

DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DANS LE HAINAUT

Les logisticiens flamands s'adaptent au développement durable

► Patrick URBAIN

La préoccupation maintenant permanente du développement durable modifie la donne des règles de la logistique. Des spécialistes flamands ont témoigné en CCI du Valenciennois des nouveaux enjeux de la "science logistique" et des nouveaux comportements qu'ils engendrent en Flandre. Tout en posant des jalons dans le Valenciennois, surtout en perspective du futur grand canal Seine-Nord.

En préambule à la création du premier Club Logistique du Hainaut (voir l'encadré), les responsables de la CCI du Valenciennois ont invité une délégation de Flanders Investment & Trade, composée de logisticiens spécialistes de haut niveau, proches du Government of Flanders, du consul de Belgique à Lille et des membres de l'ambassade de Belgique à Paris. Ils avaient fait le déplacement parce qu'il

ne s'agissait pas seulement d'expliquer aux logisticiens et chargeurs du Hainaut les subtilités des nouveaux comportements en logistique imposés par l'application du développement durable, mais aussi d'envoyer un message porteur d'espoir pour tous.

Des atouts locaux et un grand canal. Le consul général de Belgique, M. Louis Engelen, reflète à l'évidence un sentiment général, en Flandre en particulier où



D. B.

logistique et transport fluvial sont deux véritables institutions, en espérant que le canal Seine-Nord se fasse le plus vite possible entraînant une collaboration suivie avec le Hainaut français. Pourquoi lui, plutôt qu'une autre partie du Nord ? Parce que ses possibilités portuaires sont immenses

et immédiatement connectées au réseau fluvial belge, sans parler du reste de l'Europe du Nord. Pour le consul, le Valenciennois est le sas incontournable entre le Nord et le Sud de l'Europe. Un rapport des VNF le démontre, les grands flux vers la Belgique passeront par Valenciennes, une bonne raison pour les intensifier dès maintenant sans attendre que l'Etat français se décide à, enfin, mettre en route ce canal à grand gabarit avec la plate-forme multimodale de Marquion, près de Cambrai. L'impatience des Belges, on la devine à l'évocation qu'ils font de préparatifs pour accueillir ces flux de marchandises. Travaux sur le canal Albert, amélioration du parc des péniches, désenclavement de Bruges par la construction d'un nouveau canal vers Zeebruges, étude de faisabilité d'une ►►►

Les sites logistiques en Flandre

Quatre ports : Anvers (Antwerpen), Ostende (Oostende), Zeebruges (Zeebrugge) et Gand (Gent). Deux aéroports : Zaventem (Bruxelles-Brussel) et Ostende auxquels il faut ajouter deux autres centres de logistique à l'intérieur du pays : Louvain (Leuwe) et Hasselt.

Anvers, 1^{er} port européen, 5^e port mondial : 13 057 ha, 160 km de quais, 1 113 km de rails, 183 M de tonnes de trafic maritime, 8 M EVP en 2007, +7 à 10% de croissance par an, 95 M de conteneurs transitant. L'activité dominante est la pétrochimie sur 2 348 ha et une réserve foncière de 267 ha. C'est la plus

grande concentration mondiale de citernes en acier inox et le premier port européen en stockage de fruits, produits forestiers, acier. Un nouveau bassin à conteneurs est en cours, le Deurrganck, les travaux du ring routier sont en cours de finalisation, des voies de liaison sont en construction.

A noter que sur leurs sites logistiques, les Flamands proposent au client un "ruling fiscal" et des déductions d'intérêts "notionnels".

Contact : invest@fitagency.be et www.flandersinvestmentandtrade.com et le consulat de Belgique à Lille.

►►► coopération entre le canal Seine-Nord-Escaut et les ports de Gand et Zeebrugge, travaux aussi sur les deux versants Lys et Escaut pour permettre le passage des péniches et barges à grand gabarit. Le Valenciennois a de toute évidence l'estime des politiques et économistes belges, et flamands en particulier. D'abord les deux régions collaborent depuis belle lurette, et puis le Valenciennois concentre beaucoup d'entreprises, très diversifiées, dans des secteurs clés parfois, ou dans certaines niches comme l'agroalimentaire, et disposant de foncier – celui qui fait cruellement défaut aux zones portuaires belges – et d'une abondante main-d'œuvre jeune disponible et à former aux métiers que la logistique attire. On le voit, au-delà de la proximité géographique il existe des convergences entre Hennuyers français et flamands, parfois même mentales... Enfin, les Flamands, très friands de statistiques, ont noté que dans le quintette de tête de l'attractivité économique des régions européennes, le Nord-Pas-de-Calais étaient en très bonne troisième position devant la Sarre et l'Est de la France, certes derrière les intoucha-

bles Flandres (numéro un) et la région parisienne.

Le développement durable, troisième force qui régit la logistique. La délégation flamande a voulu informer ses amis du Valenciennois de ce qui se passe en ce moment en Flandres, s'agissant surtout de l'évolution de la logistique sous la pression du développement durable dont les applications s'imposent maintenant à tous les métiers. M. Alex van Breedam ne porte pas par hasard le titre de docteur. C'est un éminent professeur du "Vlaams Instituut voor de Logistiek" à Anvers, c'est-à-dire La Mecque de la logistique, puisque le grand port de l'Escaut bat tous les records dans toutes les catégories : c'est tout simplement le premier port européen, mais aussi un fantastique laboratoire en logistique, là où les nombreux problèmes qu'elle rencontre trouvent leur solution concrète. Alex van Breedam dégage donc des lignes force comportementales, au premier rang desquelles figure la "massification". Un terme un peu abscons désignant la transformation de quelque chose en phénomène de masse, ou une adaptation pour le plus grand



Tout le monde attend le démarrage des travaux du grand canal Seine-Nord (ici, l'écluse n°2) à Marquion.

nombre. Bref, c'est de développement durable qu'il s'agit, impliquant en logistique de nouveaux devoirs de consolidation et de collaboration. Axel van Breedam éclaire notre lanterne : "Jusqu'à présent, deux forces se dégageaient de l'activité logistique : la productivité et l'efficacité. Il s'agissait de faire venir des marchandises chez un client le plus vite possible et au meilleur coût. Mais il existe pleins de coûts intermédiaires ou supplémentaires qu'on n'arrive pas à bien calculer. La bonne gestion, c'est d'améliorer constamment tout cela mais il existe des seuils, des limites. Quand on y arrive, il faut choisir sa propre stratégie. Or, depuis quelques mois, une troisième force qui commence à jouer un rôle incontournable, c'est le développement durable, cette fois en logistique."

Vers la massification... Le développement durable implique que le crédit liberté diminue pour optimiser la chaîne de développement. Ou encore que les grandes entreprises sont prêtes à baisser leur productivité pour se responsabiliser vis-à-vis du déve-

loppement durable. "Cela joue déjà beaucoup sur certains développements à venir", estime Alex van Breedam. L'exemple le plus frappant, c'est l'émergence de partenariats entre entrepreneurs, mettant en sourdine leur concurrence. "Entre distributeurs ou fournisseurs et producteurs, on assiste de plus en plus à ce phénomène, remarque l'enseignant anversoïis. Avec 50% de camions en moins, on arrive à effectuer jusqu'à cinq fois plus de livraisons en une semaine et chaque entreprise voit ses coûts baisser de 15 à 17%." Dans ce cas précis, il s'agissait d'éviter que des camions ne roulent à vide ou à moitié pleins, empêchant de réduire les émissions de CO₂. Ou que des entrepôts ne soient pas totalement utilisés. Le principe est simple : dans les mêmes entrepôts, on concentre l'activité d'entrepreneurs qui, hier encore, étaient de farouches concurrents. "Et avec la crise des prix pétroliers, cela va aller crescendo", prévient l'enseignant anversoïis qui ajoute : "Il faut des arbitres, des entreprises commerciales neutres qui calculent bien les gains, il faut se ►►►

Création d'un Club Logistique du Hainaut (CLH)

Forts de ces explications, les chargeurs, logisticiens et gestionnaires d'infrastructures et institutionnels ont créé une association, le CLH, membre du Club Régional Transports 59/62. Le CLH veut être un lieu de rassemblement et d'échanges des professionnels du secteur, une instance consultative experte en logistique, fédérer les forces vives du secteur, promouvoir la filière logistique, être force de proposition de développement du territoire, assurer une forte représentativité du secteur auprès des institutionnels, rencontrer d'autres clubs régionaux ou transfrontaliers.

Contact : 30 27 28 40 62 et e.hurtrez@valenciennes.cci.fr

►►► parler, c'est dur mais cela va venir."

... et le clustering des flux. "Cette massification, les autorités locales peuvent l'aider, c'est ce qu'on attend d'elles." Alex van Breedam ajoute un autre élément à la problématique : l'extension de l'activité logistique dans l'hinterland, puisque les ports sont à saturation à tous points de vue, et le choix géographique correct d'une activité, c'est-à-dire dans un port ou à quelques kilomètres de là, dans la cam-

pagne. Là, les autorités locales doivent jouer un rôle. Ainsi le long du canal Albert qui part d'Anvers pour atteindre Maastricht, les Flamands ont-ils installé la plus grande zone mondiale de logistique, donc directement ouverte sur l'Europe où il faut impérativement livrer le plus vite possible des produits qui arrivent bruts et doivent être finis au tout dernier moment (opération dite du "postponement"). Si être très près du client européen (60% du pouvoir d'achat européen est dans un rayon

de 500 km de Bruxelles) est une bonne chose, limiter les flux de camions au profit du chemin de fer s'impose maintenant dans les zones où le fluvial est absent ou inadapté. D'où un effet de combinaison des flux vers le mode trimodal dans lequel les Flamands sont passés maîtres. D'où une offre bien calculée pour l'investisseur, offre géographique et financière, dans l'intérêt de l'arrivant. "Et dans ce coût logistique total, explique Alex van Breedam, figure le coût marginal du développement

durable, c'est-à-dire la réduction des nuisances pour la société. Et si la massification doit se faire vers les grands ports, on va augmenter la dose de développement durable." Avec tous ces éléments mis bout à bout, la Flandre offre aux investisseurs et chargeurs un excellent "clustering" de flux sur un territoire réduit très prisé puisque la massification s'y fait déjà. "En logistique, l'identification des clusters est capitale et leur capacité à massifier aussi !" prévient l'universitaire anversois. ■

VALENCIENNOIS

Les routiers ont un parking sécurisé

► Marie-Annick WOZNIAK

Truck Etape, filiale de Vinci Concessions, spécialisé dans la réalisation et l'exploitation de centres routiers sécurisés pour poids lourds, a ouvert son site de Valenciennes le 13 mai. Dernièrement on l'inaugurait officiellement un an jour pour jour après la plantation symbolique d'un arbre sur le site.

Le site de Valenciennes, avec ses 200 places de parking, vient compléter l'offre de service de Vinci Concessions en matière de parkings poids lourds sécurisés après le Truck Etape de Béziers (350 places sur l'A9 sortie 36 Béziers-Ouest) et de Communay (125 places sur l'A46, contournement est de Lyon). Un Truck Etape est un lieu convivial de sécurité et de sérénité pour les chauffeurs routiers, un lieu de vie et un lieu de services car l'objectif est d'offrir au sein d'un même ensemble tous les services nécessaires aux chauffeurs et

aux transporteurs. Ces parkings sécurisés pour les poids lourds permettent la sécurité des biens et des personnes et favorisent aussi la sécurité routière en octroyant aux chauffeurs un repos de meilleure qualité lors de leurs pauses obligatoires. Les parkings sécurisés poids lourds favorisent un développement économique autour des services aux poids lourds (30 emplois sur 20 ans).

Un site pilote. Les centres routiers sécurisés sont une voie vers le développement durable en effet, la mise en place de procédures permettant de limiter le risque de pollution



Le Truck Etape est relié directement à l'autoroute et la RN 30 grâce à un nouveau giratoire.

environnementale (transports de matières dangereuses, camions frigos...) sont autant d'avantages collectifs que l'Europe, l'Etat et les collectivités se chargent de valoriser à travers des aides au développement de ces projets. Francis Aldebert, président de la CCI du Valenciennois, s'est félicité du fait que le site de Valenciennes ait été retenu comme l'un des sites pilotes du programme

européen SETPOS destiné à mailler l'Europe de parkings modernes et sécurisés. Il voit en cela un signe de l'attractivité de notre région. Enfin le fait que Vinci ait choisi le Valenciennois illustre l'intérêt des investisseurs pour le Hainaut. Il a rappelé que "la vocation logistique est une donnée majeure du développement de nos territoires (...), la filière fait partie de nos priorités." ■