



Les établissements de transport routier dans l'arrondissement de Lille en 2010

En mars 2010, l'arrondissement de Lille compte 1 027 établissements appartenant à une entreprise du registre des marchandises ou des commissionnaires. Ces établissements, situés principalement à Lille (17%) et Lesquin (8%), relèvent à 62% du transport routier de fret. Leurs camions sont situés pour 11% à Lille et 8% à Roncq.

L'arrondissement regroupe par ailleurs 178 établissements appartenant à une entreprise du registre des voyageurs. Ces établissements sont implantés pour 25% à Lille et 38% ont une activité de taxi. Leurs véhicules sont situés pour 32% à Marcq-en-Baroeul.

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Pour faciliter l'accès à l'emploi, la connaissance du tissu productif local est essentielle (cf. *Un travail en partenariat avec les Maisons de l'Emploi*). Dans le domaine des transports routiers se distinguent le transport de marchandises, celui de voyageurs et la commission de transport. Ces trois types d'activité correspondent aux registres auxquels les entreprises ont l'obligation d'être inscrites, dès lors qu'elles effectuent du transport routier pour compte d'autrui. Cette étude, qui porte sur l'arrondissement de Lille, propose ainsi une description des établissements de marchandises et de commissionnaires puis des établissements de voyageurs, prenant en compte la dynamique du secteur au travers des inscriptions et radiations d'entreprises.

Les données proviennent principalement du fichier Greco au 16 mars 2010 (cf. *Sources*). Une étude similaire avait été réalisée à partir de données au 16 mars 2009 sur le bassin d'emploi. Pour faciliter les comparaisons entre 2009 et 2010, compte tenu du changement de zonage, des graphiques d'évolution sont présentés pour chaque indicateur au niveau de l'arrondissement (cf. *Méthodologie*).

Au 16 mars 2010, l'arrondissement de Lille regroupe 1 205 établissements appartenant à une entreprise inscrite aux registres des transporteurs et des loueurs de véhicules. Ils se répartissent pour 1 027 établissements (soit 85%) dans le transport routier de marchandises (y-compris commissionnaires) et 178 établissements (soit 15%) dans le transport routier de voyageurs.

Dans la suite, les résultats sont présentés par commune sur le zonage suivant, regroupant les 124 communes de l'arrondissement de Lille :

Communes de l'arrondissement de LILLE



Bassin d'emploi de Lille



Le transport routier de marchandises

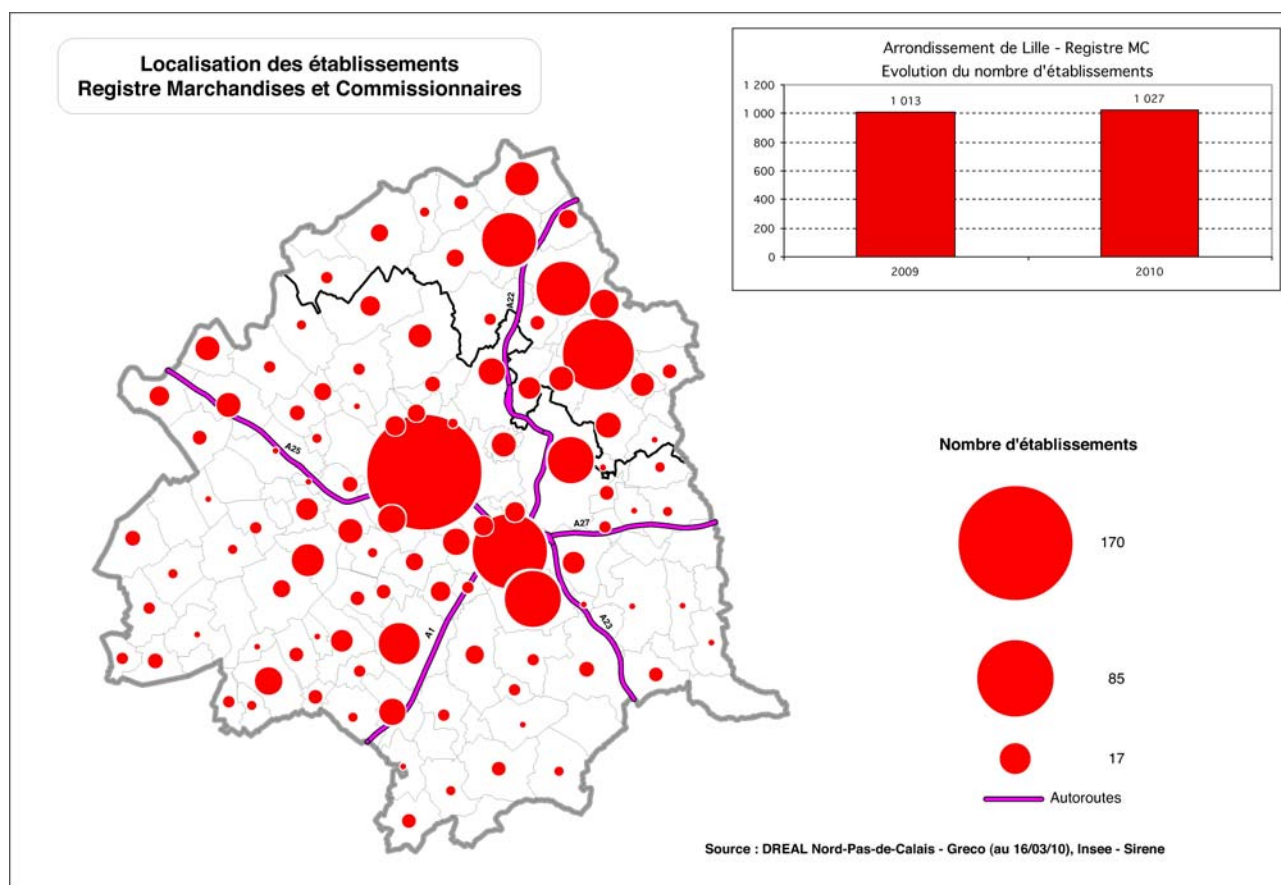
Dans cette première partie sont décrits les établissements des registres marchandises ou commissionnaires. Les données socio-économiques sont complétées par des données sur les trafics routiers de marchandises et par des informations sur la dynamique du secteur.

I – CARACTÉRISTIQUES DES ENTREPRISES ET DES ÉTABLISSEMENTS

Au 16 mars 2010, l'arrondissement de Lille compte 1 027 établissements appartenant à une entreprise inscrite principalement aux registres des marchandises ou des commissionnaires. Leur nombre est en légère hausse par rapport au 16 mars de l'année précédente (+1,4%).

Deux pôles de localisation des établissements autour de Lille et Roubaix

Concernant la localisation des établissements au sein de l'arrondissement, deux pôles se distinguent : le premier composé des communes de Lille, Lesquin et Fretin, et le second au nord-est comprenant les villes de Roubaix, Tourcoing et Roncq. Il s'agit d'ailleurs des six premières communes de la zone en nombre d'établissements : la ville de Lille, en tête avec 170 établissements, en représente 17%, puis viennent les communes de Lesquin (8%), Roubaix (7%), Fretin (5%), Tourcoing (4%) et Roncq (4%). Ces communes possèdent au total 463 établissements, soit 45% de l'ensemble de l'arrondissement. Les communes de Villeneuve-d'Ascq et Seclin en regroupent quant à elles 3% chacune.

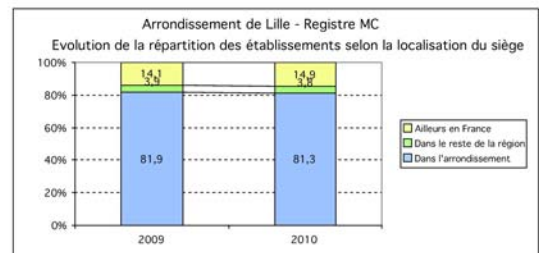
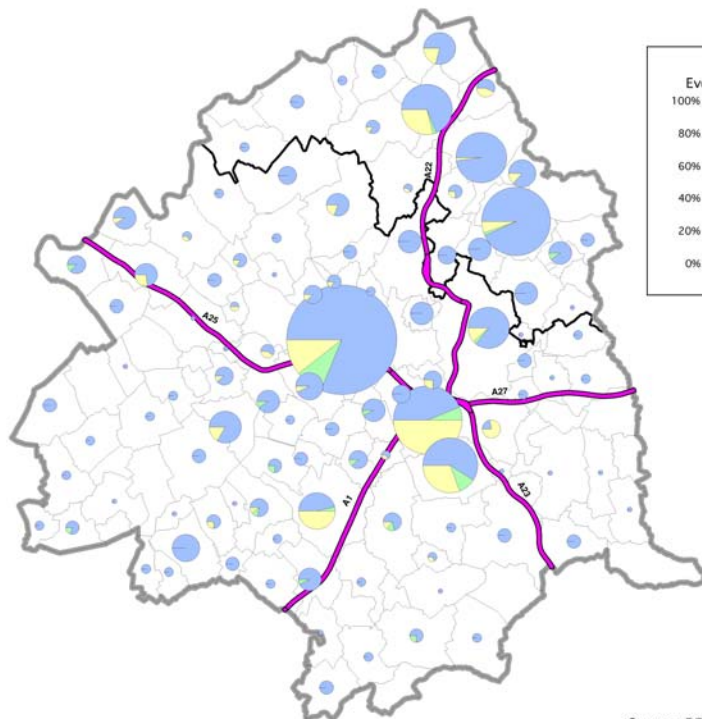


Des établissements appartenant souvent à des entreprises locales

Les établissements de marchandises ou de commissionnaires appartiennent souvent à des entreprises locales. En effet, sur les 1 027 établissements de la zone, 81% ont leur siège situé au sein de l'arrondissement, 4% dans le reste de la région et 15% ailleurs en France. Si ces proportions sont assez stables par rapport à 2009, il faut noter toutefois la progression de 0,8 point des sièges externes au Nord-Pas-de-Calais. En 2010, dans le cas où le siège est situé dans une autre région (15%), il s'agit pour 8% de l'Île-de-France, 3% de Rhône-Alpes, 1% de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, comme pour le Centre et l'Alsace.

Au sein de l'arrondissement, Lille compte 81% d'établissements ayant leur siège dans la zone, pour 8% il est situé dans le reste de la région et 11% ailleurs en France, dont 7% en Île-de-France. À Tourcoing et Roubaix, la proportion d'établissements ayant leur siège dans l'arrondissement est particulièrement élevée : elle atteint respectivement 98% et 93%. Dans la plupart des autres communes, cette part est beaucoup plus faible. Les villes de Lesquin et Seclin se distinguent ainsi avec une part d'établissements ayant leur siège en dehors de la région très élevée, à hauteur de la moitié des établissements. À Fretin, Roncq et Halluin, cette part est également plus élevée qu'en moyenne : elle atteint respectivement 31%, 29% et 21%. Roncq présente ainsi un profil proche de Lesquin et Fretin, qui font partie du centre régional des transports (CRT).

Localisation des établissements et répartition selon la localisation du siège de l'entreprise
Registre Marchandises et Commissionnaires



Nombre et répartition des établissements selon la localisation du siège



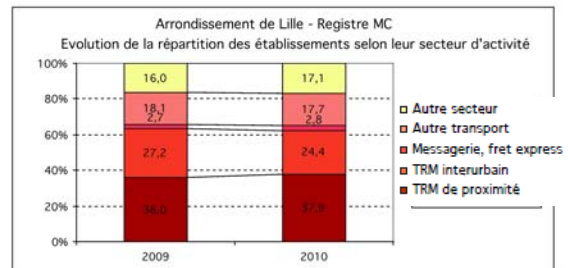
Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

38% des établissements en transport routier de fret de proximité

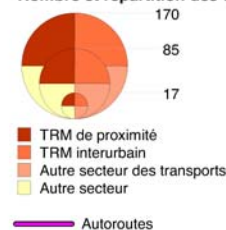
Concernant le secteur d'activité, au 16 mars 2010, 62% des établissements ont une activité principale dans le transport routier de fret, répartis pour 38% en transport de proximité et 24% en interurbain (cf. *Définitions*). Les établissements sont par ailleurs 21% à travailler dans un autre secteur des transports. Il s'agit pour la plupart d'affrètement et organisation des transports (11%), de messagerie et fret express (3%), ou encore de services de déménagement (3%). Les 17% d'établissements restant appartiennent à un autre secteur d'activité que celui des transports, tel que le commerce (6%) ou la construction (3%). Par rapport à 2009, il est intéressant de remarquer que la part du transport routier de fret interurbain diminue de 2,8 points, tandis que celle du transport de proximité progresse de 1,9 point. Le contexte économique peut en effet inciter les transporteurs à privilégier le transport de proximité, moins concurrentiel et d'autant plus porteur avec l'évolution actuelle des modes de consommation des ménages urbains vers l'achat de proximité ou à distance via Internet.

Au niveau communal, le transport routier de fret de proximité est très présent à Roubaix (58%, contre 38% en moyenne sur l'arrondissement) et dans une moindre mesure à Lille (44%). Le transport routier de fret interurbain est quant à lui sur-représenté à Fretin et Seclin, où il concerne respectivement 35% et 32% des établissements, contre 24% en moyenne sur l'arrondissement. Concernant les autres secteurs du transport, les communes de Lesquin et Roncq ont un profil semblable, avec une forte proportion d'établissements relevant de cette catégorie (respectivement 54% et 51%, contre 21% en moyenne). Il s'agit essentiellement d'affrètement et organisation des transports : à hauteur de 43% à Lesquin et 44% à Roncq, la messagerie et le fret express représentant respectivement 5% et 2% des établissements dans ces deux communes. Enfin, les secteurs autres que le transport sont assez nombreux à Villeneuve-d'Ascq : 29% (contre 17% en moyenne), dont 12% en commerce et 9% en construction.

Localisation des établissements et répartition selon leur secteur d'activité
Registre Marchandises et Commissionnaires



Nombre et répartition des établissements

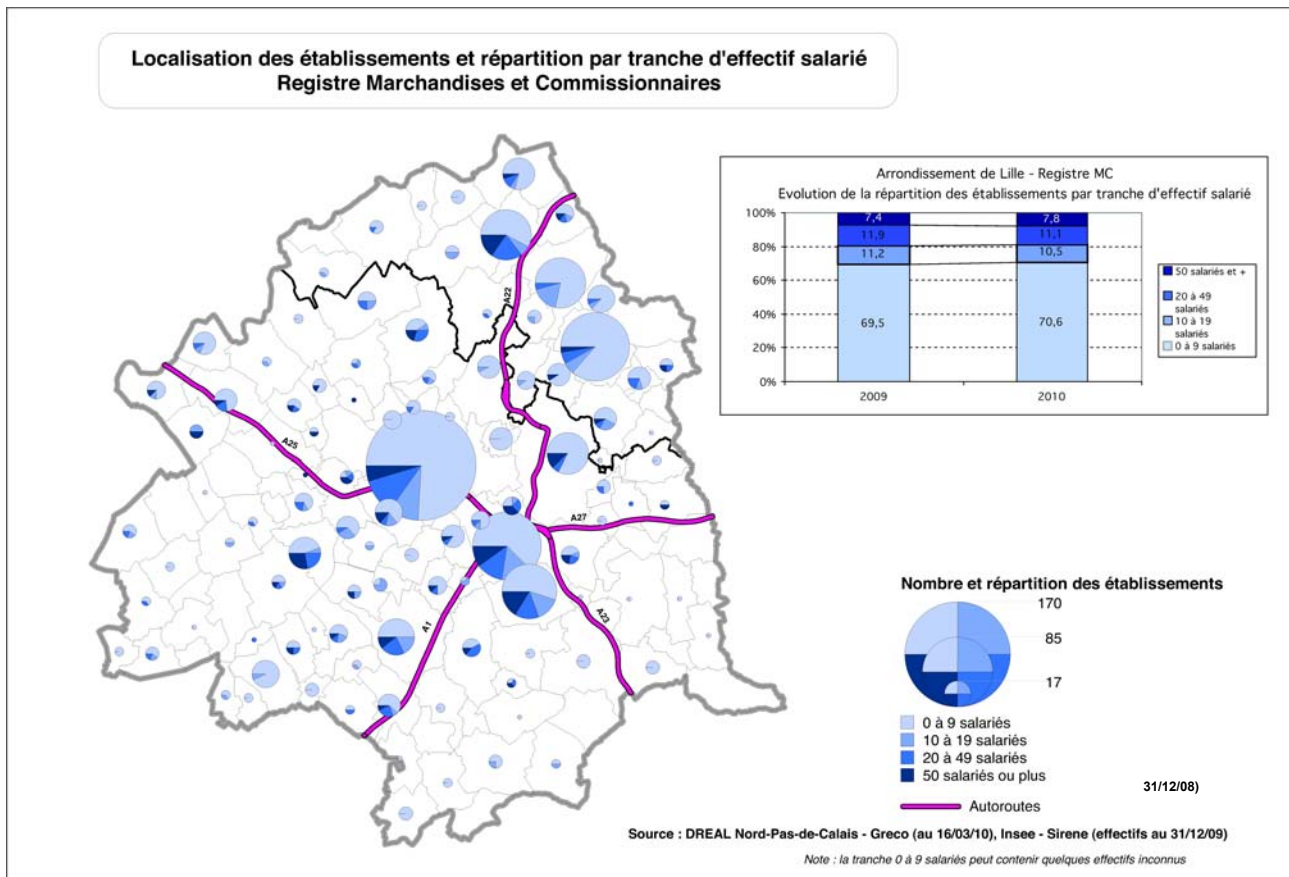


Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

71% d'établissements de moins de 10 salariés

Selon l'effectif salarié présent au 31 décembre 2008, année marquée par la hausse du cours du pétrole et le début de la crise économique, l'arrondissement de Lille semble composé en large majorité de très petits établissements : la zone comprend en effet 71% d'établissements de moins de 10 salariés. Plus précisément, 39% n'ont aucun salarié, 23% en ont entre 1 et 5 et 8% entre 6 et 9. Par ailleurs, 11% des établissements ont entre 10 et 19 salariés, 11% également en ont entre 20 et 49 ; quant aux établissements de 50 salariés ou plus, ils sont 8%. Par rapport à l'année précédente, la part des établissements de moins de 10 salariés a augmenté (+1,1 point) comme celle des établissements de 50 salariés ou plus (+0,4 point), tandis que les catégories intermédiaires évoluent à la baisse : -0,7 point pour les établissements de 10 à 19 salariés et -0,8 point pour ceux de 20 à 49 salariés. Les entreprises de 10 à 49 salariés semblent ainsi davantage impactées par les difficultés économiques, certaines pouvant cesser leur activité et d'autres diminuer leur effectif salarié afin de pallier les difficultés, ce qui pourrait expliquer la croissance en proportion des établissements de moins de 10 salariés et le maintien global du nombre d'établissements.

La répartition des établissements par tranche d'effectif salarié peut varier fortement d'une commune à l'autre. Ainsi, la proportion d'établissements de moins de 10 salariés est importante dans les villes de Roubaix (86%), Villeneuve-d'Ascq (82%), Tourcoing (78%) et Lille (76%). À Lesquin, Fretin, Roncq et Seclin par contre, les établissements de grande taille sont plus nombreux. Ceux de 50 salariés et plus représentent par exemple 16% des établissements à Fretin et à Roncq.



Trois-quarts de camions de plus de 3,5 tonnes

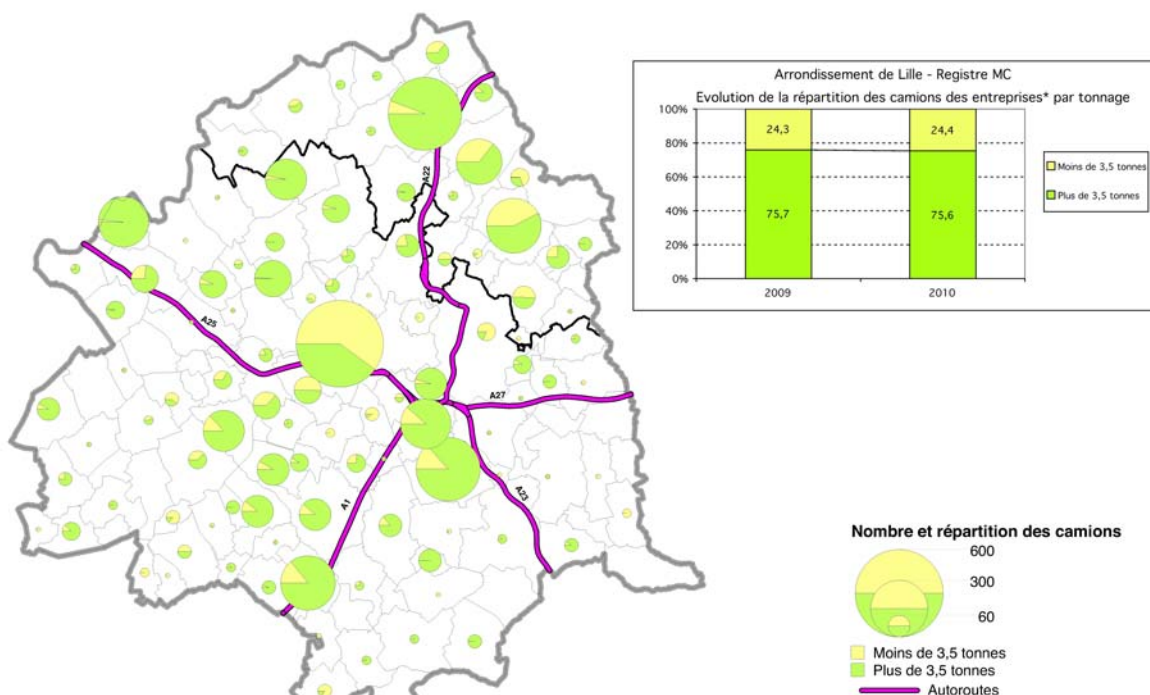
Les 730 entreprises inscrites au registre des marchandises ou des commissionnaires, dont les établissements sont implantés en majorité dans l'arrondissement (cf. *Méthodologie*), possèdent au total 5 237 camions. Le parc de camions présents sur l'arrondissement a ainsi baissé de 1,6% par rapport à 2009. Au 16 mars 2010, les principales entreprises présentes en termes de véhicules sont les Transports Grimonprez à Roncq (240 camions), les Transports Bailly Courouble à Armentières (160 camions), l'entreprise Depaeuw à Lompret (140 camions), Ghestem Centre à Phalempin (120 camions) et les Transports Cousin à Quesnoy-sur-Deûle (110 camions).

Le nombre de véhicules est un bon indicateur du niveau d'activité et permet de relativiser la répartition spatiale en termes d'établissements, le parc de camions étant davantage réparti sur le territoire. Ainsi, la commune de Lille, avec 590 camions, regroupe 11% des véhicules de transport de marchandises de la zone, contre 17% des établissements. Viennent ensuite les communes de Roncq (420 camions, soit 8%), Fretin (320 camions, soit 6%), Roubaix et Phalempin (5%), Armentières et Lesquin (4%), Tourcoing, Santes, Quesnoy-sur-Deûle et Lompret (3%).

Les camions de plus de 3,5 tonnes représentent les trois-quarts des véhicules de transport de marchandises des entreprises considérées, proportion stable par rapport à l'année précédente. La part des véhicules de plus de 3,5 tonnes est en effet plus importante dans la plupart des communes. C'est le cas à Armentières (99%), Quesnoy-sur-Deûle (97%), Roncq (94%), Lesquin (88%), Santes (87%), Fretin et Phalempin (86% chacune). Les communes de Roubaix, Tourcoing et surtout Lille ont un profil différent, avec une part relativement élevée de camions de moins de 3,5 tonnes : à hauteur respectivement de 42% et 36% pour Roubaix et Tourcoing, Lille se détachant nettement, avec 60% de camions de moins de 3,5 tonnes.

En termes de formation, il faut préciser que le tonnage des véhicules, différent selon le type d'activité, a un impact sur le type de permis des conducteurs. La conduite de véhicules de moins de 3,5 tonnes requiert en effet un permis B ou E(B), tandis que pour les véhicules de plus grand tonnage, un permis C ou E(C) est nécessaire (cf. *Définitions*). Il semble donc se dégager des logiques différentes sur Lille, Roubaix et Tourcoing par rapport aux autres communes comme Roncq ou Lesquin, qui ont le même profil.

Nombre de camions des entreprises* et répartition selon le tonnage des véhicules
Registre Marchandises et Commissionnaires



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

* Hors grands groupes nationaux et entreprises poly-établissements ayant moins de la moitié des établissements dans l'arrondissement

II – TRAFICS DE MARCHANDISES

Pour compléter les données relatives au tissu productif de l'arrondissement de Lille, il est intéressant d'analyser les flux routiers de marchandises concernant la zone, que ce soit en entrée, en sortie ou à l'intérieur de l'arrondissement (*cf. Sources*). Notons qu'il s'agit ici des flux pour compte d'autrui, mais également pour compte propre.

38 millions de tonnes de marchandises transportées par la route en 2009

En 2009, les flux routiers de marchandises concernant l'arrondissement de Lille s'élèvent à 38,0 millions de tonnes. Ils sont constitués en grande partie de flux de courte distance. En effet, 42% des flux, soit 15,8 millions de tonnes, sont réalisés à l'intérieur de la zone. Pour le reste, 25% du trafic (soit 9,5 millions de tonnes) est réalisé avec le reste de la région, 25% également avec les autres régions françaises, et 9% (soit 3 millions de tonnes) en trafic international.

La part des trafics en compte propre diminue avec la distance : elle est de 42% pour les flux internes à l'arrondissement, passe à 24% pour les flux avec le reste de la région, et tombe à 9% pour les flux avec le reste de la France et 4% pour les flux avec les autres pays.

En termes d'évolution, le trafic total de l'arrondissement de Lille est en baisse de 7% en 2009. Si les flux de proximité progressent fortement, avec une croissance de 16% des flux internes, les autres types de flux évoluent à la baisse : -17% pour les flux nationaux et -22% en trafic international.

Flux routiers de marchandises concernant l'arrondissement de Lille en 2009 :

	Tonnage total (Mt)	Part Tonnage total (%)	Part du compte propre (%)	Évolution Tonnage total (%)
	2009	2009	2009	2008-2009
Flux internes à l'arrondissement :	15,8	41,6	42,0	15,5
Flux internes ze Lille	9,2	24,2	42,0	26,3
Flux internes ze Roubaix-Tourcoing	3,4	9,0	31,6	13,1
Flux ze Lille -> ze Roubaix-Tourcoing	1,3	3,4	39,7	-4,3
Flux ze Roubaix-Tourcoing -> ze Lille	1,9	5,0	62,6	-6,2
Flux avec le reste du Nord-Pas-de-Calais :	9,5	25,0	23,6	-17,0
Flux arrondissement Lille -> reste Npdc	4,4	11,6	29,3	-28,5
Flux reste Npdc -> arrondissement Lille	5,1	13,3	18,6	-3,5
Flux avec le reste de la France :	9,5	24,9	8,6	-16,7
Flux arrondissement Lille -> reste France	4,8	12,7	9,0	-16,3
Flux reste France -> arrondissement Lille	4,6	12,2	8,1	-17,1
Total national	34,8	91,4	27,9	-4,7
Flux avec les autres pays :	3,3	8,6	4,0	-22,3
Flux arrondissement Lille -> autres pays	1,1	2,9	8,4	-8,5
Flux autres pays -> arrondissement Lille	2,2	5,7	1,8	-27,7
Total	38,0	100,0	25,8	-6,5

Source : MEEDDM – SOeS, Enquête TRM

Trafic national : 42% de machines, véhicules et objets manufacturés

Les trafics nationaux concernant l'arrondissement de Lille sont principalement réalisés pour transporter des machines, véhicules et objets manufacturés : à hauteur de 42% en 2009. Viennent ensuite les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction (27%), ainsi que les denrées alimentaires et fourrages (13%). Se retrouvent ainsi les grands secteurs d'activité présents sur la métropole que sont la distribution, la vente à distance et la construction.

La part du transport pour compte propre est en moyenne de 28% pour l'arrondissement, mais atteint 57% pour les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction. Les grandes entreprises de bâtiment et travaux publics ont vraisemblablement leur propre flotte pour réaliser le transport des matériaux. Ce secteur est d'ailleurs en hausse de 3% en tonnage en 2009, tandis que les machines, véhicules et objets manufacturés, principal type de marchandises transporté dans l'arrondissement, sont en recul de 9%.

Flux routiers nationaux de marchandises concernant l'arrondissement de Lille en 2009 :

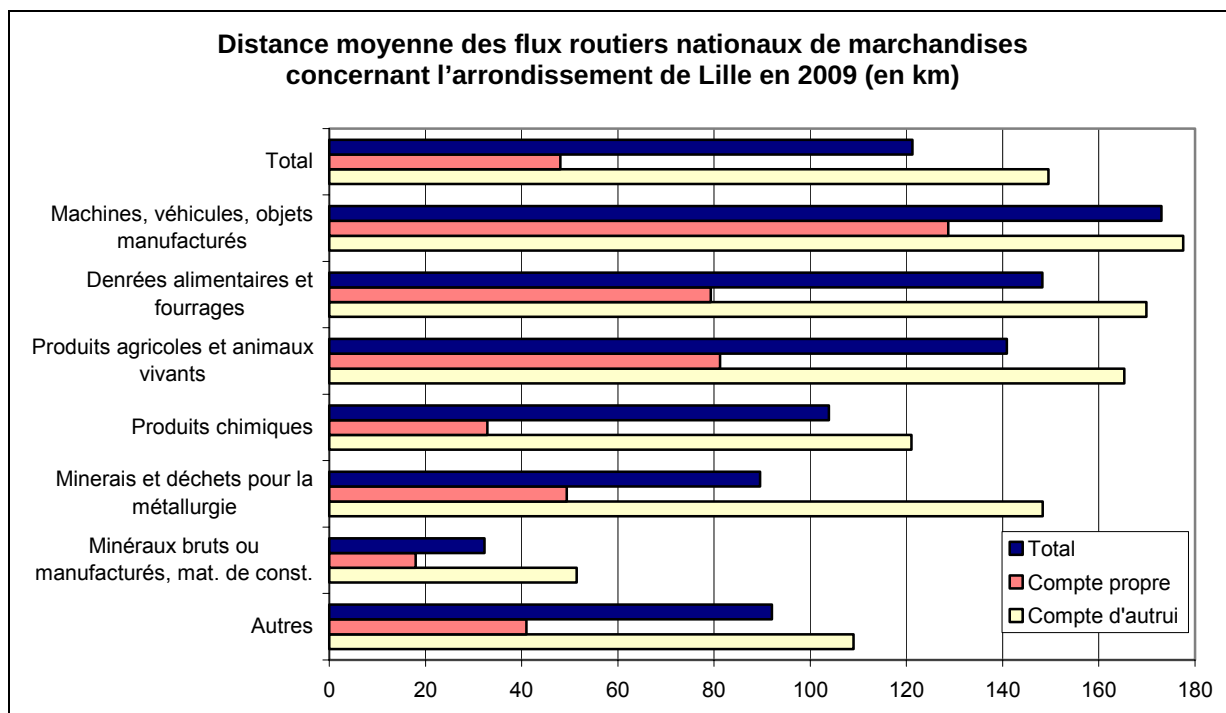
	Tonnage total (millier de t)	Part Tonnage total (%)	Part du compte propre (%)	Évolution Tonnage total (%)
	2009	2009	2009	2008-2009
Machines, véhicules, objets manufacturés	14 508	41,7	9,3	-8,7
Minéraux bruts ou manufacturés, mat. de const.	9 495	27,3	57,3	2,8
Denrées alimentaires et fourrages	4 650	13,4	23,9	17,8
Produits agricoles et animaux vivants	2 590	7,4	29,1	-21,4
Produits chimiques	1 369	3,9	19,4	-16,8
Minerais et déchets pour la métallurgie	928	2,7	59,4	8,7
Autres	1 225	3,5	18,2	-23,9
Total	34 764	100,0	27,9	-4,7

Source : MEEDDM – SOeS, Enquête TRM

Trafic national : des distances moyennes en diminution

La distance parcourue au cours des transports nationaux est en moyenne de 120 kilomètres en 2009, soit 20 kilomètres de moins qu'en 2008. Cette réduction des distances est cohérente avec la progression des flux de proximité observée au sein de l'arrondissement. Les flux en compte propre sont logiquement plus courts que les flux réalisés pour compte d'autrui : leur longueur est de 50 kilomètres en moyenne contre 150 kilomètres pour le compte d'autrui. Les transports de longue distance nécessitent en effet une organisation particulière pour gérer les temps de conduite par exemple. Ces contraintes font que le transport de longue distance est souvent externalisé, la distribution de proximité relevant plus souvent d'une activité en compte propre.

Les distances moyennes parcourues peuvent être très différentes selon le type de marchandises. En 2009, elle s'établit par exemple à 173 kilomètres en moyenne pour les machines, véhicules et objets manufacturés, et 32 kilomètres pour les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction. En termes d'évolution, par rapport à 2008, les distances moyennes parcourues sont en baisse pour la plupart des marchandises.



Source : MEEDDM – SOeS, Enquête TRM

Des flux nationaux et internationaux avec les proches voisins

Les flux nationaux réalisés avec le reste du Nord-Pas-de-Calais et les autres régions françaises représentent 18,9 millions de tonnes de marchandises transportées. Les entrées sont un peu plus importantes que les sorties ; elles sont en effet respectivement de 9,7 et 9,2 millions de tonnes. Les trafics sont réalisés principalement avec les zones géographiquement proches de l'arrondissement. Ainsi, 50% des flux sont réalisés avec le reste du Nord-Pas-de-Calais, 13% avec l'Île-de-France et 8% avec la Picardie. La région Rhône-Alpes se distingue en 4^{ème} position, avec une part des flux à hauteur de 3,6%. D'ailleurs, alors que les trafics sont en baisse dans la plupart des régions (-17% avec le reste du Nord-Pas-de-Calais, -4% avec l'Île-de-France, -30% avec la Picardie), les échanges avec Rhône-Alpes progressent de 53% en volume.

Concernant les trafics internationaux, le volume de marchandises transporté par la route s'établit à 3,3 millions de tonnes en 2009, avec deux fois plus d'entrées que de sorties. Ces trafics sont réalisés principalement avec les pays frontaliers, au premier rang desquels figure la Belgique, avec 82% des flux internationaux. Viennent ensuite l'Allemagne (6%), le Royaume-Uni (5%), le Luxembourg (3%), les Pays-Bas (3%) et l'Italie (2%). Il faut préciser que les flux avec la Belgique sont fortement déséquilibrés : ce pays représente 88% des flux internationaux entrant dans l'arrondissement, mais seulement 69% des sorties. Les évolutions sont également contrastées, avec une baisse de 28% du volume des tonnages entrant, contre une hausse de 19% des flux sortant de l'arrondissement à destination de la Belgique.

Les évolutions contrastées pour les flux nationaux comme internationaux peuvent s'expliquer par les effets de la crise économique. Les flux de marchandises nationaux se concentrent autour des grands axes de l'activité française. Quant au déséquilibre des flux avec la Belgique, il pourrait être le résultat des difficultés rencontrées par les grands ports de la mer du Nord.

III – DYNAMIQUE DU SECTEUR

Les inscriptions et radiations d'entreprises ainsi que la capacité financière peuvent être considérées comme de bons indicateurs de la santé économique de l'activité. Les données présentées dans cette dernière partie permettent ainsi de dresser un état des lieux du niveau d'activité du secteur des transports, dans une période de poursuite de la crise économique.

69 inscriptions et 79 radiations d'entreprises au cours de l'année

Entre le 17 mars 2009 et le 16 mars 2010, l'arrondissement de Lille a connu 69 inscriptions et 79 radiations d'entreprises ayant majoritairement leurs établissements au sein de la zone. Le rapport s'établit ainsi à 1 entreprise inscrite pour 1,1 entreprise radiée. La situation semble donc s'être améliorée par rapport à la période précédente, où le rapport était de 1 à 2,0 pour les entreprises du bassin d'emploi de Lille, tous registres confondus.

Le nombre de camions des entreprises de transport de marchandises inscrites et radiées des registres au cours de l'année écoulée est toujours moins important dans le cas des inscriptions : il est de 54 contre 304, soit un rapport de 1 à 5,6. Ce résultat n'est pas surprenant dans la mesure où les entreprises radiées ont pu avoir le temps de se développer davantage et d'acquérir de nouveaux véhicules. Le rapport est particulièrement élevé pour les camions de plus de 3,5 tonnes où il est de 1 pour 11,3, contre seulement 1 pour 3,4 pour les véhicules de tonnage inférieur. Au final, il est toutefois difficile de savoir si les radiations ont un impact économique plus important pour certaines catégories d'entreprises, dans la mesure où les véhicules des entreprises radiées ne disparaissent pas forcément de l'activité. En effet, ces entreprises peuvent être reprises par d'autres, qui peuvent alors conserver une partie du parc de véhicules des entreprises radiées.

Mouvements d'entreprises de transport routier de marchandises entre le 17 mars 2009 et le 16 mars 2010 et parc de véhicules correspondant :

	Entreprises inscrites au cours de l'année	Entreprises radiées au cours de l'année	Entreprises présentes au 16/03/2010
Nombre d'entreprises	69	79	730

	Stock de véhicules des entreprises inscrites au cours de l'année	Stock de véhicules des entreprises radiées au cours de l'année	Stock de véhicules des entreprises présentes au 16/03/2010
Nombre de véhicules de moins de 3,5 t	39	134	1 279
Nombre de véhicules de plus de 3,5 t	15	170	3 958
Total	54	304	5 237

Champ : Entreprises hors grands groupes nationaux et entreprises poly-établissements ayant moins de la moitié des établissements dans l'arrondissement

Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais – Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

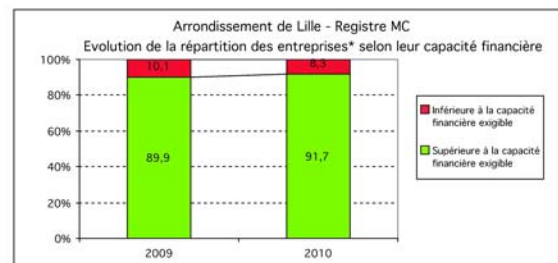
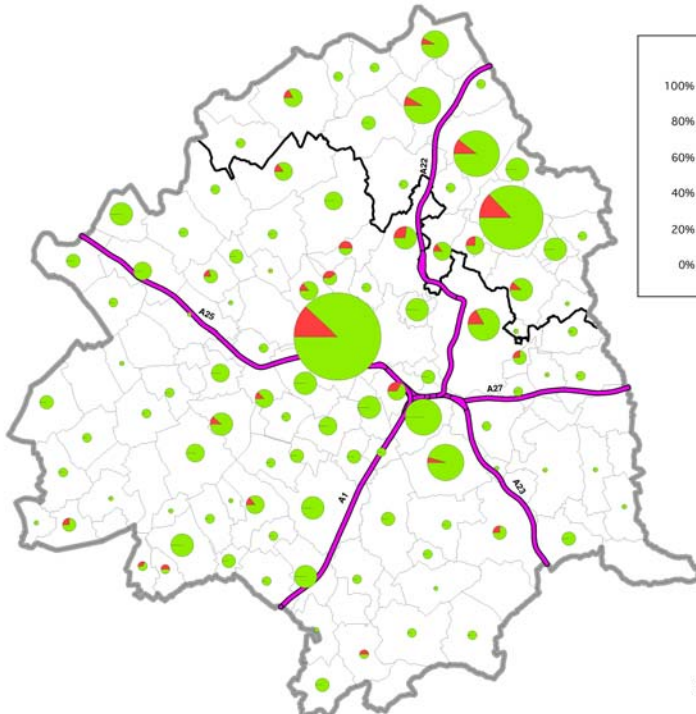
8% des entreprises présentent des capitaux insuffisants

Les entreprises de transport inscrites aux registres doivent satisfaire une condition de capacité financière (cf. Définitions), qui consiste, pour l'entreprise, à disposer des ressources financières nécessaires pour démarrer et exercer son activité. Cette condition est satisfaite lorsque l'entreprise dispose d'un certain montant de capacité financière, constituée des capitaux propres de l'entreprise, additionnés de garanties financières éventuelles.

Les entreprises de marchandises et de commissionnaires, dont les établissements sont implantés en majorité dans l'arrondissement, sont 92% à présenter des capitaux supérieurs à leur capacité financière exigible. Parmi les 8% d'entreprises ayant des capitaux insuffisants, 5% ont des capitaux négatifs. La situation financière des entreprises semblerait ainsi s'être légèrement améliorée par rapport à 2009. l'année précédente, l'arrondissement comptait en effet 10% d'entreprises avec des capitaux insuffisants, dont 7% de négatifs. La présence de valeurs manquantes sur cette variable incite toutefois à prendre des précautions dans l'interprétation.

La situation financière des entreprises et leur taille sont liées : les entreprises de petite taille sont plus souvent en difficulté tandis que les grandes structures peuvent prendre des mesures pour anticiper ou pallier les situations délicates, notamment en ajustant le volume de leur activité et de leurs capitaux. Au niveau communal, des villes comme Lille, Roubaix, Tourcoing ou Villeneuve-d'Ascq paraissent ainsi plus en difficulté qu'en moyenne, avec une proportion d'entreprises ayant des capitaux insuffisants supérieure à 10%. Il s'agit de communes dans lesquelles la part des établissements de moins de 10 salariés est particulièrement importante. Au contraire, à Lesquin ou Fretin, communes où les établissements sont de plus grande taille, les entreprises seraient plus souvent dans une meilleure situation, même s'il convient de rester prudent, les résultats portant parfois sur un très petit nombre d'entreprises.

Nombre et répartition des entreprises* selon leur capacité financière
Registre Marchandises et Commissionnaires



Nombre et répartition des entreprises* selon leurs capitaux



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

Attention : Le montant de capitaux n'est pas toujours renseigné. Par exemple, il est inconnu pour 12% des entreprises* à Lille, 5% à Roubaix, 3% à Tourcoing et 15% à Lesquin.
* Hors grands groupes nationaux et entreprises poly-établissements ayant moins de la moitié des établissements dans l'arrondissement

Un travail en partenariat avec les Maisons de l'Emploi

Les maisons de l'emploi :

Organismes de concertation territoriale, les Maisons de l'Emploi œuvrent pour une meilleure coopération entre les collectivités locales et les acteurs du service public de l'emploi (Pôle Emploi, État, Région, Département, Plans locaux pour l'insertion et l'emploi (PLIE), Missions Locales, chambres consulaires...).

Les maisons de l'emploi ont trois objectifs prioritaires :

- identifier les besoins et les problèmes d'emploi sur leur territoire afin de participer à leur articulation avec les besoins de formation
- informer, orienter et faciliter l'accès et le retour à l'emploi notamment des personnes les plus en difficulté
- favoriser la gestion et le développement de l'emploi et la création d'entreprise.

Les objectifs de l'étude :

Cette étude, réalisée pour la troisième année consécutive, s'inscrit dans le cadre de réflexions initiées par la Maison de l'Emploi Pévèle Mélantois Carembault sur le champ de l'emploi et des ressources humaines dans le secteur du transport routier. Ces travaux sont menés au sein d'un « groupe de travail transport » associant la DREAL, des Organisations Professionnelles du transport, des organismes de formation du secteur et les acteurs publics de l'emploi et de la formation.

L'exploitation du fichier Greco constitue la première étape fondamentale d'une construction qui vise à mieux connaître et à mieux anticiper les spécificités locales et les enjeux d'emploi, de ressources humaines et de recrutements du secteur. Cette démarche cherche à capitaliser, autour de ces données économiques, les informations sociales et pédagogiques détenues par l'ensemble des partenaires impliqués.

L'élaboration de ces données, et leur utilisation dans un cadre prospectif, devrait permettre au groupe de travail transport d'élaborer ou d'affiner des plans d'actions opérationnels susceptibles de :

- répondre aux besoins Ressources Humaines des entreprises de transport routier
- faciliter l'orientation, la qualification, le recrutement et le maintien des demandeurs d'emploi dans ces métiers.

Le transport routier de voyageurs

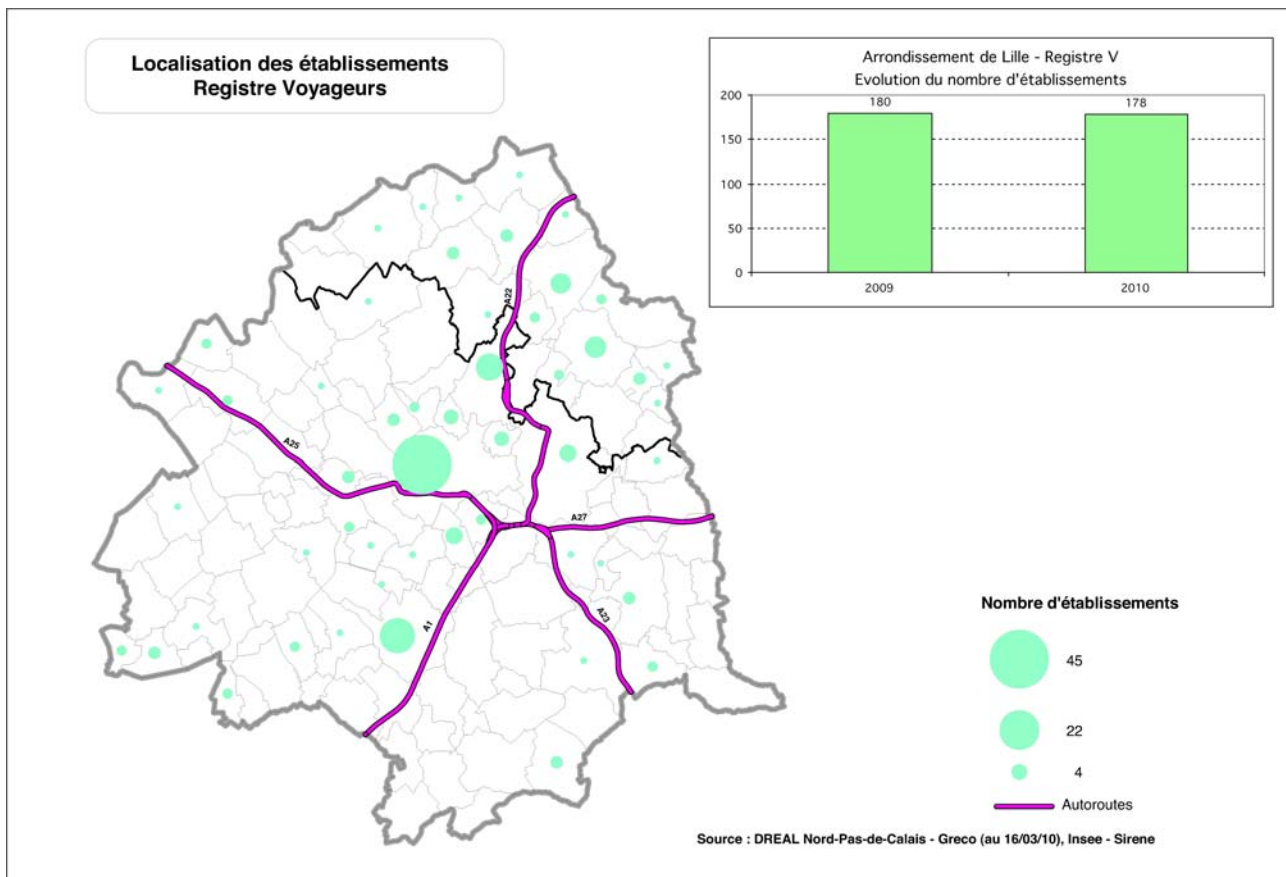
Outre les registres des marchandises et des commissionnaires, les entreprises de transport routier peuvent également être inscrites au registre des voyageurs. Les caractéristiques des établissements au sein de chaque commune, présentées dans cette deuxième partie, sont à interpréter avec précaution, en raison du faible nombre d'établissements.

I – CARACTÉRISTIQUES DES ENTREPRISES ET DES ÉTABLISSEMENTS

Au 16 mars 2010, l'arrondissement de Lille regroupe 178 établissements appartenant à une entreprise inscrite principalement au registre des voyageurs, soit 6 fois moins que pour les registres relatifs au transport de marchandises. Le nombre d'établissements de voyageurs est stable par rapport à l'année précédente, où il était de 180.

Une forte concentration des établissements sur Lille

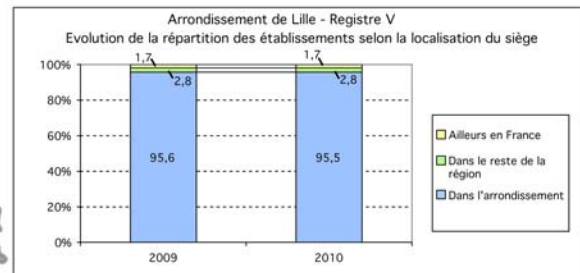
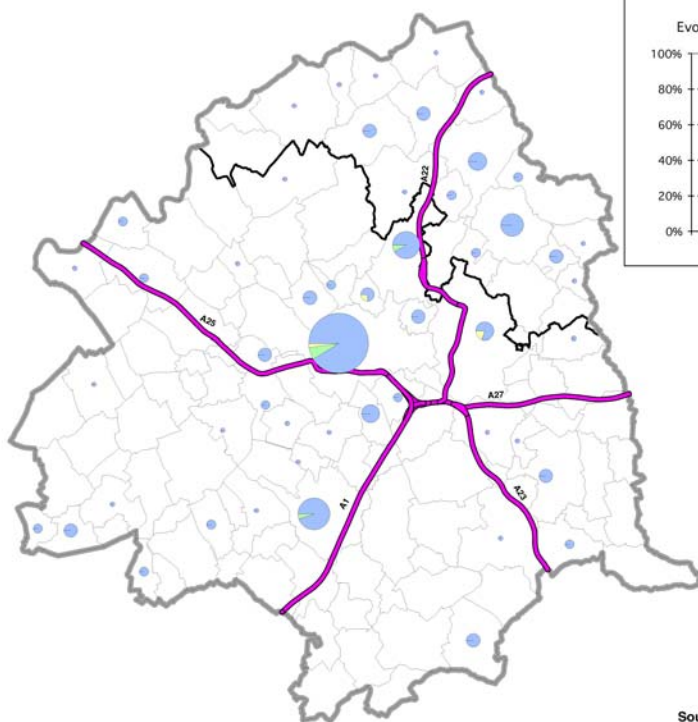
Les 178 établissements appartenant à une entreprise inscrite principalement au registre des voyageurs sont concentrés sur quelques communes. Lille, avec 45 établissements, en regroupe 25%, Seclin en compte 10% (soit 18 établissements), Marcq-en-Baroeul 7% (soit 12 établissements), Roubaix et Tourcoing 4%, Villeneuve-d'Ascq et Faches-Thumesnil 3%. Les autres communes de la zone comprennent chacune moins de 5 établissements.



Des établissements appartenant à des entreprises locales

La quasi-totalité (96%) des sièges des établissements est située au sein de l'arrondissement. Seuls 3% des établissements ont leur siège dans le reste de la région et 2% ailleurs en France (proportions stables par rapport à 2009). Le transport routier de voyageurs correspond en effet souvent à un transport de proximité. Ainsi, seuls huit établissements de l'arrondissement ont leur siège à l'extérieur de la zone. Pour cinq d'entre eux, situés à Lille, Seclin et Marcq-en-Baroeul, le siège est situé dans le reste de la région. Les trois autres établissements, implantés à Lille, Villeneuve-d'Ascq et La Madeleine, ont leur siège en Île-de-France.

Localisation des établissements et répartition selon la localisation du siège de l'entreprise
Registre Voyageurs



Nombre et répartition des établissements selon la localisation du siège



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

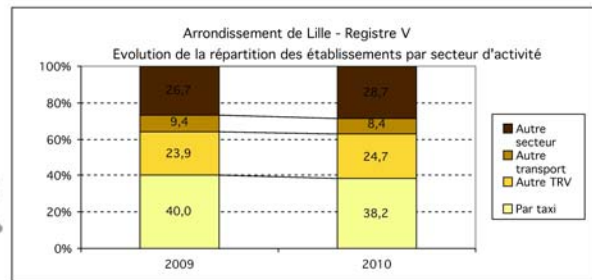
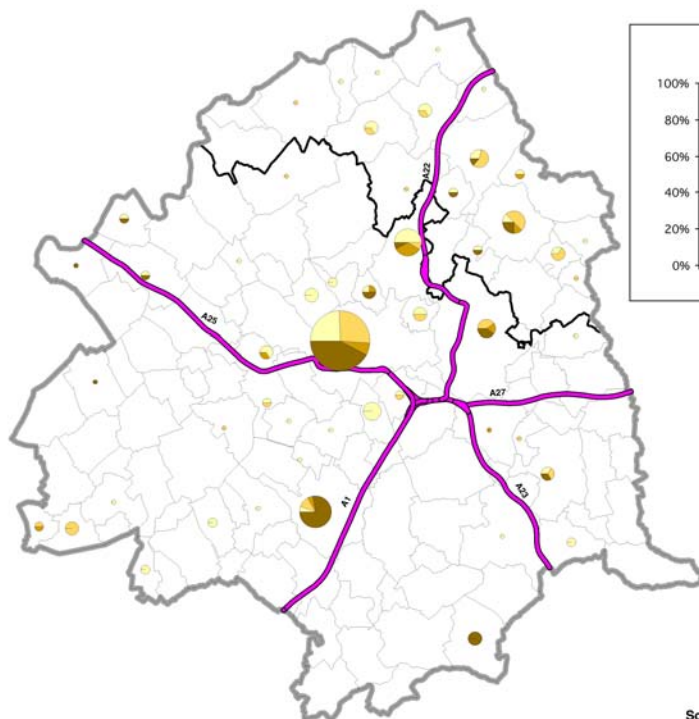
29% des établissements travaillent dans un autre secteur que le transport

Les établissements de l'arrondissement sont 71% à exercer une activité principale dans le domaine des transports. Se distingue tout particulièrement le transport de voyageurs par taxis, qui concerne 38% des établissements de la zone. Les autres transports routiers de voyageurs (*cf. Définitions*) représentent 25% des établissements : 6% en transport routier régulier de voyageurs et 19% dans les autres types de transport routier de voyageurs. Les établissements peuvent également appartenir à un autre secteur des transports que le transport routier de voyageurs. C'est le cas pour 8% d'entre eux, essentiellement en transport urbain et suburbain de voyageurs, qui concerne 7% des établissements, et notamment la société Transpole. Enfin, il est intéressant de remarquer que 29% des établissements travaillent dans un autre secteur que celui des transports. Il s'agit alors principalement de l'activité d'ambulancier, qui fait partie du secteur de la santé humaine, à hauteur de 5%, ainsi que de l'enseignement primaire et pré-primaire (3% chacun).

La répartition des établissements par secteur d'activité a quelque peu changé par rapport à l'année précédente, avec notamment une baisse de 1,8 point de la part des taxis, activité très sensible aux aléas économiques, et une augmentation de 2,0 points des secteurs hors transport.

Concernant la répartition spatiale des activités, Lille compte 24% d'établissements ayant une activité principale dans le transport par taxi, 27% dans les autres transports routiers de voyageurs, 7% dans un autre transport, et surtout 42% d'établissements exerçant une activité principale hors transport, soit 13 points de plus qu'en moyenne dans l'arrondissement. Il s'agit principalement d'activités de services administratifs et de soutien (16%), comme les agences de voyages, et d'activité de santé humaine et d'action sociale, au travers des sociétés d'ambulances (9%). La part des établissements relevant d'un autre secteur que le transport est encore plus importante à Seclin, où elle s'élève à 78% : 35% en enseignement primaire comme en enseignement pré-primaire. La ville de Marcq-en-Baroeul compte quant à elle davantage de taxis et d'établissements de transport hors transport routier de voyageurs qu'en moyenne : ils représentent respectivement 50% et 33% des établissements de la commune, contre 38% et 8% dans l'arrondissement. Enfin, Roubaix et Tourcoing ont un profil similaire, caractérisé par une sur-représentation des transports routiers de voyageurs autres que taxis (respectivement 50% et 57% des établissements, contre 25% en moyenne).

Localisation des établissements et répartition selon leur secteur d'activité
Registre Voyageurs



Nombre et répartition des établissements



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

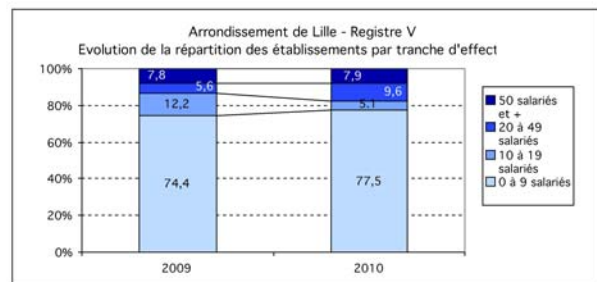
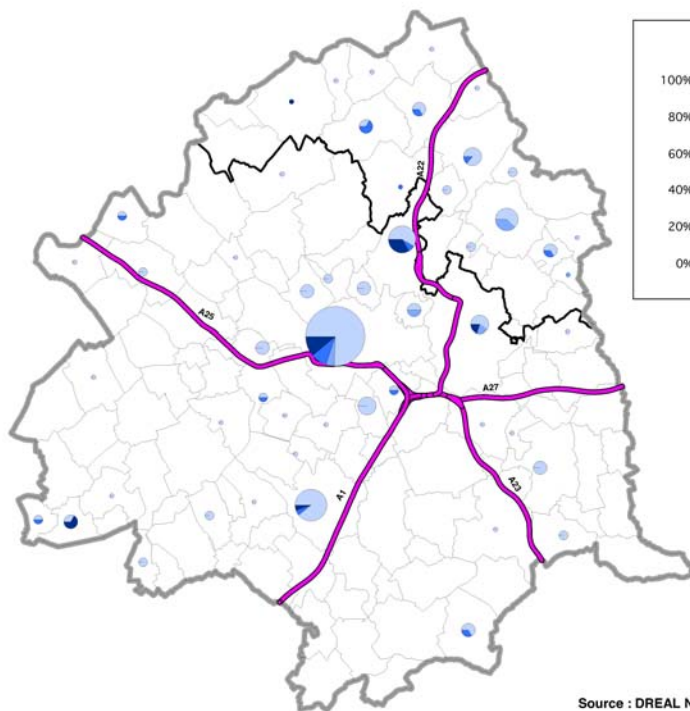
Des établissements de très petite taille

Les établissements appartenant à une entreprise inscrite au registre des voyageurs sont de très petite taille. En effet, en moyenne sur le bassin d'emploi, 78% des établissements ont moins de 10 salariés au 31 décembre 2008. Plus précisément, 51% des établissements n'ont aucun salariés, 16% en ont entre 1 et 5 et 10% entre 6 et 9. L'arrondissement regroupe par ailleurs 5% d'établissements de 10 à 19 salariés, 10% d'établissements de 20 à 49 salariés et 8% de structures de taille supérieure.

Par rapport à l'année précédente, l'arrondissement de Lille compte davantage d'établissements de moins de 10 salariés (+3,1 points), même si les établissements sans salariés sont pour leur part moins nombreux (-1,7 points), ce qui est cohérent avec la baisse enregistrée pour l'activité de taxi. Les établissements de 10 à 19 salariés connaissent quant à eux une baisse de 7,1 points. Ils apparaissent ainsi davantage concernés par les effets de la crise économique.

Au sein de l'arrondissement, Roubaix et Seclin se distinguent par une proportion d'établissements de petite taille supérieure à la moyenne, tandis que dans la commune de Marcq-en-Baroeul, les établissements sont plus grands, avec notamment 33% d'établissements de 50 salariés ou plus.

Localisation des établissements et répartition par tranche d'effectif salarié Registre Voyageurs



Nombre et répartition des établissements



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais - Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene (effectif 31/12/08)

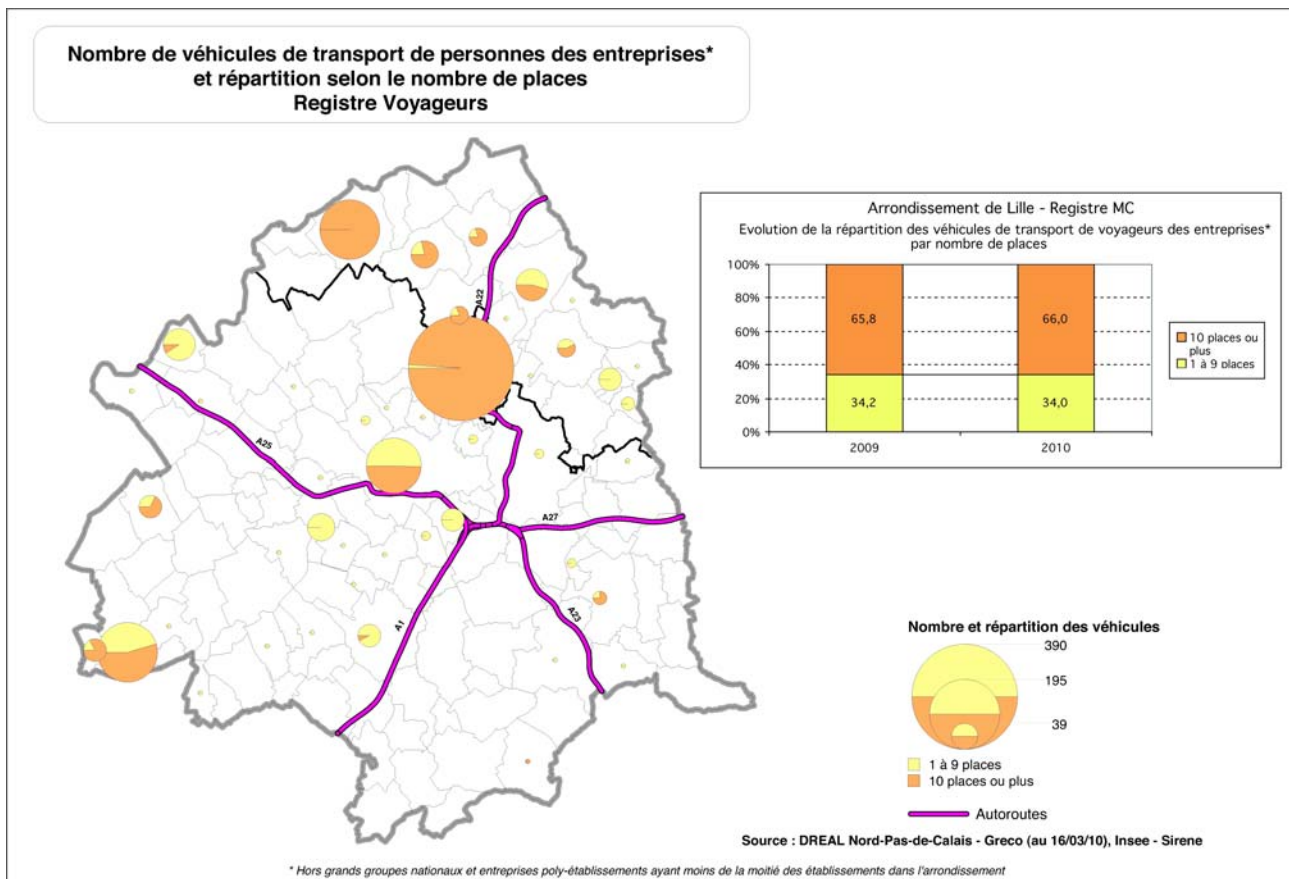
Note : la tranche 0 à 9 salariés peut contenir quelques effectifs inconnus

Un tiers des véhicules de transport de personnes à Marcq-en-Baroeul

Les entreprises inscrites au registre des voyageurs, dont les établissements sont implantés en majorité dans l'arrondissement (cf. *Méthodologie*), possèdent au total 1 214 véhicules de transport de personnes, soit 2,4% de plus qu'en 2009. Ces véhicules sont situés pour 32% (soit 380 véhicules) à Marcq-en-Baroeul, où est implantée la société Transpole, 12% à Salomé (soit 140 véhicules), où se situe l'entreprise Mariot Gamelin, 12% également à Comines, soit 140 véhicules, possédés par l'entreprise Trans Val de Lys et 10% à Lille (soit 120 véhicules). Viennent ensuite les communes de Tourcoing (4%), Armentières (4%), avec l'entreprise Transad, Haubourdin (3%) et Linselles (3%). Cette répartition diffère fortement de celle observée pour les établissements.

L'arrondissement compte deux-tiers de véhicules de 10 places ou plus, proportion stable par rapport à l'année précédente. Au niveau communal, la répartition des véhicules selon leur nombre de places est assez contrastée. En effet, si dans des communes comme Lille, Tourcoing et Salomé, les véhicules se répartissent de manière plutôt équilibrée, les communes de Marcq-en-Baroeul et Comines sont constituées quasi-exclusivement de véhicules de 10 places ou plus, tandis qu'à Armentières et Haubourdin, les véhicules de 1 à 9 places sont beaucoup plus nombreux.

Il faut préciser que cette distinction entre véhicules de plus ou moins de 9 places a un impact sur l'activité, mais également sur la formation des conducteurs. Pour les véhicules de 1 à 9 places (conducteur compris), un permis B ou E(B) suffit, mais pour un nombre de passagers plus important, un permis D ou E(D) est nécessaire à la conduite (cf. *Définitions*).



II – DYNAMIQUE DU SECTEUR

Le volume d'inscriptions et de radiations d'entreprises au cours de l'année est un bon indicateur de la santé économique du secteur.

1 inscription et 6 radiations d'entreprises au cours de l'année

Entre le 17 mars 2009 et le 16 mars 2010, l'arrondissement de Lille a compté 1 inscription et 6 radiations d'entreprises de voyageurs ayant majoritairement leurs établissements au sein de la zone. Les mouvements au cours de l'année représentent ainsi une très faible part du stock : respectivement 0,8% et 4,7% des entreprises présentes au 16 mars 2010. L'impact est faible sur le parc de véhicules de transport de personnes, l'entreprise inscrite ayant une licence de transport mais pas de véhicules, quant aux 6 entreprises radiées, leurs véhicules représentent 0,7% du parc de véhicules présents dans l'arrondissement au 16 mars 2010.

Mouvements d'entreprises de transport routier de marchandises entre le 17 mars 2009 et le 16 mars 2010 et parc de véhicules correspondant :

	Entreprises inscrites au cours de l'année	Entreprises radiées au cours de l'année	Entreprises présentes au 16/03/2010
Nombre d'entreprises	1	6	128

	Stock de véhicules des entreprises inscrites au cours de l'année	Stock de véhicules des entreprises radiées au cours de l'année	Stock de véhicules des entreprises présentes au 16/03/2010
Nombre de véhicules de 1 à 9 places	0	7	413
Nombre de véhicules de 10 places ou plus	0	1	801
Total	0	8	1 214

Champ : Entreprises hors grands groupes nationaux et entreprises poly-établissements ayant moins de la moitié des établissements dans l'arrondissement

Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais – Greco (au 16/03/10), Insee - Sirene

Sources

Les données socio-économiques portant sur les établissements (nombre, localisation, localisation du siège, secteur d'activité, taille) et les entreprises (véhicules, capacité financière, inscriptions et radiations), sont issues du fichier Greco, fiabilisé avec la source Sirene. Les flux routiers de marchandises concernant la zone d'emploi proviennent quant à eux de l'enquête TRM.

Le fichier Greco :

Greco signifie Gestion régionalisée des entreprises et des contrôles. Cette source répertorie toutes les entreprises réalisant du transport public, c'est-à-dire pour compte d'autrui uniquement, avec un véhicule d'au moins deux essieux (y compris les voitures), que l'activité soit liée au transport de marchandises ou de voyageurs. Depuis la parution du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises, les entreprises de transport « léger », soit avec des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, ont obligation d'être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs et de répondre aux trois conditions d'accès que sont l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle. Il en est de même depuis le 1^{er} janvier 2007 pour les entreprises effectuant des transports publics routiers de marchandises avec des véhicules motorisés de moins de quatre roues.

Selon leur activité, les entreprises peuvent ainsi être inscrites à un ou plusieurs des registres suivants :

- le registre des transporteurs publics routiers de marchandises et des loueurs de véhicules industriels avec conducteurs
- le registre des commissionnaires de transport
- le registre des transporteurs publics routiers de personnes.

Pour simplifier la rédaction, ces registres sont appelés respectivement « marchandises », « commissionnaires » et « voyageurs ».

Le champ couvert par la source Greco ne recouvre pas l'ensemble des codes Transport de la nomenclature d'activité française. En effet, une entreprise peut être enregistrée dans le fichier Greco sans que son activité principale relève du transport (il peut s'agir d'une activité secondaire de l'entreprise). Inversement, une entreprise ayant une activité principale dans le transport peut ne pas être enregistrée dans Greco, si elle fait uniquement de la logistique par exemple.

Le fichier Sirene :

Le répertoire des entreprises et des établissements Sirene ("Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et de leurs Établissements") est un fichier géré par l'Insee, comprenant l'ensemble des entrepreneurs individuels et des personnes morales. Il comprend des données d'identification et de localisation des entreprises et des établissements, ainsi que de nombreuses caractéristiques économiques de ces unités.

L'enquête TRM :

Les flux de marchandises par le mode routier sont issus de l'enquête TRM (transport routier de marchandises), réalisée par le MEEDDM. L'enquête porte sur un échantillon de camions (d'au moins 3 tonnes de charge utile, de moins de 15 ans d'âge et de PTAC inférieur à 36,6 tonnes) et de tracteurs routiers (de moins de 15 ans d'âge et de PTRAC compris entre 4,9 et 44,6 tonnes) immatriculés en France métropolitaine, dont l'utilisation est suivie pendant une semaine. C'est donc le véhicule qui est suivi, et non la marchandise.

Méthodologie

Données socio-économiques :

Les données socio-économiques présentées dans cette étude portent sur l'arrondissement de Lille. Le dénombrement des entreprises et des établissements est à la date du 16 mars 2010, tandis que les effectifs salariés sont au 31 décembre 2008.

Dans cette publication, on dira abusivement que c'est l'établissement qui appartient au registre, alors que c'est l'entreprise qui y est inscrite.

Un enrichissement de Greco avec le fichier Sirene

La principale source utilisée dans cette étude est le fichier Greco, dont les données ont été complétées et fiabilisées, comme pour l'exploitation 2009, avec des informations du fichier Sirene.

2 catégories d'étude : Marchandises ou commissionnaires / Voyageurs

Pour l'étude, les établissements ont été répartis en deux catégories, de manière à séparer les activités liées au transport de marchandises et celles concernant le transport de personnes. Sont ainsi distingués : les établissements des registres marchandises et/ou commissionnaires d'une part, et les établissements du registre voyageurs d'autre part.

Par ailleurs, dans le fichier Greco, une entreprise peut être inscrite à plusieurs registres. Pour éviter les doubles comptes, les entreprises ayant à la fois une activité dans les marchandises et les voyageurs ont été affectées à un « registre principal » d'inscription, déterminé en fonction de l'activité principale de l'entreprise ou à défaut du type de véhicules possédé. Ce cas de figure est toutefois marginal. En effet, sur les 1 041 entreprises auxquelles appartiennent les 1 205 établissements implantés dans l'arrondissement de Lille, 896 sont inscrites aux registres des marchandises ou commissionnaires, 133 au registre des voyageurs et seules 12 sont inscrites à la fois aux registres marchandises ou commissionnaires et au registre voyageurs. Au final, après attribution d'un registre principal d'étude pour ces 12 entreprises, l'étude porte sur 1 027 établissements pour les registres marchandises ou commissionnaires et 178 établissements pour le registre des voyageurs.

2 niveaux d'observation

Pour permettre de caractériser le tissu productif à un niveau local, le niveau d'observation pertinent correspond aux établissements. Ont donc été étudiés les 1 205 établissements de la zone, appartenant à une entreprise inscrite au registre des marchandises, des commissionnaires ou des voyageurs.

Certaines informations (nombre et type de véhicules, capacité financière, inscriptions et radiations) sont toutefois disponibles uniquement au niveau de l'entreprise. Pour ces variables, il a été décidé de restreindre l'étude aux entreprises dont au moins la moitié des établissements est implantée dans l'arrondissement, hors grands groupes nationaux, de sorte que leurs caractéristiques reflètent de manière proche la réalité spatiale de l'activité.

Au final, pour les variables disponibles au niveau de l'entreprise, l'étude porte sur 858 entreprises, soit 97% des entreprises dont le siège est situé dans l'arrondissement. Elles représentent 975 établissements, dont 952 sont situés dans le zonage. Les établissements implantés dans l'arrondissement sont ainsi couverts à hauteur de 79%. L'inconvénient de cette méthode est toutefois que sont pris en compte un certain nombre d'établissements situés à l'extérieur de l'arrondissement de Lille, mais ils sont peu nombreux : ils représentent 2% du volume d'établissements situés dans la zone.

Comparaisons entre 2009 et 2010

La méthodologie de l'étude est globalement la même en 2009 et 2010. Les seuls changements sont les suivants :

- Élargissement de la zone d'étude à l'ensemble de l'arrondissement et plus uniquement au bassin d'emploi de Lille
- Modification du champ des entreprises poly-établissements pour les variables disponibles uniquement au niveau entreprise. En effet, en 2009, pour ces données, était considéré l'ensemble des entreprises hors grands groupes nationaux et hors entreprises poly-établissements ayant moins de deux-tiers de leurs établissements situés au sein ou à proximité du bassin d'emploi. Pour l'exploitation 2010, la limite pour les entreprises poly-établissements a été fixée à la moitié des établissements au lieu des deux-tiers. Ce changement a peu d'impact en volume.

Les données sont donc comparables par rapport à l'exploitation 2009. Pour faciliter l'étude des évolutions, des graphiques sont présentés sur chacune des cartes pour le niveau arrondissement.

Données de flux de marchandises :

Les données datent de 2009 et portent sur l'arrondissement de Lille, constitué des zones d'emploi de Lille et de Roubaix-Tourcoing. Les chiffres concernent l'ensemble des flux de la zone (entrées, sorties et flux internes), quelle que soit la localisation des établissements réalisant le transport.

Définitions

Commissionnaire :

Le commissionnaire de transport est un organisateur de transport qui agit en son nom pour faire transporter le fret de son client. Il a le libre choix du mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien).

Compte propre/compte d'autrui :

Le transport pour compte d'autrui, autrement appelé transport public, consiste pour un établissement à exécuter un contrat dont l'objet principal est le déplacement de marchandises ou de personnes en contrepartie d'une rémunération. Il s'agit donc d'établissements qui offrent un service à d'autres établissements. Inversement, le transport pour compte propre, ou transport privé, correspond au transport réalisé par un établissement pour répondre à ses propres besoins.

Condition de capacité financière :

Les entreprises de transport inscrites aux registres doivent disposer des ressources financières nécessaires pour démarrer et exercer leur activité. Cette condition est satisfaite lorsque l'entreprise dispose d'un certain montant de capitaux propres, augmenté le cas échéant de garanties financières :

- Pour le transport public routier de marchandises, le montant de capitaux propres doit être au moins égal à 900 euros pour chaque véhicule motorisé n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé et, pour les véhicules excédant cette limite, 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour chacun des véhicules suivants.

- Pour le transport public routier de personnes, le montant doit être au moins égal à 1 500 euros pour chaque véhicule n'excédant pas 9 places, conducteur compris, et pour les véhicules dépassant cette limite, 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour chacun des véhicules suivants.
- Pour la commission de transport, le montant est de 22 800 euros.

La condition de capacité financière est donc vérifiée si les capitaux propres de l'entreprise, augmentés de garanties financières éventuelles, sont supérieurs à la capacité financière exigible.

Permis B :

Le permis B permet de conduire, dès l'âge de 18 ans, des véhicules pouvant comporter jusqu'à neuf places assises, conducteur compris, et dont le poids total en charge ne dépasse pas 3,5 tonnes (y-compris avec une remorque ne dépassant pas 750 kg).

Permis C :

Le permis C peut être obtenu à partir de 18 ans, à condition d'avoir le permis B. Il permet de conduire des véhicules destinés au transport de marchandises ou de matériel, dont le poids en charge est supérieur à 3,5 tonnes, avec une remorque dont le poids ne dépasse pas 750 kg.

Permis D :

Le permis D peut être obtenu à partir de 21 ans, à condition d'avoir le permis B. Il permet de conduire des automobiles destinées au transport de personnes, comportant dix places assises ou plus, conducteur compris. Une remorque ne dépassant pas 750 kg peut y être attelée.

Permis E :

Le permis E se divise en trois catégories : E(B), E(C) et E(D). Il permet de conduire les véhicules des catégories B, C ou D attelés d'une remorque dont le poids total excède 750 kg. Il peut être obtenu dès 18 ans pour les permis E(B) et E(C), dès 21 ans pour le permis E(D), à condition d'être titulaire du permis B, C ou D, suivant le type de permis E que l'on souhaite obtenir.

Secteur d'activité :

Pour simplifier l'analyse, le secteur d'activité a été regroupé selon les modalités suivantes, en fonction des codes de nomenclature d'activité (en Naf rév.2, 2008) :

- Pour les registres marchandises et commissionnaires :
 - Transport routier de fret de proximité (4941B)
 - Transport routier de fret interurbain (4941A)
 - Autres transports (y-compris messagerie et fret express (5229A))
 - Autres secteurs.
- Pour le registre voyageurs :
 - Transport de voyageurs par taxi (4932Z)
 - Autres transports routiers de voyageurs : transports routiers réguliers de voyageurs (4939A) et autres transports routiers de voyageurs (4939B)
 - Autres transports (y-compris transports urbains et suburbains de voyageurs (4931Z))
 - Autres secteurs.

Pour en savoir plus

- 📖 Les établissements de transport routier dans le bassin d'emploi de Lille en 2009 – DREAL Nord-Pas-de-Calais, Février 2010
- 📖 Les établissements et entreprises de transport routier en Nord-Pas-de-Calais en 2009 – DREAL Nord-Pas-de-Calais, Mai 2010

- @ Maison De l'Emploi Pévèle Mélantois Carembault : www.maison-emploi-pmc.fr
- @ Maison de l'Emploi de Villeneuve d'Ascq, Mons en Baroeul et communes partenaires : www.maison-emploi-vamb.fr
- @ Maison de l'Emploi Lille Lomme Hellemmes Armentières : <http://www.mde-lille.fr>
- @ Maison de l'Emploi Métropole nord-ouest : www.maisondelemploi-mno.fr
- @ Direction régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle : www.npdc.travail.gouv.fr
- @ Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr
- @ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr (Service Observation et Statistiques)

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nord – Pas-de-Calais
Service Connaissance et Évaluation – Division Applications statistiques
44 rue de Tournai – BP 259 – 59019 LILLE CEDEX
Secrétariat : 03 20 31 07 28 – Télécopie : 03 20 31 28 02
Mél : das.sce.dreal-nord-pdc@developpement-durable.gouv.fr
Site Internet : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

DREAL Nord – Pas de Calais

www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr