

Réalisation d'une étude portant sur la filière logistique régionale dans le cadre du PROJET TRAILS – EFA 246/16

Phase 1 portée par la Région Occitanie

MAI 2021



Etude SWOT - Sommaire

- 1/ Démarche engagée : TRAILS / Etude SWOT**
- 2/ Rappels méthodologiques**
- 3/ SWOT par type d'acteurs**
- 4/ SWOT Occitanie**
- 5/ SWOT Catalogne**
- 6/ Projection vers la Phase 2 (portée par Eurosud Team)**

1/ Démarche engagée : Projet TRAILS

Le projet TRAILS (TRAnsnational Intermodal Links towards Sustainability) vise à favoriser et à encourager l'utilisation du transport ferroviaire et l'intermodalité dans le transport transfrontalier de marchandises entre la France et l'Espagne, côté méditerranéen.

Les principaux résultats attendus dans le cadre du projet TRAILS sont :

- la création de nouveaux services multimodaux transfrontaliers;
- la définition, entre la Catalogne et l'Occitanie, d'une stratégie commune de développement des infrastructures logistiques;
- la création d'un guichet unique digital transfrontalier;
- cartographie transfrontalière des acteurs logistiques

Le projet TRAILS s'inscrit au sein du programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre POCTEFA 2014-2020

Les partenaires impliqués sont implantés en Catalogne (Generalitat de Catalunya, Cimalsa, FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Consell General de Cambres de Catalunya) et en Occitanie (Région Occitanie, Cluster Logistique Occitanie WE4LOG, Pyrénées Méditerranée Invest, Saint Charles International, Eurosud TEAM, FNTR de Pyrénées Orientales).

1/ La démarche engagée : Etude SWOT

Phase 1/ Elaboration d'une analyse SWOT commune aux deux régions portant sur le secteur du transport de marchandises et de la logistique

Afin de poursuivre les actions engagées depuis plusieurs années sur le territoire et auprès de ses acteurs, cette démarche s'appuie sur :

- Une analyse stratégique de type SWOT (forces et faiblesses du territoire de la Région Occitanie et présentation des opportunités et des menaces sur le secteur d'activité du transport de marchandises (Route/Fer/Mer/Fleuve) et de la logistique au sens large (l'ensemble du chaînage interne/externe et des connexions inter/intra filières).

Phase 2/ Intégration de la dimension transfrontalière et prospective, benchmark et coordination acteurs

- Une analyse croisée avec le SWOT réalisé en Catalogne
- Un éclairage sur des projets exemplaires et innovants dans le domaine du fret ferroviaire et de la logistique, menés dans d'autres régions. Les éléments issus de ce benchmarking contribueront à projeter les possibles. Cette analyse devra s'inscrire dans un cadre institutionnel et juridique cohérent et permettre de dégager certains leviers à mettre en œuvre le cas échéant.

2/ Rappels méthodologiques

Entretiens individuels auprès des acteurs de la filière

(à date 25 réalisés + 15 à venir)

Acteurs institutionnels

ADOCC
Cluster WE4LOG (élu logistique urbaine)
CCIR
DREAL Occitanie
Club Logistique du Sud-Ouest (CLSO)
ADEME

Transporteurs

Transports PECH (Saint-Jory)
Réseau PRIMEVER (Perpignan)
Service ECUSSON Vert (Montpellier)

Acteurs à l'échelle nationale

Christian BUCHET (Centre d'étude de la mer)
GNTC (Groupement National des Transports Combinés)
Objectif OFF (Opérateurs Ferroviaires de Proximité)
SNCF Réseau

Ports et fluvial

Port La Nouvelle
Port de Sète
Port de Laudun l'Ardoise
Port Vendres
Port de Barcelone / Bureau de Toulouse

Opérateurs

Saint Charles International
Saint Charles Conteneur Terminal
Novatrans (Agence de Toulouse)
Transports Terracle
Solaris Logistique
VIAA Lorry Rail (Le Boulou)

Industriels

CEM'IN'LOG
ITM/LAI

Plusieurs niveaux d'analyses

1/ A l'échelle des différents types d'acteurs



2/ Global (dans l'objectif de comparer avec le SWOT réalisé en Catalogne)*

Occitanie

Catalogne



*En prenant en compte les contextes institutionnels différents

2/ Rappels méthodologiques

Une démarche en trois temps

- 1 Première étape**
Entretiens avec les acteurs ciblés et ceux qui apparaissent de manière itérative (notamment les entreprises ou « Start-Up »)
- 2 Deuxième étape**
Analyse des propos par type d'acteur à partir des synthèses d'entretiens
- 3 Troisième étape**
Synthèse des items récurrents et ceux plus singuliers pour implémenter l'analyse SWOT Occitanie

Deux niveaux de lecture

Un premier qui relate fidèlement les propos des acteurs



Un second qui est issu d'analyses croisées

3/ SWOT par type d'acteurs

Entretiens individuels



SWOT par type d'acteurs

Forces

Faiblesses

Opportunités

Menaces

3/ SWOT : Acteurs à l'échelle nationale

- La présente étude devrait être conduite sur l'ensemble des régions, c'est une très bonne initiative;
- Forte volonté politique de maintien et d'amélioration du réseau ferroviaire régional;
- Maillage territorial de qualité;
- Présence d'opérateurs nationaux sur le territoire;
- Territoire pourvu d'installation ferroviaire : Toulouse Saint-Jory, Toulouse Fenouillet, Sète, Le Boulou. Le ferroviaire est un mode de transport économique, écologique, gains liés à la massification des flux;
- Reprise des lignes régionales (exemple Agen-Auch = débouché pour les céréales vers les ports).

- Fort potentiel de développement du transport combiné (l'objectif au niveau national est de multiplier par 3 en 10 ans)
- Promouvoir la mise à niveau des équipements et des installations existantes pour le transport combiné
- Promouvoir le contournement ferroviaires des grandes villes, décongestionner le sillon méditerranéen via Lyon (prolongement des infrastructures)
- La réalisation de la LGV = amélioration de la qualité pour le fret, avec plus d'aisance sur le réseau actuel
- Promouvoir l'amélioration de la qualité des sillons fret ferroviaire
- Clients captifs potentiels ferroviaires (céréaliers, chimie...)
- La mer (et les ports) doivent rentrer dans les terres = il faut se rattacher à son port régional de proximité en fonction de ses spécificités (cela peut-être Barcelone) / désenclavement du territoire régional (mot d'ordre accessibilité / attractivité/compétitivité/Réciprocité)
- Il faut raisonner en flux et non en infrastructure
- Effet COVID-19 faible (économie résidentielle)

- La mauvaise qualité de service des opérateurs ferroviaires pour le fret : ponctualité et qualité des sillons;
- Faibles disponibilités des sillons car forte augmentation du trafic voyageur
- Contraintes techniques pour la circulation des trains : disponibilités de personnel dans les gares pour la circulation des trains et les travaux de nuit pour la maintenance.
- Méconnaissance du ferroviaire, avec beaucoup de clichés (écologie radicale, peu efficace, peu rentable...)
- Produits à l'exportation faibles hors Occitanie : le fret ferroviaire est rentable sur des volumes réguliers et longue distance et A/R.
- Manque un grand corridor fret sur la région (Le corridor ferroviaire européen n°3 est stoppé à Lyon – non prolongé jusqu'à Marseille)
- Saturation du réseau et des infrastructures;
- En France, et particulièrement en Occitanie = peu de flux (exemple Paris = pas une capitale de flux, mais située au centre des connexions ferroviaire et routière)
- Grande satisfaction des services apportés par la route
- Faible connexion de l'hinterland aux ports (constat national). « Il n'y a qu'en France que l'on croit que les ports sont situés au bord de la mer ».

- Modernisation des équipements multimodaux (point de chargement et de déchargement)
- Desserte ferroviaire fine "catastrophique"
- Accès difficile au foncier à proximité des équipements et des axes de flux;
- Politique d'aménagement du territoire qui représente de gros investissements sur le long terme / décalage entre politique d'aménagement et besoin des acteurs;
- Au niveau national = 2/3 des marchandises qui entrent en France passent par les 3 ports « français » : Anvers, Rotterdam et Hambourg
- Les flux internationaux majeurs contournent l'Occitanie (Fer et Mer)
- Commerce international = passe par les containers
- Gabarit P400 : travaux de mise aux normes des gabarits sur les ouvrages d'art avec exemple de la ligne Perpignan-Cologne;
- Effet COVID-19 (économie "non-mondialisée")

3/ SWOT : Transporteurs

- Bonne qualité de desserte par les infrastructures routières

- Déséquilibre des flux sur la Région Occitanie (ordre d'idée = 50 tonnes produites pour 100 tonnes consommées)
- Flux Nord-Sud, peu de flux Est-Ouest
- Faible valeur ajoutée sur nos productions (beaucoup de pondéreux) : talc, vin, agro...

- Amélioration de la fiabilité du transport combiné pour les transports supérieurs à 600 km
- Obsolescence du réseau ferroviaire actuel
- Prix de la main d'oeuvre locale
- Image négative de la filière logistique (formation, métiers, environnement).
- Accès au foncier difficile (méconnaissance des réserves, et difficultés de trouver un interlocuteur), et d'autant plus à proximité des centres urbains.

- Territoire favorable aux implantations de grands groupes de e-commerce (faible coût de transport pour « remonter » les produits) ;
- « Centres Urbains de livraison » voir l'exemple de la Rochelle ;
- Accompagner l'amont (production) et envisager l'aval (les flux entraînent les flux...);
- Développer le "Ro-Ro" ;

- Travail sur la Supply-chain ;
- Valorisation des métiers et de la formation de la filière logistique ;
- Valoriser la transition énergétique, environnementale, sociale et économique.

- Logistique urbaine = la stratégie des métropoles doit être clarifiée et uniformisée (réglementation et stratégie)
- Faible équipement des entreprises en solutions numériques
- Quelle pérennité pour le Hub/place de marché Perpignanais face aux flux venant de Barcelone ?
- Equipements/ énergie : charge véhicules électriques, Station GNL/GNC.
- Repenser le modèle économique impacts social et environnemental (face à "l'Uberisation" de la profession);
- Harmonisation nécessaire des conditions sociales et fiscales avec la Catalogne pour envisager un travail en commun

3/ SWOT : Ports

- Investissements et transformations substantielles des ports régionaux
- Complémentarité des activités des ports régionaux (vrac liquide, secs, agro-agri et matériels, Ro-ro, croisières et ferries, port en eaux profondes....)
- Flexibilité opérationnelle sur les ports
- Capacités foncières importantes et prospects attentifs aux aménités de Port La Nouvelle
- Activités axées sur le service rendu (rapport coût/service, services douanes, services vétérinaires)
- Développement du transport multimodal sur le corridor Lyon-Madrid
- Présence de clusters : TransTEN / WE4LOG
- Enseignement régional de qualité

- Investissement fort de la Région
- Développement du lien entre le transport ferroviaire et les ports.
- Faire un terminal multimodal depuis La Nouvelle;
- Développement de plate-forme logistique à Sète
- Des grands opérateurs privés s'investissent dans les ports pour ouvrir des échelles plus larges
- Le développement des ports passe par le développement industriel (Port la Nouvelle par exemple)
- Le port de Barcelone dessert également l'Occitanie
- Volonté de développer le conteneur et le ro-ro
- Capitaliser sur les actions qui fonctionnent.
- Discussions avec les ports proches (complémentarité)
- Enjeux environnementaux sur les équipements (Green-Port)
- Connexion des entreprises à la fibre (gestion des flux de données)
- Meilleure connaissance transfrontalière = participation à des salons, à des réunions de travail, visites entreprises en Occitanie pour les entreprises catalanes...création de réseaux
- Développer un projet de formation à l'échelle transfrontalière sur le Campus Transport logistique et Transport de gros (lien entre apprentissage des étudiants et les besoins des entreprises)
- Développement du partenariat public/privé (essentiel)
- Dynamisme du port = maintien / création d'emplois locaux

- Importance de la frontière nationale qui limite la circulation de marchandise entre la France et l'Espagne.
- Ne pas suivre les « pépites de la French TECH » qui sont implantées à Barcelone et à Madrid (le Port de Barcelone aide beaucoup les starts-up)
- Mise à niveau des équipements portuaires tardive
- Accès contraint au fluvial pour les ports (intermodalité)
- Connecter les ports régionaux aux réseaux fluviaux européens
- Connexion difficile au ferroviaire pour les ports
- Port Vendres : difficulté de massifier le ferroviaire
- Ports enclavés dans le tissu urbain (Port Vendres et Sète)
- Manque de diversité des trafics (trop spécifiques)
- Coût inégal pour l'entretien des infrastructures
- Problème de gabarit et d'envasement récurrent du canal Rhône à Sète (coût de fonctionnement important) = limite les flux
- Organisation complexe entre concessionnaire/gestionnaire/ propriétaire
- Décalage entre capacité de l'offre et attendus de la demande
- Transport routier toujours prioritaire
- Le contexte politique en Catalogne peut effrayer
- Peu d'actions transfrontalières (contre exemple de la frontière franco-allemande)

- Harmoniser (et faciliter) les formalités de part et d'autre de la frontière
- Enjeux de la formation
- Promouvoir les services apportés par les ports régionaux aux entreprises d'Occitanie (et plus large, y compris Marseille, Le Havre, Anvers, Barcelone)
- Absence d'une filière véritablement structurée dans la multimodalité et dans la logistique de façon générale
- Manque de coordination entre espaces productifs et espaces portuaires alors qu'il y a du potentiel
- Réactivité faible de la puissance publique et des opportunités d'accueil des industries (pas que dans les PRAE...)
- Comment assurer la continuité et la fiabilité des flux via le ferroviaire sur l'axe Perpignan- Montpellier et au delà.
- Manque d'ancrage des activités productives avec les offres portuaires
- Pas vraiment de demande en fluvial, problème de volume pour rassurer les opérateurs.
- Volatilité des marchés

3/ SWOT : Opérateurs

- Terminaux de qualité notamment à Perpignan;
- Bonne optimisation du ferroutage au Boulou (36 semi-remorques par train);
- Bonne connexion avec le Luxembourg (4A/R/jour) et Calais (1 A/R/jour) en ferroviaire ;
- Pas de problème de cheminement pour l'Angleterre malgré le BREXIT car formalités remplies en amont;
- Ponctualité des trains (sauf intempéries et grèves)
- Présence d'opérateurs nationaux et internationaux;
-
- Proposition de services modulables de la part des opérateurs.
- Activités axées sur le service rendu (rapport coût/service, services douanes, services vétérinaires)
- Croissance générale de l'écosystème local qui est dynamique

- Les opérateurs essaient de travailler dans le sens de la transition, volet économique et plus uniquement environnemental. Le report modal est essentiel sur tous les points;
- Projet Saint Charles 2040 (Foncier, mobilités douces, accessibilités, énergie renouvelable (solaire), développement durable) ;
- Demande de ferroviaire (autoroute ferroviaire) en progression ;
- Volonté de développer le rail, l'inter-modal et le fluvial si possible;
- Potentiel développement via le terminal de Bettembourg vers l'Europe de l'est (Pologne/ Allemagne...);
- Renforcer la complémentarité des terminaux (12 000 camions passent par jour la frontière, seuls 300 sont pris en charge...) grande marge de progression;
- Bonne relation avec la Catalogne qui est dans la même situation vis-à-vis de son opérateur ferroviaire historique.

- Pas d'alternative solide au sillon Perpignan - Rhône;
- Dégradation du système ferroviaire autour de Toulouse;
- Difficulté à concilier infrastructures et conditions d'exploitation du réseau ferroviaire;
- Desserte ferroviaire trop fragile et pas adaptée pour le moment;
- Partage des voies entre passagers (prioritaires en Occitanie) et marchandises – Saturation!;
- Perpignan est la porte d'entrée de certains flux, avec rupture de charge;
- Forte réactivité de la route notamment pour les produits qui passent en Occitanie;
- Manque d'un centre routier (équipements complets pour accueil)
- Toulouse est tournée vers la route. Difficile de retourner la situation;
- Manque de communication sur l'intermodalité;
- La France, dont l'Occitanie, doit repenser son modèle; d'organisation logistique (le contre exemple est Amazon "modèle inspirant?");
- Retard important sur les outils de réflexion autour de l'entreposage, de l'organisation logistique, de la gestion de l'information.

- Décalage entre temps de la décision publique et temps des projets des entreprises;
- Concurrence de l'Espagne (réponses plus rapides en matière d'équipement);
- Favoriser l'infrastructure routière et ferroviaire, et pas uniquement celle liée au numérique ;
- Manque d'infrastructures pour accueillir les trains de marchandises (Au moindre incident tout est bloqué);
- Fiabilité ferroviaire : Déséquilibre entrants et sortants, horaires des trains ;
- Vétusté de l'infrastructure ferroviaire (voies et système de gestion...);
- Mitage du foncier qui limite la réalisation de nouvelles infrastructures (pression foncière) ;
- Foncier à mobiliser dans l'espace proche, réponses des collectivités pour adapter les documents réglementaires ;
- Les pays du nord de l'Europe toujours plus contraignants avec les valeurs du développement durable - il faut être capable de s'y mettre dans les meilleures conditions possibles ;
- Moins de productions industrielles à transporter difficile de faire des trains aller/retour ;
- Structuration juridique des terminaux pour travailler avec tous les opérateurs (quelle autonomie et quelle indépendance)? ;
- Réseau non structuré d'acteurs de la filière et des liens avec les institutions ;
- Difficulté de répondre à la demande de multimodalité dans un avenir proche (toujours plus de demandes).

3/ SWOT : Industriels ou distributeurs

- La région Occitanie est facilitatrice pour les installations et pour trouver des solutions. Dialogue plus efficace qu'avec d'autres régions (surtout pour le port à Sète et moins vrai pour le Canal (trop d'acteurs, difficile à comprendre) ;
- Taille des ports intéressante pour l'efficacité et la réactivité

- Mieux accompagner l'innovation et les transports innovants ou durables ;
- Mieux communiquer pour rassurer les opérateurs et transporteurs notamment pour le canal Rhône à Sète. Il faut dire que c'est possible

- Différents points de vue et de façon de travailler entre les industriels et les logisticiens ;
- Il faut des garanties pour faire venir des opérateurs fluviaux sur le Canal Rhône à Sète.

3/ SWOT : Acteurs institutionnels

- Super initiative de lancer cette étude ;
- Présence importante de flux, notamment sur l'arc méditerranéen ;
- Le poids estimé de la logistique en Occitanie : 6300 entreprises pour 63 000 emplois ;
- Les infrastructures = bonne qualité des zones d'activités sur le secteur toulousain (Eurocentre = un succès), richesses du réseau ferroviaire (avec quelques nœuds d'engorgement), des interconnexions sur les plates-formes logistiques de Montpellier et Nîmes
- Présence des ports régionaux (second niveau) ;
- Lien fort avec la Catalogne ;
- Volonté de développer les relations et le cabotage entre Sète et Barcelone ;
- Les organisations professionnelles = lieu d'émergence de collaboration dans le monde du transport routier ;
- Logistique = c'est un service à la population

- Améliorer la qualité du service et les offres du transports ferroviaires et combinés
- Ne pas penser que « Routier » = développer les modes de transports ferroviaire / report modal, potentiel du canal du Rhône à Sète
- Un axe de développement = bâtir un schéma de la logistique urbaine (de la plate-forme régionale jusqu'à la porte du consommateur)

- Arrivée LGV = délestage des sillons au profit du fret ferroviaire (surcharge du tronçon Toulouse – Narbonne)
- Développer l'arrière-pays des ports

- Création d'une « super structure » avec une personne « Logistique » au niveau régional
- Possible création d'une « task force » autour de 2 – 3 projets pour unir les forces de l'ensemble des acteurs, favoriser les rencontres entre les acteurs
- Importance de la formation, pour l'ensemble des acteurs de la supply-chain
- Formation sur la maîtrise des flux physiques, de données, et d'information

- Effet COVID = amplification du phénomène e-commerce, redéfinition de la logistique, remise en cause des achats (pas que le prix, il y a la service, le coût global, l'écologie)

- Beaucoup d'infrastructures ferroviaires mal entretenues ou mal gérées / faible qualité du service ferroviaire
- Le fret ferroviaire est complexe et limité aux grandes distances. Nécessaire travail à organiser sur : comment faire travailler ensemble Plate-forme logistique / transporteur / chargeur / opérateur

- Déséquilibre des flux importants sur la région
- Région Occitanie = région de transit
- Positionnement en dehors des flux
- Le territoire subit l'activité logistique / La logistique souffre de la vision court terme

- Faible disponibilité foncière dans la région, concurrence avec le logement.
- La logistique est repoussée à l'extérieur des villes et il y a difficultés pour les alimenter
- Augmentation de la mécanisation des entrepôts
- Richesse du secteur agro-alimentaire = manque d'unité de transformation avec création de valeur ajoutée sur le territoire

- Ports régionaux avec des flux trop spécialisés et de petites dimensions, problème de connexion intermodale depuis / vers les ports, lieux de passage de la marchandises (pas usines, pas de transformation)
- Les ports = Les ports de Méditerranée restent en Méditerranée

- Pas de relais institutionnel pour cette filière
- Région Occitanie = travail en silo au sein de la collectivité

- Acceptabilité des projets logistiques de plus en plus difficiles
- Rareté du foncier disponible / Urbanisme avec la tendance 0 artificialisation / Foncier à prix abordable

- Logistique du dernier kilomètre
- Réflexion à conduire sur les flux de proximité = consommation des productions locales
- Remise en question de nos modes de consommation (le consommateur est un acteur de la logistique)
- La non-prise en compte de l'organisation logistique des territoires (notamment urbain)

- Les besoins privés sont difficilement organisés par la puissance publique

- Différence de condition salariale / réglementaire (dans le secteur d'activité même et entre les différents pays de l'Europe)

4/ SWOT Occitanie

SWOT par type d'acteurs



SWOT Occitanie

4/ SWOT Occitanie

Forces

- ❑ Intérêt pour la démarche
- ❑ Présence d'opérateurs nationaux sur le territoire
- ❑ Présence de clusters : TransTEN / WE4LOG
- ❑ Terminaux de qualité (multimodalité)
- ❑ Bonne qualité de desserte par les infrastructures routières
- ❑ Investissements et transformations substantielles des ports régionaux

Opportunités

- ❑ Un schéma directeur de la logistique et de la supply-chain : de la plate-forme régionale jusqu'à la porte du consommateur
- ❑ Changement de paradigme favorable aux transitions : énergétique, environnementale, économique et sociale
- ❑ Structuration d'une équipe « Logistique » multimodale au niveau régional
- ❑ Implanter l'innovation, les start-up et la formation dans les sites logistiques
- ❑ Développer les activités en lien avec les ports, en proximité et en base arrière

Faiblesses

- ❑ Manque de prospection structurée sur le rééquilibrage des flux dans la Région Occitanie
- ❑ Fragilité et obsolescence du réseau ferroviaire
- ❑ Manque d'un corridor fret alternatif (POLT?)
- ❑ Image négative du fret ferroviaire
- ❑ Des hinterlands limités et limitatifs pour les ports
- ❑ Méconnaissance de la supply-chain
- ❑ Modernisation Canal Rhône-Sète

Menaces

- ❑ Absence d'une filière structurée
- ❑ Menace sur le Hub Perpignanais
- ❑ Du foncier trop rare ou non optimisé (voies, hubs, connexions...)
- ❑ « Ubérisation » de certains pans de la filière (manque encadrement, pilotage, ou gouvernance claire)
- ❑ Mauvaise image du fret ferroviaire en local
- ❑ Une logistique urbaine à construire en cohérence
- ❑ Modernisation des équipements multimodaux

5/ SWOT Catalogne

FAIBLESSES

- **ACCÈS AUX PORTS** : Spécifier le calendrier d'exécution.
- **CHEMIN DE FER** : Augmenter la fiabilité et les quotas.
- **FRET AERIEN** : Créer un hub pour Cia. de charge pure.
- **INFRAES 24/7** : Assistance initiale jusqu'à la consolidation de la demande.
- **INFRAES GENCAT** : Utilisation accrue des ports et aéroports de la Generalitat pour le fret.
- **SOL (Aire Métropolitaine de Barcelone)** : Disposer en quantité et conception appropriées.
- **SERVICES** : Promouvoir les services à valeur ajoutée pour le chargement aux terminaux intermodaux.
- **TRANSFERT NUMÉRIQUE** : Commencer par l'administration électronique.
- **ATOMISATION** : Renforcer la taille et le leadership des opérateurs catalans.
- **PROFESSIONNELS** : Attirer les conducteurs et se former aux Nouvelles Technologies.
- **CADRE RÉGLEMENTAIRE** : Reconnaître son caractère unique dans T&L.
- **IMAGE** : L'améliorer pour concrétiser les supports et attirer les talents.

FORCES

- **INFRAES RÉSEAU** : Optimiser la gestion d'un réseau large et bien connecté.
- **PORTS-AEROPORT** : Profiter de son leadership européen et méditerranéen et d'une bonne intégration à l'activité économique
- **AUTOROUTE FERROV** : Soutenir un modèle qui offre de la flexibilité.
- **SOL (CATALOGNE)** : coordonner le large éventail de terrains avec de grandes infrastructures catalanes.
- **SOLIDITÉ ET DYNAMISME** : Profiter de la bonne inertie du secteur et de son tissu d'affaires.
- **ROUTE** : Profiter et augmenter son engagement progressif en faveur de la multimodalité.
- **PPPs** : Profiter de la vaste expérience des PPPs en T&L en Catalogne et dans son hinterland.
- **CIMALSA** : Examiner et mettre à jour un modèle réussi au cours des dernières décennies.

MENACES

- **POIDS** : Récupérer et accroître sa pertinence historique dans l'économie catalane.
- **CONTEXTE GLOBAL** : Favoriser un secteur qui est confronté aux incertitudes économiques et sociopolitiques et à l'instabilité.
- **COVID 19** : minimiser, à court et moyen terme, les effets des ruptures d'approvisionnement.
- **CONCURRENCE** : Être en mesure d'anticiper la forte concurrence des chaînes mondiales et des régions voisines.

OPPORTUNITÉS

- **CORR. MED.** : Renforcer les efforts collectifs pour compléter cet axe clé.
- **SECURITE PARKINGS** : Canaliser la volonté de l'UE d'établir un réseau en Cat. avec des agents publics et privés.
- **DEMANDE** : Profiter de la force de la demande de T&L en Cat. pour de nouveaux projets fonciers et d'infrastructures.
- **INVEST. IMMO-LOGISTIQUE** : Réorienter l'intérêt croissant des investisseurs privés et des développeurs logistiques vers de nouveaux modèles de PPP avec des agents publics (CIMALSA, administrations portuaires, etc.).
- **SECTEUR CLÉ** : Souligner l'importance du secteur pour l'internationalisation des entreprises catalanes, la compétitivité de leurs clusters et l'attraction des groupes internationaux (Hub du Sud-Ouest Européen).

6 / SWOT Catalogne

SWOT Occitanie

SWOT Catalogne



PHASE 2

SWOT commun avec la catalogue
Les compétences respectives
Benchmark (Innovant, Inspirant et Duplicable)
Workshop

Réalisation d'une étude portant sur la filière logistique régionale dans le cadre du PROJET TRAILS – EFA 246/16

Phase 1 portée par la Région Occitanie

MAI 2021

Ce travail a été réalisé au premier semestre 2021 par

LAFAGE CONCILIO

455 route de Bressols
82290 Lacourt-Saint-Pierre

Mathieu LAFAGE
06 61 25 80 18

lafageconcilio@gmail.com



Échelles
et Territoires

ECHELLES ET TERRITOIRES

6 Rue des Gallois, Appt 201
31 400 Toulouse

Brice NAVEREAU
06 30 33 43 82

navereau@echelles-territoires.fr