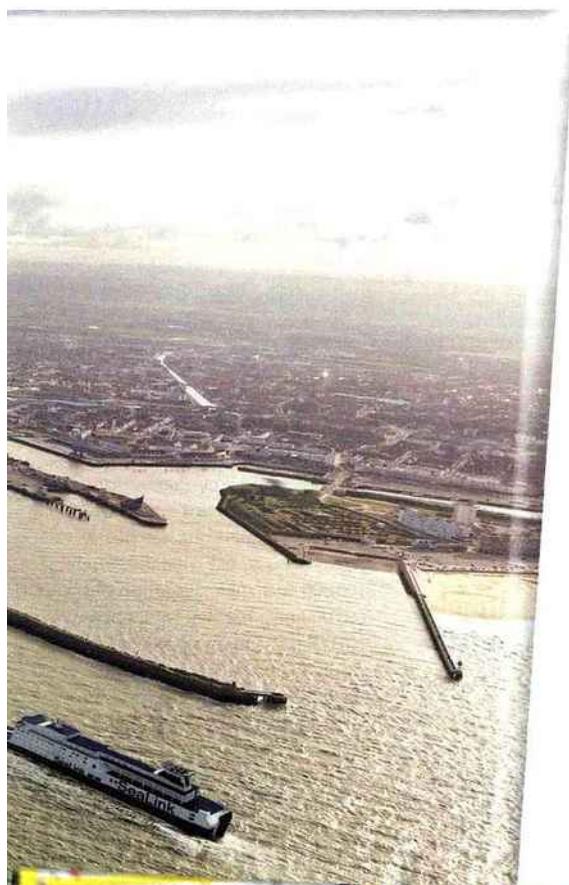
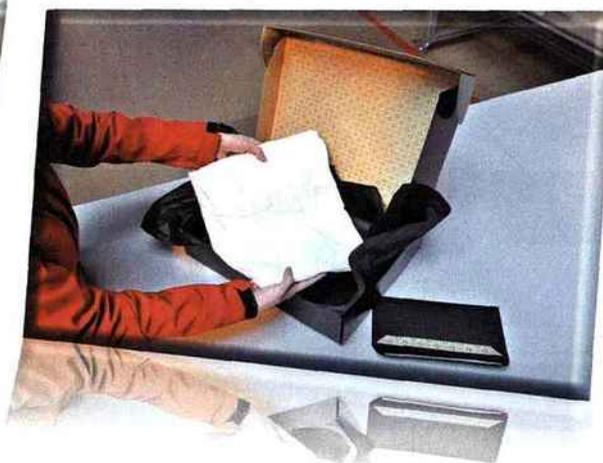


**Spécial  
région**

# dossier Nord-Pas-de-



- Nord-Pas-de-Calais : les atouts conjugués d'un territoire logistique et industriel P.62
- Faire basculer la région vers le report modal P.65
- Interview de Laurent Desprez, délégué général d'Euralogistic P.66
- Le Nord-Pas-de-Calais a la logistique dans son ADN P.68
- Amazon, l'Américain aux méthodes nippones P.70
- C-Log : le savoir-faire fashion pour Morgan P.74
- Calais Premier : quel planning ? P.76



# Calais

# Les atouts conjugués d'un territoire logistique et industriel

**L**aurent Desprez est introuvable sur le sujet. Nommé en 2011 au poste de délégué général d'Euralogistic, pôle d'excellence logistique Nord-Pas-de-Calais, ce passionné de logistique et d'aménagement du territoire sait qu'il a un défi immense à relever : ériger la région Nord-Pas-de-Calais en figure de proue de la logistique innovante en France. « *Barycentre de trois capitales, bonnes infrastructures, région historiquement industrielle : nous avons pour cela tous les ingrédients d'une excellente recette* », annonce-t-il fièrement.

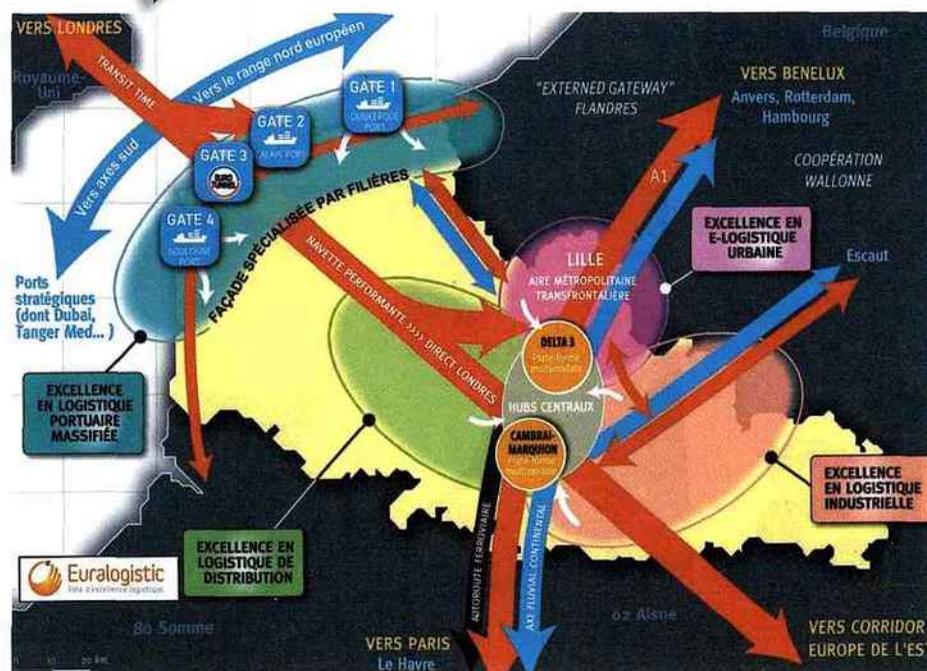
**Amazon, Mercedes, Kiabi, Electro-Dépôt, Toyota Motors, etc. : autant d'implantations logistiques qui se sont multipliées en Nord-Pas-de-Calais depuis une dizaine d'années. Revue de détails des atouts naturels, économiques et politiques à l'origine de ce succès.**

En effet, les implantations de sites logistiques s'enchaînent depuis quelques années (cf. tableau). Après les arrivées de Leroy Merlin, Oxybul Éveil et Jeux et Oxyane-Décathlon sur la plate-forme multimodale Delta 3 de Dourges, le dernier

emblème de l'attrait des entreprises logistiques pour le territoire est sans aucun doute la zone d'activités de Lauwin-Planque. L'année dernière, Amazon s'y est installé sur 100 000 m<sup>2</sup>, dans le sillage de Kiabi (66 000 m<sup>2</sup>), Big Ben Interactive (18 000 m<sup>2</sup>), Simastock-groupe Bils Deroo (32 000 m<sup>2</sup>) et tout récemment encore Log'S (ex-Logistique Grimont) pour son client Electro Dépôt (30 000 m<sup>2</sup>).

Si la communauté d'agglomération du Douaisis a remporté le gros lot avec le promoteur immobilier Goodman, c'est peut-être parce que ses élus ont accueilli l'investisseur à bras ouverts, se positionnant comme de vrais « facilitateurs ». « *C'est la première fois que je travaille avec une communauté d'agglomération et des services de l'État aussi rapides et efficaces* », s'était enthousiasmé Philippe Arfi, lors de la signature de l'achat de 46 hectares de terrain en juin 2012, alors qu'il était directeur du développement de Goodman (il a été nommé directeur France fin octobre 2013).

## Le parc logistique du Nord-Pas-de-Calais à l'horizon 2025



**Impôt foncier et loyers attractifs.** Autre argument massue dont on a beaucoup moins entendu parler : les élus n'ont pas hésité à plafonner l'impôt foncier annuel à 3,80 € du mètre carré jusqu'en 2021, là où d'autres collectivités peuvent demander... jusqu'à six fois plus ! Tout cela explique aussi peut-être pourquoi Goodman n'a pas hésité à acheter « en blanc », sans avoir de client. En tout cas, le promoteur n'a pas l'air inquiet sur les deux entrepôts



qu'il lui reste à commercialiser. Plus généralement, si le territoire attire autant d'entreprises centrées sur la logistique, ce n'est pas seulement pour sa position géographique idéale et ses nombreuses infrastructures. C'est aussi parce qu'il reste de belles opportunités foncières, notamment pour des bâtiments XXL, à l'heure où les chargeurs souhaitent regrouper leurs activités. Surtout, tous les professionnels mettent en avant des prix régionaux particulièrement

Si le territoire attire autant d'entreprises centrées sur la logistique c'est parce qu'il reste de belles opportunités foncières, notamment pour des bâtiments XXL.

compétitifs. « Les loyers sont restés stables en 2013, de l'ordre de 41 à 43 € HT annuels du m<sup>2</sup> (et jusqu'à 44 € pour du froid positif ou négatif) », détaille Bertrand Mériaux chez Arthur Lloyd. La dernière étude de l'agence conseil DTZ estime la fourchette entre 35 €/m<sup>2</sup>/par an où l'offre est pléthorique comme en Bourgogne et jusqu'à 51 €/m<sup>2</sup>/an en Île-de-France.

Petit hic, malgré une forte demande, le cœur de la métropole

arrive à saturation. « Il n'y a d'ailleurs plus aucune offre disponible en classe A sur le CRT de Lesquin », note Thomas Lemaître de CRBE. Les propositions migrent donc plus au sud, du côté de Dourges et au-delà, « où il reste encore de belles opportunités foncières à prix compétitifs, avec une fiscalité intéressante ».

Sur la base d'une étude menée par Ernst and Young en 2011, la région présenterait des coûts d'exploitation inférieurs de 10 % à la moyenne des concurrents européens. « Concernant le loyer annuel d'un entrepôt logistique supérieur à 10 000 m<sup>2</sup>, nous avons calculé que Lille-Région est 14,1 % moins chère que la moyenne européenne », souligne François Dutriez, directeur des opé-

rations de Nord Invest, agence chargée de la promotion de la région à l'international.

Bassins de vie de quatre millions de personnes, infrastructures logistiques maillant le territoire, disponibilités foncières à prix compétitifs, ne sont pas les seules cartes en main pour devenir la « place to be » de la logistique hexagonale.

**Un réseau dense d'industries et d'enseignes de la grande distribution.** D'abord, les entreprises savent qu'elles trouveront dans la région de la main-d'œuvre pour faire face aux pics d'activités des fins d'année. Surtout quand on sait que la densité de population dans la région est particulièrement élevée avec 114 habitants au kilomètre carré. Et surtout que le taux de chômage a atteint 14 % sur la région au 3<sup>e</sup> trimestre 2013 selon l'INSEE. Amazon, installée depuis septembre dernier près de Douai, a ainsi réussi l'exploit de recruter plus de 600 intérimaires pour les fêtes de fin d'année. Elle



« L'objectif du Nord-Pas-de-Calais est de se positionner comme une région logistique de premier plan, afin qu'elle devienne l'hinterland des ports du range Nord-Ouest, avec une façade portuaire offensive

et des autoroutes ferroviaires performantes,

**Alain Wacheux,**  
vice-président transports du conseil régional Nord-Pas-de-Calais.

est située au centre de trois zones d'emploi totalisant 49 % des effectifs régionaux.

Ensuite, les logisticiens nouvellement arrivés dans la région bénéficieront d'un savoir-faire historique et d'un réseau dense d'industries et d'enseignes de la grande distribution. D'autant que les belles entreprises nordistes sont rarement à court de projets, à l'instar de Log'S qui multiplie les actua-

lités. « Nous avons mis en place un hub national pour accompagner la logistique de gestion des retours d'Auchan.fr. Nous avons livré plus de 20 000 m<sup>2</sup> d'espaces au groupe Norauto, nous avons repris la gestion de la plate-forme bretonne de Jacadi (ID Group) et Bridgestone nous a renouvelé sa confiance pour 3 ans », énumère Laurent Beauvoir, directeur développement de Log'S. En créant récemment D4PL, un département de logistique globale, « Log'S va encore plus loin pour proposer une offre globale, de la prise en charge du camion jusqu'à la livraison chez le client ». Log'S commence à miser sérieusement sur le ferro-

viaire : en avril 2011, une plate-forme Flag de 90 000 m<sup>2</sup> a d'ailleurs été inaugurée en ce sens pour La Redoute à Anzin, en bordure du canal de l'Escaut. Et ça tombe plutôt bien puisque la volonté de la région est de faire basculer le fret vers le report modal, ferroviaire ou fluvial. Même si la route, souvent très encombrée sur l'A1 et l'A25, reste prépondérante.

**La logistique, pourvoyeur d'emplois.** À l'échelon politique, les élus, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et le conseil régional en tête, ont bien compris que la logistique était pour-

voyeuse d'emplois. « La vocation du Nord-Pas-de-Calais en matière de transport et de logistique ne fait généralement aucun doute dans l'esprit des principaux acteurs politiques, sociaux ou économiques de la région, tant son territoire est marqué par ces activités », précisait déjà l'INSEE en 2007. Pourtant, la région doit aujourd'hui faire face « à l'absence, depuis plusieurs décennies, d'une politique de transport multimodal ambitieuse », selon une étude réalisée par la CCI en mars 2010.

Depuis, les politiques publiques ont heureusement convergé dans le même sens, grâce au Schéma régional des transports mis à jour l'année dernière. « L'objectif du Nord-Pas-de-Calais est de se positionner comme une région logistique de premier plan afin qu'elle devienne l'hinterland des ports du range Nord-Ouest, avec une façade portuaire offensive et des autoroutes ferroviaires performantes », avait déclaré fin janvier Alain Wacheux, vice-président transports du conseil régional Nord-Pas-de-Calais, lors de l'annonce du doublement, avec 300 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts supplémentaires, de la plate-forme Delta 3 de Dourges.

D'ici 2025, les élus régionaux imaginent ainsi un Nord-Pas-de-Calais découpé en territoires spécialisés, fonctionnant dans un ensemble (cf. carte « Le Nord-Pas-de-Calais logistique : vision 2025 »). La façade maritime serait spécialisée par filières (produits de la mer et frais à Boulogne, transmanche roulier à Calais, grand import à Dunkerque, pour les grandes lignes). Dans les terres, l'aire métropolitaine de Lille jouerait le rôle de pivot central vers Paris, l'Europe de l'Est et le Bénélux, en lien avec la plate-forme multimodale Delta 3 de Dourges et son campus d'excellence à Euralogistic (voir article plus loin). En comptant évidemment sur le canal Seine-Nord : dans ce projet, la plate-forme de Cambrai-Marquion devrait d'ailleurs prendre un essor considérable.

Gaëtane Deljurie

## Faire basculer la région vers le report modal

**La métropole lilloise est aujourd'hui tellement embouteillée que le territoire réfléchit à des solutions alternatives, à commencer par le report modal vers le fluvial et le ferroviaire.**



**S**i la région entière réfléchit à un « avenir responsable » via le report modal, c'est parce qu'elle doit composer quotidiennement avec un handicap de taille : la congestion quasi systématique de la métropole lilloise, en particulier l'A1 et de l'A25 aux heures de pointe. « La commercialisation d'entrepôts logistiques près de l'axe de l'A1 devient difficile, les clients

Pas-de-Calais souffre paradoxalement de la congestion de ses routes. Victime du succès de ses 550 kilomètres d'autoroutes (dont la plupart sont gratuites), le poids lourd reste très largement plébiscité. Au risque de se retrouver souvent coincé dans les embouteillages. « Nous payons aujourd'hui vingt ans de non-prise de décision politique courageuse, rappelle Olivier Hollander de TLF, en faisant référence aux différents projets de contournement de la métropole lilloise tombés à l'eau. On nous avait prédit un avenir sans camion, sauf qu'avec l'essor du e-commerce, les commandes en ligne enclenchent systématiquement le départ de poids lourds. »

« On nous avait prédit un avenir sans camion sauf qu'avec l'essor du e-commerce, les commandes en ligne enclenchent systématiquement le départ de poids lourds, »

Olivier Hollander, délégué régional de TLF

sont réticents, justement à cause des problèmes de circulation », admet Maxence Maréchal, de BNP Paribas Real Estate.

Malgré un très performant mailage ferroviaire (1 300 km de voies exploitées) et fluvial (avec 250 kilomètres de grand gabarit), le Nord-

Pour essayer de résoudre cette question sensible, politiques et acteurs économiques essaient chacun d'y mettre du sien, entre sensibilisation au covoiturage, régulation du trafic et échelonnement des horaires de travail. Sans oublier quelques annonces politiques qui pourraient bien changer la donne à terme.

### Au nord du Nord, la concurrence

Outre les embouteillages de la métropole, le Nord-Pas-de-Calais doit également se battre pour contrer la concurrence internationale, à commencer par celle de la Belgique proche. Cette voisine immédiate de Lille propose « non seulement une fiscalité compétitive et attractive mais aussi une législation des entrepôts moins contraignante qu'en France », indique en off un spécialiste du sujet. Résultat : certains chargeurs n'hésitent pas à faire traiter leurs marchandises de l'autre côté de la frontière. Le problème est particulièrement criant avec Dunkerque. Face aux ports voisins très actifs

[Anvers, Zeebrugge et Rotterdam], le Grand port maritime de Dunkerque est à la peine pour s'implanter sur des marchés porteurs de conteneurs, constatait l'INSEE en 2005. « Aujourd'hui, le port de Dunkerque a une carte à jouer dans les trafics vrac, notamment énergétiques (pétrole, gaz liquéfié et bicarburants) », souligne Patrick Petit de l'agence Dunkerque Développement. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien qu'EDF a choisi Dunkerque pour y implanter un terminal méthanier d'une capacité de 13 milliards de mètre cube par an, soit le plus important d'Europe continentale à ce jour. G.D.

**Report de 7 % du trafic routier sur le rail.** En septembre dernier, le ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier (ancien maire de Boulogne-sur-Mer), a lancé la création de deux nouvelles autoroutes ferroviaires, allant dans le sens du report modal. La ligne reliant Calais au Boulou, près de Perpignan, devrait être opérationnelle début 2015. La liaison Atlantique, reliant Lille (et son terminal de Dourges) à Bayonne (plus précisément Tarnos dans les Landes), devrait être mise en service début 2016. D'après le ministère des Transports, ce dispositif permettrait « de reporter 85 000 poids lourds par an vers le rail (soit 7 % du trafic) ». Tout en étant complémentaire aux lignes existantes Luxembourg-Perpignan et Aiton-Orbassano (l'alpine France-Italie), même la Cour des comptes a estimé début 2012 que ces liaisons manquaient cruellement de rentabilité.

**Fluvial : le chaînon manquant.** Toujours dans l'optique d'alléger le trafic routier, tous les regards se tournent aujourd'hui vers l'hypothétique canal Seine-Nord, aujourd'hui considéré comme une infrastructure nécessaire, prônée par les élus de presque tous les bords politiques. Ce titanesque chantier permettrait d'établir le chaînon manquant entre le réseau de grand gabarit du Nord (essentiellement Dunkerque-Escaut et sa connexion au réseau belge) et Paris. « Le relèvement des ponts à un tirant d'air minimum de 5,25 m sur les liaisons Deûle-Lys et Escaut permet désormais le transport de conteneurs à deux couches, avec liaison au port de Dunkerque », note-t-on du côté de la direction des transports du conseil régional. En parallèle, une partie du réseau grand gabarit a été remise en conformité, pour un investissement de 140 millions d'euros. Reste à attendre la nouvelle de la concrétisation effective du projet, qui devrait normalement être annoncée cette année.

G.D.

## Interview ...

**Laurent Desprez,**  
délégué général d'Euralogistic, pôle d'excellence  
logistique en Nord-Pas-de-Calais

**« Il reste toute une logistique à inventer »**

Logistiques Magazine : **Le Nord-Pas-de-Calais a déjà d'indéniables atouts logistiques. Comment passer aujourd'hui à la vitesse supérieure ?**

Laurent Desprez : Force est de constater une lisibilité encore toute relative de notre système logistique à l'échelle de la région. Pour tirer partie de tous ces atouts et faire travailler tous les acteurs ensemble, la Chambre de commerce et d'industrie a justement créé un pôle d'excellence de la logistique en 2005. Ce pôle a d'abord pour objectifs de faire prendre conscience que la région bouge d'un point de vue logistique, et d'effectuer ensuite la transition progressive vers une région maritime et fluviale.

L.M. : **Quels événements ont ou vont être organisés cette année ?**

L.D. : Nous avons lancé plusieurs projets. Un collectif d'entreprises a été invité à définir les marchés de demain en matière de logistique et à réfléchir aux moyens de s'y positionner. La méthode du « design prospectif de services » sera mise en œuvre, concernant les TIC-Logistique et la logistique sectorielle. Par ailleurs, le Pôle a été retenu comme un des 12 partenaires internationaux du projet européen orienté sur la traçabilité de la supply chain, porté par la Wallonie et validé par l'Union européenne. Euralogistic gèrera en particulier la question de la formation des entreprises aux nouvelles technologies de traçabilité. Nous avons planifié plusieurs autres événements. Et notamment Log & Play fin avril, avec plateau de recrutement, visites d'entreprises et compétitions inter-entreprises ainsi que

le serious game de formation à la supply chain « The fresh connection » pour améliorer les connaissances du staff management de plusieurs entreprises.

L.M. : **Quoi de neuf du côté de la recherche et de l'innovation ?**

L.D. : Euralogistic, l'université et des entreprises, en lien avec le conseil régional, souhaite développer une recherche de haut niveau en logistique, centrée sur les problématiques de demain. La première étape a été d'inaugurer un showroom logistique, rassemblant le savoir-faire de 20 entreprises fournisseurs et fabricants d'équipements logistiques. Euralogistic a rencontré en 2013 plus de 120 entreprises, afin d'aider notamment les PME à améliorer l'organisation du travail et leurs offres de service. En parallèle, nous avons organisé des business meetings et mis en place le Cluster Euralogistic en lien avec les autres clusters logistiques français. À l'international, nous poursuivons la coopération lancée avec la filière logistique au Maroc. Le campus régional a formé 2 000 personnes en 2013, notamment des salariés de Boulanger ou encore d'Amazon. Un nouveau bâtiment de 5 000 m<sup>2</sup>, dédié au transfert de technologie, est prévu pour l'année prochaine.

L.M. : **Quels sont les thèmes porteurs sur lesquels vous avez votre travail ?**

L.D. : Nous comptons développer trois axes à l'échelle régionale : l'excellence de logistique de distribution, en logistique urbaine et en logistique industrielle. Nous travaillons par



premières plates-formes collaboratives permettant aux entreprises du Nord-Pas-de-Calais de regrouper leurs marchandises (voir encadré, ndlr). Pour économiser les énergies, il est aujourd'hui nécessaire de mettre en place une logistique écocirculaire. Reste à savoir aujourd'hui quelles règles du jeu à mettre en place pour massifier les coûts de transports, comment organiser de nouveaux métiers de « covoiturage de marchandises » à l'échelle des transporteurs. Nous avons lancé ce premier projet qui en appellera d'autres. Le campus Euralogistic accueillera d'ailleurs d'ici 2016 un incubateur d'entreprises et un centre de recherche innovant. Car il reste toute une logistique à inventer.

Propos recueillis  
par Gaëtane Deljurie

exemple sur la logistique hospitalière, actuellement en plein boom, mais aussi sur la massification et la gestion des retours et des non-conformités. Globalement, la Région souhaite opérer sa troisième révolution industrielle. En matière de logistique, nous menons notre réflexion autour de quatre piliers : la logistique des retours, l'économie d'énergie, l'inter-modalité et les nouveaux conditionnements. À travers ces thèmes, se dessinent des projets internet des marchandises avec système de routeurs et de liaison, d'entrepôt logistique particulièrement économe en énergie ou encore de massification des flux à l'échelle d'une région. Euralogistic a lancé en mars deux

## En route vers la massification

**Soucieux d'encourager la massification des transports**, Euralogistic a présenté en mars dernier deux outils de pointe aux chargeurs et aux logisticiens : Tri-Vizor, plus spécifiquement dédié aux grands comptes et Cinatis, plus adaptés aux PME. « L'objectif est de diminuer significativement les coûts de transports, augmenter la fréquence des livraisons et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> », a rappelé Sylviane Dupretz, présidente du cluster Euralogistic. Si l'objectif entre les deux outils est identique, les méthodes sont différentes. Le développeur français Cinatis propose d'accéder, sur abonnement, à une

plate-forme qui aide à la recherche des partenaires. « Les communautés créées se prennent alors en charge elles-mêmes, ce qui convient bien aux PME qui continuent de gérer leurs transports », explique Michel Rascol, associé chez Cinatis. Tri-Vizor se positionne comme « un prestataire 4PL, mettant en relation des chargeurs pour mixer les flux », explique Sven Vertrepen, directeur développement chez Tri-Vizor. Cette offre englobe donc les aspects techniques, commerciaux et administratifs à la demande, et correspond naturellement mieux aux chargeurs d'envergure.



Tradition Bois (maisons en kit)	Neuville-en-Ferrain (59), près de Tourcoing	10 000 m <sup>2</sup>	location	BNP Paribas Real Estate	
Brossette/groupe Point P (distributeur en sanitaire, génie climatique et canalisation)	Hénin-Beaumont (62), près de Douges	27 000 m <sup>2</sup>	location	Direct	42,70 € HT/m <sup>2</sup> /an
Saint-Gobain	Hénin-Beaumont (62), près de Douges	27 000 m <sup>2</sup>	location	Il s'agit de la même transaction que Brossette	
Log's Solutions	Lauwin-Planque (59), près de Douai	30 000 m <sup>2</sup>	location	Tostain & Lafineur	Contrat Electro Dépôt Goodman
Orium (filiale de Viapost, groupe La Poste)	Hénin-Beaumont (62), près de Douges	12 900 m <sup>2</sup>	location	CBRE	Contrat La Foir'Fouille pour le e-commerce 42,70 € HT/m <sup>2</sup> /an
Gifi	Sin-le-Noble (59), près de Douai	74 000 m <sup>2</sup>	clé en main		Bills Deroo
LIDL	La Chapelle d'Armentières (59)	41 150 m <sup>2</sup> (livraison 2014)	clé en main		
Rousselle International (textile, produits alimentaires, pièces détachées automobile et informatique)	Halluin (59), près de Roncq	13 000 m <sup>2</sup>	clé en main		
Kubota (assemblage de tracteurs grande taille)	Blerne (59) près de Dunkerque	37 000 m <sup>2</sup>	clé en main	40 millions d'euros	
Géodis	Hénin-Beaumont (62)	6 600 m <sup>2</sup>	Extension du site actuel		

entreprises de l'automobile (MCA, Sevelnord, Bridgestone France, Toyotas Motors, etc.) et de l'agroalimentaire (Haagen Dazs, Friskies, Florette, etc.). Le bassin a alors naturellement concentré de nombreux prestataires logistiques de renom comme Generix Group (éditeur de logiciels collaboratifs), Ciuch (mise au point de convoyeurs évolués), Provost (fabricant de rayonnages) ou encore Acteos Group (fournisseur de solutions de management de supply chain). « En parallèle, la région accueille une multitude de start-up à haute valeur ajoutée, comme Stereograph pour des solutions de pilotage 3D des entrepôts ou encore Ecolog, pour des procédés de marquage au sol innovants », souligne Laurent Desprez.

**Une implantation durable.** Effet corollaire de ce contexte exceptionnel, les principaux logisticiens nationaux se sont implantés durablement sur les deux départements

du Nord et du Pas-de-Calais : DHL Exel Supply Chain, Fedex, FM Logistic, Gefco, Geodis, Kuehne + Nagel, Norbert Dentressangle, STEF, TNT, UPS, Walon France, etc. Sans oublier évidemment une kyrielle de très belles entreprises de transports familiales, comme Locagel (logistique grand froid), Logways Logistique, Guidez, Gonnet, Bailly-Courrouble ou encore Depaeuw, etc. très dyna-

miques. Reconnue comme le berceau de la grande distribution, cette ex-terre minière a accueilli au fil des dernières années des chargeurs de renom comme Amazon, Columbia, Ingram Micro, Babyliiss, Brother, Mercedes-Benz, Michelin, Toyota Motors ou encore Morgan, etc. La liste est évidemment bien loin d'être exhaustive.

G.D.

## Le point sur les prochaines implantations

On n'en saura pas plus sur les noms des clients. Pour cette année, plusieurs projets ont été signés : 18 000 m<sup>2</sup> du côté de Douges, 43 000 m<sup>2</sup> pour des « matières combustibles » sur la zone d'Actiparc à Arras (construit par Gazeley) et 48 000 m<sup>2</sup> en froid positif et négatif à Camphin-en-Carembault, près de Carvin (construit par Panattoni France). Concernant les très grandes surfaces disponibles, on sait aujourd'hui que Goodman doit encore commercialiser deux surfaces de 30 000 m<sup>2</sup> et 60 000 m<sup>2</sup> à Lauwin-Planque aux côtés d'Amazon. Concerto ED a lancé un site de 51 000 m<sup>2</sup> dans la zone Acti-

pole de Cambrai et a acheté 100 000 m<sup>2</sup> à Vendin-le-Vieil près de Lens. Sans oublier les permis déposés pour les 40 000 m<sup>2</sup> pour le projet Calais premier (lire page 76) et un entrepôt divisible de 42 000 m<sup>2</sup> à louer sur la zone d'Actiparc à Arras. Pour être toujours plus réactif aux demandes des chargeurs, les principaux promoteurs d'immobilier prennent désormais de l'avance sur les autorisations d'exploitation et le ICPE. En février, ils estimaient ainsi être en mesure « de livrer 500 000 m<sup>2</sup> de bâtiment au sud de l'agglomération de Lille en moins de six mois ».

G.D.

# Amazon, l'Américain aux méthodes nippones



**Le tout dernier entrepôt de 90 000 m<sup>2</sup> d'Amazon, qui compte 600 000 produits en stock avec près de 80 000 références, dispose d'un savoir-faire hors norme. Visite au cœur du site, appelé « Lil 1 », capable de traiter jusqu'à 2 000 articles à l'heure et qui a mis en place une organisation des flux de produits et des postes de travail fortement inspirée des méthodes japonaises.**

**2** h 30, pas une minute de plus. « C'est la durée de traitement standard chez Amazon, soit le temps écoulé entre le clic qui finalise l'achat en ligne et la mise à disposition de la commande sur le quai d'expédition. Mais nous

savons faire plus court », avance fièrement Ronan Bolé, directeur de site de Lauwin-Planque. Le défi du géant américain de l'e-commerce est évidemment d'aller vite, toujours plus vite. Ce tout dernier entrepôt construit dans le Nord en est un exemple criant.

Inauguré en septembre dernier sur 90 000 m<sup>2</sup> (près de 14 terrains de football !), Amazon est déjà bien installé dans les 14 cellules. L'organisation est parfaitement huilée, avec 230 permanents et un volant de 80 intérimaires. Chez Amazon, rien n'est laissé au hasard. La productivité entre en jeu dès le stockage. C'est même le véritable nerf de la guerre. Sur le quai « inbound », l'arrivée des conteneurs provenant des fournisseurs ou des autres centres Amazon, les équipes en poste



Lil1, le centre logistique d'Amazon situé à Lauwin-Planque, a été inauguré en septembre 2013.

sont challengées pour décharger, vérifier la qualité, flasher les produits (et donc les rendre disponibles sur le site), mettre en rayon les marchandises livrées quotidiennement. « 90 % des produits ont déjà leur data base remplie par le fournisseur, avec quatre à

vingt classifications différentes, dont la taille et le poids », explique Ronan Bolé. Au total, la

plate-forme stocke ainsi 26 500 palettes, soit 600 000 articles en stock et près de 80 000 références.

Le site de Lauwin-Planque compte trois cellules de palettiers, avec des allées étroites et des chariots adaptés pour gagner en espace et en sécurité. Amazon a d'ailleurs investi dans une soixantaine de chariots à mats rétractables, (catégorie Caces 5) spécialement dimensionnés. En étant capables d'avancer de 50 centimètres leur centre de gravité, ils permettent de travailler à une dizaine



Une soixantaine de chariots à mats rétractables, capables d'avancer de 50 cm leur centre de gravité, permettent de travailler à une dizaine de mètres de hauteur.



Le site de Lauwin-Planque compte trois cellules de palettiers, avec des allées étroites et des chariots adaptés pour gagner en espace et en sécurité.



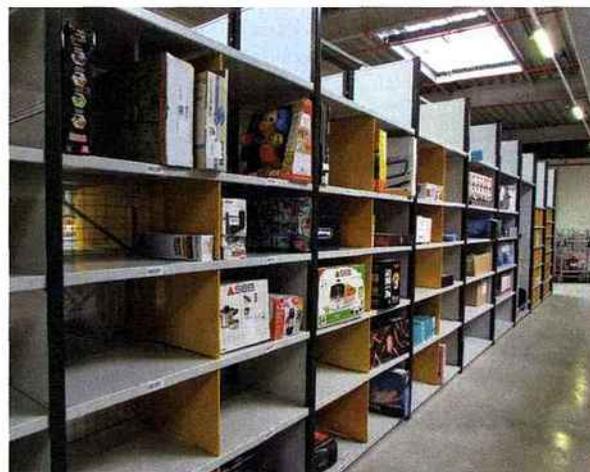


de mètres de hauteur. « Nos grands volumes vont chez nous du panier à linge à la poubelle de ville, pour donner une idée », ajoute Ronan Bolé.

**Utilisation du stockage aléatoire.** Trois autres cellules sont dédiées à la librairie lorsque les articles arrivent à l'unité. Première constatation frappante dans ces rayonnages de stockage : au sein des « bin's » (casiers), qui se multiplient à perte de vue, règne un véritable... chaos organisé. « Nous utilisons le stockage aléatoire ; les objets sont classés par taille au sein des étagères en fonction de la place disponible », dévoile le directeur du site. Concrètement, le puissant logiciel maison joue à un immense jeu de Lego® et calcule les emplacements libres en temps réel, s'affranchissant de toute position de stockage fixe. Au final, des gros livres côtoient des poupées, elles-mêmes rangées à côté de robots de cuisine.

Comment un tel désordre peut-il engendrer un gain de fluidité ? Le stockage aléatoire permet d'abord une bien meilleure flexibilité en cas de changement de gamme. Les besoins en planification sont également fortement réduits puisqu'il n'y a plus besoin de connaître le volume des ventes et la taille des

produits à l'avance. Ensuite, cette méthode de rangement optimise la place : les positions libres peuvent être à nouveau remplies par d'autres types d'objets, contrairement aux positions fixes dont le stock finalement ne fait que varier avec



une même référence. Enfin, le stockage aléatoire permet de gagner du temps de formation : le personnel n'a pas à mémoriser les emplacements ou le plan de l'entrepôt, ce qui facilite l'embauche de saisonniers en période de fin d'année.

**Bataille navale.** Concrètement, pour remplir ces emplacements, les agents logistiques jouent

à une immense bataille navale. C321, C459, C402 : ces codes délivrés par le flash qu'ils tiennent à la main leur permettent de se diriger dans le dédale des allées. Arrivés devant la bonne « case », ils déposent l'objet désigné, en ayant pris soin de scanner à la fois le code-barres du « bin » et du produit. « L'action permet d'enregistrer la position exacte de chaque objet dans la base de données », détaille Ronan Bolé.

Lorsque les commandes des clients arrivent, l'ordinateur compile une liste des prélèvements à effectuer. Place alors au « pickeur » qui sera dirigé exactement à l'endroit où la base de données a enregistré le produit. Dès que le picker prélève un produit, il le scanne pour indi-

quer que la place est désormais libre. « Pour gagner de l'espace, nous suivons le principe du first-in-first out, c'est-à-dire que les premiers objets rentrés en stock sont également les premiers à sortir », note Ronan Bolé. Mieux, le logiciel est capable de regrouper les commandes identiques pour les « picker » en même temps. Pourquoi faire appel à ce stockage qui finalement semble

Le puissant logiciel maison permet d'optimiser la place dans les bins (casiers) grâce à un stockage aléatoire, suivant toujours le principe du « first in, first out ».

nécessiter plus de main-d'œuvre ? Tout simplement parce que jusqu'à présent, tous les essais effectués dans ce sens aux États-Unis ont démontré que l'embauche de personnel restait plus économique que l'automatisation.

D'autant que chez Amazon, le stockage aléatoire permet aussi de gagner du temps lors de la préparation des commandes. C'est l'étape du « sort » and « pack », après le « received », « stow » and « pick ». « *Tout se joue dans la zone X à la croisée des flux* », note le general manager. En pratique, les pickeurs ont regroupé des centaines d'objets en « batch » (en lots) dans des chariots roulants (« carts »). Et ont acheminé ces chariots jusqu'aux trois lignes d'emballage (avec une différence entre commandes uniques, multiples et volumineuses), comptant 82 postes de packing.

Entre les deux étapes, le jeu de bataille navale continue pour les commandes multiples : re-flash et re-bin pour se répartir dans des meubles roulants de 8 cases, 6 petites et 2 plus grandes pour les objets les plus encombrants. Quand le « batch » a été entièrement traité, les commandes s'impriment. Juste derrière, les « packeurs » prennent les choses en main. La feuille de commande est scannée, le logiciel définit la dimension du carton à choisir. L'agent a tout à portée de main : il ne reste qu'à emballer, plier, fermer, coller le code-barres et pousser le colis sur le convoyeur. Sur la ligne de commandes volumineuses, les opérateurs travaillent par deux.

**Une partie automatisée.** Le reste du parcours est quasiment entièrement mécanisé, avec des convoyeurs acheminant les colis jusqu'à l'un des 65 docks, dans la



Un système de rebin, passant du batch de picking à une armoire à casiers conçue sur mesure, pour des commandes multiples. Le logiciel d'Amazon permet de regrouper les commandes identiques.

semi-remorque où un agent orchestre le chargement. Entre-temps, là encore, le puissant logiciel maison a mis quelques secondes à calculer la meilleure méthode d'expédition, pour l'ensemble des pays européens, avec La Poste, Chronopost et UPS.

« *Le logiciel optera pour la meilleure "shipping method", c'est-à-dire décidera dans quel véhicule (en express ou plus lent « low runner ») la commande doit être chargée pour arriver à l'heure. Tant pis si parfois cela nous coûte plus cher, mais notre priorité est que le client soit livré à temps* », conclut Ronan Bolé. Le but étant bien évidemment de maintenir une certaine cadence sur l'ensemble du process, pour éviter d'avoir recours à l'express, plus coûteux.

Lors des mois d'octobre, novembre, décembre, le site de Lauwin-Planque n'a enregistré que 128 articles en DPMO (Defect per million opportunities, c'est-à-dire partis en

directement empruntées à l'industrie automobile et sa philosophie du flux tendu. Le mot d'ordre, c'est de faire la chasse au gaspi, au désordre et à la perte de temps. Première méthode japonaise : le Gemba (signifiant « là où se trouve la réalité »). Il suffit d'ouvrir la porte des bureaux pour s'apercevoir que les responsables ne sont pas devant leur ordinateur. « *Les managers vont sur le terrain pour voir d'où viennent les problèmes* », souligne Ronan Bolé. À 9 h s'organise une réunion des managers. À 9 h 30, chacun se rend sur sa zone pour que les employés signalent les problèmes rencontrés : une table mal orientée, un problème technique, un article de grande taille dans le mauvais circuit, etc. « *L'encadrement est en permanence à l'écoute des collaborateurs et de leurs difficultés. Nous sommes là pour les aider.* »

Toujours hérités des méthodes japonaises, les « Kaizen » (littéralement « changer pour le meilleur »), permettent d'améliorer le process en permanence, en échangeant chaque semaine sur les problèmes sans notion de hiérarchie. « *Les sujets de la semaine sont choisis lors d'un Leadership Meeting. Nous choisissons une vingtaine de projets et nous invitons plusieurs acteurs de la chaîne, avec généralement deux opérateurs.* »

Enfin, la méthode Ishikawa (que l'on peut traduire par arrêtes de poisson) est une méthode de résolution de problèmes qui va explorer les « 5M » : matières, matériel, machines, méthodes, milieu et main-d'œuvre, « descendant ainsi jusqu'à la racine du problème » et apportant des « quick respons » (des solutions rapides) ainsi qu'un plan d'actions. « *Si un problème grave survient, une photo peut être postée dans la demi-heure à l'ensemble des managers afin que l'on trouve une solution* », souligne Ronan Bolé.

Plus généralement, les bonnes pratiques sont toujours reprises et



Une fois la commande conditionnée, le système de scanner ne mettra que 15 m à calculer la « shipping method » la plus pertinente en fonction de la zone de livraison et de l'urgence de la commande.

retard mais livrés) pour un million de colis lors du 4<sup>e</sup> trimestre. Soit un taux de service de 99,98 % !

**Méthodes japonaises.** Pour arriver à ce résultat, tout le processus est constamment optimisé, amélioré. Amazon s'emploie d'ailleurs à déployer des méthodes japonaises,



Trois lignes de conditionnement aujourd'hui pour les gros volumes. Trois lignes supplémentaires seront opérationnelles à partir de juillet pour traiter la nouvelle activité relayée sur Lauwin-Planque.



Les tableaux exposent clairement les méthodes de résolution de problèmes, du symptôme au plan d'action en passant par la « quick respons ».

appliquées. Comme ce « check » qui consiste à se toucher le poing pour se dire bonjour. « L'idée est venue lors d'une épidémie hivernale, pour éviter de se serrer la main et de se transmettre des virus », explique Ronan Bolé.

Mais avec 43 000 colis traités à la journée en période de pics, jusqu'où peut aller la productivité sans se faire au détriment de l'homme ? « Nous enregistrons moins d'accidents que dans le secteur de la grande distribution, ce n'est pas que le hasard », contrebalance le direc-

teur du site qui rappellera par ailleurs les derniers événements festifs organisés, comme venir travailler déguisés le Mardi Gras, un concours de pâtisserie pour les Restos du Cœur ou encore une journée de travail en pyjama.

**Mezzanine, agrandissement.** En juillet prochain, avec l'arrivée de volumes supplémentaires, trois nouvelles lignes de conditionnement seront installées. Les trois cellules actuel-

lement dédiées aux produits de la librairie devraient être réaménagées pour organiser le stockage sur trois étages. Une mezzanine accueillera une nouvelle partie d'emballage. D'ici cet été, l'entrepôt s'agrandira également de 12 000 m<sup>2</sup> supplémentaires en prévision de la montée de charge de l'activité. Au final, en termes de mètres carrés, le

site va augmenter d'un quart sa surface actuelle. Sans oublier la mise en place d'un carrousel géant d'ici 2015 pour organiser le dispatch des articles automatiquement vers le chargement. « Jusqu'ici, notre site était dévolu plus spécifiquement aux

objets gros formats. Désormais nous sommes appelés à avoir une activité mixte en traitant également plus d'articles de plus petites tailles », dévoile Ronan Bolé. Une chose est sûre, lors de la période de fin d'année 2014, les effectifs dépasseront le record de 747 personnes enregistrées en 2013.

Gaëtane Deljurie

## À l'école Amazon

Chez Amazon, il faut rapidement intégrer les principes de base. « Pour chaque nouvel entrant, quelle que soit la durée de son contrat, le passage par l'école Amazon est obligatoire », explique Ronan Bolé. Durant les 5 cinq heures de formation, une première demi-heure est consacrée à la sécurité active. « Par exemple, on commence par expliquer comment bien se garer sur le parking (en marche arrière), savoir utiliser un extincteur, travailler dans la bonne position pour ne pas se faire mal au dos, comment porter les équipements individuels de sécurité... » Deux heures sont ensuite consacrées aux ressources humaines, à la présentation des fonctions hiérarchiques et plus globa-



Louise Perrier-Douay, executive assistante et Ronan Bolé, general manager.

lement à la philosophie Amazon (Work Hard, Have Fun, Make Story, littéralement travailler dur, s'amuser et faire l'histoire). Avant de terminer par 2 h 30 consa-

crées à la présentation de l'entrepôt, dont une heure et demie entièrement axée sur le process, avec une mise en condition réelle avec des bin's (casiers) de librairie

comme d'objets de grandes tailles ou de très grandes tailles. Chez Amazon, la sécurité et l'organisation relèvent quasiment de l'obsession. « Notre mot d'ordre est de respecter l'ordre à travers les 5S : ordonner (ne garder que l'utile), ranger (chaque chose a une place), dépoussiérer (s'assurer de la propreté), rendre évident (respecter les standards), être rigoureux (notamment en maintenant l'ordre) », détaille le general manager. Un audit quotidien est d'ailleurs effectué pour s'assurer que les objets sont bien à leur place. Et tout est toujours propre, net et rangé. Bien sûr, les parcours sont optimisés pour que chaque agent ne marche, officiellement, pas plus de 12 km.

G.D.

## C-Log : le savoir-faire fashion pour Morgan

**C-Log, filiale du groupe Beaumanoir, a repris en 2009 une plate-forme à Tilloy-lez-Cambrai pour assurer la logistique d'une de ses marques, Morgan. Plongée au cœur des process si particuliers liés au textile, activité emblématique du Nord, dans cet entrepôt de 11 000 m<sup>2</sup>.**

Réception, contrôle qualité, mise en stock, picking, expédition : si le process logistique reste immuable, le secteur du textile exige quelques spécificités. « La particularité de notre site est que nous livrons près de 800 clients en B to C comme en B to B : boutiques, distributeurs étrangers, site e-commerce, partenaire du web comme Zalando, BrandAlley, Ventes Privées ou encore Amazon », détaille François Grall, directeur du site C-Log de Cambrai. Morgan propose également à ses clients de se faire livrer des articles en boutique pour les essayer, dans la logique du cross-canal.



Les collections Morgan impliquent un stockage en cartons et sur cintres.

Les articles provenant du grand import, des vérifications manuelles s'imposent.

Dès la réception, C-Log effectue un contrôle qualité particulier. Pour chaque article, le client a envoyé un modèle de référence. « À nous de vérifier qu'il y a bien conformité du point de vue des mesures, de la confection, des finitions des coutures mais aussi de la composition, l'étiquetage », souligne Barbara Duriez, responsable commerciale. Les opérations allant parfois jusqu'à tester la tenue après un lavage en machine !

**Tradition textile.** La plate-forme C-Log peut alors procéder au besoin à de l'étiquetage, à de la mise sur cintre avec repassage-défroissage voire même à des opé-



FRANÇOIS GRALL,  
directeur du site C-Log à Tilloy-lez-Cambrai.

rations de couture. « Le secteur de Cambrai possède historiquement un vrai savoir-faire textile », ajoute Barbara Duriez, faisant référence notamment à l'industrie dentelière de Caudry.

Au départ du circuit logistique, tous les articles sont prélevés en batch. D'un côté, le B to C, issu des commandes du site e-marchand Morgan de Toi, et livrées via Chronopost, Colis Poste ou Mondial Relay, qui seront regroupées grâce





●●●●●  
L'entrepôt s'étend sur 11 000 m<sup>2</sup>.

à un meuble doté de la technologie C-Log du « put to light ». Lors du scannage des articles, une lumière rose s'allume en dessous de la case dans laquelle il faut déposer l'article. Lors de la dépose, une antenne va détecter l'action. Lorsque la commande est complète, la lumière vire au bleu.

Une fois toutes les cases devenues bleues, l'opérateur passe de l'autre côté pour le conditionnement.

« Nous pouvons personnaliser les envois selon les demandes du client en imprimant un petit mot ou en préparant un emballage cadeau », poursuit François Grall.

**Forte saisonnalité.** La logistique textile revêt aussi la spécificité d'être soumise à de très fortes saisonnalités, quand arrivent les soldes ou la collection été, voire les opérations spéciales ou commer-



●●●●● Une antenne permet de vérifier que l'article a bien été déposé dans le bon casier.



●●●●● Un système de regroupement des commandes, élaboré par C-Log.

ciales. « Chez C-Log, nous misons beaucoup sur la polyvalence des collaborateurs pour faire face à ces pics d'activités », note François Grall. C-Log gère également la logistique des retours avec une politique de remboursement simplifiée. Reste à contrôler que l'article n'ait effectivement pas été porté.

Pour le B to B, C-Log livre directement les boutiques. Les articles sont alors rangés dans des colis 600 x 400 x 400 (pouvant être adaptés à 600 x 400 x 200). L'étiquette est éditée au format du



●●●●● Le process de conditionnement C-Log permet des personnalisations pour l'e-commerce.

transporteur. Grâce à l'EDI, les besoins sont donc transmis en temps réel. Ces colis seront livrés en 24 heures en France et en 48 heures dans une trentaine d'autres pays d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, voire même de l'Ouzbékistan ou l'île de Chypre.

G.D.



## Calais Premier : quel planning ?

**L**e projet est officiellement sur les rails depuis le 30 décembre 2011, date de la signature de la promesse d'achat d'une première tranche de 26 hectares, suivie, quinze jours plus tard, du dépôt du permis de construire. Pour DCB International, groupe lyonnais d'immobilier d'entreprises, l'objectif est alors clair : implanter à Calais la plus grande

**Les premiers hangars auraient dû sortir de terre l'été dernier. Calais Premier, aujourd'hui le plus grand projet logistique au nord de Paris, ne cesse de prendre du retard. Mais s'avère bel et bien engagé.**

zone logistique au nord de la capitale. Soit 150 millions d'euros investis et jusqu'à 2000 emplois sur la totalité du projet.

À terme, 160 hectares auront pour objectif d'approvisionner le marché de la grande distribution britannique en produits de grande consommation. Calais Premier pourrait compter in fine une dizaine de bâtiments logistiques et tertiaires, avec bâtiments de stockage à terre, des bâtiments calibrés pour le cross-docking (sur une base de cellules de 2000 m<sup>2</sup>) ainsi que des bâtiments embranchés fer et connectés à la route, avec 90 m de profondeur.

« L'idée, c'est d'avoir des bâtiments de tailles différentes pour pouvoir répondre aux diverses demandes des futurs occupants, précise Julien Rollet, directeur général de DCB International. Le nombre de bâtiments n'est pas arrêté à ce jour, cela peut varier en fonction des besoins exprimés. »

L'emplacement choisi est en tout cas idéal, à l'angle des autoroutes A26 et A16, à 5 km du port de Calais et quelques encablures également d'Eurotunnel.

**Terminal ferroviaire.** En octobre 2012, bonne nouvelle, Cargo Beamer annonce vouloir implanter à Calais un terminal ferroviaire doté d'un tout nouveau concept de transbordement des semi-remorques. Les nouveaux types de wagons proposés sont entièrement automatisés, de sorte à pouvoir

### Radioscopie de Calais Premier

Les 160 hectares de Calais Premier pourraient se diviser, selon le plan de masse prévisionnel, en :

- 14 bâtiments tertiaires sur 28 000 m<sup>2</sup> ;
- 4 bâtiments de 8 000 m<sup>2</sup> pour le stockage, divisibles chacun en quatre cellules de 2 000 m<sup>2</sup> ;
- cross-docking avec bâtiment de 6 cellules (2 000 ou 4 000 m<sup>2</sup>) logistique embranchées fer, soit avec 2 ensembles de 8 cellules de 6 000 m<sup>2</sup>, soit 2 bâtiments de 48 000 m<sup>2</sup> et 2 bâtiments de 14 000 m<sup>2</sup>.

décharger un train complet de marchandises en une dizaine de minutes. Surtout, la technologie innovante de transbordement à l'horizontale s'affranchit des caténaires, faisant souvent obstacle aux opérations de manutention. L'annonce de Cargo Beamer tombe à pic, au moment où le port annonce sa métamorphose avec le projet Calais Port 2015 et l'augmentation de ses capacités (voir encadré). Cargo Beamer pourrait ainsi traiter quarante trains complets par jour sur les deux voies prévues, avec des liaisons vers l'Allemagne pour commencer.

Seulement la crise est passée par là. Le marché n'est pas des plus propices et les investisseurs se montrent réticents. À l'approche des élections municipales, certains élus s'inquiétaient de la viabilité du projet. « Les négociations ont bien avancé, la réalisation prend simplement plus de temps que prévu », rassure Julien Rollet, qui a obtenu en tout cas les permis de construire, les autorisations d'exploitation ainsi que le résultat de l'enquête publique concernant la loi de protection de l'eau.

Concrètement, la physionomie de la première tranche du projet s'articule autour de deux bâtiments de 50 000 m<sup>2</sup>, embranchés fer et reliés à la route, un espace de cross-docking et une zone de petite logistique d'une vingtaine d'hectares. « Nous avons enregistré des demandes importantes depuis plusieurs années, note le directeur général. Elles ne concernent pas seulement la logistique mais aussi la messagerie, le transport de marchandises, voire même l'équipement logistique. »

**Aux portes de la Grande-Bretagne.** Du côté des chargeurs, trois noms sont présentés pour des surfaces de 10 000 à 50 000 m<sup>2</sup>. « Nous avons entamé une négociation sérieuse pour l'un des deux bâtiments de 50 000 m<sup>2</sup>. Un autre interlocuteur s'est montré intéressé pour une surface, entre 30 000 et 40 000 m<sup>2</sup>. Nous avons reçu une demande 12 000 m<sup>2</sup>. Nous avons une piste pour 100 000 m<sup>2</sup>

mais nous n'avons pas encore rencontré l'utilisateur en question. »

« Nous possédons un atout de taille, celui d'être positionnés aux portes de la Grande-Bretagne. Cette implantation stratégique et les faibles coûts français positionnent d'emblée Calais

## Coup de fouet sur le port de Calais

**A**vec le projet Calais Port 2015 et la nouvelle autoroute ferroviaire vers les Pyrénées, le Port de Calais, spécialisé dans le transmanche et le roulier, prépare son avenir.

Frédéric Cuvillier, ministre chargé des Transports, l'a annoncé en septembre dernier : SNCF-Geodis réalisera l'autoroute ferroviaire entre le port de Calais et le terminal du Boulou (Perpignan), et à terme Barcelone. Opérationnel dès le second semestre 2015, ce service sera exploité par VIIA (marque de la SNCF) avec une centaine de wagons Modalohr UIC, équipés de la technologie LOHR de wagons pivotants.

« Le terminal, situé au cœur des infrastructures portuaires, accueillera deux rotations quotidiennes, soit l'équivalent de 37 000 semi-remorques par an, avec pour objectif d'atteindre les 55 000 par an », précisait le communiqué officiel. D'après Laurent Devulder, le report modal vers le rail pourrait être multiplié par 4 pour atteindre ainsi les 200 000 unités d'ici 2025.

Avec le projet Calais Port 2015, le port de Calais espère justement augmenter sa capacité actuelle, pour correspondre aux besoins des armateurs amenés à utiliser des ferries toujours plus grands. « Le projet Calais port 2015, dont la mise en service est prévue en 2020, permettra de créer des surfaces pour



accueillir de nouveaux terminaux, plus capacitaires, et ouverts sur d'autres lignes que l'Espagne », souligne Laurent Devulder, directeur stratégies et développement du port de Calais.

Un « défi industriel et logistique » de 650 millions d'euros sur 40 ans, pour adapter ce port roulier, spécialisé dans le transmanche et la voiture neuve « afin qu'il puisse assurer 10 % de son trafic en ferroviaire d'ici dix ans », indique-t-on du côté de la direction des transports au conseil régional, en tant que propriétaire.

À travers sa compétence transports, « la Région se concentre actuellement sur la valorisation des acheminements ferroviaires », précise-t-on afin de « mettre en synergie les structures actuelles et d'adapter l'appareil historique aux enjeux du ferroviaire de demain ».



Premier sur le marché international », explique Julien Rollet. Les prix approximatifs proposés ? Ils seraient de l'ordre de 44 €/m<sup>2</sup>/an, et jusqu'à 46 € pour l'embranchement fer. Soit trois fois moins cher que dans le Kent, de l'autre côté de la Manche.

Toujours d'après Julien Rollet, DCB a entamé la phase de consultation concernant les techniques de construction. « Nous avons d'ores et déjà identifié trois opérateurs possibles et sommes actuellement en cours de négociation sur l'engagement financier. » Après des années d'incertitude, le planning a donc enfin l'air de se préciser.

G.D.