

**Assemblée Plénière
Séance du 24 octobre 2013**

**Transport et logistique : un défi pour
Midi-Pyrénées**

Discours introductif de Monsieur Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional de Midi-Pyrénées

(Extraits)

Monsieur le Président, cher Martin MALVY,
Monsieur le représentant du Secrétaire Général aux Affaires Régionales,
Chères et Chers collègues membres du CESER, membres des sections,
Madame, Monsieur,

(...) Les projets d'avis qui vont vous être présentés ce 24 octobre abordent des thèmes déterminants pour le renforcement de l'économie régionale. Je vous les présente en quelques mots, les rapporteurs en feront une approche plus détaillée.

(...) Le projet d'avis « Transport et logistique : un défi pour Midi-Pyrénées » aborde la problématique des transports de marchandises et de la logistique, en soulignant l'importance de ces activités pour la prospérité économique, la création d'emplois et de richesses, la qualité de l'environnement, ainsi que les fragilités de Midi-Pyrénées dans ce secteur (la région Midi-Pyrénées se trouve particulièrement exposée aux conséquences des évolutions en cours et de la concentration des entreprises du secteur et de la massification des trafics de marchandises) et les défis que la Région doit relever.

Au vu de l'importance des enjeux économiques, sociaux et environnementaux attachés aux évolutions des activités de logistique et de transport de marchandises, le CESER estime que la Région doit intervenir sur cette problématique essentielle pour le développement durable de Midi-Pyrénées, même si aucune compétence spécifique ne lui est reconnue dans ce domaine, car elle dispose de compétences d'attribution en matière de développement économique, d'aménagement du territoire, de développement durable.

Pour le CESER, cette intervention, afin qu'elle soit efficace, doit reposer sur des orientations politiques clairement affirmées. Le CESER propose, par conséquent, 5 axes d'intervention :

- le renforcement de la maîtrise régionale du fret en soutenant le développement des partenariats entre acteurs régionaux du fret ;
- l'optimisation du flux de transport de marchandises par une aide au conseil logistique et la promotion des solutions modales dont le bilan social et environnemental est le meilleur, notamment le transport combiné rail-route ;
- la valorisation de la place logistique de Midi-Pyrénées par l'affirmation du positionnement stratégique de la plateforme toulousaine (Eurocentre-Saint Jory-Fenouillet ...) en tant que port sec ainsi que par la planification d'un réseau relativement sélectif de plateformes logistiques locales ;
- la réalisation des infrastructures nécessaires : le maintien et l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes, notamment le renforcement des performances de la ligne POLT, la réalisation d'un contournement ferroviaire de Toulouse, l'achèvement de la modernisation du réseau routier national et en particulier de l'axe Toulouse-Lyon, l'aménagement autoroutier de la liaison Toulouse-Castres ;
- le développement de l'information sur le transport de marchandises.

(...)

**Assemblée Plénière
Séance du 24 octobre 2013**

AVIS

**Transport et logistique : un défi pour
Midi-Pyrénées**

ADOPTÉ

Suffrages exprimés : 104

Pour : 94

Abstention : 10

Rapporteur : Monsieur Jean BERTIN

**Cet avis a été élaboré sous l'autorité de la
Commission 1
« Aménagement du territoire »**

**Présidée par Michel BERTHOUMIEUX
Représentant l'Union Régionale Interprofessionnelle
C.F.D.T**

Les membres de la Commission :

AGRAIN Jean-François
Comité régional C.G.T.

AIRA Max
Personnalité qualifiée

AYGOBERE Patrick
M.E.D.E.F. - Fédération régionale des travaux publics

BARADA Etienne
Chambre régionale d'agriculture

BAYLAC Michel
Chambre régionale d'agriculture

BELIN Jean-Marie
Personnalité qualifiée

BELLANCA Joseph
Unions départementales F.O.

BERNAT Guy
Chambre régionale d'agriculture

BERTIN Jean
Office interconsulaire des transports et communications du Midi

BLATERON Bernard
Union régionale C.G.C.

BRUEL Corinne
Comité régional du tourisme

CAMBOU José
Collège d'associations membres de l'Association régionale pour
l'environnement

CAMBOU Serge
Unions départementales F.O.

CASTAGNE Michel
Banques mutuelles et banques populaires

CAVILLE Maryline
Comité régional C.G.T.

DEDEBAN Bernard
F.S.U.

DUBOST Christian
Accord entre R.F.F. et la S.N.C.F. (représentation alternative)

DUCOURNAU André
Union régionale interfédérale des œuvres privées sanitaires et sociales

GLEYZES Lucien
Section régionale de l'union nationale des associations de professions
libérales

GUINLE Yolande
Comité régional C.G.T.

INTRAND Michel
U.N.S.A.

KIRCHNER Patrick
Représentation régionale de la Confédération Paysanne de Midi-Pyrénées

LALANDE Eric
Union professionnelle artisanale

LAYSSAC Francis
Union régionale interprofessionnelle C.F.D.T.

LEMOUZY Roger-Pierre
Comité régional C.G.T.

LOUBÈRE Pierre
Union régionale interprofessionnelle C.F.D.T

MAHÉ Pascale
Collège d'associations membres de l'Association régionale pour
l'environnement

MARSOL Bertrand
Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire
(CRAJEP)

MAUREL Michel
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

MAZENC Lucien
Union Régionale des Associations Familiales

MOLENAT Gérard
Union Régionale des Centres Permanents d'Initiative pour
l'Environnement

NUBLAT Myriam
M.E.D.E.F. - Fédération des industries textiles Sud - Union des
professionnels de l'habillement - Chambres syndicales de l'industrie du
cuir

PAULET Jean-Louis
Union Régionale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de
l'Environnement de Midi-Pyrénées

PELOSSE Karine
Groupement Régional d'Animation et d'Initiation à la Nature de
l'Environnement

de PERIGNON Patrick
Coordination rurale de Midi-Pyrénées

TERRANCLE Christian
Coordination Régionale Solidaires

VALVERDE Denis-René
F.N.A.R.S. Midi-Pyrénées - ATD Quart Monde - M.N.C.P. et autres
associations régionales agissant contre les exclusions sociales et la
précarité

VAZQUEZ Laëtitia
Confédération du Logement et du Cadre de Vie

VIEUXLOUP Marc
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

**Le CESER tient à remercier
les PERSONNALITES AUDITIONNEES
pour leur contribution à cet avis**

Monsieur **Alain ARQUIER**

Délégué syndical C.G.T. du secteur des transports routiers

Monsieur **Jean-Claude BARCOS**

Président de la Fédération Nationale des Transports Routiers –
Midi-Pyrénées

Monsieur **Jérôme BARROIS**

Chargé d'études - Midi-Pyrénées Expansion

Monsieur **Emmanuel BEAUSSART**

Délégué régional à l'aménagement du territoire ferroviaire –
SNCF GEODIS

Monsieur **Jérôme BESSIERE**

Délégué interrégional Midi-Pyrénées-Aquitaine de la Fédération
Nationale des Transports Routiers

Monsieur **Jean-François BROU**

Président de l'Organisation des Transporteurs Routiers
Européens

Madame **Ghislaine CABESSUS**

Conseillère Générale du canton de Fronton

Monsieur **Eric CERRUTI**

Responsable technico-commercial d'Euro Cargo Rail pour le Sud de la France

Monsieur **André CROCHERIE**

Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – Midi-Pyrénées

Monsieur **Christian DUBOST**

Directeur Régional Midi-Pyrénées de Réseau Ferré de France

Monsieur **Didier GARDINAL**

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Midi-Pyrénées

Monsieur **Gilles GAZAGNES**

Responsable « Exploitation et Logistique » de la coopérative ARTERRIS

Monsieur **Jean-Michel GENESTIER**

Directeur Général Adjoint à l'aménagement du territoire ferroviaire – SNCF GEODIS

Monsieur **Philippe GOUZE**

Secrétaire Général de l'Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction – Midi-Pyrénées

Monsieur **Mathieu LAFAGE**

Chargé de mission, responsable de la plateforme Grand Sud Logistique – Tarn-et-Garonne

Monsieur **Michel MANO**

Président de l'Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction – Midi-Pyrénées

Monsieur **Bernard MARQUIE**

Maire-adjoint de Toulouse

Monsieur **Laurent MARTIN**

Secrétaire du Comité d'Etablissement de Frêt SNCF

Madame **Cécile MUGNIER**

Chef du service « Développement des territoires » - Midi-Pyrénées Expansion

Monsieur **Pascal MONCHO**

Directeur technique de la plateforme Eurocentre – Haute-Garonne

Monsieur **Philippe PEYBERNES**

Directeur Général Adjoint - Midi-Pyrénées Expansion

Monsieur **Laurent ROQUE**

Délégué Général de la Direction des Activités Multimodales – SNCF GEODIS

Monsieur **Fabrice RABRET**

Président du Comité Régional de la Charte Environnement - Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction – Midi-Pyrénées

Monsieur **Gilles ROUYER**

Chef du service Commercial Gestion du Réseau de la Direction
Régionale Midi-Pyrénées de Réseau Ferré de France

Madame **Nadège TELLIER**

Responsable « Information économique, territoriale et
institutionnelle » de la Chambre de Commerce et d'Industrie de
Région Midi-Pyrénées

SOMMAIRE

Introduction.....	1
1ère Partie : Les activités de transport de marchandises et de logistique de Midi-Pyrénées.....	3
I – Eléments d’un diagnostic	3
1) Des flux de transport révélateurs des caractéristiques de l’économie régionale.....	3
2) Un secteur d’activité relativement modeste mais créateur d’emplois	21
3) Un contexte régional peu porteur	30
II - Un secteur d’activité confronté à de profondes évolutions économiques et réglementaires	39
1) Ouverture à la concurrence et développement durable	39
2) La restructuration de l’appareil de production et de distribution	47
3) Des acteurs en difficulté	50
4) Une mutation des métiers du transport	51
5) Une croissance de la demande de transports de marchandises qui pourrait se ralentir ?	55
2ème Partie : Enjeux et perspectives pour Midi-Pyrénées	63
I - Les enjeux pour Midi-Pyrénées.....	63
1) Le maintien d’une activité régionale de transport et de logistique conséquente.....	64
2) La compétitivité et l’attractivité du territoire régional.....	67
3) La poursuite d’un développement durable.....	69

II - Un projet logistique pour Midi-Pyrénées.....	73
1) Accroître la maîtrise régionale du fret.....	75
2) Optimiser les flux régionaux de transport de marchandises	77
3) Valoriser la place logistique de Midi-Pyrénées	81
4) Réaliser les infrastructures nécessaires	83
5) Assurer une veille et une information permanentes.....	85
Conclusion.....	87
ANNEXES	89
Annexe 1 : Les codes NAF de la Convention nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport	89
Annexe 2 : Le programme de modernisation des itinéraires routiers	90
Annexe 3 : Le Plan Rail Midi-Pyrénées 2007-2013.....	91
Annexe 4 : Informations sur le montant et le calcul de la taxe poids lourds.	92
Annexe 5 : Focus sur la logistique.....	93
Annexe 6 : Carte des 10 principaux terminaux de transport combiné en France	97
EXPLICATIONS DE VOTE	99
Intervention de Monsieur Jean-François AGRAIN	101
Intervention de Madame Pascale MAHE.....	105
Intervention de Monsieur Marc VIEUXLOUP	109
Intervention de Monsieur Christian TERRANCLE.....	111
Intervention de Monsieur Michel BERTHOUMIEUX....	117

Introduction

Le 21 mars 2005, le Conseil Economique et Social Régional, qui n'était pas encore devenu « Environnemental », adoptait un avis dans lequel il plaidait « Pour une ambition régionale en matière de transport de marchandises » et prônait « Le choix d'un développement durable ». Il y relevait en effet l'importance économique, sociale et environnementale des activités régionales de transport de marchandises et de logistique, et, après avoir constaté qu'il s'agissait là, potentiellement, d'un domaine d'intervention publique qui offrait la possibilité de conjuguer favorablement l'efficacité économique, la création d'emploi, l'équilibre du territoire, la qualité de vie de la population et la préservation de l'environnement, formulait un certain nombre de propositions selon cinq objectifs :

- Accroître la maîtrise régionale du fret
- Optimiser les flux régionaux de transport de marchandises
- Valoriser la place logistique de Midi-Pyrénées
- Réaliser les infrastructures de communication nécessaires
- Assurer une veille et un « porter à connaissance » permanents

Huit ans plus tard, le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional de Midi-Pyrénées a décidé de mettre à jour son analyse et ses préconisations. C'est l'objet de ce nouvel avis.

La première partie de ce travail sera ainsi consacrée à établir, en repartant de l'avis de 2005, un état des lieux actualisé des activités de transport de marchandises et de logistique en Midi-Pyrénées, ainsi qu'à prendre la mesure des évolutions récentes et à identifier les principaux facteurs de changements à venir.

La seconde partie de l'avis portera sur la révision de la problématique régionale, l'évaluation des recommandations formulées en 2005 et la définition de préconisations adaptées à la situation de 2013.

1ère Partie : Les activités de transport de marchandises et de logistique de Midi-Pyrénées

I – Eléments d'un diagnostic

1) Des flux de transport révélateurs des caractéristiques de l'économie régionale

Avertissement : Dans son avis de 2005, le CESR signalait les limites du système de suivi statistique des transports de marchandises. Il indiquait toutefois que les données disponibles permettaient de se faire une idée assez précise de la réalité du transport régional de marchandises. C'est, en 2013, beaucoup plus difficile.

En effet, le transport ferroviaire de marchandises a, depuis 2006 et l'ouverture à la concurrence du secteur, pratiquement disparu des écrans de contrôle statistique au niveau régional. En ce qui concerne Midi-Pyrénées, les données disponibles en matière de transport terrestre de marchandises se résument donc à des transports routiers qui, s'ils sont certes ultra-dominants, n'en sont pas pour autant universels. Il convient d'ailleurs de noter que le système d'observation des transports routiers ne prend pas en compte les trafics, sans doute en développement, réalisés en France par les véhicules immatriculés à l'étranger. Heureusement, les données concernant le fret aérien sont toujours renseignées.

En ajoutant à ce constat premier que la nomenclature des marchandises utilisée pour les statistiques du transport a changé au 1^{er} janvier 2008 et que les données du commerce extérieur en tonnages ne sont plus disponibles depuis 2007, on comprend que la reconstruction d'un système pertinent de recueil et de traitement des données relatives au transport de marchandises fasse l'objet de multiples recommandations. Pour l'heure, le suivi du transport régional de marchandises est en tout cas relativement compliqué.

En ce qui concerne les flux de transport, le constat établi par le CESR en 2005 mettait en exergue que :

- ☞ Midi-Pyrénées était une place logistique modeste, caractérisée par la prépondérance des échanges internes à la région et des trafics interrégionaux structurellement déséquilibrés avec des flux entrants significativement supérieurs aux flux sortants ;
- ☞ Le trafic interne à Midi-Pyrénées était largement dominé par le transport de matériaux de construction ;
- ☞ Les produits manufacturés constituaient le premier poste des échanges interrégionaux en entrée comme en sortie ;
- ☞ Le trafic sur le territoire national était effectué à près de 95% (en tonnage) par transport routier ;
- ☞ Le trafic ferroviaire interne à la région portait quasi-exclusivement sur les graviers et matériaux de construction tandis que le trafic ferroviaire interrégional reposait majoritairement sur l'entrée des produits pétroliers ;
- ☞ Les échanges interrégionaux de Midi-Pyrénées concernaient essentiellement les régions du sud de la France et, en premier lieu, Aquitaine et Languedoc-Roussillon ;
- ☞ En volume, Midi-Pyrénées se situait au 17^{ème} rang des Régions françaises pour le trafic international. La moitié de ces échanges se faisait avec l'Espagne. Le transport routier en assurait 84%.
- ☞ En valeur de marchandises, les productions aéronautiques étaient déterminantes et les transports se faisaient avant tout par les « autres modes de transport »¹.

¹ Les modes « autres » renvoient au transport par propulsion propre des véhicules (c'est-à-dire des marchandises qui circulent par leur propre moyen, par exemple pour les livraisons d'avions) et aux transports fixes possibles grâce des installations (transport par conduites comme les pipelines et les oléoducs, courant électrique, courroies transporteuses et tuyaux).

Pour l'essentiel, ce constat est encore d'actualité. De fait, **Midi-Pyrénées reste une place logistique modeste aux flux de transport déséquilibrés.**

En 2011, le transport routier de marchandises en provenance ou à destination de Midi-Pyrénées était, tous flux confondus, de 104,4 millions de tonnes, soit quasiment le même tonnage que celui de 2003 sur lequel s'était appuyé l'avis du CESR en 2005. En baisse de près de 8% par rapport à 2010, il représente ainsi 4,9% du trafic réalisé au plan national, soit une proportion très légèrement supérieure au poids démographique de Midi-Pyrénées par rapport à la France (4,6%).

Principaux flux en 2011



source : SOeS SITRAM

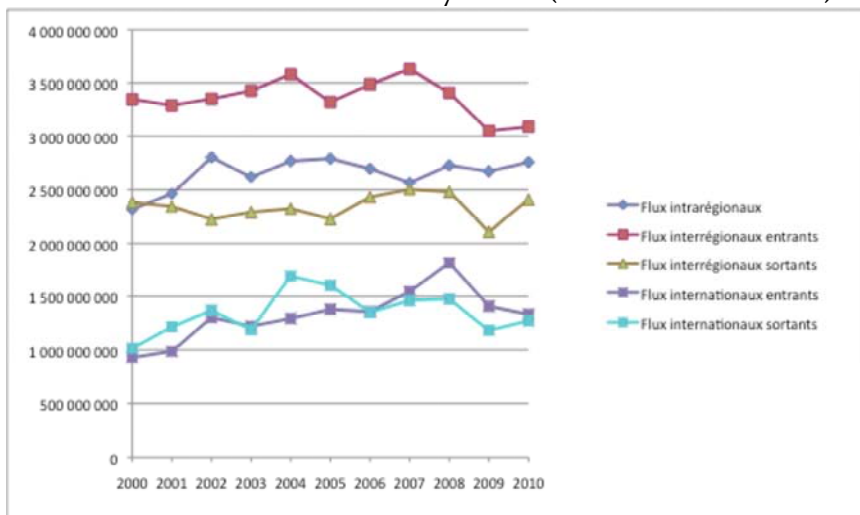
Globalement le flux de marchandises transporté par la route dans la Région Midi-Pyrénées est en retrait de - 5 % par rapport à l'année 2010. Les échanges entre la Région Midi-Pyrénées et l'extérieur baissent de - 2,2 %. Le tonnage transporté interne à la région affiche une baisse de - 6,3 % par rapport 2010 soit -4,7 millions de tonnes.

Le transport routier de marchandises de Midi-Pyrénées effectué sur le territoire national constitue, avec 100,6 millions de tonnes, environ 96,4% de l'ensemble des trafics routiers régionaux de marchandises.

Ce trafic national est lui-même largement dominé par les échanges internes à la région qui, avec plus de 70 millions de tonnes, en représentent près de 70%. Les flux interrégionaux qui en assurent la part restante, soit près de 30 millions de tonnes, sont marqués par des flux entrants supérieurs de 3,3 millions de tonnes aux flux sortants. Ce déficit historique des sorties par rapport aux entrées, qui n'était que de 2,6 millions de tonnes en 2010, semble cependant s'atténuer au fil du temps. Pour mémoire, il était plutôt de l'ordre de 4 millions de tonnes au début des années 2000. Par ailleurs, il ne concerne pas tous les types de marchandises de la même manière.

Considérés en tonnes x km, les flux interrégionaux sont dominants avec, en outre, des flux entrants supérieurs de 30% aux flux sortants (moyenne des années 2000 à 2010).

Trafic de marchandises de Midi-Pyrénées (en tonnes-kilomètres)



Source : SOeS - SITRAM

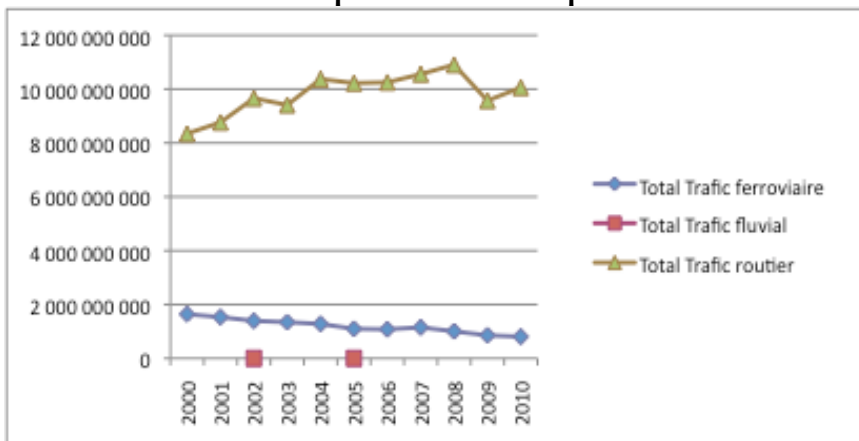
Le trafic interne à Midi-Pyrénées est toujours dominé par le transport de matériaux de construction qui en représente les deux tiers. Viennent ensuite, par ordre d'importance, les produits de l'agriculture, les denrées alimentaires, les marchandises groupées et les matières premières secondaires (déchets).

La catégorie « fourre-tout » des produits manufacturés ayant disparu de la nouvelle nomenclature des marchandises, **les marchandises groupées constituent désormais le premier poste d'échanges interrégionaux en entrée tandis que ce sont les produits de l'agriculture qui occupent la première place en sortie.** Parmi les produits entrants dans la région, la première place revient donc aux marchandises groupées qui en représentent un peu moins de 20%. Ils sont suivis des produits de l'agriculture, des matériaux de construction, des denrées alimentaires et des produits pétroliers. A l'exception des produits pétroliers, on retrouve les mêmes catégories dominantes de produits en ce qui concerne les flux sortants. Leur ordre d'importance est cependant différent puisqu'après les produits de l'agriculture qui représentent le quart de l'ensemble, viennent les marchandises groupées (18%), les matériaux de construction (de 13 à 19% selon le périmètre retenu) et les produits alimentaires (15%).

Au total, les matériaux de construction constituent la moitié des tonnages du transport national de Midi-Pyrénées. Les produits de l'agriculture en représentent près de 12% tandis que les marchandises groupées y contribuent pour 8,5% et les produits alimentaires pour 7%.

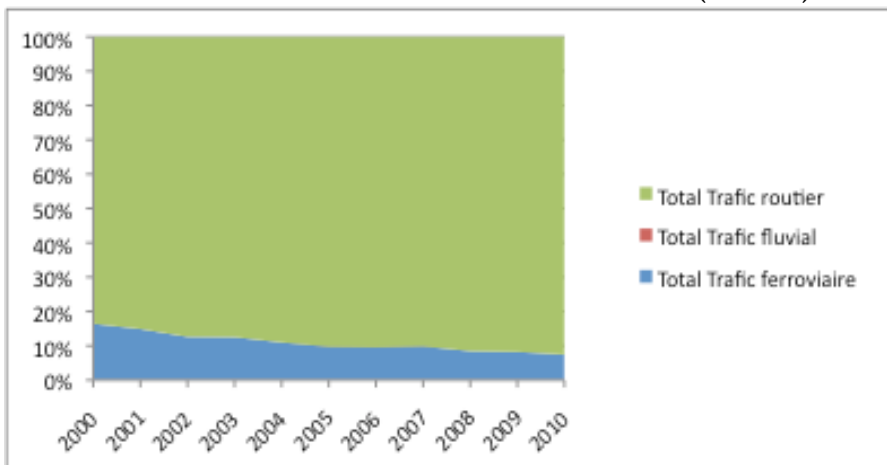
Le trafic de marchandises effectué sur le territoire national (intra-régional et interrégional) est essentiellement, et dans une proportion toujours plus grande, assuré par transport routier. Le trafic routier assurait ainsi 92,5% des tonnes-kilomètres réalisées en 2010.

Évolution du trafic régional de marchandises effectué sur le territoire national par mode de transport



Source : SOeS-SITRAM

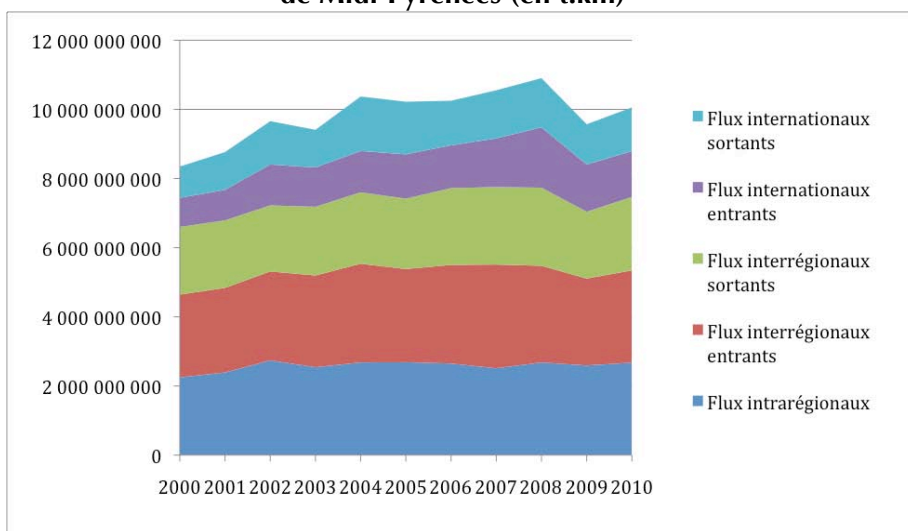
Part des différents modes de transport terrestre dans le trafic de marchandises effectué sur le territoire national (en t.km)



Source : SOeS-SITRAM

Au niveau national, la part modale de la route pour les transports terrestres de marchandises (hors oléoduc) exprimée en tonne-kilomètre², était en 2012 de 87,6%, celle du ferroviaire de 10,1% et celle du fluvial de 2,4%. Au cours des deux dernières décennies, les modes non-routiers ont vu leur part de transport divisée par presque deux. Elle est ainsi passée de 23,5% des t.km intérieures en 1990 à 12,2% en 2009. Elle semble maintenant se stabiliser à ce niveau.³

Evolution du trafic routier de marchandises de Midi-Pyrénées (en t.km)



Source : SOeS-SITRAM

² La tonne-kilomètre (t.km) est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre. La quantité de transport exprimée en tonne-kilomètre se calcule en effectuant le produit de la masse transportée exprimée en tonnes (t) par la distance parcourue exprimée en kilomètres (km), soit $t.km = t \times km$.

³ Annexes M – Transport de marchandises (Comptes des transports en 2012, Commissariat général au développement durable, juillet 2013).

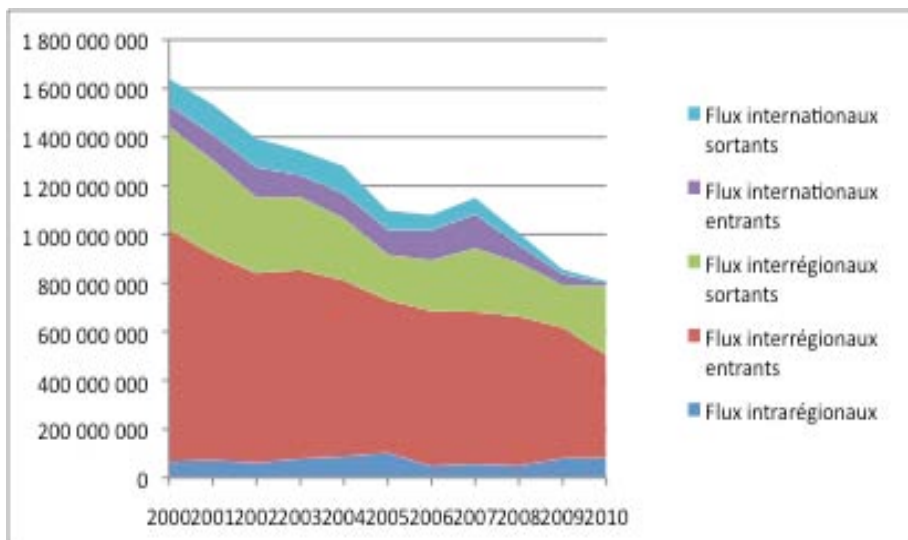
Le transport routier doit toutefois être distingué entre transport pour compte propre, c'est-à-dire réalisé pour elle-même par une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport, et transport pour compte d'autrui, autrement dit, effectué par une entreprise pour une autre.

Surtout présent dans le transport des matériaux de construction (produits d'extraction et autres produits minéraux) et des produits de l'agriculture, le transport routier pour compte propre représente, en 2011, près de 48% de l'ensemble des tonnages transportés par la route. Sa part en tonne-kilomètre n'est cependant que de 20% au total et ne représente que 11% des flux interrégionaux et 3,3% des flux internationaux concernant Midi-Pyrénées. De fait, près de 90% des tonnages transportés pour compte propre relèvent des flux internes à la région.

Plus ouvert au transport à longue distance que le transport pour compte propre, le transport routier pour compte d'autrui n'en dédaigne pas pour autant le transport interne à la région. Celui-ci représente en effet 53% des tonnages transportés pour compte d'autrui.

Comme cela a été indiqué en avertissement, le **transport ferroviaire de marchandises** a disparu des écrans de contrôle statistique au niveau régional. Pour mémoire, le transport ferroviaire de marchandises de Midi-Pyrénées était de 5,5 millions de tonnes en 2003 et de 4,7 millions de tonnes en 2006. En tonnes-kilomètres, le total du transport terrestre de marchandises est toutefois toujours renseigné au niveau régional. Compte tenu de la part supposée négligeable qu'occupe le transport fluvial en Midi-Pyrénées, il est donc possible de reconstituer le trafic ferroviaire régional par différence entre le trafic total et le trafic routier.

Evolution du trafic ferroviaire de marchandises de Midi-Pyrénées (en tonnes-kilomètres)



Source : SOeS-SITRAM

L'analyse de la situation du fret ferroviaire régional et de son évolution peut aussi se fonder sur des témoignages d'acteurs, opérateurs ou chargeurs, et sur les tendances identifiées au niveau national. C'est ainsi qu'en 2011, SNCF GEODIS, c'est-à-dire la branche transport et logistique de marchandises du groupe SNCF, indiquait que son activité en Midi-Pyrénées pour 2010 avait porté sur un volume total de 4,15 millions de tonnes de marchandises diverses dont environ 60% étaient des produits agricoles et de carrières. En outre, SNCF GEODIS soulignait le déséquilibre des flux considérés avec des arrivages et des expéditions représentant respectivement 63% et 37%.

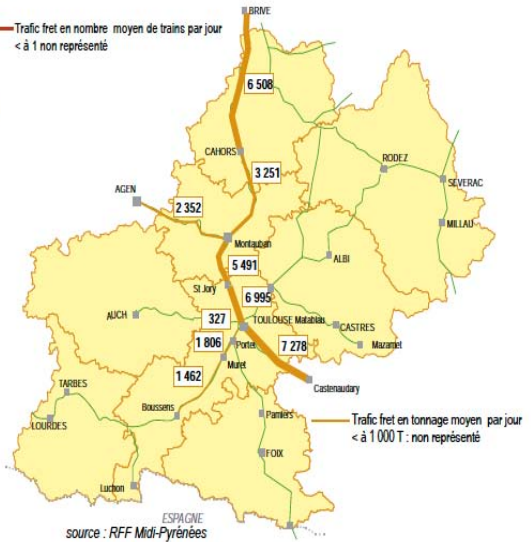
Trafic fret en 2011 sur le réseau ferroviaire national



source : RFF Midi-Pyrénées

Le nombre de trains de fret circulant en 2011 marque un recul de -19 % qui se manifeste par une baisse des tonnages transportés (- 7 192 tonnes).

Ce bilan ne prend pas en compte les lignes peu circulées (moins de 1 train en moyenne par jour dont le tonnage est inférieur à 1000 tonnes).

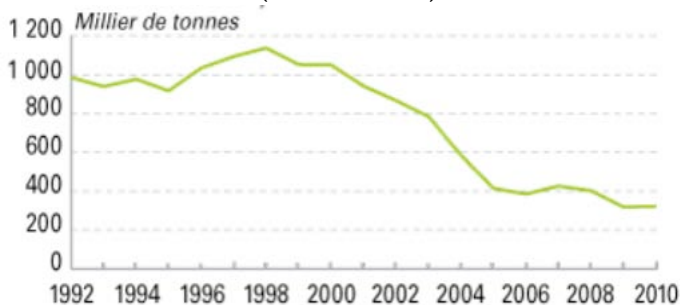


source : RFF Midi-Pyrénées

Depuis 2010, Réseau Ferré de France (RFF) propose, pour sa part, un suivi du trafic ferroviaire de marchandises à partir du nombre de circulations de trains de fret et des tonnages transportés (voir cartes ci-dessus). En 2011, ces tonnages auraient ainsi baissé d'un peu moins de 7200 tonnes. Selon RFF, le trafic ferroviaire interne de la région Midi-Pyrénées porterait toujours quasi-exclusivement (à hauteur de 97%) sur les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction. RFF témoigne également du fait que les flux ferroviaires interrégionaux restent dominés par le trafic entrant dont plus de la moitié est constituée des produits pétroliers en provenance de Provence-Alpes-Côte d'Azur tandis que les flux sortants, d'abord à destination du Languedoc-Roussillon, sont principalement composés de minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction ainsi que de produits agricoles et d'animaux vivants.

A la conjonction des transports routier et ferroviaire, le transport combiné rail-route, dont le trafic a diminué des deux tiers depuis le début du millénaire, reste dans une situation incertaine. Au niveau national, il a connu une embellie significative en 2011 (+20,8%), mais repart à la baisse en 2012.

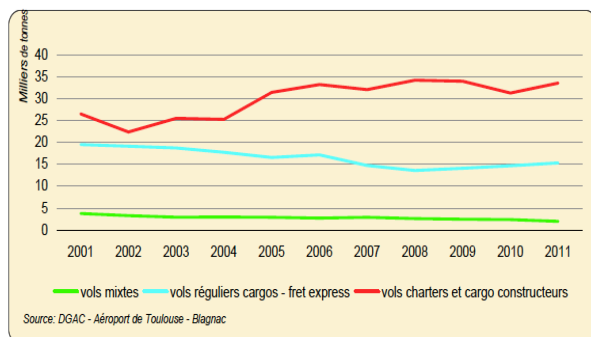
Trafic annuel de marchandises par ferroutage en Midi-Pyrénées (1992 à 2010)



Source : Direction Fret SNCF

Quant au fret aérien régional, il se résume désormais au trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Son volume n'a guère varié depuis 2005.

Evolution du fret aérien à l'aéroport de Toulouse-Blagnac de 2001 à 2011

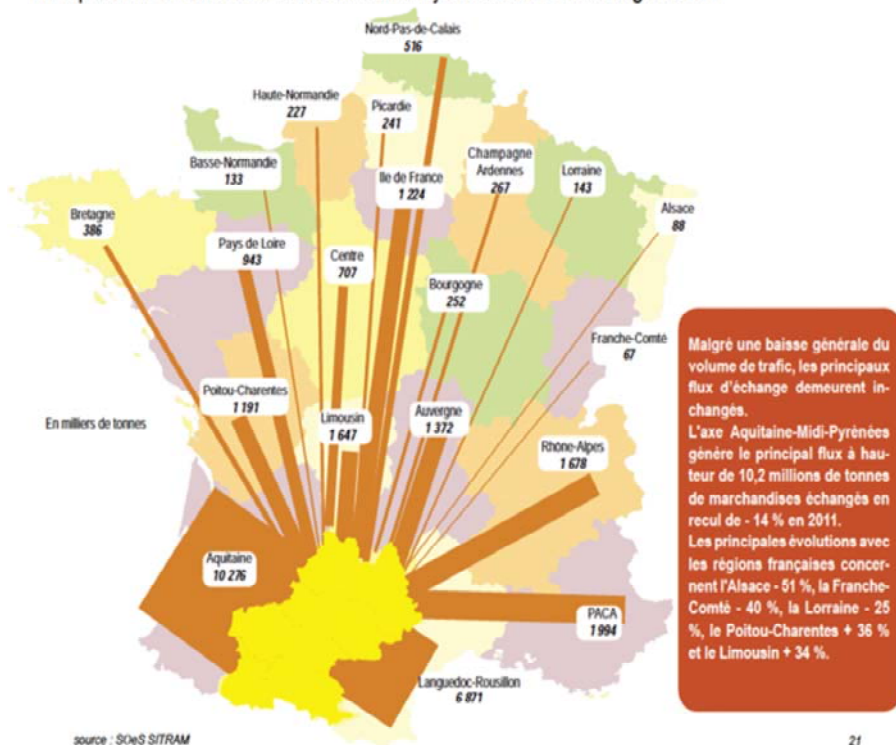


En 2011, 51 000 tonnes de marchandises (hors fret postal) ont transités ou été traitées par l'aéroport de Toulouse-Blagnac, soit une hausse de + 5 % par rapport à l'année précédente. Les tonnages de marchandises transportées par vols charters cargos progressent de + 7,2 %. Le fret express croît de + 4,3 % par rapport à 2010.

Comme en 2003, les échanges interrégionaux de Midi-Pyrénées restent marqués par une certaine proximité. Ainsi, les sept premiers partenaires de Midi-Pyrénées en 2011, représentant 83% de ses échanges interrégionaux⁴ par transport routier, sont aussi les régions les plus proches, celles du sud de la France, à commencer par Aquitaine et Languedoc-Roussillon. Au-delà, seule l'Île de France peut se mêler au palmarès. De fait, cette situation est conforme à celle qui avait été décrite en 2005, à partir des chiffres de 2003. Mais la comparaison avec 2003 s'arrêtera là. Les données disponibles pour 2011 sont en effet bien plus pauvres : les flux ferroviaires n'y figurent pas et les informations quant au type de produits transportés ne sont plus publiées.

⁴ En fait, 30 millions de tonnes de marchandises.

Principaux flux entrants et sortants entre Midi-Pyrénées et les autres régions 2011



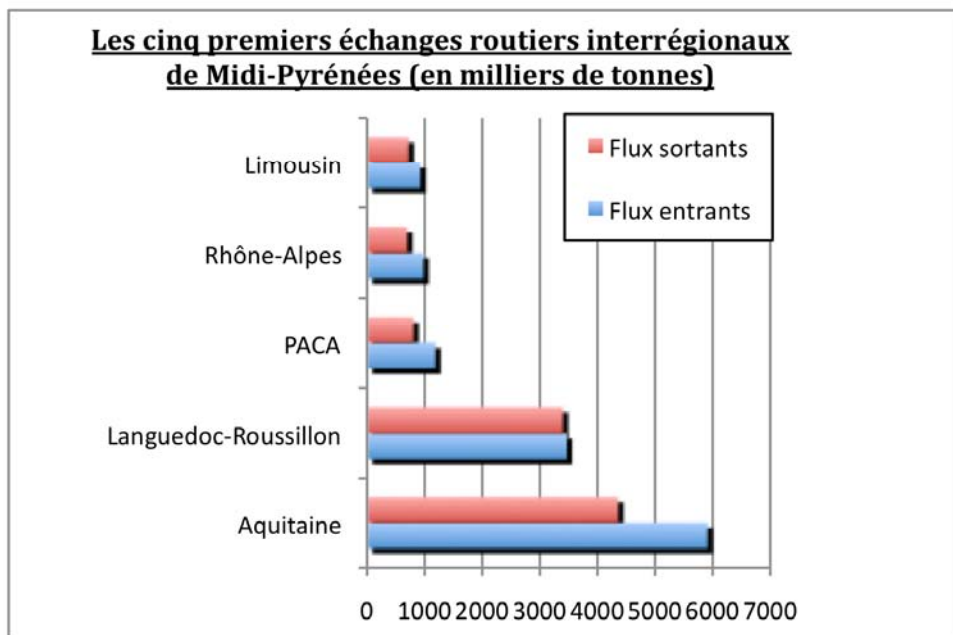
Comme en 2003, la région **Aquitaine** était, en 2011, le premier partenaire de Midi-Pyrénées. Le trafic entre les deux régions dépassait les 10 millions de tonnes, soit le tiers des échanges interrégionaux de Midi-Pyrénées. Les flux entrants en constituaient 57%. Pour mémoire, les flux de 2003, incluant le transport ferroviaire, étaient à peu près équilibrés entre entrées et sorties ; produits manufacturés, produits de l'agriculture et matériaux de construction figuraient alors parmi les produits les plus échangés dans un sens ou dans l'autre.

Avec son deuxième partenaire, la région **Languedoc-Roussillon**, les échanges de Midi-Pyrénées atteignaient près de 6,9 millions de tonnes avec autant de flux entrants que sortants. Pour mémoire, en 2003, les postes les plus importants en entrées étaient ceux des produits pétroliers, des matériaux de construction et des produits manufacturés tandis que les produits agricoles et les denrées alimentaires dominaient les sorties, notamment avec le froment, les légumes frais ou congelés, les préparations alimentaires. Les matériaux de construction occupaient également une place importante.

En troisième position, la région **Provence-Alpes-Côtes d'Azur** assurait avec Midi-Pyrénées un trafic d'un peu moins de 2 millions de tonnes de marchandises présentant un certain déséquilibre ; les flux entrants dominant significativement les flux sortants. Pour mémoire, en 2003, les échanges avec cette région portaient principalement sur les entrées de produits pétroliers (transportés pour l'essentiel par fer) et sur les sorties de lait et d'engrais.

Aux quatrième et cinquième places, les régions **Rhône-Alpes** et **Limousin** avaient, en 2011, des volumes d'échanges avec Midi-Pyrénées presque identiques, d'un peu moins de 1,7 million de tonnes, avec davantage de flux entrants que sortants.

L'**Auvergne** (1,4 million de tonnes), **Poitou-Charentes** (1,2 million de tonnes) et la région **Ile de France** (1,2 million de tonnes) ont aussi des relations importantes avec Midi-Pyrénées.



Les échanges internationaux de biens n'étant plus renseignés en volume exprimé en tonnes depuis 2006, il n'est pas possible de vérifier à cet égard si Midi-Pyrénées reste ou non ce qu'elle était en 2003 : l'une des régions françaises les moins ouvertes sur l'extérieur. Ces échanges sont, par contre, toujours renseignés en valeur exprimée en euros. **En 2011, le commerce extérieur de Midi-Pyrénées s'élevait donc, tous modes de transports confondus, à 66,439 milliards d'euros.** En valeur d'échanges, Midi-Pyrénées était ainsi la sixième des régions françaises, ou, plus précisément la cinquième pour le transport sortant et la septième pour le transport entrant. De fait, contrairement à la situation nationale, en Midi-Pyrénées, les sorties, c'est-à-dire les exportations, l'emportaient sur les entrées, autrement dit les importations. La part des exportations était de 60%.

Toujours considérés en valeur, **les échanges internationaux de Midi-Pyrénées sont**, sans surprise, **dominés en entrée et en sortie par le « matériel de transport » et plus exactement par les productions aéronautiques**. Le poste « matériel de transport » représente 70% du transport entrant et 80% du transport sortant.

Pour le transport entrant, les quatre postes suivants sont dans l'ordre : les « machines et matériels non classés ailleurs, produits des TIC et instruments de précision », les « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire », les « métaux de base, produits métalliques » et les « produits alimentaires, boissons et tabac ». Au-delà du « matériel de transport », le palmarès du transport sortant est quant à lui composé, dans l'ordre, des « machines et matériels non classés ailleurs, produits des TIC et instruments de précision », des « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire », des « produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche » et des « produits alimentaires, boissons et tabac ».

Le transport international de la Haute-Garonne est ultra-dominant. En entrée comme en sortie, il représente de l'ordre de 90% de la valeur du transport international de Midi-Pyrénées.

Comme en 2003, **l'Allemagne constitue, et de très loin, le premier partenaire en valeur de la région Midi-Pyrénées tant en ce qui concerne le transport entrant que le transport sortant**.

Les Etats-Unis sont les seconds fournisseurs de Midi-Pyrénées. Ils sont suivis du Royaume-Uni, de l'Espagne et de l'Italie.

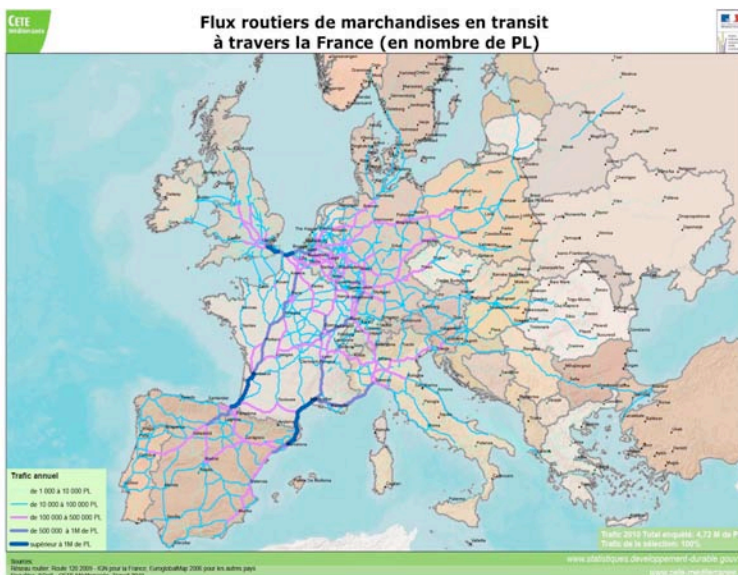
La Chine est, après l'Allemagne, le deuxième client de Midi-Pyrénées. Les trois suivants sont dans l'ordre : l'Espagne, la Malaisie et les Etats-Unis.

Premier partenaire de Midi-Pyrénées en volume en 2003, l'Espagne n'était pourtant alors que son 5ème partenaire en valeur. En 2011, elle a plus ou moins conservé sa place en valeur (3ème client et 4ème fournisseur), avec des importations presque égales aux exportations (depuis le début 2013, les exportations sont très fortement en hausse et représentent le double des importations qui restent stables). En 2003, les 3/4 des tonnages étaient dus à 4 catégories de produits : les produits agricoles et alimentaires (50% des tonnages), les denrées alimentaires (19%), les machines et les objets manufacturés (7%) et enfin les matériaux de construction (6%).

L'avis de 2003 soulignait que « considérés en valeur de marchandises, **les transports se font avant tout par ce qu'il est convenu d'appeler les « autres modes de transport »**, c'est-à-dire par propulsion propre des véhicules, notamment pour les livraisons d'avions, par transport par conduite (produits pétroliers, gaz...) ou encore le courant électrique. Le transport aérien occupe la seconde position. Loin derrière viennent par ordre le transport maritime puis la route. Le ferroviaire est quasiment inexistant ». En 2011, ce constat est toujours d'actualité.

Il convient enfin de souligner que Midi-Pyrénées est une région de transit. Ainsi, selon l'Observatoire Economique de Midi-Pyrénées⁵, la moitié des transporteurs sur les routes régionales sont étrangers, notamment en raison de la proximité de l'Espagne.

⁵ Cf. La filière transports routiers et logistique en Midi-Pyrénées – Dossiers sectoriels 2012 – Observatoire Economique de Midi-Pyrénées - www.obseco.fr/



2) Un secteur d'activité relativement modeste mais créateur d'emplois

Un secteur qui demande définition

D'un point de vue statistique, le secteur du transport de marchandises et de la logistique n'est pas facile à circonscrire précisément. En effet, les services auxiliaires des transports, voire les transports eux-mêmes, sont pour une bonne part réalisés par des entreprises dont l'activité principale est autre et il reste bien difficile de mesurer la proportion d'activité que les opérateurs ferroviaires ou encore les gestionnaires d'autoroute consacrent au fret.

Pour établir un constat régional à partir de données disponibles, le parti pris de ce travail a donc été d'assimiler le transport de marchandises à l'ensemble du secteur des transports en lui retranchant simplement les activités purement répertoriées « voyageurs ». Les sources de données ont ensuite été retravaillées selon cette acception. C'est ainsi, par exemple, que pour ce qui est des données de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), les transports de marchandises dont il sera question plus avant couvrent :

- le transport routier de marchandises (TRM)
- le secteur du déménagement (DEM)
- les activités auxiliaires (AUX)
- les loueurs (LOC)
- les prestataires logistiques (PRL)⁶

Totalement imbriqué dans les activités de production et de distribution, le transport de marchandises et la logistique qui l'accompagne n'en constituent pas moins, en tant que tels, un secteur d'activité porteur d'emplois et de valeur ajoutée.

⁶ Cf. Annexe 1 qui reprend les terminologies employées ici et les précise.

De fait, après avoir traité des trafics et des échanges, l'avis de 2005 soulignait l'importance économique et sociale d'un secteur d'activité certes modeste en lui-même mais créateur d'emplois sur l'ensemble du territoire régional. Il relevait en particulier :

- ☛ La place prépondérante du transport routier de marchandises au sein de ce secteur ;
- ☛ Une croissance soutenue du nombre d'emplois ;
- ☛ Une forte concentration des entreprises de transport sur la Haute-Garonne.

En 2013, ces éléments d'analyse sont sans doute à moduler pour tenir compte de quelques variations. Globalement, ils sont cependant toujours d'actualité. De fait, les activités de transport de marchandises et de logistique restent créatrices de richesses et d'emplois.

Selon l'INSEE, au 1^{er} janvier 2011, la région comprenait près de 3400 établissements du secteur des services logistiques et des transports routiers de marchandises. Parmi ceux-ci, 1856 relevaient du transport routier de marchandises et 1543 de l'entreposage et des services auxiliaires des transports, dont 865 au titre des activités postales de service universel⁷. Pour ce qui est directement comparable, le transport routier de marchandises a ainsi perdu 266 établissements depuis le début 2004, soit un recul de 12,5%.

Sur le périmètre plus restreint des services logistiques et des transports routiers de marchandises et partant de sources différentes, l'Observatoire Economique de Midi-Pyrénées dénombre dans la région un total de près de 2280 établissements au 1^{er} avril 2012, dont 1746 relevant d'activités de transport routier de marchandises et 532 des services logistiques (manutention, entreposage, organisation du transport de fret)⁸.

⁷ INSEE Sirene – Transports en Midi-Pyrénées – Chiffres Clés – ORT – juin 2013.

⁸ « Dossiers sectoriels 2012 : la filière transports routiers et logistique en Midi-Pyrénées », Observatoire économique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Midi-Pyrénées (<http://www.obseco.fr/>).

La répartition par branches des établissements de Midi-Pyrénées du secteur des transports de marchandises (en haut) et de la logistique (en bas) ⁹

Au 01/04/2012	Établissements	%	Effectifs salariés	%
Transports routiers de fret interurbain	516	30 %	6 069	41 %
Transports routiers de fret de proximité	1 096	63 %	7 507	51 %
Location de camions avec chauffeur	41	2 %	608	4 %
Services de déménagement	93	5 %	574	4 %
TOTAL MIDI-PYRÉNÉES	1 746	100 %	14 758	100 %

Source : Fichier des CCI - OBSéco

Au 01/04/2012	Établissements	%	Effectifs salariés	%
Entreposage et stockage frigorifique	17	3 %	554	8 %
Entreposage et stockage non frigorifique	210	40 %	2 277	33 %
Services auxiliaires des transports terrestres	108	20 %	828	12 %
Messagerie, fret express	59	11 %	1 360	20 %
Affrètement et organisation des transports	138	26 %	1 824	27 %
TOTAL MIDI-PYRÉNÉES	532	100 %	6 843	100 %

Source : Fichier des CCI - OBSéco

⁹ Les « transports routiers de fret interurbain » (sous-classe de la nomenclature statistique nationale d'activités) recouvrent en fait les transports routiers de fret, régulier ou non, interurbain, sur longue distance et international.

S'agissant des activités de transport routier de marchandises, il apparaît en outre que :

- près des 2/3 des établissements effectuent du transport de fret de proximité ;
- près d'un tiers des établissements réalise du transport de fret interurbain ;
- la part des établissements faisant de la « location de camions avec chauffeur » et des « services de déménagement » est relativement faible dans la répartition régionale.

Quant aux services logistiques, les données détaillées montrent que :

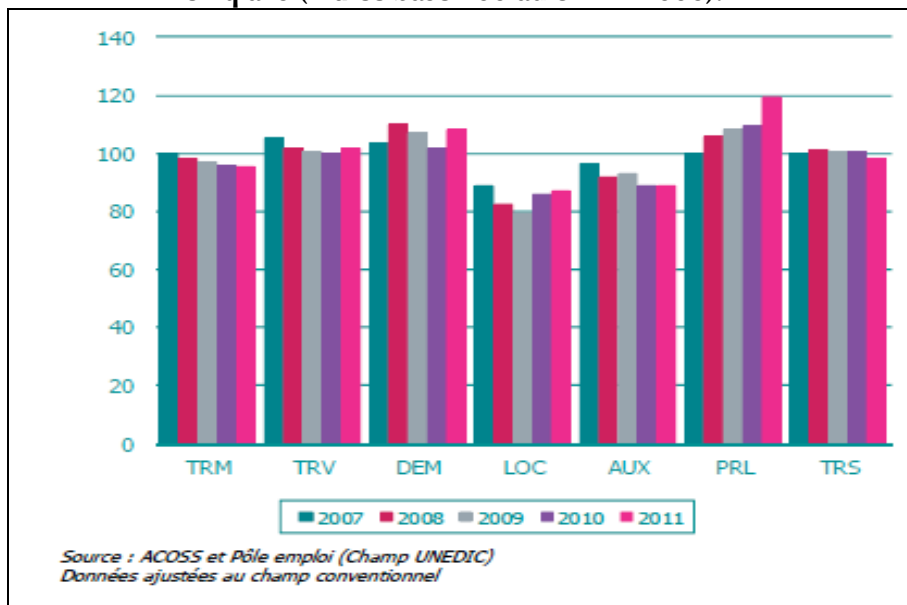
- près de la moitié des établissements réalisent de l'entreposage et du stockage, en quasi-totalité « non frigorifique » ;
- 1/4 des établissements ont une activité d'affrètement et d'organisation des transports ;
- 20% des établissements rendent des services auxiliaires aux transports terrestres ;
- le reste (11%) relève de la messagerie et du fret express.

Sur la base d'autres sources encore, l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) compte, pour sa part, plus de 2250 établissements relevant de l'activité « marchandises » au 31 décembre 2011¹⁰, dont 1313 établissements avec au moins un salarié. Parmi ces derniers, 85% opèrent dans le transport routier de marchandises, les 15% restants effectuent des activités d'auxiliaires de transport ou de prestataires logistiques.

¹⁰ « Rapport 2012 de Midi-Pyrénées », Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique.

Entre 2007 et 2011, le nombre d'établissements du secteur du transport routier de marchandises (TRM) a diminué de 4,9%. Dans l'ensemble des activités « marchandises et logistique », le transport routier de marchandises est d'ailleurs le seul secteur à avoir perdu des établissements en 2011. Quant au **secteur des activités auxiliaires des transports (AUX)**, qui a lui aussi connu un fort recul de son nombre d'établissements au cours de la même période (-20% depuis 2005), il s'est stabilisé en 2011. A l'inverse, **le nombre d'établissements des secteurs du déménagement (DEM) et de la location (LOC) a connu une légère augmentation tandis que celui des prestataires logistiques (PRL) était en forte progression.**

Evolution du nombre d'établissements avec salariés par activité sur cinq ans (indice base 100 au 31-12-2006).



NB : Deux des classes représentées dans le graphique, « TRV » et « TRS », ne relèvent pas des activités « marchandises et logistique ». Elles ne sont pas prises en compte.

D'un point de vue plus conjoncturel encore, il faut également signaler qu'entre 2010 et 2011, le secteur des transports de marchandises et de la logistique, a connu à la fois moins de créations d'établissements (-23%) et plus de défaillances (3%). Ces dernières sont dues pour les deux tiers des entreprises à un redressement ou une liquidation judiciaires. Le tiers restant des entreprises défaillantes s'explique par les fusions, rachats et cessations d'activité¹¹.

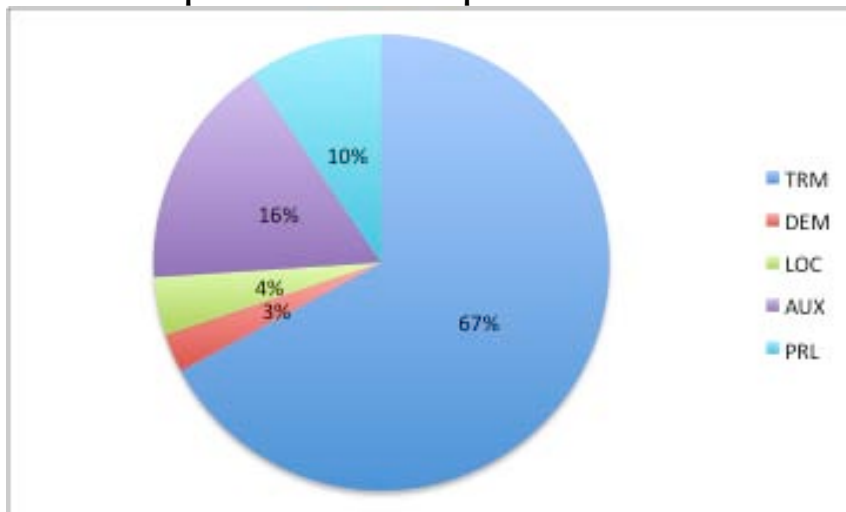
**Créations et défaillances d'entreprises en 2011
et évolution par rapport à 2010
dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique**

	Nombre			Evolution 2010-2011		
	Sans salarié	Avec salariés	TOTAL	Sans salarié	Avec salariés	TOTAL
Créations d'établissements (2011)	108	34	142	-31%	20%	-23%
Défaillances d'établissements (2011)	101	82	186 (3 « non déterminées »)	16%	-4%	3%

Toujours selon les données de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), **le secteur du transport de marchandises et de la logistique employait fin 2011 environ 20 000 personnes en Midi-Pyrénées.**

¹¹ « Rapport 2012 de Midi-Pyrénées », Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique.

La répartition des effectifs par secteur d'activité.



Plus des 2/3 de ces salariés travaillaient dans le transport routier de marchandises. Les auxiliaires de transport constituaient le deuxième employeur de salariés du secteur des transports et de la logistique.

Sur la période 2001-2011, les effectifs du secteur ont légèrement augmenté (de l'ordre de 3%). Cette croissance d'ensemble est cependant le résultat d'évolutions antagonistes marquées par une progression de 14% du nombre de salariés du transport routier de marchandises et la diminution des effectifs du reste des activités « marchandises et logistique ».

Toutefois, considéré de 2006 à 2011, seul le secteur de la location a vu ses effectifs salariés baisser (-19%). Les autres secteurs étaient tous en augmentation :

- de 1% pour les activités auxiliaires de transport ;
- de 6% en ce qui concerne le transport de marchandises ;
- de 9,5% s'agissant du déménagement ;
- de 13% pour ce qui est des prestataires logistiques.

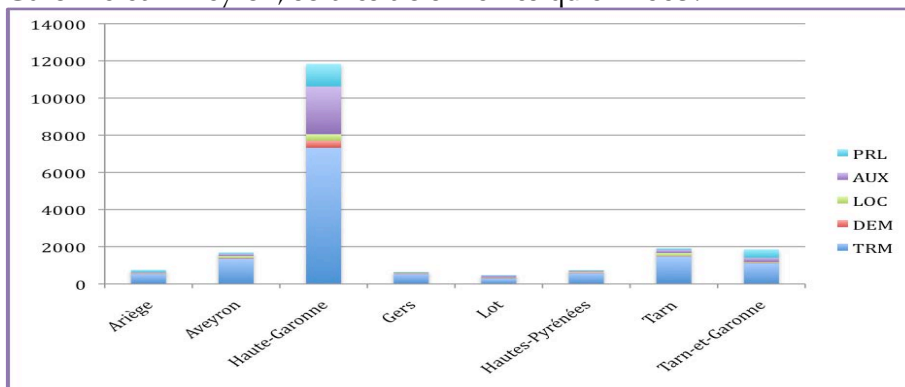
Fin 2011, les effectifs salariés par secteur d'activité étaient ainsi :

Secteur d'activité	Effectifs salariés
Transport Routier de Marchandises	13 345
Déménagement	532
Location	707
Auxiliaires de transport	3 356
Prestataires logistiques	1 988

La Haute-Garonne concentre 59% des salariés des secteurs du transport de marchandises et de la logistique, et près de 50% des établissements de ces secteurs. Les entreprises de transport y sont, par ailleurs, de plus grande taille que dans les autres départements. Les activités relevant de la logistique y sont, en outre, bien plus concentrées que les activités de transport routier de marchandises, de location ou de déménagement.

Pour mémoire, en 2003, la Haute-Garonne regroupait environ 60% des salariés du secteur et 40% des établissements.

Outre la Haute-Garonne, les départements de la région qui comprennent le plus grand nombre d'établissements et le plus grand nombre de salariés relevant des activités de logistique et de transport de marchandises sont, en termes d'effectifs, le Tarn, le Tarn-et-Garonne et l'Aveyron, soit les trois mêmes qu'en 2003.



Enfin, il faut souligner qu'alors que, sur la période citée, de nombreuses régions ont vu le secteur du transport de marchandises détruire des emplois (Poitou-Charentes, Lorraine, Alsace, PACA) ou stagner, la région Midi-Pyrénées fait partie des régions qui ont connu une croissance, même si elle est estimée à 1%.

L'ouverture à la concurrence du secteur des transports voulue par l'Europe, l'application du droit environnemental et la recherche des échanges à moindres coûts, génèrent le recours au pavillon étranger, cause de dumping social, en particulier chez les sous-traitants, avec une tendance à positionner les rémunérations et les conditions de travail de salariés comme variables d'ajustement.

Croissance régionale des effectifs depuis 2006

Marchandises

Depuis 5 ans, la croissance nationale dans l'activité « marchandises » est devenue quasiment nulle.

Au niveau des régions, certaines cependant affichent une très légère croissance :

Sur les régions du Centre, des Pays de la Loire, Bourgogne, Limousin, Auvergne, Aquitaine, Languedoc Roussillon et Midi-Pyrénées, la croissance a été de 1%.

Sur les régions Poitou Charente, Lorraine, Alsace et PACA, il y a eu des destructions d'emplois (entre -1% et -2%).

Enfin sur les autres régions, il n'y a pas eu de croissance.



Source : Pôle emploi (Champ UNEDIC)
Données ajustées au champ conventionnel

Legende :
De -2% à 0%
De 0% à 1%
De 1% à 2%

3) Un contexte régional peu porteur

Le transport de fret n'a d'existence qu'en fonction des activités de production et de consommation qui le génèrent, d'une part, et des infrastructures qui l'autorisent, d'autre part. C'est dire qu'au-delà de ses propres performances, le transport de fret intéressant Midi-Pyrénées est étroitement dépendant du système productif et de l'équipement de la région ainsi que de son positionnement géographique.

En 2005, l'avis du CESR mettait en avant quelques caractéristiques de Midi-Pyrénées déterminantes pour la situation et l'avenir du transport régional :

- ☞ Une région faiblement industrialisée ;
- ☞ Une économie résidentielle dynamique ;
- ☞ Une région à l'écart des grands courants d'échanges européens ;
- ☞ Des infrastructures de communication déficientes.

En dépit de certains progrès en ce qui concerne les infrastructures de communication, ces caractères sont toujours d'actualité.

En effet, comme beaucoup d'autres régions françaises, Midi-Pyrénées a connu, au cours des dernières décennies, une profonde recomposition de son appareil productif marquée par une considérable réduction de la part des activités agricoles et la mise à mal, voire la disparition, de nombre d'industries traditionnelles de la région (exploitations charbonnières, activité sidérurgique, mégisserie, délainage, textile et habillement, ...).

En revanche, **une place de plus en plus grande a été prise par des industries comme la construction aéronautique et spatiale, la fabrication d'équipements ou de composants électriques ou électroniques.** A leur côté, les industries agricoles et alimentaires, la métallurgie et la transformation des métaux ont su s'adapter et rester des composantes majeures du système productif régional. À un moindre niveau, il faut également noter l'importance croissante de l'industrie pharmaceutique et des technologies de l'information et de la communication.

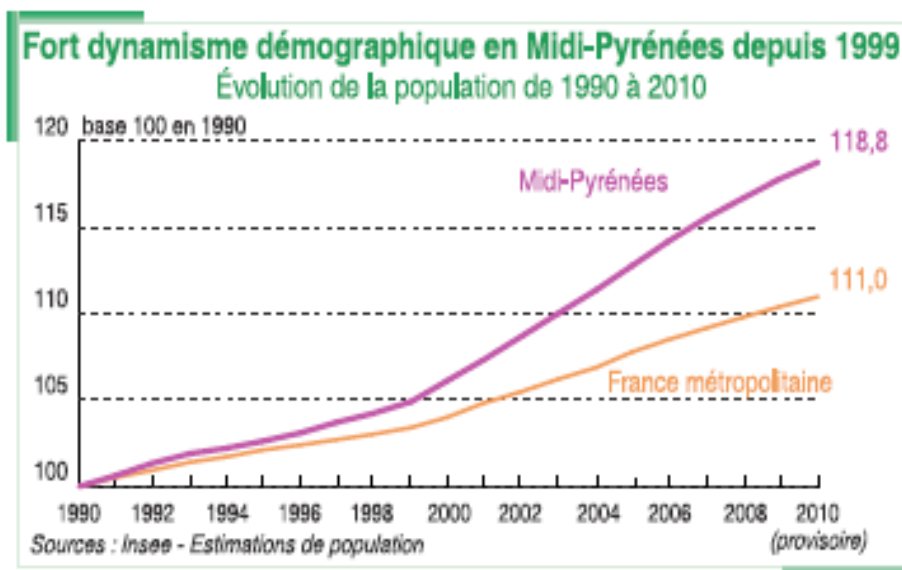
Cela étant, **la particularité du système productif midi-pyrénéen réside dans la place occupée par la construction aéronautique et spatiale.** Ce secteur explique aussi, en majeure partie, la capacité exportatrice de la région et son attrait pour certaines entreprises étrangères. Indirectement, il oriente également l'activité de nombreux autres domaines dans l'industrie ou le tertiaire.

Le secteur des services a également connu un essor important, supérieur à la moyenne nationale. Toujours fortement marquée par les services publics, la croissance du tertiaire est caractérisée par l'explosion des services aux entreprises, de même que se développent les services aux particuliers en liaison avec les évolutions démographiques de la Région et le développement du tourisme.

Au total, Midi-Pyrénées reste une région faiblement industrialisée dont la production a certes augmenté en valeur, mais diminué en tonnage et donc en flux de transport potentiels. Dans ce contexte, il n'est donc guère surprenant que la logistique industrielle soit peu développée, à l'exception de quelques secteurs particuliers. Cela ne signifie pas pour autant que les activités productrices de la région ne soient pas demandeuses de prestations logistiques et de transport spécifiques.

Mais la production n'est pas tout. Les flux de transport sont également générés par la consommation finale des ménages, elle-même largement corrélée au niveau des revenus de la population et à l'évolution démographique. Or, à cet égard, la situation de Midi-Pyrénées apparaît plutôt favorable.

En effet, si les revenus par habitant des Midi-Pyrénéens sont à peine plus élevés que ceux des habitants de la France « de province », **la population de Midi-Pyrénées est en augmentation notable depuis plus de trois décennies**. Entre 1999 et 2009, la population s'est accrue de 310 000 personnes, soit à un rythme de croissance annuel de 1,2%, l'un des plus élevés de métropole¹². Lors de la décennie précédente, ce rythme n'était que de 0,5% par an.



¹² Derrière ceux de la Corse et du Languedoc-Roussillon.

Les deux tiers de l'augmentation de la population régionale bénéficient à l'aire urbaine de Toulouse. De fait, l'INSEE note que « l'agglomération toulousaine agit comme un véritable moteur de croissance démographique en Midi-Pyrénées. L'industrie aéronautique et spatiale, la recherche ou encore les pôles d'excellence ouverts à l'international installés sur ce territoire génèrent une forte attractivité démographique qui s'étale, en étoile autour de Toulouse, le long des principaux axes de communication qui y convergent. »¹³

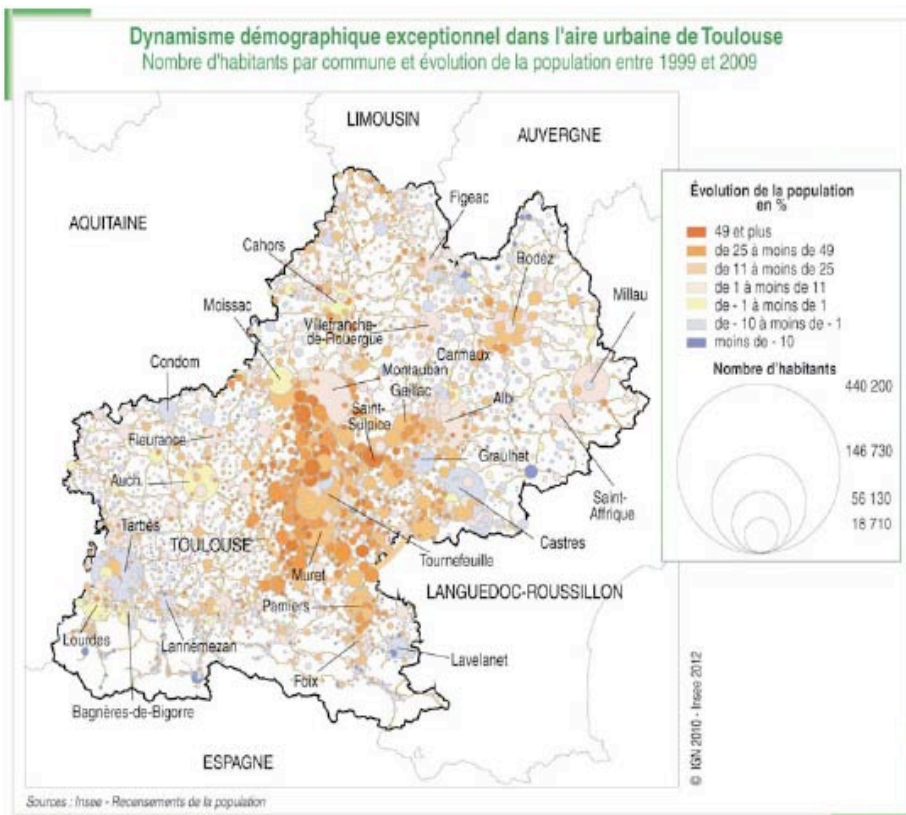
Cette médaille a cependant son revers car, en dépit de ses progrès, **Midi-Pyrénées reste une région très faiblement peuplée** avec une densité de population moyenne de 63,2 habitants par km² alors que la France métropolitaine a une densité moyenne de 115hab./km² en 2011¹⁴.

Midi-Pyrénées connaît par ailleurs de profondes disparités démographiques intra-régionales. De fait, « certaines agglomérations éloignées de Toulouse se développent peu ; d'autres perdent même de la population. C'est le cas de Tarbes et de Castres dont la population est restée stable, de Decazeville et Graulhet qui perdent des habitants (respectivement -7% et -4%) »¹⁵. C'est également le cas de vastes territoires plus ruraux dont la population stagne ou même diminue, parfois de manière prononcée.

¹³ Cf. Regards sur Midi-Pyrénées n°30-73 – INSEE Midi-Pyrénées – janvier 2013.

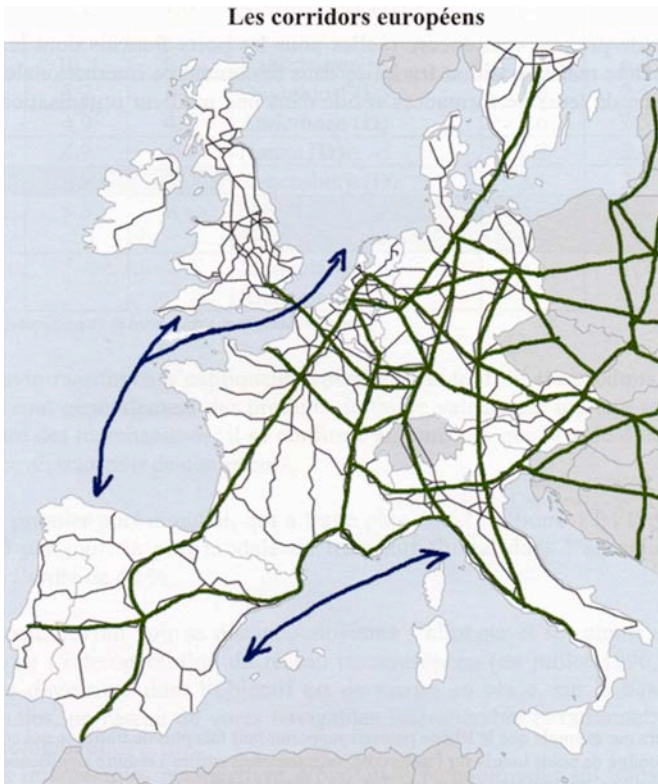
¹⁴ http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTEF01105

¹⁵ Cf. INSEE – op.cit.



À un essor démographique important et territorialement concentré, plutôt favorable au développement et à la rationalisation des activités de transport de marchandises, s'opposent ainsi une population totale relativement faible limitant d'autant le potentiel de consommation finale et des territoires en perte de vitesse, peu propices à la croissance, voire à la survie, des services de fret à des coûts raisonnables.

Le contexte d'évolution du transport de marchandises en Midi-Pyrénées, c'est également un positionnement géographique contraignant que la qualité déficiente des infrastructures de communication aggrave encore. Parmi les régions françaises, Midi-Pyrénées se caractérise, en effet, par un fort déficit d'infrastructures de communication qui constitue un handicap certain pour ses activités de transport et, plus généralement, pour son développement économique et social.



Sans façade maritime et bordée au nord et au sud par les montagnes du Massif Central et des Pyrénées, Midi-Pyrénées reste aujourd'hui à l'écart des grands courants d'échanges nationaux et européens. À mi-chemin entre Atlantique et Méditerranée, au cœur donc de l'isthme « Gaulois », la région est certes le passage obligé des flux est-ouest du sud de la France mais, faute d'infrastructure adaptée 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, d'ailleurs jusqu'à l'engorgement...

De fait, Midi-Pyrénées ne s'est que tardivement inscrite dans le réseau autoroutier national. Les liaisons de Toulouse vers Bordeaux ou Narbonne ont été réalisées au début des années 80. La relation de Toulouse à Tarbes, et au-delà Bayonne, a été achevée à la fin des années 90, et il a fallu attendre 2003 pour que la continuité du grand axe autoroutier de Toulouse vers Paris via Limoges et Orléans soit enfin assurée avec le contournement de Cahors. Plus à l'est, l'achèvement total de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers n'a été effectif que fin 2010. En dépit de la réalisation de quelques tronçons significatifs, l'aménagement complet de l'axe Toulouse-Lyon à caractéristique autoroutière ne sera pas terminé avant une dizaine d'années.

Le chemin de fer n'a cependant pas bénéficié de progrès similaires. Bien au contraire, la liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, fleuron de la SNCF dans les années 60, demande aujourd'hui d'importants investissements de mise à niveau, notamment pour le fret. Il en est de même des liaisons de Toulouse vers Bordeaux ou Narbonne, et plus encore de celle qui conduit vers Pau et Bayonne. Et que dire de l'axe Béziers-Neussargues ?

La position géographique et le niveau d'équipement en infrastructures terrestres de Midi-Pyrénées donnent au volet aérien des transports une place toute particulière, déterminante même pour une part de l'industrie régionale. La situation régionale en la matière apparaît plus satisfaisante que dans les domaines routier et ferroviaire.

Cela étant, les relations extérieures ne sont pas tout. Malheureusement, Midi-Pyrénées souffre également d'un important retard de ses infrastructures de communication interne.

De fait, en dépit des derniers investissements effectués dans le cadre des PDMI¹⁶, **des villes de première importance pour l'aménagement et le développement régional telles que Rodez, Auch ou Castres ne sont toujours pas reliées à la métropole régionale par des liaisons routières modernes à 2x2 voies.** D'autres pôles, Villefranche-de-Rouergue, Decazeville, Figeac, Saint-Girons, Lavelanet, Saint-Affrique ne sont desservis que par des routes aux caractéristiques dépassées.

Midi-Pyrénées est aussi la région métropolitaine dont le réseau ferré est le moins dense avec 3,86 km de lignes par km², soit 64,7% de la densité moyenne nationale. Ses 1 600 km de linéaire, répartis en 16 lignes dont 5 sont exclusivement dévolues au fret, offrent ainsi une desserte du territoire encore un peu plus lâche que le réseau routier structurant. Le Plan Rail 2007-2013¹⁷ mis en œuvre à l'initiative de la Région est venu à point pour assurer la pérennité de ce réseau ferroviaire et en engager le développement souhaitable.

¹⁶ Cf. Annexe 2.

¹⁷ Cf. Annexe 3.

Il faut enfin évoquer la couverture du territoire régional par la téléphonie mobile et par l'Internet « Très Haut Débit » qui est incontestablement devenue un facteur premier de la qualification des territoires, tout particulièrement en ce qui concerne les activités logistiques. Comme pour les infrastructures de transport terrestres, Midi-Pyrénées pâtit en la matière de sa géographie relativement difficile, de sa faible densité de population et d'activités ainsi que de la modestie de son armature urbaine. Il en résulte des besoins non couverts encore importants, notamment en matière de « Très Haut Débit ».

Routes, fer, aérien, TIC. Beaucoup reste donc à faire pour doter Midi-Pyrénées d'infrastructures de communication performantes, à la hauteur de ses ambitions et de son potentiel de développement.

II - Un secteur d'activité confronté à de profondes évolutions économiques et réglementaires

La situation des transports de marchandises en Midi-Pyrénées ne saurait cependant être analysée indépendamment du contexte national et européen, voire international dans lequel elle s'inscrit. Les choix politiques en matière de transports et leurs traductions législatives ou réglementaires, les mutations des systèmes de production et de distribution, mais également la structure propre du secteur et la capacité économique de ses entreprises sont en effet autant de déterminants, en large part supra-régionaux, des évolutions récentes et des perspectives de ce secteur en Midi-Pyrénées.

1) Ouverture à la concurrence et développement durable

La législation française en matière de transport de marchandises s'inscrit dans le cadre plus vaste de la politique d'ouverture à la concurrence des trafics de marchandises de l'Union Européenne.

Le transport est une des premières politiques communes de l'Union européenne (UE). Elle est régie par le titre VI¹⁸. Depuis l'entrée en vigueur du traité de Rome en 1958, cette politique s'est concentrée sur l'élimination des obstacles aux frontières entre les États membres afin de favoriser la libre circulation des personnes et des biens.

¹⁸ Articles 90 à 100 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

Ses grands axes visent à achever la réalisation du marché intérieur, assurer un développement durable, déployer les grands réseaux en Europe, maîtriser l'espace, renforcer la sécurité et développer la coopération internationale. Le marché unique a marqué un véritable tournant dans la politique commune des transports. Depuis le livre blanc de 2001 (révisé en 2006), cette politique est orientée vers un développement harmonieux et cohérent des différents modes de transport, notamment à travers la co-modalité, c'est-à-dire l'utilisation de chaque mode de transport (terrestre, maritime ou aérien), dans ce qu'il a de plus efficace.

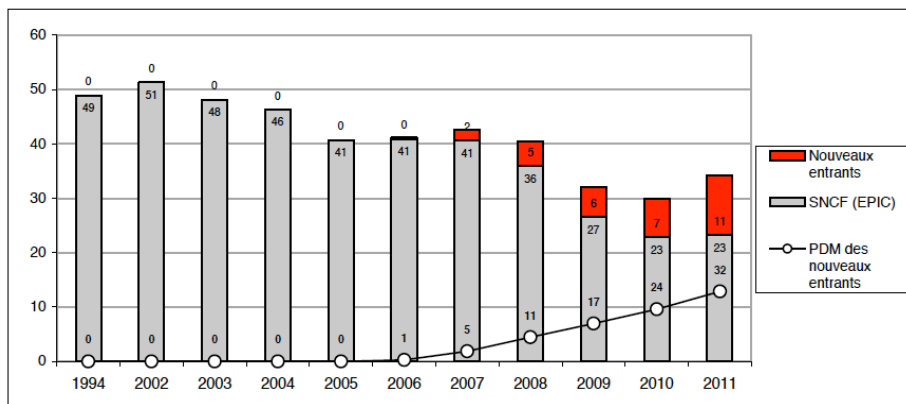
En France, la politique des transports, dont les fondements figurent dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, a suivi cette évolution, tout d'abord sous le signe de l'ouverture des différents modes de transports à la concurrence puis, plus récemment, sous celui du développement durable.

Au cours de la dernière décennie, la France a ouvert le marché du fret ferroviaire à la concurrence.

Conformément aux dispositions du premier paquet ferroviaire européen, cette ouverture n'a d'abord concerné que le fret international sur les lignes du réseau transeuropéen de fret. Elle a été effective au 7 mars 2003 (décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national). Puis, suite à l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, transposé pour la dernière étape par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le transport ferroviaire de marchandises est devenu depuis le 31 mars 2006, une activité entièrement ouverte à la concurrence (fret international et domestique).

Le premier « nouvel entrant » a circulé en France en juin 2005. D'autres ont suivi et, si Fret SNCF continue d'être un acteur incontournable en France, la part de marché de ses concurrents est passée de 11% en 2008 à 32% en 2011.

Volume de trafics ferroviaires de marchandises réalisées en France par SNCF et par ses concurrents (en milliards de tonnes-kilomètres) et leur part modale par année



Sources : SOeS, rapports de la CCTN de 1994 et 2002 à 2011

En ce qui concerne le transport routier de marchandises, l'ouverture à la concurrence est déjà une affaire entendue de longue date. Pour que cette concurrence ne soit pas faussée, il reste néanmoins à assurer une certaine harmonisation des règles au niveau européen. C'est l'objet des dernières évolutions de la réglementation européenne. Pour les mettre en œuvre, la politique nationale affirme en particulier le rôle déterminant du contrôle des transports dans la régulation de la profession¹⁹.

¹⁹ Cf. Circulaire du 30 juillet 2012 relative à la régulation et au contrôle des transports routiers complétant la circulaire du 13 juillet 2011 relative aux nouvelles orientations en matière de régulation des transports routiers dans le cadre de

Sur la période récente, ce sont cependant le Grenelle de l'environnement, et les lois qui en résultent, qui ont le plus significativement modifié le contexte dans lequel les transports de marchandises sont appelés à évoluer.

La politique des transports issue du Grenelle de l'environnement vise à répondre aux besoins de mobilité et d'échanges de la société tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique, à la réduction de la dépendance aux hydrocarbures, ainsi qu'à la préservation des milieux naturels et d'un environnement respectueux de la santé.

Le Grenelle de l'environnement fixe ainsi un objectif de réduction, d'ici 2020, de 20% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, afin de les ramener à leur niveau de 1990. Il vise également à réduire les pollutions et les nuisances qui accompagnent les transports de voyageurs et de marchandises en favorisant les modes et usages les plus respectueux de l'environnement.

Dans le domaine du fret, l'objectif était d'augmenter d'un quart, entre 2007 et 2012, la part des modes non routier et non aérien, puis de porter celle-ci à 25% à l'horizon de 2022. La priorité était donnée aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires et au développement des autoroutes de la mer et des autoroutes ferroviaires. L'attractivité de ces modes et de ces services devait par ailleurs être renforcée par des réformes portant sur l'ouverture à la concurrence, la compétitivité des opérateurs et la tarification d'usage des réseaux.

l'application des règlements européens sur l'accès à la profession et au marché, ainsi que dans le cadre de la mise en œuvre des mesures décidées à la suite des états généraux du transport routier de marchandises.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, cette ambition a été déclinée en septembre 2009 dans l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (ENFF) et ses 8 axes directeurs :

1. **Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires** qui permettent d'assurer le transport de camions sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles ou parcourir de longues distances sur des grands axes de trafic international. Trois réalisations majeures sont prévues : le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine (objectif de transport de 100 000 poids lourds par an à terme) ; le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (objectif de transport de plus de 100 000 camions par an, à terme) et la réalisation de l'autoroute ferroviaire Atlantique (objectif de transport de 100 000 poids lourds par an d'ici 2020).

2. **Aider massivement le développement du transport combiné** en compensant pour partie le surcoût dû au transbordement, par rapport à un parcours « tout routier ».

3. **Développer les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)** qui apparaissent comme une solution particulièrement pertinente pour proposer des services de transport de proximité, dans des territoires de trafic peu dense et dans les ports.

4. **Développer le fret ferroviaire à grande vitesse**, notamment en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises, notamment pour de la messagerie express.

5. **Créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit « réseau orienté fret »** : L'objectif est de transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises en un vrai « réseau orienté fret », qui garantisse des objectifs de qualité de service et fluidifie les trafics en modernisant les infrastructures existantes.

6. **Supprimer les goulets d'étranglement**, notamment pour les agglomérations de Lyon et Dijon ainsi que pour le tronçon Nîmes-Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national et obstacles au développement des trafics de fret.
7. **Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports**, sources importantes de fret massifié.
8. **Améliorer le service offert aux transporteurs par RFF.**

Au travers de ces 8 axes, l'Engagement national pour le fret ferroviaire traduit une série d'actions concrètes pour tendre vers une économie décarbonée avec **pour objectif une réduction annuelle à terme de plus de 2 millions du nombre de trajets poids lourds sur les routes françaises et de plus de 2 millions de tonnes d'émissions de CO2.**



Le Grenelle de l'environnement a également des implications dans le domaine routier. Il est ainsi notamment prévu que l'Etat encourage la mise en place de mesures pour améliorer la performance environnementale des poids lourds : écoconduite, péages sans arrêt, affichage des émissions de dioxyde de carbone des prestations de transport.

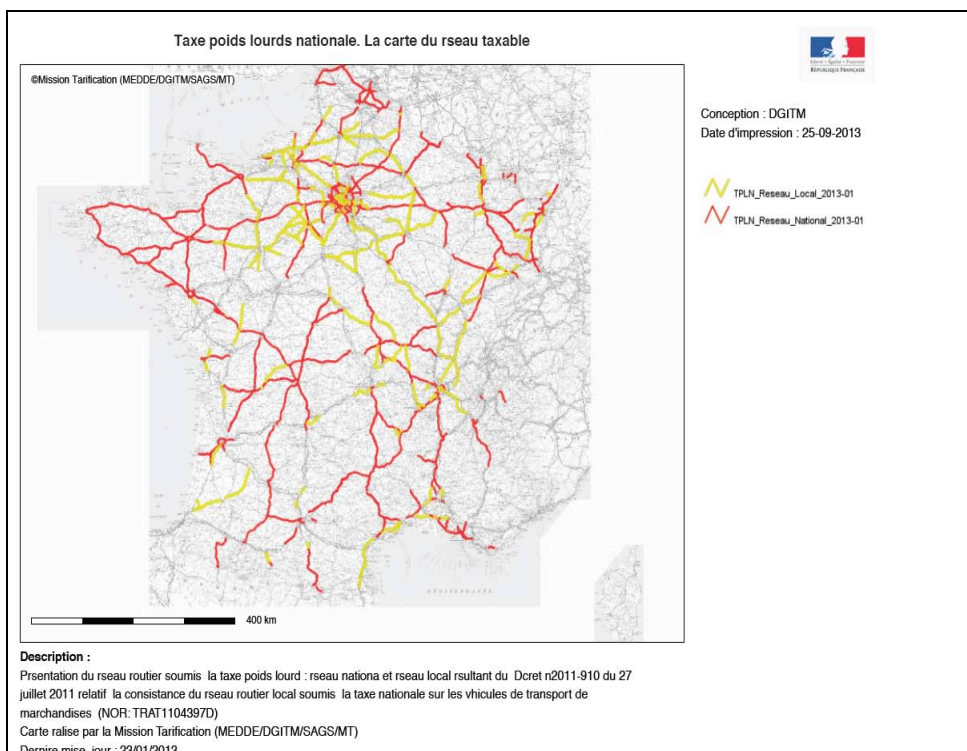
Il est également prévu que les péages autoroutiers pour les véhicules de transport de marchandises soient modulés en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine, dans le but de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale et d'améliorer la sécurité routière.

Mais la mesure la plus significative est sans doute la mise en place d'une écotaxe poids lourds, soit une taxe kilométrique dont devront s'acquitter les poids lourds qui circulent sur les routes françaises. L'introduction d'une taxe poids lourds en France correspond à quatre objectifs :

- couvrir les coûts d'usage par des poids lourds du réseau routier non concédé ;
- réduire la demande de fret routier ;
- financer le développement intermodal des transports ;
- financer de nouvelles infrastructures.

Pour ces raisons, les recettes seront versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). « En supposant que le taux moyen avoisinera 0,12 € par kilomètre, le produit de la taxe poids lourds devrait avoisiner 1 200 millions d'euros, dont l'agence récupérera 760 millions, cependant que les collectivités territoriales percevront une recette nette annuelle de 160 millions, le prestataire conservera 230 millions hors-taxes et l'État récupérera 50 millions d'euros au titre de la TVA sur la rémunération du prestataire (et non

sur la TPL, qui est exemptée de TVA). Au total, les personnes morales de droit public devraient donc bénéficier de recettes avoisinant 970 millions d'euros.»²⁰ L'écotaxe poids lourds sera mise en fonctionnement le 1^{er} janvier 2014 sur tout le réseau routier national non concédé et sur le réseau local susceptible de subir un report de trafic²¹.



²⁰ Cf. La circulation des mégacamions et le fret routier européen – Rapport d'information au nom de la commission des affaires européennes du Sénat - Fabienne Keller – 10 juin 2013.

²¹ Cf. Annexe 4 qui précise le niveau de la taxe et les modalités de tarifications.

2) La restructuration de l'appareil de production et de distribution

L'organisation de la production et de la distribution connaît depuis plus de trois décennies des changements structurels de grande ampleur qui ont un impact direct sur les activités de transport.

Au premier rang des mutations à l'œuvre figure l'internationalisation croissante de l'économie et des stratégies d'entreprises. En effet, la plupart des entreprises et, en tout cas, les plus importantes d'entre elles raisonnent désormais leurs approvisionnements et leurs marchés, pour le moins à l'échelle de l'Europe mais souvent bien au-delà.

De fait, **la part du national dans les approvisionnements comme dans les ventes diminue d'environ 1% par an depuis près d'un quart de siècle.** Ce mouvement a de grandes chances de se poursuivre. **Cela étant, l'élargissement des marchés entraîne mécaniquement une augmentation des distances de transport.**

L'internationalisation de l'économie se manifeste également par une concurrence accrue qui conduit à une recherche de diminution des coûts, notamment par **une spécialisation des unités de production** et leur localisation là où les facteurs de production sont les plus favorables.

On constate ainsi, depuis plusieurs années, **une réduction du nombre des unités de production et, concomitamment, un élargissement du territoire desservi par les usines et donc, là encore, des distances de transport plus longues.**

Dans un contexte de plus en plus concurrentiel, **les activités productives se sont par ailleurs engagées dans une course à l'innovation et à la différenciation des produits.** Cela se traduit par une obsolescence rapide des produits et la multiplication des références. D'un point de vue logistique, cela conduit à limiter la durée de stockage des produits mais à augmenter le volume total des stocks. **Cela conduit, en outre, à une diminution du volume unitaire d'envois homogènes et, le cas échéant, à un accroissement du nombre de transports.** Cette diminution du volume unitaire est intrinsèquement défavorable au transport ferroviaire actuel.

Internationalisation de l'économie, spécialisation des unités de production, différenciation des produits, en l'état, tout concourt à une forte augmentation du volume de transport. Pour autant, la diminution de la taille des envois et l'allongement des distances et des temps de transports devraient également se traduire par une augmentation des coûts logistiques en général et des coûts de transport en particulier.

Force est toutefois de constater que, jusqu'à présent, les coûts de transport sont pour le moins contenus. Sur longue période, la part des coûts logistiques dans la valeur des produits a même tendance à diminuer.

Les entreprises se sont en effet investies dans l'optimisation de leur logistique et, en premier lieu, de la gestion des stocks avec, en particulier, la multiplication des stockages intermédiaires et la généralisation du code-barres pour en diminuer les frais. Au total, le temps de stockage global des produits de leur fabrication à leur vente, chez le producteur, en entrepôt puis sur les lieux de vente, n'a fait que diminuer.

Dans le même temps, **le suivi des marchandises permis par l'augmentation de la pénétration des codes-barres et le changement d'ordre de grandeur des performances des techniques d'information a autorisé une adaptation permanente des circuits de transport à la demande.** L'extension des organisations avec hub au détriment des livraisons directes a également contribué à réduire fortement les coûts logistiques et, en leur sein, les coûts de transport. La pénétration des palettes enfin, qui est passée de moins de 20% du marché en 1984 à plus de 40% aujourd'hui, a constitué un axe de progrès important, notamment pour les ruptures de charges. Il faut aussi noter que l'évolution des emballages a conduit à une augmentation significative du volume à charge constante. Pour donner un ordre de grandeur, là où il y avait hier un besoin de trois camions, quatre sont aujourd'hui nécessaires.

D'autres facteurs ont par ailleurs joué comme, par exemple, l'évolution des coûts de main-d'œuvre ou celle des réseaux de transport. **L'ensemble de ces évolutions a entraîné une augmentation considérable de la productivité du secteur des transports** et, en particulier, du transport routier grâce à une augmentation du coefficient de chargement des véhicules, l'amélioration du réseau routier et la diminution des temps de chargement et de déchargement. Au cœur de ces évolutions, il convient néanmoins de souligner le rôle essentiel joué par les techniques de l'information. L'explosion actuelle du e-commerce et de ses pratiques logistiques en est aujourd'hui l'illustration la plus évidente.

3) Des acteurs en difficulté

Les gains de productivité réalisés et la quasi-stabilité des coûts de transport n'ont cependant pas été obtenus sans une contribution directe importante du secteur des transports et de la logistique, notamment une réduction sensible de ses marges, aujourd'hui parmi les plus faibles toutes activités confondues, qui en fragilise les entreprises.

Comme tous les systèmes de transport, **le transport routier de marchandises est en situation de surcapacité chronique**, les taux de chargement sont rarement de 100% et il existe toujours des parcours à vide. **Les surcapacités exercent en permanence une pression à la baisse sur les prix**, pression qui se fait plus sévère dans les périodes de ralentissement de la demande. **Or, le secteur routier est aussi, du fait de sa domination, le secteur référent en la matière. Les pressions à la baisse se répercutent donc sur l'ensemble des autres modes.**

Dans un environnement conjoncturel défavorable, caractérisé par la baisse des volumes, des prix et des marges, le transport routier de marchandises inquiète tout autant la profession que les experts. **De fait, le transport routier de marchandises traverse aujourd'hui de graves difficultés aussi bien structurelles que conjoncturelles.** Sur le plan social, les salariés de nombreuses entreprises connaissent un durcissement de leurs conditions de travail. La perte de compétitivité du pavillon français dans le cadre européen, d'autant plus sensible du fait d'un « cabotage » mal régulé sur le territoire national, notamment dans le sud-ouest de la France où les transporteurs espagnols imposent une très vive concurrence, se conjugue en effet avec une faible croissance économique générale et l'envolée du prix du gazole. **Les statistiques témoignent d'un nombre croissant de défaillances d'entreprises.**

La situation du fret ferroviaire n'est pas, loin s'en faut, plus florissante. Ainsi, depuis une décennie, Fret SNCF enregistre une perte moyenne annuelle de 300 à 400 millions d'euros pour un chiffre d'affaires qui est passé de 1,8 à 1,2 milliards d'euros. La succession des Plans Fret et des rapports d'orientation n'y ont, pour l'heure, rien fait. Bien qu'à des niveaux moindres, les principaux concurrents de Fret SNCF sur le marché national enregistrent aussi des déficits.

Cela étant, le recentrage de la SNCF sur les trafics massifiés qu'elle considère comme pertinents se concrétise par un recul sans précédent de l'offre ferroviaire « Fret » sur le territoire.

Pour rappel, le livre blanc européen des transports, en 2001, préconisait l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises. La fin du monopole des réseaux historiques devait dynamiser le secteur et se traduire par un report modal de la route vers le rail. Les nouveaux entrants se sont essentiellement concurrencés sur les parts de marché existantes dans le mode ferroviaire. De fait, nous avons assisté à un effondrement des volumes transportés dû essentiellement à l'abandon par la SNCF du trafic dit « de wagons isolés », ce marché étant considéré comme économiquement déficitaire. Malheureusement, pour compenser ces pertes de trafic, le volume des marchandises transportées par la route basculant vers le rail reste faible par rapport aux objectifs.

4) Une mutation des métiers du transport

Du fait, ou plus certainement en dépit, de leurs difficultés, les acteurs du transport sont en même temps engagés dans de profondes mutations.

☞ Un glissement vers la logistique

Tout d'abord, **ils s'inscrivent désormais dans un champ d'activité bien plus large que le simple transport : la prestation logistique²²**. Cette évolution, qui remonte à une vingtaine d'années, résulte très directement d'**une demande nouvelle des chargeurs**, soucieux d'optimiser la gestion de leurs flux d'approvisionnement et de livraison, notamment par l'externalisation de certaines fonctions.

Cette demande de services supplémentaires a d'abord eu trait au stockage puis s'est rapidement étendue à la gestion des approvisionnements, à la préparation des commandes et au conditionnement et à l'affacturage. Ces activités logistiques étant bien plus rentables que les seules prestations de traction, **les entreprises de transport, du moins les plus importantes et les plus solides d'entre elles, ont donc adjoint de nouveaux métiers à leur activité de base.**

De fait, la prestation proposée par nombre de transporteurs est aujourd'hui plus globale et peut même être déconnectée du mode de transport utilisé, certaines entreprises allant jusqu'à sous-traiter tout ou partie de leurs contrats de transport. La logistique peut d'ailleurs être prise en charge par des prestataires spécialisés ne réalisant pas directement le transport²³. Plus complexes et demandant des relations plus intimes que dans le cas d'une simple prestation de transport, les partenariats logistiques sont aussi beaucoup plus solides.

²² L'ASLOG (Association française pour la logistique) définit la logistique comme étant "l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité".

²³ Cf. Annexe 5.

Cela étant, les « formations, les compétences, les conditions de travail s'en trouvent modifiées, tandis que de nouveaux venus (consultants, fournisseurs de système d'information, entreprises postales, investisseurs, etc.) diversifient encore le jeu des acteurs »²⁴.

☞ Du « juste à temps » aux « flux tendus »

Mais, au-delà d'une recherche première de réduction des coûts et de flexibilité accrue, **le principal facteur des évolutions en cours est sans doute le développement généralisé des pratiques de « juste à temps » dans les activités de production et de distribution.** Ces activités connaissent en effet des changements intenses, où la gestion des flux occupe une place centrale.

En fait, dans nombre d'activités, **on passe même d'une gestion des flux à une gestion par les flux**, en « flux tendus », voire en « flux tirés » par les commandes, où le pilotage entier de la production ou de la distribution s'organise à partir des flux d'informations et de produits.

Dans ce système, le caractère crucial d'un approvisionnement accroissant d'autant sa valeur, **la maîtrise du temps devient première. C'est ainsi que s'est parallèlement mise en place une nouvelle organisation des trafics selon une structure de réseau dans laquelle les flux de marchandises sont rabattus pour être massifiés sur des nœuds de groupage, déplacés d'un nœud à un autre puis dégroupés à partir de ces points.**

²⁴ Cf. « Restructurations de l'industrie du transport : des enjeux considérables » - Michel Savy – Bulletin de l'observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe – Conseil National des Transports – Mai 2004.

↳ La massification des trafics

Par construction, **cette structure est génératrice de déplacements et donc de coûts nouveaux**. L'avantage de ce système est toutefois d'offrir aux chargeurs des garanties de délai et de fréquence, voire de rapidité, tout en assurant aux transporteurs des taux de chargement élevés, facteurs de meilleure rentabilité. En contrepartie, cette organisation génère des coûts supplémentaires d'investissement et de fonctionnement pour la plate-forme ainsi que des besoins de manutention accrus avec les risques de casse ou d'erreur afférents. D'un point de vue territorial, elle est par ailleurs porteuse d'**une concentration des flux et des activités dans les zones déjà les plus développées et, a contrario, de relégation de zones mal desservies**, que seuls les risques de congestion peuvent contrebalancer.

Pour le transporteur, la prise en charge de la logistique de ses clients revient à assumer la flexibilité recherchée par son donneur d'ordres. Elle suppose, cependant, pour les transporteurs de rentabiliser des investissements importants en massifiant les quantités. **Le glissement vers la logistique, qui n'est pas sans risque** compte tenu des investissements nécessaires, demande donc aux entreprises de transport d'atteindre une certaine taille.

↳ Concentration des entreprises et développement de la sous-traitance

Or toute stratégie d'expansion des entreprises de transport se heurte aux trois freins naturels que constituent la faiblesse des recettes unitaires du transport, le niveau élevé des investissements à consentir et l'utilisation d'une main-d'œuvre importante et géographiquement dispersée.

« **La sous-traitance constitue la solution classique pour concilier développement et insuffisance de moyens financiers ou humains.** Le transport y a toujours eu largement recours en utilisant au mieux les possibilités complémentaires des commissionnaires de transport et des autres transporteurs. Les compagnies ferroviaires sous-traitent à des transporteurs routiers leurs opérations terminales tandis que des commissionnaires les affrètent pour leur traction de wagons ou de cadres. Il en est de même en transport maritime et aérien. La fonction organisation et exploitation des lignes et la fonction maillage et remplissage des lignes nécessitent des moyens si importants et des compétences si différentes à partir d'une certaine échelle que leur cumul n'est pas à la portée de la plupart des opérateurs. Il en est de même sur le plan géographique où, dès qu'il s'agit de quitter l'échelle de la région pour passer à celui de la nation, ou du continent, un grand nombre d'opérateurs agissent avec des moyens propres limités et font un large appel à la sous-traitance sous toutes ses formes. ²⁵»

Cela étant, **la différenciation s'accroît entre les petites entreprises de transport, toujours plus nombreuses, et les grands groupes, toujours plus puissants.**

5) Une croissance de la demande de transports de marchandises qui pourrait se ralentir ?

La réflexion menée en 2005 s'appuyait notamment sur des projections de la demande de transport à l'horizon 2025, établies en octobre 2004 par le Service Economie et Statistique du Ministère de l'Équipement.

²⁵ Cf. Dix ans de prise de participation dans le TRM - DAEI-SES – Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer - mai 2004.

Ces projections permettaient d'envisager un ralentissement du rythme de croissance de la demande de transports de marchandises. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans le cadre de l'évaluation de l'avant-projet consolidé du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), le Commissariat Général au Développement Durable vient de réaliser de nouvelles projections²⁶ de la demande de transport, portant l'horizon à 2030. Ces dernières projections, actualisées au cours de l'année 2011, tiennent compte des dernières données disponibles, en particulier sur l'impact de la crise économique avec la forte baisse du trafic de marchandises en 2008-2009 et sa faible reprise depuis, mais aussi en ce qui concerne les évolutions constatées de l'offre, des trafics et des prix ferroviaires.

Selon les hypothèses retenues, il apparaît que :

- *La demande de transport de marchandises augmente de 41% entre 2009 et 2030 soit 886 MT supplémentaires transportées, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de 1,7%. La demande de transport international (+89%) augmente beaucoup plus rapidement que la demande nationale (+37%).*

- *Les régions les plus dynamiques (surlignées dans le tableau) sont les régions du sud et de l'ouest de la France : Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bretagne, Aquitaine, Rhône-Alpes et Poitou-Charentes.*

²⁶ "La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030", Commissariat général au développement durable, Etudes&documents n°71, octobre 2012.

Tableau 16 : Demande de transport de marchandises par Région (en MT/an)

Régions	2002	2009*	2030	Var. 2030/2009 en %	TCAM 2002/2009	TCAM 2009/2030
ALSACE	114	99	149	51 %	-2,0 %	2,0 %
AQUITAINE	157	150	219	46 %	-0,6 %	1,8 %
AUVERGNE	62	57	75	30 %	-1,0 %	1,3 %
BASSE-NORMANDIE	76	72	86	20 %	-0,8 %	0,9 %
BOURGOGNE	96	89	120	35 %	-1,0 %	1,4 %
BRETAGNE	161	153	231	51 %	-0,7 %	2,0 %
CENTRE	136	127	159	26 %	-1,0 %	1,1 %
CHAMPAGNE-ARDENNE	103	95	127	34 %	-1,2 %	1,4 %
FRANCHE-COMTE	53	49	68	38 %	-1,1 %	1,6 %
HAUTE-NORMANDIE	126	114	163	42 %	-1,4 %	1,7 %
ILE DE FRANCE	325	289	363	25 %	-1,6 %	1,1 %
LANGUEDOC-ROUSSILLON	104	102	160	57 %	-0,3 %	2,2 %
LIMOUSIN	29	28	34	21 %	-0,5 %	0,9 %
LORRAINE	157	134	179	34 %	-2,2 %	1,4 %
MIDI-PYRENEES	117	115	177	53 %	-0,2 %	2,1 %
NORD-PAS-DE-CALAIS	203	170	259	52 %	-2,5 %	2,0 %
PAYS-DE-LA-LOIRE	188	180	279	55 %	-0,6 %	2,1 %
PICARDIE	123	108	139	28 %	-1,8 %	1,2 %
POITOU-CHARENTE	94	88	129	48 %	-1,0 %	1,9 %
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	191	180	279	55 %	-0,8 %	2,1 %
RHONE-ALPES	261	244	358	47 %	-0,9 %	1,8 %
FRANCE sans double compte	2 364	2 152	3 037	41 %	-1,3 %	1,7 %

* données modélisées

Source : CGDD/MODEV

➤ La demande intra-régionale représente 69% de la demande totale en tonnes. Elle croît de 34%, ce qui correspond à 508 MT supplémentaires en 2030 par rapport à 2009. Les croissances sont très variables d'une région à l'autre, allant de 1% en Ile-de-France à +53% pour Midi-Pyrénées. Même si elle croît moins vite que la demande globale de transport, on remarque les mêmes phénomènes que pour celle-ci : une forte croissance de la demande des régions du sud, une croissance beaucoup plus faible des régions du Nord où l'Alsace et le Nord-Pas-de-Calais sont les seules régions à avoir un taux de croissance supérieur à la moyenne nationale.

- *Les cinq régions du Sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aquitaine) représentent plus de la moitié de la croissance de la demande inter-régionale (58%).*
- *La demande internationale de transport marchandises d'échange (import et export) croît très fortement (+89%) ce qui correspond à 153 MT supplémentaires en 2030. Elle représente 8% des tonnages transportés en 2009 et 11% en 2030. Les exportations croissent en tonnage moins fortement (+69% entre 2009 et 2030) que les importations (+107%). Les écarts de croissance entre régions sont moins marqués que pour les trafics intra-régionaux et inter-régionaux.*
- *Les 4 régions du sud ont une croissance inférieure à la moyenne nationale.*

Evolution de la demande de transport de marchandises de Midi-Pyrénées

Demande de transport de marchandises intra-régionale (en MT/an)						
	2002	2009 (données modélisées)	2030	Variation 2030- 2009 en %	TCAM 2002- 2009	TCAM 2009- 2030
Midi- Pyrénées	79	78	119	53%	-0,3%	2,0%
France	1605	1489	1997	34%	-1,1%	1,4%
Demande de transport de marchandises interrégionale (en MT/an)						
	2002	2009*	2030	Variation 2030- 2009 en %	TCAM 2002- 2009	TCAM 2009- 2030
Midi- Pyrénées	32	34	51	52%	0,8%	2,0%
France	509	492	717	46%	-0,5%	1,8%
Demande de transport de marchandises en import-export (en MT/an)						
	2002	2009*	2030	Variation 2030- 2009 en %	TCAM 2002- 2009	TCAM 2009- 2030
Midi- Pyrénées	6,0	4,0	7,0	75%	-5,6%	2,7%
Total échange avec l'Europe	249	171	324	89%	-5,2%	3,1%

MT : millions de tonnes.

- *Le trafic de marchandises devrait atteindre 516 milliards de tonnes-kilomètres en 2030, soit une croissance de 69% (+2,5% par an) entre 2009 et 2030. On peut noter que le trafic 2009 est équivalent en TKm à celui de 1999 et que toute la croissance de trafic enregistrée entre 1999 et 2007 a été effacée par une chute de 19% des TKm parcourues sur le territoire français entre 2007 et 2009. En tenant compte de cette chute du trafic en 2009, la croissance moyenne annuelle entre 2002 et 2030 est de 1,2% par an.*
- *Entre 2009 et 2030, la croissance du trafic en TKm (+2,5%/an) est plus forte que la croissance de la demande en tonnes (+1,7%/an) d'environ 30% qui est due à une augmentation équivalente de la distance moyenne de transport.*
- *Le trafic international croît beaucoup plus que le trafic national (+113% contre +69%).*

Trafic de marchandises à l'horizon 2030 et parts modales.

Trafic national et international sur le territoire français	2002		2009*			2030			
	GTKm/an	Part modale	GTKm/an	TCAM / 2002	Part modale	GTKm/an	TCAM / 2002	TCAM / 2009	Part modale
Route	314,3	85 %	268,4	-2,2 %	88 %	426,0	1,1 %	2,2 %	83 %
PL (GPL.km/an)	34,6	-	30,7	-1,7 %	-	48,0	1,2 %	2,1 %	-
Fer conventionnel	38,6	10 %	24,8	-6,1 %	8 %	48,4	0,8 %	3,2 %	9 %
Transport combiné	12,3	3 %	7,3	-7,1 %	2 %	26,5	2,8 %	6,3 %	5 %
Autoroutes ferroviaires	0	0 %	0		0 %	4,5	-	-	0,9 %
Total Fer	50,9	14 %	32,2	-6,4 %	11 %	79,4	1,6 %	4,4 %	15 %
Voies navigables (hors transit rhénan)	5,6	1,5 %	5,6	0,0 %	1,8 %	7,8	1,2 %	1,6 %	1,5 %
Autoroutes maritimes	0	0 %	0		0 %	2,9	-	-	0,6 %
Modes non routiers	56,6	15 %	37,8	-5,6 %	12 %	90,0	1,7 %	4,2 %	17 %
TOTAL	370,9	100 %	306,2	-2,7 %	100 %	516,0	1,2 %	2,5 %	100 %

Source : CGDD/MODEV

GPL : milliards de poids lourds.
 GT : milliards de tonnes.
 PL : poids lourds.

- *On constate un report de trafic de la route vers le rail avec une part modale du ferroviaire qui passe de 8% en 2009 à 15% en 2030 et représente 79,4 GTKm. La part modale de la route baisse de 5 points entre 2009 et 2030. Toutefois, comparée à 2002, la part modale du fer ne progresse que très peu, passant de 14% à 15%.*
- *La croissance du transport combiné est très importante. Il devrait représenter 30% du fret ferroviaire en 2030 avec 26,5 GTKm contre 22% en 2002.*
- *Au total, les modes non routiers (fer + fluvial) représenteraient 90 GTKm en 2030, soit 17% de part modale contre 15% en 2002, et sont en croissance de 138% par rapport à 2009 contre 59% pour la route.*

Evolution 2009-2030 du trafic par mode

	Route en PLKm	Fer en Tkm	Fluvial en Tkm	Tous modes en Tkm	Evolution de la demande en tonnes	Variation part modale route 2030/2009 (en points de pourcentage)
Midi-Pyrénées	52%	71%	-	55%	53%	-1
Moyenne France*	51%	83%	35%	55%	41%	-2

NB : Données 2009 modélisées.

* Avec double compte

➤ *Pour les poids lourds, la croissance du trafic sur le réseau routier principal varie de 18% en Limousin à 78% en Poitou-Charentes pour une moyenne nationale de 51%. La croissance sur le RRN (+ 28%) est nettement plus faible que sur l'ensemble du réseau principal. Ceci s'explique notamment par la mise en place de la taxe poids lourds et de la taxe carbone entre 2009 et 2030 qui conduisent à favoriser les trajets courts au détriment des trajets rapides.*

Croissance du trafic VL (véhicules légers) et PL sur les réseaux routiers

Evolution du trafic sur les réseaux routiers 2009-2030	Tous réseaux			Réseau routier national		
	VLKm	PLKm	VehKm	VLKm	PLKm	VehKm
Midi-Pyrénées	40%	60%	42%	50%	42%	49%
France	33%	51%	36%	43%	28%	41%

NB : Données 2009 modélisées.

➤ *Par ailleurs, le développement du fret ferroviaire contribue à ralentir la croissance du fret routier sur les longs trajets qui utilise principalement le RRN.*

2ème Partie : Enjeux et perspectives pour Midi-Pyrénées

Comme le met en évidence le constat qui précède, les activités de transport et de logistique sont engagées dans une profonde restructuration qui touche non seulement les entreprises qui les exercent, leurs fonctions et leurs métiers, mais également leur rapport au territoire, voire leur relation aux clients-donneurs d'ordre, tout cela sur fond de fragilité économique généralisée des acteurs de ce secteur et de dumping social, en particulier dans le transport routier.

Alors que la performance et l'efficacité des systèmes de transport apparaissent indubitablement comme des composantes indispensables d'une économie prospère, créatrice d'emplois et de richesses, Midi-Pyrénées ne peut, bien évidemment, se désintéresser d'une mutation qui risque d'avoir des conséquences considérables tant pour l'économie régionale que pour l'aménagement et le développement de son territoire.

I - Les enjeux pour Midi-Pyrénées

À l'écart des principaux courants d'échanges nationaux ou européens et, par ailleurs peu génératrice de flux de transport, en dépit de son dynamisme économique et démographique, la région Midi-Pyrénées se trouve en effet particulièrement exposée aux conséquences des évolutions en cours et en particulier de la concentration des entreprises du secteur et de la massification des trafics de marchandises.

Pour la Région, ce qui est en cause au travers de ces évolutions n'est ainsi rien moins que la « délocalisation » des centres de décision et des activités de fret régionales, une marginalisation accrue d'une large part du territoire midi-pyrénéen et une fuite en avant dans une logique du « tout en camion » sans doute intenable sur le long terme.

1) Le maintien d'une activité régionale de transport et de logistique conséquente

De fait, dans un contexte de concurrence exacerbée, la concentration en cours du secteur du transport et de la logistique et le développement de la sous-traitance qui l'accompagne, mettent en cause la survie, ou pour le moins l'autonomie et le développement, d'entreprises régionales généralement de petite taille. Pour Midi-Pyrénées, le risque est, à terme, de perdre non seulement des centres de décision mais aussi des emplois et de la valeur ajoutée.

Or, bien que relativement modestes en comparaison interrégionale, **les activités de transport de marchandises et de logistique de Midi-Pyrénées n'en constituent pas moins un secteur important pour l'économie de la Région.** Le constat dressé en première partie est à cet égard édifiant : plus de 2 200 établissements employant au total plus de 20 000 personnes et une croissance continue du nombre d'emplois certes moins rapide aujourd'hui qu'au début des années 2000, mais toujours bien réelle, ne peuvent évidemment être négligés, d'autant qu'il faut par ailleurs souligner l'importance, parfois cruciale, de ces emplois au niveau local.

Mais, au-delà de son importance économique et sociale intrinsèque, ce secteur est également déterminant du fait de son influence sur les autres activités économiques tant en amont, sur le système productif, qu'en aval, sur le commerce et la distribution.

De fait, la productivité et la qualité des services de logistique et de transport de marchandises sont aujourd'hui des composantes importantes, parfois même déterminantes, de la compétitivité et de l'accès au marché des autres secteurs de l'économie régionale. De ce fait, leur impact est également considérable sur la consommation finale des ménages.

La part des opérations logistiques dans la valeur finale des produits varie fortement d'un produit à l'autre. Elle est, en général, élevée pour les produits à faible densité de valeur (jusqu'à 50% pour les matériaux de construction), et plus faible pour les produits de haute densité (3% pour les cosmétiques). **La logistique (transport inclus) représente en moyenne 8 à 12 % du chiffre d'affaires des entreprises.**

Cela étant, le risque de délocalisation des activités de fret induit par la concentration des entreprises du secteur et le développement de la sous-traitance ne touche pas tous les segments du marché du transport et de la logistique dans les mêmes termes. Essentiellement fondée sur la recherche d'économies d'échelle et d'extension d'aires de marché par la constitution de réseaux intégrés, la concentration des entreprises de fret concerne avant tout les transports nationaux et internationaux.

Pour l'heure, les transports de proximité, régionaux notamment, demeurent relativement épargnés. Mais ce n'est sans doute là qu'un répit. Les différents segments des activités de transport et de logistique ne sont en effet pas hermétiquement cloisonnés.

De fait, dépourvues d'une base régionale à même de leur garantir un trafic « départ » suffisamment solide et, par ailleurs, particulièrement exposées au cabotage des transporteurs de la péninsule ibérique compte tenu du positionnement géographique de Midi-Pyrénées et de ses échanges privilégiés avec l'Espagne, les entreprises de transport régionales abandonnent progressivement le marché international, qu'elles sous-traitent cependant en partie, et sont même mises en difficulté sur le marché interurbain national. On assiste ainsi de leur part à un repli quasi-général sur un marché de proximité, certes important, mais au regard duquel une concurrence avivée ne peut toutefois produire qu'un sérieux « écrémage ».

Qu'ils soient de dimension locale, interrégionale ou internationale, Midi-Pyrénées n'en aura pourtant pas moins besoin de services de transport et de logistique de qualité, capables de répondre efficacement à la demande de ses entreprises de production ou de distribution. Ces services peuvent bien sûr être assurés par des entreprises d'autres régions voire de plus en plus des entreprises étrangères. Pour la région, cela se traduirait néanmoins inéluctablement par une perte de richesse et d'emplois, mais aussi par celle d'un savoir-faire local précieux, notamment pour l'ouverture de Midi-Pyrénées au reste du monde.

En matière de transport et de logistique, il ne peut évidemment être question d'autarcie. Pour autant, l'un des défis premiers que la Région doit aujourd'hui relever est donc certainement celui de la préservation d'une activité régionale de fret à même de satisfaire les besoins de l'économie midi-pyrénéenne.

2) La compétitivité et l'attractivité du territoire régional

Dans le même temps, Midi-Pyrénées doit faire face au développement de stratégies de massification des trafics qui, du fait de leur sélectivité, risquent de marginaliser un peu plus une région déjà pénalisée par sa situation géographique et par un net déséquilibre de ses échanges avec des flux entrants largement supérieurs aux flux sortants.

Pour une région que le volume de ses trafics a du mal à imposer sur la carte de la logistique européenne, la massification des trafics peut certes constituer une opportunité pour maintenir, voire développer des services de transport performants, et, ce faisant, conforter la compétitivité et l'attractivité régionales. Dans le cas de Midi-Pyrénées, la pertinence d'une telle option laisse cependant dubitatif.

En effet, la très forte polarisation démographique et économique de la région par l'agglomération toulousaine conjuguée à la structure en étoile des réseaux de communication routier et ferroviaire à partir de Toulouse, induit déjà une certaine massification des flux de transport sur la capitale régionale. En réalité, une bonne partie des flux qui peuvent être massifiés semble d'ores et déjà l'avoir été et, en ce qui concerne Midi-Pyrénées, tout progrès nouveau dans la concentration des trafics de marchandises, ne sera obtenu qu'à la marge, principalement par des avancées en matière d'organisation logistique à l'échelle de la région tout entière. La massification n'a par ailleurs aucune influence sur le problème principal de la région en matière de transport : un déséquilibre entrées/sorties qui se traduit déjà par des prix de transport sortant nettement inférieurs à ceux du trafic entrant, quand ils ne sont pas tout simplement bradés.

De fait, pour Midi-Pyrénées, il est essentiel que la massification du fret, recommandable à maints égards, notamment pour limiter les déplacements à vide, ne se confonde avec une contraction de l'offre de transport sur quelques grands réseaux physiques ou d'opérateur. Le risque serait, en effet, grand que le seul contrepois soit alors la surcapacité du secteur et le maintien d'une situation de concurrence « sauvage », économiquement et socialement suicidaire aussi bien pour les acteurs du transport que pour la collectivité.

Dans la perspective souhaitable du retour des activités du transport et de la logistique à une économie plus saine, on ne peut ainsi écarter l'éventualité d'un désengagement des transporteurs de certaines zones du territoire régional entraînant une baisse de l'offre et une hausse des prix de transport dont pâtiraient inmanquablement les économies locales concernées et, plus globalement, l'aménagement et le développement du territoire régional.

Les restructurations successives de l'offre de service de Fret SNCF, notamment en matière de wagon isolé, et la difficulté à construire une offre ferroviaire alternative pour les territoires délaissés, donnent en tout cas crédit à un tel scénario.

D'un point de vue régional, on peut toutefois se demander quel peut être le sens d'une stratégie de massification des flux qui passerait aux pertes et profits les trafics diffus caractéristiques de la structure économique et territoriale de Midi-Pyrénées. En cette matière, les limites de l'économie de marché sont, quoi qu'il en soit, clairement mises en lumière.

3) La poursuite d'un développement durable

Cela étant, par les détours et les ruptures de charge qu'elle impose, la massification des trafics représente aussi une opportunité pour le développement d'alternatives au « tout routier », du moins pour le trafic à longue distance, et constitue ainsi un axe de réponse aux problèmes environnementaux posés par les pratiques actuelles des activités de transport de marchandises. Midi-Pyrénées doit en tirer parti dans toute la mesure du possible.

Les transports en général sont, en effet, responsables de nombreux impacts négatifs sur l'environnement tant sur le plan planétaire, au regard en particulier des émissions de gaz à effet de serre, qu'au niveau local compte tenu des émissions de polluants, du bruit et de la consommation d'espace qui en résultent.

Selon les données de l'Observatoire Régional de l'Énergie Midi-Pyrénées (OREMIP), le secteur des transports, était, en 2008, le premier émetteur de dioxyde de carbone avec la moitié des rejets régionaux. Ses émissions, dont 90% étaient dues au transport routier, augmentaient d'ailleurs régionalement à un rythme deux fois plus rapide (+ 2% par an) qu'au niveau national²⁷. Les poids lourds y contribuent pour 25%. *« Il n'existe pas de chiffres disponibles au niveau régional concernant l'évolution de ces émissions. En revanche, au niveau national, les émissions de GES des poids lourds connaissent une forte croissance (+32 % entre 1990 et 2005). Toujours à l'échelle nationale, si l'on ajoute à ces émissions celles des véhicules utilitaires légers, le transport de marchandises dans son ensemble contribue alors à 45% des émissions de CO₂ par la route. »*²⁸

²⁷ En moyenne annuelle sur la période 1990-2008 - Données OREMIP.

²⁸ Cf. Schéma Régional Climat-Air-Energie p. 31.

Cela étant, les transports sont aussi des facteurs, parfois importants, de pollutions atmosphériques. En Midi-Pyrénées, la part relative du trafic routier dans les émissions d'oxydes d'azote (NOx) est ainsi non seulement première (63%) mais nettement supérieure à celle qui est observée au niveau national (50%). Les poids lourds jouent un rôle déterminant dans cette pollution puisqu'ils émettent près de la moitié des oxydes d'azotes régionaux.

Le secteur des transports contribue aussi de façon importante aux émissions de particules, essentiellement par le biais du réenvol des particules tombées au sol et remises en suspension lors du passage des véhicules. Il est le principal responsable des rejets de monoxyde de carbone et constitue une source significative d'émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, de benzène et de dioxyde de soufre.

Des progrès importants ont cependant été réalisés par la réduction à la source des émissions des principaux polluants atmosphériques locaux, grâce à l'introduction progressive des normes EURO de plus en plus contraignantes et à des motorisations plus performantes sur le plan environnemental.

Avec ces mesures, la réduction des émissions à la source l'emporte sur l'augmentation des trafics. Les émissions totales des polluants atmosphériques locaux sont donc à la baisse. En revanche, les émissions totales de CO₂ du transport routier de marchandises restent à la hausse.

Au total, les transports routiers sont ainsi, et de loin, la principale source de pollution de l'air en Midi-Pyrénées. Ils sont également une importante source de bruit, première nuisance environnementale perçue par les Français dans leur vie quotidienne, dont les effets sur la

santé sont suffisamment alarmants pour que des normes restrictives aient été édictées.

Par l'intermédiaire des infrastructures qui leur sont nécessaires, les transports menacent également la qualité des espaces naturels et urbains par fragmentation, consommation et altération. Les effets de coupure, en particulier, sont non seulement préjudiciables au bon fonctionnement des écosystèmes naturels et au maintien de la diversité biologique mais pèsent aussi sur la qualité de vie de la population en affectant notamment la mobilité des piétons voire en favorisant l'exclusion spatiale.

Les transports sont de plus d'importants facteurs de risques, et il faut bien sûr évoquer à cet égard l'insécurité routière, même si elle est en baisse, mais également les risques liés au transport de matières dangereuses. Le développement des transports s'accompagne, en outre, de phénomènes plus ou moins ponctuels de congestion avec les pertes de temps induites.

Enfin, les transports ne peuvent être considérés indépendamment de la question des ressources énergétiques et de la très forte dépendance du secteur à un combustible fossile. En 2008, le secteur des transports représentait 35% de la consommation énergétique régionale avec une croissance beaucoup plus rapide qu'ailleurs : +2,1% par an entre 1990 et 2008, contre +1,3% au niveau national. Sa consommation, essentiellement de produits pétroliers, atteignait ainsi 2,17 millions de tonnes-équivalent-pétrole dont 92% résultent du transport routier.

Consommation énergétique, qualité de vie, préservation de l'environnement, ... en définitive, l'évolution des transports et, en son sein, celle des activités de transports de marchandises constituent indubitablement un enjeu premier pour le développement durable de Midi-Pyrénées.

Les différents modes de transports ne sont pourtant pas, notamment en ce qui concerne les marchandises, responsables des nuisances précédemment décrites non plus que des coûts induits pour la collectivité dans les mêmes proportions. C'est dire qu'au-delà d'une tarification visant à assainir la concurrence intermodale, logique dans laquelle s'inscrit à juste titre l'écotaxe poids lourds, l'intervention publique doit surtout favoriser les modes les moins agressifs, notamment le transport ferroviaire.

Compte tenu de ses caractéristiques propres tant en matière de transport de marchandises qu'en ce qui concerne l'aménagement et le développement de son territoire, Midi-Pyrénées a tout intérêt à soutenir et à anticiper cette évolution.

II - Un projet logistique pour Midi-Pyrénées

Les évolutions du transport de marchandises, de même que les menaces et opportunités qui en résultent pour Midi-Pyrénées, dépendent avant tout de décisions qui, pour l'essentiel, échappent à la Région. Le développement, certainement nécessaire, d'initiatives régionales en matière de transport de marchandises et de logistique ne peut donc être que subsidiaire. C'est dire que, pour relever les enjeux qui lui sont propres, la Région doit en premier lieu plaider pour une révision des règles du jeu dans le cadre de l'affirmation européenne et nationale d'une politique globale et volontariste des transports allant dans le sens d'un développement durable.

De fait, la politique des transports de marchandises relève d'abord, naturellement, d'une logique internationale, avant tout européenne, mais aussi, du fait de la différence entre les Etats membres, d'une responsabilité nationale. C'est donc à ce niveau de responsabilité, national et communautaire, qu'il convient d'assurer les conditions d'une mobilité durable, à commencer par une harmonisation fiscale, sociale et réglementaire par le haut, le rapprochement des principes tarifaires d'usage des infrastructures et la prise en compte des coûts externes.

Il n'en reste pas moins que la Région a également un rôle à jouer. Compte tenu de l'importance des enjeux économiques, sociaux et environnementaux attachés aux évolutions des activités de logistique et de transport de marchandises, la Région ne saurait en effet négliger plus longtemps cette problématique essentielle pour le développement durable de Midi-Pyrénées.

De fait, la Région n'a pour l'heure aucune compétence spécifique dans ce domaine. Pourtant, il faut bien considérer que le transport de marchandises n'est pas une fin en lui-même, mais qu'il s'inscrit en réalité dans le cadre d'activités économiques localisées sur un territoire avec lequel il interagit. De ce point de vue, le transport de marchandises et la logistique relèvent donc tout aussi bien du développement économique que de l'aménagement du territoire et, in fine, d'une problématique de développement durable du territoire qui interpelle très directement la Région.

Que ce soit en matière de développement et d'animation économique ou bien d'aménagement du territoire, la Région dispose en effet d'importantes compétences d'attribution avec notamment la responsabilité :

- d'élaborer un Schéma Régional de Développement Économique (SRDE) et de définir un système d'aides aux entreprises,
- de concevoir un Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADT) incluant un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) avec un volet consacré au transport de marchandises ;
- de co-élaborer le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;

La Région est donc pleinement fondée à intervenir en ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique. Cette intervention n'est cependant pas simplement « autorisée », elle est aussi nécessaire et doit imprégner l'ensemble des responsabilités et des domaines d'action régionaux.

Pour être efficiente, cette intervention doit toutefois reposer sur des orientations politiques clairement affirmées qui fixent une ambition, des méthodes, voire des moyens, et servent de base de dialogue avec les autres pouvoirs publics et les acteurs de la chaîne logistique : chargeurs, logisticiens et transporteurs.

Le CESER note avec intérêt le lancement par le gouvernement, en 2013, d'une grande conférence regroupant l'ensemble des acteurs de ce secteur pour relancer la filière « Fret Ferroviaire » en l'optimisant sur son domaine de pertinence et en améliorant son articulation avec les autres modes de transport. Il en attend des évolutions substantielles tant sur le niveau national qu'europpéen. Le CESER souhaite que la réflexion porte sur les nouvelles compétences qui pourraient être attribuées aux conseils régionaux, en particulier dans la relation Fret-aménagement équilibré du territoire régional et transition écologique.

Pour sa part, le CESER propose à la Région cinq axes d'intervention :

1) Accroître la maîtrise régionale du fret

Dans le contexte de concurrence exacerbée qui caractérise actuellement les activités de transport de marchandises au plan européen, le développement, voire le simple maintien, d'une activité de fret et de logistique créatrice de richesses pour Midi-Pyrénées appelle, en premier lieu, un renforcement du niveau de maîtrise du fret régional, notamment du fret « départ », mais plus globalement de l'ensemble des chaînes logistiques par les acteurs régionaux.

Le développement des partenariats entre acteurs régionaux du fret : chargeurs, logisticiens et transporteurs qui ont indubitablement un intérêt commun à conforter la place logistique de Midi-Pyrénées, constitue à cet égard la principale voie de progrès. Or, il faut bien constater que, faute sans doute d'une conscience suffisante des différents acteurs, les partenariats ne se développent pas spontanément. Compte tenu de l'enjeu, le CESER persiste donc à considérer qu'il revient à la Région de les susciter et de les soutenir.

Pour bien prendre en compte la réalité du rapport entre chargeurs et transporteurs, le CESER propose ainsi que la Région mette en place **une aide à la constitution de filières logistiques spécialisées dans les principaux domaines d'activité de Midi-Pyrénées : IAA, bois, chimie-pharmacie...** dont l'objet serait de concrétiser un partenariat « gagnant-gagnant » basé sur le dialogue, la solidarité et la confiance réciproque dans un contexte de transparence des transactions et de partage équitable de la valeur ajoutée.

Une telle approche n'aura toutefois de sens que si les transporteurs régionaux sont en mesure de répondre quantitativement et qualitativement aux demandes des chargeurs. Or, la spécialisation croissante des métiers rend cette réponse de plus en plus difficile pour les entreprises petites et moyennes qui caractérisent Midi-Pyrénées en matière de fret.

Complémentairement à son appui à la constitution de filières logistiques, le CESER invite donc la Région à promouvoir également la **création de groupements de transporteurs régionaux** qui, outre une dimension technique et économique accrue, apporteront à leurs adhérents des perspectives de diversification et d'accès à de nouveaux marchés. Pour le CESER, il s'entend cependant que ce soutien régional devrait être conditionné à des objectifs de qualité et de développement de nouveaux services.

Mais pour favoriser les partenariats régionaux entre chargeurs, transporteurs et distributeurs, et par là même une meilleure maîtrise régionale du fret, le CESER invite tout d'abord le Conseil Régional à assumer, directement ou par l'intermédiaire d'un délégué public, par exemple la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale, une mission d'animation et d'intermédiation chargée de promouvoir les collaborations logistiques régionales et de conseiller quant à l'optimisation des chaînes logistiques, y compris en termes de transport. Elle aurait en particulier pour mission d'organiser la rencontre de l'offre ferroviaire et de la demande de transports exprimée sur le territoire et de construire des flux sur lesquels un opérateur ou un service de fret de proximité soit opérant notamment en captant les trafics dans les territoires peu denses.

2) Optimiser les flux régionaux de transport de marchandises

Pour les entreprises, l'optimisation de leurs flux de transport est un facteur de compétitivité important et, à ce titre, une préoccupation constante. Dans la mesure où elle permet, toute chose égale par ailleurs, de réduire les consommations de transport ainsi que les nuisances et investissements publics qui lui sont liés, elle doit, dans une perspective de développement durable, le devenir également pour la collectivité, notamment au niveau régional.

Pour le CESER, la Région est donc parfaitement fondée à aider les entreprises, de production ou de distribution, ainsi que les transporteurs à optimiser leur logistique, (dont il convient de rappeler à ce stade qu'elle représente en moyenne 8 à 12 % du chiffre d'affaires des entreprises) et en premier lieu leurs transports qui représentent environ 40% du coût logistique total. Le conseil en matière de logistique en est sans doute le moyen privilégié.

De fait, le CESER propose au Conseil Régional d'intégrer pleinement cette préoccupation dans son action économique et, pour ce faire :

- de **spécifier une aide au conseil logistique**, notamment par une dénomination explicite,
- d'**en assurer une publicité significative**, en particulier auprès des petites et moyennes entreprises,
- d'**en faciliter l'accès et d'en renforcer les niveaux de soutien**.

Cela étant, optimiser les flux de transport c'est également, du point de vue de l'intérêt général, **favoriser les solutions modales dont le bilan social et environnemental est le meilleur**.

Du point de vue du CESER, le transport intermodal rail-route, quand il est possible, représente à cet égard une solution particulièrement pertinente dans le contexte midi-pyrénéen. Outre l'optimum économique, social et écologique qu'il constitue souvent pour la collectivité, il est aussi, en effet, un facteur de coopération entre les acteurs régionaux du rail et de la route en même temps qu'une voie de régulation d'une partie de la concurrence sur la longue distance.

Ce constat n'est pas nouveau et Midi-Pyrénées a, à l'instar de l'ensemble du territoire national, subi les évolutions erratiques du transport combiné qui ont abouti à la fermeture, au moins temporaire, du site de Fenouillet. Mais celui-ci est aujourd'hui à son plus bas niveau.

Une étude récente²⁹ du Commissariat Général au Développement Durable quant à l'optimisation de la localisation des terminaux de transport combiné sur le territoire métropolitain considère pourtant que le potentiel de développement du terminal toulousain (Toulouse-Fenouillet + Toulouse-Saint Jory) est l'un des plus importants au niveau national et que ce terminal fait partie des 10 terminaux³⁰ les plus performants afin d'optimiser le flux total de transport combiné en 2030³¹.

Encore faut-il créer les conditions propices à l'essor du transport combiné.

Pour le CESER, le Conseil Régional pourrait y contribuer utilement par la mise en place d'**une aide, sous condition de report modal, à des contractualisations de long terme entre chargeurs et transporteurs-logisticiens**. Cette aide, qui pourrait de plus donner lieu à labellisation et publicité, aurait également l'avantage de favoriser le développement du partenariat entre acteurs régionaux du fret. Elle pourrait être, en outre, une forme d'identification de Midi-Pyrénées.

S'agissant de report modal de la route vers le rail, la Région et les autres pouvoirs publics de Midi-Pyrénées doivent aussi **être particulièrement attentifs aux obstacles auxquels se heurte le développement du transport ferroviaire des matériaux de carrière**, notamment en ce qui concerne l'aire urbaine de Toulouse.

²⁹ Optimisation de la localisation des terminaux de transport combiné – Etudes et Documents n° 38 – Mars 2011 – Service de l'Economie, de l'Evaluation et de l'Intégration du Développement Durable – Commissariat Général au Développement Durable.

³⁰ Le sixième en volume, devant notamment Dourges (près de Lille) et Perpignan.

³¹ Cf. Annexe 6.

En effet, alors que la demande locale de matériaux reste très soutenue en raison de l'essor démographique que connaît la région et singulièrement l'agglomération toulousaine (on estime le besoin à plus de 8 tonnes par an et par habitant), les sites d'extraction de matériaux de carrière à proximité de Toulouse jusqu'ici exploités s'épuisent et les nouveaux sites s'éloignent du lieu de consommation (Ariège, Sud Ouest de la Haute-Garonne, Lot, etc.). Des transports d'approches doivent donc être mis en place en tenant compte de la nécessité de modes de transport respectueux de l'environnement et notamment des alternatives au recours exclusif à l'usage du transport par camions. Le schéma départemental des carrières de l'Ariège prévoit ainsi l'obligation, pour les nouveaux sites d'exploitation de matériaux alluvionnaires, d'un recours au transport par rail d'ici 2015, pour une part prépondérante de leur production.

La mise en œuvre de cette obligation suppose donc d'une part de **créer des installations terminales embranchées au plus près des carrières** mais aussi d'**installer des plateformes de chargement et de déchargement** autour de Toulouse. Tout cela ne va cependant pas de soi. C'est ainsi, notamment, que la création d'une ou plusieurs plateformes « matériaux » dans l'agglomération toulousaine est aujourd'hui très loin d'être assurée.

Au regard de cette problématique exemplaire, le CESER appelle donc l'ensemble des pouvoirs publics de la Région à **prendre toute disposition utile pour assurer la faisabilité technique et économique du transport par rail des matériaux de construction entre les carrières et les agglomérations** auxquelles ils sont destinés, à commencer par l'agglomération toulousaine. L'intérêt général doit en tout cas pouvoir s'imposer. Ce projet pourrait opportunément être inscrit au volet « mobilité multimodale » du prochain CPER, en cours de discussion entre l'Etat, la Région et RFF.

Le CESER considère d'ailleurs que, sous réserve de mise en œuvre d'une mission de service public, **l'installation de plateformes de chargement et de déchargement de matériaux dans les agglomérations pourrait faire l'objet d'un soutien de la Région dans le cadre de ses politiques territoriales, de ses politiques économiques, voire du Contrat de Plan Etat-Région.** Plus localement, ce type de plateforme devrait en tout cas être systématiquement prévu dans les SCoT et les PLU(i).

3) Valoriser la place logistique de Midi-Pyrénées

L'affirmation d'une ambition logistique pour Midi-Pyrénées passe aussi par la valorisation de la place logistique que constitue la Région dans son ensemble.

Au premier rang de cette problématique figure la situation du **pôle logistique de l'aire urbaine de Toulouse.** En effet, faute de volumes et d'un attrait suffisants, ce pôle ne constitue pas encore la plate-forme d'échanges dont l'économie régionale a besoin dans ces relations nationales, européennes ou internationales. Pour le CESER, **il s'agit donc de le conforter par des équipements et des services à même de le qualifier dans les circuits logistiques européens.**

Pour ce faire, il convient sans doute, tout d'abord, de **mettre à plat l'offre logistique actuelle de la plate-forme toulousaine** et de poursuivre les améliorations en termes d'optimisation des équipements, de réserves foncières utiles, de services communs pour les entreprises mais aussi pour les conducteurs, ou encore de cohérence dans l'approche des entreprises logistiques. Le CESER invite ainsi la Région à initier au plus tôt, en partenariat avec les autres collectivités locales concernées et l'État, une expertise dans ce sens.

Pour autant, l'activité logistique du pôle toulousain ne saurait être suspendue aux conclusions de cette expertise.

Le CESER considère en effet que **le pôle logistique toulousain, et notamment l'ensemble constitué par Eurocentre et les plates-formes ferroviaires de Saint-Jory et de Fenouillet, a en tout cas intérêt à conforter son positionnement comme « port sec »³² vis-à-vis de ports maritimes en recherche de correspondants dans le sud-ouest européen.**

Le CESER appelle donc la Région à favoriser et à soutenir cette démarche de « port sec », notamment en œuvrant à la relance **d'une liaison intermodale permanente entre la Catalogne et Midi-Pyrénées avec le soutien du programme européen Marco Polo II**³³.

Quoi qu'il en soit de la relation portuaire Toulouse-Barcelone, **le CESER invite la Région à valoriser cette opportunité qui**, en attendant la nécessaire mais sans doute lointaine réalisation d'une Traversée Centrale des Pyrénées par ferroutage, **repositionnerait favorablement l'ensemble de Midi-Pyrénées dans les grands courants d'échanges européens de marchandises.**

Ce repositionnement contribuerait par ailleurs à la diversification souhaitable de l'offre actuelle de transport combiné de Midi-Pyrénées.

³² Port sec : site intermodal à l'intérieur des terres qui propose les services d'un port : zone sous douane, manutention, entreposage...

³³ Le programme Marco Polo II est un instrument financier visant à réduire la saturation du réseau routier, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable – Cf. Règlement (CE) n° 1692/200 du 24 octobre 2006.

Les besoins logistiques de Midi-Pyrénées ne se limitent cependant pas à l'aire urbaine de Toulouse et, dans le souci d'un aménagement équilibré du territoire régional, **la Région doit porter une égale attention aux conditions de développement des différents bassins d'emploi qui composent son espace. Elle ne saurait cependant soutenir financièrement la constitution de nouvelles plateformes logistiques locales sans s'être assurée qu'elles répondent réellement à un besoin, voire à un marché. Ces zones devraient d'ailleurs être identifiées et planifiées dans le cadre du SRADDT en cours de révision.**

S'agissant des agglomérations, il lui faut par ailleurs prendre en compte les questions spécifiques liées à la logistique urbaine : congestion des réseaux de voirie et développement des besoins de livraisons rapides, en favorisant la mutualisation des services, la valorisation des plates-formes ferroviaires urbaines et en soutenant, en partenariat avec les autorités d'agglomération, l'acquisition et l'utilisation de véhicules de livraison moins polluants. **La municipalité de Toulouse a en la matière une expérience intéressante qui mériterait d'être mieux connue et valorisée, notamment en termes de méthode, dans le cadre du dialogue métropolitain.**

4) Réaliser les infrastructures nécessaires

L'objet premier de cet avis sur les transports de marchandises et la logistique n'est certes pas de faire l'inventaire des infrastructures manquantes. Le CESER a d'ailleurs consacré plusieurs expressions spécifiques à cette question. Il n'en reste pas moins que les infrastructures de communication conditionnent fortement l'organisation des transports et l'activité logistique des territoires. Midi-Pyrénées ne saurait l'ignorer.

Les besoins d'investissements en la matière sont parfaitement reconnus, et parfois de longue date, tant en ce qui concerne le réseau ferroviaire assurant les relations nationales ou régionales que pour ce qui est du réseau routier structurant. A cet égard, la Région peut d'ailleurs se féliciter des arbitrages que le gouvernement a récemment rendus à partir des travaux de la commission « Mobilité 21 ». Beaucoup reste néanmoins à faire pour doter Midi-Pyrénées d'infrastructures de communication performantes, à la hauteur de ses ambitions et de son potentiel de développement :

Dans le cadre de son avis sur le futur CPER 2014-2020, le CESER soutient la réalisation des projets suivants, bénéfiques à la fois pour les voyageurs et les marchandises :

- la construction de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse ;
- la modernisation des axes ferroviaires majeurs que sont pour Midi-Pyrénées : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne ;
- l'aménagement à 2x2 voies à caractéristiques autoroutières de la liaison Toulouse-Castres, éventuellement dans le cadre d'une concession ;
- l'achèvement de la modernisation des itinéraires routiers faisant aujourd'hui l'objet d'un PDMI, notamment la mise à 2x2 voies des axes Toulouse-Rodez-Sévérac-le-Château, Toulouse-Auch et Tarbes-Lourdes mais aussi l'aménagement des liaisons transfrontalières (Toulouse-Puigcerda et RN 125) ;
- la poursuite de la réhabilitation du réseau ferroviaire régional pour, d'abord, assurer partout sa pérennité et, ensuite, accroître ses capacités, notamment dans l'agglomération toulousaine, pour répondre au développement du TER.

A cette liste, il convient d'ajouter en ce qui concerne les marchandises, le contournement ferroviaire de Toulouse, notamment pour les circulations de matières dangereuses.

La mise au gabarit B de l'axe POLT avait été imaginée il y a quelques années puis abandonnée. Le CESER propose qu'une réflexion globale soit conduite entre tous les acteurs concernés (Etat, Région, RFF, SNCF autres entreprises de fret ferroviaire) afin d'examiner l'intérêt d'un tel changement de gabarit et, plus largement, de renforcer la performance de cette ligne pour le fret.

5) Assurer une veille et une information permanentes

Le transport de marchandises concerne la collectivité dans son ensemble. Au-delà des considérations techniques, économiques ou commerciales de ses différents acteurs, son développement doit donc reposer sur une connaissance permanente de sa réalité et de son évolution dans une optique d'intérêt général.

Le CESER souligne la baisse de qualité des informations sur le transport de marchandises, notamment dans le secteur ferroviaire. La concurrence ne doit pas signifier absence des données indispensables pour conduire des politiques publiques pertinentes. Le CESER demande à l'Etat de prendre les mesures nécessaires pour redévelopper des outils statistiques pertinents, à la disposition de tous les acteurs concernés. Ceci passe par une impulsion nationale et une déclinaison régionale, qui peut être faite sous l'égide de l'ORT.

Conclusion

Le transport de marchandises à bas coût favorise le dumping social et ne prend pas en compte ses coûts externes, en particulier environnementaux. Le CESER regrette donc que le report modal et la complémentarité des modes de transport n'apparaissent plus comme des priorités. Dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles ainsi que de réchauffement et de dérèglement climatiques, il devient pourtant de plus en plus nécessaire d'aller vers une transition écologique dans les domaines du transport et de la logistique. Alors que les transports continuent de croître plus vite que l'économie nationale, la conférence nationale environnementale des 20 et 21 septembre 2013 a tracé quelques pistes pour économiser les ressources et réduire les mobilités des produits, telles le soutien à l'économie circulaire, le développement de l'écoconception et l'amélioration de la durabilité, la lutte contre les pratiques d'obsolescence programmée, l'intensification de l'écologie industrielle pour conserver les ressources sur les territoires... Le CESER les fait siennes et y invite la Région.

De fait, l'évolution de la logistique et des transports de marchandises régionaux représente un défi primordial pour l'avenir de Midi-Pyrénées. Au regard d'activités dont l'évolution relève pour l'heure principalement de la conjonction d'initiatives privées, une prise de responsabilité publique est sans doute nécessaire. Le CESER estime ainsi que, compte tenu de ses compétences en matière d'animation et de développement économique mais aussi d'aménagement et de développement durable de Midi-Pyrénées, la Région est pleinement fondée à prendre cette responsabilité, en jouant avant tout un rôle de facilitateur dans les relations entre acteurs et en favorisant l'intégration des préoccupations de transport de marchandises dans les autres domaines de l'action publique.

ANNEXES

Annexe 1 : Les codes NAF de la Convention nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Source : « Rapport 2012 de Midi-Pyrénées », Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

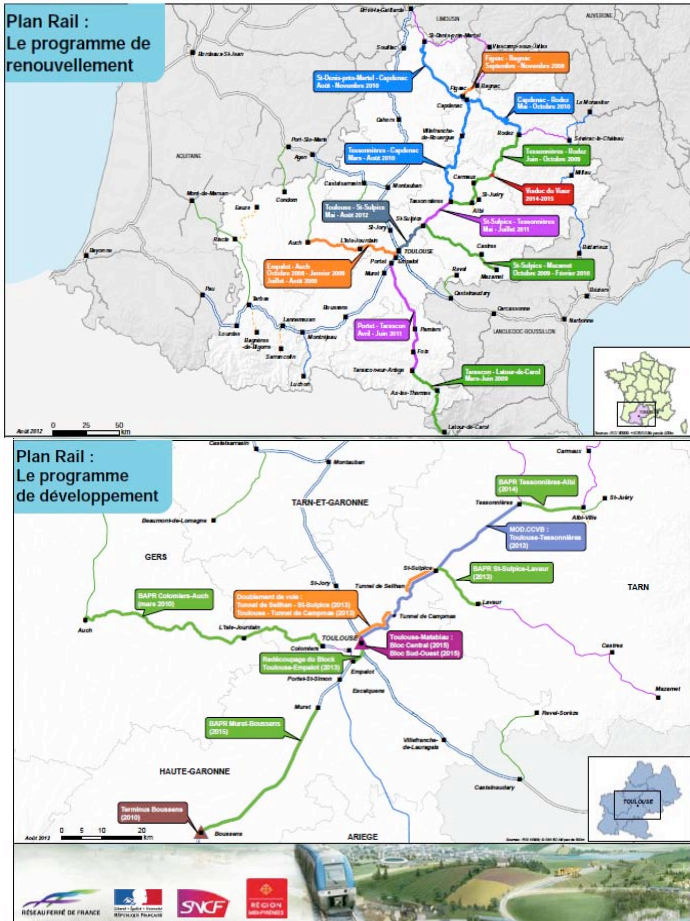
Terminologie des activités utilisée dans le présent document	NAF rév. 2	Libellé d'activité	
Transport routier de marchandises (TRM)	49.41A	Transports routiers de fret interurbains	
	49.41B	Transports routiers de fret de proximité	
	53.20Z	Autres activités de poste et de courrier	
	80.10Z	Activités de sécurité privée	(*)
Transport routier de voyageurs (TRV)	49.39A	Transports routiers réguliers de voyageurs	
	49.39B	Autres transports routiers de voyageurs	
Déménagement (DEM)	49.42Z	Déménagement	
Location (LOC)	49.41C	Location de camions avec chauffeur	
	77.12Z	Location et location-bail de camions	(*)
Auxiliaires de transport (AUX)	52.29A	Messagerie, fret express	
	52.29B	Affrètement et organisation des transports	(*)
Prestataires logistiques (PRL)	52.10B	Entreposage et stockage non frigorifique	(*) (**)
Transport sanitaire (TRS)	86.90A	Ambulances	

(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective transport nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. En conséquence, pour les activités partiellement couvertes, les ajustements nécessaires sont opérés afin de ne retenir que les entreprises couvertes par la convention collective.

(**) Depuis le 1er février 2005, sont entrées dans le champ de cette même convention collective certaines activités logistiques identifiées par référence au code 52.10B de l'Entreposage et stockage non frigorifique.

Annexe 3 : Le Plan Rail Midi-Pyrénées 2007-2013

Source : Chiffres clés des transports en Midi-Pyrénées – juin 2013, Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées



SOURCE : RFF

Opérations de renouvellement : remplacement de tout ou partie des composants de la voie (traverses, rail, ballast) en fonction de leur dégradation.

Opérations de développement : travaux visant à améliorer les performances de l'infrastructure (capacité, vitesse, robustesse) pour rendre un meilleur service aux usagers.

Des études sont également financées dans le cadre du Plan Rail (non représentées sur la carte).

Annexe 4 : Informations sur le montant et le calcul de la taxe poids lourds.

(Source : Service-Public.fr – Direction de l'information légale et administrative
(Premier ministre) – Mise à jour le 07.10.2013)

Le montant de la TPL est progressif et dépend à la fois de la taille et de l'âge du véhicule.

Son taux, calculé par kilomètre parcouru, varie en fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge (PTAC).

Tableau 1 relatif à la fiche F31213

Type de véhicule	2013	2014
2 essieux de moins de 12 tonnes	0,08 €	0,088 €
2 essieux de 12 tonnes et plus	0,10 €	0,111 €
3 essieux	0,10 €	0,111 €
à partir de 4 essieux	0,14 €	0,154 €

Le taux est aussi modulé en fonction du niveau des émissions polluantes du véhicule : les véhicules les plus récents, répondant à des normes plus exigeantes sur la pollution, paieront une écotaxe moins élevée.

Tableau 2 relatif à la fiche F31213

Classe d'émission EURO	Majoration ou minoration de la taxe en 2013	Majoration ou minoration de la taxe en 2014
Véhicules électriques	-15 %	-40 %
EURO VI	-15 %	-15 %
EURO V	-5 %	-5 %
EURO IV	0 %	0 %
EURO III	+10 %	+10 %
EURO II	+15 %	+15 %
EURO I	+20 %	+20 %

Pour les régions excentrées, il existe un abattement de :

- 30 % en Aquitaine et en Midi-Pyrénées,
- 50 % en Bretagne.

Par ailleurs, une réduction de 10 % s'applique au redevable abonné à un service de télépéage.

Annexe 5 : Focus sur la logistique

Source : Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest, juillet 2012
(également consultable à : www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr)

Transport de Marchandises et Logistique

Focus sur

La logistique

Le terme logistique est polysémique, les définitions académiques et professionnelles différant selon le contexte où on emploie ce terme. La logistique est définie par la norme NF X 50-600 de la manière suivante :

« Logistique : 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 et d'informations ainsi que des moyens. »

Norme NF X 50-600

De manière générale, la logistique peut être définie comme l'ensemble des outils et méthodes permettant de satisfaire la demande. C'est une branche des sciences du management permettant la gestion des flux de produits et d'informations. De façon concrète, la logistique recouvre à la fois le transport et la commission de transport, les activités de manutention et d'entreposage, et les activités liées à la gestion de production, c'est-à-dire l'ensemble des activités assurant le déplacement des produits dans le temps et dans l'espace.

La logistique permet la gestion de la chaîne d'approvisionnement (« supply chain management »), du fournisseur initial au client final. La nouvelle organisation de la production, avec la recherche de la minimisation des stocks (notions de « stock zéro » et de « flux tendus ») et d'approvisionnement en juste à temps, confirme le rôle primordial de la logistique pour l'organisation et le fonctionnement des entreprises.

Le supply-chain management doit également être présent aux trois niveaux de temporalité du management de l'entreprise : stratégique, tactique et opérationnel.

Le niveau stratégique traite des décisions ayant un effet à long terme sur l'entreprise, et affectant son positionnement par rapport à son marché. Par exemple, la reconfiguration des réseaux de distribution, permettant de minimiser le coût global logistique.

Le niveau tactique concerne les décisions de moyen terme. Par exemple, le recalage trimestriel du système de prévision des ventes, ou du mode de gestion des stocks.

Le niveau opérationnel concerne les décisions de court terme. Elles concernent par exemple l'optimisation des flux et du remplissage des moyens de transport.

Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest
www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr

Fiche pédagogique

PCI
TM&L

CETE
de l'Ouest

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

La place de la logistique dans l'entreprise

Une entreprise industrielle est partagée en grands départements qui ont chacun leurs objectifs et leur vision de l'activité de l'entreprise :

- le département en charge de la production recherche une amélioration de la productivité par une uniformisation des produits et des séquences de production en grande série.
- le département en charge des finances recherche une minimisation de la valeur des stocks, et une minimisation des risques, notamment d'inventus.
- le département en charge du marketing recherche la satisfaction des besoins des différents segments de la clientèle. Cette logique le poussera à demander une diversification des modèles produits. Le marketing cherchera également à différencier les produits par rapport à ceux de la concurrence. Cela peut influencer notamment le conditionnement des produits.
- le département en charge des relations commerciales a une demande forte de minimiser les ruptures de stocks, celles-ci se traduisant par des ventes non réalisées, qui se rattrapent rarement. La rupture de stock entraîne de plus l'insatisfaction du client.

Le supply-chain management doit trouver et mettre en œuvre les compromis entre ces objectifs contradictoires, en agissant sur les flux de produits et d'informations, depuis l'approvisionnement jusqu'à la distribution des produits finis, en passant par la production.



Toutes les entreprises n'ont pas le même degré de maturité logistique du fait de la concurrence, du poids de la supply chain et de la taille des entreprises :

- le premier niveau correspond à une prédominance du transport dans l'approche logistique. L'objectif de productivité est dominant, dans une logique de flux poussés.
- le deuxième niveau correspond à l'apparition des objectifs d'amélioration du taux de service, de minimisation des stocks.
- le troisième niveau correspond à une logistique tournée vers le service client, s'appuyant sur la transversalité et la circulation de l'information.
- le quatrième niveau est celui du supply-chain management qui réalise l'intégration verticale, avec les fournisseurs et les clients.

La question des stocks

Le stock, s'il est nécessaire pour éviter toute rupture dans l'offre faite au client, est aussi un coût et un risque : en cas de difficulté sur les ventes, la valeur des marchandises stockées diminue fortement.

L'organisation de la production va viser à le réduire au strict minimum. Les stratégies de mise en œuvre du stock varient en fonction du délai D requis par le client entre la commande et la livraison et du délai P nécessaire pour l'approvisionnement en matières premières et composants, et pour la production.

Si le délai D est nul, la fabrication est faite sur stock ; on parle alors de **flux poussés**, ou de **flux MTS** (Make to stock). C'est le cas des produits de grande consommation vendus en grande surface.

Si le délai D est supérieur à P, la fabrication est faite à la commande. On parle alors de **flux tirés**, ou **MTO** (make to order). Il s'agit par exemple de la construction navale, des travaux publics, des machines-outils.

Si le délai D est inférieur à P, l'assemblage est fait à la commande. La production sera alors organisée selon une combinaison de flux tirés et de flux poussés : les principaux éléments constitutifs du produit seront produits en MTS; l'assemblage final sera réalisé en

fonction de la demande du client. Le domaine de l'automobile est organisé de cette manière.

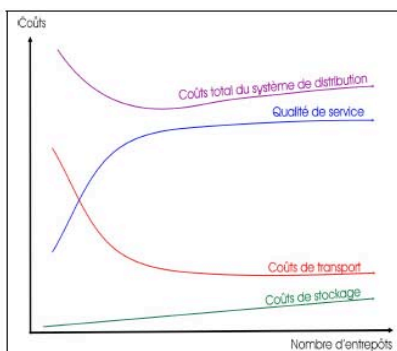
La frontière entre la fabrication en MTS et la fabrication en MTO est appelée **point de découplage**. Ce point de découplage correspond aussi au moment où la différenciation du produit (en fonction du modèle, de la zone géographique de vente, de la personnalisation demandée par le client ...) commence. Un des objectifs de l'entreprise est de retarder le plus tard possible cette différenciation : cela permet en effet de diminuer les stocks, tout en améliorant la réactivité. Dans certains cas, les opérations de différenciation, quand elles sont simples, sont réalisées dans les entrepôts logistiques eux-mêmes (post-manufacturing).

Le niveau du stock des flux MTS dépend principalement d'un arbitrage entre taux de service et niveau de stock. En effet, la baisse du niveau des stocks, si elle est favorable sur le plan financier, accroît les risques de ventes manquées, perte d'espace en linéaire, baisse de part de marché, diminution de la confiance du client, augmentation des coûts logistiques liés à la gestion des ruptures ou complexité industrielle liée aux commandes urgentes.

Le choix du niveau des stocks est donc un choix stratégique, dépendant du positionnement de l'entreprise sur son marché : une entreprise se positionnant sur une offre à bas coûts fera souvent le choix d'un faible niveau des stocks, dans une recherche d'économies, en prenant les risques cités plus haut. Une entreprise positionnée sur une offre qualitative, à haut niveau de service, sera davantage incitée à choisir un niveau de stock élevé pour accroître son taux de service et ainsi satisfaire au mieux ses clients.

Le déploiement du stock

Les stocks doivent permettre l'irrigation des bassins de consommation est également importante pour garantir le niveau de service. Pour un distributeur, les entrepôts doivent être disposés de manière à pouvoir réapprovisionner les magasins selon le taux de service fixé comme objectif. Cependant, la multiplication des entrepôts augmente le niveau global du stock de sécurité (somme de tous les stocks de sécurité de chaque entrepôt).



L'organisation du réseau d'entrepôts et de magasins (pour un distributeur) est également déterminante pour les coûts de transport.

La politique de déploiement des stocks s'effectue donc en fonction du taux de service souhaité, et des coûts de transport par rapport aux coûts du stock.

Quelques acteurs de la chaîne logistique

- ◆ les transporteurs qui assurent le transport de marchandises ;
- ◆ Les commissionnaires de transport qui sont des organisateurs de transport ;
- ◆ les transitaires qui sont mandatés pour assurer la continuité du transport ;
- ◆ les prestataires logistiques pour compte d'autrui.

Prestataires 3PL et 4PL

On distingue les prestataires 3PL (« third party logistics providers ») qui réalisent certaines prestations comme le transport ou l'entreposage, des 4PL (« fourth party logistics providers ») qui coordonnent l'ensemble de l'activité logistique en la confiant à d'autres prestataires. De nombreuses entreprises issues du transport s'efforcent désormais d'élargir leur offre et de devenir des prestataires logistiques.

Le secteur logistique, composante majeure de l'économie

En Europe, le secteur de la logistique et des transports représente 5 millions d'emplois, et pèse 710 milliards d'euros, soit 8 % du PIB européen ; en France, ce marché représente 120 milliards d'euros. La filière logistique emploie en France 1,5 million de personnes, dont 0,7 million pour le transport des marchandises.

Contrairement au transport, les prestations logistiques sont très internalisées : les prestataires externes ne représentent qu'un quart de l'emploi logistique.

Les salaires des métiers de la logistique et du transport sont environ 15 % inférieurs à la moyenne des salaires de l'ensemble de l'économie marchande. Cette différence s'explique en partie par une proportion de cadres moins importante (9 % contre 18 %).

La part de la logistique dans la valeur finale des produits

La part des opérations logistiques dans la valeur finale des produits varie fortement d'un produit à l'autre. Elle est en général élevée pour les produits à faible densité de valeur (jusqu'à 50 % pour les matériaux de construction), et plus faible pour les produits de haute densité (3 % pour les cosmétiques). La logistique (transport inclus) représente en moyenne 8 à 12 % du chiffre d'affaires des entreprises. D'où l'importance et l'enjeu de la logistique pour les entreprises, en termes de rentabilité, de satisfaction des clients, et de concurrence.

Le rôle du transport dans la logistique

Le transport est le premier poste de dépense logistique. Il représente environ 40 % du coût logistique total. Le transport est l'opération logistique la plus couramment externalisée. Dans une économie de flux tendus qui requiert une disponibilité rapide et fiable des produits, le bon déroulement du transport, au-delà de son coût, est une question centrale.

La logistique pour la puissance publique

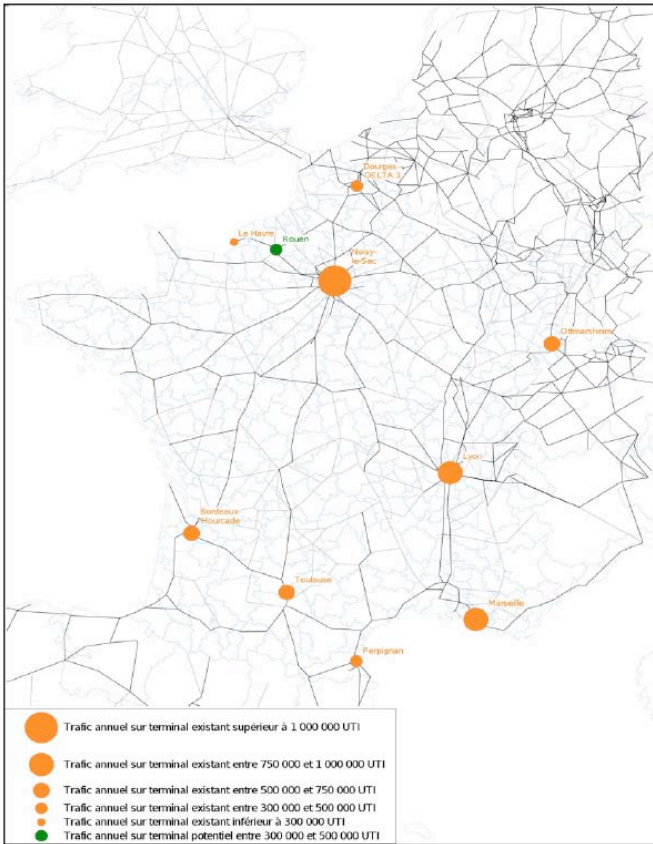
Qu'elle soit organisée par les industriels ou externalisée à des prestataires, la logistique des firmes dépend en grande partie de choix privés et de stratégies d'entreprises. Ces choix ont une incidence sur la répartition modale et sur l'aménagement des territoires : la localisation des entrepôts en périphérie des villes participe à l'étalement urbain et requiert des infrastructures routières financées par des fonds publics. En outre, la circulation des camions est source d'externalités négatives : pollution, congestion, insécurité, bruit.

La puissance publique dispose de leviers d'action sur les implantations logistiques par le biais des politiques traditionnelles d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Annexe 6 : Carte des 10 principaux terminaux de transport combiné en France

Source : « Etudes et documents : Optimisation de la localisation des terminaux de transport combiné », Commissariat général au développement durable, n°38, mars 2011

Trafic annuel en UTI par terminal (scénario 2030 - 10 terminaux)



EXPLICATIONS DE VOTE

- Monsieur Jean-François AGRAIN
au nom de la CGT
- Madame Pascale MAHE
au nom du groupe « Associations »
- Monsieur Marc VIEUXLOUP
au nom du 1^{er} Collège
- Monsieur Christian TERRANCLE
au nom de la Coordination Syndicale Solidaires en Midi-Pyrénées
- Monsieur Michel BERTHOUMIEUX
au nom des organisations syndicales CFDT, CFE-CGC, CFTC, UNSA

Suffrages exprimés : 104

Pour : 94

Abstentions : 10

Intervention de Monsieur Jean-François AGRAIN au nom de la CGT

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Huit ans après un premier avis du CESER qui pointait une ambition régionale en matière de transport de marchandises et le choix d'un développement durable, les conseillères et conseillers de la commission 1 ont « planché » sur un texte dans lequel le transport et la logistique n'étaient plus une ambition mais un défi pour notre région. Il est vrai qu'en quelques années, la prise de conscience collective sur les enjeux environnementaux a sensiblement évolué. D'ailleurs, les gouvernements successifs ne s'y sont pas trompés et chacun, qui de son Grenelle qui de sa transition, ouvre le débat.

Pour autant, la situation du transport de marchandises en France et dans notre région ne s'est pas arrangée. L'ouverture au privé dans le ferroviaire a précipité le déclin de ce mode de transport. La concurrence que se livrent les divers opérateurs dans le périmètre très étroit du marché du transport ferré, ainsi que les plans successifs, dits de « réduction de voilure », opérés par la SNCF se traduisent par un effacement des trafics. Il suffit pour s'en convaincre de comparer les résultats de 2000 (56 GTK³⁴ réalisées par la seule SNCF en situation de monopole) avec ceux de 2012 (à peine plus de 30 GTK, résultat global des 9 opérateurs majeurs opérants sur le sol français, SNCF comprise).

³⁴ GTK : Milliards de Tonnes Kilomètres.

Le transport routier, pour sa part, reste hégémonique mais là aussi la déréglementation européenne a laissé des traces. Pour nos entreprises nationales et régionales, la concurrence libre et complètement faussée se traduit par un écrasement des prix du transport, la marge bénéficiaire se construisant sur le dumping social (vous retrouverez ce terme à plusieurs reprises dans le texte de l'avis).

A l'évidence, et quel que soit le mode de transport, il ne faut pas compter sur le marché seul pour réguler l'activité. Au cours des auditions que nous avons réalisées, les intervenants nous ont déclaré tout le bien qu'ils pensaient sur le nécessaire report de la route vers des modes plus respectueux de l'environnement. Les brochures papier glacé rappellent la nécessité de recours plus important au transport par fer ; mais, à y regarder de plus près, on peut émettre des doutes sur les intentions réelles. Les embranchements ferroviaires sur les zones logistiques ne servent à ce jour qu'à valoriser le prix des terrains, quand ce n'est pas un moyen d'amorcer la pompe à subventions publiques.

Pour enrayer le déclin du ferroviaire, et limiter le « tout camion », le législateur et les exécutifs doivent prendre leurs responsabilités. Pour sa part, la CGT revendique entre autres :

- d'éliminer les distorsions de concurrence entre modes, en internalisant les coûts externes ;
- de concevoir le fret ferroviaire de proximité comme un service public concourant à l'aménagement équilibré du territoire ;
- de construire de nouvelles infrastructures et de rénover celles existantes.

A ce titre, il y a urgence d'élaborer une véritable politique nationale des transports de marchandises alliant complémentarité des modes, infrastructures et services.

Pour la CGT, il est temps que les parlementaires prennent des décisions en rupture avec les logiques en vigueur. L'actualité dans le monde des transports suscite quelques inquiétudes :

- L'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes accentue les inégalités concurrentielles entre la route et les autres modes ;
- La réforme du système ferroviaire n'apporte aucune réponse concrète permettant de redévelopper l'activité fret ;
- Dans le débat sur la transition écologique, la CGT avec d'autres acteurs a dû lourdement insister pour que le transport, pourtant enjeu essentiel, puisse avoir voix au chapitre.

Si rien n'est fait dans les années à venir, constatant l'extinction des solutions modales dont le bilan social et environnemental est le meilleur, le CESER pourrait présenter un nouvel avis intitulé « transport de marchandises, développement durable : les occasions manquées ou les remords politiques ».

Dans son style consensuel, le document présenté aujourd'hui, comme son prédécesseur, a pour vocation d'informer nos élus.

A eux de prendre leurs responsabilités, à défaut, ils ne pourront plaider l'ignorance.

La CGT votera cet avis.

Intervention de Madame Pascale MAHE au nom du groupe « Associations »

Monsieur le Président,
Mes chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Avec la même quantité d'énergie sur un kilomètre, un camion peut transporter 50 tonnes, un train 100 tonnes et une péniche 130 tonnes. Il y a donc un double intérêt à développer le recours à la multimodalité et les modes de transports alternatifs : celui d'un coût moindre pour une meilleure contenance et une baisse significative des gaz à effet de serre.

Comme on le disait tout à l'heure, le Grenelle de l'Environnement, déjà, fixait l'objectif d'augmenter d'un quart entre 2007 et 2012 la part des modes non routier et non aérien. Vous n'êtes pas surpris d'apprendre que cet objectif n'a pas été atteint.

Dans le domaine du ferroviaire, les difficultés sont multiples ; Jean-François AGRAIN en a cité plusieurs, je vais m'attacher à trois qui sont, à notre sens, particulièrement éclairantes :

- la baisse de la qualité du service avec rupture d'acheminement du fait le plus souvent du manque de conducteurs de locomotives ou de problèmes récurrents d'obtention de sillons ;
- la diminution de l'offre avec l'ouverture à la concurrence entraînant un effondrement des volumes dû en particulier à l'abandon de l'offre d'une grande partie des wagons isolés, ce que nous considérons comme une erreur même s'il était nécessaire de faire évoluer cette technique ;
- la fermeture de plateformes de transports combinés de plusieurs lignes dédiées au trafic fret.

Le projet d'avis appelle au renforcement de l'intermodalité et au développement des partenariats entre les acteurs régionaux. Il propose des voies de progrès qui prennent bien en compte les réalités du contexte midi-pyrénéen avec par exemple une aide à la constitution des filières logistiques spécialisées ou le soutien à l'optimisation du fret de proximité. Il met bien en avant, par exemple, la pertinence qu'il y aurait à travailler davantage sur la notion de continuité depuis le chargement jusqu'à la livraison, donc d'intermodalité en matière de fret train, route, logistique urbaine, avec, en bout de course, des véhicules moins ou pas polluants comme les petits véhicules de livraison électrique ou les vélos de livraison que vous avez vus à Toulouse, une expérience qui mériterait d'être connue et diffusée dans les autres agglomérations de Midi-Pyrénées.

La deuxième idée-force est celle de l'importance du rôle de la Région dans un contexte d'aménagement du territoire et de soutien au tissu industriel et plus largement aux activités économiques de Midi-Pyrénées, car même si la Région n'a pas de compétence directe sur le fret, une prise de responsabilité publique est nécessaire.

Le Groupe Associations estime, à l'instar de l'avis, que compte tenu de ses compétences en matière d'animation et de développement économique, mais aussi d'aménagement et de développement durable du territoire, avec les différents schémas SRIT, SRADDT, SRCAE, SRCE, la Région est pleinement fondée à prendre une responsabilité d'animateur et de facilitateur des relations entre acteurs.

Pourtant, alors que le projet d'avis se fait le fervent partisan du report modal vers le rail, et pointe les mauvais résultats en matière de diminution de la pollution due aux transports routiers, principale source de pollution de l'air en Midi-Pyrénées, avec 25 % de la part des poids lourds, l'avis demande également la construction de nouvelles infrastructures routières.

Soyons très clairs, on ne peut pas à la fois, dans un avis sur le fret, soutenir les modes alternatifs au tout camion et le fret routier tout en prônant la transition écologique. L'avis perd ainsi une grande part de sa lisibilité. Toute véritable décision politique implique de faire des choix et c'est ce qui nous a manqué ici.

Pour cette raison, qui porte à la fois sur une question de fond et de méthode, le Groupe Associations s'abstiendra.

Intervention de Monsieur Marc VIEUXLOUP au nom du 1^{er} Collège

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Comme dit en introduction, cet avis est la reprise de l'avis de 2005 revu et actualisé. Les caractéristiques du transport de 2005 restent d'actualité :

- Midi-Pyrénées est une place logistique modeste, avec plus d'entrant que de sortant.
- Le trafic interne est important et dominé par les matériaux de construction.
- Les marchandises groupées et alimentaires pèsent 15% des transports.

De cette synthèse rapide, on peut dire que :

- Un déséquilibre, entrant et sortant, ne favorise pas le développement du transport. De plus, la région est faiblement industrialisée, sauf aéronautique (transport spécifique).
- Les besoins en matériaux de construction mérite un accompagnement.
- Les marchandises groupées et alimentaires ne vont pas changer du transport routier car c'est la politique des flux tendus et du rendu usine. De plus, il n'y a pas de rupture de charge.

La structure de la région Midi-Pyrénées, avec la prédominance de Toulouse, fait que globalement, hors Toulouse, les transports vont continuer à se faire par la route, avec des camions moins polluants. Le fret ferroviaire est en diminution, l'avis en donne les causes et nous les partageons.

Seuls les carrières et les matériaux de construction, qui vont être contraints de développer le fer, peuvent augmenter la part du fer, avec des tonnages importants. Cela ne peut se faire qu'avec une planification de ces activités par le Conseil Régional dans le cadre du renouvellement du SRADT, décliné en SCOT et PLU dans les agglomérations. Il est urgent de créer des plateformes de matériaux aux abords des agglomérations, plateformes embranchées fer et admises par la population. Il en va de même pour les Zones d'activité d'Intérêt Régional (ZIR) qui doivent couvrir les bassins d'emploi, constituer de nouvelles plateformes logistiques locales et répondre à un réel besoin. Halte au gaspillage de moyens et de terres agricoles !!

On peut résoudre les problèmes si on le veut, c'est l'exemple de Toulouse qui gère les livraisons en ville à travers une expérience intéressante et qui gagnerait à être généralisée.

En conclusion, il a été difficile de voir les évolutions entre 2005 et aujourd'hui car les statistiques sur le fret sont partielles. Nous demandons à l'Etat de mettre en place un réseau statistique fiable et complet. Si l'on ne connaît pas les chiffres, il est difficile d'agir. La connaissance est un droit des citoyens.

Le collègue 1 votera l'avis.

**Intervention de Monsieur Christian TERRANCLE
au nom de la Coordination Syndicale Solidaires en Midi-
Pyrénées**

Monsieur le Président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Nous tenons en premier lieu à saluer ce qu'il faut sans doute qualifier de « performance » du chargé de mission qui aura livré un texte inespéré au regard d'une part du parcours pour le moins « chaotique » de cet avis et d'autre part des moyens mis à sa disposition pour y parvenir. De ce dernier point de vue, en tant que représentant des personnels, nous déplorons que les moyens humains nécessaires n'aient pas été mis à la disposition de la commission 1 et de son chargé de mission pour faire face aux difficultés de ces derniers mois.

Au final, ce projet d'avis porte nombre de nos préoccupations que nous souhaitons rappeler ici :

- les limites de la seule recherche du profit au détriment de l'intérêt général ;
- le dumping social ;
- le rappel de la responsabilité nationale et européenne ;
- le lien transports/transition énergétique ;
- l'enjeu pour la région, certaines incohérences de ses aides et leur nécessaire conditionnalité ;
- les fragilités de l'équilibre territorial de la région.

Mais elles méritent d'être éclairées de certaines réalités régionales et nationales qui les illustrent, les complètent ou montrent les limites des espoirs que l'on pourrait mettre dans nos préconisations.

Du point de vue de la logistique, Solidaires veut mettre en lumière un exemple de l'incohérence des politiques publiques locales et de l'équilibre territorial. Des collectivités soutiennent l'implantation d'une plateforme logistique à Montauban dont nous avons auditionné un représentant, très bien. Conséquence immédiate de cette implantation, Intermarché massifie sa logistique sur cette zone et supprime 300 emplois à Lectoure dans le Gers. Dans la foulée les autorités convoquent les acteurs économiques de ce département pour leur proposer un « plan de revitalisation du territoire » qui va s'accompagner de cadeaux fiscaux et sociaux à des entreprises qui par ailleurs font de gros bénéfices.

Quelle est la logique des collectivités territoriales, si ce n'est pour les unes une concurrence commerciale qui ne cesse de se développer entre communes, intercommunalités, départements et régions et pour les autres une absence de jugement et de politique prospective ?

Le projet d'avis pointe en creux ces problèmes de massification d'un côté et d'abandon des territoires considérés non rentables de l'autre. C'est un enjeu majeur auquel la région doit répondre le plus rapidement possible sous le triple objectif de l'aménagement du territoire, de la transition énergétique et bien entendu de l'emploi et des droits sociaux.

Du point de vue du ferroviaire, si le projet d'avis aborde certains points cruciaux il « évite » la situation réelle de l'opérateur ferroviaire national dans toutes ses composantes, notamment celle du fret.

Même si ces premières lignes ne concernent pas spécifiquement le transport de marchandises, Solidaires considère qu'il faut rappeler cette situation, à commencer par l'examen actuel au Parlement d'un projet de loi sur la réforme ferroviaire qui va, de fait, éclater une SNCF intégrée en 3 entreprises constituant un groupe public à la manière d'une multinationale. Dans ce schéma nous aurons un «EPIC de tête» dont la première mission sera de rentabiliser au maximum, la seconde de préparer et suivre au mieux l'ouverture à la concurrence en se «payant sur la bête» que sera particulièrement sa filiale transport. Tout ceci s'inscrit dans une logique libérale qui a déjà fait les preuves de ses méfaits et que la commission européenne veut poursuivre au travers de son quatrième «paquet ferroviaire européen».

Et, toujours selon cette même logique, des conseils régionaux ont mis en place une structure commune destinée à « réfléchir à de nouvelles modalités d'acquisition et de financement du matériel ferroviaire ». En creux il s'agit pour elles de se porter propriétaires du matériel et en faciliter l'exploitation par des entreprises, principalement privées, chargées de l'exploiter, en lieu et place de la SNCF. Parallèlement, la SNCF siphonne les Régions SNCF d'une partie de ses agents vers les directions centrales et transforme les régions en simples entités régionales TER. La privatisation du transport régional de voyageurs est ainsi clairement ouverte.

Pour notre part, nous considérons que la gestion de l'infrastructure doit être totalement réintégrée dans la SNCF sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF. La recherche d'un compromis satisfaisant entre les contraintes d'entretien courant et de modernisation de l'infrastructure d'une part et de qualité des services rendus aux usagers d'autre part implique une unité de stratégie et d'action entre la gestion de l'infrastructure et celle des services sans oublier l'organisation interne à l'entreprise publique.

Quant au fret ferroviaire, Solidaires se référera simplement à la procédure de droit d'alerte économique lancée récemment par les représentant-e-s des salarié-e-s au Comité Central d'Entreprise qui a mandaté un expert « ... pour l'assister dans l'identification des conditions à réunir pour construire un nouveau projet de développement viable pour fret SNCF...». Le constat de l'expert est très clair : La poursuite des stratégies actuelles prive Fret SNCF mais également le fret ferroviaire français de toute perspective de développement. Les travaux conduits durant cette étude confirment la situation d'impasse économique, commerciale et financière dans laquelle se trouve actuellement Fret SNCF. Celle-ci trouve son origine dans l'absence d'une politique publique de report modal vers le ferroviaire mais tout autant dans la stratégie mise en œuvre par la SNCF pour son activité ferroviaire. Les deux acteurs que sont l'État et la SNCF sont donc clairement en cause.

La liste est bien longue des régions et sites restructurés dans une seule logique financière de réduction des coûts (près de 6000 agents en moins en 5 ans, triages et unités de production sinistrés, des directeurs financiers à la tête de structures de fret, les ratés de X-Rail et du wagon isolé, l'absence de réelle politique commerciale, etc). Ceci sans parler des conditions de travail et de sécurité des agents, de plus en plus passées par pertes et profits.

Alors que faire ? La commission économique du Comité Central d'Entreprise trace des pistes en formulant 20 recommandations visant à réorienter durablement le transport de marchandises en relançant l'activité de fret SNCF pour lui redonner toute sa place d'opérateur public du transport de marchandises.

Ses propositions se répartissent en 3 catégories :

- que l'État assume son rôle de stratège en matière de politique des transports de marchandises notamment en réaffirmant la spécificité de l'opérateur historique et les questions d'utilité sociale du fret ferroviaire, des infrastructures, du financement, du report modal et de la régulation de la concurrence inter et intra modale.
- que l'État fasse siens les éléments d'incitation au report modal et que l'opérateur public ferroviaire affirme une stratégie industrielle en coopération avec le gestionnaire d'infrastructures dans le cadre de coopérations et de synergies au sein du groupe.
- que Fret SNCF se repositionne dans le sens de la reconquête en adaptant sa stratégie et sa production à partir de l'idée qu'il n'y a pas moins de besoins de fret ferroviaire mais une mutation dans la nature des besoins et des attentes de fret ferroviaire.

Et le rapport de conclure : *« soit le statu quo prévaut et Fret SNCF continue à s'atrophier, soit la représentation nationale et l'État définissent une véritable politique publique du transport de marchandises. »*. Or, le constat que nous pouvons faire c'est que les réponses qui sont apportées aujourd'hui, que ce soit de la part de l'État ou de la SNCF, confortent malheureusement le choix du statu quo et du déclin. Faute d'une inversion rapide de cette politique, Solidaires craint que l'un des objectifs majeurs du CESER pour Midi-Pyrénées ne reste lettre morte.

Nous aurions pu, compte tenu de la faiblesse de la critique de l'avis sur ce dernier point, nous abstenir. Mais, pour tenir compte des points importants que nous y retrouvons, nous approuverons cet avis.

**Intervention de Monsieur Michel BERTHOUMIEUX
au nom des organisations syndicales CFDT, CFE-CGC, CFTC,
UNSA**

En préalable, merci au Chargé de mission, Mr MAZZIA, qui, malgré d'importantes difficultés de secrétariat, a su mener à bien l'écriture de cet avis.

Le peu de données statistiques ainsi que la concurrence entre opérateurs, n'ont pas facilité la vision globale du transport de fret et de la logistique ainsi que la perception des stratégies publiques menées dans ces secteurs.

Comme le dit fort justement l'avis du CESER, en complément des enjeux économiques, la réflexion sur la logistique et le transport de fret par la route ou le rail, doit bien évidemment prendre en compte les enjeux sociaux, environnementaux et territoriaux.

Pour nos organisations syndicales, les applications du droit environnemental et la recherche du transport à moindre coût ne doivent pas peser sur les rémunérations et les conditions de travail des salariés de ces secteurs. Nos propositions d'amendements sur ce constat et en particulier sur le dumping social ont été adoptées à l'unanimité par la commission, ce dont nous nous félicitons.

Pour nos organisations syndicales, la réflexion sur le fret ne peut pas se situer uniquement sur un plan régional, elle doit aussi s'organiser au niveau du territoire national et surtout au niveau européen.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, si des wagons diffus sont chargés en Midi-Pyrénées, il faut qu'ils puissent être déchargés en tout point du territoire national, avec une même organisation, un même service, au départ et à l'arrivée, ce qui nous interroge sur la viabilité économique d'un Opérateur Fret de Proximité et pourrait justifier la mise en place d'un opérateur national.

Nos organisations syndicales sont convaincues que dans le cadre de ses compétences, la Région dispose de marges de manœuvres pour le fret.

Entre autres, elle devrait conditionner ses soutiens financiers aux plateformes logistiques et coordonner leur implantation et leur développement par un schéma régional spécifique prenant en compte:

- Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
- Le tissu économique environnant
- Le schéma régional Climat Air Énergie

Dans les zones labélisées d'intérêt régional (Z.I.R.), on assiste fréquemment à un regroupement d'activités existantes ou à une relocalisation d'activités et d'emplois, sans nouvelles créations d'emplois. C'est le cas de la base logistique des Mousquetaires qui occupe 300 salariés à Lectoure, et qui va se déplacer à 70 km de là, dans la zone d'intérêt régional de Montbartier. Que vont devenir les 22 000 m² de friche industrielle à Lectoure? Parmi les 300 salariés, combien vont accepter de faire 70km par jour et par la route ?

De même, la Région pourrait inciter les agglomérations de Midi-Pyrénées à mettre en œuvre une politique de logistique urbaine s'inspirant de celle menée dans la métropole toulousaine.

Nos organisations syndicales appuient les propositions de l'avis visant à intensifier les politiques régionales et nationales pour la multi modalité. Aujourd'hui, il est impératif que les différents acteurs économiques et sociaux de la logistique et du transport, tant par le rail que par la route, se coordonnent et avancent dans le sens de l'intérêt général.

Cela dit, nous partageons l'essentiel du projet d'avis, en conséquence l'UNSA, la CFDT, la CFE-CGC, la CFTC le voteront.