



Feuille n°0 – Janvier 2008

Revue de Presse

Le baril à 100 dollars fait craindre des hausses de prix à la pompe avant la fin du mois. L'or noir impose un nouveau sérieux coup de pompe au monde entier en ayant franchi pour la première fois, avant-hier, la barre symbolique des 100 dollars le baril. Les investisseurs mangent une fois de plus la laine pétrolière sur le dos des automobilistes et des consommateurs. (la Voix eco du 4/01/2008)

Bientôt 200 dollars ? Le prix du baril pourrait doubler avant dix ans, d'après l'institut de conjoncture allemand DIW. Le pétrole, de plus en plus rare, sera de plus en plus cher, mais devrait rester l'énergie reine de la planète pendant des décennies car il alimente principalement les secteurs de la chimie et des transports, en forte croissance et pour lesquels les substituts existants sont rares et chers.

La demande de pétrole devrait fortement augmenter d'ici à 2030 (+ 37 %), d'après l'Agence internationale de l'Énergie (AIE). Mais depuis les chocs pétroliers des années soixante-dix, la production d'électricité et d'énergie industrielle s'est presque totalement détournée du pétrole, au profit du nucléaire, du charbon, du gaz naturel ou des énergies renouvelables. C'est donc surtout du côté des transports, de la chimie, et dans une moindre mesure du chauffage que la demande de pétrole va augmenter. (la Voix eco du 4/01/2008)

Entrepôts logistiques : risque de pénurie ! Si l'immobilier de bureaux est en surchauffe, c'est au contraire la pénurie qui se présente pour le parc logistique. Avec 230 000 m² de locaux d'activités disponibles, le marché régional paraît florissant. En fait, une véritable pénurie se profile à court terme pour les entrepôts logistiques, extrêmement demandés. « L'offre d'entrepôts disponibles à trois mois tourne autour des 62 800 m² », explique-t-on chez CB Richard Ellis, spécialiste du conseil en immobilier d'entreprise. « Chaque année, on tourne autour des 400 000 m² vendus. Et 2007 a été particulièrement actif avec de gros remplissages pour la plateforme Delta 3 à Dourges (Decathlon, Fnac Éveil et Jeux, Rexel), mais aussi les signatures des centres logistiques de Promod et Jules à Wattrelos, Michelin à Rouvignies, Kiabi (68 000 m² à Lauwin-Planque près de Douai). Du coup, les stocks sont faibles. »

Cherche surfaces moyennes. Le manque de disponibilité foncière se fait sentir, et à part à Hem, Houplines et Roncq, les disponibilités immédiates sont limitées. « Il va falloir attendre l'horizon 2009-2010 pour voir surgir de nouveaux gros projets logistiques (1,6 million de m²) à Hénin-Beaumont, Seclin, Libercourt, Arras, une extension de Delta 3 et sur le port autonome de Dunkerque (20 000 m²) », analyse-t-on chez CB Richard Ellis. La demande, elle, est forte, notamment pour des surfaces moyennes (5 à 15 000 m²) à destination

principalement de prestataires autour des enseignes de distribution. J.-M. P. (la Voix eco du 18/12/2007)

Pourquoi les prix de la messagerie en France vont augmenter plus vite que les prix à la consommation ?

Alors que leurs prix de vente stagnent, les grands réseaux de messagerie sont aujourd'hui en France, des points d'accumulation de dépenses contraintes qui augmentent (énergie, environnement, prix de l'immobilier, logistique urbaine, taxations spécifiques...). Le développement durable à un coût ! Activité de main d'œuvre non délocalisable, la messagerie va devoir se vendre plus cher pour soutenir la pérennité des réseaux. A défaut, le processus de concentration engagé depuis 10 ans pourrait se poursuivre encore, réservant à quelques opérateurs seulement le soin de fixer les prix. Pour éviter ce scénario la demande, elle aussi, va devoir s'adapter. (conférence SITL)

Plate-forme logistique et développement durable. Le décisions du Grenelle de l'Environnement, rendues publiques en décembre 2008, auront des impacts directs sur les acteurs des plate-formes logistiques qui devront également faire face à des nouvelles contraintes à l'échelle européenne. Quelles sont les attentes des acteurs et des opérateurs des plate-formes logistiques vis-à-vis des mesures gouvernementales découlant du Grenelle de l'Environnement ? Quels seront les impacts de ces mesures pour ces professionnels ? Quels seront les moyens à mettre en œuvre ? Quelles sont les démarches déjà engagées par les professionnels dans la réalisation des projets logistiques, tant sur le plan des innovations techniques que des dispositions sociales, tout en prenant en compte le facteur économique ? (conférence SITL)

Vers un transport routier plus écolo ? +100% entre 2000 et 2030. C'est le bond que devraient faire les chiffres du transport routier dans les quinze pays les plus anciens pays membres de l'Union européenne, selon des projections de la société de conseil et d'analyse financière Global Insight. Ni l'augmentation des prix du pétrole, ni les politiques favorisant le transport par rail ou par voie maritime, ne devraient affecter cette croissance. Pour réfléchir à ces questions, le Truck and Bus world forum, rassemblement international des constructeurs de camions et bus, s'est tenu jeudi et vendredi à Lyon. Il était question d'écologie. « Le problème à long terme n'est pas le pétrole: le recours aux énergies alternatives sera sûrement effectif d'ici 30 ans, avec des camions roulant à l'hydrogène par exemple, souligne Jean-François Poupinel, organisateur de congrès sur les systèmes de transport intelligents. Le véritable défi écologique, c'est l'encombrement. Il faut accompagner la croissance du transport routier avec des infrastructures intelligentes et des technologies adaptées pour en limiter ses conséquences. » Le transport routier devient de moins en moins efficace au fur et à mesure qu'il augmente et que les équipements arrivent à saturation. « Pour un trajet en camion qui prenait trois jours en 1970, il faut près de six jours actuellement, souligne un analyste de Global Insight.



Il faut donc deux fois plus de camions, de place et d'énergie pour transporter la même quantité de marchandises. »

Expérimentation Des solutions sont déjà en cours d'expérimentation, telles que des « trains » de camions: une dizaine de véhicules reliés entre eux par des technologies sans fil, qui roulent en file indienne à quelques mètres de distance, avec un seul conducteur actif en tête de cortège. Ils permettent un gain de place important et peuvent utiliser les routes existantes. Les technologies de vision nocturne et les moteurs silencieux peuvent aussi permettre de livrer la marchandise de nuit. La mise en place de plate-formes logistiques communes aux entreprises d'un même secteur sont également efficaces. A Stockholm, les entreprises du bâtiment ont ainsi réduit d'un tiers le nombre de véhicules utilisés pour livrer les matériaux sur les chantiers. L'industrie automobile milite elle pour la création d'autoroutes dédiées aux poids lourds. Guy Bourgeois, directeur de l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (Inrets) affirmait : « Pour que cette révolution technologique se mette en place à grande échelle, il faut que les collectivités territoriales s'impliquent car c'est à elles d'organiser le trafic. » (la Voix eco du 17/12/2007)

Terre, mer et air, les voies du développement. La vocation transport-logistique du Nord- Pas-de-Calais n'est plus à prouver. Mais le secteur reste extrêmement sensible à la concurrence internationale. Un milliard d'euros, tel est le montant que le conseil régional veut investir dans les transports « propres » : rail, canal Seine-Nord et ports. Une volonté qui montre que transport et logistique restent au cœur du développement régional.

Bonne santé de la logistique. La cinquième région française en termes de tonnages de marchandises transportées, et la première région « exportatrice » de France, a vu en 2007 son parc logistique monter en puissance. Quatre-vingt dix pour cent des espaces de la plate-forme multimodale de Dourges-Hénin-Beaumont ont été vendus ou loués. Et deux entrepôts géants de 80 000 m² sont programmés d'ici 2009. C'est cette année que devrait démarrer à Somain l'aménagement des 65 ha de la zone Coeur Europe, avec un millier d'emplois à la clé. Sans oublier l'aménagement en 2007 à Prouvy du centre logistique de Michelin (70 000 m²).

La route sur sa lancée. La route, c'est 87,3% du trafic de marchandise dans notre région. Les transporteurs routier, ce sont également 2 550 entreprises et 27 301 emplois en Nord-Pas-de- Calais. « Mais 40 % des sociétés n'ont qu'un salarié », constate Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers. Un tissu de PME particulièrement exposé à la concurrence étrangère. Après une année 2005 éprouvante (notamment avec la hausse des carburants), 2006 a entamé une

légère reprise, confirmée en 2007 : « La croissance de l'activité a augmenté de 2,5 à 3%, le choc pétrolier a été mieux surmonté ».

L'ambition portuaire. Dunkerque a continué de battre des records en 2006 en matière de commerce international, avec 56,6 millions de tonnes.

Ferroviaire : peut mieux faire... Le fret SNCF régional a diminué de 3 % au premier semestre 2007 (-2,5 % pour le chiffre d'affaires), les nouveaux entrants (Euro Cargo Rail de Veolia, etc.) représentant désormais 5 % du marché. J-M PETIT (la Voix eco du 26/11/2007)

Développement Durable – Comment s'y prendre ? Si le concept de développement durable se répand de par le monde, son entrée dans la stratégie des entreprises est

plus récente, et a fortiori sa déclinaison en actions impactant la Supply Chain. Sur les 3 volets qu'il comporte, seuls les aspects économiques et environnementaux sont véritablement abordés au niveau de la Supply Chain, le volet social l'étant rarement ou partiellement. Enfin, compte tenu de leur forte contribution aux émissions de CO2 et de la facilité à mesurer les progrès obtenus, les transports sont souvent les premiers concernés (multi modalité, limitation des kms

parcourus, des retours à vide, véhicules moins polluants...). Si bien que chaque société (industrie, distribution, prestataires...) avance à son rythme et en ordre dispersé, que ce soit de manière volontaire ou contrainte (pression des ONG, clients, réglementations). Où en est-on aujourd'hui en matière de développement durable dans les entreprises ? Quand et dans quelles conditions faut-il se lancer en tant que Supply Chain Manager ? Quelle démarche suivre ? Pour éviter de partir de zéro, ci-après l'état de l'art, des avis d'experts, des études et des exemples pour mieux vous guider dans vos réflexions... (Dossier de SCM n°20)

<http://www.supplychainmagazine.fr/TOUTE-INFO/Archives/SCM020/Dossier-20.pdf>

Agenda Logistique

SITL Europe 2008 (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) – 11 au 14 mars 2008 – Paris Nord Villepinte – <http://www.salon-sitl.com/>

Quelques ressources WEB

<http://www.supplychainmagazine.fr/> - le magazine gratuit de la Supply Chain

<http://www.nord-logistique.com/> - portail logistique régional
<http://www.grand-lille.cci.fr/default.asp> - la CCI Grand Lille et son site web nés simultanément en décembre 2007

<http://www.lavoixeco.com/> - l'information économique du Nord – Pas-de-Calais