

# d/Pas-de-Calais : ur de la logistique



ne se repose pas sur ses atouts naturels et met tout en œuvre pour accroître son attractivité et fidéliser les entreprises déjà installées sur le territoire.

## Les fondamentaux sont là

Depuis quelques années et de manière encore plus marquée en 2006 de nombreux investisseurs choisissent notre région pour leurs implantations. "Le territoire est attractif car les fondamentaux sont là," affirme Romain Peyronie, directeur commercial d'un groupe investisseur, promoteur et aménageur immobilier. La présence de grandes entreprises riches en projets logistiques sur le territoire est un premier motif d'attractivité. "Ces entreprises, comme le Groupe Mulliez, sont de plus fidèles à leur territoires et n'hésitent donc pas à se développer sur la région. Pour preuve l'installation de PICWIC (11 000m<sup>2</sup>), de Décathlon (30 000m<sup>2</sup>), de Kiabi (35 000m<sup>2</sup>) sur le Distripôle de Dourges et le Distripôle Lille Métropole".

A proximité des ports et des aéroports européens, d'infrastructures performantes directement reliées à des ports maritimes, la région bénéficie d'une facilité d'accès intéressante pour l'activité logistique. Facilité qui favorise notre région par rapport aux concurrents français que sont Lyon et Paris. Le NPDC, qui dispose d'axes routiers majeurs, est, qui plus est, au centre d'un bassin important de

consommation. "Dans notre métier, nous devons toujours être proches de bassins de consommation", atteste Romain Peyronie.

## L'avenir logistique est dans le conteneur

Aujourd'hui, l'activité logistique évolue. "La France est devenue un faible producteur et un grand importateur. La majorité des marchandises consommées par les français arrive par conteneur de plusieurs pays, et notamment du continent asiatique", explique Antoine Tostain, cofondateur d'une société immobilière très active dans la région. "Depuis cinq ans, la déferlante de conteneurs qui arrive d'Asie vers l'Europe de l'Ouest a augmenté de manière conséquente, et le mouvement va s'accélérer", étaye-t-il. L'accueil et la gestion des conteneurs sont aujourd'hui l'avenir de la logistique. "Dunkerque doit s'équiper pour être à la hauteur des véritables concurrents que sont Rotterdam et Anvers. Le port de Dunkerque doit devenir plus fort en terme de captation des conteneurs des bateaux venant d'Asie", préconise un expert en logistique. "L'accroissement de l'activité logistique en NPDC est en partie due au développement du port de Dunkerque", comme l'avance Marie Rose François, de la FNTR. Si le trafic de Dunkerque s'élevant à environ 500 000 EVP (Equivalent vingt pieds) est en effet en aug-

mentation et ce, notamment, grâce à un climat social plus serein que dans les années 1990, il demeure de taille modeste à l'échelle européenne.

A l'inverse, la croissance de Rotterdam (9 millions EVP / an) et d'Anvers (6 millions EVP / an) sont soutenues grâce à l'importance de leur hinterland et à la massification de leurs trafics. "Cette concurrence est en partie due par le manque de personnel polyglotte en France", explique Antoine Tostain. "En France, on parle plus français qu'anglais, contrairement à la Hollande et à la Belgique où les multiples cultures incitent les gens à être polyglotte". La région a pris conscience de son retard. Par ailleurs, selon la direction du port autonome, la position géographique et la proximité des centres de distribution, laissent entrevoir des perspectives importantes en matière de développement pour le Port Dunkerquois. Pour les opérateurs maritimes, le terminal, outre sa position stratégique, présente l'avantage de pouvoir accueillir les nouvelles générations de porte-conteneurs.

La région dispose également d'un port intérieur qui se situe à la 3ème place des ports intérieurs français après Paris et Strasbourg. Le Port de Lille traite un volume annuel de 10,1 millions de tonnes. Interconnecté avec les grandes infrastructures de transport, Lille, port fluvial est positionné comme hub de transport multimodal pour l'ensemble de la région, qui fait notamment appel au transport routier.

## La RFID en clair...

La RFID ou radio frequency identification est une méthode permettant de stocker et de récupérer des données à distance en utilisant des marqueurs appelés "radio-étiquettes". Les radio-étiquettes sont de petits objets, tels que des étiquettes autoadhésives, qui peuvent être collées ou incorporées dans des produits. Les radio-étiquettes comprennent une antenne associée à une puce électronique qui leur permettent de recevoir et de répondre aux requêtes radio émises depuis un émetteur-récepteur. Cette propriété de la radio-identification permet de tracer le déplacement des objets d'un endroit à un autre, depuis la chaîne de production jusqu'au consommateur final.



## Une opportunité réelle pour la grande distribution

"Parce que les bateaux ne peuvent pas encore circuler sur les terres", plaisante Romain Peyronie de la FNTR. Le transport routier qui s'occupe du pré et du post acheminement des marchandises est le premier et dernier maillon de la chaîne logistique. De plus parce qu'il correspond aux besoins de flux tendus, à un besoin d'instantanéité, de mobilité, de souplesse, parce qu'il est réactif, fiable, et plus souple sur de courtes distances et pour des produits légers, coûteux, et en quantité fractionnée,