631E	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	DAHER L'HOTELLIER SERVICES	CORNEBARRIEU	21	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	DANONE	VILLENEUVE LES BOULOC	97	50 A 99	631D	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	DECATHLON	CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	100	100 A 199	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	DENJEAN LOGISTIQUE	PORTET SUR GARONNE	32	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Muretain
Midi-Pyrénées	31	DHL SOLUTIONS FRANCE	CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	30	20 A 49	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	31	EASYDIS	FENOUILLET	343	200 A 499	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	LIDL	BAZIEGE	125	100 A 199	631E	SECONDAIRE	CA Sicoval
Midi-Pyrénées	31	LOGISTIQUE DISTRIBUTION SOUS FROID	SAINT JORY	72	50 A 99	631E	SIEGE	
Midi-Pyrénées	31	MAGASINS GALERIES LAFAYETTE	TOULOUSE	21	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	MAGASINS GALERIES LAFAYETTE	TOULOUSE	27	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	MAGASINS GENERAUX DE FRANCE	TOULOUSE	31	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	ND LOGISTICS	TOULOUSE	160	100 A 199	631E	SIEGE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	31	UPC SCS	TOULOUSE	40	20 A 49	631E	SECONDAIRE	CA Grand Toulouse
Midi-Pyrénées	32	SAS ITM LOGISTIQUE INTERNATIONAL	LECTOURE	297	200 A 499	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	81	PIERRE FABRE DERMO-COSMETIQUE	CASTRES	25	20 A 49	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE AXOR LOGISTICS	MONTAUBAN	103	100 A 199	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE ITM LOGISTIQUE INTERNATIONAL	BRESSOLS	293	200 A 499	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE MAGASINS GENERAUX DE FRANCE	CANALS	68	50 A 99	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE PIERON	MONTAUBAN	33	20 A 49	631E	SECONDAIRE	
Midi-Pyrénées	82	STE SEL LABASTIDE	LABASTIDE SAINT PIERRE	48	20 A 49	631D	SECONDAIRE	

ANNEXE 5

Liste des entreprises implantées sur EUROCENTRE

- ALDIS SERVICE PLUS : Ce distributeur, appartenant au groupe allemand MÉTRO et au groupe suisse BON APPÉTIT, approvisionne en produits alimentaires le secteur de la restauration traditionnelle et collective,
- AMEXPORT : Cette entreprise a installé son deuxième pôle d'activité dans l'import-export de marchandises à destination des entrepreneurs de travaux publics. Sur un terrain de 3 000 m², Amexport emploie une dizaine de salariés installés dans un bâtiment de 700 m².
- ATOLL PISCINES : Atoll Piscines, concessionnaire Everblue, est spécialisé dans le matériel de sport et piscines,
- HERTZ,
- BARDOU : Créée en 1960, cette société est spécialisée dans l'électroménager, l'informatique, la téléphonie, la TV-hifi... Grâce à sa nouvelle capacité de stockage et l'aménagement de quais de manœuvres pour ses camions, son installation sur 32.000 m² à Eurocentre dans un bâtiment de 10 000 m² va améliorer la desserte de son réseau de revendeurs sur Midi-Pyrénées,
- CAMPA Environnement : Campa centre distributeur, fournisseur de matériel agricole et espaces verts pour les collectivités a construit son entrepôt de 1 000 m² sur un terrain de 5 000 m² en bordure de la RN.20,
- CLOTURE 31 : Clôture 31, spécialiste de la vente et pose de portails, clôtures, alarmes et automatismes, crée un bâtiment industriel avec bureaux (magasin d'exposition des produits) et dépôt (stockage des marchandises) sur un terrain de plus de 3 000 m²,
- DÉCATHLON : Créateur et distributeur d'articles de sport, a décidé de s'appuyer sur la position stratégique d'Eurocentre pour organiser la rotation quotidienne des camions à destination de ses 21 magasins de la région Midi-Pyrénées, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de l'Hérault, et des 15 magasins des régions Charente, Aquitaine et Limousin,
- EUROPE EG / EG ELECTRICITE : Spécialistes du chauffage, de l'électricité générale industrielle et de la climatisation,
- Euravert / Groupe Coopératif Occitan : Cette coopérative agricole exerce une activité de stockage et de vente en gros et détail à des professionnels de produits horticoles (produits phytosanitaires, engrais et semences) dans un bâtiment de 3 000 m² sur plus de 1 ha de terrain,
- Fauvel Formation : Fauvel Formation est un centre de formation professionnelle aux métiers du Transport, des Travaux Publics, de la logistique et de la Sécurité Routière. Ce centre gère de nombreuses agences certifiées dans le grand sud (Toulouse, Bordeaux,

Pau, Langon, Agen, Bayonne, Albi, Brive, Bergerac..) et s'installe sur un terrain d'une surface de plus de 1 ha en sortie autoroutière,

- FRANSBONHOMME : Spécialisée dans la vente aux professionnels de matériels de canalisations, irrigation, assainissement, drainage, chauffage,
- Carrosserie HUGUET : Ce garage automobile, spécialisé dans la carrosserie, la peinture, la mécanique et la vente de véhicules neufs et d'occasion est installé sur un terrain de 2 500 m²,
- Lavatrans : Spécialisée dans le lavage des poids-lourds et citernes,
- Transport JIMENEZ FVA : La société Transports JIMENEZ FVA est spécialisée dans l'acheminement longue distance de marchandises par camions pour le compte de tiers,
- LOC. ISSA : Cette société exerce une activité de prestation de service (étude et réalisation) de systèmes électriques et thermostatiques dans le domaine de la régulation et l'instrumentation (installation, maintenance et dépannage). Elle a choisi le site d'Eurocentre pour installer son entrepôt de stockage avec bureaux sur 2 000 m²,
- PRODIREST : Filiale du groupe Carrefour et 1^{er} fournisseur de la restauration hors foyer (RHF),
- RAULT : Cette société a construit sur la ZAC Eurocentre sa base logistique régionale dédiée au stockage, à la préparation de commandes et à la distribution de produits alimentaires à ses clients (métiers de bouche et restaurateurs),
- SEC Diffusion / JYMECO Labo : Spécialiste de la vente de produits de maintenance à destination des professionnels (industries, administrations et collectivités locales...), SEC Diffusion installe son entrepôt avec bureaux de 700 m² sur un terrain d'une surface de 3 500 m² afin d'alimenter ses stocks en région Aquitaine, parfaitement servir sa clientèle Midi-Pyrénéenne grâce à des délais plus performants et également amener aux sociétés un service de proximité,
- SERIN SYSTEM : Acteur majeur dans la gamme de produits dédiés à la construction et aux services autour de la carrosserie industrielle,
- Top Tex : Importateur-exportateur de textile, la société Top Tex est leader européen dans la distribution de marques destinées au marché du textile publicitaire,
- DANONE : Près de l'échangeur autoroutier, Danone a construit son centre de stockage régional de produits frais sur 2 Ha depuis février 2000, et la distribution des 60 000 tonnes annuelles de produits ultra-frais est assurée dans d'excellentes conditions,
- B.T.V. (Groupe Charles André) : Installé sur 21 Ha, B.T.V. traite plus de 140 000 véhicules/an de toutes marques, françaises et européennes dans le grand Sud-Ouest et le Sud de l'Europe
- E.D.F. : Le centre régional logistique est implanté sur 3 Ha depuis avril 2000. Les centres EDF / GDF services sont ainsi approvisionnés en matériel nécessaire aux travaux, dépannages, entretien et services à la clientèle.

- SCANIA : 4 Ha de terrain en bordure autoroutière pour installer son bâtiment à usage de vente, location et entretien de véhicules industriels,
- Manpower : la gestion informatique de son personnel intérimaire de la région Midi-Pyrénées,
- DETRACOM : Distribution et conception de systèmes de radiocommunication professionnelle,
- Restaurant " Le Relais Toulousain "(capacité d'accueil de 300 couverts),
- Station service AS.24 (24 h/24 et 7j./7, distribution jusqu'à 150 l./mn de 2 réservoirs).

Deuxième partie :

Volet prospectif

Contournement routier de Toulouse

Transport routier de marchandises Volet prospectif

Sommaire

I – Les caractéristiques actuelles du transport routier de marchandises	114
II – Le transport routier de marchandises français et l’Europe	117
II – 1 La révision du Livre Blanc sur la politique européenne des Transports, publiée en juin 2006.....	117
II – 2 En France la « Démarche prospective 2050 »	119
III – Les facteurs explicatifs de la demande de transport de marchandises et son évolution. 126	
III – 1 Le constat	126
III – 2 Les premiers résultats de l’enquête nationale ECHO (Envois CHargeurs Opérateurs), réalisée en 2003-2004 par l’INRETS	126
IV – Les perspectives de développement du transport routier de marchandises.....	129
IV – 1 Les perspectives transpyrénéennes	129
IV – 2 Les perspectives pour l’agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées ...	134
V – Le TRM et le projet de contournement routier de l’agglomération toulousaine.....	137
V – 1 Le cadre général	137
V – 2 Cas particulier de l’agglomération toulousaine dans le cadre du projet de contournement routier	140
En conclusion	144
Annexe 1	146
Annexe 2	149
Annexe 3	152
Annexe 4	154
Annexe 5	155
Annexe 6	157

I – Les caractéristiques actuelles du transport routier de marchandises

En fonction de la distance à parcourir, du temps requis pour la livraison, des denrées à livrer, le transport de marchandises se fera par route, par air, ou par mer. Chaque mode de transport a sa propre zone de pertinence :

- le transport combiné rail-route, sur grande distance (640 km en moyenne) et les grands axes de circulation
- le rail classique, sur des distances un peu moins grandes (342 km)
- la route, sur courte distance, du porte à porte (139 km) et pour les produits à forte valeur ajoutée qui lui sont plus naturellement confiés. 57% des marchandises sont transportées sur moins de 50 km, là où le rail ne va pas
- le fluvial, sur courte distance (126 km) pour des produits lourds et lorsqu'il n'y a pas d'urgence

Le mode de transport est choisi par les expéditeurs selon de nombreux critères :

- la rapidité
- la distance : 75% des échanges se font sur des distances inférieures à 150 km
- la nature de la marchandise
- la flexibilité
- la qualité de service
- la possibilité d'aller du point de chargement au point de livraison ...

A l'heure actuelle en France, le transport routier de marchandises (TRM) est une activité essentielle ; sont transportés par la route :

- 89 kg de produits chaque jour et pour chaque personne
- plus de 90% des produits consommés au quotidien (nourriture, produits frais, pharmacie, culture, hi-fi, combustibles...)

Le camion est le seul mode de transport à réaliser le porte-à-porte, à être complémentaire de tous les autres modes de transports (navire, train, péniche, avion) et à être autosuffisant.

- 97% des entreprises de TRM occupent moins de 50 salariés, et 74% moins de 5
- une entreprise de TRM emploie en moyenne 10,7 personnes (42% des employés du TRM n'ont pas de diplôme ou sont titulaires du seul BEPC, 54% des salariés ont moins de 40 ans)
- 78% des volumes sont transportés sur moins de 150 km
- 57% sur moins de 50 km

Les entreprises de TRM sont réparties jusque dans le moindre village, elles contribuent à la vitalité du territoire : le TRM permet d'apporter les produits à la porte de chaque entreprise, de chaque magasin et de chaque maison, de la plus grande ville au plus petit village, là où aucun autre moyen de transport n'est possible.

Le transporteur routier exerce son activité sur le domaine public, avec un haut niveau de réglementation, de formation, d'organisation, de technologie. Il s'efforce d'améliorer la productivité (remplissage des véhicules et organisation des tournées) pour transporter davantage de produits avec le même nombre de camions.

Le TRM multiforme a une grande capacité d'adaptation avec un faible coût de revient. Il se caractérise par sa très grande diversité entre le transport international à longue distance, le transport à courte distance, le déménagement, la location avec conducteur, et la nature elle-même des transports : le vrac, les lots, les frigorifiques, les grands volumes, les citernes, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels, les transports de produits alimentaires, etc ...

L'activité transport s'accompagne de plus en plus fréquemment de services tiers, rendus dans le cadre ou dans la préparation du transport, comme la logistique ou l'organisation des transports qui ne sont plus des activités accessoires destinées à compenser le transport proprement dit, mais bien davantage pour le compléter. Les rapports entre l'industriel et son transporteur ont favorisé cette évolution. Le transporteur prend en charge, globalement, le flux de marchandises sortant de production, pour souvent le reconditionner, le répartir en lots et assurer le transport jusqu'au client.

En France, le TRM rencontre les mêmes cycles de croissance que l'économie nationale, mais les amplitudes sont plus marquées. L'activité du TRM génère un effet amplificateur à la hausse comme à la baisse. En dessous du seuil de 1,5 à 2% de la croissance générale, le potentiel baisse, à l'inverse, au-dessus de ce seuil, le potentiel transport progresse beaucoup plus vite que la croissance générale elle-même.¹

Le TRM est en situation de surcapacité chronique. Celle-ci exerce en permanence une pression à la baisse sur les prix, pression qui se fait plus sévère dans les périodes de ralentissement de la demande. Mais il est aussi très sensible :

- au renchérissement du prix de l'énergie
- aux taux de change pour le transport international
- aux facilités de circulation, notamment aux péages autoroutiers
- aux variations du prix du transport de marchandise
- à la concurrence étrangère, en Midi-Pyrénées, le TRM français subit la concurrence du cabotage². Ce dernier permet à des entreprises étrangères, tenues à moins de contraintes que le TRM français, évoluant dans le cadre européen et pratiquant des salaires souvent de 1/3 plus bas que les salaires français, de venir prendre des parts de marché.

Mais le TRM, mode de transport dominant, doit faire face à un risque majeur de rejet de la part de la population, lié à :

- la saturation des routes qu'il engendre, même si les points noirs sont peu nombreux et limités dans le temps
- sa position de consommateur d'énergie, même si les camions sont de moins en moins gourmands
- les accidents qu'il peut causer, même si les camions ne représentent que 6,3% de la circulation routière. En 2005, les poids lourds ont été impliqués dans seulement 3,3%

¹ Rapport de Francis HILLMEYER La politique de la route et de sécurité routière jusqu'en 2005 - Le transport de marchandises.

² Le cabotage est libéralisé au sein de l'Union européenne depuis 1998. Le règlement 31118/93 du 25 octobre 1993 fixe les conditions de son exercice et définit le cabotage comme tout transport public routier de marchandises, effectué à titre temporaire dans un autre état membre sans y disposer d'un siège ou d'un établissement. Le cabotage permet à un transporteur d'un Etat membre de l'UE de réaliser des transports intérieurs sur le territoire d'un autre pays membre.

des accidents corporels. La présence des camions dans les accidents a été divisée par 3 en 15 ans.

- la pollution de l'environnement, même si les camions modernes sont truffés d'électronique, pour gérer la vitesse, les temps de conduite et de repos, la consommation de gazole, la localisation du véhicule... Chaque tonne transportée en 2005 nécessite 20% de gazole de moins qu'en 1990. Les camions les plus modernes (aux normes Euro IV) émettent de 76 à 94% de polluants de moins qu'en 1993.

II – Le transport routier de marchandises français et l'Europe

II – 1 La révision du Livre Blanc sur la politique européenne des Transports, publiée en juin 2006³

Avec un taux de croissance de 2,8% par an, le transport de marchandises dans l'Union Européenne (UE) a évolué en gros comme la croissance économique, qui a été de 2,3 % en moyenne au cours de la période 1995-2004. Le transport de marchandises a augmenté de 28%. En ce qui concerne le transport routier fret, il a augmenté de 35%. Sur la même période le fret ferroviaire a augmenté de 6%.

Avec 44% c'est la route qui s'adjuge la plus grande part des transports fret à l'intérieur de l'UE. Des facteurs inhérents à la demande, tels que la réduction du transport de marchandises lourdes en vrac et l'importance croissante des services porte-à-porte et juste à temps, ont sans nul doute contribué à la croissance forte et soutenue du transport routier. Quant à la part du rail, elle est de 10 %. L'une des principales tendances structurelles est le coup d'arrêt qui a été donné au déclin relatif du transport ferroviaire de marchandises depuis 2001, qui a retrouvé la voie de la croissance dans plusieurs États membres. Le transport maritime réalise 39% du transport intérieur de marchandises, et absorbe près de 90% du volume de marchandises échangées avec l'extérieur.

Alors que le livre blanc de 2001 tablait sur un taux de croissance économique moyen de 3%, en réalité, celui-ci n'a été que de 1,8% au cours de la période 2000-2005. Pendant la période allant de 2000 à 2020, les prévisions fixent le taux moyen de croissance annuelle du PIB à 2,1% (52% sur toute la période). Le transport de marchandises devrait enregistrer des taux de croissance globalement identiques (50% sur toute la période). La modélisation prévoit que, dans l'ensemble, le transfert modal se stabilisera à long terme.

Le cadre du marché intérieur du transport routier est bien établi. Alors que le transport routier national est largement protégé, cette activité a été libéralisée à l'international. Le cabotage, c'est-à-dire le transport de marchandises à l'intérieur d'un pays par un transporteur d'un autre pays, représente 1,2% de l'activité des marchés nationaux du transport routier; d'ici à 2009 au plus tard, le cabotage sera ouvert à l'égard de tous les nouveaux États membres. Des règles communes relatives au niveau des qualifications professionnelles et aux conditions de travail contribuent à assurer un niveau élevé de sécurité et de protection sociale. La prédominance de petites entreprises et l'incidence, sur la concurrence, des différences considérables entre les niveaux de taxation des carburants d'un État membre à l'autre sont des facteurs importants qui influenceront l'évolution future. La Commission étudiera les moyens de réduire les écarts excessifs entre les niveaux de taxation des carburants.

³ COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne – Bruxelles 22-06-2006

Éléments de base et évolution récente du transport de marchandises par mode
(Source : L'énergie et les transports dans l'UE en chiffres; Eurostat; OAG; ECSA)

	Transport routier	Transport ferroviaire	Transport par voie navigable
Emploi direct	2,6 millions	~ 1,2 million	~ 200 000, dont ± 80% maritime et 20% fluvial
Part du transport de marchandises total	44% (en légère hausse)	10% (en légère baisse)	42% (maritime intra-UE 39%, voies navigables intérieures 3%) relative stabilité dans les deux cas
Croissance entre 1995 et 2004	+ 35% pour le fret	+ 6% pour le fret (+ 15% dans l'UE-15, - 9% dans l'UE-10)*	+ 29% pour le fret (+ 31% pour le maritime intra-UE, + 9% sur les voies navigables intérieures)**

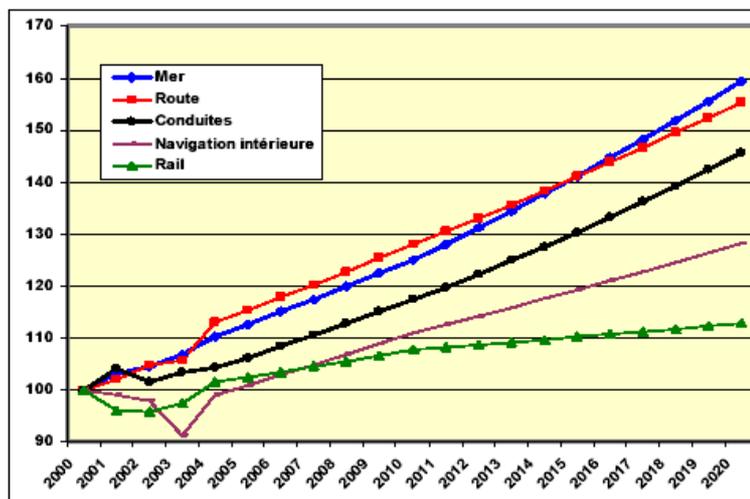
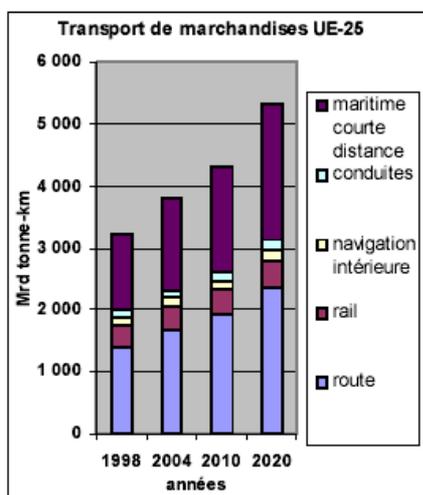
* la part des nouvelles entreprises entrées sur le marché du fret ferroviaire a atteint environ 10% du marché (en tonnes-km)

** croissance annuelle moyenne du trafic mondial de conteneurs entre 2001 et 2004 : 13,5%

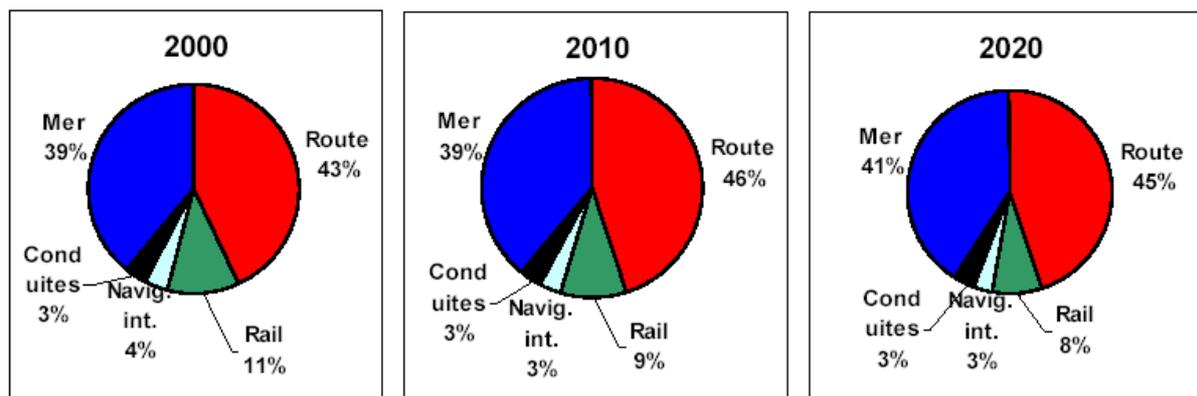
Principales tendances prévues, comme scénario de référence et croissance probable des activités de transport dans l'UE-25 sur la période 2000-2020

- PIB = 52%
- Transport de marchandises total = 50%
- Transport routier de marchandises = 55%
- Transport ferroviaire de marchandises = 13%
- Transport maritime à courte distance = 59%
- Navigation intérieure = 28%

Croissance escomptée du transport de marchandises par mode (année 2000=100)



Évolution de la répartition modale pour le transport de marchandises, 2000-2020



II – 2 En France la « Démarche prospective 2050 »⁴

Elle a été réalisée par le ministère de l'Équipement. Elle dresse tout d'abord un constat sur l'évolution du transport de marchandises. Celle-ci résulte d'abord de deux phénomènes majeurs apparus au cours des 40 dernières années :

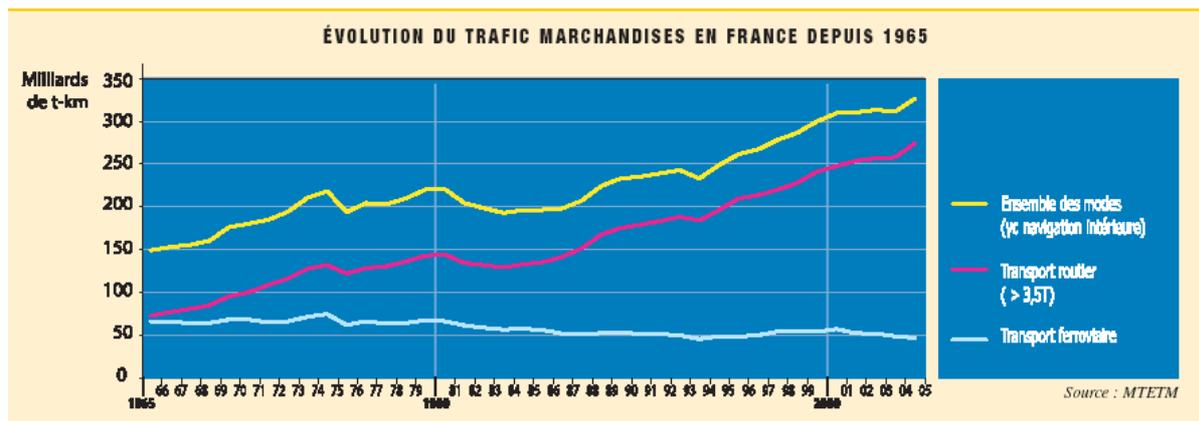
- d'une part, la structure de l'économie française s'est profondément modifiée avec une croissance plus forte des services et de certaines activités industrielles et une stagnation, voire un recul du poids relatif de l'agriculture, de l'industrie lourde et de certains biens de consommation ; ainsi, la stagnation du trafic dans la période 1975-1985 s'explique-t-elle notamment par l'abandon de la production de charbon et de minerai et la réorganisation de la sidérurgie près des ports
- d'autre part, l'ouverture des frontières et la mondialisation des marchés entraînent l'externalisation d'une partie du processus de production vers des entreprises spécialisées ; cette évolution est favorisée par la maîtrise de l'organisation logistique et par l'augmentation des vitesses de transport. Les dépenses de transport sont largement inférieures aux gains réalisés grâce à l'utilisation de la sous-traitance, même la plus lointaine.

Jusqu'au début des années 70, la croissance des tonnes x kilomètres est directement corrélée à la production industrielle. Un découplage net se produit ensuite :

- la distance de transport de chaque tonne augmente de façon continue (à un rythme supérieur au PIB)
- l'évolution de la chaîne de production-distribution (flux tendus) engendre un fractionnement des lots et accroît la fréquence des expéditions
- le transport de matières premières décroît alors que celui des produits finis augmente considérablement. Il en résulte que, partout en Europe, la part du rail est en diminution car il transportait surtout des produits énergétiques et des pondéreux (charbon, minerais), et celle du transport routier est en forte augmentation.

⁴ DÉMARCHÉ PROSPECTIVE 2050 TRANSPORTS ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Conseil Général des Ponts et Chaussées Mars 2006

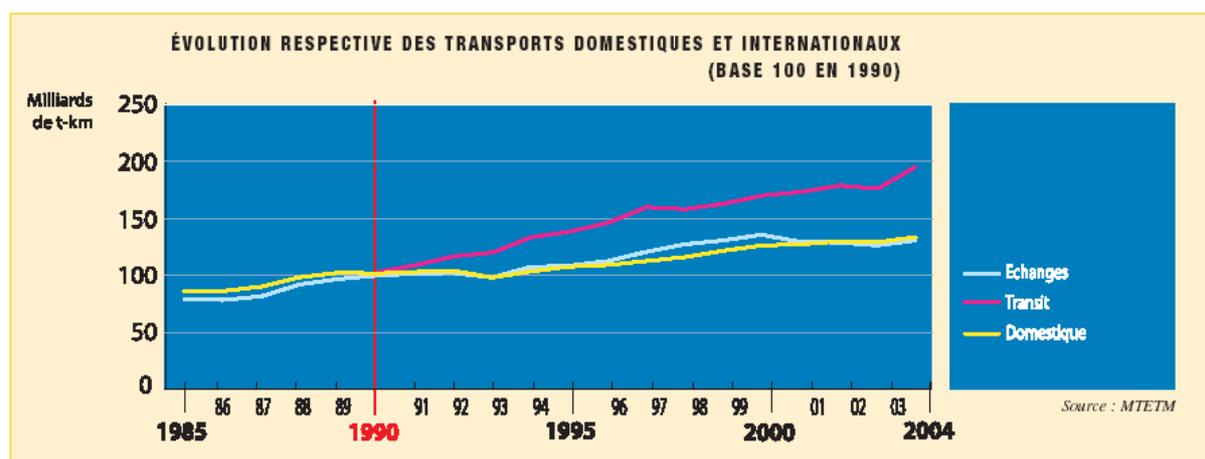


2 - Tonne x kilomètre : unité de mesure du trafic marchandises qui correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.
 3 - Le surcoût du transport de lots moins massifiés est compensé par une baisse des coûts de stockage et des frais financiers.

L'évolution du trafic portuaire depuis 1970 traduit très directement ces transformations, avec une relative stagnation des vracs solides, une diminution des vracs liquides (suite aux deux chocs pétroliers de 1973 et 1979) et une forte progression des marchandises diverses ; le transport maritime international de conteneurs explose.

À ces mécanismes s'ajoutent deux éléments spécifiques au trafic de marchandises en France :

- les trafics internationaux terrestres de la France ont crû plus fortement que les transports nationaux intérieurs entre 1989 et 2002
- la situation géographique de la France au carrefour de l'Europe du Nord et du Sud explique la progression du transit routier sur le territoire national. S'il demeure minoritaire (16% du transport intérieur de marchandises en tonnes x kilomètres en 2002), le transit routier a connu un taux de croissance annuel moyen de 5% au cours des dix dernières années et se concentre sur quelques itinéraires autoroutiers.



Les quatre scénarios sont d'abord fondés sur quelques hypothèses communes fortes à l'horizon 2050 :

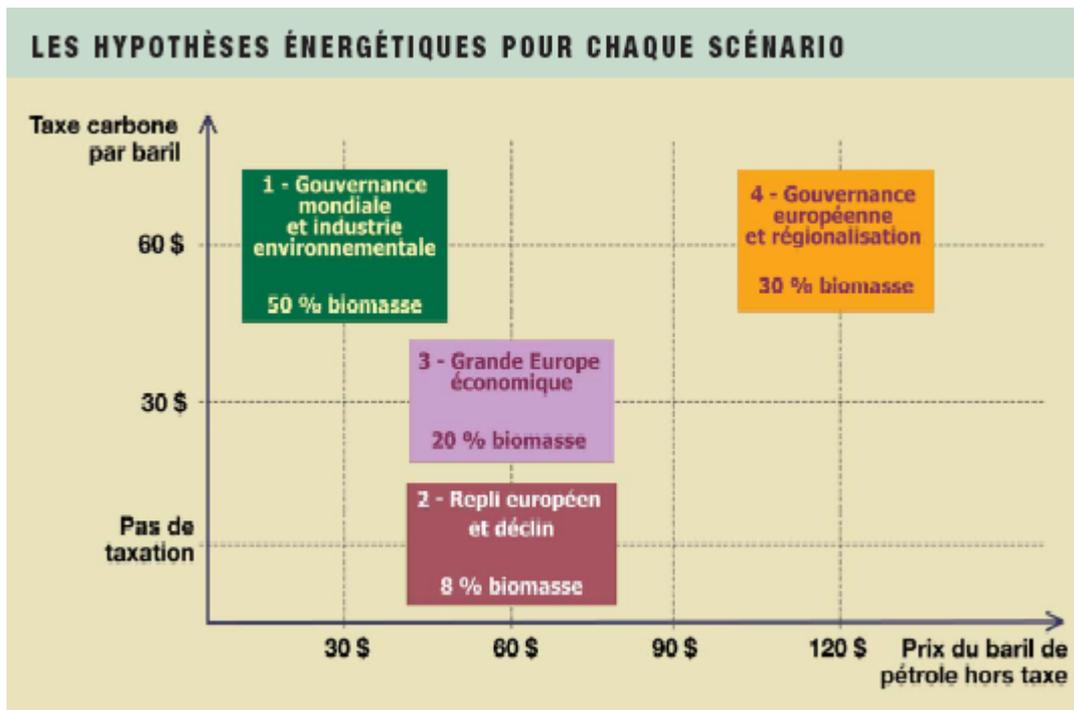
- la consommation de pétrole sera dans une phase de forte décroissance et des énergies de substitution auront été développées de manière importante
- le progrès technologique aura permis, moyennant des régulations économiques appropriées, d'apporter dans le temps des réponses aux besoins énergétiques des

transports, à des coûts certes plus élevés que par le passé, mais néanmoins acceptables par les usagers

- aucun scénario ne prévoit de mesures de « rationnement » de la mobilité (mesures de type « marché de permis de circuler » dont les modalités resteraient par ailleurs à définir)
- au rebours des 50 dernières années marquées par l'émergence et la diffusion de la grande vitesse dans les modes de transport (l'autoroute, l'avion, le TGV), les technologies nouvelles susceptibles de se développer d'ici à 2050 répondront d'abord aux préoccupations d'environnement et de sécurité : la vitesse des modes de transport n'augmente plus et tend même à diminuer pour la route
- enfin la réflexion a été conduite sur la demande de transport en s'affranchissant des questions de capacité des réseaux et des équipements (une part des enseignements de l'étude porte d'ailleurs sur les « goulets d'étranglement » et les problématiques de capacité qui ont pu être identifiés)

À l'inverse, les scénarios se caractérisent par :

- le contexte géopolitique et particulièrement par une plus ou moins forte gouvernance mondiale ou européenne, avec :
 - o scénario 1 : forte gouvernance mondiale, forte gouvernance européenne, forte ouverture sur le monde
 - o scénario 2 : ni gouvernance mondiale ni gouvernance européenne ; plutôt protectionnisme
 - o scénario 3 : pas de gouvernance mondiale ; gouvernance européenne moyenne ; ouverture sur le monde
 - o scénario 4 : pas de gouvernance mondiale ; forte gouvernance européenne ; protectionnisme.
- leurs hypothèses de prix de l'énergie (baril de pétrole), de taxe carbone et de TIPP, comme l'illustre le graphique ci-après (en taxe carbone par baril de pétrole)



La politique énergétique devient un élément central de la politique des transports : ramenée au baril de pétrole, la « taxe carbone » pèse moins que le prix final pour le consommateur (prix du

baril + taxe) ce qui la rend plus admissible pour les pays producteurs (partage de la rente pétrolière). Plus la taxe est élevée et mondiale, plus les technologies se développent, par un prix d'équilibre entre le pétrole taxé et le coût de production des carburants alternatifs.

Scénario 1 « gouvernance mondiale et industrie environnementale »

Ce scénario envisage une concentration en France des industries de première transformation à forte consommation énergétique dans les grands pôles industriels et portuaires tels que la Basse Seine (Le Havre et Rouen), Marseille-Fos, Dunkerque et la Basse Loire.

Les données clés sont les suivantes :

- démographie et croissance économique moyennes (67 millions d'habitants – PIB +1,5 % par an)
- maintien d'un fort potentiel industriel européen
- régulation mondiale de l'énergie permettant le développement de technologies « très basses émissions de CO₂ » : véhicule hybride électrique et carburant issu de la biomasse

Concernant les flux de marchandises, ce scénario s'inscrit dans la continuité des tendances actuelles (une croissance des flux de 1% par an entre 2002 et 2050, nettement moins forte que dans les décennies passées). Les trafics d'échange et de transit croîtraient beaucoup plus vite que le transport national. Le trafic de conteneurs devrait connaître une très forte croissance dans les ports du Havre (de 17 Mt en 2002 à 86 Mt en 2050) et de Marseille (de 8 Mt à 43 Mt). Cette tendance favoriserait une concentration des flux sur les grands axes de transport.

Scénario 2 « repli européen et déclin »

En termes économiques, les gains de productivité des industries lourdes ou des plus traditionnelles, sont insuffisants face à la compétition internationale, les échanges décroissent.

Les données clés sont les suivantes :

- démographie et croissance économique faibles (59 millions d'habitants – PIB +1% par an)
- chute de l'emploi industriel face à la compétition internationale (délocalisations)
- progrès énergétiques des véhicules et des carburants limités (régulation par le marché)

La faible croissance économique, le peu de dynamisme du commerce extérieur, et d'importantes délocalisations, qui ont un impact sur les transports intermédiaires, conduiraient à une stabilisation des volumes de transport qui se trouveraient en fin de période à un niveau proche, en tonnes x km, du niveau actuel. Seul reste fort le trafic de conteneurs, lié aux délocalisations. L'activité des ports pourrait donc être aussi importante que dans le scénario précédent.

Scénario 3 « grande europe économique »

Une plus grande intégration économique s'opère avec le pourtour méditerranéen et la CEI⁵. Les activités à faible valeur ajoutée et forte intensité de main d'œuvre tendent à être délocalisées dans les régions voisines de l'Europe plus qu'en Asie afin de promouvoir une plus grande stabilité économique et politique de la zone.

Les données clés sont les suivantes :

- démographie moyenne et croissance économique forte (67 millions d'habitants – PIB + 2% par an)
- fort développement des échanges dans l'espace Europe élargi à la Méditerranée et la CEI
- régulation européenne de l'énergie permettant le développement de technologies à un rythme cependant moins performant que dans le scénario 1

Cette évolution est conjuguée à un essor des échanges marchands avec la rive sud de la Méditerranée et à une croissance économique forte, ce qui amplifie la pression des flux de transport sur les axes Nord-Sud. La forte croissance économique, comme l'intensité des relations avec l'Europe de l'Est et le Maghreb, entraîneraient une augmentation des trafics du même ordre que dans le scénario 1. La croissance des trafics de conteneurs serait plus soutenue, du fait de la prédominance des trafics d'échange, liés à la desserte des ports, par rapport au transit, le poids de l'Italie et de l'Espagne étant moins important.

Scénario 4 « gouvernance européenne et régionalisation »

Les flux terrestres de fret s'organisent davantage à une échelle interrégionale dans ce scénario que dans les autres.

Les données clés sont les suivantes :

- démographie forte et croissance économique moyenne (70 millions d'habitants – PIB +1,5% par an)
- fort développement des échanges dans l'espace Europe ; moindre ouverture sur le monde extérieur
- régulation européenne de l'énergie permettant le développement de technologies plus tardif que dans le scénario 1, avec un coût de l'énergie sensiblement plus élevé

L'industrie européenne tendant à se spécialiser par région et à développer une économie locale, ce scénario favoriserait l'emploi, mais limiterait la croissance.

Par rapport aux scénarios 1 et 3, le transport national connaîtrait une croissance plus forte, même si elle reste modérée. Par contre, les trafics d'échange et de transit, ainsi que le trafic de conteneurs dans les ports, croîtraient moins vite que dans les deux autres scénarios. Ce ralentissement n'empêcherait pas la croissance de la part du trafic international dans un trafic total dont l'augmentation serait plus faible que dans les scénarios 1 et 3.

⁵ CEI = Communauté des Etats Indépendants née en 1991 et rassemblant 12 des 15 républiques de l'ex-URSS

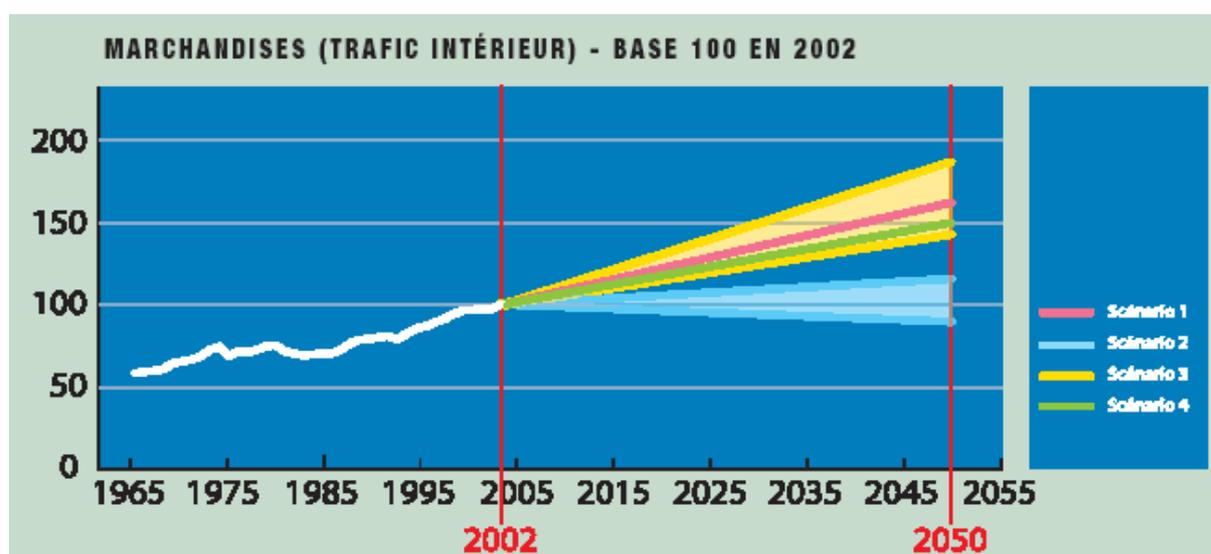
Synthèse des 4 scénarios

Les chiffres clés des quatre scénarios 2050 dans le domaine du transport de marchandises (trafic intérieur) sont :

- scénario 1 : 167
- scénario 2 : 94 à 117
- scénario 3 : 146 à 182
- scénario 4 : 150

Il s'agit d'ordre de grandeurs sachant que 2002 est la base 100 et qu'en 1965 la rétrospective est de 54.

La synthèse de l'évolution des flux est :



Le transport de marchandises va structurellement évoluer comme les échanges industriels, c'est-à-dire à un rythme plutôt inférieur à celui de la période passée (sachant également que la part des transports massifiés – minerais, céréales, matériaux de construction...–, déterminante pour la répartition modale, va diminuer), mais avec des écarts ou incertitudes très importants selon les perspectives économiques de la France et de l'Europe.

La part des échanges internationaux et du transit se développera plus vite que celle du trafic national. Il faut cependant noter que le trafic de transit est essentiellement déterminé par l'évolution des économies espagnole et italienne, développement qui ne sera pas forcément parallèle à celui de l'économie française.

Les écarts entre les scénarios varient selon le type de croissance (davantage tournée vers l'industrie ou vers le tertiaire) :

- les scénarios 1 « Gouvernance mondiale et industrie environnementale » et 4 « Gouvernance européenne et régionalisation » montrent un ralentissement dans la croissance des flux de transport intérieur (également répartie entre transport domestique, trafic d'échange et transit) avec une augmentation d'environ 1%/an (plus faible pour le scénario 4) entre 2002 et 2050
- dans le scénario 2 « Repli européen et déclin », le transport intérieur baisserait après 2025 pour retrouver un niveau un peu supérieur à la situation 2002

- le scénario 3 se traduirait par une forte croissance globale des flux de marchandises et par une concentration sur les grands axes terrestres de transit et sur les ports méditerranéens. Cette croissance du transit pourrait être inférieure compte-tenu de l'utilisation possible des voies maritimes alternatives entre l'Europe et les pays du Maghreb.

Dans les scénarios 1, 3 et 4, ce n'est pas la croissance moyenne des trafics qui devrait en soi poser problème, mais la concentration de cette croissance sur les ports et les axes de transit et d'échanges internationaux.

III – Les facteurs explicatifs de la demande de transport de marchandises et son évolution

III – 1 Le constat

Depuis quarante ans, la demande de transport de marchandises a suivi l'évolution de la société française liée à :

- l'accroissement des richesses de la population
- l'accroissement et la diversité des produits offerts à la consommation
- l'évolution et la rapidité des changements des modes de vie
- la spécialisation et la segmentation des outils de fabrication accompagnées de la politique « stock zéro »
- l'ouverture des frontières économiques : l'Europe, la mondialisation, la délocalisation ...
- les performances des moyens de transport de marchandises liées à l'essor de véhicules plus rapides, plus sécurisés mais aussi à l'organisation du transport au moyen des nouvelles technologies de communication
- l'énergie abondante, rapide et peu onéreuse
- la priorité donnée au mode routier devant l'insuffisance du rail

Cette évolution a amené à un modèle de société de plus en plus remis en cause par les effets négatifs que ce dernier occasionne à l'environnement, à la qualité de la vie. A l'heure actuelle il n'est pas possible de dire quel sera le modèle de société pour les 30 prochaines années.

Mais il n'est pas pensable que la demande de transport de marchandises cesse à l'avenir. Pour lutter contre l'augmentation des gaz à effet de serre, produits essentiellement par le transport routier de marchandises, elle peut évoluer :

- à réduire les transports longues distances au profit de transports régionaux voire locaux
- à développer une plus grande place des transports maritimes et ferroviaires
- à redéfinir les outils et les circuits de production, les aires de marché
- à définir de nouveaux standards de vie

III – 2 Les premiers résultats de l'enquête nationale ECHO (Envois CHargeurs Opérateurs), réalisée en 2003-2004 par l'INRETS⁶

En se donnant les moyens, à partir d'un échantillon d'envois, de reconstituer des chaînes complètes de transport de marchandises, l'enquête ECHO permet de rendre compte de la multiplicité des trajets et des articulations entre modes de transport mais aussi de ce qui entoure le transport : les prestations logistiques fournies, le passage par des plates-formes intermédiaires, ainsi que les modes d'organisation de ces chaînes selon la nature des décideurs et des opérateurs. En rattachant ces envois à leur contexte économique, celui d'un échange de biens entre un expéditeur et un destinataire donnés, elle permet de comprendre les déterminants logistiques de ces chaînes selon la nature des envois et les caractéristiques

⁶ AXES – octobre 2006 – n°20

économiques des établissements qui les émettent, en particulier leurs contraintes en matière de transport et, plus généralement, en matière de production et de distribution des produits.

La comparaison avec la précédente enquête de 1988 permettra de pointer les principales évolutions logistiques. L'objectif est enfin d'apprécier ces évolutions en termes de développement durable et de montrer l'incidence des choix logistiques des entreprises sur les consommations d'énergie.

Réalisée auprès de 2 935 établissements chargeurs, l'enquête ECHO a permis d'étudier plus de 10 462 envois dont 9 742 pour lesquels la chaîne de transport a pu être reconstituée jusqu'au destinataire final ou jusqu'aux frontières européennes de l'ancienne Union des Quinze pour les envois internationaux. La population concernée représente de l'ordre de 78 000 établissements, soit un taux de sondage moyen égal à 4%.

Les résultats de l'enquête ECHO peuvent s'analyser sous l'angle des chargeurs, via la caractérisation des déterminants du choix de transport. Ils éclairent l'organisation des systèmes productifs (organisation industrielle, configuration des échanges, choix logistiques) et leurs implications sur les transports en termes de caractéristiques d'envois (taille, fréquences, valeur, distance) et de contraintes de transport (délais, fiabilité, coûts). Les résultats de l'enquête peuvent aussi s'analyser sous l'angle des transporteurs, via l'identification de l'organisation des marchés du transport. L'analyse porte alors sur les rapports entre acteurs, notamment les niveaux de décision et de sous-traitance, les services logistiques offerts, les types de véhicules utilisés, le passage par des plates-formes logistiques, la nature des envois traités.

Les premiers résultats de l'enquête ECHO 2003-2004 (publiés dans la revue AXES de l'INRETS) :

- confirme l'importance de la croissance des petits et des très petits envois (-30 kg) ; ils représentent plus de la moitié du trafic en nombre d'envois, 64% des envois remis par les chargeurs pèsent moins de 100 kg et 85% moins d'une tonne. Ces chiffres montrent l'importance du travail de massification auquel les transporteurs sont confrontés pour assurer un transport plus économique. Cette tendance favorise bien entendu surtout le routier et aussi l'aérien et pose le problème de la capacité d'adaptation des modes de transports plus favorables au développement durable.
- 70% des établissements n'utilisent que le mode routier, le recours aux autres modes est très peu généralisé, concentré sur quelques secteurs d'activités et types d'entreprises. 23% des chargeurs utilisent également le maritime ou l'aérien mais ceci principalement pour les exportations et l'outre-mer. Ils sont seulement 7% à avoir recours, même occasionnellement, aux modes ferroviaires ou fluviaux.
- Les données constitutives des chaînes de transports étudiées permettent de mesurer la complexité grandissante de l'organisation du transport et le niveau de service des prestations de transports : nombre de trajets par envoi, nombre d'opérateurs transport ou logistique intervenant sur un envoi, prestations réalisées, distances et temps de parcours. Parmi ces indicateurs, il faut remarquer la part prise par les organisations « en cascade » faisant intervenir des prestataires transports multiples liés entre eux par des relations de fourniture de service ou de sous-traitance (35% des envois et 20% des tonnages).

- L'enquête montre cependant que les distances de bout en bout calculées sur la France ou l'Europe demeurent relativement faibles avec 210 km et reflètent une structure du trafic qui reste essentiellement nationale (93% des envois), avec 4% du trafic vers les pays limitrophes et 3% pour le reste de l'Europe et du monde.

IV – Les perspectives de développement du transport routier de marchandises

IV – 1 Les perspectives transpyrénéennes

Dans son rapport final, « Etude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions situées de part et d'autre des Pyrénées » (septembre 2006) le bureau d'études Samarcande, à la demande de la DRE Midi-Pyrénées abordé une analyse prospective, à l'horizon 2030, du système logistique transpyrénéen dans une perspective de long terme.

En effet, le développement des relations de part et d'autre des Pyrénées, en particulier du transport routier de marchandises, s'est opéré de façon concomitante au développement de la logistique, particulièrement depuis 1975 et l'entrée de l'Espagne dans l'Europe moderne.

Aujourd'hui, le contexte suivant va modifier le paysage de la logistique pour les années qui viennent :

- intégration et rattrapage de la péninsule ibérique par rapport à la moyenne de développement de l'Union Européenne (UE)
- élargissement de l'UE aux pays de l'Est du continent européen
- exacerbation de la mondialisation
- concurrence des pays émergents, notamment asiatiques
- nouvelle division géographique du travail
- perte d'avantages concurrentiels des pays de l'Europe occidentale
- déclin de la démographie et accroissement de l'immigration
- homogénéisation des systèmes et des conditions de transport à l'échelle de l'Europe
- risques de pénurie et de renchérissement des hydrocarbures
- etc ...

Le bureau d'études propose 4 scénarios contrastés reposant sur des choix d'hypothèses qui sont par principe subjectifs et même spéculatifs, mais qui pourraient se concrétiser.

* Le scénario 1, dit « entreprise, marché mondial et technologie », correspond aux évolutions actuelles vers une mondialisation réussie de l'économie et des marchés, et où la priorité est donnée à la concurrence et à la compétitivité des entreprises (nouvelles technologies, délocalisation ...).

Les hypothèses sont :

- croissance forte de la demande de transport, poussée par un fort dynamisme des agents économiques et une forte innovation organisationnelle et logistique
- découplage entre la croissance du trafic de fret et celle du PIB
- dérégulation minimale en matière de politique des transports, ce qui accroît le déséquilibre entre les modes au profit du TRM

Les conséquences :

Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de la croissance démographique en France - Stabilisation démographique en Espagne grâce à l'immigration - Renforcement de la métropolisation et de l'étalement urbain - Croissance économique supérieure à 2% / an, surtout en Espagne - Stabilisation de l'industrie - Déclin des industries traditionnelles et délocalisation - Développement des industries high-tech - Poursuite du développement des services - Poursuite de la concentration de la distribution généraliste et spécialisée - Généralisation de l'externalisation logistique favorisant les très gros prestataires ayant une extension internationale
Echanges et flux	<ul style="list-style-type: none"> - Très forte croissance des importations, notamment intercontinentales : <ul style="list-style-type: none"> ➤ développement du transport maritime conteneurisé ➤ fort développement des ports (en particulier espagnol) - Développement des échanges intra européens et sur de plus longues distances, déplacement du centre de gravité vers l'Europe de l'Est - Essor de grands pôles logistiques métropolitains et « Supply chains » globalisées
Système de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Recul de la régulation et l'intervention publiques (concentrée sur la sécurité) - Désengagement de l'Etat sur le financement des infrastructures - Forte croissance des ports espagnols (fort développement de la conteneurisation) - Intensification de la concurrence avec les ports du Nord - Extension des hinterlands portuaires de plus en plus loin - Concentration du trafic routier de marchandises sur les 2 corridors côtiers - Libéralisation du fret fer, ouverture à la concurrence, modernisation sur les 2 grands axes côtiers (où existe une offre massifiée et cadencée) - Pas de nouveaux franchissements pyrénéens car pas de rentabilité financière
Territoires	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de la métropolisation, surtout Barcelone - Développement démographique et économique le long des corridors côtiers : <ul style="list-style-type: none"> ➤ engorgement ➤ hausse des prix fonciers ➤ fonctions logistiques métropolitaines freinées - Augmentation des flux et des opérations logistiques, notamment internationales - Perpignan (proche de Barcelone) et Eurocité basque sont favorisées - Saragosse et Toulouse ne parviennent pas à concurrencer les métropoles portuaires

Pour le bureau d'études ce scénario 1 présente les limites suivantes :

- non durabilité
- risque d'aboutir à une impasse débouchant sur le scénario 3 si clairvoyance
- ou sur le scénario 4, si bouleversements brutaux non anticipés

* Le scénario 2, dit de « régulation européenne », se situe dans un contexte d'économie de marché « libérale », où les plans et stratégies des acteurs privés prédominent par rapport à ceux de l'Etat. Sur les marchés le prix guide le comportement des agents.

Les hypothèses sont :

- mise en place de choix volontariste en matière de tarification et de réglementation pour lutter contre les nuisances environnementale et les dangers des effets des gaz à de serre
- mise en œuvre de politiques européennes volontaristes pour notamment la permanence des grands projets infrastructurels

Les conséquences :

Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de l'augmentation de la population dans le Sud-Ouest - Taux de croissance = niveau moyen en France comme en Espagne - Déclin des industries traditionnelles et délocalisation - Développement des industries high-tech - Poursuite du développement des services
Echanges et flux	<ul style="list-style-type: none"> - Accélération de la demande de transport de marchandises - Renforcement des échanges méditerranéens - Accroissement des trafics internationaux, des volumes transportés et des kilomètres parcourus : <ul style="list-style-type: none"> ➤ concurrence des modes alternatifs à la route car plus compétitifs sur longues distances ➤ développement du transport maritime = développement des ports (plus particulièrement ceux de conteneurs)
Système de transport	<p>Réduction des divers dommages à l'environnement causés par la circulation des camions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ TRM = internalisation des effets externes et hausse des prix ➤ transfert vers les modes alternatifs à la route ➤ « unification » de l'espace européen ferroviaire (interopérabilité des réseaux) ➤ franchissements pyrénéens alternatifs programmés ➤ autoroutes maritimes mises en place et poursuite de la conteneurisation
Territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Métropolisation plus équilibrée des régions transpyrénéennes - Moindre croissance de Barcelone - Développement de nouveaux passages ferroviaires et routiers à travers les Pyrénées valorisant le positionnement logistique et le développement de Saragosse et de Toulouse

Pour le bureau d'études ce scénario 2 semble le plus souhaitable, mais implique :

- une politique plus volontariste
- une politique européenne plus ambitieuse relayée par les politiques nationales et régionales
- un engagement plus fort et plus significatif des collectivités publiques (financement)

* Le scénario 3, dit de « réintégration du système », est celui de la rupture par rapport à la tendance historique de baisse du coût des transports routiers de marchandises car il anticipe les problèmes énergétiques, climatiques et les conséquences sur les coûts de transport.

Les hypothèses sont :

- remise en cause des logiques conduisant à la concentration et à la spécialisation des unités de production, et à l'organisation logistique favorisant la production en flux tendu
- modification de la concurrence entre les différents modes de transport en défaveur de la route
- diminution du besoin de mobilité longue distance

Les conséquences :

Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> - Structuration autour de grandes régions européennes intégrées (ex : Sud-Ouest + Pays Basque + Catalogne) - Rediversification des industries - Développement des pôles de compétitivité - Recentrage de la distribution (approvisionnement de proximité) - Renforcement des prestataires logistiques locaux - Recentrage de l'Etat sur les fonctions de régulation, de contrôle et incitation à l'innovation - Coopération interrégionale ou inter métropolitaine - Diversification des implantations portuaires
Echanges et flux	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilisation, voire recul, des importations pour certains produits = relocalisation en Europe <ul style="list-style-type: none"> ➤ diminution du transport intercontinental ➤ développement du maritime intra-Europe (cabotage) - Renforcement des échanges interrégionaux, eurorégionaux (trafic courte et moyenne distance)
Système de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du maillage routier : <ul style="list-style-type: none"> ➤ desserte locale ➤ régionale et interrégionale ➤ inter-cités - Développement du Short Sea Shipping - Massification des transports longue distance par fer et mer - Incertitude sur de nouveaux franchissements pyrénéens
Territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Métropolisation équilibrée et organisation des villes en réseau - Développement des complémentarités économiques (intégration, partenariat) - Infrastructures conçues en amont pour un aménagement du territoire et un développement économique pensés en même temps - Développement des activités logistiques lié aux activités économiques locales

Pour le bureau d'études ce scénario 3 favorise les pôles logistiques intermédiaires tels que Bordeaux, Saragosse, Perpignan, l'Eurocité Basque et aussi Toulouse.

* Le scénario 4, dit de « crise énergétique », est caractérisé par les fortes tensions autour de l'énergie, la montée des enjeux liés aux gaz à effet de serre.

Les hypothèses sont :

- réduction des émissions par des accords internationaux
- diminution de la dépendance pétrolière = maîtrise des consommations énergétiques dans le secteur des transports
- mais augmentation du prix de l'énergie :
 - augmentation des coûts de transport et des facteurs de production
 - ralentissement de la croissance, voire récession
 - diminution des échanges
 - crise des transports de marchandises en particulier

Les conséquences :

Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> - Fort déclin démographique (surtout en Espagne) = le ralentissement de l'immigration ne compense pas la dénatalité - Croissance économique nulle voire négative = récession - Dualisation de l'économie : <ul style="list-style-type: none"> ➤ grands groupes mondialisés ➤ PME de proximité - Recul de la consommation et renchérissement des prix : <ul style="list-style-type: none"> ➤ diminution de la distribution ➤ réinternalisation logistique des chargeurs
Echanges et flux	<ul style="list-style-type: none"> - Fort recul des importations et des exportations - Déclin du transport maritime mondial - Recul sensible des échanges européens car : <ul style="list-style-type: none"> ➤ renchérissement des hydrocarbures ➤ renchérissement des transports routiers de marchandises - Optimisation des organisations logistiques à l'échelle locale et régionale avec un plus grand recours aux marchés locaux - Diminution des aires de marché des pôles logistiques
Système de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Domination des trafics courte distance, assurés surtout par la route et avec des coûts plus élevés - Pas de nouveaux services fer pour la moyenne et longue distance - Pas de nouveaux franchissements pyrénéens - Recul des grands ports - Développement des petits ports avec l'essor du trafic maritime de proximité
Territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Stagnation démographique et économique des villes et métropoles = une aire d'influence réduite - Stagnation des grands ports (surtout ceux à conteneurs) - Conservation d'une influence extérieure forte par les grandes métropoles (Barcelone) - Dégradation de l'activité des pôles frontaliers

Pour le bureau d'études ce scénario 4 fortifie le rôle logistique des pôles secondaires tel que Toulouse.

IV – 2 Les perspectives pour l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées

De l'étude, menée par le bureau d'études Samarcande, il est possible de dégager quelques perspectives d'évolution en fonction des scénarios présentés ci-dessus.

Toulouse est dans une situation « prospective » différente selon le scénario envisagé :

- 1 = Toulouse renforce certes ses fonctions logistiques métropolitaines pour une aire urbaine qui continue à se développer intensément, mais elle est freinée par une localisation excentrée par rapport aux corridors transpyrénéens principaux.
- 2 = Toulouse devient un pivot logistique de l'espace transpyrénéen en étroite relation avec Saragosse grâce à la réalisation d'un nouveau corridor transpyrénéen.
- 3 = en partenariat étroit avec les deux autres capitales régionales (Bordeaux et Montpellier) Toulouse renforce son pôle logistique qui devient un pôle majeur du Grand Sud-Ouest.
- 4 = Toulouse connaît un rayonnement plus restreint limité à la région Midi-Pyrénées.

Quelque soit le scénario il apparaît que la logistique, et le transport de marchandises en particulier, est un vecteur de compétitivité pour les activités économiques de l'agglomération toulousaine et de la région Midi-Pyrénées. Pour cela de nouvelles relations permettront d'optimiser les organisations et les flux, d'améliorer les complémentarités au sein des principales filières.

Ainsi pour la filière aéronautique, nonobstant les difficultés actuelles d'EADS, la logistique est désormais incontournable comme vecteur de compétitivité et même de survie, tant sur le plan de la logistique de la production que sur celui des approvisionnements. Elle intègre de plus en plus les fournisseurs et les sous-traitants dans la supply chain, elle favorise la baisse des coûts, la recherche d'une plus forte réactivité et d'une réduction des temps de cycle.

Par ailleurs, les évolutions prévisibles de la mondialisation, notamment dans les scénarios 1 et 2, vont nécessairement induire une intensification des échanges dans le cadre d'une division géographique du travail accentuée et d'un déplacement de nombreuses activités de production vers les pays émergents, notamment asiatiques. L'importation et notamment la grande importation maritime devraient s'accroître fortement ces prochaines années, ce qui va inévitablement dynamiser les activités connexes : importateurs, transitaires, négociants, distributeurs, prestataires logistiques, transporteurs... . La densité des besoins et les inévitables évolutions, restructurations des schémas d'importation et de distribution devraient susciter de nouveaux besoins en implantations dans les métropoles et notamment les métropoles portuaires comme Barcelone, mais également en dehors de celles-ci, sur les principaux corridors et carrefours pour permettre une meilleure redistribution des produits sur une aire de marché accessible.

Dans ce contexte Toulouse bénéficie d'un atout important : sa bonne situation barycentrique au sein du Grand Sud-Ouest. La mise en place d'un port sec interconnecté avec Barcelone, un des principaux ports de conteneurs, est à valoriser selon le bureau d'études. Les premiers entrepôts de la Zone d'Activités Logistiques de Toulouse (ZAL-Toulouse), localisée à Eurocentre premier pôle logistique de l'agglomération, seront livrés en 2008.

La ZAL-Toulouse est la plate-forme logistique du port de Barcelone en France. Elle dispose de 20 hectares composés d'entrepôts logistiques, du Terminal Maritime de Toulouse avec dépôt de conteneurs et plage pour les plates-formes terrestres. Elle offre une liaison maritime directe entre le port de Barcelone et Toulouse, des liaisons autoroutières qui relient Barcelone-Toulouse avec le reste de l'Europe et des liaisons ferroviaires de type train bloc direct avec les principales villes.

Eurocentre est un site logistique régional qui arrivera bientôt à saturation, tout comme un autre site logistique régional Albasud sur l'agglomération montalbanaise. A cette fin la création de la Zone Départementale Logistique située à Montbartier – Labastide Saint Pierre – Campsas renforce la vocation logistique du Tarn-et-Garonne mais aussi de la région Midi-Pyrénées. Cette plate-forme a une vocation inter-régionale, elle est positionnée sur des axes stratégiques (A62 et A20) et bénéficiera d'une desserte ferroviaire en projet. La proximité des axes autoroutiers, le faible mitage et les possibilités d'insertion environnementale ont été déterminants pour le choix du site.

Cette valorisation de Toulouse comme pôle logistique du Grand Sud-Ouest, le bureau d'études propose qu'elle puisse jouer avec les complémentarités de pôles logistiques de moindre importance comme celui de Montauban au Nord et celui de Castelnau au Sud en devenir⁷.

En ce qui concerne le transport des marchandises, le transport routier est de très loin le mode dominant pour assurer le transport de la zone d'étude, ceci à cause de la faiblesse du fer et de l'amélioration des réseaux autoroutiers et routiers. D'autre part il apparaît que le transport de marchandises du Sud-Ouest souffre d'un certain nombre de déséquilibres dont un fort déficit de fret dans le sens Sud-Nord. Or, au Sud, du côté espagnol, l'ampleur des trafics engendrés par les échanges Sud-Nord peut permettre une optimisation des flux si une démarche plus partenariale s'opère entre les deux parties du territoire transpyrénéen.

Samarcande propose, dans son étude, une organisation transfrontalière du marché des transports permettant un équilibre des flux au niveau de l'ensemble de l'espace transpyrénéen, permettant notamment des triangulations Espagne - Nord Europe – Toulouse/Montpellier, ce qui garantirait notamment de meilleures conditions d'approvisionnement régional ; par exemple avec la mise en place de plates-formes transfrontalières pour distribuer sur les territoires et de part et d'autre des Pyrénées.

Pour dynamiser le transport ferroviaire fret le bureau d'études souligne que cela nécessite probablement la mise en place de structures de réflexion, de proposition et d'action afin de mettre en place des offres adaptées aux enjeux, mais aussi aux contraintes spécifiques du transport de marchandises par mode fer.

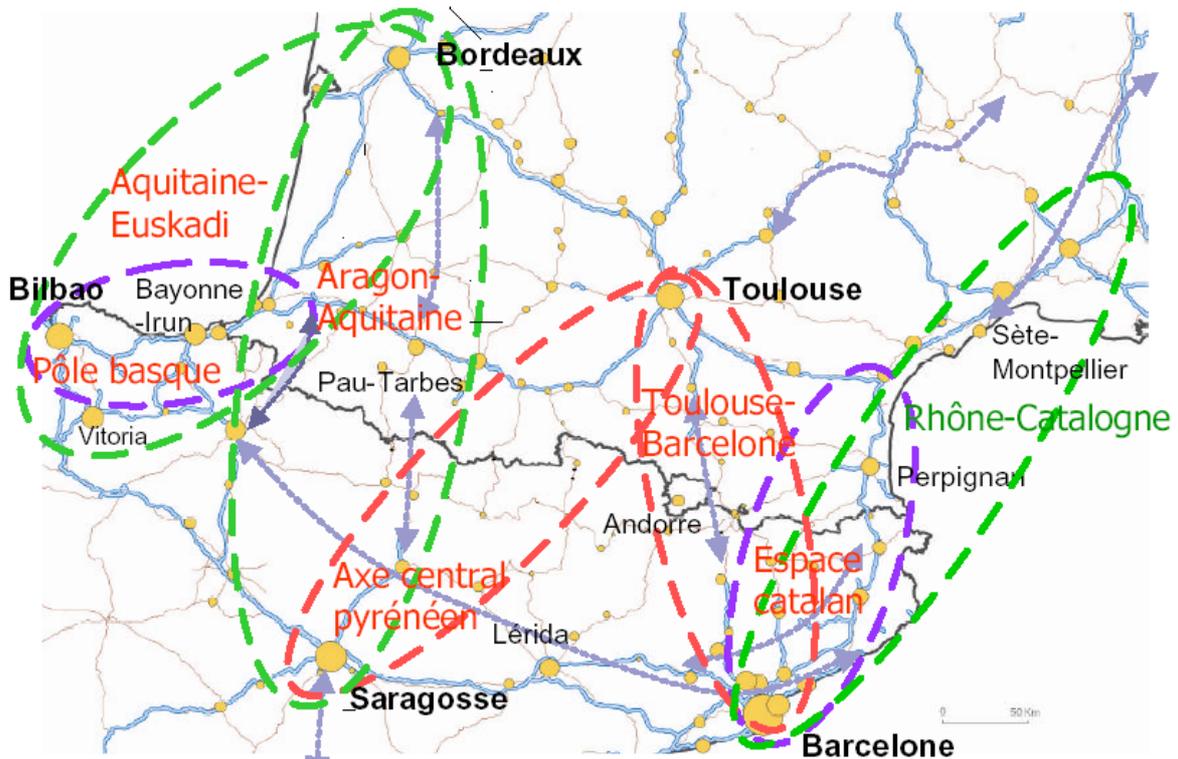
⁷ Porté par un Syndicat Mixte associant la Région Languedoc-Roussillon et la Communauté de Communes de Castelnau et du Bassin Lauragais, ce Parc d'Activités Régional (125 ha) sera situé à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de Castelnau, il devrait permettre la création de centaines d'emplois dans le domaine des activités logistiques et agroalimentaires. Il disposera d'un raccordement ferroviaire. Cet aménagement d'envergure est inscrit au Contrat de Projet Etat / Région 2007-2013. Livraison prévue 1^{er} semestre 2009

Enfin des relations transpyrénéennes existantes ou potentielles sont porteuses d'enjeux logistiques importants pour l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées :

- l'axe Toulouse – Andorre – Barcelone :
 - un axe alternatif à l'axe côtier plus long pour la distribution du Sud-Ouest depuis Barcelone
 - il traverse la chaîne des Pyrénées par le Puymorens = les freins sont le relief montagneux et des infrastructures discontinues
 - Principauté d'Andorre = principale concentration urbaine, touristique et commerciale des Pyrénées engendrant d'importants besoins logistiques (projet de plate-forme logistique à Latour de Carol)
 - l'amélioration des liaisons (route et fer) passe par le poids des 2 métropoles

- l'axe Toulouse – Saragosse :
 - il est actuellement virtuel en raison de l'absence de liaison directe moderne. La vocation logistique (interrégionale et nationale) de Saragosse est forte de potentialités et sa vocation européenne naissante (Inditex...) est à renforcer.
 - des intérêts communs et des solidarités comme pôles continentaux
 - des relations, pouvant structurer la logistique transpyrénéenne, hypothéquées par l'absence de liaison centrale

Les espaces d'interrelations transpyrénéennes



Source : rapport final, « Etude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions situées de part et d'autre des Pyrénées » (septembre 2006) par les bureaux d'études Samarcande et l'Institut Cerda (Espagne), à la demande de la DRE Midi-Pyrénées

NB : en pointillés rouges les interrelations transpyrénéennes concernant l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées.

V – Le TRM et le projet de contournement routier de l'agglomération toulousaine

V – 1 *Le cadre général*

Sur la zone d'étude du projet de contournement routier de l'agglomération toulousaine le TRM prend toute son importance au droit des plates-formes logistiques (de fret).

Les plates-formes de fret répondent pour l'essentiel à 2 types de fonctions :

- des investissements à caractère cinétique s'attachent à l'amélioration de la circulation des marchandises et accueillent des sites de transit, de passage à quai, de rupture de traction, etc. Leur rôle est d'accélérer, de réguler et de maîtriser les flux de transport pour assurer leur continuité et leur fluidité. La qualité des infrastructures de desserte et la localisation géographique de ces terminaux (bassin versant) sont primordiales. Dans cette catégorie on trouve principalement les ports, les aéroports, les gares multifonctions et les « Hubs » de messagerie
- des investissements à caractère logistique sont orientés vers l'accueil d'activités qui participent à la valorisation logistique de la marchandise et qui sont intégrés dans la mise en marché des produits (finition de production, entreposage, gestion des stocks, reconditionnement, étiquetage, allotissement, préparation des commandes, etc..) Les zones logistiques sont caractéristiques de ce type d'aménagement.

La localisation des sites correspond à des enjeux fonctionnels (organisation et massification des flux, multimodalité...), économiques (développement, optimisation des activités logistiques des opérateurs...), et d'aménagement du territoire (développement local, équilibres économiques et sociaux...)

Ces considérations conduisent à envisager une organisation des plates-formes en réseaux sur la base d'une structure hiérarchisée.

Compte-tenu des exigences de la logistique, c'est le mode de transport le plus fiable, c'est-à-dire susceptible de respecter en permanence les termes du contrat de transport, qui emportera les marchés. Toute réflexion sur l'évolution des modes de transport et leur avenir doit prendre cet aspect en considération.

Enfin, si la logistique est néfaste pour l'environnement car elle développe les mouvements de véhicules à charge partielle, elle permet aussi, dans d'autres circonstances et d'autres lieux, de massifier les flux. Ce dernier aspect est, lui, favorable à l'environnement. Par conséquent deux tendances opposées s'affrontent en matière d'environnement.

Une structure d'organisation du type « plate-forme » constitue un développement récent pour certains secteurs du transport bien qu'elle fonctionne depuis longtemps dans des cadres relativement traditionnels, comme l'industrie maritime (ports et lignes maritimes) ; cependant, on a récemment assisté à une évolution significative :

- cette forme d'organisation s'est étendue à tous les modes et, en particulier, au transport routier
- la taille des entrepôts a augmenté de manière continue

Les transporteurs routiers, autrefois essentiellement locaux et spécialisés sur une ligne et/ou sur une desserte locale, se structurent maintenant en réseaux qui interconnectent tant leurs agences et/ou leurs correspondants largement répartis sur un territoire devenu national, voire européen (DENTRESSANGLE, etc...).

Progressivement les transporteurs, et particulièrement les routiers ont évolué et complété leur gamme de traction pure par toute une série de prestations annexes pour devenir de véritables prestataires logistiques à la demande de leurs clients.

La tendance croissante chez les fabricants et distributeurs succursalistes à sous-traiter la fonction de distribution physique a également affecté les caractéristiques des contraintes d'organisation. Les stocks précédemment constitués dans les propres dépôts de distribution du chargeur sont maintenant regroupés dans de gros entrepôts tenus par des sous-traitants spécialisés qui, souvent, sont également des opérateurs de transport.

Les facteurs financiers et techniques ont, tous deux, forcé les agents à regrouper les marchandises dans des entrepôts plus importants et moins nombreux. Ils peuvent donc réduire leurs dépenses de stockage et traiter les colis et équipements avec des installations modernes automatisées. En revanche, le système de noeud (hub) impose le regroupement des flux pour de nouvelles destinations. Ces hubs permettent de massifier mais concentrent les poids lourds sur les plates-formes.

Le système de transport renforcé que l'on peut maintenant observer révèle l'importance croissante des terminaux qui sont bien plus que de simples entrepôts ou quais. Si les progrès du transport routier ont amoindri les contraintes techniques pesant sur la répartition des lieux de stockage, la logistique réalise une forte proportion des livraisons dans des dépôts de transbordement avec plusieurs satellites ou avec des installations de transport spéciales démontables.

En séparant les fonctions d'entreposage et de reconditionnement des charges et en les accomplissant parfois dans des endroits différents, les entreprises ont pu réconcilier des objectifs contradictoires en termes de coût du transport et de tenue de stocks. Les dépôts de transbordement remplacent même de plus en plus les entrepôts classiques, en particulier en périphérie des zones urbaines.

Un autre facteur important du système de plate-forme est le réseau de communication de données qui vient s'ajouter au réseau physique. En conséquence, l'information instantanée et fiable au départ ou à destination des quais et/ou entrepôts permet une gestion améliorée des quais et ouvre la voie à des améliorations de la qualité de la manutention des marchandises. Les avis de départ et d'arrivée peuvent circuler en temps réel le long des rayons.

En raison de la concurrence accrue entre entreprises de transport, chacune d'entre elles essaye de se spécialiser dans différents services logistiques. Leurs offres tentent de répondre aux besoins des chargeurs dans chaque domaine spécifique. Il en résulte une véritable segmentation du marché, reposant sur l'organisation du transport combiné, la structure en plate-forme des réseaux de transport, la standardisation du conditionnement et la mécanisation de la manutention et la structure de la tarification.

Cette spécialisation par familles logistiques de produits permet un renforcement des activités par le regroupement de marchandises compatibles d'un point de vue logistique. Les tournées

circulaires, les cargaisons mixtes et la programmation des expéditions deviennent possibles et se développent. Cette spécialisation se rencontre, par exemple, dans l'approvisionnement en pièces détachées de voitures, le transport de produits frais ou d'alcools et spiritueux ou celui des matières dangereuses. La spécialisation sur un créneau particulier du marché logistique permet des économies d'échelle grâce à la maîtrise d'un service spécifique, par exemple dans les services logistiques comme l'enlèvement et la distribution rapides de petites expéditions ou les livraisons de vêtements sur les portants.

Le rôle des « points nodaux » est très important dans l'accessibilité des plates-formes et l'interopérabilité des échanges.

Ces points nodaux peuvent être :

- des points de rupture de traction (dépourvu de phases de stockage) qui permettent de rationaliser et d'optimiser les opérations de transport : terminaux spécialisés par modes ou plurimodaux, plates-formes de groupage/dégroupage
- des points de rupture de charge (avec des phases de stockage) qui permettent de valoriser la rupture en apportant une valeur ajoutée aux marchandises réceptionnées : entrepôts et dépôts au sein desquels s'effectuent des prestations logistiques, voire même usines où les cycles de transformation de la marchandise se sont tellement accélérés que la production peut être assimilée à un flux déclenché par un appel du marché et qui, pour se constituer, fait converger vers lui les flux appelés auprès des fournisseurs... L'usine – flux où les opérations logistiques (transmission de messages par échanges de données informatisées, transferts multiples et en flux tendus entre les fournisseurs, les postes de travail et les clients) l'emportent sur les opérations de transformation de la matière n'est pas un mythe.

La notion de « centre » est évidemment importante, sachant que la représentation de celui-ci n'a de sens qu'au travers des infrastructures qui desservent le territoire pris en considération. Les nœuds d'échange deviennent des lieux privilégiés d'installations des zones logistiques, puisqu'ils permettent d'ouvrir l'espace d'intervention. Il est à noter à ce sujet que cette approche fondée sur l'accessibilité se définit de plus en plus à partir du critère temps (lequel tend à effacer celui de la distance).

Par exemple, le SERNAM a choisi le site de Montmarault, en fonction de ses qualités d'accès et de sa situation au centre de la France. Il y a implanté une plate-forme cinétique où les véhicules en provenance des divers dépôts nationaux s'échangent les colis selon les destinations finales et repartent une heure environ après les opérations d'échange, vers leurs dépôts d'origine.

Les carrefours autoroutiers constituent des sites privilégiés pour les zones de fret associées dans certains cas à des centres routiers qui proposent des prestations de restauration, hôtellerie et gardiennage aux chauffeurs de poids lourds.

Un centre routier peut être la première étape en vue de la constitution d'une plate-forme fret ; l'objectif étant d'attirer d'abord les camions pour espérer par la suite des opérations à caractère logistique créatrices d'emplois.

V – 2 Cas particulier de l'agglomération toulousaine dans le cadre du projet de contournement routier

Trois familles d'hypothèses de contournement ont été étudiées par les services de l'Équipement, avec, pour chaque famille, un test à l'éloignement de 5 à 35 km du périphérique toulousain actuel.

A - Ouest + Sud

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'ouest l'A62 à l'A61 en desservant aussi les RN124, A 64 et ex RN20.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet les liaisons entre l'Atlantique et la Méditerranée, entre le Nord et la Méditerranée ainsi qu'entre le Piémont pyrénéen et la Méditerranée.

B - Est seul

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'est l'A62 à l'A61 en desservant aussi l'A68 et la RN126.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet les liaisons entre l'Atlantique et la Méditerranée, ainsi qu'entre le Nord et la Méditerranée.

C - Est + Sud

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'ouest l'A62 à l'A61 et se prolonge jusqu'à l'A64.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet les liaisons entre l'Atlantique et la Méditerranée, entre le Nord et la Méditerranée ainsi qu'entre le Piémont pyrénéen et la Méditerranée.

A



B



C



Dans ce contexte voici ce que le projet de contournement routier de l'agglomération toulousaine pourrait apporter aux plates-formes logistiques (existantes et en projet) et aux transporteurs routiers de marchandises sachant que :

- « effets neutres » signifie : le projet de contournement routier est trop éloigné
- « opportunités de développement » signifie : le projet de contournement routier est proche

* Les plates-formes logistiques existantes de l'agglomération toulousaine

Famille de contournement	Effets neutres			Opportunités de développement		
	A	B	C	A	B	C
Le pôle multimodal EUROCENTRE (Castelnau d'Estrétefonds)				X	X	X
La plate-forme logistique de FENOUILLET				X	X	X
La plate-forme logistique SESQUIERES ET FONDEYRE				X	X	X
La plate-forme logistique de PORTET-SUR-GARONNE		X		X		X
Le Marché d'Intérêt National de Toulouse				X	X	X
Les plates-formes logistiques de la grande distribution (1)	Selon localisation					
Les sites logistiques dédiés à l'aéronautique et à la pharmacie (2)	Selon localisation					

Par exemple :

(1) LOGIDIS SUD-OUEST et PRODIREST (Groupe Carrefour), EASYDIS (Groupe Casino), SOCAMIL (Groupe Leclerc), LIDL (Groupe Lidl Allemagne), ALDIS (Groupe Aldis Allemagne), DECATHLON, REXEL SUD-OUEST (matériel électrique), LPR (palettes)

(2) DAHER INT'L & LOGISTICS, DAHER LHOTELLIER (Groupe DAHER), ISS LOGISTIQUE ET PRODUCTION (Groupe ISS A/S Danemark), DHL SOLUTIONS (Groupe Deutsche Post Worl Net Allemagne), SDV (Groupe BOLLORE logistique aéronautique et pharmacie), TELEFLEX MEDICAL (Groupe Teleflex Etats-Unis), GEODIS, RUSH PILLING (instruments chirurgicaux)

* Les plates-formes logistiques existantes localisées à proximité de l'agglomération toulousaine

Famille de contournement	Effets neutres			Opportunités de développement		
	A	B	C	A	B	C
Les plates-formes logistiques ALBASUD et ALBASUD II à Montauban				X	X	X
SYCALA à Cahors				X	X	X
Bonzom à Mazeres		X		X		X
Les Marteliez à Séverac-Le-Château	X				X	X
La plate-forme PYRENE AERO POLE à Tarbes		X		X		X

* Les plates-formes logistiques en projet

Famille de contournement	Effets neutres			Opportunités de développement		
	A	B	C	A	B	C
MONTBARTIER à Montauban				x	x	x
ALBANORD à Montauban				x	x	x
Le Mas de Rest à Gaillac				x	x	x

* Les transporteurs routiers de marchandises de l'agglomération toulousaine

Famille de contournement	Effets neutres			Opportunités de développement		
	A	B	C	A	B	C
Les transports nationaux et internationaux (1)	Selon localisation					
Les transports express (2)	Selon localisation					

(1) MORY TEAM (Groupe MORY Royaume-Uni), SDV Logistique Internationale, LPR
Logistic Packaging Return, GEFCO

(2) GLS (Groupe ROYAL MAIL Royaume-Uni), EXTAND, ABX LOGISTICS

En conclusion

Comme toute ville, l'agglomération toulousaine est le lieu d'origine ou d'extrémité de la plupart des demandes de transport routier de marchandises qu'elle génère (à l'exclusion du transit). Elle est affectée par la façon dont les marchandises accèdent à leurs destinataires ou partent de chez leurs producteurs, localement, en échanges ou en transit sur son territoire. Elle subit :

- l'occupation excessive de l'espace public par des véhicules (véhicules particuliers des acheteurs compris), en circulation ou à l'arrêt, pour des raisons de transport de marchandises
- la pollution et le bruit générés par l'ensemble des véhicules transportant des marchandises

L'évolution de la demande en transport routier de marchandises sera fonction :

- de la localisation des activités de production et des lieux de consommation et de la concentration excessive de certaines en quelques points de l'agglomération et, au-delà en région Midi-Pyrénées
- des évolutions conjointes de la logistique, de la ville et de la région. Ces évolutions conduiront à une croissance des coûts qu'il sera important de minimiser pour intégrer le transport routier de marchandises dans un marché et une chaîne d'approvisionnements mondialisés.
- et, parallèlement, des évolutions des activités de production et de commerce dont elle est le prolongement. Agir sur les transports suppose donc la capacité d'appréhender les contraintes subies et les choix effectués en amont par les établissements des secteurs qui reçoivent ou expédient des marchandises.

Les trafics exprimés en nombre de véhicules seront fonction de l'organisation logistique à venir, soit :

- peu de plates-formes logistiques mais une desserte importante de celles-ci par des véhicules qui acheminent les produits des lieux de production vers l'agglomération toulousaine (très souvent trafic de grande distance) et par des véhicules qui assurent les livraisons locales sur l'agglomération toulousaine. Par exemple, par similitude, la plate-forme Bordeaux Fret International à Bruges génère environ 3 000 PL/jour.
- beaucoup de plates-formes logistiques proches des lieux de production et/ou de consommation qui engendrent un trafic mieux réparti sur l'agglomération et moins concentré sur les accès à cette dernière.
- mais aussi l'ouverture d'un chantier de transport combiné fer/route à Fenouillet génèrera nécessairement un nombre important de poids lourds aux heures d'arrivée et à celles de départ des trains, dans une zone déjà congestionnées.

En définitive le trafic routier des poids lourds sera la résultante de l'organisation des systèmes de production et de distribution, répartis dans l'espace et le temps, alors que le trafic est décompté localement.

La mise en cause du rapport Chauvineau, sur la réutilisation des Installations Terminales Embranchées (ITE), peut être une lumière d'espoir pour les années à venir. Mais, à la fin, ou

elle restera limitée aux entreprises déjà desservies par le fer ou elle se développera pour les nouvelles plates-formes fret, prévues à cet effet.

Annexe 1

Quelques définitions sur l'organisation du transport de marchandises

(Source : Documentation française vie-publique.fr)

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises - le fret - d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes.

Il est effectué en compte propre ou par des tiers ; les transporteurs publics de marchandises. Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique.

Le fret désigne à la fois les marchandises transportées que le transport de ces marchandises. La charge utile d'un véhicule ou charge marchande est la masse disponible pour le transport :

- par opposition à la masse totale du véhicule qui effectue le transport
- en référence au fait que pour le transporteur, il s'agit de la partie de la masse totale qu'il faut transporter, et pour laquelle le client paie le transport.

Dans le domaine maritime, le fret est aussi le prix à payer au transporteur pour l'acheminement des marchandises. Il s'agit alors de taux de fret. Il peut être soit prépayé (freight prepaid) soit payé à la livraison de la cargaison.

La logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques, d'informations et financiers ainsi que des moyens.

La gestion logistique comprend les activités de pilotage des approvisionnements et des achats, de la production, de la distribution, du service client et du retour des produits.

Cabotage routier : Transport routier national effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un autre pays.

Caisse mobile : Type de conteneur simple destiné au seul transport combiné rail - route.

Chargeur : Client d'une entreprise de transport de marchandises appelée « opérateur ».

Conteneur : Caisse de métal de dimensions normalisées, destinée à recevoir des marchandises, permettant un stockage et une manutention aisés dans les ports ou les plates-formes multimodales de transport combiné.

Coûts externes : Coûts non pris en compte dans le prix payé par l'utilisateur d'un moyen de transport et assumés par l'ensemble de la collectivité ; ces coûts sont ceux des accidents, de la

congestion des axes de circulation, du bruit, de la pollution atmosphérique et des autres effets environnementaux (sur la nature et les paysages notamment).

Ferroutage : Ensemble de techniques de transport qui allient les modes ferroviaire et routier, celui-ci étant limité aux deux extrémités d'un trajet ferroviaire d'une distance suffisamment longue pour amortir les coûts de changement de mode de transport ; le ferroutage peut prendre la forme de transport combiné, de « route roulante » ou d' « autoroute ferroviaire »

Intermodalité : Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport différents, comme dans le transport combiné.

Marchandises dangereuses : Les types de marchandises dangereuses transportées par la route sont ceux définis par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR).

Modes de transport : Catégories regroupant différents moyens de transport qui utilisent un même type d'infrastructures, et parmi lesquelles on distingue essentiellement le ferroviaire, le routier, l'aérien, le fluvial et le maritime (d'où les concepts d' « intermodalité », qui correspond à la mise en œuvre consécutive de plusieurs modes pour un même acheminement, et de « multimodalité », correspondant à la mise en œuvre de plusieurs modes, en parallèle ou en concurrence, sur un même itinéraire ou dans une même zone géographique).

Multimodalité : Organisation de transports mettant en œuvre simultanément plusieurs modes sur un même itinéraire ou dans une même zone géographique, comme dans de grands corridors, telle la vallée du Rhône, où coexistent une ligne ferroviaire à grande vitesse, deux voies ferrées « classiques », une voie d'eau (Rhône ou canal), une autoroute et deux routes nationales.

Opérateur ferroviaire : Entreprise de transport ferroviaire qui assure, le cas échéant, la distribution, l'approvisionnement et le stockage des produits d'un client.

Plate-forme multimodale ou « chantier » : Espace aménagé de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport.

Point nodal : Point de groupage/dégroupage de camions, de wagons ou de conteneurs, permettant de reconstituer des ensembles directs à partir d'éléments de différentes provenances (exemples : les triages sont des points nodaux de wagons, tels Villeneuve-Saint-Georges ou Metz-Sablon)

Route roulante : Technique de ferroutage consistant à transporter un ensemble routier complet ou des remorques sur des rames ferroviaires spécialement aménagées.

Transport combiné : Conjugaison d'au moins deux modes de transport pour acheminer un même conteneur ; en général, ce terme recouvre les transports rail-route.

Transport pour compte d'autrui : Transport rémunéré de personnes ou de marchandises pour le compte de tiers.

Transport privé : Transport de personnes ou de marchandises organisé pour son propre compte par une personne publique ou privée.

Transport public : Transport de personnes ou de marchandises organisé par une personne pour le compte d'autrui.

Transport routier en transit : Transport routier à travers un pays entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement), l'un et l'autre situés dans un autre pays ou dans d'autres pays, pourvu que la totalité de parcours dans le pays ait été effectuée par route et qu'il n'y ait eu ni chargement, ni déchargement dans le pays.

Transport routier international : Transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents ; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

Transport routier international effectué par des tiers : Transport routier international effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un pays tiers. (Un pays tiers est un pays autre que celui de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement).

Transport routier national : Transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le même pays, quel que soit le pays dans lequel le véhicule routier automobile est immatriculé ; un tel transport peut nécessiter un transit par un second pays.

Du transport à la prestation logistique élargie

1. Opérations de transport (d'approvisionnement ; inter-usines vers des plates-formes ; vers des points de vente)
2. Opérations auxiliaires de transport
3. Opérations de distribution physique
4. Opérations de gestion
5. Opérations à caractère commercial
6. Opérations de « finition de production »
7. Opérations de conseil et d'ingénierie logistique

Annexe 2

Le cadre réglementaire d'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises, de loueur et de commissionnaire de transport

(Source : site Internet transports.equipement.gouv.fr)

La réglementation en matière de transport routier de marchandises s'inscrit dans le cadre de la politique de libéralisation des trafics de marchandises inscrite à l'article 75 du traité instituant la communauté économique européenne. En France, ses fondements législatifs figurent dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI ». La libéralisation de l'accès au marché s'est accompagnée par la mise en place d'outils de régulation visant à faire respecter par la profession l'ensemble des réglementations économiques et sociales en vue d'assurer une meilleure compétitivité du transport routier français face à la concurrence qui s'exerce désormais au sein de l'Espace Economique Européen. La réglementation des transports routiers de marchandises s'applique à toutes les entreprises de transport routier pour compte d'autrui, y compris les entreprises de transport léger qui exercent leur activité à l'aide de véhicules d'un poids maximum autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes, dès lors qu'ils sont motorisés. Les entreprises utilisant des véhicules motorisés de moins de quatre roues sont ainsi dans le champ de la réglementation des transports, de même que les entreprises de course, de messagerie et de transport de petits colis ainsi que certaines entreprises de déménagement utilisant des camionnettes. Les entreprises doivent être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs. La gestion des dossiers d'inscription au registre incombe aux directions régionales de l'Équipement (DRE)

Une profession réglementée

Les conditions d'accès à la profession sont définies au niveau européen par la directive du 29 avril 1996 modifiée par celle du 1er octobre 1998. Au niveau national, le décret n° 99-752 du 30 août 1999 est le texte de base. Il porte sur l'accès à la profession, l'accès au marché et les sanctions administratives et pénales.

I - L'accès à la profession

Pour pouvoir exercer son activité, une entreprise de transport routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises doit être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs tenu par le préfet de la région dans laquelle est situé le siège de l'entreprise. L'inscription est soumise au respect de trois conditions : l'honorabilité professionnelle, la capacité professionnelle et la capacité financière. Ces conditions doivent être satisfaites pendant toute la durée de la vie de l'entreprise.

1° - L'honorabilité professionnelle Les responsables légaux de l'entreprise ainsi que le directeur de son activité de transport ou de location doivent satisfaire à la condition d'honorabilité professionnelle. Cette condition est remplie en l'absence de condamnation délictuelle de ces personnes ou d'infractions notamment aux réglementations du transport, du travail et de la sécurité routière. Le préfet de région est informé de la situation de ces personnes au moyen du bulletin n° 2 de leur casier judiciaire.

2° - La capacité professionnelle Entreprises utilisant des véhicules d'un poids maximum autorisé (PMA) supérieur à 3,5 tonnes : L'attestation de capacité peut être obtenue par trois voies différentes : l'examen, l'expérience professionnelle, les diplômes. L'examen écrit : cette voie représente environ 15 % des attestations délivrées. L'expérience professionnelle : c'est une voie pour les candidats qui ont assuré des fonctions de cadre durant cinq ans dans une entreprise de transport ou dans une entreprise qui a développé une activité de transport ; une commission consultative régionale apprécie les compétences et connaissances des candidats pour assurer la direction d'une entreprise de transport (10 % des attestations délivrées). Les diplômes : c'est la voie principale pour l'obtention de l'attestation de capacité (75% des attestations délivrées). Comme pour l'expérience professionnelle le demandeur peut être invité à compléter ses connaissances par le suivi de stages. > Entreprises utilisant exclusivement des véhicules n'excédant pas un poids maximum autorisé (PMA) de 3,5 tonnes : Les conditions d'inscription au registre des entreprises de transport léger sont allégées pour tenir compte des spécificités du secteur. Le justificatif de capacité professionnelle est adapté à ce secteur. Deux voies permettent de l'obtenir : la présentation d'un diplôme - le baccalauréat professionnel / spécialité exploitation des transports - ou le suivi d'un stage.

3° - La capacité financière La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer d'un certain montant de capitaux propres en rapport avec le nombre de véhicules qu'elle utilise. Le cas échéant, des garanties bancaires peuvent suppléer une insuffisance de capacité financière, sans toutefois excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible. Les montants sont de 900 euros pour chaque véhicule n'excédant pas un PMA de 3,5 tonnes et pour les véhicules excédant cette limite, de 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour chacun des véhicules suivants. Pour les départements d'outre-mer, les montants sont respectivement de 600, 6 000 et 3 000 euros. Lors de la demande d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs, l'entreprise remplit une fiche de calcul de capacité financière destinée à établir le montant de capitaux propres qu'elle est tenue de disposer au regard de son parc de véhicules.

Chaque année, l'entreprise doit adresser à la direction régionale de l'équipement (DRE) une nouvelle fiche de calcul permettant de vérifier qu'elle satisfait toujours à la condition de capacité financière.

II - L'accès au marché

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs donne lieu à la délivrance d'une licence communautaire pour les véhicules dont le PMA dépasse six tonnes et dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, dépasse 3,5 tonnes, ou d'une licence de transport intérieur pour les véhicules dont le PMA n'excède pas six tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes. En outre, pour les entreprises utilisant exclusivement des véhicules d'un PMA ne dépassant pas 3,5 tonnes et dirigées par une personne titulaire d'un justificatif de capacité professionnelle, la licence de transport intérieur comporte une mention spécifique de limitation d'activité à ce type de véhicules. Pour les entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules de moins de quatre roues, qui exerçaient leur activité avant le 1er janvier 2007 et qui ont été inscrites depuis cette date en étant dispensées du justificatif de capacité professionnelle, la licence de transport intérieur comporte aussi une mention spécifique de limitation d'activité à ce type de véhicules. Ces titres de transport permettent aux entreprises d'accéder au marché national pour les licences de transport intérieur (le marché européen étant d'accès libre pour le type de véhicules visés en France par la licence de transport intérieur) et au marché national et européen pour les licences communautaires.

III - Sanctions administratives

Le dispositif est complété par des sanctions administratives destinées à réprimer le comportement des entreprises qui ne respectent pas les réglementations économique et sociale applicables au transport. Les sanctions qui peuvent être prononcées sont le retrait de titres administratifs de transport (copies conformes de licence) et l'immobilisation des véhicules de l'entreprise infractionniste.

Une activité régulée

L'objectif de la réglementation du transport routier de marchandises est de mettre en place des outils permettant de mener une politique de régulation économique afin d'assainir le secteur. Au niveau de l'accès à la profession, il s'agit de limiter cet accès aux seules personnes disposant d'un niveau d'instruction et de compétence en cohérence avec la gestion d'une entreprise dans un marché concurrentiel. La condition d'honorabilité professionnelle se révèle très efficace, en écartant de la profession les personnes condamnées pour certains délits en rapport avec la profession, notamment au code de la route. La capacité financière permet de s'assurer que les entreprises sont aptes financièrement à exercer une activité dans le transport et de retirer du marché, le cas échéant, les entreprises structurellement en déficit ou sous-capitalisées.

Annexe 3

Interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises

(Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement – mars 2002)

En application de l'arrêté du 22 décembre 1994 modifié, la circulation des véhicules ou ensembles de véhicules affectés aux transports routiers de marchandises de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge est interdite les samedis et veilles de jour férié à partir de 22 heures jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés.

Pour faciliter la vie économique et sociale, des dérogations sont prévues. Afin de tenir compte des difficultés attendues lors des grands départs, l'arrêté du 22 décembre 1994 prévoit quelques journées de restrictions complémentaires. Ainsi, en période estivale, durant cinq samedis la circulation de cette même catégorie de véhicules est interdite sur l'ensemble du réseau, de 7 heures à 19 heures puis de 0 heure jusqu'à 22 heures le dimanche. La circulation est autorisée de 19 heures à 24 heures les samedis concernés.

Des dérogations permanentes ne nécessitant pas de demandes d'autorisation, permettent ainsi :

- le transport exclusif d'animaux vivants, de denrées périssables, de produits agricoles pendant la période des récoltes (à l'intérieur d'une zone constituée par la région d'origine et ses départements limitrophes, ou par la région d'origine et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres du premier point de livraison ou de collecte)
- le transport de matériel nécessaire à l'installation de manifestations (sportives, culturelles, politiques...) régulièrement autorisées se déroulant le dimanche ou le lundi
- le transport exclusif de la presse
- la circulation des véhicules assurant le déménagement de bureaux ou d'usines en milieu urbain
- la circulation des véhicules de vente ambulante ou de produits pour foires et marchés (à l'intérieur d'une zone constituée par la région d'origine et ses départements limitrophes, ou par la région d'origine et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres du premier point de vente).

Le retour à vide est autorisé dans la zone limitée à la région du premier point de livraison et ses départements limitrophes, ou à la région du premier point de livraison et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres du premier point de livraison.

Des dérogations temporaires peuvent éventuellement être délivrées par le préfet du département du lieu de chargement des véhicules (ou du département d'entrée en France). Elles peuvent être accordées pour un temps limité à la période d'interdiction (dérogations de courte durée) ou pour une durée maximum d'un an (dérogations de longue durée). Chaque demande est soumise à un examen particulier et il est tenu compte de la nature du produit transporté et de l'urgente nécessité de le transporter pendant les périodes d'interdiction.

Cas particulier du transport de matières dangereuses

* L'interdiction de circulation

En application de l'arrêté du 10 janvier 1974 modifié, le transport par route de toutes matières dangereuses par les véhicules soumis à la signalisation prescrite au 5-3-2 de l'annexe B de l'arrêté du 1^{er} juin 2001 est interdit sur l'ensemble du réseau routier les dimanches et jours fériés, de 0 heure à 24 heures, ainsi que les samedis et les veilles de jours fériés à partir de 12 heures. En période estivale, durant cinq samedis, la circulation de cette même catégorie de véhicules est interdite sur l'ensemble du réseau, de 7 heures à 24 heures ainsi que le dimanche de 0 heure à 24 heures.

*Les dérogations

Une dérogation générale ne nécessitant pas de demandes d'autorisation, est accordée pour les transports de livraison de gaz liquéfiés à usage domestique et d'hydrocarbures les samedis et veilles de jour férié, de 12 heures à 20 heures. Des autorisations exceptionnelles temporaires peuvent éventuellement être délivrées par les préfets de département en cas de nécessité.

Le retour à vide est autorisé dans la zone limitée à la région du premier point de livraison et ses départements limitrophes, ou à la région du premier point de livraison et ses régions limitrophes dans la limite de 150 kilomètres du premier point de livraison. Des dérogations temporaires peuvent éventuellement être délivrées par le préfet du département du lieu de chargement des véhicules.

Annexe 4

Le 4 octobre 2006, le Predit a organisé, en collaboration avec la région Nord-Pas-de-Calais, une journée de concertation sur le transport de marchandises.

Transporteurs, chargeurs, élus, techniciens, chercheurs et citoyens, plus de 200 personnes étaient réunies afin d'imaginer ensemble les voies de progrès du fret que la recherche française doit explorer.

Comment parvenir à un meilleur équilibre dans la répartition modale du transport de marchandises pour mieux respecter les exigences du développement durable ?

La nécessité d'optimiser l'aménagement du territoire a presque fait l'unanimité. L'amélioration de l'architecture des infrastructures de transport et de la desserte des plates-formes a été mise en avant par la très grande majorité des groupes d'acteurs. Dans le même esprit, le rapprochement géographique des activités économiques qui génèrent un lourd trafic de fret et des infrastructures de transport adaptées a été reconnu comme un facteur déterminant. L'inter ou la multi-modalité ont été aussi largement évoquées avec une insistance particulière sur les progrès à réaliser au niveau des ruptures de charge qui perturbent alors la chaîne de transport.

Comment modifier les systèmes de production, de distribution et de consommation des biens pour parvenir à une chaîne logistique durable ?

C'est l'instauration d'un processus d'information sur les caractéristiques environnementales et sociales (incluant le transport) des produits commercialisés qui a suscité une quasi-unanimité. Ce processus pourrait à la limite se concrétiser sous la forme d'un « label ». Le citoyen-consommateur attend de cette information qu'elle puisse éclairer, voire orienter ses choix au moment de l'achat afin de mieux respecter les contraintes liées au développement durable, contraintes dont chacun semble être conscient.

Comment créer les conditions de mise en oeuvre des solutions évoquées dans les deux premières séquences ?

Deux nécessités sont ressorties des discussions et propositions :

- la prise en compte de l'ensemble des coûts pour fixer les prix du transport pour tous les modes
- la mise en place de lieux d'échanges entre les divers acteurs pour faire connaître à tous les enjeux et contraintes de chacun et élaborer des solutions satisfaisantes et répondant aux divers impératifs environnementaux, sociaux et économiques

Annexe 5

Constat fait par la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers

(Source : site Internet FNTR)

Plus d'un camion sur 5 circulant en France est étranger.

Alors que les besoins de transport international se développent rapidement, le pavillon français perd des parts de marché depuis une quinzaine d'année. Et le mouvement s'accélère depuis 1999. Il est aujourd'hui minoritaire dans les échanges bilatéraux avec tous les pays (sauf le Royaume-Uni). Il n'assure plus que 32% du transport international, contre 50% en 1992. Le transport international ne représente ainsi plus que 15% de l'activité des entreprises françaises de TRM. Les entreprises se replient donc sur le transport national, voire régional, augmentant la concurrence sur ces créneaux. Plus grave encore, l'emploi baisse constamment depuis trois ans (-3,5% depuis 2003), et les défaillances d'entreprises se multiplient (+5,7% en 2005)

L'alerte a été donnée à plusieurs reprises depuis quelques années : rapport Hillmeyer en 2004, rapport Dobias en 2005, rapport des Ponts et Chaussée en 2005, étude du BIPE en 2005, Plan d'Initiative Européenne (2004) et Europe, Concurrence, Emploi (2005) de la FNTR.

Quatre éléments pèsent lourdement sur le transport routier :

- une fiscalité qui frappe les entreprises de TRM jusqu'à 2,5 fois plus que les autres entreprises françaises, essentiellement en raison de la TIPP⁸, et de la Taxe Professionnelle (22% en moyenne du chiffre d'affaires)
- un coût social discriminant par rapport aux pays concurrents : le temps de travail (32,8 heures par semaine en moyenne) le plus faible d'Europe (-8% par rapport aux pays de l'Ouest de l'Union Européenne et -15% en moyenne avec les pays de l'Est), le coût du travail le plus élevé d'Europe (jusqu'à 2,5 fois plus que certains pays de l'Est, et 5% de plus que la moyenne des 15 « anciens » de l'Union)⁹
- un manque d'harmonisation européenne :
 - o la TIPP française est 21% plus chère que la moyenne européenne
 - o le fiscal et le social à eux seuls renchérissent le transport français de 14%, alors que les marges sont à peine de 1% !
- un déphasage entre le temps administratif et le rythme économique : les mutations ne doivent pas venir des seules entreprises et l'Etat doit aussi engager sa propre révolution culturelle. Un fossé s'est en effet creusé et ne cesse de s'aggraver entre le temps administratif et le rythme économique des entreprises et des marchés. De plus, le contrôle est devenu discriminant, alors que c'est un facteur essentiel pour le TRM qui exerce le principal de son activité sur le domaine public. Il rompt aujourd'hui l'égalité de traitement entre ressortissants et non ressortissants et aggrave l'inégalité des conditions de concurrence.

⁸ TIPP = taxe intérieure sur les produits pétroliers

⁹ Seule la France paie comme temps de travail tous les temps d'attente des conducteurs

Mais dans un monde où les marchandises viennent de plus en plus souvent d'ailleurs, la croissance du TRM vient de plus en plus du transport international. Alors qu'il n'est pas compétitif, le retour du pavillon français à l'international dépend de deux conditions :

- la convergence des coûts sociaux et fiscaux qui pèsent sur le TRM. Les prix du transport augmentent déjà dans les pays de l'Est. Ce mouvement permettra, à terme, de limiter l'écart de compétitivité entre la France et ces pays. Mais cela prendra des années. Des allègements de charges en France permettraient d'accélérer le rapprochement des coûts sociaux entre la France et ces pays. Une fourchette limitée à quelques pourcents, dans laquelle tous les pays devraient faire tenir leur TIPP, permettrait aussi d'améliorer la compétitivité du pavillon français.
- une législation adaptée au transport international. Mais, c'est la création d'un régime du travailleur mobile qui permettrait, en jouant à la fois sur le statut des conducteurs, leur rémunération, la définition du temps de travail..., de faire baisser structurellement le coût final des conducteurs français.

Annexe 6

Unostra : Redorer le blason du camion

Rencontres parlementaires - dimanche 18 mars 2007

(Source : site Internet Le Bien Public – Les Dépêches - AFP)

L'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra) a invité récemment élus locaux et parlementaires à une table ronde afin d'échanger et faire des propositions concrètes en matière d'infrastructures, sécurité routière, fiscalité, emplois et protection de l'environnement. Pour Yves Quemeneur, président de l'Unostra, ce fut l'occasion de présenter la situation du transport routier dans sa globalité, d'instaurer un dialogue en toute transparence et accessoirement de tordre le cou à de nombreuses idées reçues.

Combattre les idées reçues

Alors que le transport routier répond de façon réactive à la gestion du « juste à temps », il a souvent été pris pour cible, jugé à la hâte comme trop polluant, trop bruyant et responsable de graves accidents impliquant à chaque fois de nombreux véhicules. Pourtant, selon Yves Quemeneur, la réalité du transport routier est tout autre. « Boucs émissaires de la pollution, les camions ne représentent que 1 % des émissions de gaz à effet de serre et aucun métier n'a fait autant d'efforts que le lobby routier pour s'adapter aux nouvelles exigences environnementales. Nous sommes parvenus à une réduction de 90 % des émissions de particules. Quant à la sécurité routière, les camions qui représentent 6 % du trafic routier ne sont impliqués que dans 3 % des accidents, sans pour autant être responsables à chaque fois ».

Un mode de transport incontournable

Dans notre économie galopante où le gain de temps est essentiel, on a tendance à oublier que le transport routier s'avère être le plus réactif et le plus flexible, le rail sans doute plus écologique accuse un retard certain en la matière. Par ailleurs, le transport scolaire joue un rôle clé dans l'aménagement du territoire. En maintenant une vie normale en milieu rural, le transport routier tend à éviter une désertification des campagnes qui aurait de graves conséquences sur le plan démographique. Quand on sait que ce secteur d'activité emploie 400 000 salariés en France (15 000 en Bourgogne) et que 99 % des approvisionnements indispensables à la vie quotidienne sont assurés par les camions, la route a encore de beaux jours devant elle.