

UNE RÉGION QUI MISE SUR L'INTER

Le pays d'Oc valorisé

Le Languedoc-Roussillon voit depuis trop longtemps les flux croissants de camions traverser son territoire sans trop en exploiter le potentiel. C'est pourquoi de nombreux programmes attractifs relayés par des plates-formes logistiques ont été mis en place. Parmi celles-ci, le Triangle d'Oc.

Fabien Mazzocut

Autrefois territoire déserté en raison de ses « fameux » marécages, la région languedocienne a depuis inversé la tendance. Sur cet axe de communication en plein essor, le trafic de poids lourds augmente depuis 2000 de 7 % par an (calcul effectué à la frontière espagnol). La plate-forme lo-

gistique du triangle d'Oc est l'une des plus importantes de la région.

De par sa situation géographique, le territoire s'étirant de Béziers à Narbonne mise particulièrement sur

les entreprises tournées vers le marché européen. Un responsable du CCI de Narbonne explique d'ailleurs : « *La stratégie première des plates-formes et des zones industrielles du triangle d'Oc est de servir de base opérationnelle aux entreprises de transports routiers ayant vocation con-*

Par sa localisation géographique et les infrastructures de communication, le Triangle d'Oc dispose d'atouts certains pour attirer les entreprises du transport routier.

À la SITL

Espace Logistique Languedoc-Roussillon Prospection, qui regroupe l'ensemble des acteurs (institutionnels + gestionnaires) animant la filière transport et logistique en Région Languedoc-Roussillon, sera présente à la SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) du 22 au 24 mars 2005 au Parc Paris-expo / Porte de Versailles - Hall 5.



Photos X.D.R.

Un entrepôt public sous régime douanier à Vendargues

Depuis novembre 2003, Vendargues (près de Montpellier) s'est doté d'un entrepôt public sous douane. Concrètement, cela permet de stocker, pour une durée illimitée, des marchandises en exonération de droits de douane et de TVA. Ce n'est que lors de la commercialisation ou lors de la consommation des marchandises que les droits de douanes sont perçus. Par contre, en cas de ré-exportation vers un pays hors Union européenne, l'entreprise n'a pas de droits de douane et de TVA à régler, et les mesures de politiques commerciales ne sont pas appliquées. Indépendamment du volume et du nombre de colis, les entreprises bénéficient de ce régime à part sans subir les contraintes de la gestion d'un entrepôt sous régime douanier. En ce qui concerne les procédures de dédouanement, elles sont gérées par l'agent des douanes choisi par l'entreprise.

tinente, avec le stockage de biens de consommation et de produits viti/vinicoles, mais aussi de centre de regroupement pour fournitures industrielles ». Les axes de communication sont variés et très adaptés aux données actuelles du marché qui nécessitent d'allier qualité des services et vitesse d'exécution.

Jusqu'à 34 % d'aides à l'investissement

Ainsi, les autoroutes A9 (Barcelone/Marseille/Lyon), A75 (Paris par Montpellier avec la très récente ouverture du viaduc de Millau) et A61 (vers Toulouse et Bordeaux) sont complétées par le mode ferré et maritime. La ligne TGV Languedoc-Roussillon doit permettre à terme (prévision début 2006) de relier Barcelone à Montpellier sur une voie propre, ce qui permettra d'augmenter la capacité des voies utilisées actuellement pour le transport régional de fret. Autre complémentarité également souhaitée, celle du mode maritime avec le port industriel La Nouvelle, qui complète

Dès 2006, ce sont près de 200 000 m² de locaux neufs qui seront disponibles.

les services offerts par celui de Sète.

En tout, ce sont en Triangle d'Oc près de 200 ha de surfaces logistiques qui sont disponibles avec, en plus des entrepôts publics et privés déjà présents, la création juin 2007 d'un parc logistique locatif de 42 000 m² à Narbonne. Les tarifs des terrains viabilisés n'ont pas encore été dévoilés. Autour de Narbonne, les espaces alloués à l'implantation d'entreprises de transport croissent. Entre autres, la zone industrielle de Mauredon de 30 ha va

Où se renseigner ?

www.triangledoc.fr

CCI Narbonne :
1 Avenue du Forum
Croix Sud BP 7101
11 781 Narbonne Cedex
Tél. : 04 68 58 14 58

CCI Béziers-St Pons :
26 Allées Paul Riquet
BP 371
34 054 Béziers Cedex
Tél. : 04 67 80 98 09

être étendue de 30 ha supplémentaires début 2006.

Du côté de Béziers, un centre logistique offrira courant 2007 près de 150 000 m² de surfaces disponibles avec accès quasi immédiat avec l'A75. La proximité relative des aéroports de fret de Montpellier (60 km) et de Perpignan (50 km) ajoute à la diversité des services et des modes de transport disponibles. Cette zone géographique n'est, à l'inverse des zones industrielles et logistiques situées plus au nord, pas soumise aux inondations récurrentes. Ce qui s'avère un avantage certain en terme de fiabilité et de viabilité à long terme.

En Languedoc-Roussillon, le Programme d'Aide régionale à l'immobilier industriel (Parii) permet aux collectivités locales de mettre des bâtiments industriels à disposition des entreprises sous la forme de location ou de location-vente. Ce programme est relayé par l'Aide à l'investissement matériel, un dispositif d'aide directe à l'investissement ayant pour but de favoriser les investissements de modernisation dans les PME-PMI créatrices d'emplois, cette subvention pouvant représenter jusqu'à 34 % du montant de l'investissement. Toutes ces aides sont expliquées en détail sur www.ceea-allier.com/implan/aide.htm.

Dans un contexte où le pavillon français se recentre sur le marché national et les courtes et moyennes distances, le Languedoc-Roussillon prend, sans omettre de développer son homogénéité régionale, le pari de favoriser le choix du transport international. Avis aux intéressés... ■

Plus de fret occasionnel

Depuis le 1^{er} janvier 2005, Eurotunnel favorise pour une période d'essai de trois mois les transporteurs routiers ayant signé un contrat à l'année. L'objectif est d'augmenter le taux de remplissage actuellement de 60 %, au détriment du nombre de ses navettes. Les transporteurs n'ayant pas de contrat à l'année se verront infliger un surcoût de 2 200 € HT. Dominique Dorso, directeur commercial, explique : « *Ce prix dissuasif est destiné à un marché occasionnel dont nous ne voulons plus et qui nous coûte trop cher* ».

Après Dekra, Autovision

Comme prévu, les centres de contrôles techniques pour poids lourds sont peu à peu privatisés. Dekra a annoncé en avoir repris 66. Le groupe indépendant Autovision vient à son tour de prendre le contrôle de 25 centres répartis dans 18 régions. Il semble que cette entrée d'Autovision dans le poids lourd ne soit qu'un début car cette société annonce que son objectif est d'en posséder 50 d'ici 2007.

Shell se normalise Euro 4

Shell vient de commercialiser son nouveau lubrifiant Rimula Signia pour satisfaire aux exigences de la nouvelle norme Euro 4. Rappelons que cette norme exige que la teneur des particules et oxydes d'azote émis soit réduite considérablement. La nouveauté de ce lubrifiant est sa capacité à empêcher que les filtres à particules ou autres se bouchent. Par ailleurs, le lubrifiant, testé avec des véhicules de transporteurs (autobus et poids lourds), permet un meilleur rendement des moteurs et une économie de carburant et d'huile.