

LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE EN RÉGION



Le secteur du transport de marchandises et de la logistique a connu, au cours des deux dernières décennies, de profondes mutations en raison notamment de la mondialisation des échanges et des nouveaux besoins et usages des consommateurs.

Il est par ailleurs devenu au fil du temps un secteur clé de la compétitivité. La question de l'accessibilité des sites de production est en effet aujourd'hui un enjeu essentiel dans les choix de développement et de localisation des entreprises.

Conscient de l'opportunité offerte par l'exceptionnelle situation géographique de cette région, les acteurs institutionnels du Nord-Pas de Calais ont donc mené des politiques spécifiques visant à faire de ce territoire le centre logistique du nord-ouest de l'Europe.

Aujourd'hui et après deux décennies de croissance forte, cette région s'affirme comme étant le quatrième centre logistique de France avec près de 45 000 emplois. Ce développement a notamment été porté par la mise en place d'établissements innovants dédiés pour tout ou partie à ces activités (I-Fret, Euralogistic, Railenium, etc.), le développement de réseaux d'acteurs dédiés, et l'organisation de formations de qualité dans ces domaines.

Dans les prochaines années cette région devrait voir son potentiel logistique croître avec la mise en activité de très nombreux projets majeurs : le Canal Seine Nord Europe, les autoroutes ferroviaires, Calais Port 2015, ou encore le projet Horn sur le Grand Port Maritime de Dunkerque. D'autres projets territoriaux ont été initiés pour développer les équipements fluviaux (Escaut, Deûle, Lys) et ferroviaires (nouvel itinéraire de transit Valenciennes-Mons).

Le travail à mener reste néanmoins immense pour atteindre cet objectif et faire de cette région le centre logistique nord européen, un titre tout autant convoité par les régions belges de Flandre et de Wallonie. Il s'agira notamment de valoriser l'ensemble des modes de transport alors que « la route » présente encore une part modale supérieure à 85% sur ce territoire.

Aujourd'hui, le positionnement géographique n'est plus qu'un facteur parmi d'autres nécessaires pour le développement de ce secteur. Un investissement continu et dans la durée de l'ensemble des acteurs du développement sera donc nécessaire pour éviter à cette région, à la croisée des flux, de ne devenir qu'un simple lieu de transit et non un centre logistique.

Les actions à mener devront porter sur l'amélioration de la qualité des réseaux, la valorisation et la favorisation de nouvelles implantations de chargeurs en région, le développement des capacités d'innovations, la mise en réseau des acteurs et le développement des synergies.

Les acteurs économiques du territoire ne cesseront de s'investir pour faire de ce secteur un moteur de création d'emplois et d'attractivité pour les entreprises et pour les territoires du Nord-Pas de Calais.

Francis ALDEBERT
Président de la CCI Grand Hainaut
Président de la commission
Aménagement régional
CCI de région Nord de France

02

Un réseau dense de transports et d'infrastructures

05

Une économie porteuse de développement

07

4^{ème} région logistique de France

12

Une région d'innovation logistique

14

Les grands projets d'infrastructures en région

Un réseau de transport dense

Cette localisation privilégiée au sein de l'Europe du Nord-Ouest est un avantage indéniable, valorisé depuis des décennies par les politiques successives d'aménagement du territoire. Cette région est dotée de réseaux de transport denses (fluviaux, ferroviaires, routiers) et d'infrastructures multimodales importantes (ports fluviaux, ports maritimes, aéroport international).

Une prédominance du transport routier

Le Nord-Pas de Calais compte actuellement plus de 600 km d'autoroutes. Ce maillage dense a permis d'accroître très largement la part modale de la route qui est aujourd'hui supérieure à 85% en région.

Malgré l'extension continue de ces infrastructures, le réseau routier ne semble cependant plus en mesure de répondre aux besoins actuels en termes de mobilité et de transport de marchandises.

Des problèmes de congestion se posent aujourd'hui notamment au niveau de l'A1 entre Lille et le Bassin Minier. Cet axe présente ainsi sur certains tronçons des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules par jour, et s'avère être congestionné (vitesse moyenne inférieure à 30 km/h) plusieurs heures par jour.

Les autres voies d'accès autoroutières en entrée de la métropole lilloise, tout particulièrement l'A25 entre Lille et la Flandre, sont aussi concernées par cette même difficulté.

Un réseau ferroviaire de qualité

Le mode ferroviaire est le deuxième mode de transport le plus représenté en région et bénéficie d'un important réseau d'environ 1450 km de voies ferrées. Il représente cependant moins de 10% du trafic dont un peu plus de la moitié est liée à l'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque vers son hinterland, avec plus de 51% du fret traité.

Plusieurs freins limitent le recours à ce mode de transport pourtant rapide et relativement peu onéreux au regard des quantités pouvant être transportées. En effet, l'itinéraire est contraint par des éléments d'ordre technique à l'international (écartement des voies, signalisation, électrification, longueur des trains et gabarit) mais aussi réglementaire, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité. Un travail est mené depuis plusieurs années afin d'aboutir à une harmonisation technique et à un cadre réglementaire homogène au sein de l'Union européenne

afin de garantir la continuité au sein d'un grand réseau transeuropéen.

Les volumes transportés par train étant importants, le fret ferroviaire nécessite par ailleurs dans la majorité des cas de « mutualiser » les flux de différents acteurs économiques, induisant une contrainte supplémentaire pour l'usage et le développement de ce mode de transport.

Si le fret ferroviaire a connu au cours de la précédente décennie une baisse de trafic de l'ordre de 50% en France, celui-ci a augmenté de 50% en Allemagne, et dans des proportions similaires dans de nombreux pays européens. Le recul de ce mode semble donc loin d'être inéluctable mais il nécessitera l'application de politiques lui étant davantage favorables en France.

Un maillage d'infrastructures et de voies de circulation fluviales dense

Le réseau fluvial du Nord-Pas de Calais, avec près de 680 km de canaux et de rivières navigables et connecté par plus de 20 ports fluviaux, est l'un des plus denses et des mieux équipés de France. Malgré cela, le fret fluvial ne représente que 3% du transport de marchandises en région³. Cette part est équivalente à celle observée au niveau national mais bien inférieure aux proportions rencontrées dans les pays voisins d'Europe du Nord (12% en Belgique, 15% en Allemagne et 43% aux Pays-Bas).

Cette faible part modale peut en partie s'expliquer par l'inadéquation d'une partie du réseau face à l'accroissement permanent des gabarits. En effet, seuls 236 km sont aujourd'hui en capacité d'accueillir des péniches à grand gabarit sur les 520 km en capacité de supporter le trafic de fret.

Selon Voies Navigables de France (VNF), le trafic fluvial en Nord-Pas de Calais a néanmoins connu une croissance progressive de l'ordre de 10% en terme de volume transporté sur la période 2004-2013⁴. Ce sont près de 9 millions de tonnes de marchandises qui ont ainsi transité sur le réseau fluvial du Nord-Pas de Calais en 2013.

Le transport maritime, un potentiel de développement immense

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

“ Une région dotée de réseaux de transport denses et d'infrastructures multimodales importantes ”

3 - Source : SITRAM

4 - Source : Voies Navigables de France, Observatoire régional du transport fluvial - Rapport annuel 2013

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, et celui de Boulogne-sur-Mer. S'ils ne constituaient qu'une seule entité, ils formeraient le premier complexe portuaire de France devant Marseille et le Havre.

On estime qu'environ 50 000 emplois⁵ sont plus ou moins directement liés à l'activité portuaire maritime régionale.

Ces trois ports ont chacun leurs propres spécificités et évolutions :

ACTIVITÉ PORTUAIRE 2013

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

PORT (trafic)

43,6 millions de tonnes dont :

Minerais : 12 millions de tonnes

Charbon : 5,4 millions de tonnes

Hydrocarbures : 5,2 millions de tonnes

Céréales : 1,6 million de tonnes

TRANSMANCHE :

Passagers : 2,3 millions

Trafic routier : 540 000

PORT DE CALAIS

PORT (trafic)

41,2 millions de tonnes

TRANSMANCHE :

Passagers : 10,3 millions

Poids lourds : 1,7 million

BOULOGNE-SUR-MER

PÊCHE: 33 000 tonnes

1^{er} centre de transformation, commercialisation, et de distribution de produits de la mer

FRET : 150 200 tonnes

EUROTUNNEL

Passagers : 9,68 millions

Automobiles : 2,3 millions

Camions : 1,3 million

Fret : 1,36 million

Source : différents ports cités

Grand Port Maritime de Dunkerque

Le port de Dunkerque est le quatrième port français en termes de tonnes transportées. Le trafic fret est de 43,6 millions de tonnes en 2013, un volume qui a diminué de 8,5% par rapport à l'année 2012. Cependant, on observe une croissance tendancielle significative du trafic de l'ordre de 6% sur la période 2009-2012.⁶

L'année 2013 a également été marquée par un développement important du trafic de conteneurs, qui est passé de 260 000 à près de 292 000 EVP⁷, soit une hausse de 12% des flux. Cette évolution s'inscrit sur le long terme (une augmentation de 38% entre 2009 et 2013). Ce dynamisme s'explique principalement par la croissance des importations de produits manufacturés en provenance des pays émergents.

Le port de Calais

Le port de Calais s'est spécialisé dans les flux transmanches de passagers et de marchandises. Avec 10 millions de voyageurs chaque année, il est le premier port de passagers en France.

En matière de transport de marchandises, le trafic se situe depuis une dizaine d'années dans une fourchette allant de 35 à 42 millions de tonnes transbordées par an (41,2 millions de tonnes).

Le port de Boulogne-sur-Mer

Le port de Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français avec plus de 33 000 tonnes de poissons débarqués en 2013.

Le territoire du Boulonnais est depuis de très nombreuses années le premier centre européen 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.

Une région au coeur des plateformes aéroportuaires internationales

Le Nord-Pas de Calais dispose actuellement d'un aéroport international situé à proximité de Lille : l'aéroport de Lille-Lesquin. Le trafic de passagers a été de plus de 1,6 million de voyageurs en 2013, un nombre en progression de 19% par rapport à 2012 en raison du développement important du trafic low cost porté par l'arrivée de nouveaux opérateurs. Cependant, le trafic fret reste encore bien en-deçà du potentiel que présente cette plateforme.

La desserte aéroportuaire du Nord-Pas de Calais 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 trafic 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.

5 - 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

6 - Source : Grand Port Maritime de Dunkerque

7 - EVP : L'équivalent vingt pieds ou EVP (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.



50 000

emplois sont plus ou moins directement liés à l'activité portuaire maritime régionale

“
312 000 m²
d'entrepôts en
construction en
2013 (+16% par
rapport à 2012)
 ”

Des acteurs mondiaux de la grande distribution en pleine révolution

Le secteur du transport de marchandises et de la logistique bénéficie d'importants débouchés en région parmi les acteurs majeurs de la grande distribution. On ne dénombre pas moins de 950 points de vente de ce type en région. Parmi les 100 premiers hypermarchés français en terme de chiffres d'affaires, 13 sont localisés en région⁸.

Le Nord-Pas de Calais est également marqué par le développement d'enseignes historiques de la vente à distance et du e-commerce telles que La Redoute, 3SI, Damartex ou encore Redcats. Près de 20 % des emplois de ce secteur sont présents en région avec une forte concentration des activités sur la métropole lilloise, la « VAD Valley » regroupant 15 000 salariés du secteur sur les 75 000 au niveau national.⁹ Enfin, l'implantation récente d'Amazon sur le site de Lauwin-Planque (avec la création envisagée de 2500 emplois en logistique) renforce encore la prédominance de ce secteur en Nord-Pas de Calais.

Des emplois logistiques difficilement quantifiables dans ces secteurs

De nombreux emplois du transport de marchandises et de la logistique sont par ailleurs internalisés au sein des entreprises de l'industrie et de la grande distribution et ne sont ainsi pas comptabilisés dans cette étude.

Le Conseil régional Nord-Pas de Calais au travers de l'étude¹⁰ « diagnostic des principaux enjeux du système des flux logistique régionaux » estime à environ 95 600 le nombre d'emplois « transport logistique » présents au sein de l'ensemble des entreprises régionales (spécialisées ou non dans ces filières). « 53% des emplois transport logistique seraient donc présents dans les sociétés manufacturières ou commerciales ».

Le Nord-Pas de Calais confirme son statut de quatrième région dans ces secteurs, bien après l'Île de France et Rhône Alpes (respectivement 260 000 et 150 000 emplois) mais proche de Provence Alpes Côtes d'Azur (101 000).



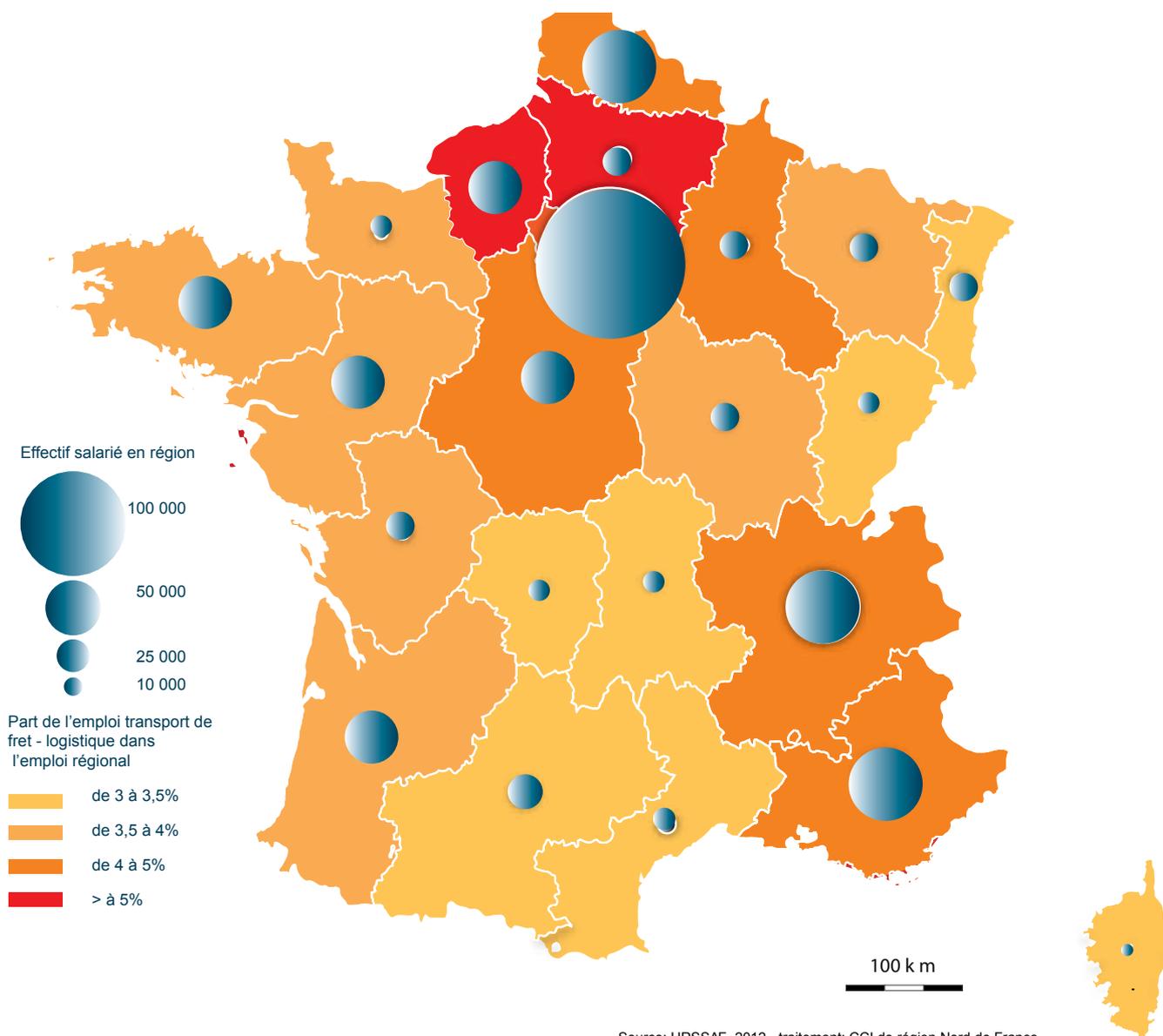
7% des emplois nationaux du transport de marchandises et de la logistique en Nord-Pas de Calais

8 - Source : CCI de région Nord de France
 9 - Source : Palmares La Voix Du Nord 2014
 10 - Source : Samarcande - JMJ Conseil, Diagnostic des principaux enjeux du système des flux logistiques régionaux, Conseil régional Nord-Pas de Calais, janvier 2012

Un secteur économique majeur pour le Nord - Pas de Calais

Avec 44 800 emplois dans 2 900 établissements, le Nord-Pas de Calais est la quatrième région en termes d'effectifs salariés en termes de transport - logistique, derrière l'île de France, Rhône Alpes et PACA et concentre 7% des emplois nationaux de ce secteur. Cette activité présente par ailleurs près de 4,6% des emplois totaux du Nord-Pas de Calais, une valeur supérieure à la moyenne nationale (3,8%). Seules la Haute-Normandie, la Picardie, la Champagne-Ardenne, et la région Centre disposent d'une proportion d'emplois supérieure dans ces secteurs d'activité.

Le Nord-Pas de Calais, 4^{ème} région logistique en terme d'effectif salarié

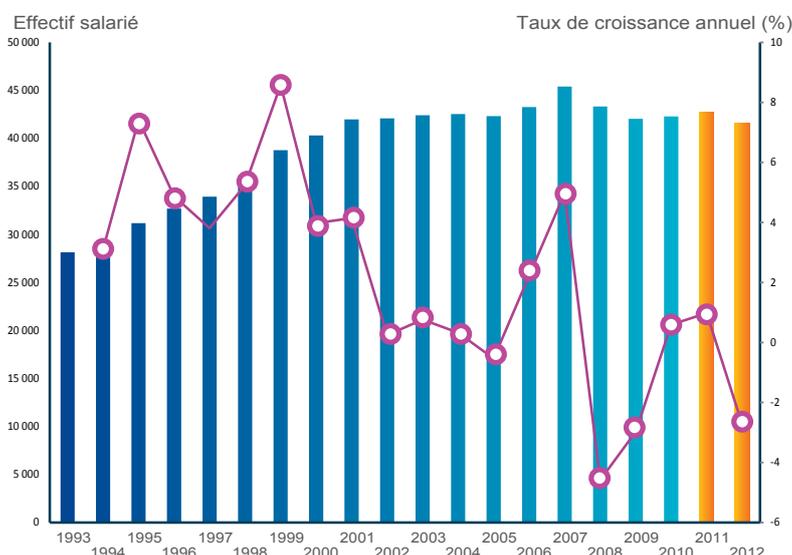


Une croissance de l'emploi stoppée par la crise

Le bilan en termes de créations d'emplois reste très largement positif sur les 20 dernières années avec une croissance d'environ 50% sur la période 1993-2013, soit près de 22 400 emplois supplémentaires. Cette augmentation a été portée par le développement des échanges et des activités productives et commerciales.

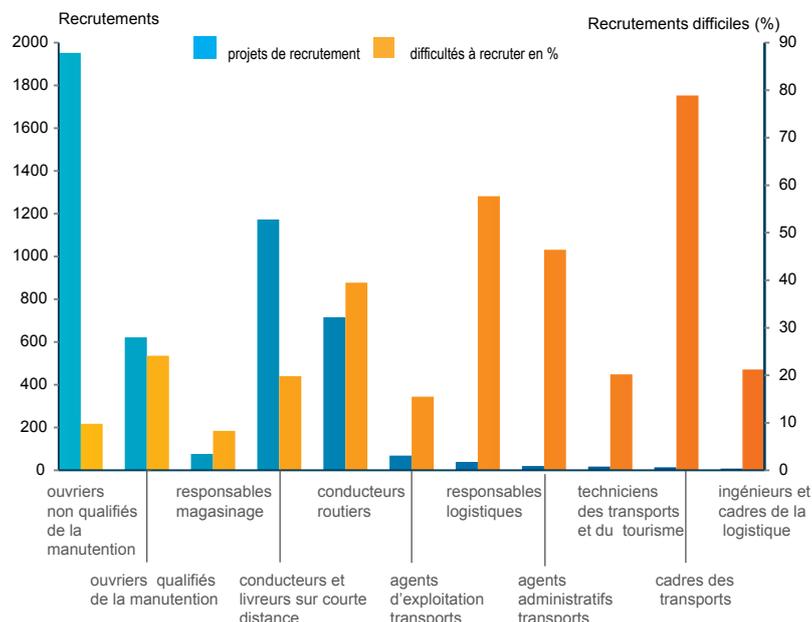
Cependant, cette forte croissance a été stoppée par la crise économique de 2008. Le Nord-Pas de Calais a ainsi perdu 2650 emplois dans le secteur de la logistique et du transport de marchandises entre 2008 et 2012 soit une baisse observée de l'ordre de 5,6% en région, supérieure à celle de 3% observée au niveau national.

Evolution des effectifs salariés dans le transport de fret et la logistique en Nord - Pas de Calais



Source : La série de 1993 à 2012 se base sur les données de Pôle emploi qui ont été extrapolées sur la période 2011-2012 (en orange sur le graphique) selon le taux de croissance du secteur observé d'après les données de l'URSSAF. Il ne s'agit donc que d'une tendance présentant un ordre de grandeur approximatif.

Répartition des recrutements dans les secteurs du transport de fret et de la logistique en Nord - Pas de Calais



Source : Pôle emploi - Enquête BMO 2014

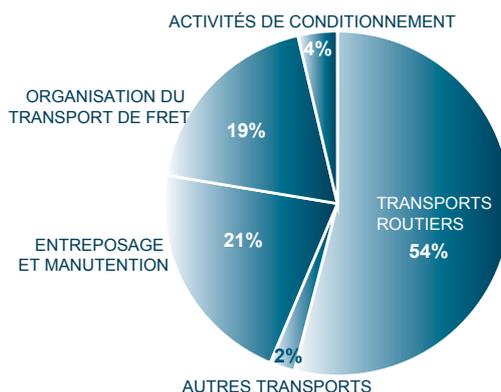
Ce constat peut être expliqué par l'impact important de la crise sur le tissu économique du Nord-Pas de Calais, qui a engendré une forte réduction de la demande de transport (de la part des entreprises et des consommateurs) et par le vif ralentissement de la conjoncture dans les pays européens voisins.

Près de 54% des effectifs dans le fret routier

En région, 56% des effectifs de ce secteur se concentrent dans les activités de transport routier dont 54% dans le fret routier avec plus de 23 000 personnes travaillant dans ce domaine. Les modes ferroviaires, maritimes et fluviaux regroupent uniquement 2% des salariés.

La logistique concentre 44% des emplois, dont près de 22% dans l'entreposage (8 800 employés). Ces valeurs sont très similaires à celles observées au niveau national (55% pour le transport contre 45% pour la logistique).

Répartition des effectifs 2012 dans le transport de fret et la logistique en Nord-Pas de Calais



Source : Accos - URSSAF

Des prévisions de recrutements favorables

Selon l'enquête annuelle « Besoins en main d'œuvre » réalisée par Pôle emploi, 4762 recrutements sont prévus pour l'année 2014 en Nord-Pas de Calais.

De très fortes disparités existent en termes de niveau de compétences recherchées. 55% des projets de recrutement dans le secteur régional concernent des emplois ouvriers dans le conditionnement et la manutention et 34% des transporteurs routiers.

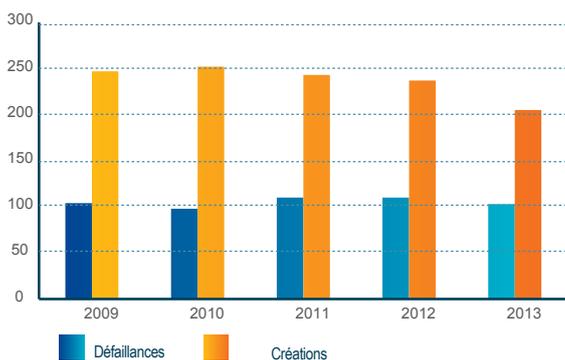
Les métiers de gestion et de management sont ceux connaissant les plus fortes difficultés de recrutement en région. 46% des projets relatifs aux agents administratifs sont par ailleurs jugés difficiles par les employeurs.

Cette proportion atteint 58% pour les responsables logistiques et près de 79% pour les cadres des transports.

Un nombre de défaillances d'entreprises en baisse

L'année 2013 a été marquée par une baisse de 13,5% des défaillances d'entreprises. Cette évolution est à mettre en relation avec une amélioration de la conjoncture économique. Cependant 70% de ces défaillances sont des liquidations judiciaires et concernent davantage les entreprises de plus de 10 salariés, jusqu'alors relativement épargnées par la crise.

Créations et défaillances dans le transport de marchandises et la logistique en Nord - Pas de Calais



Source : INSEE et Altares - traitement CCIR Nord de France

Le transport routier de marchandises est l'activité la plus affectée par les défaillances d'entreprises, on en dénombre 89 sur les 103 comptabilisées en 2013. Ce constat s'explique très logiquement par son poids important dans la démographie d'entreprises. A cela s'ajoute une forte concurrence au niveau européen. En 1952, 54% du transport routier international était sous pavillon français contre 17% aujourd'hui. Les coûts supportés par les transporteurs routiers français sont en effet plus élevés que dans de nombreux pays européens (40% plus élevés qu'en Espagne et 70% plus élevés qu'en Europe de l'Est).

2013-2014 : confirmation de la sortie de crise ?

2013 a globalement été positive pour le secteur transport de fret – logistique qui a déjoué les prévisions pessimistes envisagées à la suite d'une année 2012 très mauvaise. L'amélioration de la conjoncture internationale semble avoir été un facteur déterminant.

Les soldes d'opinions pour l'année 2013 concernant le chiffre d'affaires et les investissements sont revenus à l'équilibre. Bien que l'opinion des entreprises sur leur rentabilité reste mauvaise, on note une amélioration notable par rapport à 2012.

Pour 2014, près de 24% des entreprises envisagent ainsi un chiffre d'affaires en hausse contre 8% en baisse. Les perspectives en matière de carnet de commandes redeviennent positives (+45 points). La hausse la plus marquante concerne par ailleurs la rentabilité dont le solde d'opinion a progressé d'environ 40%.

“ En 2014, 24% des entreprises du secteur tablent sur une hausse de leur chiffre d'affaires, et 8% une baisse ”

Des dynamiques de développement localisées

Six zones d'emploi en Nord-Pas de Calais présentent une surreprésentation des secteurs du transport de marchandises et de la logistique.

Les zones d'emplois de Saint-Omer, d'Arras et de Lens Hénin présentent des indices de spécificité élevés de l'ordre de 1,6 à 1,9. Ces trois territoires ont connu au cours de la précédente décennie d'importants projets de développement logistique portés par l'application de politiques d'attractivité spécifiques à ces secteurs, associant une offre foncière et des infrastructures de qualité.

Les territoires de Calais et de Dunkerque sont marqués par une surreprésentation du secteur transport de marchandises - logistique avec des indices de spécificité supérieur à 1, respectivement de 1,5 et 1,2. Ils bénéficient de la présence de ports maritimes, associés à un réseau d'entreprises logistiques, irriguant l'arrière-pays et servant de relais pour les échanges avec les territoires continentaux. Quant à la zone d'emploi de Cambrai, elle se situe à la croisée de plusieurs réseaux autoroutiers (notamment de l'A1). Ce territoire pourrait par ailleurs bénéficier à terme de la mise en service du canal Seine - Nord Europe qui offrirait des débouchés nouveaux pour ce bassin d'emploi.

La métropole lilloise et le Valenciennois constituent des espaces de concentration spatiale des activités logistiques. Les indices de spécificité sont cependant inférieurs aux autres territoires (0,8) en raison d'un phénomène de dilution de l'emploi du secteur transport de marchandises - logistique au sein d'un tissu économique dense et varié. De nombreux emplois de ce secteur et sur ces territoires sont aussi présents dans les entreprises non dédiées au transport de marchandises et à la logistique (à l'instar de la grande distribution pour la métropole lilloise et de l'industrie pour le Valenciennois). La capitale régionale constitue la porte d'entrée privilégiée des échanges nationaux mais aussi internationaux. Cette forte attractivité est également corrélée à un réseau de transport dense présentant des infrastructures spécifiques de dimension internationale telles que l'aéroport de Lille-Lesquin.

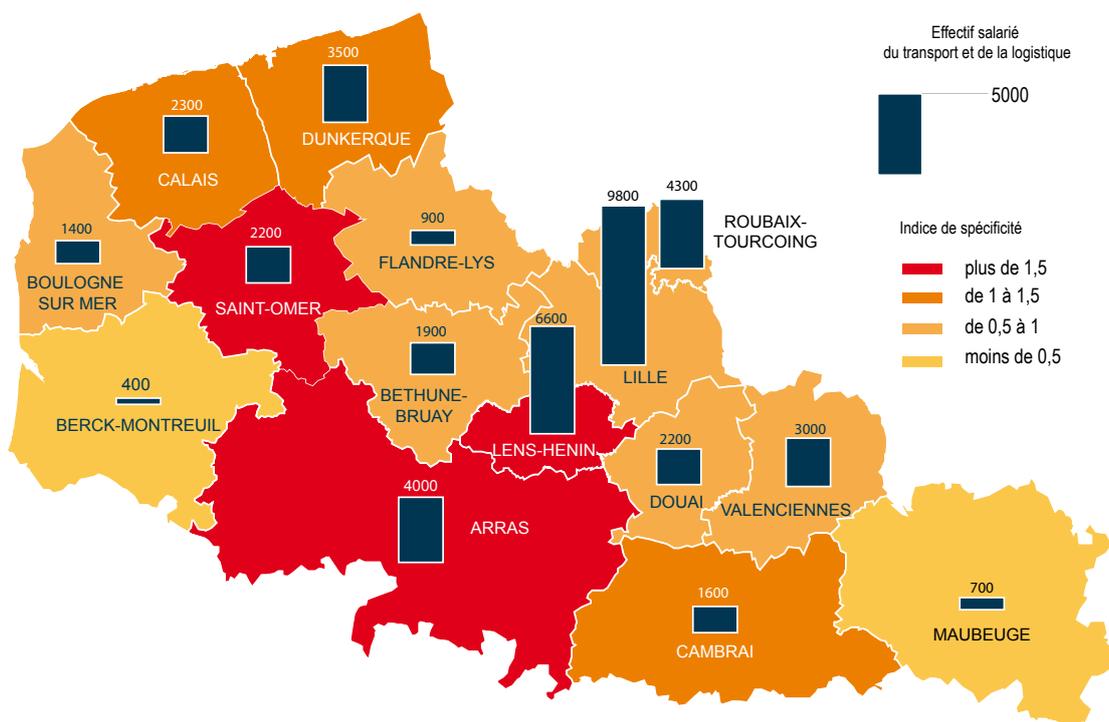
Opinion des dirigeants sur le chiffre d'affaires



Source : CCIR Nord de France, bilan 2013 et perspectives 2014

Indice de spécificité du transport de marchandises et de la logistique par zones d'emploi en 2012

L'indice de spécificité permet de représenter la sur-représentation (ou la sous-représentation) d'un secteur dans une zone d'emploi par rapport à la moyenne régionale.



Source: URSSAF - traitement CCI de région Nord de France

Des créations et des projets d'entrepôts confirmant le dynamisme de ce secteur

Le parc logistique des 130 entrepôts de plus de 10 000 m² représente ainsi une surface totale de 3,5 millions de m². Le marché est particulièrement dynamique et confirme la reprise engagée en 2009. Plusieurs opérations majeures ont été menées cette année dont l'installation de Roussel International (13 000 m²) à Halluin, LIDL à la Chapelle d'Armentières (41 200 m²), GIFI à Sin le Noble (74 000 m²) et l'implantation d'Amazon à Lauwin-Planque (90 000 m²) sur lequel une extension de 12 000 m² est en cours.

Le taux de vacance est d'ailleurs particulièrement bas, de l'ordre de 5% en surface et de 6,5% en nombre de bâtiments. La surface disponible à la location avoisine les 200 000 m² en 2013¹¹. En 2013, 312 500 m² d'entrepôts sont entrés en construction, une progression de 16% par rapport à l'année 2012. Un chiffre qui reste cependant bien inférieur à celui de 2008 où 437 000 m² de surfaces commencées étaient recensés¹².

Ces développements sont localisés principalement sur trois zones d'emploi concentrant les 2/3 des entrepôts en construction pour l'année 2013 :

- la zone d'emploi de Douai, représentant 33,6% des constructions ;
- les territoires de Lille et Roubaix-Tourcoing comptant ensemble pour 32%.

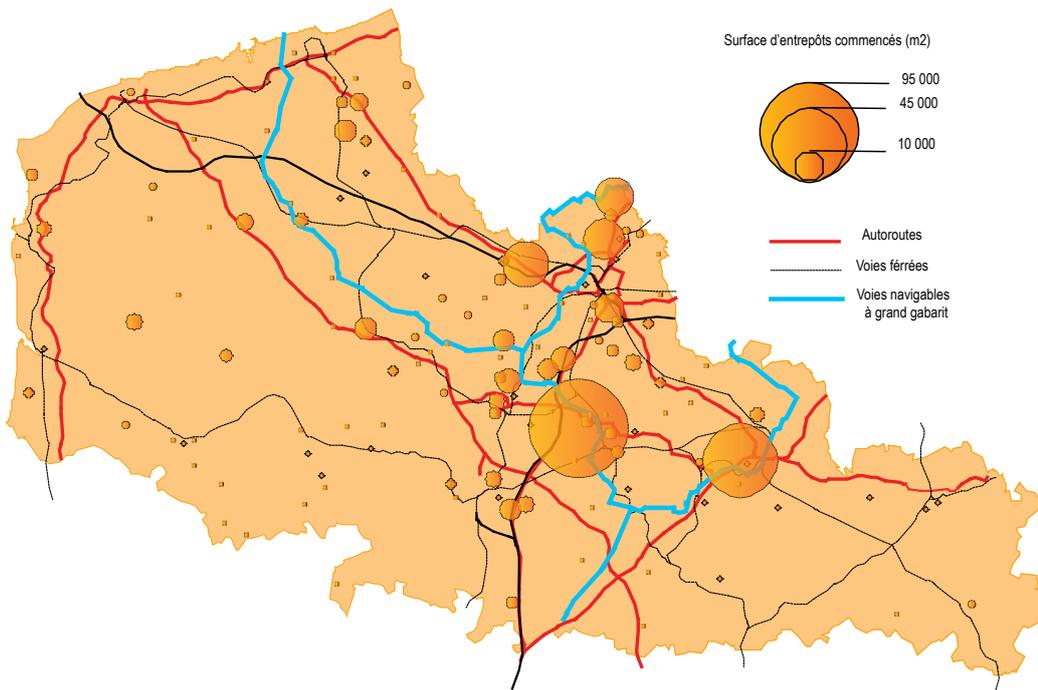
Viennent ensuite Lens Hénin bénéficiant de la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges avec 18 600 m² commencés puis les zones d'emploi d'Arras et de Dunkerque concentrant chacune 17 300 m² d'entrepôts en construction (attirés par la proximité des infrastructures de transport).

Le Valenciennois a par ailleurs été marqué par l'implantation de plusieurs grandes surfaces depuis 2012 notamment avec l'arrivée d'Oxylane et ses 57 000 m² d'entrepôts.

Un coût au m² d'entrepôt faible

La région possède des loyers très attractifs par rapport aux territoires européens frontaliers variant entre 36 et 45 euros le m²/an contre 55 euros pour la Belgique et de 50 à 110 euros pour l'Allemagne. Cette fourchette est également inférieure à celle observée au niveau national, comprise entre 30 et 60 euros. Les grandes régions logistiques françaises présentent des valeurs supérieures au prix du m² affiché en Nord-Pas de Calais (Ile de France, entre 46 et 60 euros du m² - couloir rhodanien, entre 42 et 45 euros du m²). Cet élément se révèle être un atout indéniable pour la région. Toutefois, on peut remarquer que ces montants en région Nord-Pas de Calais augmentent de manière importante lorsque l'on se trouve sur des sites de grande qualité (plateformes multimodales) ou sur des territoires contraints en matière d'offres foncières (métropole lilloise).

Surfaces d'entrepôts commencés entre le 1^{er} trimestre 2011 et le 3^{ème} trimestre 2013



Source: Sitadel - traitement: CCI de région Nord de France

“ Les 2/3 des entrepôts sont construits dans les zones d'emploi de Douai, de Lille, et de Roubaix - Tourcoing ”

De nombreux projets de développement d'entrepôts et de zones logistiques d'envergure

Le Nord-Pas de Calais a connu au cours des années 2013 et 2014 de nombreux projets d'implantation créateurs d'emplois logistiques en région. Les éléments ci-dessous tentent de reprendre l'ensemble des projets participant au renforcement du positionnement logistique de cette région au cours de cette période :

Amazon agrandit sa plate-forme logistique de Lauwin-Planque

D'ici la fin du 2^{ème} trimestre 2014, la plate-forme logistique d'Amazon à Lauwin-Planque (Nord) va gagner 12 000 m². Le site, qui s'étendait déjà sur 90 000 m², se déploiera donc sur plus de 100 000 m² après extension.

Près de 50 000 m² supplémentaires sur le site d'Actipôle

Concerto Développement, entreprise spécialisée dans la reconversion de sites industriels et le développement de sites commerciaux, a en projet un entrepôt de 50 000 m² sur la zone d'activités Actipôle. 200 emplois pourraient être créés.

200 000 m² d'entrepôts supplémentaires sur Delta 3

La plateforme tri-modale à Dourges entre en phase 2 avec un projet de bâtiments de 200 000 m².

Près de 41 000 m² supplémentaires pour Lidl à La Chapelle d'Armentières

Le chantier du futur centre logistique Lidl de 41 000 m² situé dans le parc d'activité de La Houssoye à La Chapelle

d'Armentières sera achevé d'ici l'été 2014. L'investissement s'élève à 35 millions d'euros.

Nouvel entrepôt d'Oxylane à Lompret

La groupe Oxylane va construire à Lompret un nouvel entrepôt de 30 000 m².

Implantation de la plateforme logistique d'Oxylane à Valenciennes

La plus grande plateforme européenne d'Oxylane, 57 000 m² est entrée en service en décembre 2013 à Rouvignies (en périphérie de Valenciennes), avec à la clé la création de 250 emplois.

Orium s'implante dans le Pas-de-Calais

Orium, filiale de Viapost (groupe La Poste), spécialisée dans l'e-commerce en France et à l'international, a annoncé, le 8 juillet 2013, l'ouverture d'une plate-forme de 43 000 m² dans le Pas-de-Calais, à Hénin-Beaumont, au sein de la zone logistique Parcolog.

Gifi et Bils Deroo créent un entrepôt de 72 000 m² à Sin-le-Noble

Après Amazon à Lauwin-Planque, c'est le second gros projet logistique qui prend forme dans le Douaisis avec à la clé la création de 250 emplois.

Sotralim à Grande-Synthe

La société Sotralim, spécialisée dans le conditionnement et le stockage de produits surgelés, est implantée depuis 22 ans à Grande-Synthe. Elle réalise une extension de 20 000 m² d'entrepôts et va créer une nouvelle zone de réception de marchandises.

Un réseau structurant d'acteurs engagés pour préparer l'avenir de cette filière en région

Des acteurs d'importance mondiale, moteurs de l'innovation

Plusieurs organisations jouent un rôle structurant au niveau régional pour la dynamique d'innovation en matière de transport de marchandises et de logistique :

Le pôle de compétitivité à vocation mondiale I-Trans

L'Association Transports terrestres Promotion (TTP) porte ainsi le pôle de compétitivité à vocation mondiale I-Trans fédérant les principaux acteurs de la recherche, de l'industrie et de la formation du Nord-Pas de Calais mais aussi de Picardie autour du thème de la mobilité durable.

Les recherches portent autour de trois thématiques principales englobant les enjeux d'une mobilité durable : l'intégration environnementale, la fiabilité et la sécurité de l'exploitation et la compétitivité économique.

Il s'agit également de mener des actions en faveur de la structuration de la filière et de l'émergence d'une dynamique entrepreneuriale. Le pôle I-Trans a ainsi vocation à créer des passerelles entre les formations supérieures et les acteurs économiques afin de créer une filière de renommée internationale. I-Trans intervient aussi pour favoriser les investissements en proposant un appui technique en termes d'implantations mais également par la création de plateformes technologiques pour accompagner les entreprises innovantes tout au long de leur projet.

Cette action se décline en de multiples initiatives telles que la plateforme d'innovation I-Fret. L'objectif de cette dernière est d'apporter un soutien à l'innovation dans le transport de fret, de défendre l'intérêt de la filière régionale par le biais du lobbying mais également de mener un rôle d'observatoire afin d'apporter les connaissances nécessaires aux acteurs concernés et les aider à anticiper les évolutions futures.

Railenium

L'institut de recherche Railenium est un partenariat entre industriels et organismes de recherche et de formation. Cette structure a été sélectionnée le 9 mai 2011 au titre des IRT (Instituts de Recherche Technologique), dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir (PIA). Les objectifs principaux de Railenium sont de développer des systèmes ferroviaires économes et plus écologiques avec des performances accrues en termes de capacité, de vitesse, de sécurité et de régularité. Il s'agit également de miser sur une ouverture du ferroviaire sur l'espace européen.

Campus International sur la Sécurité et l'Intermodalité des transports (CISIT)

Le CISIT, porté par l'Université de Valenciennes, est un projet qui a vocation à être un catalyseur de la coopération entre la recherche et l'industrie. L'objectif est d'apporter les moyens techniques et les compétences favorables à l'émergence d'innovations dans le domaine du transport ferroviaire et automobile. Le CISIT accueille des enseignants-chercheurs et des doctorants spécialisés qui ont accès à des équipements de très haut niveau répartis en 3 plateformes d'essais permettant de répondre aux besoins des industriels depuis la recherche fondamentale jusqu'à l'innovation technologique.

Pôle d'excellence régional ferroviaire

Le pôle d'excellence ferroviaire est une nouvelle structure de coordination à l'échelle régionale qui a pour objectif de mutualiser les compétences et les moyens des différents acteurs de la filière. Ce projet lancé en février 2013 et inauguré en juin 2014, est porté par l'Association des Industries Ferroviaires Nord-Pas de Calais Picardie, Transalley et Transports Terrestres Promotion. Ce pôle englobe également un réseau composé de partenaires institutionnels, de centres de formations spécialisés ainsi que d'entreprises.

Agence ferroviaire européenne

L'Agence ferroviaire européenne est un outil au service de la modernisation et de la performance de ce mode de transport. Son objectif est de développer un réseau européen intégré en renforçant l'interopérabilité entre les Etats membres de l'Union européenne. L'agence a ainsi pour rôle de faire converger les règles techniques et de définir des normes communes de sécurité. Cette intégration repose également sur la mise en place d'un système de formation uniforme au niveau européen pour les conducteurs de train mais aussi sur la mise en place de certifications communes pour l'entretien des véhicules. Cette agence se compose de représentants institutionnels de chaque Etat membre mais aussi de professionnels du secteur : entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, industriels, syndicats et représentants des chargeurs.

Des structures et des réseaux d'entreprises nombreux

Plusieurs structures partenariales jouent un véritable rôle organisateur de la filière logistique en région. Elles préparent les entreprises aux évolutions du contexte concurrentiel, en leur permettant d'intégrer les nouveaux déterminants de la compétitivité :

Pôle d'excellence régional Euralogistic

Euralogistic est un pôle d'excellence régional œuvrant pour le développement des activités du transport de marchandises et de la logistique. Cette structure regroupe plus de 500 acteurs de la logistique. Elle présente une mission de mise en réseau, de perspective, d'intelligence économique, d'ingénierie, de promotion territoriale et de communication.

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 et de la relation clients/fournisseurs. Il a également pour vocation de contribuer à la promotion et à l'attractivité du Nord-Pas de Calais.

Club Logistique du Hainaut

Créée en 2008 à l'initiative de la CCI Grand Hainaut, cette structure regroupe plus d'une cinquantaine d'entreprises dont des transporteurs, des logisticiens et des commissionnaires de transport, mais également des chargeurs. Plusieurs établissements publics, locaux ou nationaux, ont aussi fait le choix de s'associer aux actions portées par le Club Logistique du Hainaut. Ce dernier a pour mission de favoriser les échanges d'informations afin de faire progresser l'expertise logistique en Grand Hainaut par le biais de diverses manifestations. Il soutient également certains projets d'infrastructure contribuant ainsi au développement économique et logistique du territoire.

On compte également 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 (UNOSTRA), Union des entreprises de transport et de logistique de France (TNF Nord-Picardie), Fédération nationale du transport (UNOTRE), et de l'association française pour la logistique (ASLOG).

Une région d'excellence en matière de formation dans le transport de marchandises et la logistique

Les évolutions en cours que connaissent les secteurs de la logistique et du transport de fret nécessitent pour les entreprises de recruter de nouvelles compétences. Le seul développement du numérique exige la présence aussi bien de techniciens que d'ingénieurs au sein des entrepôts logistiques.

Il s'agit également de proposer des formations auprès des professionnels afin de les former aux nouvelles pratiques de l'entreprise.

Le Nord-Pas de Calais dispose d'une offre de formation riche et variée formant l'ensemble des profils nécessaires au secteur. Ces formations sont dispensées par des établissements aussi bien publics que par des organismes privés tels que de l'AFT-IFTIM, PROMOTRANS, FORGET.

Cette région dispose au final de formations allant du CAP au BAC+8 et pouvant couvrir l'ensemble des besoins des entreprises en matière de compétences en transport de marchandises et en logistique.

Le Campus de la Logistique, un outil unique de formation logistique pour développer les compétences stratégiques

Le Campus Euralogistic représente un projet majeur pour la formation logistique en Nord-Pas de Calais. Il s'agit d'un concept innovant permettant un rapprochement sans précédent en France entre les professionnels de la logistique et les centres de formation. S'étendant sur 5 hectares à l'entrée de la plateforme multimodale Delta 3, en bordure de l'Autoroute A1, il se compose de 2 bâtiments :

- un entrepôt-école de classe A de 5 000 m² ;
- un bâtiment tertiaire de 2 000 m² environ principalement dédié à la formation théorique avec un fort usage de l'informatique et la pratique des langues étrangères.

Des pistes extérieures permettent de former à la manutention multimodale en effectuant les manœuvres des véhicules et les mises à quai en toute sécurité.

À terme, la structure devrait former environ 2 000 personnes par an.

Une région européenne de projets

Les politiques d'aménagement constituent les actions support du développement logistique. Elles contribuent à la performance du secteur et à l'attractivité du territoire en développant un réseau moderne et de qualité, adapté aux évolutions techniques des transports. Les grands projets d'aménagement sont un catalyseur pour l'entrepreneuriat et constituent une opportunité pour impulser de nouvelles perspectives de développement.

La nécessité d'améliorer le réseau routier

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, qui permettrait d'augmenter très largement la capacité de charge de cette infrastructure.

De même, 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 rejoindre l'A27 en évitant deux secteurs particulièrement encombrés (Fâches Thumesnil et Lesquin).

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.

La commission Mobilité 21 mise en place par l'État a par ailleurs en partie hypothéqué la réalisation de cet ouvrage à moyen terme. En effet, après une analyse de l'ensemble des projets inscrits au Schéma Régional des Infrastructures de Transport, le lancement opérationnel est repoussé à une « échéance indéfinie » (soit après 2030).

Faute de solutions en matière d'infrastructure routière pour répondre à la demande croissante des particuliers et des entreprises, les acteurs des territoires devront s'investir sur l'application d'actions visant à optimiser l'usage de ces équipements, comme l'a proposé la CCI Grand Lille au sein de son rapport sur la Mobilité Intelligente.¹³

La Mobilité intelligente, une réponse à la problématique de congestion de l'aire métropolitaine de Lille

En 2013, la CCI Grand Lille et la CCI de région Nord de France ont publié conjointement une étude portant sur les solutions de mobilité intelligente pouvant être appliquées en Nord-Pas de Calais et permettant d'accroître la capacité de charge des infrastructures existantes.

Ces solutions portent aussi bien sur les transports de passagers que de marchandises.

Une dizaine d'actions concrètes ont alors été identifiées :

- rassembler les acteurs au sein d'une agence métropolitaine de la mobilité
- développer un plan pluriannuel d'investissement concerté
- transférer la compétence transport à la Région
- étendre les dispositifs de gestion du trafic routier
- créer un outil d'information multimodal pour l'utilisateur
- rationaliser l'offre des plateformes de covoiturage
- soutenir la plateforme partenariale régionale I-VIATIC
- généraliser les plans de déplacement
- déployer des synergies au niveau national
- mettre en place un observatoire du temps

Ces pistes d'actions de nature très différentes (organisation des compétences transport, soutien à des démarches en cours, mise en place de système de régulation) sont présentées successivement dans le document intitulé : Mobilité intelligente, une opportunité pour l'Aire Métropolitaine, téléchargeable à l'adresse internet suivante :

http://declic-mobilites.org/wp-content/uploads/2013/10/Quest_ce_que_la_mobilite_intelligente.pdf

Le renouveau du mode fluvial

Le transport fluvial de marchandises pourrait connaître une véritable révolution dans les années à venir avec la mise en activité du projet Seine Escaut. Cette opération européenne consiste en une multitude d'actions qui permettront d'améliorer très largement le réseau de voies fluviales reliant les ports Range nord européen au bassin parisien. L'élément central de ce projet est la création du Canal Seine-Nord Europe.

Le canal Seine-Nord Europe

Le projet de canal Seine-Nord Europe consiste en la réalisation d'une voie navigable à grand gabarit de 106 km entre Compiègne (Oise), et Cambrai (Nord) permettant de relier le bassin parisien au réseau d'Europe du Nord. Ce projet est porté par l'Etat, les régions Nord-Pas de Calais et Picardie ainsi que par les quatre départements du Nord, du Pas de Calais, de l'Oise et de la Somme traversés par le tracé du canal. Cette future liaison représenterait un atout majeur pour le développement des entreprises et des territoires tout en renforçant les connexions au sein de l'espace économique européen. Il s'agit d'optimiser les chaînes logistiques et d'améliorer la compétitivité des entreprises en leur offrant de nouvelles perspectives en termes de marché. Il s'agit également d'apporter une réponse décisive en faveur du report modal afin de décongestionner les axes autoroutiers et contribuer au développement durable. Le potentiel de report a été chiffré à plus de 350 000 conteneurs de taille standard sur l'axe Escaut. Le canal Seine Nord permettrait ainsi d'impulser une dynamique de développement pérenne en Nord-Pas de Calais grâce aux opportunités offertes pour l'émergence de projets annexes (infrastructures, plateformes logistiques etc.) et par une meilleure connexion des ports maritimes avec leur hinterland.

Projet de Canal Seine-Nord-Europe



Source : association Seine-Nord-Europe 2014

La Mission de reconfiguration du Canal Seine nord Europe – Réseau Seine-Escaut confiée à M. Rémi Pavros, Député du Nord, donne un nouveau souffle à ce projet désormais estimé à 4,5 milliards d'euros, suscitant de nombreuses attentes face aux enjeux décisifs qu'il représente¹⁴.

Développement et modernisation du réseau existant

De nombreuses opérations sont en cours afin de faciliter l'accessibilité du réseau aux grands gabarits en Nord-Pas de Calais. Ces opérations concernent le relèvement de ponts mais aussi le redimensionnement de certaines voies navigables, notamment :

- recalibrage à 3 000 tonnes de La Deûle entre Sequedin et Deûlémont,
- redimensionnement de l'Escaut sur environ 30 kilomètres
- recalibrage à 4 400 tonnes de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et Halluin.
- poursuite de la modernisation du Canal de Calais avec un accroissement de la capacité vers le gabarit cible compris entre 600 et 800 tonnes

Modernisation du canal de Condé Pommeroeul

Cette opération a pour objectif de remettre en navigation le Canal de Condé Pommeroeul en recalibrant les 11,5 kilomètres de cette voie au gabarit 3 000 tonnes. En réduisant le trajet actuel de près de 30 km, la réouverture de ce tronçon permettrait d'améliorer sensiblement le transit des flux de marchandises entre la France, la Wallonie et au-delà, toute l'Europe rhénane jusqu'au Danube. Le Grand Port Maritime de Dunkerque ainsi que les opérateurs portuaires situés le long de l'Escaut sont particulièrement attentifs à la réalisation de cette opération dans les meilleurs délais, puisqu'elle permettra d'étendre considérablement leur hinterland naturel tout en améliorant la compétitivité du mode fluvial. Le coût total de ce projet est estimé à 81 millions d'euros.

Plan de redéploiement de Ports de Lille

Ce projet a pour objectif de redéfinir les sites présentant une potentialité de développement fluvial afin de réaliser des aménagements sur des zones nouvelles ou préexistantes. L'objectif est d'accroître le trafic fluvial et de développer les liaisons avec les autres sites régionaux et transfrontaliers. Ce plan de redéploiement est en cours de définition.

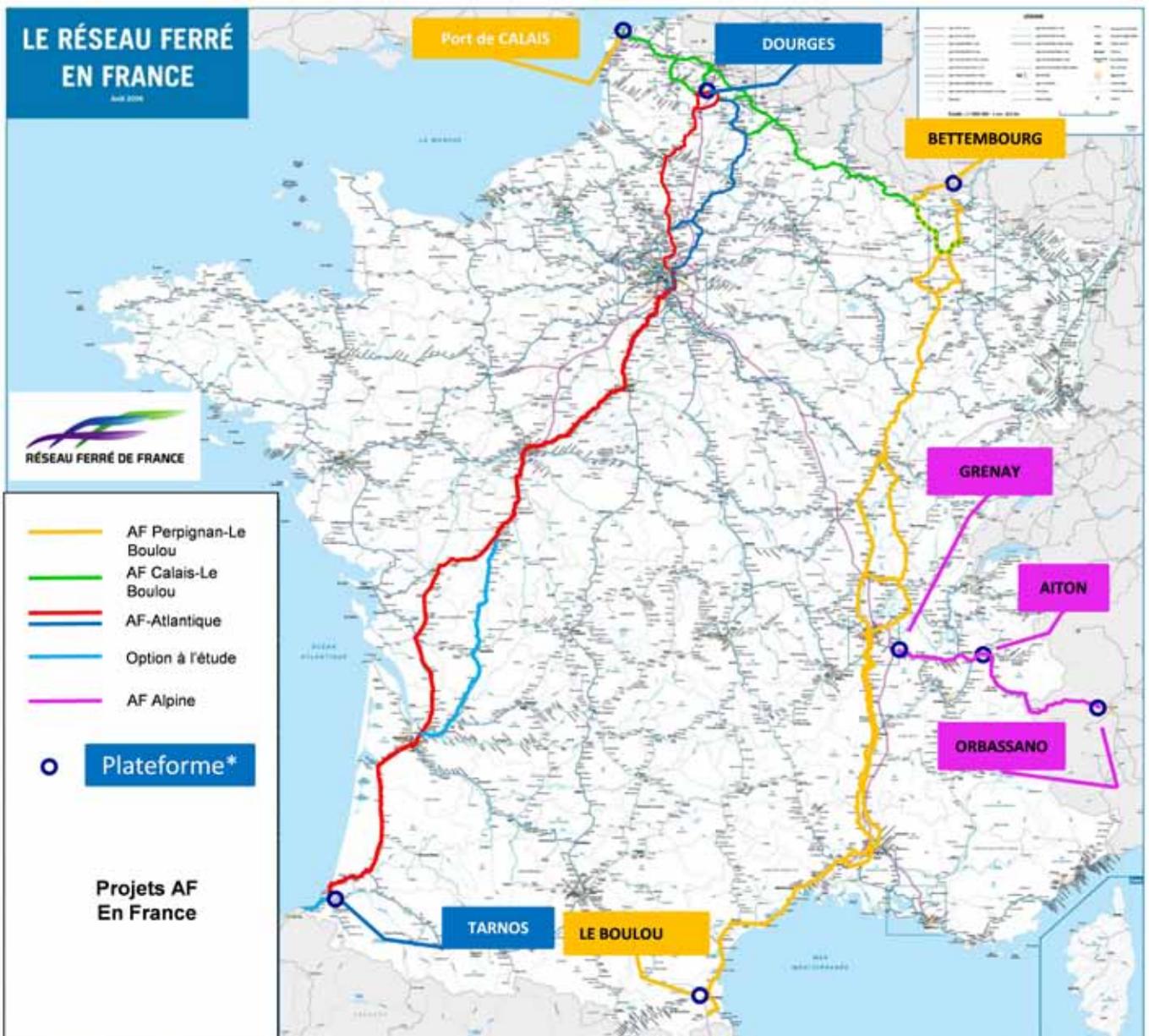
Développement du Port Public de Valenciennes

Conscientes de la nécessité d'organiser le développement de la logistique fluviale de manière concertée pour atteindre un aménagement efficace et équilibré tout au long de l'Escaut, la CCI Grand Hainaut et la communauté d'agglomération Valenciennes Métropole se sont associées au sein d'un syndicat mixte dont l'objet est la gestion et le

développement du Port Public de Valenciennes.

Baptisée Docks Seine Nord Europe / Escaut, cette nouvelle structure porte plusieurs grands projets d'aménagement pour le port public, dont la création d'un nouveau terminal à conteneurs situé sur le quai de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve. Représentant un budget de près de 10 millions d'euros et bénéficiant du soutien financier à la fois de l'Union européenne, de l'Etat, de la Région Nord-Pas de Calais et du Département du Nord, ce nouvel équipement entrera en activité dans le courant de l'année 2014. Plusieurs aménagements destinés à accroître les capacités d'accueil pour le trafic de marchandises sont également en phase préparatoire, afin qu'à terme, toutes les composantes du trafic fluvial soient traitées

Projets d'autoroutes ferroviaires



Une région qui s'inscrit dans l'Europe du fret ferroviaire

Différents projets ferroviaires pourraient engendrer un positionnement nouveau du Nord-Pas de Calais au sein de l'Europe ferroviaire. Cette région sera notamment impactée par la création de deux autoroutes ferroviaires.

L'autoroute ferroviaire Dourges-Hendaye

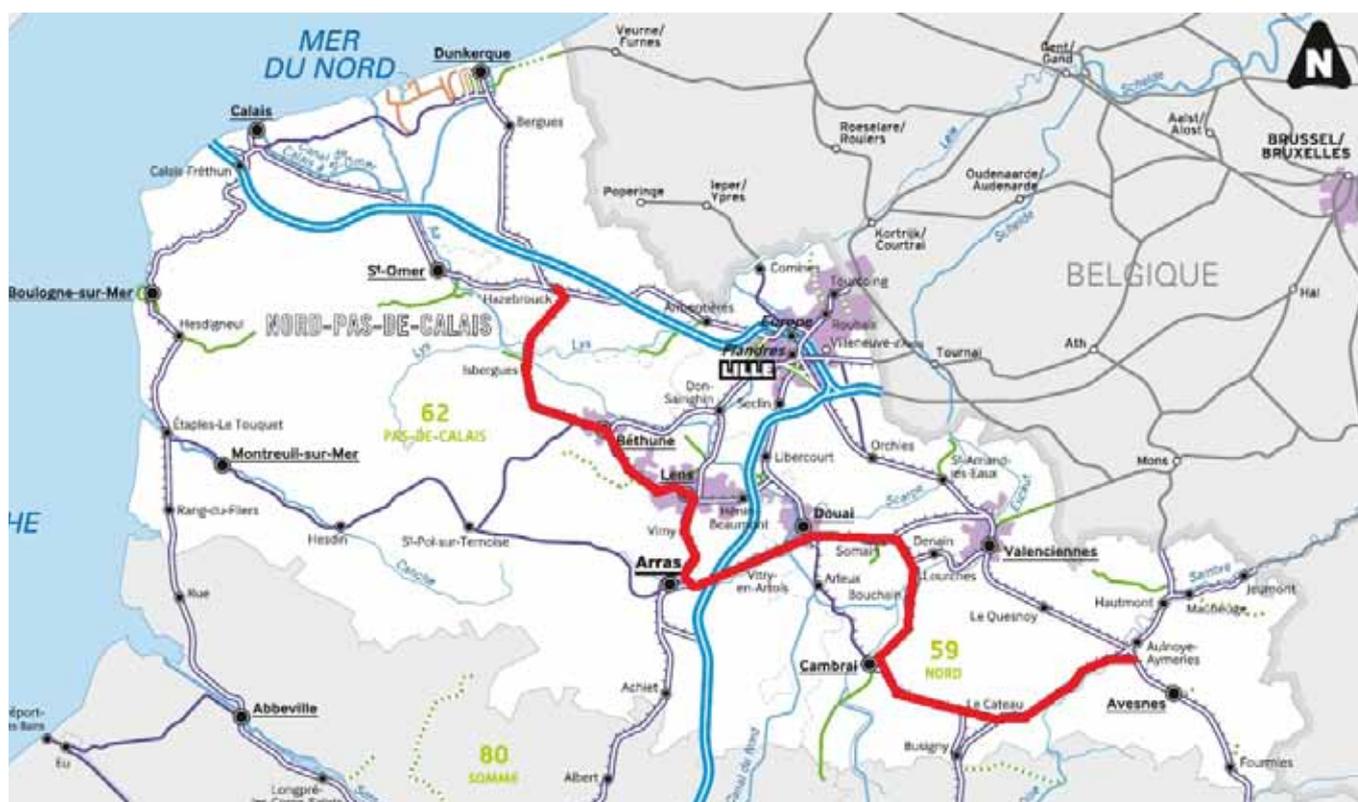
Le projet d'autoroute ferroviaire Dourges-Hendaye s'inscrit dans le cadre d'une politique volontariste visant à concrétiser les engagements qui ont été pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il s'agit ainsi d'un projet de report modal pour le trafic de fret qui associe l'État ainsi que les Régions Aquitaine, Centre, Île de France, Nord-Pas de Calais et Poitou-Charentes. Ces structures portent le projet à hauteur de 400 millions d'euros. Cette autoroute reliera Dourges dans le Pas de Calais à Tarnos en Aquitaine où deux terminaux seront implantés. Par extension, cette liaison permettra de relier la péninsule ibérique et l'Europe du nord. La circulation du premier train est prévue au printemps 2016. Le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de reporter de la route vers le rail plus de 85 000 poids lourds par an, réduisant ainsi les émissions de CO² d'environ 100 000 tonnes en régime de croisière.

Les coûts externes évités par ce report de trafic de la route vers le rail (sécurité routière, pollution, effet de serre, congestion routière ...) ont été estimés à environ 168 millions d'euros sur les 15 années d'exploitation du service, selon l'évaluation réalisée par le Commissariat général à l'investissement. Sur le plan de la performance économique, il s'agit de gagner en compétitivité en renforçant la cohérence de l'ensemble du trafic de fret sur le réseau national et en développant sa capacité de charge. Grâce à la mise au gabarit de l'itinéraire, des conteneurs de taille plus importante pourront être acheminés, permettant la création de nouveaux services. L'axe Atlantique sera ainsi le premier à permettre la circulation de trains longs de plus de 1 000 mètres.

Nouvel Itinéraire Fret de Transit

Ce projet de contournement ferroviaire de Lille est cofinancé par la Région Nord-Pas de Calais et l'Etat pour un montant total de 112 millions d'euros. Ce dernier consiste en la mise en place d'un nouvel itinéraire afin de désengorger le réseau ferroviaire de la métropole lilloise. Il s'agit ainsi d'offrir une continuité de service à destination du fret ferroviaire à toute heure du jour tout en permettant le développement de l'offre ferroviaire à destination des voyageurs.

Nouvel itinéraire fret de transit



Source : RFF 2012

L'autoroute ferroviaire Côte d'Opale – Le Boulou

Cette nouvelle liaison ferroviaire sera opérationnelle dès le dernier trimestre 2015 avec une capacité de 50 000 poids lourds par an environ. Elle reliera la Côte d'Opale (Calais) à Perpignan (Le Boulou). Cet axe offrira une solution intermodale de longue distance, complémentaire à la route, pour les flux entre l'Europe du Nord, principalement le Royaume-Uni, et l'Espagne. À horizon 2020, ces flux pourraient être doublés et d'autres liaisons envisagées notamment avec le Luxembourg ou encore l'Italie.

Liaison ferroviaire Valenciennes - Mons

La réouverture au fret de la ligne Valenciennes-Mons doit permettre d'améliorer l'efficacité du mode ferroviaire entre le Valenciennois et la Belgique. Très attendue par les grands chargeurs industriels du Grand Hainaut, cette ligne offrira une bien meilleure accessibilité aux réseaux du Benelux et par là-même, aux marchés extérieurs à la France. De plus, le rétablissement de ce point frontière entre la France et la Belgique permettra de décongestionner le principal axe utilisé aujourd'hui et passant par Lille. Un bénéfice est donc à attendre pour l'ensemble des utilisateurs du fret ferroviaire. D'un coût de 18 millions d'euros, cet aménagement est calibré pour la circulation de 16 trains de marchandises par jour.

Des développements maritimes majeurs

Les activités portuaires régionales doivent faire face à une forte concurrence notamment avec les grands ports européens d'Europe du Nord : Anvers, le Havre, Amsterdam et Hambourg. Les infrastructures doivent par ailleurs s'adapter à l'accroissement de la taille des navires et à l'augmentation du tonnage de marchandises. L'enjeu est de capter les flux en se positionnant comme une porte d'entrée privilégiée de l'Union européenne pour le commerce international.

Calais Port 2015

Le Projet Calais Port 2015 a pour ambition de renforcer la position du port, aujourd'hui leader en Europe continentale pour les trafics rouliers et passagers avec le Royaume-Uni. Ce projet, porté par la Région Nord-Pas de Calais, devrait voir le jour à l'horizon 2020. Il s'agit d'étendre les activités portuaires vers la mer, et de permettre l'intégration de dessertes intermodales. Entre 70 et 90 hectares seront ainsi aménagés avec la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer. Le coût total du projet est par ailleurs estimé à 650 millions d'euros.

Projet Calais 2015



Source : Port de Calais 2014

Projet Horn



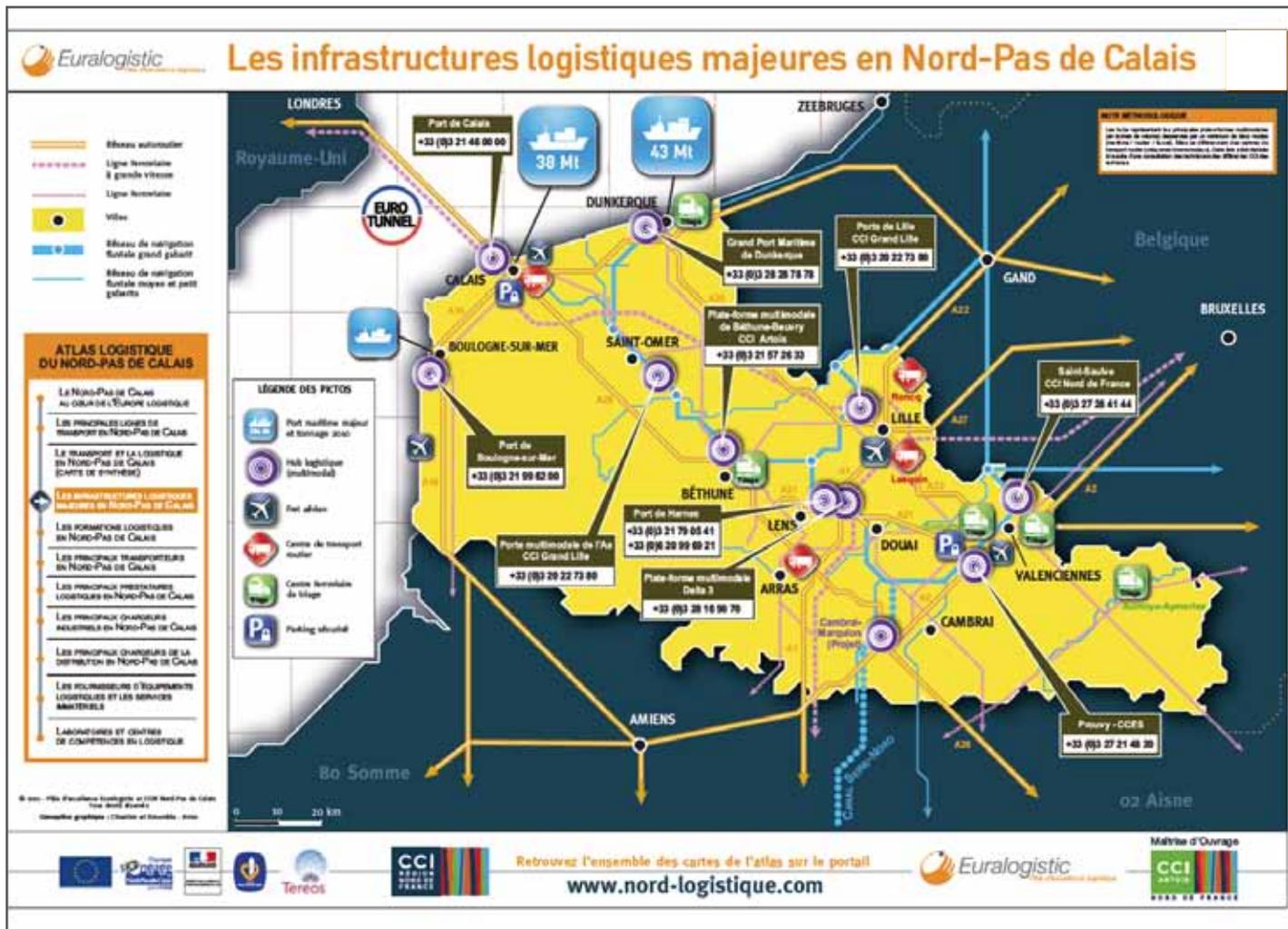
Source : Horn logistic services 2014

Le projet HORN

La plateforme HORN, classée SEVESO devrait voir le jour en 2016 sur la zone du port ouest de Dunkerque pour un coût de 195 millions d'euros. Ce site de stockage de près de 75 hectares sera dédié à l'entreposage de matières dangereuses. L'objectif est de proposer une structure sécurisée, à proximité des principales infrastructures de transport. Il sera organisé autour d'une plateforme multimodale containers et vrac, d'une plateforme de stockage de palettes et d'un terminal rail-route au gabarit européen.

Les Projets « Cap port ouest » et « Cap 2020 »

Les projets « Cap port ouest » de 96 millions d'euros et « Cap 2020 » dont la première tranche de travaux est estimée à 280 millions d'euros visent à développer et moderniser les infrastructures du Grand Port Maritime de Dunkerque afin de conforter son positionnement au sein du Range nord européen. Il s'agit ainsi de développer le trafic et permettre l'accueil de navires de plus grande taille.



Etude réalisée par Mathieu Dubois

Informations complémentaires : Benoit Breux – b.breux@norddefrance.cci.fr - 03 20 63 79 37

CHAMPS DE L'ÉTUDE :

Transport de marchandises

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)

Retrouvez toutes nos études sur www.norddefrance.cci.fr



CCI DE RÉGION NORD DE FRANCE
 299 Bd de Leeds - CS 90028 - 59031 LILLE cedex
www.norddefrance.cci.fr

