

TRANSPORTS - LOGISTIQUE

Laurent LERALLE

Bruno SARDINHA

0. RESUME

Placé au cœur de l'Europe, à un carrefour des flux nord sud et ouest est, le Nord - Pas-de-Calais présente une situation naturellement favorable au développement de l'activité des transports et de la logistique.

En région, ce secteur d'activité représente 2180 établissements et 43 950 emplois. Les sous-secteurs les plus représentatifs sont les suivants :

- NAF 602L, 602 M : transports routiers de marchandises
- NAF 631E : l'entreposage frigorifique
- NAF 634A : la messagerie, fret express
- NAF 634C : l'organisation des transports internationaux
- NAF 748D : le conditionnement à façon

Aujourd'hui encore, le secteur du transport et de la logistique connaît un développement important car il dispose d'une expérience qui lui permet de s'adapter rapidement aux nouvelles demandes de prestations tout en profitant d'une situation géographique favorable et d'un réseau étendu.

Si la route reste prépondérante pour les flux nationaux et pour les échanges avec les pays de l'Union européenne, les autres modes de transports sont également présents de manière significative. En ce qui concerne les échanges avec le reste du monde, la mer, bien évidemment, reste le mode privilégié grâce à une façade maritime importante sur la Manche et sur une partie de la Mer du Nord.

Enfin, un autre atout majeur de la Région réside dans la mise en exploitation, fin 2003, de Delta 3, plus grande plate-forme multimodale du Nord – Pas-de-Calais, équipée d'un terminal de transport combiné rail/route/voie fluviale. De même des projets d'infrastructures majeures tels que la LAALB (liaison autoroutière Amiens Lille Belgique) ou encore le Canal Seine Nord Europe, encore en phase d'étude, sont susceptibles de dynamiser cette filière.

Synthèse : Transports – Logistique en Nord – Pas-de-Calais	
<p>FORCES</p> <p>Offre abondante de terrains</p> <p>Dispositif des zones franches</p> <p>Présence de toutes les catégories d'intervenants de la filière grâce à la façade portuaire</p> <p>Situation géographique à la croisée de plusieurs corridors européens</p> <p>Densités des réseaux de transport</p>	<p>FAIBLESSES</p> <p>Forte concurrence du Benelux pour les implantations</p> <p>Le différentiel du coût de la main d'œuvre des conducteurs français par rapport à ceux des pays nouveaux entrants de l'Union européenne n'incite pas les PME régionales à investir et à s'internationaliser sur des corridors forts</p>
<p>OPPORTUNITES</p> <p>EDC (European Distribution Center) : premier secteur d'implantation potentiel d'entreprise</p> <p>Gisement de 10 000 à 16 000 emplois</p> <p>Développement du port de Dunkerque</p> <p>Développement du fluvial avec la perspective du canal Seine - Nord</p> <p>Saturation du Benelux favorable à Cambrai, Valenciennes, Dourges, Calais et Dunkerque</p>	<p>MENACES</p> <p>Délocalisation du transport liée aux délocalisations industrielles, au différentiel du coût de la main d'œuvre ainsi que des législations fiscales et sociales.</p> <p>Délocalisation des emplois de la filière transport-logistique (retard de productivité)</p> <p>Faible impact socio-économique des plates-formes</p> <p>Augmentation du prix des carburants pétroliers</p>

I. DEFINITIONS ET GENERALITES

Le secteur couvre l'ensemble des prestataires de la filière transports-logistique ayant au moins un établissement ou leur siège social en Nord – Pas-de-Calais. Il s'agit des entreprises du transport et de la logistique externe (les entreprises ayant une logistique interne sont exclues du périmètre de l'étude). Les activités couvertes par cette note peuvent être classées selon les rubriques suivantes de la nomenclature NES 114 :

- K01 : Transports ferroviaires (code NAF 601 Z : Transports ferroviaires)
- K03 : Transport routier (ou par conduites) de marchandises (codes NAF 602 L : Transports routiers de marchandises de proximité et 602 M : Transports routiers de marchandises interurbains)
- K04 : Transports par eau (codes NAF 611A : Transports maritimes, NAF 611B : Transports côtiers et NAF 612Z : Transports fluviaux)
- K07 : Manutention, entreposage, gestion d'infrastructures (codes NAF 631A : Manutention portuaire, NAF 631B : Manutention non portuaire, NAF 631D : Entreposage frigorifique et NAF 631E : Entreposage non frigorifique)
- K09 : Organisation du transport de fret (codes NAF 634A : Messagerie, fret express, NAF 634B : Affrètement et NAF 634C : Organisation de transports internationaux)
- conditionnement à façon (code NAF 748 D)

Depuis quelques années, la logistique constitue une des priorités des entreprises industrielles et commerciales. On peut définir la chaîne logistique comme la chaîne de flux et de services permettant à une filière d'activité économique de satisfaire les besoins en approvisionnement d'un client final. Tout au long de cette chaîne, participe un ensemble d'acteurs, clients et fournisseurs les uns des autres, qui mettent en œuvre des ressources et gèrent des flux : flux physique de matériaux et produits qui sont stockés et transportés à diverses étapes de leur transformation ; flux d'informations pour suivre ces flux physiques, les déclencher et les ajuster à chaque étape selon les besoins résultant des ordres et prévisions du client final.

Trois types d'entreprises rentrent dans la branche logistique :

- **les prestataires logistiques** : ce sont les grands opérateurs, organisés en réseaux nationaux ou internationaux. Ils développent une gamme étendue de services logistiques, de plus en plus éloignés de la seule activité de transport pour aller vers des opérations à plus forte valeur ajoutée : stockage, conditionnement, préparation de commandes et acheminement vers le client, facturation
- **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 petites et moyennes entreprises du transport routier restent à l'inverse positionnées sur leur métier de base, de plus en plus en sous-traitance des grands groupes
- **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. Dans cette rubrique, se classent également les entreprises de distribution. En effet, ces entreprises doivent maîtriser leur logistique en amont et en aval. Elle leur permet de maîtriser les flux de marchandises entre les fournisseurs et les magasins.

II. ETAT DES LIEUX REGIONAL ET ACTUALITES

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.

II.1. Le TRM (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 domine les flux nationaux à hauteur de 82 %¹. Dans les trafics internationaux, 58 % des flux européens sont effectués par la route.

Au total, en 2004, 150 millions² de tonnes de marchandises ont été transportées par voie routière dans et à travers la région Nord – Pas-de-Calais. C'est un mode de transport qui continue à se développer. D'ici 2020, sans changement sur l'organisation du transport de fret en France, la part de marché de la route pourrait atteindre 87% contre 80% en 1996.



Source : DRE Nord - Pas de Calais

Concernant le projet de liaison autoroutière Amiens – Lille – Belgique, une présentation des quatre familles de fuseaux (bandes de 1000 mètres) ont été présentées en janvier 2006 aux élus et responsables associatifs. Chaque

¹ Source : Rapport « Flux de transports et développement durable » - Conseil économique et social du Nord – Pas-de-Calais

² Source : DRE du Nord – Pas-de-Calais – chiffres clés du transport 2004

famille permet de répondre à l'objectif de relier Amiens à Lille et à la Belgique en proposant une capacité de transport complémentaire de celle du réseau autoroutier existant, saturé sur l'A1 entre Lille et Carvin.

Une nouvelle phase des études préliminaires a été initiée avec l'organisation de réunions publiques d'avril à juin 2006. Ces réunions ont permis aux acteurs locaux et aux habitants de s'exprimer sur le projet, leurs attentes et leurs préoccupations. A la suite de cette phase de concertation, un bilan sera réalisé et le choix du fuseau à retenir sera soumis au comité de suivi des études et au comité de pilotage avant fin 2006.

II.2. Le fret maritime

La Mer du Nord, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée sont ponctués de ports dont certains sont reliés à un important réseau fluvial. Cette richesse d'infrastructures favorise le transport maritime de longue et moyenne distance mais aussi le cabotage maritime. Ce mode apparaît aujourd'hui comme prometteur et dynamique en matière d'innovation : nouveaux bateaux, création de lignes, promotion du transport combiné.

Les flux internationaux hors Union européenne sont majoritairement assurés par le mode maritime (90%).³



Source : DRE Nord - Pas de Calais

La région Nord – Pas-de-Calais présente une façade maritime importante sur la Manche et dans une moindre mesure sur la Mer du Nord. Le trafic portuaire continue son développement :

- Dunkerque, 1^{er} port français de marchandises hors vrac liquide et 1^{er} port fruitier, 3^{ème} port de commerce international avec plus de 53.4 millions de tonnes (+ 5 % par rapport à 2004)⁴
- Calais est le 1^{er} port de voyageurs d'Europe continentale, 1^{er} port pour le trafic roulier avec 13.3 millions de passagers, 1.6 millions de camions et 38 millions de tonnes de marchandises et 1^{er} port d'échanges avec la Grande Bretagne⁵
- Boulogne est le 1^{er} port de pêche français et centre européen de transformation et de distribution des produits de la mer avec 36 000⁶

³ Source : Source : Rapport « Flux de transports et développement durable » - Conseil économique et social du Nord – Pas-de-Calais

⁴ Source : Port Autonome de Dunkerque, chiffres 2005

⁵ Source : Site Internet du port, chiffres 2004

⁶ Source : la gazette Nord – Pas-de-Calais du 14 janvier 2006

tonnes déchargées en 2005 contre 42 920 en 2004 et jusqu'à 100 000 par le passé⁷

A noter que l'investissement de la part du port autonome de Dunkerque ne faiblit pas : 30.6 M€ en 2005 contre 28.4 en 2004⁸ (électrification de la voie de desserte des terminaux, acquisition d'un nouveau portique sur le terminal aciers, aménagements de nouveaux terre-pleins en arrière du principal quai à conteneurs...)

II.3. Le fret fluvial

Le réseau fluvial de la région Nord – Pas-de-Calais est constitué de 680 km de rivières et canaux navigables directement raccordés sur le réseau de canaux nord européen dont 199 km pouvant laisser passer des bateaux allant jusqu'à 3000 tonnes.

La région Nord – Pas-de-Calais compte vingt ports fluviaux, celui de Lille est le plus grand et assure des liaisons régulières vers Rotterdam et Anvers.



Source : VNF

Le développement important du transport fluvial depuis 1997 (+ 35 %) s'est accéléré avec une progression annuelle de + 6.2 % en 2004, qui s'est amplifié en 2005⁹ malgré la fermeture du site Metaleurop à Noyelles-Godault qui a fait perdre, à elle seule, 481 000 tonnes et 42.4 millions de tonne.km.

Le projet de liaison Seine-Nord Europe constitue la principale actualité en région pour ce mode de transport. Ce canal, chaînon manquant entre la France et l'Europe fluviale, devrait s'étendre sur 105 km de long et sur 54 m de large entre Compiègne et Arleux. Il s'agira d'une liaison au gabarit européen qui permettra de faire circuler des convois transportant 4400 tonnes, soit l'équivalent de 220 camions.

Le projet a donné lieu à la consultation des collectivités, des acteurs socio-économiques et des associations entre octobre et décembre 2005. Le

⁷ Source : Site Internet du port, chiffres 2004

⁸ Source : Port Autonome de Dunkerque

⁹ Source : VNF – octobre 2005

lancement de l'enquête publique est programmé pour septembre 2006 et la déclaration d'utilité publique doit avoir lieu à la fin de l'année 2007.

Par ailleurs, la mise en place de l'ascenseur de Strepv-Thieu (Belgique) pour péniche de 1350 tonnes a également participé au développement du fluvial en région : cette infrastructure a généré un trafic supplémentaire de 450 000 tonnes d'acier pour le port de Dunkerque en 2005.

II.4. 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. Avec 19.9 millions de tonnes transportées en 2004¹⁰, le Nord - Pas-de-Calais est la première région française pour le trafic fret de la SNCF.



Source : SNCF Fret

Cette dernière a obtenu le certificat de sécurité d'une durée de cinq ans lui permettant de faire circuler ses trains au Luxembourg pour les services de transport international de marchandises. Il s'agit du second certificat décroché par la branche fret de la SNCF après celui obtenu en Belgique¹¹.

La SNCF a présenté fin 2003 son plan Fret 2006 qui vise à reconstruire en trois ans les bases d'une croissance saine pour l'activité fret SNCF. Il s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- la qualité par la mise en place d'une nouvelle organisation
- la compétitivité pour obtenir un gain d'efficacité globale de 20 % en 3 ans
- la pertinence en donnant la priorité aux trafics à contribution positive
- l'eupéanisation en délivrant aux industriels européens une qualité de service de bout en bout.

¹⁰ Source : DRE Nord – Pas-de-Calais

¹¹ Source : Actualités du site <http://www.e-tlf.com/> datée du 12 décembre 2005

Une fois sa qualité de service et son équilibre économique rétablis, la SNCF espère une croissance du trafic de 3% par an, à partir de 2006, par référence à une croissance économique globale de 1,5% par an.

Enfin, à la demande de la SNCF et de RFF, un audit sur l'état du réseau ferré français a été réalisé. Il a montré l'insuffisance des ressources pour la maintenance du réseau. Les budgets d'entretien ont perdu 20 % de leur valeur en monnaie constante alors que 3441 km de voie grande vitesse ont été créés entre 1981 et 2001. Les rapporteurs s'interrogent sur la pertinence de maintenir l'ensemble du réseau alors que 46 % n'assure selon eux qu'un faible trafic¹².

II.5. Le fret aérien¹³

L'aéroport de Lille-Lesquin est le premier aéroport de la région Nord – Pas-de-Calais, il occupe la 4^{ème} place en France pour le fret et la 12^{ème} pour les passagers avec 55 800 tonnes de fret et 767 300 voyageurs en 2004. Il convient de préciser que le tonnage de fret effectivement acheminé par les airs ne représente qu'un très faible pourcentage du tonnage total. Sur 55 800 tonnes, 328 tonnes seulement ont été acheminées par air en 2004 (-34 % par rapport à 2003), le reste alimentant le transport routier. Pour ce qui concerne le fret, la plate-forme aéroportuaire de Lille-Lesquin fonctionne essentiellement comme une infrastructure terrestre.

L'import représente 70% des flux de l'aérogare, en provenance majoritairement d'Asie. Il progresse de 44% sur l'année alors que l'export est en recul de 7%.

S'agissant de l'emploi, l'activité fret génère aujourd'hui plus de 200 emplois répartis entre la trentaine d'entreprises présentes sur le site, dont 30 pour le département Fret de l'aéroport de Lille.

II.6. La logistique

L'essor de la logistique dans le Nord – Pas-de-Calais est une réalité appuyée sur de solides fondations. Située dans l'une des premières zones logistiques européennes, le Nord – Pas-de-Calais bénéficie d'atouts majeurs : une localisation géographique entre la « banane bleue »¹⁴ et l'espace économique parisien, des réseaux d'infrastructures de transports développés,

¹² Source : Rapport de septembre 2005 du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'école polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau ferré français

¹³ Source : Rapport d'activités, aéroport de Lesquin

¹⁴ 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. La forme de banane a été évoquée par Jacques Chérèque, ministre de l'Aménagement du territoire, présentant ces travaux lors d'une conférence de presse.

d'importantes, des capacités d'accueil exceptionnelles, des disponibilités foncières, des ressources humaines.

En France, en 2003, l'ensemble des entreprises de la branche logistique, transports compris, employait 959 000 personnes pour un chiffre d'affaires de 119 milliards €.

Avec 5600 établissements employant 56 000 personnes¹⁵, le Nord – Pas-de-Calais est la 3^{ème} région logistique française. Les principaux prestataires français sont présents dans la Région :

Prestataires	Effectifs France	Effectifs régionaux	Nombre de sites régionaux
Geodis	6100	937	20
Norbert Dentressangle	2800	300	3
Depaeuw	260	260	2
Fm Logistics	3200	207	1

Sources : sites Internet des entreprises

Parmi les principaux sites logistiques de la Région, un nouveau parc « **Dunkerque Logistique international** », de près de 200 hectares, a été créé à proximité immédiate des terminaux spécialisés dans les conteneurs et le cabotage européen. La capacité à accueillir de grands entrepôts ayant un embranchement fer et la possibilité pour les logisticiens d'employer leur propre personnel sont des atouts majeurs qui devraient garantir le succès de cette opération ambitieuse. A cet effet, des logisticiens ont déjà choisi Dunkerque¹⁶ pour satisfaire leurs clients. L'entrepôt frigorifique de Dunfresh, 13 800 m², accueille les bananes importées par conteneurs des Antilles françaises, et les redistribue en Europe. Maersk Logistics exploite 20 000 m² d'entrepôts pour le compte de différents distributeurs.

Dans le bassin de Lens, le remplissage de la plate forme **Delta 3** suit le programme initialement prévu. Sur les 340 000 m² disponibles, plus de 60 % étaient annoncés comme commercialisés à l'été 2005¹⁷ :

- 36 000 m² ont été livrés en septembre 2005 pour GEFCO (Yamaha)
- 55 600 m² seront livrés en octobre 2006 pour Leroy Merlin pour être à terme étendus à 70 000 m² afin d'y faire travailler 175 personnes
- 22 000 m² ont été livrés à Fnac Eveil et Jeux et 22 300 m² sont déjà réservés avec extension possible de 10 500 m² supplémentaires.
- Delta 3 va accueillir les activités de stockage de Kiabi sur 35 000 m² gérées par un prestataire extérieur¹⁸.

¹⁵ Source : ALYSSE EAE transports

¹⁶ Source : Dunkerque Promotion

¹⁷ Source : la Gazette Nord – Pas-de-Calais du 02 juillet 2005

- une extension de 110 hectares¹⁹ de la zone logistique en 2008 a été actée par le conseil d'administration au vu des implantations programmées mais également de l'augmentation du flux de marchandises traitées : 220 000 m² d'entrepôts devraient y être construits²⁰.

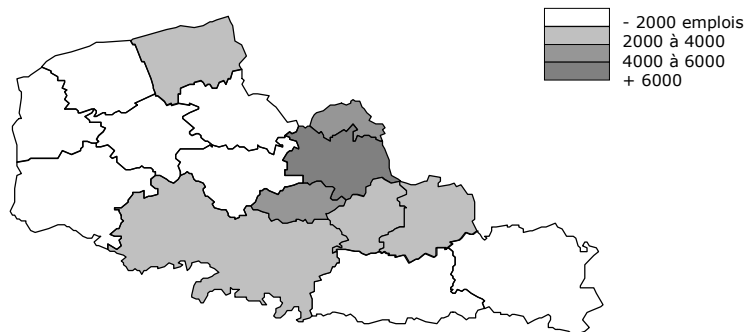
Columbia Sportswear annonce une extension de 25000 à 56000 m² en 2006 pour sa plate forme logistique cambrésienne d'Actipole²¹. L'investissement s'élève à 33 M€, soit quasiment l'investissement consenti pour l'implantation du site il y a trois ans (37 M€)

Enfin, **Conforama** implante fin 2005 à Onnaing une plate-forme logistique de 30 000 m². Ce nouveau site a pour vocation de réceptionner, stocker et distribuer les meubles, les tapis et le textile. Il servira l'ensemble des magasins de l'enseigne en France. A terme, cet entrepôt devrait avoir la capacité de préparer et d'expédier 2,5 millions de colis par an et permettre la création de 100 emplois.²²

II.9. Effectifs et entreprises en région²³

La Région Nord - Pas-de-Calais cumule 2179 établissements de transport ou de logistique avec un effectif total de 43 948 salariés. Les effectifs sont stables par rapport à 2002 même si le nombre d'établissements a diminué de 7.5 % sur la même période.

Répartition 2003 des effectifs par bassin d'emplois²⁴



¹⁸ Source : Actualités du site <http://www.e-tlf.com/> datée du 30 janvier 2006

¹⁹ Source : la Voix du Nord du 22 octobre 2005

²⁰ Source : la Gazette Nord – Pas-de-Calais du 29 octobre 2005

²¹ Source : la Voix du Nord du 14 janvier 2006

²² Source : Communiqué PPR du 17 novembre 2005

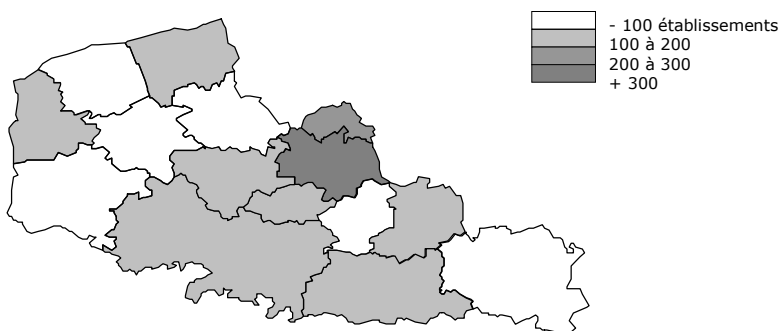
²³ Source : Assedic Nord – Assedic Pas de Calais 2003

²⁴ Source : Assedic 2003

Le département du Nord totalise 1424 établissements et 27 364 salariés²⁵. Le graphique ci dessus montre que le bassin de la métropole lilloise est de loin le plus important puisqu'il cumule 10 207 salariés pour 488 établissements.

Cette position s'explique par la forte présence d'entreprises de messagerie et de centres de Vente Par Correspondance sur la métropole lilloise. L'activité messagerie devrait y poursuivre son développement. L'activité VPC, quant à elle, pourrait continuer sa croissance en s'installant sur des zones moins urbanisées, a proximité des grands axes autoroutiers du Pas-de-Calais. Le département du Pas-de-Calais totalise 755 établissements et 16 584 salariés²⁶. Le bassin Lens-Henin cumule, à lui seul, 5993 salariés pour 143 établissements ; il représente 6.6% du nombre d'établissements de la région et 13.6% des effectifs totaux sur les secteurs retenus.

Répartition des établissements 2003 par bassin d'emploi²⁷



Sur le département du Nord, les activités dominantes sont :

- le transport de marchandises interurbains avec 550 établissements
- le transport de marchandises de proximité avec 320 établissements
- entreposage non frigorifique avec 104 établissements
- organisation des transports internationaux avec 134 établissements

Ces quatre secteurs cumulent 67.6 % des effectifs totaux des secteurs pris en compte.

Par ailleurs, la répartition des activités de proximité comme le transport de marchandises de proximité (avec 320 établissements) et le transport de marchandises interurbains (avec 550 établissements) est homogène sur l'ensemble des bassins, métropole lilloise mise à part.

En revanche, des activités plus spécifiques comme le déménagement, la messagerie, le fret express, l'affrètement et les autres activités de courrier, sont essentiellement concentrées dans le bassin de Lille qui regroupe de nombreux sièges. Le Douaisis et le Valenciennois concentrent des entreprises

²⁵ Source : Assedic Nord - 2003

²⁶ Source : Assedic Pas-de-Calais- 2003

²⁷ Source : Assedic Nord - 2003

de transport et de logistique tournées davantage vers la construction automobile.

Sur le département du Pas-de-Calais, les activités dominantes sont :

- le transport de marchandises de proximité avec 295 établissements
- le transport de marchandises interurbains avec 267 établissements

Ces deux secteurs cumulent 60% des effectifs totaux des secteurs pris en compte pour la logistique de transport et de stockage.

L'activité d'entreposage frigorifique est également très présente dans le Boulonnais en liaison avec la forte activité de transformation de produits de la mer. Enfin, les parcs d'activité en bordure de l'autoroute A1 et à proximité de grands échangeurs attirent les investisseurs pour construire de grands entrepôts logistiques.

II.10. Associations, syndicats de référence

Au niveau national, il convient de citer la Fédération des Entreprises du Transport et de la Logistique ainsi que la Fédération Nationale du Transport Routier.

En région, TLF-Nord-Picardie, délégation régionale de la fédération des entreprises de transport et logistique de France, représente, dans le Nord - Pas-de-Calais et en Picardie des entreprises de transport de marchandises intervenant dans tous les modes (route-mer-rail). La FNTR possède également une antenne régionale située sur la métropole lilloise.

A ce titre, et compte tenu du développement important des activités logistiques dans la région, elles sont des interlocuteurs privilégiés des autorités régionales pour tout ce qui concerne les grandes orientations politiques et budgétaires du secteur.

Dotée d'une implantation à Lille, elles assurent un service de proximité aux entreprises de transport et logistique implantées dans la région en leur apportant les informations, conseils et services dont elles ont besoin.

III. ANALYSE STRATEGIQUE ET ECONOMIQUE

III.1. Trafic

En termes de flux nationaux, le Nord - Pas-de-Calais a échangé en 2004, 66 millions de tonnes de marchandises avec les autres régions françaises et enregistré un trafic interne à la région de 106 millions de tonnes, soit au total 172 millions de tonnes générées par la région au niveau national, en hausse de 11% par rapport à 2002. La répartition se décompose comme suit :

Trafic national en millions de tonnes en 2004²⁸

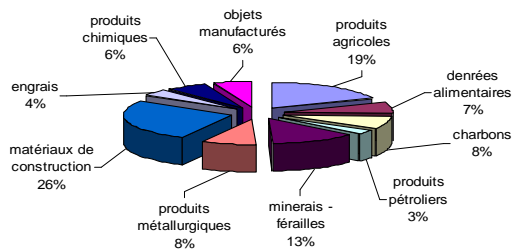
	flux entrants	Flux sortants	flux interne	total
route	21.6	27.0	101.6	150.3
fer	4.6	12.1	3.2	19.9
fluvial	0.7	0.3	1.3	2.3
total	26.9	39.4	106.1	172.6

On observe que la route est le principal mode de transport utilisé pour les échanges de marchandises puisqu'au total, sa part en tonnes s'élève à 87% (contre 84% en 2002) et même à 95% si l'on ne considère que le trafic interne. La part fluviale ne représente quant à elle que 1.4% du trafic global. Les flux internes, tous modes confondus, représentent près de 61.6% de l'ensemble des flux.

Les flux sortants sont supérieurs de 50% aux flux entrants, et le sont même presque d'un facteur 3 pour le fer. Le tonnage transporté par fer est, tous flux confondus, 7.5 fois moindre que par route, mais il représente le tiers des flux sortants.

Les causes de la moindre compétitivité du fret ferroviaire sont à chercher dans les incompatibilités techniques entre réseaux (écartement des voies, alimentation électrique, systèmes de signalisation ...) qui limitent fortement les échanges au sein de l'Union européenne, mais aussi dans certains aspects organisationnels, comme le montre le rapport Haenel-Gerbaud²⁹.

Répartition par nature de marchandises



Source : DRE Nord - Pas-de-Calais

En ce qui concerne la nature de flux échangés, on observe une répartition entre de nombreux produits, dont trois (minéraux bruts/matériaux de construction, produits agricoles et minerais/ferrailles) représentent environ 60% des échanges.

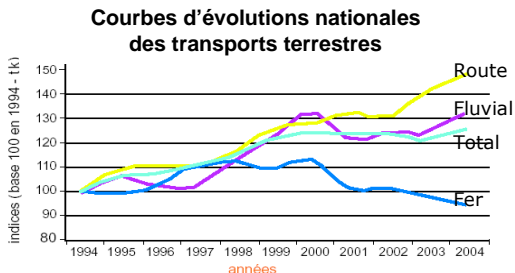
D'autre part, la fermeture des mines et la crise de la sidérurgie ont entraîné une baisse des transports de produits lourds et volumineux tandis que montait en puissance le transport des produits manufacturés à forte valeur ajoutée. Les chargeurs de ce type de produits restent séduits par la souplesse, qualité reconnue plus volontiers au transport routier : il assure ainsi 60% des échanges intracommunautaires. Toutefois, les efforts de la

²⁸ Source : DRE Nord - Pas-de-Calais – Voies Navigables de France

²⁹ « Fret ferroviaire français, la nouvelle bataille du rail », rapport établi par les sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud en septembre 2002.

SNCF, de VNF et des opérateurs du cabotage maritime pour promouvoir les lignes de conteneurs ne laissent pas ces chargeurs indifférents.

Le développement important du transport fluvial depuis 1997³⁰ (+ 40%) s'est accéléré avec une progression annuelle de + 7.4 % en 2005. Cette expansion importante, favorisée par des coûts très compétitifs en raison de la massification des marchandises que permet ce mode.



Source : VNF

En ce qui concerne les transports internationaux, le Nord - Pas-de-Calais a échangé 62 millions de tonnes avec ses partenaires étrangers en 2004 dont 46 avec les pays de l'Union européenne et 16.3 avec les pays hors de l'Union européenne³¹.

Trafic international en millions de tonnes en 2004 ³²			
	Importations	Exportations	Total échanges
route	18.6	11.6	30.2
Fer	2.1	3.0	5.1
Fluvial	1.2	1.8	3.0
mer	14.3	10.0	24.3
Total	35.6	26.8	62.3

La route est le mode de transport dominant dans les échanges de la région avec les pays de l'Union européenne puisqu'elle représente 60 % des tonnages transportés. Elle est toutefois plus utilisée pour importer des produits de l'Union européenne que pour en exporter. En effet, au niveau des exportations, la part de la route diminue au profit des modes maritime et ferroviaire.

Comme au niveau national, la part du fer est élevée pour le transport de produits métallurgiques (49% des volumes). La voie d'eau, quant à elle, représente 36% des tonnages transportés de produits agricoles et animaux vivants (essentiellement des exportations) et 30% des engrais (essentiellement des importations). Enfin, le mode maritime est essentiellement utilisé pour transporter des produits pétroliers (80% des tonnages passent par la mer).

³⁰ Source : Voies navigables de France

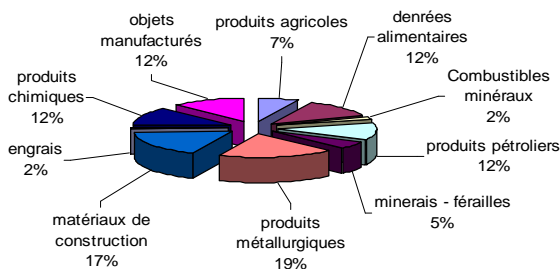
³¹ Source : DRE Nord - Pas-de-Calais – Voies Navigables de France

³² Source : DRE Nord - Pas-de-Calais – Voies Navigables de France

La route, avec 60 % des échanges, reste le mode de transport dominant juste devant la mer (22 %). Le fer ne transporte quant à lui que 11% du tonnage et le fluvial que 6 %.

Les plus gros volumes sont réalisés par les produits métallurgiques (20%) et les minéraux/matériaux de construction (17.5%). La répartition est sensiblement différente de celle relative au trafic national où le trafic de machines et véhicules est

Répartition par nature de marchandises - trafic Union européenne 2004



Sources : DRE Nord - Pas-de-Calais
 Voies Navigables de France

largement majoritaire alors que les pourcentages en volumes de produits pétroliers et minéraux/matériaux sont nettement moindres.

III.2. Ratios économiques des transports

Le tableau suivant donne les principaux indicateurs permettant de comparer le secteur des transports au reste de l'industrie, au niveau national³³.

Ratios	2001		2003		
	Industrie manufacturière France	Transports France	Transports Région	Transports France	Industrie manufacturière France
CA/personne	210 k€	120	116 k€	124,3 k€	210.7 k€
Taux d'intégration VA/CA	27.3 %	37 %	33,9 %	40,9 %	27.8 %
Productivité apparente VA/personne	55 k€	42 k€	39,3 k€	50,8 k€	58.5 k€
Investissements/personne	8 k€	11 k€	4,7 k€	12,8 k€	7.2 k€
Frais de personnel/personne	38.5 k€	34 k€	32,9 k€	37,6 k€	38.5 k€

³³ Source : EAE Transports 2003 - ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer - DAEI -SESP

Le secteur d'activité transport présente un ratio chiffre d'affaires / personne très faible par comparaison au reste de l'industrie. En effet, il s'agit d'un secteur qui n'est basé que 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.

La productivité apparente a crû deux fois plus vite dans les transports que dans l'industrie manufacturière (+6 % par entre 2001 et 2003 contre +3%). Cette progression montre les efforts importants consentis par le secteur des transports qui améliore sans cesse sa productivité. Cela est corroboré par l'augmentation de l'investissement dans le secteur, contrairement à la tendance constatée dans l'industrie manufacturière.

Enfin, les frais de personnel par personne sont inférieurs à la moyenne de l'industrie française. En effet, le secteur transport - logistique emploie moins d'ingénieurs par rapport aux entreprises des autres secteurs de l'industrie française. Cependant, les salaires tendent à rattraper la moyenne de l'industrie manufacturière (+10 % entre 2001 et 2003 contre une stagnation pour l'industrie manufacturière sur la même période).

III.3. Investissements³⁴

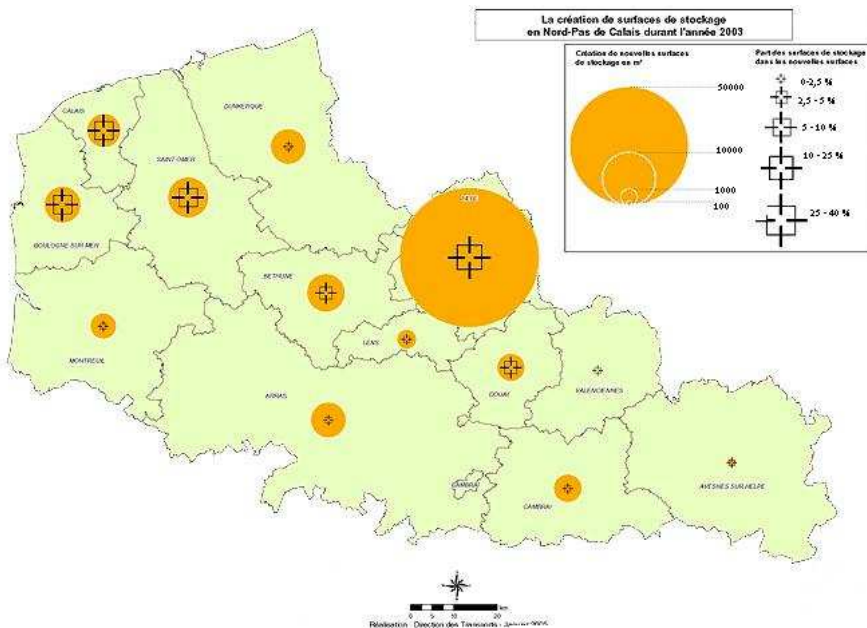
En 2003, on a comptabilisé la mise en chantier en Nord – Pas-de-Calais de 101 788³⁵ m² de nouvelles surfaces de locaux de stockage non agricoles, en légère baisse par rapport à 2002 (107 250 m²). Cette baisse est constatée depuis 1990, avec un fléchissement important à partir de fin 1999.

Pour la première fois depuis la fin des années 80, le Pas-de-Calais a vu, en 2002, construire davantage de nouvelles surfaces que le Nord. Ce renversement de tendance n'a pas été confirmé puisque la métropole lilloise a concentré en 2003 la majorité des nouvelles surfaces.

³⁴ : Source : SIDATEL

³⁵ Source : résultats de la construction neuve – DRE – Décembre 2005

Création de nouvelles surfaces de stockage en 2003³⁶



III.4. Dépenses de formation continue des entreprises³⁷

L'effort de formation continue mesuré par le taux de participation financière est de 1,7%. Comparativement à l'industrie (2,6%) et l'ensemble des secteurs d'activité (2,5%), il est très en deçà. C'est le plus faible des secteurs examinés. L'écart est moins défavorable pour les petites entreprises de 10 à 49 salariés et de 50 à 149 salariés.

Le taux d'accès à la formation est également en retrait mais de façon moins prononcée (23,3% contre 30,1% et 32,9%). Cela se vérifie plus particulièrement pour les entreprises de moins de 250 salariés.

La durée moyenne de stage de 25,6 heures est inférieure à celle constatée pour l'ensemble des activités (27,5 heures) et plus encore que dans l'industrie (30,9 heures).

La nature des formations engendre également une moindre dépense puisque le coût moyen d'un stagiaire est de 1722 euros contre 2129 dans l'industrie tout en étant supérieur à celui de l'ensemble des secteurs.

Les actifs plus particulièrement bénéficiaires de la formation continue ont entre 26 et 44 ans.

³⁶ Source : <http://sit.nordpasdecals.fr>

³⁷ Source : Déclaration fiscale 24.83 - Analyse DRTEFP Mars 2005

Principales données sur les dépenses de formation des entreprises en 2003.

	10 à 49	50-149	150-249	250 et +	Total
Taux de participation financière					
Transports, Logistique	1,6%	1,7%	2,0%	1,7%	1,7%
Industrie	1,8%	2,0%	3,0%	3,0%	2,6%
Tous les secteurs	1,8%	2,0%	2,5%	2,8%	2,5%
Taux d'accès à la formation					
Transports, Logistique	12,1%	24,1%	29,9%	29,9%	23,3%
Industrie	12,2%	23,9%	30,9%	38,3%	30,1%
Tous les secteurs	13,2%	28,7%	31,6%	40,4%	32,9%

	Transports, Logistique	Industrie	Tous secteurs
Durée moyenne de formation en heures	25,6	30,9	27,5
Coût moyen de formation en euros	1722	2129	1613

Répartition des stagiaires selon l'âge	- de 26 ans	26 à 44 ans	45 ans et +
Transports, Logistique	9,4%	69,5%	21,1%
Industrie	10,1%	56,1%	33,8%
Tous les secteurs	18,9%	59,1%	22,0%

III.5. Evolutions du contexte réglementaire et socio-économique

Des solutions technologiques se développent pour optimiser l'activité

En matière d'évolutions technologiques, plusieurs pistes sont examinées de très près par les professionnels du secteur. La première concerne la demande croissante de traçabilité. La solution complète se trouve dans la traçabilité globale qui vise à suivre à la trace un produit, depuis sa fabrication jusqu'au consommateur final. L'offre de solutions est abondante, mais le coût du passage à la traçabilité globale reste très variable (de 50 000 à 150 000 €). Le plus important reste le temps nécessaire au retour sur investissement (en général un an). Techniquement, la RFID (**Radio Frequency Identification**) convient déjà aux systèmes en circuit fermé pour suivre des caisses ou palettes réutilisées. En revanche lorsque des cartons sont à usage unique, les solutions classiques comme le code-barre conviennent davantage. Au delà de ces débats technico-économiques, l'avancée de la RFID en matière de traçabilité sera arbitrée par la demande des chargeurs, clients des prestataires en transport-logistique, et par le contenu des offres.

Autre demande des professionnels du secteur : la **géolocalisation**. Basée sur la localisation par GPS (précise à quelques mètres près) et un système de communication sans fil en temps réel avec les véhicules, les solutions de géolocalisation permettent 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. Le plus souvent, de nombreuses autres fonctionnalités sont intégrées au système pour analyser les déplacements et les performances de chaque véhicule et de chaque conducteur. Les avantages de cette technologie sont notamment les suivants :

- maîtrise de l'activité des équipes mobiles sur le terrain
- diminution des déplacements inutiles ou injustifiés (diminution du kilométrage, diminution des coûts de maintenance)
- maximisation de l'utilisation des véhicules
- renforcement de la sécurité des conducteurs et des chargements (réduction des risques de vol de véhicule)
- traçabilité des missions, apport de la preuve du travail effectué

La question du passage à 44 tonnes toujours présente

Le décret autorisant la circulation des véhicules routiers à 44 tonnes (PTRA) pour la desserte des ports maritimes dans un rayon de 100 km a été publié le 7 janvier 2004. A partir de la fin 2004 des arrêtés préfectoraux ont été pris pour autoriser les dessertes de certains ports français dans le but de renforcer leur compétitivité par rapport à leurs concurrents du Nord de l'Europe et de dynamiser les activités logistiques situées à proximité.

Des questions liées à la rupture de charge pour les ensembles routiers embarqués ou débarqués de navires rouliers se sont fait jour et le débat porte maintenant sur la généralisation de cette mesure à l'ensemble du territoire car le relèvement du PTRA de 40 à 44 tonnes pose le problème de la productivité et la compétitivité du pavillon français. Etant donné les enjeux écologiques et économiques, des études ont été menées à la demande du ministère des transports.

Les résultats montrent que ce relèvement ferait gagner entre 2 et 4 points de part de marché européen au pavillon français, mais cette hausse espérée ne suffirait pas à compenser la baisse de 10 points constatée de 1992 à 2002³⁸.

Les conséquences directes de ce passage (carburant, péages, coût de la flotte ...) pourraient générer des gains de productivité pour les entreprises et réduire certaines nuisances (pollution, bruit, effet de serre, congestion). Une telle mesure est toutefois à mettre en regard d'un surcoût d'entretien des infrastructures et la diminution du nombre d'emplois.

Le sujet reste d'actualité pour la profession du transport routier de marchandises qui doit de ce fait toujours faire face aux distorsions de concurrence avec nos principaux voisins européens (Belgique, Grande-Bretagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas) ou le seuil est supérieur au seuil français de 40 tonnes.

³⁸ Source : Cahiers de l'observatoire n°211 – décembre 2004 - Comité National Routier

La hausse du prix du carburant handicape le pavillon français

Par ailleurs, la profession du transport est confronté à l'augmentation continue du prix du gazole. Le prix du carburant a ainsi augmenté en moyenne de 14 % en 2005 après avoir déjà augmenté de 11,4 % en 2004. En janvier 2006³⁹, le prix moyen du gazole à la pompe s'élève à 1.069 €/l en France, dont 55.3 % correspond aux droits d'accises et à la TVA. Ce taux est le 3ème le plus élevé de l'Europe des vingt cinq, derrière le Royaume Uni (64.6 %) et l'Allemagne (56.7 %). Le prix hors TVA en France est le 5ème d'Europe (0.894 €/l) après le Royaume Uni (1.156), l'Italie (0.964), l'Allemagne (0.945) et la Suède (0.922) et loin devant celui l'Estonie ou la Lituanie (0.739 et 0.712 €/l)⁴⁰.

Le gazole représentant 24 % des coûts de revient d'un ensemble routier en longue distance, les coûts d'exploitation avaient déjà augmenté au printemps 2005 de 2.6 % par rapport à la moyenne constatée en 2004⁴¹ et cette hausse n'est pas répercutable intégralement, ce qui met davantage en difficulté les entreprises.

Une piste d'amélioration pourrait consister à harmoniser les taux d'accises sur la gazole professionnel en Europe comme l'a d'ailleurs défendu le Ministre de l'Équipement et des Transports lors Conseil des Ministres des Transports Européens, du 6 octobre 2005, à l'occasion duquel il a également défendu la possibilité de répercuter les hausses de prix du gazole dans les contrats.

Le Commissaire aux Transports, Jacques Barrot, a annoncé plusieurs initiatives de la Commission européenne en ce sens :

- Un nouveau projet de directive portant sur la fiscalité du gazole, sera lancé par la Commission début 2006.
- L'étude actuellement menée par ses services sur la répercussion des hausses de prix du gazole dans les contrats, aboutira à une proposition de règlement imposant des clauses minimales dans les contrats.

Une concurrence pour le pavillon français de plus en plus exacerbée

L'évolution des coûts sociaux a connu un rythme élevé en raison de l'augmentation du SMIC de 5,8% au 1er juillet 2004 dont 3,7% de coup de pouce au titre du raccordement des différents SMIC et de la suppression de certains allègements de charges. Dans ce contexte, les entreprises ont été fragilisées. Pour la deuxième année consécutive, les effectifs des conducteurs routiers marchandises sont en retrait de 0.7 % en 2005.⁴²

³⁹ Source : Comité national routier

⁴⁰ Source : Comité national routier

⁴¹ Source : Livre noir du transport routier français

⁴² Source : Rapport d'activités TLF

Parallèlement à cette évolution, le transport routier de marchandises européen a poursuivi son ouverture à l'est. Plusieurs raisons expliquent cette tendance : la différence de salaires, les temps de conduite, le niveau des charges patronales ... Une étude réalisée par le CNR et Prognos a montré que le coût de l'heure de conduite en longue distance se situe en France 20 % au dessus de la moyenne des principaux partenaires de l'Europe des 15. Par rapport aux nouveaux membres de l'Union européenne, le différentiel est encore plus important (rapport de 1 à 10 dans les cas les plus défavorables).

Les conséquences sur le pavillon français sont patentes : excédentaire en 1991 (55 % des échanges avec les principaux partenaires européens⁴³) il devient déficitaire à partir de 1999 (45 % des échanges).

A ces difficultés s'ajoute, suite aux évolutions récentes de la réglementation européenne, la concurrence étrangère sur les transports intérieurs (cabotage). Ce texte autorise désormais les transporteurs étrangers à réaliser des prestations dans un autre pays de l'Union européenne sous la réserve que celles-ci soient temporaires et dans le respect de la réglementation du pays d'accueil, législation sociale applicable au conducteur mise à part.

En conséquence de quoi, la France a été le pays le plus caboté d'Europe en 2002 devant l'Allemagne. La perte de marché du pavillon français sur le marché intérieur dû au cabotage a été estimée à environ 2 %, soit 2 fois la moyenne constatée chez nos principaux partenaires européens de taille similaire. Bien que modeste au niveau national, la part de marché perdue est encore plus élevée dans les régions frontalières où les volumes cabotés ont progressé de 35 % en 2000 et 25 % en 2001. Ainsi, depuis 2003, le transport routier, secteur traditionnellement créateur d'emploi, connaît une inversion de tendance tant en France qu'en région Nord – Pas-de-Calais.

III.6. Transports et développement durable

Une part importante des rejets de gaz à effets de serre

Le secteur des transports, grand consommateur d'énergie fossile, dans un contexte pétrolier tendu, constitue en France, la première source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) (149 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2004). Reflet de la mobilité grandissante des personnes et des marchandises dans notre société, sa part dépasse le quart des émissions en France (27 % des GES et 34 % du CO₂). Ce secteur est aussi celui qui montre la plus forte croissance (+23 % entre 1990 et 2004).

Cette croissance si elle n'était pas maîtrisée rapidement, pourrait menacer non seulement l'atteinte du modeste objectif Kyoto de stabilisation, en 2008-2012, de l'ensemble de nos émissions de GES, à leur niveau de 1990, mais compromettrait, de plus, gravement la marche vers leur « division par quatre » à l'horizon 2050.

⁴³ *Allemagne, Belgique, Luxembourg, Espagne, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni.*

Les transports émettent surtout du dioxyde de carbone (CO₂), provenant de la combustion des carburants. Le transport routier en est le contributeur le plus important (92%). Les seules voitures particulières, malgré des progrès indéniables en matière de motorisation, sont à l'origine de près de 60% des émissions de GES du mode routier, devant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

Le transport routier de marchandises, fortement marqué par le paramètre économique, le « juste à temps », bénéficie d'optimisations technologiques certaines, notamment pour les moteurs et les carburants. Elles sont, cependant, insuffisantes pour réduire significativement les émissions de CO₂. Ces améliorations doivent être accompagnées par des actions de sensibilisation et de formation à l'écoconduite des entreprises et des conducteurs.

Une place croissante doit être donnée à l'organisation optimale de la logistique, notion bien intégrée déjà par les donneurs d'ordres, car elle débouche directement sur le facteur économique. Certains outils récents tels le « bilan carbone » peuvent aider cette optimisation. Le secteur de la grande distribution, notamment, en est un domaine d'application de choix.

Une réarticulation modale doit être recherchée chaque fois que cela est économiquement possible. A ce titre, il est hautement souhaitable d'initier un transfert du mode routier – dont l'efficacité énergétique est faible et les émissions de polluants et de CO₂ élevées – vers des modes plus respectueux de l'environnement, dans leurs domaines de pertinence respectifs : rail, fleuve, transport combiné dès qu'il s'agit de longues distances et de desserte de l'hinterland des grands ports, par exemple. Cela sous-entend l'existence d'infrastructures modales alternatives adaptées et d'opérateurs de transport offrant une qualité de service et des prix attractifs. Cela nécessite aussi de réévaluer la pertinence des projets uniquement routiers à l'aune de leur bilan carbone.

Des modes de transports doux à développer

A cet effet, la région Nord – Pas-de-Calais dispose d'un bon niveau d'infrastructures alternatives. En effet, outre la présence de trois ports maritimes complémentaires et d'un réseau fluvial dense, il existe également un réseau ferroviaire régional de qualité.

Le réaménagement et l'amélioration de ces réseaux doivent être poursuivis pour offrir de plus grandes capacités de transports « doux », moins polluants.

Malgré ces efforts, le recours au mode routier ne cessent de croître en Région tendant à saturer l'ensemble des infrastructures autoroutières existantes. Les principales autoroutes de la Région ont connu une hausse de leur trafic de +79 % à + 184 % entre 1985 et 2001⁴⁴ (véhicules légers davantage que les poids lourds).

⁴⁴ Sources : DRE Nord – Pas-de-Calais – Rapport de la commission transport et infrastructures de transport du CESR de juin 2003

IV. BILAN PROSPECTIF ET ACTIONS

IV.1. Bilan et prospective

Le secteur du transport et de la logistique reste aujourd'hui confronté à **un défi permanent pour trouver le meilleur compromis prix / délais / services.**

Les solutions mises en œuvre pour répondre aux contraintes de prix sont :

- la recherche permanente dans l'optimisation des chargements
- les négociations des prix en fonction des volumes
- la recherche de meilleurs partenaires de transport pour réduire les coûts
- la pratique d'une sous-traitance avec des sociétés étrangères

Pour faire face aux contraintes de délai, les entreprises ont pratiqué une politique organisationnelle fondée sur :

- une meilleure planification des ressources et moyens de façon à établir des plans de transport les plus optimisés possibles
- l'adaptation des matériels en fonction des volumes et distances
- la mise en place de relais avec l'organisation appropriée pour assurer les délais lors de ruptures de charges
- l'automatisation des chaînes et le travail en équipe ont été nécessaires pour les activités du conditionnement à façon afin de faire face à une concurrence agressive qu'elle soit interne ou externe à la région

Enfin l'offre de services associés à la prestation de transport ou de stockage doit se renforcer par :

- la mise en place de moyens techniques (progiciels de planification multi-utilisateur, moyens de transmissions et de positionnement) ce qui peut aussi supprimer bon nombre de litiges.
- informatisation systématique des procédures en douane
- sécurisation de la marchandise sur les aires de parking et de stockage

Afin de d'informer les professionnels du secteurs en Région sur ces pistes d'amélioration, les 13 et 14 décembre 2005, s'est tenu à Lens le salon Trans Euro Logistique (TEL), cofinancé par la DRIRE. Ce salon a réuni une trentaine d'exposants et vu l'organisation d'une quinzaine de conférences et tables rondes pour informer et débattre sur l'actualité du transport et de la logistique ainsi que sur les nouvelles technologies qui doivent venir renforcer la compétitivité de ce secteur. Ce salon s'inscrit dans la dynamique EURALOGISTIC, programme mis en œuvre par la CCI de l'arrondissement de Lens aux côtés des communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin et de la Mission Bassin Minier. Son but est de renforcer le positionnement de Lens comme pôle de compétence en matière de transport et de logistique grâce à un ensemble d'action concrètes dont l'organisation de salons.

Le TEL est un salon qui existe depuis 1995, date à laquelle a été organisé le premier salon à Lille. Tous les ans ce salon a lieu à Lyon et à Lille, mais, à terme et pour ce qui concerne le TEL du Nord de la France, la volonté est de

rendre ce salon tournant sur d'autres villes du Nord – Pas-de-Calais, au moins une année sur deux.

IV.2. Propositions d'actions

Face au défi décrit ci-dessus et à celui du développement durable, des actions éligibles aux aides publiques telles les actions collectives dont certaines sont en cours d'élaboration pourraient être menées pour :

- Encourager le transport de marchandises selon des modes alternatifs quand c'est possible
- Renforcer la fiabilité de la chaîne logistique
 - par la mise en œuvre de chartes de qualité en amont
 - par la réalisation d'audits en aval de la chaîne
- Améliorer la traçabilité de la chaîne logistique
 - par la mise en place de procédures de traçabilité tout au long de la chaîne logistique (code à barres, EDI, et maintenant les étiquettes radio fréquence)
 - par la mise en place d'interfaces entre les différents systèmes d'informations

SOURCES D'INFORMATION

Entreprises visitées ou rencontres

Entreprise ou type de rencontre	Ville	Personne rencontrée	Fonction
Auchan Logistique	Lesquin	M. Carlier	Directeur apprologistique
Port Autonome Dunkerque	Dunkerque	M. Milczynski	Chef département Gestion de l'Espace Industriel
Port Autonome Dunkerque	Dunkerque	M. Quetstroey	Chef du département Marketing et transport
PRD	Houpline		
SIMASTOCK	Sin le Noble	M. Szczebara	Directeur commercial
Europal	Douvrin	M.Dejager	PDG
SNCF	Lille	Mme Cornu	Directrice Fret nord France
Port fluvial de Béthune	Béthune	M. Gerard	Responsable service Aménagement et Développement
France EXPRESS	Lesquin	M. Martine	Commercial
Delta 3	Dourges	M.Pacory	DG
GEODIS	Lomme	M. Herbach	Directeur

Bibliographie

Type de document (revue, ouvrage, site web...)	Organisme, structure ou nom de l'auteur	Titre du document	Date des informations
Enquête	SES – ministère des transports	EAE	2000 à 2003
Enquête	SESSI	EAE	2000 à 2003
Rapport	Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'école polytechnique de Lausanne	Audit sur l'état du réseau ferré français	7 septembre 2005
Rapport	Sénateurs Haenel et Gerbaud	Fret français : la nouvelle bataille du rail	2003
Dossier de synthèse sur l'avant-projet Seine-Nord Europe	VNF	Consultation des services de l'État, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations	Octobre 2005

CONTACTS

Syndicats

Nom	Ville	Contact
Fédération Nationale des Transports Routiers	Wasquehal	M.Deneuille Tél. : 03 20 66 89 89
TLF Nord-Picardie Fédération des entreprises du Transport et de la Logistique en France	Marcq-en-baroeul	M. Boutet Tél. : 03 20 99 45 45

Universités et laboratoires

Nom	Ville	Sujet de recherche – Objet de la recherche, de partenariats avec PME/PMI	Contact
INRETS	Villeneuve d'Ascq		M.Joignaux Tél. : 03 20 43 83 43 http://www.inrets.fr/

Salons, colloques, événements

Nom de l'événement	Date de l'événement	Ville de l'événement	Contact
SITL	22 au 24 mars 2005	Paris expo, Porte de Versailles	http://www.salon-sitl.com/
Top Transport Nord	09.05 - 10.05 2006	Le Kursaal - Dunkerque	
Trans Euro logistique	17.12 - 19.12 2006	Lille Grand Palais	
SITL	07.03 - 10.03 2006	Paris Nord - Villepinte	
Top Supply Chain	01.02 - 02.02 2006	Stade de France – Saint Denis	

Organismes de formation

Nom	Ville	Diplômes préparés	Contact
Université Lille III	Tourcoing	DUT transports et logistique	Tél. : 03 20 76 25 47
Université de Lille 1	Lille	DESS management logistique et ingénierie des transports	Tél : 03 20 43 46 90
AFT IFTIM	Arras, Seclin, Wasquehal, Prouvy et Calais	Formations initiales, continues ou réglementaires dans les métiers du transport et de la logistique	Tél : 03 20 62 02 02 www.aft-iftim.com

Annexe 1 :
 Répartition par Code NAF et par département des établissements et effectifs régionaux (Source : Assedic Nord – Pas –de-Calais)

Code NAF 700	Libellé NAF 700	2003		Nord		Pas de calais	
		Etab	Total H/F	Etab	Total H/F	Etab	Total H/F
601Z	Transports ferroviaires	0	0	0	0	0	0
602L	Transports routiers de marchandises de proximité	320	3558	295	3802		
602M	Transports routiers de marchandises interurbains	550	8842	267	6134		
602N	Déménagement	33	482	9	118		
602P	Location de camions avec conducteur	24	361	16	298		
611A	Transports maritimes	7	116	6	638		
611B	Transports côtiers	0	0	0	0		
612Z	Transports fluviaux	21	69	2	36		
621Z	Transports aériens réguliers	1	1	0	0		
622Z	Transports aériens non réguliers	3	12	0	0		
631A	Manutention portuaire	7	488	5	150		
631B	Manutention non portuaire	9	367	7	209		
631D	Entreposage frigorifique	12	142	16	608		
631E	Entreposage non frigorifique	104	4015	32	917		
632A	Gestion d'infrastructures de transports terrestres	23	237	18	396		
632C	Services portuaires, maritimes et fluviaux	17	812	5	61		
632E	Services aéroportuaires	0	0	2	14		
634A	Messagerie, fret express	68	3408	28	1108		
634B	Affrètement	31	706	9	39		
634C	Organisation des transports internationaux	134	2082	20	302		
641C	Autres activités de courrier	11	122	2	84		
748D	Conditionnement à façon	49	1544	16	1670		
	Total	1424	27364	755	16584		