

HORIZON ÉCO

L'ÉCONOMIE DU NORD-PAS DE CALAIS



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES &
LA LOGISTIQUE

N°47. Mars. 2011

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA LOGISTIQUE EN NORD-PAS DE CALAIS

Au cours des vingt dernières années, la mondialisation a engendré un accroissement des besoins en matière d'échanges de marchandises. Parallèlement, les systèmes de production et de consommation se sont trouvés modifiés, multipliant les intervenants et notamment les sous-traitants. Le secteur a, de ce fait, connu un développement important.

La région Nord-Pas de Calais, par sa position géographique privilégiée, ses vocations historiques industrielles et commerciales et son accessibilité par tous les modes de transport, a su tirer profit de ce nouveau contexte.

Impulsé par la réalisation de nouvelles infrastructures d'importance nationale voire internationale (Delta 3, le Tunnel sous la Manche), le secteur du transport et la logistique est devenu l'un des moteurs de développement de cette région, une activité dont le nombre d'emplois a fortement cru au cours des 20 dernières années.

Ce document présente les activités actuelles de « transport de marchandises et de logistique » et les différentes problématiques en matière d'accessibilité fret en Nord-Pas de Calais. Il dresse un tableau de ce que pourrait être la situation en 2020. Les 10 ans à venir verront la mise en activité de nombreux projets majeurs d'infrastructures qui permettront à la région de renforcer sa situation de hub européen. Toutefois nombreuses sont les actions complémentaires à mettre en œuvre pour permettre au Nord-Pas de Calais de tirer profit de ses avantages

SOMMAIRE :

Le Nord-Pas de Calais, au coeur des flux de transport européens P. 2

Une filière économique d'importance pour le Nord-Pas de Calais P. 6

Le Nord-Pas de Calais en 2020 P. 15

Être une région de logistique et non de transit P.22

CCI
RÉGION
NORD-PAS
DE CALAIS



LE NORD-PAS DE CALAIS, AU CŒUR DES FLUX DE TRANSPORT EUROPÉEN



Au centre de territoires fortement urbanisés, le Nord-Pas de Calais se situe à moins de 300 kilomètres de 100 millions d'habitants et des principaux pôles économiques européens (Bruxelles, Paris, Londres, la Randstat néerlandaise, la Rhur, le Luxembourg).

C'est l'une des principales régions de circulation de marchandises entre les principaux ports du « range nord-ouest européen » le bassin parisien et l'Europe du nord-ouest. De ce fait,

les flux de transit représentent une proportion située entre 30 et 35% des flux sur l'ensemble de l'arrondissement de Lille¹.

Son réseau de transport est d'une très grande densité et son intégration complète à l'espace nord-ouest européen offrent à cette filière et à la région, un potentiel de développement immense.

¹ SOURCE : LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE, PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN, 2010

LA PRÉDOMINANCE DU MODE ROUTIER MAIS DES PROBLÈMES DE CONGESTION

Le transport routier de marchandises représente une part modale considérable. En effet, celle-ci est estimée à 86% en tonnes kilomètres transportées au sein de la région.

Le Nord-Pas de Calais dispose de près de 550 kilomètres d'autoroutes. Les fréquentations sur certains tronçons peuvent atteindre des valeurs très importantes et par conséquent congestionner ces axes, une problématique qui, à court terme et sans la mise en place de nouveaux projets d'infrastructures, pourrait impacter le développement futur de la logistique en région.

La congestion des axes de circulation en entrée de l'agglomération lilloise

L'axe A1 reliant la métropole lilloise au bassin minier à la région parisienne, présente sur certaines parties de ce tronçon des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules par jour, et s'avère être congestionnée (vitesse moyenne inférieure à 30 km/h) plusieurs heures par jour.

L'axe A25, du littoral vers l'agglomération lilloise, se trouve actuellement dans la même situation.

UN MODE FERROVIAIRE ENCORE SOUS-EXPLOITÉ EN DÉPIT DE L'EXISTENCE DES INFRASTRUCTURES

Le mode ferroviaire présente une part modale relativement faible avec seulement 11% des flux de marchandises, une valeur inférieure à celle observée au niveau national (14%). Pourtant, le Nord-Pas de Calais dispose d'infrastructures ferroviaires de qualité (1 552 km de voies ferrées) et de nombreuses connections avec les ports du range nord ouest européen et l'Angleterre (Tunnel sous la Manche). Par ailleurs, le port de Dunkerque, présente la part modale ferroviaire vers son hinterland la plus élevée d'Europe, avec plus de 51% du fret traité (hors trafic roulier roll on – roll off). Les capacités de développement du fret ferroviaire semblent

donc très importantes. Le Nord-Pas de Calais dispose notamment de plusieurs gares de fret ferroviaire dont certaines sont sous exploitées ; notamment la gare de triage de Somain à côté de laquelle une vaste opération d'entrepôts logistiques nommée « Cœur Europe » est en cours de commercialisation.

Cœur Europe (Somain – Douaisis)

La zone logistique « Cœur Europe » est une zone logistique de 66 hectares directement connectée à l'autoroute A21 et à proximité de l'A1, l'A2, l'A23 et l'A26. Elle présente une gare de triage limitrophe à la plateforme. Ce projet porté par l'investisseur SAS Ostrevent Développement, et aménagé par la Communauté de communes Cœur d'Ostrevent peut accueillir plus de 250 000 m² de surfaces d'entrepôts de stockage dont 123 000 m² directement reliées aux voies ferrées. Chacun des 7 lots proposés offre des surfaces de stockage comprises entre 25 000 et 55 000 m². Ce projet est actuellement dans l'attente d'un premier chargeur.

LE FRET FLUVIAL, UN MODE ENCORE PEU DÉVELOPPÉ AU REGARD DU RÉSEAU DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES (ET À VENIR)

Le Nord-Pas de Calais possède un réseau de canaux et de fleuves canalisés de 680 km de long dont 576 km à vocation commerciale. Aujourd'hui, le fret fluvial représente près de 3% des flux de transport de marchandises en Nord-Pas de Calais, une part modale similaire à la moyenne nationale.

Au regard des flux transportés sur les canaux situés sur les territoires voisins et composant le bassin fluvial d'Europe du nord ouest, le trafic en Nord-Pas de Calais semble donc très faible. En effet, la part modale du fret fluvial est de 43% aux Pays-Bas, de plus de 12% en Belgique, et de 15% en Allemagne, soit des proportions près de 4 à 14 fois supérieures à celles observées en région.

La mise en activité du **Canal Seine Nord Europe**, une infrastructure à grand gabarit (4 400 tonnes), permettra de relier l'ensemble du Bassin parisien aux canaux nord européens. Ce nouveau lien ouvrira vers le sud le réseau fluvial du Nord-Pas de Calais et accroîtra très largement le potentiel de développement de ce mode.

Outre la concurrence des autres modes de transport et notamment routiers, les activités de fret fluvial en Nord-Pas de Calais sont actuellement confrontées à différentes entraves :

- le développement des activités de transport multimodal en Belgique, fortement subventionné par le dispositif d'aide NARCON ;
- le tirant d'air à 5,25 m que présentent les canaux à grands gabarits du Nord-Pas de Calais impacte sur la rentabilité de ce secteur.

Par ailleurs, cette filière est actuellement marquée par la taille très faible des entreprises travaillant dans ces domaines. En effet, plus d'un batelier français sur deux travaille en Nord-Pas de Calais pour un trafic total (en tonne kilomètre) ne représentant que 10% des flux nationaux.

Le dispositif « NARCON »

La Belgique et la France ont mis en place des aides spécifiques au développement du transport multimodal : l'aide NARCON en Belgique d'une valeur de 120 euros dans certaines conditions, l'aide à l'UTI en France d'un montant maximal de 30 euros.

Le différentiel des aides allouées entre ces deux pays risque d'impacter durablement les secteurs du transport et de la logistique en Nord-Pas de Calais. En effet, sont actuellement valorisés économiquement les flux de marchandises sur un axe allant d'Anvers aux plateformes multimodales situées à proximité de la frontière belge, puis vers les consommateurs du Nord-Pas de Calais. Le cheminement préférable Dunkerque - centre logistique en région Nord-Pas-de-Calais – consommateur est donc désavantagé.

Ces trafics de desserte à l'origine internes à la région (des plateformes situées en Nord-Pas de Calais vers les consommateurs) en devenant des échanges internationaux (de la plateforme belge vers les consommateurs français), nuisent aux transporteurs français, désavantagés économiquement.

Par ailleurs, le développement des activités multimodales en Belgique à proximité de la frontière à destination des consommateurs du Nord-Pas de Calais accroît les kilomètres effectués par le mode routier et participe à une dégradation du bilan environnemental (rejet de CO₂) et au phénomène d'engorgement des axes routiers en région.

La problématique du tirant d'air

En théorie, les voies à grand gabarit présentes permettent la navigation de convois de 3 000 tonnes.

Cependant le tirant d'air des ponts limité à 5,25 m empêche l'accès à ces voies des grandes unités fluviales circulant sur les axes situés de l'autre côté de la frontière.

Cette hauteur ne permet pas le passage de bateaux présentant un empilement de plus de 2 hauteurs de conteneurs ; une problématique qui impacte fortement la rentabilité du transport fluvial et limite par conséquent le développement de ce mode.

Plusieurs territoires du Nord-Pas de Calais mènent actuellement différentes réflexions portant sur les coûts et les opportunités que présente le relèvement des ponts à 7 mètres, une hauteur nécessaire au passage des bateaux portant 3 couches de conteneurs.

LE TRANSPORT MARITIME : UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMMENSE

Le Nord-Pas de Calais est au cœur du range nord européen : les ports de Ostende, Zeebrugge, Anvers (2ème port européen) et Rotterdam (1er port européen), Amsterdam (5ème port européen), sont situés à quelques heures de la région par camion.

Par ailleurs, la façade maritime du Nord-Pas de Calais présente trois ports maritimes majeurs : le Grand Port Maritime de Dunkerque, le port de Calais, le Port de Boulogne-sur-Mer.

On estime qu'environ 50 000 emplois² sont plus ou moins directement liés à l'activité portuaire maritime régionale.

De plus, les ports de la façade maritime du Nord-Pas-de-Calais, s'ils ne constituaient qu'une seule entité, formeraient le premier complexe portuaire de France devant Marseille et le Havre.

² SOURCE : RÉGION NORD-PAS DE CALAIS : QUELLE STRATÉGIE POUR LES PORTS DE LA FAÇADE MARITIME ? RAPPORT DE MM JOIGNAUX ET STEENLANDT, CESER NORD-PAS DE CALAIS, OCTOBRE 2010

Ces trois ports ont chacun leurs propres spécificités :

Activités portuaires 2009		
BOULOGNE SUR MER	CALAIS	DUNKERQUE
PECHE : 36 313 T 1er centre de transformation, commercialisation, et de distribution de produit de la mer Poisson congelés 8945 T	PORT (trafic) : 40,8 millions T TRANSMANCHE : Passagers : 10 04 696 Véhicules de tourisme : 1 896 645 Poids lourds : 1 767 320 Fret : 40,2 millions T	PORT (trafic) : 45 millions T dont Marchandises diverses : 15,1 millions T Produits pétroliers : 11,2 millions T Charbon : 6,1 millions T Petits vracs solides : 2,6 millions T Céréales : 1 million T TRANSMANCHE : Passagers : 2 422 334 Véhicules de tourisme : 806 695 Poids lourds : 551 062 Fret : 12,5 millions T
FRET : 775 000 T	EUROTUNNEL : Passagers (estimation) : 8 200 000 Automobiles : 1 916 647 Autocars : 54 547 Camions : 769 261 Chiffres d'affaires : 571 millions €	
TRANSMANCHE Véhicules de tourisme : 138 184	EUROSTAR Passagers : 9 220 233 Fret : 1 181 089 T	

SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, LES CHIFFRES CLÉS NORD-PAS DE CALAIS, ÉDITION 2011

Grand port maritime de Dunkerque

Le port de Dunkerque est le quatrième port (en termes de tonnes transportées) de France. Le trafic fret est de 45 millions de tonnes en 2009, soit 13 millions de tonnes de moins qu'en 2008 (- 22 %). Les vracs solides et liquides représentent plus de la moitié des tonnages. Ils sont liés, pour une large part, aux activités industrielles de proximité.

Environ 200 000 conteneurs EVP (1 650 000 tonnes) transitent chaque année par le port de Dunkerque. Un chiffre stable depuis plusieurs années qui contraste avec les croissances continues observées sur les ports belgo-néerlandais.

En 2009, l'activité portuaire et industrialo-portuaire représente 25 770 emplois, dont 5 850 liés directement à l'activité maritime proprement dite. La valeur ajoutée totale est estimée

à 3,4 milliards d'euros. Le port de Dunkerque génère ¼ de la richesse produite sur le territoire dunkerquois. Plus largement, le port de Dunkerque est aussi un moteur pour l'activité de l'ensemble de la région Nord-Pas de Calais : il pèse pour 7,5% de la valeur ajoutée régionale.

Le port de Calais

Le port de Calais s'est spécialisé dans les flux transmanche passagers et marchandises. Les 10 millions de passagers empruntant tous les ans cette infrastructure en font le premier port de passagers de France. Ces flux connaissent cependant une baisse continue depuis 2000, avec au final quelques 5 millions de passagers en moins et par an (une baisse liée entre autre à l'ouverture de Tunnel sous la Manche et la fin des ventes hors taxes).

Le port de Boulogne-sur-Mer

Le port de Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français avec 36 000 à 40 000 tonnes/an de poissons pêchés. Le territoire du Boulonnais est depuis de très nombreuses années le centre leader européen pour les activités de transformation des produits de la mer. Le pôle de compétitivité AQUIMER structure l'ensemble des acteurs de cette filière en Nord-Pas de Calais. Avec 89 adhérents et notamment 53 entreprises, ce cluster a à son actif près de 60 projets labellisés pour un montant de 103 millions d'euros.

LE NORD-PAS DE CALAIS, UNE RÉGION AU CŒUR DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES EUROPÉENNES

Le Nord-Pas de Calais dispose actuellement d'un aéroport international situé à proximité de Lille : l'aéroport de Lille Lesquin.

Le trafic passager de cet aéroport est légèrement supérieur à 1 million de passagers par an, et le trafic fret reste encore bien en-deçà du potentiel que présente cette plateforme.

La desserte aéroportuaire de cette région est également effectuée par les plateformes aériennes de la région parisienne (Beauvais, Roissy-Charles de Gaulle et Paris-Orly) et de Belgique (Bruxelles Zaventem, Charleroi, Liège). Les principaux aéroports en termes de trafics de passagers et de marchandises (Bruxelles Zaventem, Roissy-Charles de Gaulle) sont directement connectés à la région par le TGV et accessibles en moins d'une heure à partir de l'agglomération lilloise.

UNE FILIÈRE ÉCONOMIQUE D'IMPORTANCE POUR LE NORD-PAS DE CALAIS

UNE PART IMPORTANTE DE L'EMPLOI RÉGIONAL

Le secteur du transport et de la logistique, tel que défini dans cette étude (cf p24 de ce document), représentait, fin 2009, 599 228 emplois en France.

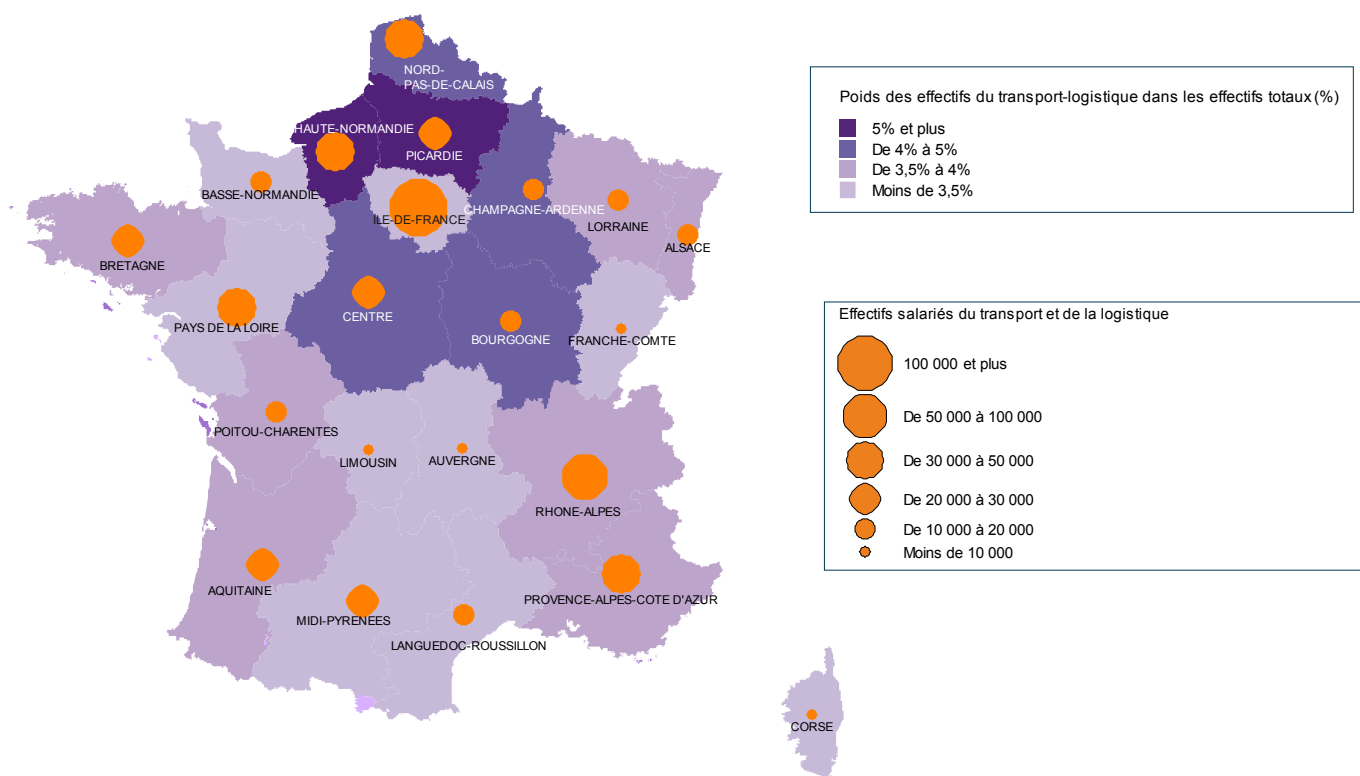
Le Nord-Pas de Calais compte 41 642 salariés dans ce secteur, soit près de 7% des emplois nationaux.

C'est la quatrième région française en termes d'effectifs derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes, et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Après avoir atteint une valeur de 4,6% des emplois totaux du Nord-Pas de Calais en 2007, la part du transport de marchandises et de la logistique dans les effectifs régionaux est descendue à 4,3% ; une valeur qui reste supérieure à la moyenne nationale (3,7%).

Seules la Haute-Normandie, la Picardie, la Champagne-Ardenne, et le Centre disposent d'une proportion d'emplois supérieure dans ces secteurs d'activité.

LES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LES DOMAINES DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE EN FRANCE



SOURCE : PÔLE EMPLOI, 2010 CARTE ET ANALYSE STATISTIQUE RÉALISÉES PAR LA CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

De nombreux emplois « transport logistique » identifiés dans les autres secteurs.

L'économie du Nord-Pas de Calais présente différentes spécificités qui tendent à sous-évaluer le poids réel des activités du transport et de la logistique :

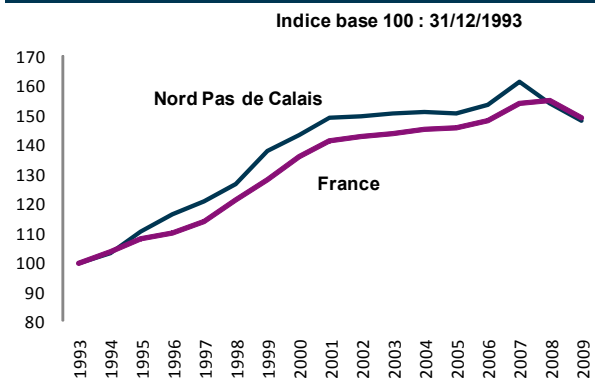
- la proportion importante d'emplois au sein de grands groupes industriels dans des secteurs autres que le transport et la logistique. Ces grandes entreprises ont la possibilité d'effectuer en interne leurs activités de transport et de logistique. Les emplois sont par conséquent classés dans un autre secteur d'activité.
- une part importante de grandes entreprises au sein de secteurs d'activités très fortement utilisateurs d'activités de transport (l'industrie, la grande distribution et l'agroalimentaire).

Pour ces différentes raisons, le nombre et la part des emplois dans ces secteurs semblent bien supérieurs à la valeur précédemment indiquée et la spécialisation du Nord-Pas de Calais est donc plus importante.

PRÈS DE 15 000 EMPLOIS CRÉÉS EN 15 ANS

De 1993 à 2007, les activités de transport de marchandises et de logistique ont créé près de 15 000 emplois dans la région, faisant croître sur cette période la part des emplois dans le domaine de 2,8% (en 1993) à 4,6% (en 2007). Ces effectifs ont progressé plus rapidement en région qu'en France jusqu'en 2007 ; une croissance entre autres portée par un développement important des activités de transport de fret interurbain en Nord-Pas de Calais (soit une augmentation de 57% contre 32% au niveau national). Ce secteur, très dépendant de la conjoncture internationale, représente en 2007 et en 2009, 34% des effectifs du transport et de la logistique en Nord-Pas de Calais, une proportion supérieure à celle observée en France (31%).

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS



SOURCE : ASSÉDIC, 2010

Une rupture en 2008 et une sortie de crise en 2010

Le double effondrement de la production industrielle et du commerce mondial au cours des années 2008 et 2009 a, sans surprise, fortement impacté les activités de transport et de logistique. Les effectifs de ces secteurs ont connu une diminution plus importante en Nord-Pas de Calais que celle observée au niveau national (- 9 % en Nord-Pas de Calais contre - 3,5 % en France).

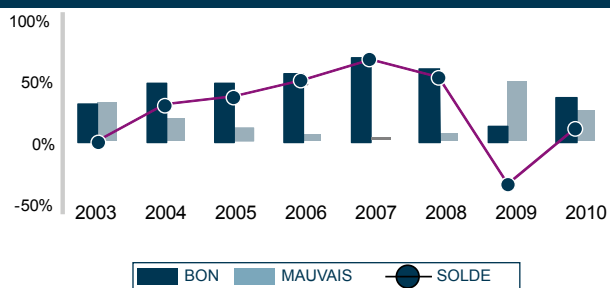
Cette forte réduction peut s'expliquer par la nature du tissu économique régional. En effet, la grande distribution ainsi que l'industrie sont parmi les principaux utilisateurs de transport et de logistique.

Ces deux secteurs, dont le poids économique en Nord-Pas de Calais est plus important que celui observé dans les autres régions françaises, ont été particulièrement impactés par cette crise et ont par conséquent engendré une contraction supérieure à la moyenne nationale des activités de transport et de logistique.

« Les entreprises du secteur du transport et logistique ont connu en 2010 un regain d'activité porté par la timide sortie de crise et la faible croissance des échanges. Plus d'une entreprise sur trois estime positivement l'année écoulée. Ce ratio qui est supérieur à celui observé en 2009 (moins d'une sur cinq) reste cependant bien inférieur à celui de 2008 (plus d'une sur deux). L'activité ne semble pas avoir retrouvé son niveau d'avant-crise. »³

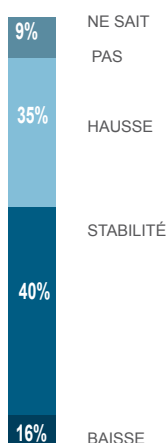
Pour 2011, les entreprises du secteur du transport prévoient une très légère amélioration de leur activité. 35% d'entre elles tablent sur une amélioration de leur chiffre d'affaires, portée par une croissance des exportations. Cette prévision de croissance globale de l'activité n'engendrerait cependant pas d'amélioration en matière de rentabilité et de trésorerie, qui pourraient toutes deux être impactées par les coûts élevés du carburant. Les entreprises de ce domaine ne prévoient par ailleurs pas d'embaucher en 2011.

UNE AMÉLIORATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES



SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, ENQUÊTE DE CONJONCTURE, JANVIER 2011

PERSPECTIVES 2011



SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, ENQUÊTE DE CONJONCTURE, JANVIER 2011

DES SUPERFICIES D'ENTREPÔTS IMPORTANTES

En France, au cours de ces quatre dernières années, plus de 22 millions de m² d'entrepôts ont fait l'objet de demandes de permis de construire, dont 8,1 % dans le Nord-Pas de Calais, une valeur supérieure aux poids démographique (6,1 %) et économique (5,2% du PIB) de la région.

⁴ SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, LES ENTREPÔTS DANS LE NORD-PAS DE CALAIS, MARS 2010.

⁵ ENTREPÔTS DE CLASSE A : HAUTEUR SUPÉRIEURE À 8 MÈTRES, AIRE DE MANŒUVRE D'UNE PROFONDEUR SUPÉRIEURE À 27 MÈTRES, BÂTIMENTS ISOLÉS, CHAUFFÉS, SPRINKLÉS ET RÉSISTANCE AU SOL EST D'AU MOINS 5 TONNES PAR M².

⁶ SOURCE : CB RICHARD ELLIS, « LA LOGISTIQUE ET LES LOCAUX D'ACTIVITÉS EN FRANCE », DÉCEMBRE 2010.

⁷ SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, LES ENTREPÔTS DANS LE NORD-PAS DE CALAIS, MARS 2010.

⁸ PROJET « EN GRIS » : PROJET POUR LEQUEL L'ENSEMBLE DES DÉMARCHES PRÉALABLES AU LANCEMENT DE LA CONSTRUCTION EST DÉJÀ RÉALISÉ : ACQUISITION DU FONCIER, ÉTUDES PRÉPARATOIRES, DÉFINITIONS DU PROJET, OBTENTION DU PERMIS DE CONSTRUIRE PURGÉ DE TOUTS LES RECOURS, OBTENTION OU NON D'AUTRES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES NÉCESSAIRES. NE RESTE PLUS QUE LA CONSTRUCTION PROPREMENT DITE, CE QUI RÉDUIT CONSIDÉRABLEMENT LE DÉLAI D'EMMÉNAGEMENT POUR UN UTILISATEUR. LE CHANTIER EST PRÊT À DÉBUTER

SURFACE TOTALE DE PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS D'ENTREPÔTS LOGISTIQUES

	2008	2009	2010
Nord-Pas de Calais	634,6	528,9	319,7
France	6 799,7	6 260,9	5 232,3
%	9,3	8,4	6,1

UNITÉ : MILLIER DE M² - SOURCE : SITADEL, 2010

Cependant, les surfaces de permis de construire délivrés ainsi que la part régionale ont fortement diminué de 2008 à 2010 (de 9,3% à 6,1%).

La deuxième partie de la décennie a vu sortir de très nombreux entrepôts logistiques, dont de nombreuses surfaces ont trouvé difficilement preneur, compte tenu de la crise économique. Par conséquent, et au regard des stocks actuellement identifiés, les surfaces de permis de construire déposés en 2010 ont fortement diminué.

Plus de 500 000 m² d'entrepôts de plus de 5 000 m² immédiatement disponibles

L'étude⁴ menée par la CCI de région Nord-Pas de Calais relative aux entrepôts identifiait au mois de mars 2010 une offre immédiate d'entrepôts de plus de 5 000 m² de l'ordre de 500 000 m². Les entrepôts de plus de 10 000 m² regroupent plus de la moitié des surfaces proposées soit plus de 250 000 m². Les surfaces cumulées des entrepôts de classe A⁵ représentent près de 200 000 m². La très grande majorité d'entre eux ont une taille supérieure à 10 000 m² et ont été construits après 2007.

Selon CBRE⁶, « cette offre est désormais en cours de stabilisation. A l'instar des autres régions, le gel des mises en chantier et le ralentissement de la demande placée en sont les principales causes »

Plus d'un million de m² d'entrepôts actuellement en projet

A court terme (2011 - 2013), l'offre identifiée⁷ est située entre 800 000⁶ et un million de m². La majeure partie de ces programmes concerne des ensembles d'entrepôts dont la surface totale est supérieure à 50 000 m², pour des « projets en gris⁸ » livrables dans les 8 mois après accord. Cette valeur est au regard du marché très importante puisque selon CBRE, « l'offre en gris (en Nord-Pas de Calais) atteint le niveau le plus élevé de province.»

LE FRET ROUTIER INTERURBAIN ET L'ENTREPOSAGE, DEUX SPÉCIFICITÉS DU NORD-PAS DE CALAIS

La part des emplois dans les activités de transport et de logistique en Nord-Pas de Calais est assez similaire à celle observée au niveau national (43% en région pour la logistique contre 44% au niveau national, 57% contre 56% des emplois dans les activités de transport).

Outre le fret routier interurbain (une proportion des emplois transport logistique de la région supérieure à celle observée au niveau national - près de 34% contre 31% au niveau national), l'analyse des répartitions des emplois par code NAF 60 montre une proportion importante des activités d'entreposage (17%, une part des emplois transport logistique de la région supérieure de 4% à la moyenne française).

L'importance de ces secteurs semble être justifiée par :

- la présence sur ce territoire d'une forte densité d'équipements commerciaux (nécessitant des grandes surfaces d'entrepôts) et ce depuis longtemps ;
- le Nord-Pas de Calais présente un réseau très dense de centres commerciaux dont les zones de chalandise dépassent pour plusieurs de ces équipements, très largement le territoire régional (Noyelles-Godault, Cité Europe, etc.).
- la situation géographique privilégiée du Nord-Pas de Calais (situation de hub), à proximité des principaux bassins de vie européens. Les entrepôts ne servent pas uniquement au stockage de marchandises pour les usagers de cette région, mais pour un territoire plus vaste.

Parmi les autres spécificités du transport et la logistique présentes en région, le Nord-Pas de Calais compte de nombreuses entreprises phares travaillant dans les domaines des services TIC d'accompagnement à cette filière. Ces sociétés de petite taille ne regroupent qu'un nombre restreint d'emplois. Leur développement est cependant révélateur de la transformation que connaît actuellement la filière du transport et de la logistique en Nord-Pas de Calais.

Le transport et la logistique connectés aux TIC

Les technologies de l'information et de la communication prennent des proportions de plus en plus importantes dans la gestion et l'organisation des flux de transport de marchandises. « Dans les salons internationaux de la logistique, il est flagrant de constater que la place occupée par l'info-logistique est devenue dominante »⁹. De nombreuses et nouvelles entreprises offrent des services d'accompagnement pour les acteurs de cette filière.

Le Nord-Pas de Calais dispose en ce sens de très nombreux acteurs participants au développement des liens entre le développement de l'usage des TIC au sein des activités du transport et de la logistique. « A côté des grandes signatures telles que Generix, Acteos ou Transics, de nouvelles entreprises régionales marquent des points comme ESI4U ou Effisys »¹⁰

Par ailleurs, les infrastructures et les ports intérieurs constituent des lieux d'innovation et d'application de process TIC :

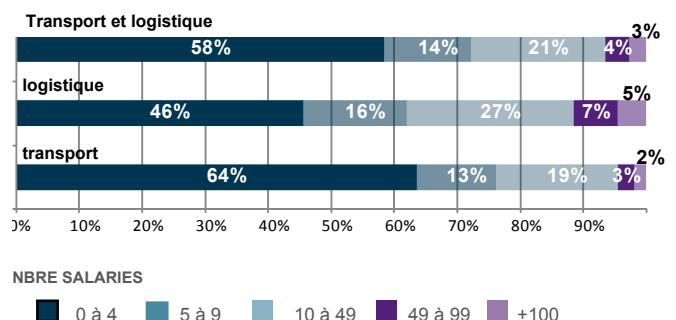
- le port de Dunkerque a développé une plateforme innovante en matière de gestion des flux – GESFIM
- le port de Lille mène un projet de création d'un centre logistique intelligent spécialisé dans la logistique urbaine (...).

Plus d'information sur le site : www.observatoire-tic.fr

De nombreux établissements de moins de 6 salariés

Le Nord-Pas de Calais compte 3 100 établissements de transport et de la logistique, dont 72% en transport et 28% en logistique. Ils sont très majoritairement de petite taille (58% d'entre eux présentent moins de 5 salariés).

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS SELON LES EFFECTIFS



⁹ SOURCE : LAURENT DESPREZ, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL D'EURALOGISTIC

¹⁰ SOURCE : L'OBSERVATOIRE DES TIC, N°15, NORD-PAS DE CALAIS LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE CONNECTÉS AUX TIC, 2EME SEMESTRE 2010.

SOURCE : PÔLE EMPLOI, 2010

Les entreprises de transport présentent un nombre d'emplois moins important que la logistique :

- 64% des entreprises de transport ont moins de 5 salariés contre 50 % dans la logistique ;
- à l'opposé, 12 % des entreprises de la logistique emploient 50 salariés et plus contre 5% dans le secteur du transport.

UNE FILIÈRE STRUCTURÉE AUTOUR DE PLUSIEURS CLUSTERS ET CLUBS SPÉCIFIQUES

On compte de nombreux représentants du transport et de la logistique en Nord-Pas de Calais : les délégations régionales de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), de l'Union nationale des organisations et des syndicats des transports routiers automobiles Nord-Pas de Calais (UNOSTRA), TNF Nord-Pas de Calais, de l'association UNOTRE, et de l'association française pour la logistique (ASLOG).

Plusieurs structures travaillent spécifiquement au développement des activités de transports et de logistique dans le Nord-Pas de Calais :

Euralogistic

Euralogistic est un plan d'actions mis en œuvre par la CCI de l'arrondissement de Lens aux côtés des communautés d'agglomérations et de la mission bassin minier, reconnue pôle d'excellence régional. Cette structure qui regroupe plus de 500 acteurs de la logistique, présente une mission de mise en réseau des acteurs, de prospective, d'intelligence économique, d'ingénierie, de promotion territoriale et de communication.

Plus d'informations sur le site : <http://www.nord-logistique.com>

Club logistique et transport 59-62

Le Club logistique et transport 59-62 a pour mission de représenter et de développer les métiers de la logistique, 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. Créée en 1984, cette structure regroupe aujourd'hui près de 180 membres.

Plus d'informations sur le site : <http://www.entreprises-et-cites.com>

Club logistique du Hainaut-Cambrésis

Cette association rattachée à la CCI regroupe les différents acteurs de ces filières, et participe à la mise en place d'actions et de projets visant le développement de ces activités.

Cette structure regroupe actuellement plus de 40 acteurs de cette filière sur le territoire du Hainaut-Cambrésis.

Un pôle de compétitivité à vocation mondiale spécialisé dans les systèmes de transports terrestres innovants

Le Nord-Pas de Calais présente le pôle de compétitivité i-Trans spécialisé dans les systèmes de transports terrestres innovants (le ferroviaire, l'automobile, le portuaire, le fluvial et la logistique). I-Trans fait partie des 17 pôles français à forte visibilité scientifique et technologique au niveau mondial.

Ce pôle travaille sur la mise en place de projets sur les thèmes de l'interopérabilité pour le secteur ferroviaire, l'intermodalité pour le transport de fret ou de voyageurs, l'intelligence des systèmes de transports et l'innovation (STI) pour le développement économique.

Le siège de cette structure est situé à Valenciennes, un territoire qui mène en parallèle de nombreuses réflexions et projets visant le développement des industries ferroviaires.

Plus d'informations sur le site : <http://www.i-trans.org/>

Le Nord-Pas de Calais dispose également de nombreuses structures de formation et de recherche travaillant dans les domaines du transport et de la logistique (école des Mines de Douai, école d'ingénieurs du CESI, INRETS, LGI2A, etc.). Cette région accueille le siège de l'**Agence ferroviaire européenne**. Cet organisme, créé en 2004 et dont le siège est situé à Valenciennes emploie une centaine de personnes. Il a pour tâche principale de rapprocher les règles techniques et les règles de sécurité nationales des pays membres de l'Union. Son objectif est d'établir progressivement des règles de sécurité communes à tous les réseaux européens.

LE DÉVELOPPEMENT DE « PÔLES LOGISTIQUES » FORTS

Les entreprises et les emplois dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique sont principalement situés sur deux zones d'emploi, qui totalisent 38% des effectifs régionaux :

- **Lille**

La zone d'emploi de Lille qui regroupe près de 10 000 emplois, soit 24% des effectifs régionaux, n'a cependant pas de spécificité dans ce domaine. En effet, 3,8 % des emplois de ce territoire ont sur ces activités, une valeur inférieure à la moyenne régionale (4,3%).

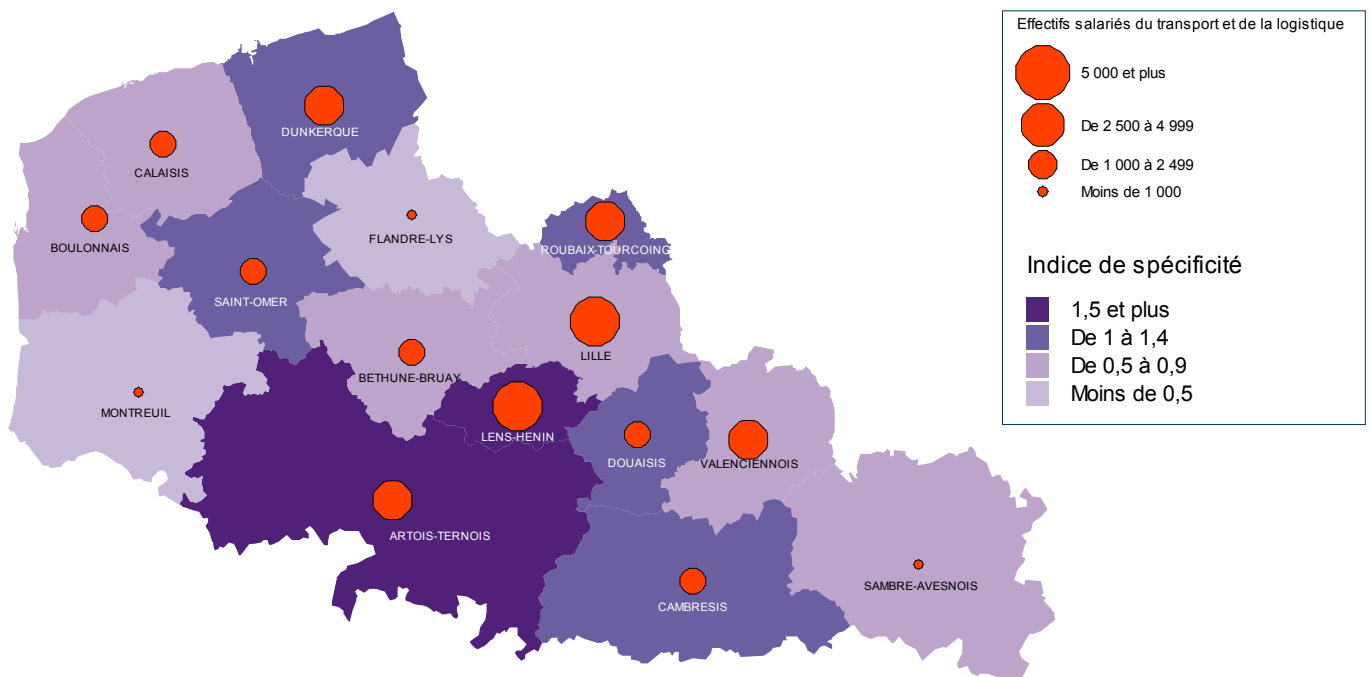
- **Lens-Hénin.**

Lens-Hénin dont les emplois dans le transport et la logistique étaient relativement faibles en 1993 (5% de l'emploi régional), comptait en 2010, 5 862 salariés dans les transports et la logistique, soit 14% de l'emploi régional. Cette explosion est notamment due à l'implantation de nombreux sites d'accueil logistiques dont la plateforme Delta 3 à Dourges. La zone d'emploi de Lens-Hénin est depuis plusieurs années, le territoire ayant l'indice de spécificité¹¹ dans ce domaine le plus élevé du Nord-Pas de Calais.

La plateforme de Dourges Delta 3

Mise en activité il y a près de 10 ans, Delta 3 est une plateforme logistique regroupant un terminal de transport combiné rail – route – voie d'eau, des bâtiments logistiques dernière génération et un centre de services. A 22 km de Lille, 97 km de Dunkerque, 115 km du Tunnel sous la Manche et 199 km de Paris, Delta 3 est à l'intersection du corridor européen conduisant du Royaume-Uni vers l'est de l'Europe et de celui menant des ports maritimes du range nord-ouest à l'Europe du sud. Ce site de 300 hectares au sud de la métropole lilloise est devenu l'un des principaux centres logistiques de la région et devrait voir son périmètre doubler à moyen terme

LES INDICES DE SPÉCIFICITÉ TRANSPORT ET LOGISTIQUE DES DIFFÉRENTES ZONES D'EMPLOI PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE DU NORD-PAS DE CALAIS



SOURCE : PÔLE EMPLOI, 2010 CARTOGRAPHIES ET ANALYSE DES DONNÉES STATISTIQUES, CCI RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, FÉVRIER 2011

Les zones d'emploi de l'Artois Ternois, et Saint Omer présentent également une importante spécificité dans ces domaines avec des indices respectivement de 1,6 et de 1,4. Ces territoires ont, comme sur la zone d'emploi de Lens, mené au cours des dix dernières années des politiques d'offre foncière spécifique à ces filières, actions qui ont très largement contribué au développement de ces secteurs.

Les trois territoires du littoral présentent des indices de spécificité proches de 1 (Dunkerque 1,2, Calais et Boulogne 0,8),

des valeurs qui peuvent sembler surprenantes au regard de leurs infrastructures portuaires et qui témoignent de la nature des activités sur ces ports :

- l'activité dans le port de Dunkerque est avant tout industrielle. Les activités de manutention logistique sont réalisées par des entreprises industrielles et donc répertoriées en tant que telles.

¹¹ LA PRÉSENCE DE L'ACTIVITÉ EST DÉFINIE SELON L'INDICE DE SPÉCIFICITÉ : RAPPORT ENTRE LA PART DU SECTEUR SUR LE TERRITOIRE DANS LA RÉGION, EN TERMES D'EFFECTIF SALARIÉ, ET LE POIDS DU TERRITOIRE DANS LA RÉGION. LORSQUE L'INDICE DE SPÉCIFICITÉ EST SUPÉRIEUR À 1, L'ACTIVITÉ EST DAVANTAGE PRÉSENTE DANS LA ZONE PAR RAPPORT À SA PRÉSENCE MOYENNE DANS LA RÉGION.
SOURCE : INSEE - CLAP

- le port de Calais présente principalement une activité de transport de passagers, un secteur non repris par cette étude (transport de marchandises).
- le port de Boulogne est un port de pêche (secteur d'activité autre) et n'effectue que peu de transport de marchandises.

Enfin, le Valenciennois et la Sambre-Avesnois malgré la présence d'une industrie importante notamment automobile et ferroviaire, disposent d'indices de spécificité inférieurs à 0,8. Ces territoires, situés en dehors de la dorsale nord-sud régionale (autoroute A1), sont restés à l'écart de ces développements.

La mise en place dans les années à venir d'actions volontaristes visant le développement des activités du transport et de la logistique (développement des activités portuaires en lien avec Seine Nord Europe, la mise en place d'un foncier de qualité) vont très certainement accroître le nombre d'emplois dans ces secteurs sur ces territoires.

Des spécialisations territoriales fortes

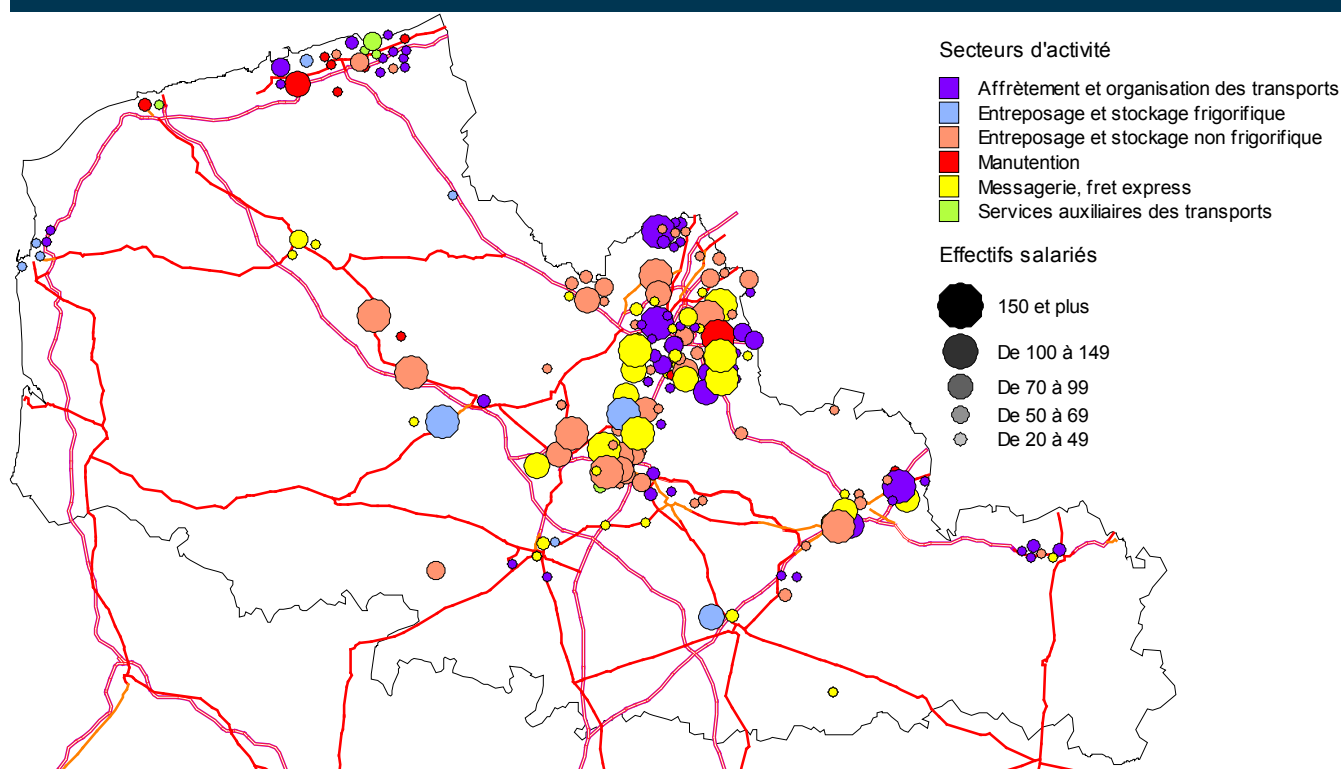
Les localisations des entreprises de plus de 20 salariés travaillant dans le domaine de la logistique par sous secteur révèlent différentes spécialisations territoriales :

- la métropole lilloise présente une part importante des

sociétés **de messagerie et de fret express**. Ces activités sont généralement localisées à proximité des entreprises de services supérieurs à haute valeur ajoutée (secteurs ayant recours à ce type de service), en grande partie sur la métropole lilloise en Nord-Pas de Calais.

- la zone de Lens - Hénin dispose principalement de nombreuses entreprises **d'entreposage et de stockage** (non frigorifique), qui se sont installées à proximité de la plateforme multimodale Delta 3.
- le littoral présente une proportion importante d'entreprises de plus de 20 salariés travaillant dans **les services auxiliaires de transport et la manutention**, des activités directement liées aux besoins des ports maritimes.
- le Valenciennois regroupe des entreprises logistiques de différentes natures : **entreposage et stockage, affrètement et organisation des transports et messagerie et fret express**. Cette grande variété témoigne de la transformation économique que connaît depuis 10 ans ce territoire : le développement actuel des activités de transport en lien avec le Canal de la Sambre, la croissance des services de tertiaire supérieur sur Valenciennes, la présence importante d'une industrie de transformation.

LES ÉTABLISSEMENTS DE LOGISTIQUE DE PLUS DE 20 SALARIÉS EN NORD-PAS DE CALAIS



SOURCE : CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS, 2011

Le renforcement de ces spécialisations à court terme

Entre 2008 et 2010, la majeure partie des permis de construire délivrés l'a été sur les zones d'emploi situées à proximité de la plateforme multimodale de Dourges au croisement des autoroutes A1 et A21 : Lille (260 881m²), Lens (176 041 m²), Douai (486 499 m²). Ces différents territoires représentent plus de 55% des surfaces de stockage totales autorisées de la région. Ce lieu d'intersection entre les différentes infrastructures de transport (train, autoroutier, fluvial) apparaît comme le territoire central en matière de logistique dans la région Nord-Pas de Calais. Au regard des permis de construire déposés et autorisés, cette concentration devrait se renforcer dans les années à venir.

Viennent ensuite plusieurs pôles importants, tous situés à proximité des principales infrastructures de transport :

- Artois : 126 391m² (autoroute A1)
- Cambrai : 101 126 m², Valenciennes : 122 849 m² (autoroutes et ports fluviaux)
- St Omer : 99 366 m² (autoroute A25)
- Calais : 58 075 m², Dunkerque : 69 614 m² (autoroutes et ports maritimes)

Les concentrations d'entrepôts à proximité des plateformes multimodales de la région (CRT de Lille-Lesquin, port de Dunkerque, Delta 3) ont permis le développement de pôles de stockage sur lesquels s'est mise en place une offre de services logistiques dédiée.

Pour exemple, la zone de logistique Delta 3. Localisée au croisement de l'A 1 et de l'A 21, elle offre non seulement des services de transports exceptionnels (connexion au réseau ferroviaire autoroutier et fluvial européen), mais dispose également d'entrepôts permettant le stockage sous douane des marchandises¹². (le stockage de marchandises dangereuses, le stockage de marchandises sous température dirigée).

Le développement de nouveaux et vastes pôles logistiques à moyen et long terme

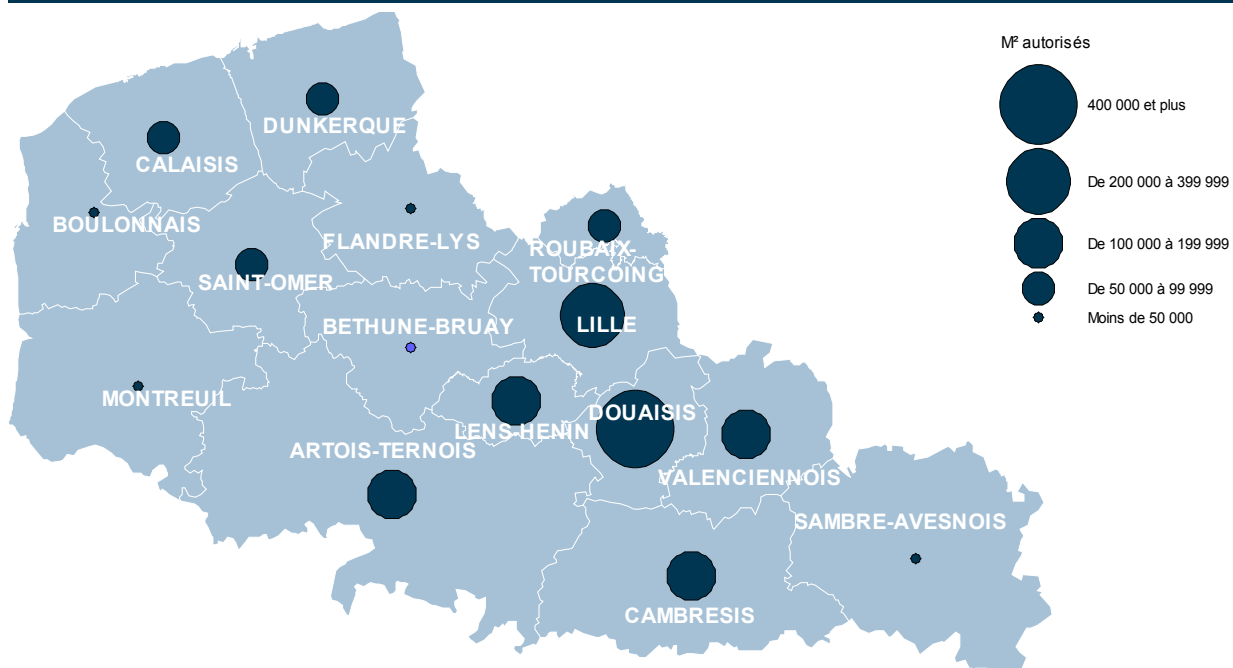
A long terme, de nouveaux sites logistiques de grande envergure (par exemple la plateforme de Marquion à l'intersection de l'autoroute A1 et du canal Seine Nord Europe) proposeront une offre d'entrepôts très importante.

Lille Métropole Communauté Urbaine souhaite aménager près de 1 000 ha de foncier supplémentaires, à vocation économique, dans les 10 ans à venir (parcs d'activités de grande taille, zones d'intérêt local de plus petite taille, requalification de friches industrielles, etc.).

Le projet stratégique de développement du Grand port maritime de Dunkerque prévoit le triplement de son offre d'entrepôts de stockage : passage d'une surface de 100 000 à 300 000 m² à horizon 2013.

Le projet Calais 2015 verra la création d'un nouveau pôle logistique majeur avec notamment l'opération « Calais Premier ». Ce site de 160 ha dédiés à ces domaines d'activité viendra largement accroître l'offre de surface logistique sur le littoral. Une première tranche composée de 220 000 m² d'entrepôts sera construite à partir de 2012.

SURFACE DES PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISÉS ENTRE 2008 ET 2010 PAR ZONE D'EMPLOI



¹² STOCKAGE SOUS DOUANE : ZONE QUI REGROUPE LE STOCKAGE EN ENTREPÔT, LE STOCKAGE EN MAGASIN ET AIRE DE DÉPÔT TEMPORAIRE (MADT) OU MAGASIN ET UNE AIRE D'EXPORTATION

UN PRIX DE L'OFFRE D'ENTREPÔTS FAIBLE

Fourchette des prix des entrepôts (HT/HC/m ² /an)	
Région	Prix
Ile de France	46/52
Couloir Rhodanien	43/45
Grand nord	40/45
Grand sud	40/45
Normandie	37/49
Grand est	37/53
Bourgogne /Franche-Comté	30/35
Ouest	40/42
Grand sud ouest	42/50
Belgique	43/53
Allemagne	54/77
Pays Bas	65/70

SOURCE : CB RICHARD ÉLIS, LA LOGISTIQUE ET LES LOCAUX D'ACTIVITÉS EN FRANCE,

DÉCEMBRE 2010

Les loyers des locaux varient de 40 à 45 € HT HC /m²/an. Ces valeurs locatives sont inférieures aux autres grandes régions logistiques françaises comme l'Ile-de-France (46-52 €) ou le couloir rhodanien (43-45 €) et aux territoires européens voisins (Belgique, 43-53 €, l'Allemagne, 54-77 € et les Pays Bas - 65-70 €).

Ces faibles valeurs permettent d'augmenter la compétitivité de l'offre logistique régionale. Elles sont dues à la mise sur le marché d'un grand nombre de surfaces foncières au sein des « nouveaux centres logistiques ».

LE POIDS DE LA GRANDE DISTRIBUTION DANS LES RÉCENTES OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES

Les récentes transactions immobilières en matière d'entrepôts en Nord-Pas de Calais montrent le renforcement d'une des spécificités du secteur logistique de cette région : l'importance des entreprises de grande distribution dans la part des surfaces de stockage.

En effet, depuis plusieurs années de nombreuses enseignes de grande distribution ont choisi d'installer dans le Nord-Pas de Calais d'importants entrepôts logistiques (Delta 3 accueille par exemple la Fnac et Leroy Merlin).

Parmi les plus importantes transactions immobilières effectuées ces dernières années dans ce domaine, on trouve KIA-BI (66.000 m² à Lauwin-Planque), DECATHLON (51.000 m² à Delta 3), ID LOGISTIC pour l'enseigne ALINEA (Brebrières), LIDL (Cambrésis), WILMOT RUCAR pour la chaîne de magasin L'INCROYABLE (18.000 m² à Denain).

Plusieurs de ces entrepôts (KIABI, DECATHLON) desservent un territoire allant bien au-delà de la région Nord-Pas de Calais (France, Benelux, etc.).

Certaines entreprises comme la société LENZE ont récemment implanté leurs centres logistiques pour l'Europe de l'ouest et du sud dans la région (à Ruitz, près de Béthune).

Les entrepôts desservant une partie, voire l'ensemble de l'Europe, sont cependant et encore trop peu nombreux dans la région.

LE NORD-PAS DE CALAIS EN 2020

Les secteurs du transport de marchandises et de la logistique en Nord-Pas de Calais pourraient fortement évoluer au cours des dix années à venir.

En effet, ce territoire devrait bénéficier d'un renforcement de son positionnement européen par la mise en activité de nouvelles infrastructures de transport. Ses nouveaux et nombreux projets de frets ferroviaires, fluviaux, ou maritimes pourraient très largement modifier les répartitions modales en Nord-Pas de Calais.

LE CANAL SEINE NORD EUROPE, UNE INFRASTRUCTURE D'IMPORTANCE EUROPÉENNE AUX RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POTENTIELLES IMMENSES

Le canal à grand gabarit Seine Nord Europe d'une longueur de 106 km permettra de relier les réseaux fluviaux nord européens au Bassin parisien. Les grands ports maritimes du Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam seront ainsi raccordés.



SOURCE VNF

Ce projet d'envergure européenne représente un levier de développement potentiel immense pour la région Nord-Pas de Calais, mais aussi pour les régions Picardie, Ile-de-France et Haute-Normandie.

Selon VNF, « la mise en service du canal, et surtout, le développement du trafic fluvial et des zones d'activités bord à voie d'eau seront créateurs d'emplois de manière progressive :

- entre 10 000 et 15 000 emplois sur l'ensemble de la zone d'effet environ 10 ans après la mise en service,
- autour de 25 000 emplois induits vers 2030
- et jusqu'à 45 000 à l'horizon 2050.

Leur répartition régionale peut être évaluée à terme :

- entre 4 500 et 7 000 emplois en Picardie ;
- entre 13 000 et 15 000 emplois dans le Nord-Pas de Calais ;
- entre 20 000 et 23 000 emplois en Ile-de-France et Haute-Normandie ».

De plus, au-delà de ces très nombreuses créations d'emplois, la mise en activité de ce canal va se révéler nécessaire pour offrir une réponse aux problématiques de congestion des principaux axes autoroutiers des territoires.

En effet, le report modal estimé est de l'ordre de 500 000 poids lourds transportés par an.

La diminution de trafic poids lourds, engendrée par le canal Seine Nord Europe uniquement sur l'axe nord-sud via report modal, aura un impact environnemental significatif. Très faiblement émetteur de gaz à effet de serre, le mode fluvial offre une solution de mobilité de marchandises permettant de répondre pour partie aux objectifs inscrits au Grenelle de l'environnement.

Le coût estimé de ce projet est de 4,318 milliards d'euros, un montant important mais dont les retombées semblent encore plus importantes. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder les développements immenses engendrés par la mise en activité de canaux similaires comme, par exemple, le canal Albert en Belgique.

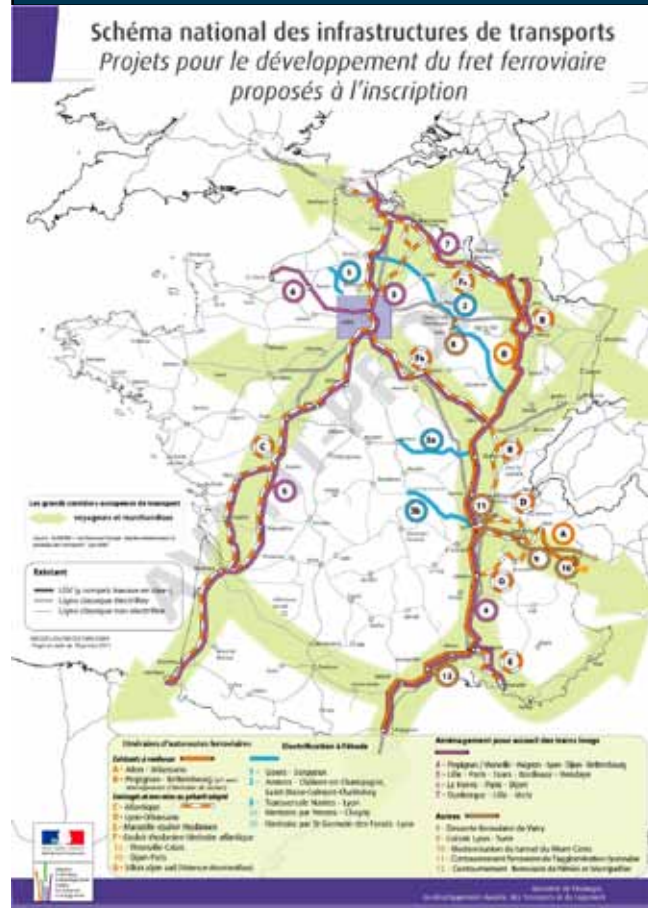
LES AUTOROUTES FERROVIAIRES : ÊTRE LA PORTE D'ENTRÉE FERROVIAIRE DE LA FRANCE

Suite au Grenelle de l'environnement, deux projets d'autoroutes ferroviaires visant à accroître la part du mode ferroviaire ont été identifiés et programmés pour une mise en activité en 2012. Ces infrastructures dédiées au transport ferroviaire de marchandises relieront l'Europe du nord à l'Europe du sud.

Le Nord-Pas de Calais est directement concerné par l'une de ces lignes : Lille Hendaye. Le budget total de cette infrastructure est estimé à 161 millions d'euros dont 15 millions d'euros en Nord-Pas de Calais.

La ligne Lille Hendaye devrait dans un premier temps voir circuler une trentaine d'allers retours de trains de marchandises par jour. L'objectif affiché pour 2020 serait le transport de 2000 poids lourds par jour sur cet axe, soit plus 700 000 camions par an. En se basant sur le modèle de VNF (part du report modal de 45%), le report modal serait de l'ordre de 315 000 poids lourds par an.

LES PROJETS D'AUTOROUTES FERROVIAIRES EN FRANCE



Par ailleurs, le Nord-Pas de Calais pourrait être concerné par un deuxième autoroute ferroviaire (3ème projet national) dont le tracé n'a pas encore été précisément défini : l'axe ouest allant du Tunnel sous la Manche à Metz.

LE RENOUVEAU DES ACTIVITÉS PORTUAIRES : S’AFFIRMER COMME L’UNE DES PRINCIPALES PORTES D’ENTRÉE MARITIME EUROPÉENNE

Le plan de développement du Grand Port Maritime de Dunkerque ainsi que le projet Calais 2015 modifieront très nettement les potentialités qu’offriront les infrastructures maritimes de la région.

Calais 2015

Le projet d’extension et de développement du port de Calais consiste à créer un nouveau bassin portuaire de 130 hectares, gagné sur la mer, et protégé par une jetée de 2 500 mètres. Le coût estimatif du projet est de 400 millions d’euros.

Le projet d’extension à l’est de Calais Port 2015, rendu indispensable pour faire face à l’évolution de la taille des navires, permettra d’assurer le développement du trafic portuaire tant au niveau du transmanche passagers et fret que du port de commerce. « Il permettra aussi d’offrir de larges possibilités de développement du port à l’ouest, en particulier de la plaisance, avec des perspectives très intéressantes de positionnement étroit au cœur même de la ville de Calais.

C’est une réelle opportunité, source importante d’évolution de l’économie touristique locale. Ce projet dépasse donc le maintien et le développement espéré des emplois portuaires, il devrait permettre de générer de multiples activités nouvelles directes et indirectes dans le domaine portuaire mais aussi dans les activités de plaisance et de tourisme. »¹³

Le plan stratégique de développement du Grand Port Maritime de Dunkerque

Approuvé par le conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque en avril 2009, le « plan stratégique » de développement prévoit un doublement de la cadence d’investissement dans les prochaines années.

De 2009 à 2014, Dunkerque Port investira 368 millions d’euros, soit plus de 70 millions par an, éventuellement avec un décalage dû à la crise. C’est à peu près autant que dans les années 70, au cours desquelles ont été creusés le port ouest et le bassin minéralier.

Ces travaux portent sur l’implantation d’un terminal méthanier, sur l’extension de trois terminaux pour les trafics de vracs, sur l’amélioration de l’accès au port ouest pour recevoir de très grands navires, porte-conteneurs ou transporteurs de vracs, sur l’extension de l’espace dédié aux entrepôts, sans oublier de lourds efforts pour aménager un accès ferroviaire de premier ordre à tous les terminaux. Ce projet prévoit également pour après 2014, le creusement de deux nouveaux bassins au port ouest, pour les vracs de la sidérurgie d’abord, mais aussi à plus long terme pour un second terminal à conteneurs.

LA NÉCESSITÉ DE NOUVEAUX PROJETS D’ACCOMPAGNEMENT

La réussite de ces projets dépendra en grande partie de la mise en place de projets connexes : création et développement de zones logistiques à proximité, formations adaptées propres aux nouveaux besoins de ces filières, mise en place de partenariats.

Conscients de cet impératif, les partenaires locaux s’attèlent à la mise en place de ces différentes actions. Ils mènent notamment différentes réflexions (cadre de cohérence de l’aire métropolitaine de Lille, directive régionale d’aménagement) visant la mise en place d’une offre foncière économique située au sein ou à proximité de ces centres urbains et valorisant les modes alternatifs à la route.

Quelques projets semblent déjà très avancés : la plateforme de Marquion connectée à l’autoroute A 1, au réseau de fret ferroviaire et au Canal Seine Nord Europe, offrira à moyen terme (2015) une logistique de qualité et complémentaire à celle de Delta 3.

Par ailleurs, le campus Euralogistic offrira des formations répondant aux besoins futurs en matière de transport et de logistique.

¹³VILLE DE CALAIS, CAHIER DES ACTEURS, CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC CALAIS 2015, 2010.

Le Campus Euralogistic : un atout décisif pour le pôle d'excellence régional

Un des projets structurants du Pôle d'excellence régional EURALOGISTIC consiste à créer le complexe de formation en logistique le plus innovant de France : le CAMPUS EURALOGISTIC.

5 hectares sont en cours d'aménagement à l'entrée de la plateforme multimodale européenne DELTA 3, en bordure de l'autoroute A1. Deux bâtiments haute qualité environnementale seront livrés fin 2011 : un entrepôt école de grande hauteur de 5 000 m² et un bâtiment tertiaire de 2 000 m² dédié à la formation en salle.

Le cycle de formation reposera sur le principe de l'immersion des apprenants (caristes, préparateurs de commandes, chefs d'équipes, managers) en tâches opérationnelles, autrement dit au sein d'une véritable plateforme logistique en activité. A l'issue du cycle de perfectionnement, le label de formation «compagnons de la logistique» sera délivré aux apprenants. Validé par les entreprises, il attestera de leurs compétences professionnelles.

La maîtrise d'ouvrage de ce programme de 9,2 M€ est assurée par la CCI Artois, pilote régional du pôle Euralogistic. Inscrit au contrat de plan 2007-2013 et soutenu par l'Europe, l'Etat et la région Nord-Pas de Calais, le campus Euralogistic a été conçu en collaboration étroite avec les logisticiens, l'Université, l'Education nationale, Pôle emploi et les organismes de formation leaders de la filière, notamment. Il sera la vitrine des savoir-faire des fournisseurs d'équipements logistiques régionaux, contribuera à valoriser l'image des métiers de la filière logistique et donnera un avantage déterminant à la région en matière d'attractivité territoriale. »

CONTRIBUTION DU PÔLE D'EXCELLENCE EURALOGISTIC

La plateforme de Marquion (Cambrésis)

La plateforme de Marquion est la plus vaste des quatre zones portuaires programmées le long du Canal Seine-Nord Europe entre le Nord et l'Oise. Elle concerne, à l'horizon 2015, une superficie de 156 hectares. Dédié en priorité aux activités de logistique et à l'agroalimentaire, le site de Marquion devrait comporter un kilomètre de quai, un terminal pour conteneurs, deux parcs d'activités industrielles, une zone de services (restaurants, commerces, services aux transporteurs...).

UNE CROISSANCE IMPORTANTE DES FLUX ENVISAGÉS

La réalisation des infrastructures mentionnée précédemment, à condition d'être accompagnées par différents projets connexes, va considérablement accroître l'attractivité régionale en matière de transport de marchandises et de logistique. Les flux de transport risquent par conséquent d'augmenter de manière importante, par le renforcement du positionnement stratégique du Nord-Pas de Calais.

La CCI de région Nord-Pas de Calais a évalué la croissance des flux potentiels à l'horizon 2020. Les valeurs selon les différentes hypothèses de développement et d'élasticité entre le développement des flux et la croissance économique, vont de +11,5% à 34,4% en tonne kilomètres.

La croissance des flux en tonne/km en Nord-Pas de Calais à l'horizon 2020

Scénario retenu pour les 10 années à venir en Nord-Pas de Calais	CROISSANCE PIB NATIONAL		CROISSANCE PIB NATIONAL	
	2%	1,5%	2%	1,5%
	Elasticité* 0,55		Elasticité 1	
Croissance similaire à la moyenne nationale	+ 11,5 %	+ 8,5 %	+ 21,8%	+ 16,0 %
Rattrapage PIB par emploi (+0,5 % par rapport à la moyenne nationale) à l'horizon 2030	+ 14,6%	+ 11,5 %	+ 28,0%	+ 21,8 %
Rattrapage PIB par personne (+1 % par rapport à la moyenne nationale) à l'horizon 2030	+ 17,7%	+ 14,6%	+ 34,4%	+ 28,0 %

Source : CCI de région Nord-Pas de Calais, Contribution à la démarche de cadre de cohérence de l'aire métropolitaine de Lille, novembre 2010

Note méthodologique : cette analyse intègre différentes hypothèses de travail en matière de croissance du PIB et d'élasticité (rapport entre la croissance des flux et la croissance du PIB). Les variables utilisées proviennent d'études réalisées par le ministère du Développement Durable.

Plusieurs scénarii de rattrapage économique de la région Nord-Pas de Calais à l'horizon de 20 ans ont également été intégrés à cette réflexion.

LE RATTRAPAGE ÉCONOMIQUE DU NORD-PAS DE CALAIS À HORIZON 2030 : UNE AMBITION RÉALISTE POUR UNE RÉGION EN MOUVEMENT

Depuis une quinzaine d'années, le Nord-Pas de Calais semble trouver un regain d'attractivité, boosté par un recentrage géographique, initié entre autres par différents grands projets (Tunnel sous la manche, le TGV nord européen, Eurailille), et d'événements d'importance européenne (Lille 2004).

Elle reste cependant l'une des régions possédant l'un des PIB par habitant (près de 30% inférieur à la moyenne française) et par emploi (de 10% moindre qu'au niveau national) les plus faibles de France. Le taux de chômage y est de 3% supérieur à la moyenne nationale.

Malgré ces données, le Nord-Pas de Calais demeure dans les cinq premières régions d'accueil des implantations internationales en 2009 (6% des projets et 7% des emplois nationaux). Plusieurs indicateurs permettent d'attester le regain d'attractivité de ce territoire et suggèrent un rattrapage « socio-économique » à moyen terme de la région

Le rattrapage en termes de formation

L'écart pour ce qui est des personnes aux niveaux d'éducation élevés semble fortement diminuer pour les 20 – 24 ans. La région présente en effet un taux de bachelier de 82,8% contre 84,1% au niveau national, soit un écart de 1,3% pour cette tranche d'âge très inférieur aux 5,3% observés entre les taux régionaux et nationaux pour l'ensemble de la population.

Le boom de l'entrepreneuriat

La région rattrape depuis 2004 son retard en matière d'entrepreneuriat. En effet, le Nord-Pas de Calais qui dispose d'une densité d'entreprises inférieure à la moyenne nationale (33 entreprises pour 1 000 habitants en Nord-Pas de Calais contre 54 en moyenne nationale) a connu une augmentation de plus de 80% du taux de création d'entreprises de 2004 à 2009.

Vers une économie de la connaissance

Le Nord-Pas de Calais présente l'une des parts de PIB investies dans la recherche et développement (0,7% contre 2,2% au niveau national) les plus faibles de France, malgré la présence de près de 160 000 étudiants répartis au sein de plusieurs universités et écoles supérieures, et de 7 pôles de compétitivité.

En parallèle, la région a identifié et inscrit au sein du schéma régional de développement économique des démarches de clusters : les pôles d'excellence économique régionaux . Plusieurs agglomérations du territoire ont également mis en

place des actions similaires (souvent associées à des zones d'activités dédiées) non labellisées par la région et par l'Etat.

Au final, le Nord-Pas de Calais présente une concentration de projets de clusters parmi les plus importantes de France, ce qui laisse augurer, là encore, une diminution des écarts de richesse dans le futur.

La mise en place de nouveaux projets d'attractivité

En plus des différentes opérations d'infrastructures de marchandises de nombreux projets renforceront dans les années à venir l'attractivité régionale :

- l'élargissement du réseau de ligne à grande vitesse en Europe du nord-ouest permettra d'accroître l'accessibilité internationale,
- l'implantation du Louvre-Lens, musée qui pourra très largement augmenter le rayonnement culturel ,
- la création d'un campus universitaire international regroupant les principales universités et écoles supérieures de la région,
- la rénovation et la création d'équipements sportifs d'importance internationale (stade de Valenciennes, de Lille, de Lens, de Liévin, bassin d'aviron de Gravelines, etc.),
- le développement d'équipements d'accueil de congrès et d'exposition (agrandissement de Lille Grand Palais, ouverture de nouvelles salles, etc.).

Pour toutes ces raisons, le paysage économique de la région devrait fortement évoluer au cours des dix prochaines années.

L'objectif d'un rattrapage économique du Nord-Pas de Calais à l'horizon 2030 semble réaliste aux regards de ces évolutions et des PIB actuellement observés au sein des différents centres économiques de l'Europe du nord-ouest.

Cette hypothèse de travail développée, dans les différentes analyses prospectives de la CCI de région Nord-Pas de Calais (cf tableau page 18) nécessite des besoins en matière d'infrastructures de transport et de foncier économique d'une importance bien supérieure à un contexte de croissance molle. Il ne faudrait pas que ces éléments soit un facteur de blocage. Le développement de la région nécessite donc une politique ambitieuse dans ces domaines.

DES AXES AUTOROUTIERS POTENTIELLEMENT CONGESTIONNÉS

Comme indiqué précédemment, certains axes autoroutiers régionaux sont congestionnés plusieurs heures par jour.

Les reports de trafics engendrés par la mise en activité des projets précédemment cités (autoroute ferroviaire, canal Seine Nord Europe) ne pourraient représenter qu'un report de véhicules allant de 2 000 et 2 500 véhicules par jour, soit des proportions légèrement supérieures à 10% du trafic marchandises et à 1 % des flux totaux¹⁴.

Au regard des différentes prévisions de croissance des flux, la congestion des axes autoroutiers en Nord-Pas de Calais risque de croître au cours des dix années à venir, pouvant pénaliser ainsi le développement de ces secteurs.

Le développement de nouvelles infrastructures collectives : une réponse à la problématique de saturation des axes autoroutiers ?

Le transport de passager individuel représente sur les différents axes congestionnés près de 9/10ème des véhicules. La mobilité inter-agglomérations forme une grande part de ces flux, composés pour une proportion importante d'échanges domicile-travail.

Pour ces raisons et afin de répondre à ces problématiques de congestion des axes autoroutiers aux entrées de l'agglomération lilloise, les institutions locales travaillent sur plusieurs pistes de réflexion visant un report modal massif des flux de passagers empruntant les axes autoroutiers vers les transports collectifs :

- **l'optimisation du réseau TER,**
- **le projet Tram Train porté par Lille Métropole Communauté Urbaine,**
- **le RER métropolitain.**

Ces projets semblent cependant davantage concurrents que complémentaires : tracés similaires ou voisins, objectif commun, portage par des institutions différentes. Au regard de leurs budgets élevés et malgré leurs pertinences, il semble difficilement envisageable que l'ensemble de ces actions puisse être réalisé dans les années à venir.

Pour chacun de ces projets, les estimations de report des flux ont été réalisées de manière indépendante (pas de prise en compte de la mise en place des autres projets), rendant les résultats non additionnables.

Par conséquent et aux vues des prévisions de trafic général en Nord-Pas de Calais (de 8 à 30% de flux supplémentaires), la réduction des congestions sur l'autoroute A1 semble difficilement envisageable en 2020. La révision du schéma régional d'aménagement et de développement des territoires en Nord-Pas de Calais pourrait être une opportunité pour la définition et la mise en place d'une stratégie cohérente et commune visant l'amélioration de l'accessibilité des agglomérations régionales.

La création de nouvelles infrastructures routières et/ou d'une révolution dans l'usage des transports et le fonctionnement de l'aire métropolitaine de Lille¹⁵ semble nécessaire.

La réalisation de projets autoroutiers : l'élargissement de l'A25 et la réalisation du contournement sud-est de la métropole lilloise

Plusieurs projets d'élargissement d'axes routiers sont étudiés, notamment le passage de 2 à 3 voies de l'A25 à l'entrée de l'agglomération lilloise, action qui permettrait d'augmenter très largement la capacité de charge de cette infrastructure.

La réalisation d'un contournement sud-est de Lille est un projet inscrit au schéma national des infrastructures de transport qui « consiste à créer une liaison à 2x2 voies à statut express entre l'A1 et l'A23 ainsi que l'A27 au sud-est de Lille. Le projet vise à permettre au trafic de transit de rejoindre l'A27 en évitant deux secteurs particulièrement encombrés (Fâches Thumesnil et Lesquin)»¹⁶. Le report de circulation estimé sur ces différents tronçons est de l'ordre de 20 000 à 30 000 véhicules par jour soit 10 à 15% de trafic en moins sur les principaux axes congestionnés de la métropole. La réalisation de ce projet se heurte cependant à de multiples oppositions locales.

De plus, sa mise en place, bien que positive, ne suffirait pour répondre à la croissance des flux des 10 années à venir.

Une optimisation des axes de circulation routière

Plusieurs réflexions visant à optimiser les infrastructures routières existantes sont également portées par différentes institutions et laboratoires de recherche régionaux :

¹⁴ EN CONSIDÉRANT QUE L'ENSEMBLE DES TRAFICS REPORTÉS SOIT RETIRÉ DE CES FLUX

¹⁵ L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE EST L'ESPACE TRANSFRONTALIER POLYCENTRIQUE REGROUPANT L'ENSEMBLE DE L'ESPACE URBAIN SITUÉ À PROXIMITÉ DE LILLE ET FONCTIONNANT DE MANIÈRE INTERDÉPENDANTE. CET ENSEMBLE EST COMPOSÉ : DANS SA PARTIE FRANÇAISE DES AGGLOMÉRATIONS DE LILLE, DU BASSIN MINIER NORD-PAS DE CALAIS, D'ARRAS, DE CAMBRAI ET DE MAUBEUGE, ET DANS SA PARTIE BELGE, LES INTERCOMMUNALES DE TOURNAI, MOUSCRON, COURTRAI ET YPRES.

¹⁶ AVANT PROJET DU SNIT 2011

La régulation des vitesses de circulation sur les axes autoroutiers

Les simulations montrent que la commande des vitesses limites des véhicules en amont et en aval d'une congestion, diminuent fortement les effets. Cette action nécessite des moyens relativement peu coûteux (panneau de signalisation présentant une vitesse modulable, centre d'analyse) et est principalement portée par des laboratoires de recherches régionaux (LGI2A – Université d'Artois)

L'étalement dans le temps des flux

Les périodes de congestion des flux ne durent qu'une période restreinte du jour, le matin (de 7h à 9h) et le soir (de 16h30 à 18h30) aux heures d'entrée et de sortie des entreprises. Un meilleur étalement des flux sur l'ensemble de la journée permettrait d'améliorer très nettement la circulation sur ces axes.

Il nécessite cependant une refonte de l'organisation des journées de travail, une action qui semble difficile à mettre en œuvre au regard du nombre important d'acteurs à impliquer (entreprises et usagers).

Le développement du covoiturage

Une part très importante des usagers des infrastructures de transport routier voyage seul dans son automobile. Le développement du covoiturage, en faisant passer de une à deux personnes par véhicule à trois ou quatre, permettrait d'augmenter très nettement la capacité de charge des routes.

Plusieurs pistes ont été émises visant le développement de cette pratique, notamment la création d'une voie de circulation dévolue aux véhicules comprenant plusieurs passagers.

La mise en circulation des supers trucks de 44 tonnes (au lieu de 40 tonnes maximum)

En augmentant de 10% la capacité de charge des camions, le nombre de véhicules de marchandises sur les routes serait réduit. Cette option a comme deuxième avantage de diminuer les coûts du transport routier.

L'amélioration de l'accessibilité routière de la région nécessite la mise en place de nombreuses actions complémentaires et de différentes natures (création de nouvelles infrastructures de transport de marchandises et de transport collectif, solutions innovantes en matière de transport, etc.). Plus aucun de ces projets ne peut en effet répondre à lui seul aux problématiques de congestion comme l'aurait permis la création de l'autoroute A24, un axe dédoublant l'autoroute A1, un projet actuellement abandonné. C'est donc un ensemble de solutions qui devrait être pris de concert.

ÊTRE UNE RÉGION DE LOGISTIQUE ET NON DE TRANSIT

Le Nord-Pas de Calais présente un réseau d'infrastructures d'une grande qualité à l'intersection de l'Europe du nord-ouest, l'Europe continentale, du Bassin parisien et de l'Europe du sud, et s'affirme progressivement comme l'une des principales régions de transport et de logistique d'Europe.

Près de 15 000 emplois ont été créés en 15 ans. Tournés vers l'international, ces secteurs d'activités ont été particulièrement impactés par la crise économique de 2007-2008. Malgré des perspectives encourageantes, l'activité en 2011 n'aura pas retrouvé le niveau d'avant crise.

Les dix dernières années ont également été marquées par la spécialisation de plusieurs territoires constitutifs de cette région : les activités de transport logistique se concentrent le long de la dorsale nord-sud régionale, l'autoroute A1. Les zones d'emploi de Lens, Douai, Arras ont vu au cours de ce laps de temps, se développer de nombreuses zones d'activités dédiées à ces secteurs d'activité.

Afin de s'affirmer comme un hub d'importance européenne, le Nord-Pas de Calais devra relever de nombreux défis incombant à cette situation géographique et à l'absence depuis plusieurs décennies de politiques de transports multimodaux ambitieuses : en premier lieu, la saturation des axes autoroutiers à l'entrée des différentes agglomérations de la région et l'absence de solutions alternatives ambitieuses permettant de desservir les sites congestionnés, tant pour les personnes que les marchandises.

La mise en activité prochaine du canal Seine Nord Europe, ainsi que les autoroutes ferroviaires permettront un report important des flux du mode routier vers le rail et le fluvial.

Cependant, ceux-ci ne suffiront pas à désengorger cet axe autoroutier.

En effet :

- le trafic de marchandises ne représente que 10% des véhicules circulant sur ces axes,
- ces reports, même s'ils sont importants par rapport à l'ensemble du trafic de marchandises, seront très nettement inférieurs à la croissance des flux estimée (de l'ordre de 8 à 30% des flux).

Afin de répondre à cette problématique de congestion, les collectivités territoriales devront mettre en place des projets identifiés d'infrastructures de transport de passagers (augmentation des fréquences TER, RER métropolitain, tram train) et faire aboutir les nombreuses réflexions relatives à une optimisation des flux sur les équipements existants (développement du covoiturage, gestion des vitesses, etc.)

Ces projets devront être menés de manière conjointe au sein d'une politique cohérente de mobilité des personnes et des marchandises, alliant de concert le ferroviaire, le fluvial, et l'autoroutier et ne négligeant pas l'aspect économique.

En absence d'une telle stratégie, la région risque de ne pas pouvoir profiter de son avantage géographique, et devenir simplement une zone de transit nord-sud européen.

Ce document a été réalisé par la CCI de région Nord-Pas de Calais, en partenariat avec le pôle d'excellence régional Euralogistic.

Retrouver cette étude sur : www.nordpasdecalais.cci.fr

Contact : Benoît Breux – 03 20 63 79 37 -

b.breux@nordpasdecalais.cci.fr

Karine Stachowski - 03 20 63 79 41 -

k.stachowski@nordpasdecalais.cci.fr

Champs d'étude

Les activités retenues couvrent l'ensemble des prestataires de la filière du transport de marchandises et de la logistique. Il s'agit d'entreprises du transport et de la logistique externe (les entreprises ayant une activité de transport ou de logistiques en interne sont exclues).

Les secteurs d'activité retenus sont :

Transport :

- 49.20Z Transports ferroviaires de fret (ancien code NAF60.1Z)
- 49.41A Transports routiers de fret interurbains (60.2M)
- 49.41B Transports routiers de fret de proximité (60.2L)
- 49.41C Location de camions avec chauffeur (60.2P)
- 50.20Z Transports maritimes de côtières de fret (61.1A et 61.1B)
- 50.40Z Transports fluviaux de fret (61.2Z)
- 51.21Z Transport aérien de fret (62.1Z et 62.2Z)

Logistique :

- 52.10A Entreposage et stockage frigorifique (63.1D)
- 52.10B Entreposage et stockage non frigorifique (63.1E)
- 52.21Z Services auxiliaires des transports terrestres (63.2A)
- 52.22Z Services auxiliaires des transports par eau (63.2C)
- 52.23Z Services auxiliaires des transports aériens (63.2E)
- 52.24A Manutention portuaire (63.1A)
- 52.24B Manutention non portuaire (63.1B)
- 52.29A Messagerie, fret express (63.4A)
- 52.29B Affrètement et organisation des transports (63.4A)
- 82.92Z Activités de conditionnement (74.8D)



CCI DE RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

2 Palais de la Bourse - BP 500 - 59001 LILLE CEDEX

T. 03 20 63 79 79 - F. 03 20 13 02 00

www.nordpasdecalais.cci.fr

HORIZON - ECO : PUBLICATION ECONOMIQUE DE LA CCI DE REGION NORD-PAS DE CALAIS - 2, PALAIS DE LA BOURSE - BP 500 - 59001 LILLE CEDEX - T. 03 20 63 79 48 - DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JB TIVOLLE - ISSN 1961-9243 - IMPRESSION JEAN-BERNARD CERTIFIEE IMPRIMERIE - 1 500 EX - DÉPÔT LÉGAL MARS 2011



NORD-PAS DE CALAIS



NORD-PAS DE CALAIS



NORD-PAS DE CALAIS



NORD-PAS DE CALAIS