



# LA FILIÈRE TRANSPORT - LOGISTIQUE

Virginie MIGNAN

Laurence BERKMANS

Les activités de transport et logistique se sont particulièrement développées en région et cela devrait encore s'intensifier compte tenu des orientations de développement qui sont soutenues par les acteurs privés et publics. Elles marquent profondément certaines zones d'emplois telle que celle de Lens-Liévin.

## Forces

- Le Pôle de compétitivité i-Trans
- Structuration de la filière autour du pôle d'excellence Euralogistic
- Présence de tous les intervenants de la filière et d'infrastructures remarquables telles que Delta 3
- Concentration logistique unique et de nombreux grands donneurs d'ordres
- Situation géographique à la croisée de plusieurs corridors européens
- Densité des réseaux de transport
- Lien Transmanche
- Vivier de main d'œuvre

## Faiblesses

- Faible rentabilité de certaines activités et nombre important de petites entreprises
- Manque d'internationalisation
- Fret ferroviaire et activités multimodales peu développés
- Innovation toujours trop faible en région
- Employabilité à améliorer malgré une abondance de main d'œuvre
- Manque de structuration commerciale notamment dans le TRM
- Faible impact socio-économique des plates-formes de stockage sur le tissu local
- Engorgement de l'A1 autour de la métropole Lilloise
- Proximité du Benelux, territoire d'accueil privilégié, avec la France, pour la création de zones logistiques

## Opportunités

- Développement des ports maritimes, du fluvial (canal Seine - Nord)
- Création de l'autoroute ferroviaire
- Déploiement du projet GESFIM (Gestion Electronique et Sécurisation du Fret International Multimodal)
- Diversification de l'offre de service et élargissement des activités logistiques à de nouveaux secteurs tels que la santé...
- Développement de la multimodalité
- Création du campus régional de la logistique
- Saturation du Benelux favorable à Cambrai, Valenciennes, Douges, Calais et Dunkerque

## Menaces

- Délocalisation du transport liée aux délocalisations industrielles, au différentiel du coût de la main d'œuvre
- Nécessité au regard du changement climatique de rapprocher les centres de production des points de consommation ; réduction de la demande
- Difficulté pour répercuter l'augmentation du prix des carburants pétroliers
- Crise de certains secteurs entraînant (tels que l'automobile ou la vente à distance)
- Manque d'anticipation des contraintes environnementales
- Cabotage des pays de l'Est

## 1 Définitions et généralités

Le secteur couvre l'ensemble des prestataires de la filière transport-logistique ayant au moins un établissement ou leur siège social en région. Les entreprises d'autres secteurs (automobile, distribution...), ayant une activité logistique en interne sont exclues du périmètre. Les activités couvertes par cette note peuvent être classées selon les rubriques suivantes :

Activité	Code NAF Révision 1	Code NAF Révision 2
Transports ferroviaires	601 Z	49.10 / 49.20 / 52.21
Transport routier - ou par conduites - de marchandises (transports de proximité ou interurbains)	602 L / 602 M	49.41 B / 49.41 A
Transports par eau (maritimes, côtiers ou fluviaux)	611 A / 611B / 612 Z	50.10 / 50.20 / 52.22 / 50.30 / 50.40
Manutention, entreposage, gestion d'infrastructures	631 A / 631 B / 631 D / 631 E	52.24 / 52.10
Organisation du transport de fret	634 A / 634 B / 634C	52.29 / 74.90 B
Conditionnement à façon	748 D	82.92

Sauf indication contraire, les informations statistiques données dans cette publication se rapportent à la révision 1 de la NAF.

### Précisions sur la logistique

La chaîne logistique se définit comme la chaîne de flux et de services permettant de satisfaire les besoins en approvisionnement d'un client final. On peut distinguer 3 types d'acteurs principaux :

- **les prestataires logistiques** : grands opérateurs organisés en réseaux nationaux ou internationaux. Ils développent une gamme étendue de services pour aller vers des opérations à plus forte valeur ajoutée,
- **les entreprises intermédiaires** : en petit nombre, ce sont des entreprises qui ont réussi à conserver leur indépendance régionale en ajoutant à leur activité d'origine dans les transports une gamme complémentaire de prestations tournant autour de l'entreposage,
- **les entreprises industrielles** : il s'agit d'entreprises dont l'activité principale n'est pas la logistique mais dont les activités de production se caractérisent par une interface technologique très forte entre la gestion des approvisionnements et la mise en fabrication.

*La chaîne logistique se définit comme la chaîne de flux et de services permettant de satisfaire les besoins en approvisionnement d'un client final.*

## 2 Le contexte national

### 2.1 UN CONTEXTE NATIONAL TENDU

L'année 2008 a été marquée par un retournement conjoncturel d'ampleur et par l'entrée en récession des pays industrialisés. La deuxième partie de l'année a vu se produire un effondrement de la production industrielle, une décroissance du PIB, un resserrement du crédit bancaire, une chute du prix du pétrole et des matières premières et un freinage du commerce mondial. Tout cela ayant un impact rapide sur les activités de transport et de logistique, avec notamment une forte chute des transports intérieurs de marchandises<sup>1</sup>.

#### Le transport routier de marchandises (TRM)

*Le transport routier de marchandises est le mode de transport terrestre le plus utilisé en France.*

Le transport routier de marchandises est le mode de transport terrestre le plus utilisé en France (79,9 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire en 2007) devant le rail avec 11,4 %; les oléoducs avec 6,5 % et la voie d'eau avec 2,2% restent minoritaires. Avec 37 000 établissements en France métropolitaine au 1<sup>er</sup> janvier 2008, le TRM est un secteur significatif de l'économie. Touché par un phénomène de concentration et par de nombreuses défaillances de TPE, le tissu tend à se réduire mais reste caractérisé par la présence

de très petites entreprises (près de deux tiers des établissements) à la situation financière fragile et présentant une rentabilité faible. Si quelques opérateurs majeurs tels que GEFCO ou STEF-TFE restent spécialisés sur des marchés spécifiques, de plus en plus de leaders du secteur diversifient leurs activités, notamment au travers d'opérations de croissance externe<sup>2</sup>.

La crise touche ce secteur depuis début 2008 (2 122 défaillances d'entreprises en 2008 soit un doublement par rapport à 2007<sup>3</sup>). Le volume d'activité en tonnes-kilomètres réalisé en 2008 par les véhicules de transport routier de marchandises immatriculés en France a reculé de 5,9 %; il s'agit de la plus forte baisse enregistrée depuis 1993 dans le TRM. Les principaux produits contributeurs à cette baisse globale sont les produits manufacturés (pour près de la moitié), les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction<sup>4</sup>. La pérennité des petites structures est donc plus que jamais remise en cause par la hausse des coûts, la hausse du carburant et le manque de fret à transporter. Néanmoins, si la crise persiste, elle est aussi l'opportunité d'une restructuration de ce secteur caractérisé par une représentation abondante du nombre d'acteurs et donc une concurrence accrue se traduisant par des difficultés à négocier avec les clients.

1. Source : Les transports en 2008 - version provisoire du 46<sup>ème</sup> rapport de la Commission des Comptes des transports de la Nation

2. Source : étude Xerfi "Transports routiers de marchandises" - novembre 2008

3. Source : Le lettre du Transport Routier - n° 1086

4. Source : Transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2008 - Commissariat général au développement durable

### La part du fret ferroviaire encore négligeable<sup>5</sup>

L'activité fret de la SNCF reste encore confrontée à de grosses difficultés et ce malgré la volonté française de développer des transports plus respectueux de l'environnement. L'offre de prestation ne correspond pas à ce jour aux besoins.

La libéralisation du fret a permis l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs et, depuis 2007, l'activité a connu une accélération.

Après avoir connu un recul dans les années 90, le transport combiné rail-route connaît également aujourd'hui un certain rebond.

*La libéralisation du fret a permis l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs et, depuis 2007, l'activité a connu une accélération.*

### Le secteur de l'organisation des transports

Ce secteur (scindé en activités d'affrètement et d'organisation de transports internationaux) représente un peu plus de 4 500 établissements en France métropolitaine au 1<sup>er</sup> janvier 2008. Les principaux clients sont les négociants, les industriels, les distributeurs et importateurs/exportateurs. Le marché est essentiellement contrôlé par de grands groupes (PSA, Bolloré, SCF Participations) qui détiennent des filiales dans le secteur parmi lesquelles les entreprises leaders (respectivement : Gefco, SDV-LI, Geodis Overseas France). La dégradation de l'activité internationale pèsera fortement sur ce secteur ainsi que le ralentissement de l'activité automobile<sup>6</sup>.

### Le fret fluvial et maritime

*Le transport maritime est un secteur assez concentré où la majeure partie du marché est détenue par de très grosses entreprises.*

Les ports maritimes français ont vocation à faire transiter différents types de marchandises (produits pétroliers, vrac solides,...) tout comme les ports fluviaux (matériaux de construction, agroalimentaire,...).

Le transport maritime est un secteur assez concentré où la majeure partie du marché est détenue par de très grosses entreprises.

Le trafic de marchandises conteneurisées augmentant régulièrement et certains ports n'ayant pas la capacité à accueillir des porte-conteneurs de plus en plus grands, de gros investissements doivent être réalisés. Ce problème de capacité portuaire concerne toute l'Europe et même les premiers ports européens que sont Rotterdam, Anvers et Hambourg.

Le trafic fluvial en France est quant à lui principalement dominé par l'Ile de France et la Haute Normandie (elles concentraient 56% du trafic en 2007). Le Nord – Pas-de-Calais se place en 6<sup>ème</sup> position avec 5,5% du trafic<sup>7</sup>. Cependant, le réseau fluvial du Nord – Pas-de-Calais représente 10% du réseau navigable français et compte environ 200 sites de transbordement.

---

5. Source : étude Xerfi "Transports routiers de marchandises" - novembre 2008

6. Source : étude Xerfi "Organisation des transports" - avril 2008

7. Source : Etude Xerfi - Services portuaires, maritimes et fluviaux - Mars 2008

## 2.2 RATIOS ECONOMIQUES DES TRANSPORTS

Le tableau suivant donne les principaux indicateurs permettant de comparer le secteur des transports au reste de l'industrie, au niveau national<sup>8</sup>.

Ratios	transport - logistique			Ensemble industrie (hors énergie & IAA)
	Variation 2006/2000	Région 2006	France 2006	France 2007
CA Transports	+ 20,2 %	4 219 880 k€	106 728 590 k€	-
Effectif EAE	- 2,9 %	33 132	661 787	2 638 763
CA / personne	+ 24 k€	127 k€	161 k€	265,9 k€
VA/CA (VA HT / CA HT)	+ 1,1 point	43,4 %	47,4 %	25,3%
VA/personne (VA HT / Effectif employé)	+ 11,7 k€	55 k€	76 k€	67,4 k€
Investissements / personne (Investissements corporels totaux / Effectif employé)	+ 1,8 k€	6 k€	16 k€	7,8 k€

Le secteur d'activité transport présente un ratio chiffre d'affaires/personne très faible par comparaison à l'industrie : il s'agit d'un secteur basé sur le service. Le taux d'intégration quant à lui est supérieur à celui du reste de l'industrie manufacturière française car il y a peu de consommations intermédiaires. L'investissement en région reste faible même s'il est en augmentation.

## 2.3 LES FACTEURS D'ÉVOLUTION DU SECTEUR

### Projet d'autoroute ferroviaire

Compte tenu de l'importance des échanges entre la France, les pays du Nord de l'Europe et la péninsule ibérique (50 millions de tonnes actuellement) et de la perspective de croissance de ces flux (20 à 100 millions de tonnes en 2025), le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit une première phase d'un réseau d'autoroute ferroviaire desservant la France.

### Des solutions technologiques se développent pour optimiser l'activité

L'intégration des technologies de l'information et de la communication constitue un réel enjeu pour la compétitivité des entreprises de transport et de logistique qui doivent "monter en compétences" sur ces sujets afin d'améliorer leur niveau de service. Un des premiers enjeux réside dans la traçabilité des produits qui permet une optimisation des flux mais qui deviendra également bientôt une obligation dans certaines activités.

8. Source : EAE 2006 (Champ : 602L, 602M, 602N, 602P, 611A, 612Z, 631A, 631E, 632A, 632C, 632E, 634A, 634C) et EAE 2000

Autre technologie à développer : la géolocalisation qui permet de suivre, en temps réel et avec possibilité d'historique, l'activité des véhicules d'une flotte depuis n'importe quel ordinateur connecté à Internet.

La création du CITC - EuraRFID<sup>9</sup> à Lille représente une opportunité à saisir pour les entreprises de la filière qui pourront bénéficier, grâce à ce centre, d'un appui dans le développement et le déploiement des technologies sans contact et notamment RFID.

### Le statut d'opérateur économique agréé<sup>10</sup>

Dans un environnement international marqué par la recrudescence du risque terroriste, les états membres de l'Union Européenne ont souhaité renforcer la sécurisation de la chaîne logistique internationale. Pour ce faire, les opérateurs de commerce international sont soumis depuis juillet 2009 à l'obligation de transmettre de manière anticipée une déclaration d'entrée ou de sortie de marchandises. C'est dans ce cadre qu'a été créé le statut d'opérateur économique agréé qui permettra de distinguer les opérateurs les plus fiables. Toute entreprise peut demander à bénéficier du statut d'OEA (quelle que soit sa taille ou son statut – chargeur, logisticien...) selon une procédure de type "certification qualité" comprenant une auto-évaluation, des audits et la délivrance d'un certificat. Ce statut lui permettra de bénéficier d'avantages particuliers dans les formalités douanières.

### Le cabotage

Les transporteurs européens peuvent offrir leurs services sur des trajets intérieurs dans n'importe quel état membre de l'Union (depuis 1998 et la fin du contingentement des autorisations de cabotage). Le "caboteur" doit être muni d'une licence communautaire et effectuer ses prestations de manière temporaire. Malgré un ralentissement depuis 2004, la France reste le pays le plus "caboté" en Europe (1/3 du cabotage européen) ; et les transporteurs routiers français subissent donc une concurrence des pays de l'Est mais également du Portugal et de l'Espagne. Cette concurrence s'est encore accrue depuis le 1<sup>er</sup> mai 2009 avec le cabotage désormais autorisé de 7 nouveaux pays : la Pologne, la Hongrie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la République Tchèque, la Slovaquie. Des lois votées récemment encadrent d'avantage le cabotage (limitation de la durée de cabotage à 30 jours consécutifs au lieu de 45, application des règles sociales en vigueur en France), mais les prestataires français n'ont d'autre choix que de proposer des services à forte valeur ajoutée s'ils veulent se maintenir (suivi des marchandises par exemple)<sup>11</sup>.

### Le développement durable<sup>12</sup>

Les transports représentent plus de 60% de la consommation finale de produits pétroliers à usage énergétique en France. Le secteur des transports qui dépend à plus de 98% des produits pétroliers est le **1<sup>er</sup> secteur émetteur de CO<sub>2</sub>** (28% des émissions brutes). Pendant 30 ans, les émissions ont augmenté régulièrement avec la croissance des transports. Le MEDDM, la FNTR et la TLF ont élaboré en 2008 une charte d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

La consommation d'énergie des transports (50 Mtep) a connu en 2008 une baisse exceptionnelle équivalente à celle du 1<sup>er</sup> choc pétrolier (- 1,5%) sous les effets conjugués

---

9. CITC : Centre d'Innovation des Technologies sans Contact

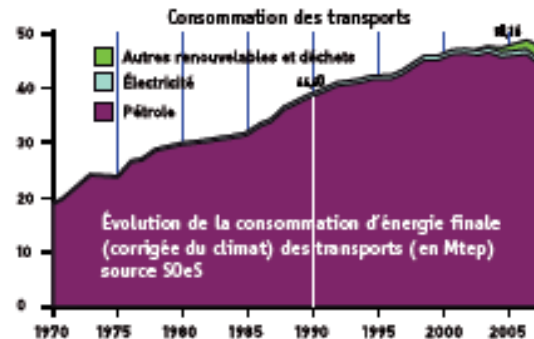
10. Source : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr)

11. Source : étude Xerfi "Transports routiers de marchandises" - novembre 2008

de la hausse des prix des carburants et de la crise économique. L'incorporation d'agro-carburants a permis d'économiser 2,42 Mtep de produits pétroliers.

La réduction de l'impact des transports et de la logistique sur notre environnement passe aujourd'hui par plusieurs facteurs :

- l'optimisation de toute la chaîne logistique (optimisation des charge-ments, mutualisation des moyens logistiques entre plusieurs entreprises, ...) qui passe par l'investissement dans des systèmes d'information pointus,
- l'utilisation de modes de transports alternatifs et du transport combiné, cela nécessitant des investissements (par exemple des achats de péniches) mais également un changement de mentalités,
- l'engagement des transporteurs dans des démarches de développement durable et notamment l'incitation à l'éco-conduite. Aujourd'hui l'État s'engage, avec l'ADEME et la Région Nord – Pas-de-Calais, en soutenant les transporteurs dans une démarche d'engagement volontaire de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>,
- le développement de la logistique urbaine avec la création d'espaces logistiques urbains permettant aux transporteurs de disposer d'espaces en ville à partir desquels distribuer les marchandises par des moyens plus adaptés aux contraintes des centres-villes,
- la construction d'entrepôts respectueux de l'environnement (auto-suffisants sur le plan énergétique, évolutifs, permettant de réduire les nuisances, ...).



## Reverse logistique

La reverse logistique définit les flux de retour de produits (qui repartent d'un lieu de vente ou d'utilisation) vers des sites d'entrepilage, de destruction ou de recyclage. Cette reverse logistique est complexe à gérer : la difficulté à prévoir les retours ou à anticiper d'où les produits vont revenir ainsi que leur qualité rend le processus plus complexe que la logistique traditionnelle. Si certaines industries telles que celle du papier possèdent des réseaux de récupération, ce n'est pas le cas de toutes les filières qui en sont seulement à structurer leur logistique inverse (automobile par exemple).

Le développement de cette reverse logistique, notamment pour ce qui concerne le traitement des déchets dont la production s'accroît à un rythme sans précédent, demandera des adaptations de la filière et nécessite donc une anticipation.

## Les aides aux lignes conteneurs sur la période 2008-2012 (source VNF)

Dans le cadre de sa politique de promotion du transport combiné (rail-route, fleuve-route, cabotage maritime etc.), la France a instauré un régime d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises.

L'aide accordée par l'Etat en partenariat avec l'ADEME consiste, pour les entreprises de transport, en la réalisation d'études de faisabilité du passage au transport rail/route,

route/fluvial, route/mer, ... et pour les chargeurs, de l'identification des incidences et de l'opportunité d'un passage en transport combiné (avec prise en charge du coût de la réalisation). En outre, des aides à l'investissement sont prévues.

## 3 Etat des lieux régional et actualités

La région Nord - Pas-de-Calais est idéalement placée sur plusieurs grands corridors de transport trans-européens : deux corridors nord-sud dont un plutôt orienté à l'ouest vers l'Ile-de-France et l'Atlantique et le second orienté vers le couloir rhodanien et la Méditerranée ; un corridor ouest-est venant de Grande Bretagne et orienté vers l'est de la France et l'Allemagne. Il faut ajouter également l'importance d'un quatrième corridor qui est celui du flux de transport maritime en Mer du Nord et dans la Manche.

### Un secteur entraîné

La forte densité des activités du Nord - Pas-de-Calais ainsi que la présence de nombreux axes de communication ont fait de la région un leader en matière de transport et de logistique : le Nord - Pas-de-Calais est ainsi la région de Province où les activités de transport et logistique sont les plus denses<sup>13</sup>. Si l'on considère les flux ayant au moins leur origine ou leur destination en région, les produits majoritairement concernés sont :

- les minéraux (bruts ou manufacturés) et les matériaux de construction,
- les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.

La région exporte principalement des produits métallurgiques et des denrées alimentaires.

## 3.1 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR RÉGIONAL

### Le transport routier de marchandises

Le fret routier emprunte des corridors proches des corridors ferroviaires : le corridor nord - sud dans ses deux composantes : ouest (par Paris et l'Atlantique, venant du Benelux et de Grande - Bretagne) et est (par l'A26 et le sillon rhodanien).

Le TRM est le principal mode de transport en région et génère 89 % du trafic national tous modes confondus.

#### Quelques entreprises régionales :

- Services Industrie Commerce / Bils Deroo (Waziers)
- Citernord (Carvin)
- Grimonprez (Roncq)
- Gonnet (Libercourt)
- Depaeuw (Lompret)
- TSA (Saint Martin au Laert).

### Le fret maritime

Les flux internationaux hors Union européenne sont majoritairement assurés par le mode maritime (87 % en 2006<sup>14</sup>). La région Nord - Pas-de-Calais présente une façade maritime importante sur la Manche et dans une moindre mesure sur la Mer du Nord, avec les 3 ports de :

13. Source : Insee Nord - Pas-de-Calais - Dossier de Profil n°85 - juillet 2007

14. Source : Chiffres-clés du transport 2006, DRE / Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais

- Dunkerque, troisième port de France, qui réalise un trafic annuel de 57,7 Mt<sup>15</sup>
- Calais, 1<sup>er</sup> port français pour le transport de voyageurs et 4<sup>ème</sup> port pour le fret, 1<sup>er</sup> port européen d'échanges avec la Grande Bretagne<sup>16</sup>
- Boulogne, le 1<sup>er</sup> port de pêche français et centre européen de transformation et de distribution des produits de la mer.

### Le fret fluvial

Le réseau fluvial de la région est constitué de 680 km de rivières et canaux navigables directement raccordés sur le réseau de canaux nord européen, dont 190 km pouvant laisser passer des bateaux de gabarit compris entre 1500 et 3 000 tonnes. Le trafic est de 8,69 Mt en 2008 (+ 11,2% par rapport à 2007). La région Nord – Pas-de-Calais compte vingt ports fluviaux ayant réalisé un trafic supérieur à 100 000 tonnes en 2007. Le premier est le port de Dunkerque, avec un trafic fluvial de 1,96 Mt en 2007 ; c'est ainsi le 7<sup>ème</sup> port fluvial de France. Le trafic fluvial des ports de Lille est de l'ordre 1,33 Mt.

Le Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau (SRAVE), propose un plan d'actions visant notamment à promouvoir le transport de marchandises par voie d'eau et à favoriser le développement économique.

#### Quelques ports fluviaux :

- Port de Dunkerque • Port de Lille
- Port de Valenciennes • Port de Béthune-Beuvry • Port d'Arques.

### Le fret ferroviaire

Le trafic ferroviaire de marchandises se partage essentiellement entre quatre lignes : deux constituent le corridor nord-sud de fret, ce sont les lignes Lille - Paris et Bruxelles - Paris. Un autre axe, plus important, constitue le corridor ouest – est où passent chaque jour des trains de marchandises sur un itinéraire Tunnel sous la Manche – Dunkerque – Lille – Metz – Strasbourg ou sur un itinéraire Lille – Dijon – sud-est de la France.

### La logistique

L'essor de la logistique dans le Nord – Pas-de-Calais est une réalité appuyée sur de solides fondations. Situé dans l'une des premières zones logistiques européennes, le Nord – Pas-de-Calais bénéficie d'atouts majeurs : une localisation géographique entre la « banane bleue »<sup>17</sup> et l'espace économique parisien, des réseaux d'infrastructures de transports développés, des capacités d'accueil exceptionnelles, des disponibilités foncières, des ressources humaines, cependant une saturation des accès à la métropole Lilloise, peut jouer sur la compétitivité des plateformes logistiques.

*Situé dans l'une des premières zones logistiques européennes, le Nord – Pas-de-Calais bénéficie d'atouts majeurs.*

#### Quelques logisticiens régionaux :

- Simastock (une vingtaine d'implantations)
- Condi-Services (Mouvaux) • Delquignies Logistique (Valenciennes).

15. Source : [www.portdunkerque.fr](http://www.portdunkerque.fr) - données 2008

16. Source : [www.calais-port.com](http://www.calais-port.com)

17. La banane bleue est la représentation d'une dorsale économique et démographique de l'Europe occidentale. Son nom est inspiré de la forme courbe de cette dorsale et de la couleur dominante du drapeau de l'Union européenne

## 3.2 QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPLOI (source : DRTEFP)

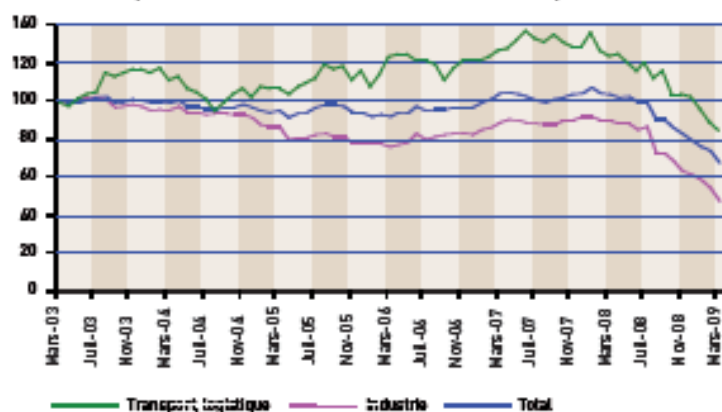
	Ouvriers non qualifiés	Ouvriers qualifiés	Employés	Professions intermédiaires	Chefs d'entreprises et cadres	TOTAL
Transport et logistique	6,8 %	60,2 %	12,8 %	13,2 %	7,1 %	100 %
Industrie	18,2 %	44,4 %	7,7 %	20,0 %	9,7 %	100 %
TOTAL	11,9 %	22,4 %	32,1 %	22,6 %	10,9 %	100 %

### La structure des emplois selon la qualification<sup>18</sup>

Le secteur affiche la plus forte proportion d'ouvriers qualifiés de l'ensemble des secteurs d'activité. Les fonctions administratives sont également très développées. Les fonctions intermédiaires et supérieures sont sous-représentées par rapport à l'ensemble de l'industrie régionale.

### L'intérim de 2003 à mars 2009

Le recours à l'intérim s'intensifie significativement de mi-2004 à fin 2007 par rapport à l'ensemble des secteurs d'activité, + 40 % contre + 10 %. Le nombre d'intérimaires présents en fin de mois passe de 2400 à 3300. Ceci se conjugue avec une progression de 10 % des effectifs permanents entre 2000 et 2007. L'impact de la crise en cours sur ce secteur semble



de même ordre que pour l'ensemble de l'économie régionale mais atténué par rapport à l'ensemble de l'industrie. Le nombre d'intérimaires comptabilisés en fin de mois baisse de - 35 % depuis le début 2008 pour atteindre 2200. Dans le même temps, les effectifs intérimaires dans l'industrie se contracte de 48 %.

## 3.3 LES PRINCIPALES ACTIVITÉS EN RÉGION

La région Nord – Pas-de-Calais cumule près de 4 000 établissements<sup>19</sup> et un peu plus de 52 000 salariés dans le secteur des transports<sup>20</sup>.

Il convient de préciser que certains sites de stockage importants en région présentent un code d'activité de production ou de commerce, empêchant ainsi une comptabilisation exhaustive.

18. Source : DADS 2006

19. Source : Insee - Sirene (champ marchand non agricole) - au 01/01/08

20. Source : Insee - CLAP - au 31/12/2006 - hors transport routier de voyageurs et agences de voyage

Les professionnels s'accordent en fait à estimer que le secteur du transport et de la logistique regroupe environ 5 600 sites en région, représentant globalement 56 000 emplois. Selon le

nombre de salariés, le Nord – Pas-de-Calais est la 4<sup>ème</sup> région de France pour le transport avec 6% des salariés, après l'Ile de France (27% des salariés), Rhône-Alpes (10%) et PACA (7%)<sup>20</sup>.

Le département du Nord présente plus d'établissements que le Pas-de-Calais. Le bassin de la métropole lilloise est de loin le plus important. Les établissements se caractérisent par leur petite taille (66% des établissements de transport et logistique sont des TPE, 70% des entreprises de Transport emploient moins de 6 salariés). Ils sont localisés principalement dans les grandes agglomérations et le long des principaux axes routiers et sont surtout regroupés sur des zones d'activités spécialisées. Les zones d'emploi de Lille, Artois-Ternois, Roubaix-Tourcoing et Lens-Hénin concentrent 49% des établissements du transport et de la logistique<sup>21</sup>.

#### Activités régionales dominantes :

- transport routier de marchandises (plus de 2500 établissements),
- manutention, l'entreposage et la gestion d'infrastructures (520 établissements).

Plus précisément, les effectifs se répartissent comme suit :

- **transport** (55 % des effectifs) :
  - 96 % en TRM
  - 3 % en transport par voie d'eau
  - 0.5 % en transport ferroviaire
  - 0.4% en transport aérien
- **logistique** (45% des effectifs) :
  - 45 % en Manutention, entreposage et gestion d'infrastructures
  - 37 % en organisation de transport de fret
  - 19 % en conditionnement à façon

## 3.4 L'ACTUALITÉ

### Le Canal Seine-Nord Europe

Chaînon manquant entre la France et l'Europe fluviale, le canal devrait s'étendre sur 105 km de long et sur 54 m de large entre Compiègne et Aubencheul-au-bac. Projet d'intérêt public, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, pris en compte dans le plan de relance, il est attendu pour 2015. Il doit permettre de récupérer le trafic de 700 000 poids lourds de l'A1 en 2020. Cependant cela ne représente qu'une faible partie du flux sur l'A1 et ne permettra pas un désengorgement de celui-ci. Le canal doit désenclaver le bassin fluvial de la Seine en le reliant au reste du réseau européen. Les grands ports maritimes du Havre, de Rouen, de Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam seront ainsi raccordés. La liaison facilitera la montée en charge de la plate-forme multimodale de Dourges et bénéficiera au port de Dunkerque en prolongeant l'actuel canal Dunkerque-Escaut<sup>22</sup>. Sur le nouveau canal, quatre zones d'activités portuaires et logistiques sont prévues : Cambrai-Marquion, Péronne-Haute-Picardie, Nesle et Noyon ; un "plus" pour le développement économique du Cambrésis et de l'Arrageois qui veulent attirer des centres de distribution européens.

21. Source : CRCI Nord-Pas-de-Calais - Horizon-éco - Mars 2008 - Le transport et la logistique / Fichier des CCI au 01/2009

22. La voix du Nord - 26 mars 2007

## Les nouvelles implantations

Le foisonnement de l'activité transport et logistique est tel que l'on peut difficilement recenser toutes les nouvelles implantations, il est cependant révélateur d'une volonté de développer des zones dédiées. Voici quelques exemples de la diversité des activités et de leur large répartition géographique :

- **Wilmot-Rucar**, la société qui a créé la chaîne de magasins "L'Incroyable" ouvre une plate-forme logistique de 18 000m<sup>2</sup> sur la zone d'activités de La Bellevue à Denain<sup>23</sup>.
- **Michelin** a installé un entrepôt de 22 000m<sup>2</sup> sur le Distripôle d'Houplines qui est ainsi complet. L'entreprise disposait déjà d'un entrepôt à Valenciennes mais sa capacité de stockage n'était plus suffisante<sup>24</sup>.
- Après avoir implanté sa première usine de servovariateurs à l'étranger en 2004, **Lenze** a décidé d'implanter son centre logistique pour l'Europe de l'Ouest et du Sud à Ruitz créant ainsi une cinquantaine de postes<sup>25</sup>.
- **Kiabi** a construit une plate-forme logistique de 66 000m<sup>2</sup> à Lauwin-Planque. Il s'agira de la plate-forme la plus importante du groupe (qui en possède déjà 4)<sup>26</sup>. Cette zone d'activité accueillera également 32 000m<sup>2</sup> de plate-forme pour Simastock.
- **ID Logistics**, une entreprise du Vaucluse, construit un bâtiment dédié à la logistique d'Alinéa sur la zone des Béliers à Brebières<sup>27</sup>.
- **Lidl** a décidé d'implanter sa troisième plate-forme logistique de la région sur le parc d'activités d'Actipôle dans le Cambrésis. Entre 180 et 200 emplois devraient être créés<sup>28</sup>.
- **DHL Express** vient d'ouvrir son nouveau centre de tri à Fretin (2 300m<sup>2</sup>).
- **Décathlon** installe un bâtiment logistique de 51 000m<sup>2</sup> à Delta 3. Celui-ci regroupera une plate-forme logistique internationale, un centre de formation aux métiers de la logistique et la direction logistique de l'enseigne, actuellement basée à Villeneuve d'Ascq<sup>29</sup>.

## Les investissements

- **Le port autonome de Dunkerque** a mis en service en 2008 un nouveau portique destiné au fret fluvial dont les acheminements ont augmenté de 12% en trois ans<sup>30</sup>. Une nouvelle plate-forme logistique a également été inaugurée en novembre 2008 (20 000 m<sup>2</sup> de surface) afin d'améliorer le transit des marchandises. Il s'agit d'une plate-forme multimodale pouvant accueillir trains et camions<sup>31</sup>.
- **Le port de Calais** s'est lancé dans un projet de développement pour faire face à l'accroissement du fret. Après avoir réalisé divers investissements, tous les éléments sont aujourd'hui réunis pour lancer "Calais 2015" (400 millions d'euros). Devant le manque de disponibilités foncières, ce développement futur passera par la conquête de 200 hectares sur la mer. Des aménagements routiers et ferroviaires devront également être réalisés ainsi que le développement de deux pôles logistiques<sup>32</sup>, tout cela dans un contexte de fusion avec le port de Boulogne (la société portuaire qui englobera les deux ports devrait voir le jour pour fin 2009)<sup>33</sup>.

23. Source : Initiatives n°84

24. Source : www.lavoixeco.com

25. Source : www.lavoixeco.com

26. Source : La Gazette Nord-Pas-de-Calais - 8 août 2008

27. Source : La Gazette Nord-Pas-de-Calais - 15 novembre 2008

28. Source : La Voix du Nord - 7 novembre 2008

29. Source : La Voix du Nord - 19 juin 2008

30. Source : La Voix du Nord - 11 avril 2008

31. Source : La Voix du Nord - 16 et 17 novembre 2008

### La région teste le nouveau fret SNCF

L'activité fret de la SNCF reste à ce jour déficitaire, néanmoins, partout en Europe, l'activité est en croissance. La SNCF doit donc rattraper son retard et c'est dans le Nord (Nord - Pas-de-Calais, Champagne-Ardennes et une partie de la Picardie) qu'elle expérimente sa réorganisation<sup>34</sup>.

### Services : un nouveau concept à Transmarck

Le premier "trucks stop" de France a ouvert dans le Calaisis à Transmarck. Il s'agit de proposer des services de parking sécurisé pour les poids lourds, avec pompes multiproducts, sanitaires et douches, parking, magasin. C'est en fait une véritable base de vie qui a été créée par la société All 4 Truck (investisseurs français et hollandais), ce concept pilote pourrait donner lieu à d'autres implantations en France ou en Europe<sup>35</sup>.

### Respect de l'environnement

Souvent pointé du doigt comme pollueur, le secteur des transports évolue pour réduire ses émissions. Les solutions déployées vont plus loin que l'éco-conduite ou la rationalisation des voyages et passent également par des investissements. Dernièrement, Translocad (Lesquin) a équipé certains de ses semi-remorques de lisses permettant de superposer les palettes et d'en charger un tiers de plus par remorque ; ceci a eu pour effet la réduction du nombre de voyage et la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> d'un tiers pour son client Auchan<sup>36</sup>.

### Les difficultés

- La crise actuelle touchant de plein fouet les entreprises régionales de la VAD, de la distribution ou bien encore de l'automobile, leurs sous-traitants sont directement impactés et plus particulièrement les logisticiens et les transporteurs. Les grèves se sont multipliées depuis fin 2008 et les premières difficultés sont déjà ressenties. La société NPD, par exemple, a fait l'objet d'une liquidation judiciaire suite aux difficultés rencontrées dans le secteur automobile.
- Sea France, qui a accusé une perte de 20 millions d'euros en 2008, a annoncé un plan de redressement et de sauvetage prévoyant la suppression de 650 postes (40 % des effectifs)<sup>37</sup>.

## 3.5 ASSOCIATIONS, SYNDICATS DE RÉFÉRENCE

En région, les représentants du transport et de la logistique sont nombreux :

- **TLF-Nord-Picardie**, délégation régionale de la fédération des entreprises de transport et logistique de France, représente les entreprises de transport de marchandises intervenant dans tous les modes (route-mer-rail),
- **la FNTR** a une délégation régionale située sur la métropole lilloise et est représentée dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, elle s'intéresse aux professionnels du transport routier de marchandises,

---

32. Source : [www.lepoint.fr](http://www.lepoint.fr)

33. Source : [www.lasemaine dansleboulonnais.fr](http://www.lasemaine dansleboulonnais.fr)

34. Source : La Voix du Nord - 11 juin 2008

35. Source : La Gazette Nord-Pas-de-Calais - 25 octobre 2008

36. Source : La Voix du Nord - 28 février 2009

37. Source : France 3 / La Gazette Nord-Pas-de-Calais - 28 février 2009

- **L'UNOSTRA Nord – Pas-de-Calais - Picardie** représente les petites et moyennes entreprises de transport routier,
- **l'association UNOTRE**, qui représente également des petites entreprises de transport routier, est adhérente à l'OTRE qui a engagé une démarche de reconnaissance en tant qu'organisation patronale représentative,
- **L'ASLOG** (association française pour la logistique) est une structure nationale chargée de promouvoir la logistique dans toutes ses dimensions, pour cela, elle s'appuie sur des délégations régionales. La délégation Nord - Picardie est implantée à Lens,
- **le Club Logistique et Transport 59 - 62** est un club de professionnels hébergé au sein d'Entreprises et Cités. Son objectif est de promouvoir les compétences liées à la supply chain management, de représenter les métiers, d'initier et de participer à toute étude ou réflexion sur le positionnement des entreprises dans l'organisation des flux de la relation clients/fournisseurs. Il participe aux travaux des pôles de compétitivité i-Trans et Industries du commerce.

### 3.6 RECHERCHE ET INNOVATION

Le transport et la logistique développent d'avantage d'innovations d'usage que d'innovations technologiques ; c'est bien souvent dans l'application originale de technologies déjà développées que le secteur innove. A ce titre souvent considéré comme peu innovant, le transport et la logistique bénéficient néanmoins en région d'appuis à l'innovation, avec notamment le pôle de compétitivité i-Trans. Par ses thématiques de recherche, i-Trans présente un vivier important d'innovations pour la profession. Un des axes de recherche porte sur l'intermodalité fret et plus précisément sur le développement du fret intelligent. Il se traduit par la mise en œuvre de système de traçabilité pour le fret (projet DETRACE - Démonstrateur de TRACabilité ferroviaire Européen), ou bien encore d'un réseau de plate-formes multimodales en Nord – Pas-de-Calais ouvert aux chargeurs et importateurs de l'Hinterland (projet IPMN - l'Interconnexion entre les Plates-formes Multimodales du Nord-pas-de-Calais)<sup>38</sup>.

Porté par TLF et la CRCI Nord – Pas-de-Calais, le projet GESFIM vise à optimiser, sécuriser et développer la traçabilité de la chaîne logistique. Financé dans le cadre de l'appel à projet TIC PME 2010 lancé par l'Etat en 2006, il entre aujourd'hui dans une phase de déploiement régional. Il a abouti au développement d'une solution logicielle pour le dédouanement et à la mise à disposition gratuite d'outils d'information légers pour la filière (agenda du transporteur par exemple).

### 3.7 FORMATIONS

Des formations de tout niveau existent en région y compris dans les cursus supérieurs avec par exemple les formations dispensées à l'université de Lille I ou celle de l'université d'Artois - sites de Béthune et d'Arras.

Pour compléter le paysage de la formation régionale à la logistique, et dans le cadre du pôle

---

38. Source : [www.i-trans.org](http://www.i-trans.org)

d'excellence Euralogistic, la CCI de Lens ainsi que les collectivités de l'arrondissement travaillent en outre à la création d'un "campus de la logistique" qui sera le complexe de formation à la logistique le plus innovant en France. Il comportera un entrepôt-école multimodal de 4 500m<sup>2</sup> doté de véritables flux logistiques entrant et sortant. Il aura pour ambition de former les opérateurs en logistique, d'enseigner la gestion multi-modale, et de former aux nouvelles technologies. Des organismes de formation, des équipementiers et des entreprises pourront participer à cette structure de formation initiale ou continue.

Organisme	Formation
Université d'Artois	- Master e-logistique - Master Organisation et Génie Production
Université de Lille I	- Master 2 Management Logistique et Ingénierie Transports
Université du Littoral Côte d'Opale	- Master européen Sup de log
Ecole d'ingénieur du CESI	- Master spécialisé Responsable de la Chaîne Logistique Globale
Ecole des Mines de Douai	- Filière Logistique
Institut Supérieur du Transport et de la Logistique Internationale Lille (Wasquehal)	- Manager Transport Logistique et Commerce international - Responsable Production Transport Logistique - Technicien Supérieur Transport Logistique

Des formations professionnelles dispensées par des organismes privés sont également accessibles en région auprès, par exemple, de l'AFT-IFTIM, PROMOTRANS, FORGET, ...

## 4 Analyse stratégique et économique

### 4.1 BILAN ET PROSPECTIVE

#### Une grande région de Transport

Le Nord – Pas-de-Calais est une grande région de transport : elle cumule un haut niveau de marchandises transportées associant des trafics locaux importants, compte tenu des activités de production nombreuses et du trafic de transit lié à sa situation à la croisée de plusieurs corridors internationaux. Les réseaux d'infrastructures de la région constituent un potentiel réel que les interventions actuelles visent à valoriser afin de rendre incontournable l'usage des modes alternatifs au transport routier.

Le réseau fluvial du Nord – Pas-de-Calais terminera son programme de mise à grand gabarit en 2013 afin d'assurer la jonction au Canal Seine Nord Europe dont la mise en service est prévue en 2015. Cet ensemble permettra aux plates-formes logistiques desservies un développement d'activité. Le réseau ferroviaire fret se prépare à relever le défi visant à renforcer et fiabiliser le niveau de service offert aux chargeurs : l'organisation des itinéraires de fret ferroviaire, l'aménagement de triages localisés pour une meilleure accessibilité, l'organisation de nouveaux services comme celui de l'autoroute ferroviaire pour les transports de longues distances, sont de nature à encourager le report de trafic sur ce mode et à assurer aux exploitants du fret

ferroviaire les garanties attendues. Les pôles d'échanges assurant les services de transport s'appuyant sur les modes alternatifs poursuivent leur adaptation : ports maritimes de Dunkerque et de Calais, ports intérieurs qui desservent de grandes zones d'activités ou des centres urbains (ports de Lille en particulier), plate-forme trimodale de Dourges - Delta 3...

Pour la logistique, la question se pose de définir, pour la région, une véritable stratégie d'implantations logistiques pour répondre aux objectifs de report modal vers les modes ferroviaire et fluvial. En effet, l'engorgement progressif, mais localisé, du réseau autoroutier suggère l'intérêt d'une adaptation des critères d'implantations des activités. L'objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre milite également dans ce même sens. Les trafics locaux, pour ceux qui ne peuvent être assurés que par le réseau routier, doivent par ailleurs être garantis sur le long terme.

### Un défi permanent

Dans l'amélioration des performances liées au transport et à la logistique, bien plus que de seules économies de coût, ce sont des améliorations de niveau de service qui sont recherchées. L'interactivité croissante des systèmes opérationnels et la grande sensibilité des flux aux aléas, donnent à la notion de fiabilité des délais, un rôle tout particulier dans l'évaluation d'un fournisseur ou d'un prestataire.

Le secteur du transport et de la logistique reste donc plus que jamais confronté au défi permanent de trouver le meilleur compromis prix/délais/services. Les solutions mises en œuvre sont notamment :

- la recherche permanente dans l'optimisation des chargements et des flux de marchandises, et la modification des modes de transport
- la négociation des prix en fonction des volumes,
- la recherche de meilleurs partenaires de transport pour réduire les coûts.

Tout cela dans un contexte où la traçabilité devient un enjeu incontournable pour la profession.

## 4.2 ACTIONS SOUTENUES

Le pôle d'excellence régional Euralogistic (dont la CCI de Lens porte la maîtrise d'œuvre et labellisé dans le cadre du SRDE) mène une mission de mise en réseau, de prospective, d'intelligence économique, d'ingénierie, de promotion territoriale et de communication afin d'affirmer la vocation logistique du Nord – Pas-de-Calais au travers de son tissu d'entreprises. En termes opérationnels, il s'agit de mettre en réseau le pôle d'excellence, de piloter un programme d'optimisation et d'innovation logistique en entreprise et de promouvoir l'appareil logistique régional.

Parmi les autres actions soutenues, on peut citer :

- un programme d'accompagnement à la conduite d'un audit fondamental sur la mesure de la performance logistique (ASLOG)
- un accompagnement des entreprises régionales de la filière sur le salon SITL (CRCI Nord – Pas-de-Calais)
- le soutien à la mise en œuvre du Salon Just' In Log, salon régional qui aura pour vocation la valorisation de la filière (Club Logistique 59-62 et Euralogistic).

### 4.3 PROPOSITIONS D'ACTIONS

Enjeux	Propositions d'actions
Répondre au défi du développement durable Réduire les émissions de CO <sub>2</sub> liées aux transports	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudier les modifications induites dans les entreprises de transport par le passage à la multimodalité (cf aides aux lignes conteneurs)</li> <li>• Optimiser le transport de marchandises en tenant compte des modes alternatifs - prendre en compte le SRAVE (cf <a href="http://www.cn-nord-pas-de-calais.equipement.gouv.fr">http://www.cn-nord-pas-de-calais.equipement.gouv.fr</a>)</li> <li>• Promouvoir la démarche de réduction volontaire des émissions de CO<sub>2</sub></li> <li>• Construire des entrepôts économes en énergie</li> <li>• Se tourner vers des référentiels de certification HQE</li> <li>• Menner une réflexion régionale sur le schéma des transports permettant d'améliorer la fluidité de l'A1</li> </ul>
Développer le multimodal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser les entreprises à cette problématique ("faire passer" le multimodal dans les mentalités)</li> <li>• Aider aux investissements matériels nécessaires (cf aides aux lignes conteneurs)</li> </ul>
Améliorer la compétitivité des entreprises et la traçabilité des produits	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place des moyens techniques adaptés (logiciels de planification, moyens de transmissions et de positionnement)</li> <li>• Menner des actions de "performances internes" de type Lean</li> <li>• Systématiser l'usage des Technologies de l'Information et de la Communication</li> <li>• Déployer le projet GESFIM</li> </ul>
Se démarquer de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer son offre de Service</li> <li>• Développer l'innovation technologique pour répondre au besoin de proposer de nouveaux services</li> <li>• Développer une approche commerciale/marketing auprès de ses clients</li> </ul>
Réduire les coûts pour les clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer le transport combiné et valoriser le bilan carbone</li> <li>• Proposer des solutions innovantes en terme d'organisation</li> </ul>

### SOURCES D'INFORMATION

#### Entreprises visitées ou rencontrées

Aslog Nord-Picardie (Lens), Club Logistique 59-62 (Marcq-en-Barœul), Club Logistique du Hainaut (Valenciennes), Columbia Sportswear (Raillencourt-Ste-Olle), Delquignies (Onnaing), Delta 3 (Hénin-Beaumont), Euralogistic (Hénin-Beaumont), Leroy-Merlin (Hénin-Beaumont), Logimex (Hénin-Beaumont), Mercedes Benz (Valenciennes), SIL (Anzin), TLF (Marcq-en-Barœul), Vecanord (Noyelles-Godault).

#### Salons

Nom	Description
Just' In Log	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Salon visant à promouvoir la filière régionale</li> <li>- Période : Septembre - Lieu : en région</li> </ul>
Congrès international de l'ASLOG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Congrès de dimension internationale</li> <li>- Période : Novembre</li> <li>- Preuve de la notoriété qu'a acquise la région en matière de transport et de logistique, le congrès 2009 est pour la première fois organisé en Nord - Pas-de-Calais.</li> </ul>
SITL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Salon International</li> <li>- Période : Mars - Lieu : Paris</li> </ul>

#### GLOSSAIRE

TRM : Transport Routier de Marchandises - DO : Donneur d'Ordre - VPC : Vente Par Correspondance - OEA : Opérateur Economique Agréé - SRDE : Schéma Régional de Développement Economique