

# LA GAZETTE

Hebdomadaire économique et régional

**Nord - Pas de Calais**

Officiellement désigné pour la publication des Annonces légales et judiciaires des départements du Nord et du Pas-de-Calais. CPPAP n° 0524 | 84778 ISSN 1165-0796

APPEL D'OFFRES  
INTERROGEZ-NOUS



PILLIOT  
ASSURANCES

Entreprises et Particuliers  
50 ans d'expérience  
65 compagnies partenaires

devis@pilliot.fr  
03 21 98 97 00

## Dossier thématique : E-COMMERCE/LOGISTIQUE



CONSEIL ET GESTION EN RECOUVREMENT



RELANCE • RECOUVREMENT  
CONSEIL & ANALYSE • FORMATION

### LE RECOUVREMENT HUMAIN, RESPECTUEUX ET ENGAGÉ !

Nous vous accompagnons dans le **bon développement de votre entreprise** par la **gestion du poste client**.

Aujourd'hui plus que jamais vous devez être vigilants sur la **relance**, le **recouvrement de vos créances** et la **bonne santé financière de vos clients**.

**NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS ACCOMPAGNER !**

> CONTACTEZ-NOUS AU **03 20 53 15 70**

278 Chaussée Fernand Forest • 59200 Tourcoing • [catch-recouvrement.com](http://catch-recouvrement.com)



## Le Pôle d'excellence Euralogistic lance un programme pour dynamiser la supply chain des PME en Hauts-de-France

La crise sanitaire a révélé la fragilité de certains maillons dans les entreprises : chaînes d'approvisionnement et de production, gestion des stocks et des retours, livraison... **Le programme régional Logistique & Supply Chain Booster** consiste à ré-inventer et à optimiser, en 2 jours, tout ou partie de votre chaîne logistique, pour bien vous préparer à la reprise.

### Le programme, en quelques mots

Cette mission de 2 jours maximum dans votre entreprise nous permettra de mener une expertise pointue et sur-mesure, de réaliser une cartographie de flux permettant d'identifier vos goulets d'étranglement, les ruptures, les risques, d'optimiser vos flux de marchandises et de renforcer votre supply chain : identification de solutions, indicateurs simples, proposition de décisions directement opérationnelles.

Pour en savoir plus et candidater :

<https://supplychain-booster.fr>

#### TÉMOIGNAGE DE L'ENTREPRISE GELMER

« Un véritable investissement avec ce programme qui m'a surpris par la capacité de ses intervenants à se projeter et nous accompagner de façon concrète, réaliste et complète, pour nous apporter des solutions précises et adaptées, à mettre en œuvre à court ou moyen terme avec toute l'équipe. »

Avec le soutien de  
Région  
Hauts-de-France

Expertise de tout premier plan

Schéma directeur personnalisé

Solutions rapides à enclencher

Accompagnement sur-mesure

2 jours en entreprise maximum

Combinaison présentiel / distanciel

### EURALOGISTIC, QUI SOMMES NOUS ?

Le Pôle d'excellence Euralogistic a pour mission d'animer la filière logistique au plan régional et de fédérer les acteurs économiques en impulsant une stratégie de développement d'activités innovantes. Euralogistic aide 250 entreprises chaque année. Il est le centre de compétences et d'ingénierie régional au service des entreprises de la filière logistique-transport et supply chain en Hauts-de-France.

### LE SUPPLY CHAIN MANAGEMENT, C'EST QUOI ?

Le Supply Chain Management désigne la recherche de la plus parfaite orchestration des flux en interne ou entre unités de production géographiquement dispersées afin d'atteindre le taux de service client maximal et la profitabilité de l'entreprise.

## DOSSIER E-COMMERCE

### ET LOGISTIQUE

#### ÉTAT DES LIEUX

Les Hauts-de-France bientôt leader dans la green logistique

04-06



## DOSSIER E-COMMERCE

### ET LOGISTIQUE

#### CANAL SEINE-NORD ET MULTIMODALITÉ

L'alliance de l'eau et du fer ?

10-11

## ACTUALITÉS

### WEBINAIRE RÉGIONAL

Cap'Industrie fait le point sur le financement des entreprises

32-34

## ACTUALITÉS

### INITIÉ PAR L'ADEME ET PORTÉ PAR EDF R&D

A Dunkerque, grâce à Epiflex, l'économie circulaire concernera aussi l'eau industrielle

35



© Envoyé Spécial Nord

SARL au capital de 160000 euros

**Fondateur :** Jean DOURIEZ

**Directeur de Publication :** Xavier MEPLON

**Directrice Marketing :** Stéphanie MEPLON  
stephanie.meplon@gazettenpdc.fr

**Directrice Publicité commerciale, Relations Extérieures & Partenariats :** Caroline DENGLOS  
caroline.denglos@gazettenpdc.fr - Tél : 06 17 87 32 19

**Directeur commercial Annonces légales :** Laurent MONTOIS  
l.montois@gazettesolutions.fr - Tél : 06 22 60 75 80

**LILLE** 7 rue Jacquemars Giélee - BP 80139 - 59017 LILLE CEDEX  
Standard : 03 28 38 45 45 - Fax : 03 28 38 45 40  
www.gazettenpdc.fr

**Rédaction:** [redaction@gazettenpdc.fr](mailto:redaction@gazettenpdc.fr)

Rédacteur en chef : Patrick BEAUMONT  
patrick.beaumont@gazettenpdc.fr

Chef d'édition : Amandine PINOT  
amandine.pinot@gazettenpdc.fr

Rédactrice : Camille MICHALSKI  
camille.michalski@gazettenpdc.fr

Community manager : Manon VANHUYSE  
manon.vanhuyse@gazettenpdc.fr

#### Abonnements :

[abonnement@gazettenpdc.fr](mailto:abonnement@gazettenpdc.fr)

Tél : 03 28 38 45 10 - Fax : 03 28 38 45 40

#### Annonces Légales :

[al@gazettenpdc.fr](mailto:al@gazettenpdc.fr)

Annonces légales en ligne : [www.gazettenpdc.fr/al](http://www.gazettenpdc.fr/al)

Tél : 03 28 38 45 45 - Fax : 03 28 38 45 40

#### IMPRIMERIE : DB PRINT

53, rue de la Lys - BP 90068 - 59431 Halluin CEDEX (fr)

Chrzanowska 32, 05-825 Grodzisk Mazowiecki (pl)

Associé : SARL Financière Douriez-Bataille

Tirage moyen édition Nord : 7 300 exemplaires

Dépôt légal : à parution - CPPAP n° 0524 I 84778 ISSN 1165-0796

Abonnement d'un an : 45€ par édition

Cette édition de la Gazette Nord - Pas-de-Calais est composée d'un cahier Juridique et Economique.

Ce numéro ne comporte aucun document en asile.

# LES HAUTS-DE-FRANCE BIENTÔT LEADER DANS LA GREEN LOGISTIQUE

Afin de réduire l'impact écologique - conséquent - de la logistique et de la supply chain, les acteurs du territoire s'engagent et investissent dans la green logistique, un concept qui représente également un levier économique et un levier de performance pour la région. Leur ambition est de se positionner au niveau européen.

Loretta RIZZUTO



© elenabsi

Drive, click and collect, livraisons express, à domicile ou en point relais... Les modes de consommation des Français, de plus en plus exigeants et de plus en plus séduits par le e-commerce, ne cessent d'évoluer. Depuis le début de la crise sanitaire il y a un an, le phénomène a d'ailleurs explosé, et avec lui les besoins en logistique et en transports, «responsables à eux seuls de 35% des émissions de gaz à effet de serre», indique Philippe Hourdain. C'est pour limiter l'empreinte carbone de ce secteur en plein développement, qui emploie 144 000 personnes dans la région (soit environ

11% de l'emploi salarié privé), que le président de la CCI Hauts-de-France souhaite poursuivre les actions menées en ce sens par son prédécesseur dans le cadre de rev3.

## AMÉLIORER LES PRATIQUES

Plus propre, plus écologique, plus durable, plus performant et plus éthique, telles sont les ambitions de la green logistique. «Il s'agit de faire évoluer le secteur à tous les niveaux dans une optique d'optimiser la consommation d'énergie», résume Philippe Hourdain. «C'est le cap

«La green logistique, c'est aussi la co-modalité, une meilleure automatisation ou une meilleure efficacité énergétique des bâtiments», souligne Philippe Hourdain.

numéro un fixé par rev3. Dans la région, nous sommes bons en distribution, en e-commerce et donc bons en logistique, mais sur la partie environnementale, il nous reste des progrès à faire. D'autres pays comme l'Allemagne ou les Pays-Bas, avec lesquels nous collaborons, sont meilleurs que nous», ajoute Laurent Desprez, directeur d'Euralogistic. «Avec Euralogistic nous étions dans une démarche d'amélioration. Avec ce nouveau pôle, nous allons devenir des avant-gardistes» Le pôle d'excellence stratégiquement basé à Dourges, au sud de Lille, œuvre au quotidien pour améliorer les pratiques des entreprises et des collectivités et les faire monter en compétences dans le domaine de la logistique et de la supply chain. «Notre rôle, c'est de les faire avancer



**WILLY  
NAESSENS**  
Bâtiments Industriels



Complexes industriels | Plateformes logistiques | Surfaces commerciales | Bâtiments pour PME | Bureaux

[www.willynaessens.fr](http://www.willynaessens.fr) - BAPAUME - Tel. 03 21 60 00 70



Le pôle d'excellence basé à Dourges œuvre au quotidien pour améliorer les pratiques des entreprises et des collectivités et les faire monter en compétences dans le domaine de la logistique et de la supply chain.

compter afin de peser encore davantage. «Avec Euralogistic nous étions dans une démarche d'amélioration. Avec ce nouveau pôle, nous allons - je le souhaite - devenir des avant-gardistes», indique Philippe Hourdain.

Ce «lieu totem», comme le qualifie le président de la CCI Hauts-de-France, s'appuiera sur une école

dans leurs pratiques. Parfois il faut revoir la partie organisation des stocks, la partie digitalisation, proposer de développer un nouvel entrepôt ou d'optimiser les transports. Pour y parvenir, on s'appuie sur la formation, l'ingénierie et un solide réseau de partenaires. Nos actions sont très diverses et complètes. On réalise des audits, on fournit des préconisations, on organise des journées de recrutement, des rencontres entre les différents acteurs de la chaîne. On a aussi mis en place des petites formations express d'une semaine, les 'Supply Chain Booster', qui fonctionnent très bien», précise le technicien. «La green logistique, c'est aussi la co-modalité, une meilleure automatisation ou une meilleure efficacité énergétique des bâtiments... La logistique ne se résume pas au packaging et au transport de marchandises. L'objectif est aussi d'apporter un côté éthique en privilégiant les circuits courts», énumère encore le président de la CCI Hauts-de-France, qui souhaite porter la région au rang des leaders européens en matière de logistique verte. «Nous avons de nombreux atouts pour y arriver : une situation géographique idéale, des acteurs très dynamiques, comme Caille en Picardie ou le groupe Log's dans le Nord, et une immense surface de stockage. Bientôt nous pourrons aussi compter sur le canal Seine-Nord», souligne Laurent Desprez.

d'application (Supply Tech), un centre technique, d'ingénierie et de recherche (Logistics Factory) et un incubateur logistique (Néo-Hub) pour former les acteurs du territoire à la logistique de demain afin de les rendre plus performants et attirer ceux de l'extérieur. «C'est un facteur de différenciation dont les fondements sont déjà bien ancrés grâce à notre savoir-faire et à la culture rev3. Et c'est grâce à ces atouts que nous pouvons faire venir des start-up et des investisseurs chez nous. On commence d'ailleurs à avoir des demandes plus précises, mais je ne peux pas en dire plus pour le moment...»

Porté par le réseau consulaire, la Région, l'État et l'Europe, ce projet colossal, qui représente un investissement de 40 millions d'euros, devrait aboutir à horizon 2022-2023. «La Cité internationale de la logistique et de la supply chain va nous apporter des moyens supplémentaires pour professionnaliser notre offre. C'est un nouveau cap», se réjouit Laurent Desprez

## **EURALOGISTIC EN CHIFFRES**

- **2003** : année de sa création par le réseau des CCI
- **4** bâtiments
- **12 000 m<sup>2</sup>** de surface au total, dont 5 000 m<sup>2</sup> pour l'entrepôt-école
- **20 000** personnes formées sur place en 8 ans
- **2013** : Trophée national de la logistique

### **ET DEVENIR LEADER**

Mais bientôt, c'est surtout sur la Cité internationale de la logistique et de la supply chain, basée à Dourges également, que la région pourra

# UN TERRITOIRE D'ACCUEIL DES ENTREPRISES DE LOGISTIQUE

Le territoire du Grand Arras (Communauté urbaine d'Arras) accueille régulièrement de nouvelles entreprises sur ses différents parcs d'activités, notamment dans les secteurs du transport-logistique. Rencontre avec Nathalie Gheerbrant, vice-présidente développement économique, emploi, formation et insertion, et Patrice Joosep, directeur général adjoint de la CUA en charge du pôle économique.

Georges **BACOT**



© Communauté urbaine d'Arras

*Orlog est la seule plateforme logistique française du groupe Orchestra.*

**La Gazette : En quoi cette attractivité semble naturelle ?**

**Nathalie Gheerbrant et Patrice Joosep :** A la base, il y a une volonté politique constante et de long terme de donner la priorité au développement économique, à l'emploi et à la formation. Les autres priorités, très complémentaires, sont la mobilité et le logement, et une vision transversale de développement durable.

Nous avons ainsi constitué une offre de services solide avec toute une palette d'atouts attractifs : un foncier disponible et bien aménagé, une excellente accessibilité de nos parcs d'activités, une qualité de vie reconnue, de nombreux événements (on pense au Main Square, l'Arras Film Festival, le marché de Noël...), un parcours de golf très prisé, des équipements sportifs, des établissements de formation de bon niveau (deux écoles d'ingénieurs et une université), le très haut débit, une réelle réactivité des différents partenaires et une action en équipe avec les services de l'État.

Pour compléter, Arras est situé idéalement au croisement des principaux axes économiques

nord-européens. Par ailleurs, le canal Seine-Nord Europe nous permettra de nous ouvrir plus amplement au transport fluvial et complètera encore nos atouts.

Par ailleurs, un guide d'accueil pour les entreprises qui s'implantent présente la CUA et donne de nombreuses informations sur différents thèmes intéressant leurs salariés présents et futurs habitants du territoire.



*Patrice Joosep, directeur général adjoint de la CUA en charge du pôle économique, et Nathalie Gheerbrant, vice-présidente développement économique, emploi, formation et insertion.*

**Quelle est la situation du foncier sur l'Arrageois ?**

C'est un facteur clé fort de l'attractivité du territoire, nous y travaillons en permanence.

L'offre est large et surtout multiple, ce qui en fait sa force. Nous renouvelons actuellement notre offre car ces trois dernières années ont vu un grand nombre d'implantations se réaliser, notamment en industrie. Il faut donc reconstituer en permanence le panel de parcelles disponibles. Le premier parc concerné est la ZI Est, avec une extension prévue de 40 hectares. Par ailleurs, nous disposons de tout un panel complémentaire de parcs d'activités pour répondre aux besoins de l'artisanat ou pour les grandes implantations.

**Quelles sont les nouvelles entreprises du territoire ?**

Une cinquantaine de nouvelles entreprises ou de développements significatifs. On pense bien sûr au méga investissement du LFB (Laboratoire français de fractionnement), usine de médica-

ments pour 550 M€ ; au français Cerelia, leader européen des fonds de pizzas et de tartes, qui construit une usine, un centre de recherche et développement, son siège social et une plateforme logistique pour 50 M€, 300 emplois ; à la Maroquinerie Thomas, déjà 100 emplois créés ; au parfumeur BPS qui a ouvert en 2020 et emploie déjà 140 personnes sur site. On peut observer que certains sites industriels intègrent leur propre plateforme logistique, tel que Cerelia avec 50 emplois associés.

**Plus particulièrement dans le domaine de la logistique-transport ?**

Nous souhaitons un territoire équilibré en termes d'activités. Ainsi, la logistique, qui compte entre 25% et 30 % des implantations, est une vraie filière. Si on n'a pas une logistique forte, on n'a pas d'industries, activité historique qui nous est chère.



© Communauté urbaine d'Arras

*L'entrepôt Cemoi, conditionnement de chocolats, et la plateforme Alloga France, distribution pharmaceutique sur la zone Artoipole.*

## **LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉ LOGISTIQUE**

- **Actiparc** : 280 ha à proximité de l'entrée de l'A1 sur les communes d'Athies, Bailleul-Sire-Berthoult, Gavrelle, Saint-Laurent-Blangy.
  - 40 entreprises en activité (20 dans le transport-logistique), 7 chantiers en cours.
  - Environ 2 160 emplois et 925 M€ d'investissements privés réalisés ou en cours (depuis la création de la zone).
  - 345 000 m<sup>2</sup> de bâtiments en service et 46 500 m<sup>2</sup> en construction.
- **Artoipole** : 170 ha sur les communes de Feuchy, Monchy-le-Preux et Wancourt.
  - 63 entreprises (1/3 en transport-logistique).
  - Environ 2 980 emplois et 1 710 M€ d'investissements réalisés ou en cours (depuis la création de la zone).
  - 217 000 m<sup>2</sup> de bâtiments en service.

Sur la zone Actiparc, la première phase de la plateforme réfrigérée du groupe néerlandais Kloosterboer est terminée. Elle est en activité depuis novembre 2020 et les travaux de l'extension ont déjà démarré.

De nombreux chantiers viennent de se finaliser ou sont en cours de démarrage. Ainsi, à Actiparc, le groupe Advitam a pris livraison, fin 2020, d'un entrepôt de 33 000 m<sup>2</sup> pour sa filiale Vertdis. Orchestra a fait d'Arras son unique centre logistique de 125 000 m<sup>2</sup>. Le groupe néerlandais Kloosterboer vient d'achever la première phase d'un investissement de plus de 40 M€ sur 10 000 m<sup>2</sup> avec une prochaine tranche prévue de 20 M€. Promotrans, organisme de formation spécialisé dans les métiers du transport de la logistique, vient de poser sa première pierre. Dans la ZI Arras-Est, Scapartois (Société coopérative approvisionnement de l'Artois) vient de réaliser une extension de 80 M€ sur ses trois dernières années.

#### Cette période de crise sanitaire a-t-elle eu un impact sur le développement des implantations ?

A part quelques retards sur quelques chantiers, les implantations et extensions se poursuivent normalement. Ainsi, le belge Vandemoortele (panification) a investi 11 M€ en process, Porketto construit sa nouvelle usine (porcellets) pour 18 M€, PHD Agro va livrer une unité de production de raviolis, etc. Les créations d'emplois s'enchaînent. En moyenne, la CUA présente un solde net de création d'emploi de l'ordre de 1 000 par an. Actuellement, ce sont plus de 800 M€ d'investissements privés qui sont réalisés sur les parcs d'activités du territoire. La crise sanitaire n'a quasiment pas eu d'impact sur cette dynamique.



© Communauté urbaine d'Arras

etyo

## Conseil & Assistance à Maîtrise d'Ouvrage



### IMMOBILIER

Audit  
Faisabilité  
Montage et développement  
Pilotage d'opérations



### SUPPLY CHAIN

Schéma directeur  
Intralogistique  
Transports  
IT



### DÉVELOPPEMENT DURABLE

Réglementations  
Certifications  
Performance énergétique

[vincent.dubar@etyo.com](mailto:vincent.dubar@etyo.com)

+ 33 6 60 39 97 65

[www.etyo.com](http://www.etyo.com)

Lille · Lyon · Paris · Nantes

# L'ALLIANCE DE L'EAU ET DU FER ?

Les Hauts-de-France voient chaque jour avancer les travaux du Canal Seine-Nord. S'il doit profondément développer les flux de marchandises et donner à la région et à la France de nouvelles cartes dans la crise que l'on affronte, ce projet va profondément booster le report modal. Le point sur une ambition de 5 milliards d'euros et porteuse de 20 000 emplois directs et indirects.

Morgan **RAILANE**



© Bennekorn

pour un quart des pondéreux, pour un autre quart des céréales, des produits divers conteneurisés pour un cinquième, le reste relevant des secteurs énergétique, sidérurgique ou chimique (notamment depuis les ports de Calais et de Dunkerque). Il s'agit d'élargir l'activité en reliant les régions et leurs infrastructures portuaires (Le Havre, Rouen, Lille, Calais-Boulogne, Dunkerque) à un gigantesque bassin de création de valeur dont le canal sert de vecteur.

## PLAN DE RELANCE EUROPÉEN

Le projet représente 107 kilomètres, un budget de 5 milliards d'euros et 20 000 emplois directs et indirects.

C'est le tracé le plus regardé d'Europe du Nord : 107 kilomètres d'ici 2028... Géographiquement, il s'agit d'installer un barreau fluvial de grand gabarit reliant la Seine au Nord de l'Europe.

«Un canal, c'est structurant, explique Pierre-Yves Biet, directeur partenariats territoires Europe de la Société du canal Seine-Nord Europe. Une fois passé la montée en puissance des premières années, le report modal est de l'ordre de 15 millions de tonnes par an contre 3 millions de tonnes aujourd'hui.» Sur le périmètre du canal, 760 000 camions ne circuleront plus, «probablement, un million à terme». Les marchandises convoyées sont

Les prévisions de trafics sont issues des diverses études réalisées depuis 2010 : «Tous nos chiffres ont été mis à jour à plusieurs reprises, précise Pierre-Yves Biet. Avec la crise de la Covid, on devra probablement le faire encore. Y compris dans de nouvelles perspectives de financements européens.»

Si le projet du canal n'est pas éligible au plan de relance français, il peut l'être à celui lancé par la Commission européenne. Des discussions sont en cours entre Etat membres, et les Hauts-de-France doivent tirer leur épingle du jeu. L'accroissement du trafic, dont les deux tiers générés sont du report, favorisera le trafic fluvial normand : 25% de plus selon les der-

Avec ce canal, ce sont 760 000 camions en moins sur les routes.

niers chiffres (2014). Dans la région, la Lys, la Deûle, entre autres, connaîtront de profonds recalibrages. Ex-maître d'œuvre du projet, VNF fera un bond de géant en termes d'activité. L'établissement public gère en effet aujourd'hui un réseau où passent en moyenne 6,6 milliards de tonnes par kilomètre de réseau. Avec le canal, il y en aura 7 milliards de plus... Dans la région, le trafic fluvial en 2020 culminait, en baisse de 2%, à 11,5 millions de tonnes (ou 1,3 milliard de tonnes/km).

### AXES SECONDAIRES, COÛTS ET RAPPROCHEMENT D'OPÉRATEURS

L'Etat l'a compris en doublant le budget investissement de VNF ces trois dernières années. L'ancien président de VNF et député du Pas-de-Calais Stéphane Saint-André ne l'espérait plus : *«Il était temps. À la faveur du plan de relance, de la convention sur le climat, on est passé de 140 à 310 millions d'euros annuels d'investissement. On a pris un tel retard sur nos voisins européens... Il est heureux que VNF et SNCF réseau travaillent ensemble tant sont grandes leurs complémentarités. Il ne faut surtout pas oublier de travailler les réseaux secondaires. Et le fluvial coûte cher.»* Et pour cause : 3 millions d'eu-



© altheia Press / MR

ros pour une écluse, jusqu'à 50 millions pour un barrage. Une convention entre SNCF réseau et VNF a été signée en janvier dernier. Elle ne va pas plus loin qu'un engagement réciproque pour une «complémentarité opérationnelle entre les réseaux ferrés et fluviaux et la construction de chaînes logistiques bas carbone. (...) Ce rapprochement stratégique entre les modes ferroviaire et fluvial va permettre à SNCF réseau et VNF de mettre en place une approche et des actions coordonnées pour favoriser une croissance commune de leurs trafics». A suivre sur le chantier...

# EOL

Votre partenaire  
en immobilier d'entreprise

**Contact**

06 35 88 84 99 - [www.eol.fr](http://www.eol.fr)

CAMBRAI - BULLY-LES-MINES - ILLIES-SALOME



Plateformes logistiques de 100 000 m<sup>2</sup> à louer

# UN FUTUR GÉANT SUR LA CÔTE D'OPALE

Les travaux de la plateforme logistique de 100 000 m<sup>2</sup> sur la zone de la Turquerie à Calais devraient démarrer dans les prochains mois.

Benoit DELABRE



© ICI Immobilier

obtenir la signature du droit d'exploitation.» Initialement prévus à l'été 2020, les travaux devraient démarrer en août, pour une durée de dix-huit mois et un coût total de 52 millions d'euros. Pour ce projet, Anthony Lespagnol, PDG de la société Val Invest, située à Valenciennes et spécialisée dans la promotion et l'investissement des bâtiments d'activités,

Le site sera composé d'un entrepôt de 100 000 m<sup>2</sup>, de 128 quais de chargement, d'une immense zone de parking et de 27 hectares de terrain.

La construction d'une plateforme logistique, grande comme quatorze terrains de football, avec à la clé la création de 400 emplois à Calais, sur la zone de la Turquerie : voilà la promesse faite en 2019 par Anthony Lespagnol, porteur du projet. Après des mois d'atermolements, le point sur ce dossier.

## DÉBUT DES TRAVAUX À L'ÉTÉ 2021

Anthony Lespagnol le concède volontiers : «Les choses n'ont pas toujours été simples.» Pour autant, aujourd'hui, plus que jamais, ce dernier a des raisons d'y croire. Après les tergiversations sur la date effective du Brexit, puis les rallongements des délais administratifs en raison de la crise sanitaire, les choses vont désormais s'accélérer pour l'entrepreneur et ses équipes. «Nous avons finalement reçu l'avis favorable en décembre sur une demande d'autorisation environnementale. Il ne nous reste plus qu'à

s'associer en 2017 au groupe Duval.

## UN TERRITOIRE À HAUT POTENTIEL

Ensemble, ils fondent Calais Log Invest et décident d'implanter un entrepôt logistique de 100 000 m<sup>2</sup>, sur la zone d'activités de la Turquerie (ZAC) à Calais. Composé de 16 cellules de 6 000 m<sup>2</sup>, il sera fonctionnel 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, et totalement destiné aux activités de stockage, de gestion de flux, la préparation et l'expédition de commandes.

«Le site se trouve idéalement placé à la jonction de différents points de dessertes stratégiques, avec les autoroutes A16 et A26, le port de Calais et Eurotunnel», complète Anthony Lespagnol. Autre atout de la zone : la proximité de CargoBeamer. Le spécialiste du feroutage en Europe a récemment débuté la construction d'une plateforme multimodale et d'une autoroute ferroviaire, et cela à 700

# ETYO : Une vision globale des projets logistiques et e-commerce



© ICThytionnelquard

Pour Anthony Lespagnol, «l'intérêt est de faire de Channel Logistics un modèle de la logistique de demain».

mètres seulement des 128 quais de chargement de Channel Logistics. «C'est un argument de poids pour nos futurs clients», concède Anthony Lespagnol. Enfin, la région Hauts-de-France dispose d'un réservoir humain et d'une main-d'œuvre qualifiée. Un «point crucial» pour ce natif du Nord qui tient «à valoriser le savoir-faire local» avec la création de 400 emplois directs d'ici 2023.

## UNE COMMERCIALISATION EN BONNE VOIE

L'échéance des travaux ainsi fixée, la commercialisation des cellules de Channel Logistics «s'est intensifiée» et «des discussions sont en cours avec différents acteurs», assurent les investisseurs. Dans leur viseur, des distributeurs qui souhaitent envoyer leurs productions vers la Grande-Bretagne, et des Britanniques qui veulent bénéficier de locaux moins chers. Et à ce jeu-là, les porteurs du projet ont une belle carte à jouer, avec une tarification à 40 euros le mètre carré, là où le prix moyen est de 70 à 80 euros le mètre carré dans le Kent, et même de 150 à 200 euros le mètre carré dans la banlieue de Londres. Mais pour Anthony Lespagnol, «au-delà de l'aspect lucratif et hors norme, l'intérêt est de faire de Channel Logistics un modèle de la logistique de demain».

Fondé en 2012, ETYO est un cabinet de conseil dont les activités se répartissent en trois filiales : Real Estate (conseil et audit en immobilier), Logistics Solutions (conseil en Supply Chain) et Green Insight (conseil et audit en Développement Durable). ETYO intervient en France et en Europe depuis ses bureaux implantés à Paris, Lille, Lyon et Nantes. Avec plus de 65 collaborateurs, l'entreprise détient toutes les compétences nécessaires pour mener un projet logistique et e-commerce de A à Z. « Nous avons des spécialistes dans tous les domaines de l'immobilier ainsi que dans des domaines transversaux comme le développement durable et l'automatisation » annonce Vincent Dubar, responsable de l'agence Hauts-de-France depuis janvier 2019. « Notre agilité et notre réactivité constituent des atouts indispensables pour répondre rapidement aux demandes de nos clients et leur offrir des solutions personnalisées, efficaces et pérennes » poursuit-il.

## Une expertise en logistique urbaine

ETYO développe son offre et s'adapte aux exigences qui émergent. Face au boom du e-commerce, renforcé par la crise sanitaire, les équipes opérationnelles prennent en main de nombreux projets de logistique urbaine. Elles établissent des programmes adaptés aux attentes techniques et financières de leurs clients, en tenant compte de la performance des flux et de l'impact environnemental des sites, afin d'installer cette activité au cœur des métropoles.



Vincent Dubar,  
responsable de l'agence  
ETYO Hauts-de-France.

# EOL COMMERCIALISE TROIS SOLUTIONS LOGISTIQUES DE 100 000 M<sup>2</sup> DANS LA RÉGION

Leader de l'immobilier pour la logistique et l'industrie, EOL fait le point sur le marché du secteur dans les Hauts-de-France.

Camille MICHALSKI



100 000 m<sup>2</sup> sont disponibles à Cambrai.

Les avantages de la région pour l'activité logistique ne sont plus à prouver : bassin d'emploi dynamique, positionnement central en Europe, irrigation par des axes routiers, ferroviaires et maritimes majeurs... et surtout surfaces disponibles à moins d'un an.

«Le marché des Hauts-de-France représente un quart des surfaces immédiatement disponibles et près de la moitié de l'offre future en France», indique Karine Louarn, consultante logistique EOL.

Depuis 20 ans, cette entreprise est spécialisée dans la transaction, le conseil en investissement et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les PME et grands comptes de la logistique et de l'industrie.

Grâce à des permis de construire déjà obtenus, l'agence de Lille indique que le marché lillois concentre aujourd'hui 40% de l'offre logistique disponible à moins d'un an sur les cinq marchés principaux que sont Lille, Paris, Lyon, Marseille et Orléans.

## POUR UNE LIVRAISON DANS LES DOUZE MOIS

La demande placée a chuté de 70% en 2020. Malgré cette baisse significative, la région des Hauts-de-France offre à court et moyen terme une offre très importante qui permettra, sans doute, à cette région d'accueillir les futurs projets «e-logistique et logistriels» les plus importants de France, et d'assurer son développement économique.

EOL commercialise aujourd'hui trois solutions logistiques XXL de 100 000 m<sup>2</sup> à Bully-les-Mines, Illies-Salomé et Cambrai, avec garantie de livraison de l'immeuble dans un délai de 10 à 12 mois. Ces offres de bâtiments de nouvelle génération, à proximité de ports intérieurs fluviaux, s'adressent à un ou plusieurs acteurs, nationaux ou européens, qui souhaiteraient bénéficier d'un mode de transport doux, pour leur flux import.

«Dans toute la région, EOL propose plus de 600 000 m<sup>2</sup> d'offres logistiques existantes», précise Karine Louarn.



100 000 m<sup>2</sup> sont disponibles à Illies-Salomé.



# VOUS ACCOMPAGNER À CHAQUE ÉTAPE DE VOTRE PROJET LOGISTIQUE

**CBRE, n°1 sur le marché de la logistique dans le Nord et le Pas-de-Calais.**

E-commerce, automatisation, emploi... les décisions en matière d'immobilier logistique sont plus stratégiques que jamais et la notion d'implantation géographique reste prépondérante.

Disposant de la plus grande équipe spécialisée en immobilier industriel et logistique en France, CBRE met à votre disposition une connaissance exhaustive des marchés locaux et l'anticipation des transformations du secteur, garanties d'une réponse optimisée, quelle que soit la surface.

Choix d'implantation, Logistique urbaine, Conseil en supply chain, Acquisition, Vente, Valorisation de friches industrielles, Expertise... CBRE accompagne les acteurs Industriels et Logistiques sur l'ensemble de leurs enjeux immobiliers.

## **VOS CONTACTS**

### **CBRE Lille**

3, rue du Palais de Justice 59800 Lille

### **Thomas LEMAITRE**

thomas.lemaitre@cbre.fr

T +33 (0)3 20 21 88 63

### **Hugues LEVIS**

hugues.levis@cbre.fr

T +33 (0)3 20 21 81 13

**cbre.fr**



# **CBRE**

# «LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ LOGISTIQUE SUR LE LITTORAL DEVIENT TRÈS INTÉRESSANT»

CBRE est le numéro 1 mondial de l'immobilier professionnel. Le groupe américain propose différents services : conseil, expertise, commercialisation, investissement ou encore aménagement d'espace. En France, ses collaborateurs n'hésitent pas à mobiliser l'ensemble du réseau – 37 implantations nationales et une présence dans plus de 100 pays – pour apporter une réponse adaptée à leurs clients. Hugues Levis, consultant spécialiste à Lille, évoque ici le marché de la logistique dans le Nord et le Pas-de-Calais, un secteur en pleine évolution, et présente D-side, une solution dédiée qui révolutionne la façon de réfléchir son projet.

Benjamin PEIFFERT



Hugues Levis, consultant CBRE à Lille.

**La Gazette Nord-Pas de Calais : Quel regard peut-on avoir sur le marché de la logistique aujourd'hui ?**

**Hugues Levis :** Plutôt très bien ! Les bâtiments logistiques sont une classe d'actifs très recherchée, aussi bien par les investisseurs que par les utilisateurs. C'est un secteur très dy-

namique, notamment dans le secteur du e-commerce car les consommateurs ont pris de nouvelles habitudes lors de cette crise sanitaire. Une petite nuance en termes de volumes, puisqu'en 2020, sur le Nord et le Pas-de-Calais, 280 000 m<sup>2</sup> seulement ont été pris à bail, contre 430 000 m<sup>2</sup> en moyenne lors des cinq dernières années. Mais on sent qu'en 2021, il y aura plus de demande, avec un effet de rattrapage.

**Quelles sont les grandes tendances ?**

En termes de localisation, on a des entrepôts tout autour de Lille. Sur Neuville-en-Ferrain au nord, sur Roubaix à l'est, sur Lesquin au sud ou encore sur Houplines à l'ouest. C'est la zone de la MEL. Il y a des clients qui souhaitent être au plus près de la ville. Ensuite, si on descend un peu plus bas, on peut parler de Dourges qui

est la plateforme multimodale du Nord et du Pas-de-Calais. Elle a tous les atouts : fluvial, ferroviaire et routier. Le développement du littoral devient très intéressant aussi. A Dunkerque, où jusqu'à présent, il n'y avait pas beaucoup de logistique, ça commence à se développer, d'autant plus qu'une ligne de ferry réservée au fret a vu le jour avec Rosslare, en Irlande. A Calais, deux projets d'entrepôts vont voir le jour avec le projet CargoBeamer.

### Les besoins ont-ils changé ?

Dans la région, on a la chance d'avoir beaucoup de bâtiments. C'est une région idéalement placée au cœur de l'Europe. Avec la désindustrialisation, on a créé beaucoup d'entrepôts logistiques avec un maillage très intéressant. Les utilisateurs ou les chargeurs viennent nous voir pour louer ou acheter, selon leurs besoins, de l'entrepôt logistique. Certains, c'est 18 000 m<sup>2</sup> ; d'autres, c'est 100 000 m<sup>2</sup>. On est sur de l'existant ou sur du foncier déjà maîtrisé par des promoteurs développeurs. Nous, nous sommes là pour mettre tout ce petit monde en relation. Nous trouvons, en fonction de leur cahier des charges, le bâtiment le plus adéquat. Ça peut être en fonction de la superficie, de la localisation, de la hauteur ou du loyer, car nous avons des entrepôts anciens et neufs.

### En développant D-side, CBRE a souhaité être plus précis dans les solutions apportées ?

Oui ! C'est un service qui existe pour nos clients depuis quatre mois, qui analyse un certain nombre de données renseignées par eux, et qui va nous aider à leur trouver l'entrepôt le plus intéressant pour le développement de leurs affaires, avec optimisation des coûts. C'est développé à Paris spécialement pour la logistique. Sur ce marché, nous sommes les seuls à le proposer. Ça prend également en compte le bassin d'emploi et le déplacement des salariés. C'est très complet !

### Mais les places commencent à devenir chères, non ?

C'est vrai qu'au fur et à mesure, on a de moins en moins de foncier autour de la Métropole, et les promoteurs se rabattent sur les friches. Le plus bel exemple, c'est la BA 103, l'ancienne base aérienne de Cambrai, qui sera la plus grande plateforme e-logistique, car il y a une grosse tendance pour le e-commerce. Il y avait tout de même plus de 320 hectares à reclasser. Ceci dit, sur nos deux départements, il y a actuellement 400 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts disponibles, alors que 270 000 m<sup>2</sup> seront livrés courant 2021.

### Justement, dans la conception des bâtiments, existe-t-il des évolutions ?

En logistique, on parle de très grands bâtiments. Le prix à la location est à peu près toujours le même, avec une petite différence selon les localisations. Mais à l'intérieur d'un entrepôt, ce qu'un logisticien va chercher, c'est la hauteur. Les anciennes générations faisaient 8 mètres de haut, maintenant le standard est à 12, ce qui permet de mettre deux hauteurs de palettes de plus. On va chercher aussi des certifications environnementales. Les bâtiments sont parfaitement isolés, très clairs avec de la lumière naturelle, et totalement éclairés en leds. Quand on dépose un permis de construire, on est obligé de faire 30% de toiture végétalisée ou de panneaux solaires.

### Comment peut-on envisager l'évolution du marché dans les années à venir ?

On aura deux classes d'entrepôts : le stockage de palettes et une grosse partie préparation de commandes avec le e-commerce. Maintenant, les entrepôts peuvent aussi allier les deux. A l'arrière de la cellule, du stockage sur de la grande hauteur, et sur des mezzanines, de la préparation de petits colis. Mais on trouvera toujours des entreprises qui auront besoin de 100 000 m<sup>2</sup>, et d'autres, de cellules indépendantes de 6 000 m<sup>2</sup>.

SARL **WJ** construction



*Neuf, rénovation,  
ravalement...*

**La confiance  
par transparence.**

---

73, rue Louis Carrette  
59 780 CAMPHIN-EN-PEVELE  
06.41.73.65.83  
06.70.82.76.20

# «DANS LA LIVRAISON, ON PEUT AUSSI RESPECTER LES CIRCUITS COURTS»

A Hem, les colis étaient déjà nombreux à transiter sur le hub logistique de Mondial Relay, mais ils le sont encore plus depuis le déconfinement, avec jusqu'à 250 000 colis traités chaque jour. Boosté par un secteur du e-commerce qui affiche une croissance de 8,5% par an à 112 milliards d'euros<sup>1</sup>, Mondial Relay a adapté son modèle en multipliant le nombre de ses Points relais® partout en France.

Amandine PINOT



En période de forte affluence, jusqu'à 300 000 colis transitent chaque jour sur la plateforme Mondial Relay, à Hem.

Comme beaucoup d'entrepreneurs, en mars 2020, c'était la première fois qu'il fermait son entreprise et mettait 900 salariés au chômage partiel. Antoine Pottiez, président de Mondial Relay, revient sur ce qui a été pour lui, un «crève-cœur» : «Mondial Relay s'appuie sur un réseau de commerces de proximité, dont certains étaient dits "non essentiels". Avec les fermetures, nous n'en

les 10 650 Points relais® que compte le spécialiste de la livraison aux particuliers sur le territoire. «Nous avons l'ambition d'atteindre les 13 000 Points relais® à fin mai.» Si l'activité est repartie crescendo à la mi-mai 2020, elle a été à nouveau stoppée par le deuxième confinement. «Nous avons aidé tous nos commerçants en allouant le doublement de la commission octroyée à la livraison,

avons plus assez. Nous avons terminé 2019 sur les chapeaux de roues avec un chiffre d'affaires de 409 M€, en croissance de +30%.» Une année exceptionnelle, donc, mais qui a rapidement été freinée par la pandémie.

## MISER SUR LES COMMERCES DITS ESSENTIELS

Deux mois de fermeture mais aussi deux mois pour préparer la reprise de l'activité : «Nous avons priorisé les commerces essentiels.» De 40%, ils sont passés à plus de 60% aujourd'hui, sur

Antoine Pottiez, président de Mondial Relay, croit en une livraison vertueuse.

soit près de 4 M€. Plus de 90% de nos Points relais® sont restés ouverts», ajoute le président.

## UN HUB LOGISTIQUE SUPPLÉMENTAIRE EN RÉGION PARISIENNE

Alors qu'Antoine Pottiez s'était préparé à une «année blanche», à la fin de l'exercice fiscal en février 2021, l'entreprise affichait un chiffre d'affaires de 453,5 M€ malgré les deux mois de fermeture, preuve de l'engouement des consommateurs pour le e-commerce. Avec ses 10 000 m<sup>2</sup>, le hub logistique d'Hem est le plus grand des 25 hubs de Mondial Relay, mais il va rapidement être détrôné par une nouvelle plateforme en cours de construction à Réau, en région parisienne : 14 000 m<sup>2</sup> pour permettre la distribution vers plus de 2 000 Points relais® en Ile-de-France et pour relier l'ensemble des agences régionales de distribution en France et à l'international.

Si le directeur général se garde d'évaluer pour l'instant le nombre d'emplois créés, il va sans dire que ce hub dernière génération viendra agrandir l'effectif à ce jour de 1 200 salariés en Europe, dont 1 000 en France. Rien qu'à Hem, le nombre de salariés peut facilement doubler pour faire face au pic d'activité. Plus de 100 collaborateurs travaillent sur le site du parc des 4-Vents, amené à s'agrandir. Construit il y a 25 ans, il ne correspond plus aux standards actuels de livraison.

En 2020, plus de 180 salariés ont été embauchés en France, avec une tendance à la hausse pour 2021 avec des prévisions autour de 250 collaborateurs supplémentaires.

## LIVRER EN LIMITANT L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Antoine Pottiez a beau être une figure du e-commerce, il n'en reste pas moins amer sur certaines

## QUELQUES CHIFFRES

- Plus de 65 000 commerçants
- Plus de 1 000 collaborateurs
- 15 pays européens
- 55 000 Points relais® en Europe



© Mélanie Bultez Photographie

pratiques : «Nous n'allons pas démultiplier nos émissions de CO<sub>2</sub> pour satisfaire le marketing de certaines enseignes. Le consommateur veut un chemin optimisé vers son colis, mais il doit aussi réfléchir à l'impact environnemental. J'ai bien peur que la rapidité de livraison ne devienne un réflexe alors qu'une livraison normale c'est entre 24 et 48 heures. Est-ce qu'on vit mieux si on se fait livrer dans l'heure ?» questionne Antoine Pottiez, prônant un cercle vertueux de la livraison en respectant les circuits courts. De l'ultra rapidité prônée par les géants du e-commerce qui, espérons-le, n'est pas l'apanage de tous les fêrus du e-commerce.

## VERS UN EMBALLAGE RÉUTILISABLE

Mondial Relay est en train de travailler sur un emballage réutilisable à base de polypropylène, qui devrait voir le jour d'ici quelques semaines. «C'est une vraie demande des consommateurs. Et cela entre aussi dans une démarche de consommation vertueuse.»

1. Chiffres Fevad 2021

# FRANCK GRIMONPREZ, VISIONNAIRE D'UNE LOGISTIQUE EN SYNERGIE AVEC SON ENVIRONNEMENT

En moins de 20 ans d'activité, le groupe de logistique Log's a réussi à s'imposer comme leader de la supply chain dans la région. Franck Grimonprez, son fondateur et président, livre sa recette.

Camille **MICHALSKI**



principe de multimodalité. «On ne fait pas que du stockage et du transport. Les entrepôts en bordure d'autoroute, c'est fini ! Il faut à minima se positionner sur du bimodal. Être logisticien, c'est être pilote de flux associés, regrouper l'ensemble des informations et des flux physiques à destination des clients. C'est important pour la satisfaction de nos clients, pour les clients de nos clients, mais aussi pour les opérateurs qui ont besoin de toutes ces informations pour réaliser leur tâche.

Entrepôt  
Log's

Premier acteur de la supply chain au nord de Paris, figurant parmi le top 10 des logisticiens français, Log's peut aisément se vanter d'avoir révolutionné le métier de la logistique.

«Je me suis lancé au 1<sup>er</sup> septembre 2002, avec un premier client qui nous a fait confiance : laredoute.fr. C'était un premier entrepôt de 40 000 m<sup>2</sup>, en branché fluvial et en branché ferroviaire», se rappelle Franck Grimonprez, fondateur et président de Log's. Car depuis ses débuts, l'ADN du groupe est basé sur le

## COMPRENDRE SON TERRITOIRE

Aujourd'hui Log's est propriétaire de 150 hectares de foncier. Pour implanter leurs 37 entrepôts français, les équipes ont simplement fait preuve d'observation : «Il faut être observateur de sa région, de son pays, de son continent et de son tissu économique, pour créer un schéma structurel. La géographie concentre 80 à 100 millions de consom-

mateurs sur 450 km autour de notre région. *Nous nous devons d'exploiter nos routes, les faisceaux ferroviaires et fluviaux, les ranges portuaires de l'est européens et méditerranéens, que nous avons tous payé en tant que citoyen.»*

Accompagné de Michel Ramery (fondateur du groupe Ramery), Jean-François Dutilleul (président de la société Rabot Dutilleul) et Jean-Michel Hiolle (président du groupe Hiolle industrie), Franck Grimonprez a d'ailleurs fait du lobbying pendant 14 ans pour la création du Canal Seine – Nord Europe, qui connectera Le Havre, Dunkerque et le range Nord. *«On s'est battu pour un Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial, le GERIF. Le canal va enfin sortir en 2028 ! Merci aux pouvoirs publics et aux acteurs économiques locaux, au SCOTT, au CESER, aux chambre du commerce, à la Région de nous soutenir»,* félicite-t-il.

Pour anticiper sa navigation, Log's continue d'implanter des plateformes logistiques à des endroits stratégiques, notamment à Denain, où 100 000 m<sup>2</sup> vont être construits sur la friche de l'ancienne usine de sidérurgie Usinor.



## Le gaz, une énergie d'avenir

Le gaz est une énergie qui devient renouvelable grâce au développement du biométhane soutenu par les pouvoirs publics. A l'horizon 2050, la France a pour objectif d'atteindre la neutralité carbone, avec l'utilisation de 100% de gaz renouvelable. Déjà aujourd'hui, près de 200 sites de méthanisation injectent dans les réseaux gaziers en France. Plus de 1 100 projets déclarés sont actuellement en cours de concrétisation. L'ambition des Hauts-de-France est d'être la première région de gaz vert injecté en Europe.

Apprécié par de nombreux ménages, le chauffage au gaz a des atouts indéniables : il préserve leur pouvoir d'achat grâce à des équipements performants et compétitifs à l'investissement comme à l'usage permettant de réaliser des économies de facture et d'énergie tout en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub>.

**En passant progressivement au vert, le gaz est et restera une énergie d'avenir.**



GAZ RÉSEAU  
DISTRIBUTION FRANCE



**LeGazVertLavenir.fr**  
#LeGazVertLavenir

L'énergie est notre avenir, économisons-la !  
Quel que soit votre fournisseur

# GARDIEN TRANSPORTS VOIT PLUS LOIN AVEC TRED UNION

En janvier, l'entreprise, née à Beaumetz-lès-Loges, a intégré le groupement de transporteurs Tred Union et obtenu en parallèle le label environnemental «Objectif CO<sub>2</sub>». Une double réussite pour cette société qui a fait des valeurs de solidarité et de la baisse des émissions de gaz à effet de serre ses chevaux de bataille.

Juliette **HAY**



Cyril (à gauche) et Patrick Gardien.

«Sans l'humain, le transport n'est rien.» C'est avec cette devise que Patrick Gardien fonde en 1988 la société de transports éponyme. Ce passionné de camions se spé-

cialise d'abord dans le transport de bœufs, puis travaille pour de grands groupes comme La Redoute, avant de diversifier ses activités. Aujourd'hui, après plus de trente ans d'existence, Patrick et son fils Cyril, directeur adjoint, perpétuent la singularité et les valeurs de cette structure familiale installée à Beaumetz-lès-Loges.

## POUR SUIVRE SON EXPANSION...

Forte d'une croissance pérenne, de 118 salariés, d'un parc composé de 100 moteurs et de 110 collaborateurs, la société ne compte pas en rester là. Témoin de cette ambition, l'annonce, en janvier, de l'intégration de la société au réseau professionnel de transporteurs Tred Union. Présent sur l'ensemble du territoire français, il compte pas moins de 150 adhérents, 9 500 collaborateurs et 1,7 milliard d'euros de chiffre d'affaires. «L'adhésion à Tred Union va nous ouvrir de nouvelles portes et la possibilité de développer les axes Centre, Benelux, Ile-de-France, Auvergne», s'enthousiasme Cyril Gardien. Pour le directeur adjoint, l'intérêt est aussi de développer des synergies, d'échanger sur les bonnes pratiques et le secteur avec d'autres acteurs. «Et ce, tout en préservant la singularité et l'autonomie de notre structure dans un secteur du transport très concentré et très concurrentiel.» Plus loin, Gardien Transports y voit un moyen

© Gardien Transports

Sur la zone d'activités de la Courtilière, à Beaumetz-lès-Loges, Patrick et Cyril Gardien cultivent, depuis 1988, performance et esprit familial.



© Gardien Transports

de trouver une entraide sur le plan humain et entrepreneurial. «Les valeurs de respect, d'engagement, de convivialité et de solidarité défendues par Tred Union sont dans le fil de nos propres valeurs», renchérit-il.

DIX ANS D'EFFORTS

Autre annonce faite en janvier par l'entreprise : l'obtention du label environnemental «Objectif CO<sub>2</sub>», délivré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Une distinction qui vient récompenser les efforts consentis depuis plus de dix ans par l'entreprise sur la sensibilisation des routiers à une conduite plus écoresponsable, l'optimisation des trajets, l'entretien des camions et la baisse de la consommation d'hydrocarbures. Ainsi, au cours des dix dernières

années, la flotte de transporteurs de Gardien Transports a réduit ses émissions de gaz à effet de serre «d'au moins 30 %».

«En plus de l'intérêt environnemental, ces mesures nous permettent d'améliorer nettement nos performances sur le plan économique et social», admet Cyril Gardien.

Et Gardien Transports compte poursuivre sur cette dynamique en 2021 avec, notamment, le lancement d'une phase de tests sur les performances d'un camion au gaz.



**DUCHENNE & CABAS INGENIERIE**

**CONCEPTION  
CONSTRUCTIONS**

**TERTIAIRES - INDUSTRIELLES - COMMERCIALES**

**Plateforme logistique  
THEBAULT de 15 000 M<sup>2</sup>  
sur l'axe NANTES-CHOLET  
(à 20 minutes de Nantes),  
avec un classement  
ICPE 1510**

<b>PHASE 1 2016</b>	
Terrain :	41 860 M <sup>2</sup>
Plateforme logistique :	9 000 M <sup>2</sup>
Bureaux et locaux sociaux :	200 M <sup>2</sup>
Classement ICPE :	1510
Durée du chantier :	9 mois
Montant travaux traité :	3 480 000 €HT
Montant travaux négocié :	2 900 000 €HT
Local stockage palettes 9 quais	
<b>PHASE 2 2020</b>	
Plateforme logistique :	6 000 M <sup>2</sup>
Mezzanine :	1 000 M <sup>2</sup>
Bureaux :	50 M <sup>2</sup>
Montant traité :	3 063 000 €HT
Température dirigée dans une cellule de 3 000 M <sup>2</sup> , en 15/20°	
Durée du chantier :	6 mois (phase 2)



LOGISTIQUE THEBAULT - CHOLET (49)

03 . 20 . 61 . 45 . 76

# LA CHINE OUVRE SES COMPTOIRS COMMERCIAUX DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

Les ports intérieurs des Hauts-de-France sont devenus une sorte de comptoirs commerciaux de la Chine, grâce aux «nouvelles Routes de la soie», lancées par Pékin en 2013.

Benoît DEQUEVAUVILLER



© Aletheia Press / Benoît Dequeuvallier

Le 2 février 2021, le port de Valenciennes a reçu 40 conteneurs en provenance de Chine, via le port allemand de Duisbourg.

«Le projet du siècle». Voilà comment Xi Jinping, avait présenté son rêve de connecter l'Asie au reste du monde. A l'époque, le président chinois promettait l'établissement d'une «ceinture économique de la Route de la soie», afin d'améliorer les moyens de communication et les réseaux de transports par de nouvelles voies terrestres et maritimes. Huit ans après, c'est une réalité, notamment dans notre région. «Tout a démarré par une

visite de Xavier Bertrand en Chine en 2018», raconte Franck Dhersin, vice-président des Hauts-de-France en charge des infrastructures de transport. En 2019, un partenariat est signé entre les Hauts-de-France et la province du Zhejiang, quatrième région économique de Chine. «Et un autre entre le port de Dunkerque et celui de Ningbo», ajoute l' élu qui est aussi maire de Tétèghem. Depuis, la Chine tisse sa toile afin d'écouler la production de son «plus grand atelier du monde», autoproclamé par ses dirigeants...

## EXPÉDIER AUSSI VERS LA CHINE

Pour Franck Dhersin, l'objectif des élus locaux est clair : «renforcer l'attractivité de notre région». Selon lui, ces «nouvelles Routes de la soie » ne sont pas qu'une porte ouverte afin d'inonder l'Europe de marchandises chinoises. «Il doit y avoir réciprocité. Notre objectif est aussi d'expédier nos produits vers la Chine.» De la bière, du malt ou encore de



© Aletheia Press / LB

Pour Franck Dhersin, l'objectif des élus locaux est clair : «renforcer l'attractivité de notre région».

la ferraille empruntent déjà régulièrement le chemin retour. «Les grandes industries de notre région, comme Lesaffre, ne peuvent que bénéficier de cette nouvelle donne», explique un autre élu.

Franck Dhersin y voit aussi un autre intérêt : «Les Chinois, mais aussi les Américains, les Indiens ou les Brésiliens ont compris qu'il fallait de plus en plus produire sur place. On veut donc les attirer chez nous. Cela participera à la réindustrialisation de notre pays.» Et l'élu du Littoral prêche pour sa paroisse : «Cela tombe bien, au port de Dunkerque, nous avons 2 000 m<sup>2</sup> à exploiter.»

### UNE LIGNE DIRECTE ENTRE LA CHINE ET DOURGES

D'autres ports régionaux ne sont pas en reste. Le 2 février, l'entreprise Contargo a réceptionné, pour la première fois sur son terminal fluvial de Valenciennes, une barge comptant une quarantaine de conteneurs en provenance de Chine. «La partie centrale de la Chine est moins développée que les zones côtières, souligne Gautier Hotte, président du syndicat mixte qui gère Ports de l'Escaut. Ils cherchent d'autres moyens d'acheminement.» En fait, les trains chinois arrivent par centaines à Duisbourg, devenu un des hubs les plus énormes d'Europe. Les marchandises sont ensuite acheminées par voie flu-

viale vers leurs destinations finales. Mais pas que... Depuis peu, une ligne ferroviaire relie directement la province de Jinhua à la plateforme multimodale de Dourges. En 19 jours, les conteneurs sont acheminés sur plus de 10 000 kilomètres. Une solution louée par les industriels nordistes, surtout depuis que le prix du transport maritime a explosé avec la crise sanitaire...

### DES RÉTICENCES

Mais ces nouvelles Routes de la soie ne plaisent pas à tout le monde. Elles ne peuvent être celles d'une nouvelle «hégémonie» plaçant les nations en «vassalité» face à Pékin, alertait Emmanuel Macron en janvier 2018. Une position réfutée par des acteurs nordistes. «Cela va aider à consolider l'industrie dans notre pays, assure Franck Dhersin. Prenez la Yaris, même si là, on parle du Japon. Elle vient d'être élue meilleure voiture d'Europe. Or, c'est un véhicule 100% Made in Hauts-de-France. De toute façon, nous sommes en concurrence avec les ports polonais ou néerlandais. Ce que nous n'attirons pas chez nous, partira ailleurs...» Une fatalité partagée par Gautier Hotte : «Si les gens acceptaient de payer leur ordinateur 300 euros de plus, il serait fabriqué en France. On ne répond qu'à la demande des consommateurs.»

# LA ROUTE DE LA SOIE PASSE DÉSORMAIS PAR LE VALENCIENNOIS

Le transport fluvial plaît de plus en plus. Le terminal à conteneurs de Saint-Saulve – Bruay-sur-l'Escaut, dans le Valenciennois, le prouve. Avec ses 50 000 m<sup>2</sup>, il est désormais intégré aux nouvelles Routes de la soie qui permettent à la Chine de desservir plus vite l'Europe.

Carine **DI MATTEO**



Le terminal reçoit chaque semaine entre six et huit barges et, chaque année, 45 000 conteneurs.

Il est 7 h du matin et *Lolotte* s'arrête devant le port à conteneurs de Saint-Saulve – Bruay-sur-l'Escaut. Un immense portique dirige sa gracile silhouette bleue vers la barge et commence à retirer ses conteneurs. Quatre heures plus tard, *Lolotte* reprend lentement son cours sur l'Escaut, de nouveau chargée. «On ne fait pas de voyages à vide ici», commente Gilbert Bredel, directeur général de Contargo France.

Chaque semaine, il voit arriver entre six et huit barges au port. Elles font ces allers-retours pour les industries automobiles, agroalimentaires, pour la grande distribution spé-

cialisée. «Il y a beaucoup d'exportations, détaille le patron, vers l'Asie, les Etats-Unis, la Canada, l'Amérique du Sud. Le Valenciennois est une terre agro-industrielle. Il vend, par exemple, beaucoup d'amidon, de sucre et de choses comme ça.» Les importations viennent elles aussi du monde entier. Depuis le mois dernier, elles suivent même la Route de la soie.

Il a fallu que l'Escaut soit élargi aux environs de Tournai, l'an passé, pour que cela soit possible. La première barge à avoir emprunté cette route, le 2 février, mesurait 110 mètres de long et 11,40 de large. La marchandise a quitté la Chine pour rejoindre l'Allemagne en train, avant d'être embarquée sur fleuves

vers le Valenciennois. Elle a mis moins de vingt jours pour faire tout le voyage. Par la mer, ça aurait été deux fois plus long.

Le port de Saint-Saulve – Bruay est le seul à pouvoir recevoir ce type de bateaux dans les Hauts-de-France. Au tout départ, en 1996, le port se trouvait à Prouvy, sur un site privé. Contargo GmbH, groupe allemand qui exploite 24 terminaux à conteneurs en Allemagne, en Suisse et en France, s'était alors associé avec un logisticien spécialisé dans les céréales dont l'activité se trouvait justement dans cette petite ville du Valenciennois. «On a commencé avec un petit



Contargo assure elle-même les activités de maintenance.

bateau par semaine, se souvient Gilbert Bredel. Il voulait sortir du tout-route. Puis il y a eu Nestlé, l'arrivée de Toyota... et le site est vite arrivé à saturation.»

## UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

La chambre de commerce et de l'industrie du Grand Hainaut et la communauté d'agglomération Valenciennes Métropole, rejointes plus tard par la Porte du Hainaut, décident de créer un syndicat mixte pour ne pas laisser dériver cette pépite vers d'autres territoires. Elles créent le terminal de Saint-Saulve en 2014, et Contargo France obtient l'autorisation de l'exploiter sous forme de délégation de service public.

La filiale, depuis 2008, n'appartient plus qu'au groupe allemand Contargo GmbH, qui affichait en 2019 un chiffre d'affaires de 525 millions d'euros. Il est lui-même une filiale de Rhenus AG&Co, elle-même filiale du groupe familial allemand Rethmann qui s'est spécialisé dans la gestion des déchets, l'agroalimentaire et la logistique.

Lorsque Contargo France prend ses nouveaux quartiers en 2015, le terminal mesure 20 000 m<sup>2</sup> et accueille 20 000 conteneurs par an. Tout le monde sait d'emblée qu'il faudra l'agrandir. Ce sera fait une première fois fin 2017 ; 10 000 m<sup>2</sup> s'ajoutent et, dès l'année

suivante, le port recueille 45 000 conteneurs. C'est trop peu encore. En novembre 2020, le site conquiert 20 000 m<sup>2</sup> de plus. La pandémie de coronavirus ralentit le va-et-vient des barges, mais 37 000 conteneurs transitent tout de même par Saint-Saulve – Bruay. «On devrait revenir à 45 000 dès 2021, rassure l'ancien capitaine de marine marchande. L'intérêt pour le fluvial s'est accéléré l'an dernier.» Il y a déjà eu une montée en puissance il y a une dizaine d'années. «Nous sommes moins chers et moins polluants que la route, explique le directeur général. C'est possible parce que nous optimisons les parcours et les massifs : on peut installer jusqu'à 100 conteneurs sur un bateau. A l'intérieur de ceux-ci, on peut tout mettre. Même des produits surgelés : certains conteneurs sont réfrigérés.»

Gilbert Bredel est à la tête d'une petite équipe. «Nous sommes huit dans le transport et onze au terminal.» Contargo France propose, en effet, un transport combiné. Du fluvial et de la route. Jusqu'en 2019, la filiale avait ses propres camions pour amener aux entreprises les marchandises arrivées par barges chez elle. «Comme nous avons augmenté nos volumes, nous avons besoin d'augmenter nos capacités de transport. Nous avons externalisé cette partie pour nous concentrer sur la maintenance. C'est la pierre angulaire de notre travail.»

# DISRUPTUAL AIDE LES MARQUES À S'EMPARER DU MARCHÉ DE LA SECONDE MAIN

En France, le marché de la seconde main pèse près de 7 milliards d'euros. Un chiffre qui devrait atteindre 45 milliards d'euros dans le monde en 2023, et qui pousse les marques à revoir leurs modèles. A Villeneuve-d'Ascq, Disruptual leur donne un coup de pouce en développant des plateformes dédiées, pour s'installer durablement sur ce marché.

Amandine PINOT



A droite, Olivier Clair avec une partie de son équipe.

En 2018, 30% des Français ont acheté un vêtement d'occasion, deux fois plus qu'en 2010. C'est la génération des «millennials» qui tire les chiffres vers le haut de ce marché, évalué en France à 1 milliard d'euros, animés d'une conscience écologique et économique. Autant dire que le marché de la seconde main pèse lourd et surtout devient *fashion* ! Si bien

que d'ici quatre à cinq ans, la seconde vie devrait être supérieure à la *fast fashion*.

Les chiffres de l'application Vinted en sont un bel exemple : selon Médiamétrie, 1,5 million de visiteurs français la consultent quotidiennement (sur 37 millions d'utilisateurs en Europe), la plaçant ainsi dans le top 5 du e-commerce, à quelques places d'eBay. Ils sont près de 16 millions de Français à utiliser la plateforme,

qui a réalisé une levée de fonds de 128 M€ en 2019 et qui a littéralement explosé en 2020 – le nombre d'annonces a crû de 17% en Europe au début du confinement. Une belle croissance pour l'entreprise lituanienne mais une menace pour les marques d'habillement qui voient là s'évaporer une partie de leur clientèle...

PRÉSENTE DEPUIS 2017  
DANS L'HABILLEMENT

Bien plus près de chez nous, l'entreprise Disruptual (Villeneuve-d'Ascq) s'est saisie de cette niche il y a près de quatre ans pour aider les marques à reprendre la main sur le marché de l'occasion. Elle travaille aujourd'hui avec une quinzaine de plateformes de l'habillement mais aussi de la décoration. C'est à Disruptual que l'on doit le récent site de La Reboucle, le site de seconde main entre particuliers de La Redoute.

«Nous avons lancé un premier site de seconde main pour Cyrillus fin 2017. Les grandes marques y réfléchissaient déjà mais ne savaient pas comment appréhender ce nouveau marché», explique Olivier Clair, fondateur de Disruptual, tout en précisant : «Il ne s'agit pas d'un 'copier-coller' de Vinted.» Le point fort des plateformes développées par Disruptual plaît aux marques : quand une consommatrice vend un produit, elle peut récupérer l'argent ou un bon d'achat deux à trois supérieur à la somme, un choix plébiscité par huit vendeurs sur dix. «La majorité des vendeuses choisit le bon d'achat et cela crée

donc du trafic en magasin. Nous proposons la livraison à domicile mais aussi le retrait en magasin. Cela permet aussi aux marques de renouveler la clientèle. C'est souvent une clientèle plus jeune qui utilise la seconde main, c'est devenu tendance», ajoute le fondateur.

UN PASSAGE OBLIGÉ POUR TOUS  
LES SECTEURS ?

Avec pour l'enseigne Jacadi, par exemple, un contrôle qualité à la réception du colis. Un vrai plus quand on sait que la livraison et la réception du colis sont, pour l'acheteur, une source d'angoisse dans la logistique e-commerce. A partir du mois d'avril, Disruptual va développer des comers physiques d'occasion en magasin. Après une levée de fonds de 1 million d'euros en 2019, Disruptual a subi un coup d'arrêt lors du confinement, rattrapé en ce premier trimestre 2021 avec un chiffre d'affaires équivalent à celui de l'année 2020. Olivier Clair en est persuadé : d'ici cinq ans, l'ensemble des secteurs auront leur site d'occasion. Plus qu'un passage obligé, c'est surtout une demande accrue du consommateur, animé d'une conscience écologique et... économique.

BAUDELET ENVIRONNEMENT lance  
son premier appel à projets  
Valorisonsnosdechets.com

Baudalet Environnement, spécialiste de la collecte, le traitement, et la valorisation des déchets, et le nouvel écosystème lillois Garage s'allient et lancent l'appel à projet Valorisonsnosdechets.com pour soutenir les porteurs de projets innovants sur la thématique de solutions de recyclage. Le groupe Baudalet Environnement, spécialisé dans la collecte, le traitement et la valorisation des déchets au grand Nord de Paris, lance un appel à projets sur le territoire national. L'objectif est de placer l'innovation au service

de la valorisation des déchets, avec la conviction que les déchets représentent une véritable matière première secondaire et une source d'énergie inépuisable. Nommé valorisonsnosdechets.com (adresse à laquelle il est possible de déposer son dossier jusqu'au 22 mars), l'appel à projets concerne les d'entreprises, start-ups, associations et étudiants qui portent une idée innovante autour de quatre thématiques : la protection du climat, le traitement des déchets, le recyclage et les solutions digitales. A partir du 5 juin 2021, journée mondiale de l'environnement, les meilleurs projets éliront domicile à Garage, nouvel écosystème de commerce et d'innovation au cœur de Lille. Les start-ups accéderont ainsi à des spécialistes de la filière avec notamment Be Green, le bureau d'études du groupe Baudalet Environnement, qui offrira son expertise en matière d'ingénierie.

C. M.

# ENVOYÉ SPÉCIAL NORD OUVRE SON CAPITAL À SES CADRES

A 60 ans, Laurent Dutheil prépare sa retraite. Le PDG de «Envoyé spécial Nord» a ouvert le capital de son entreprise de transport à un fonds d'investissement mais aussi à six de ses cadres.

Benoit **DEQUEVAUVILLER**



Envoyé spécial Nord à Fretin, c'est aujourd'hui 450 collaborateurs pour une flotte de 500 véhicules.

«Gérer, c'est prévoir», dit le dicton. Laurent Dutheil en a fait son adage alors qu'il vient juste de passer la soixantaine. Ce PDG, qui a fondé son entreprise en transport en 1997 à Fretin, à côté du CRT de Lesquin, a décidé de baliser l'avenir de son entreprise. «Un dossier de transmission, ça se prépare sur cinq ou dix ans», explique l'intéressé. En juillet 2020, il a donc lancé une vaste opération de modification de la structure du capital de sa société par actions simplifiée (SAS). Depuis le 8 mars, tout est bouclé et les documents sont signés...

A tout juste 60 ans, Laurent Dutheil prépare l'avenir de l'entreprise qu'il a créée en 1997. (© Envoyé Spécial Nord)

Déjà, Nord capital partenaires entre au capital d'Envoyé spécial Nord à hauteur de 25%. Depuis 2010, ce fonds d'investissement nordiste est devenu l'acteur majeur du financement en fonds propres des entreprises de la région Hauts-de-France. Laurent Dutheil explique son choix d'intégrer une structure purement financière au capital de son entreprise de transport : «Nous avons besoin d'un fonds d'investissement avec nous.» Avec un exemple à l'appui : «Nous

venons de finaliser en Bretagne le rachat d'une entreprise. Et franchement, ils nous ont bien aidé sur ce dossier en amenant notamment leur expertise.»

## UNE FLOTTE DE 500 VÉHICULES

En revanche, le PDG-fondateur ne voulait pas rompre totalement avec le modèle familial de sa boîte, même si Envoyé spécial Nord compte aujourd'hui 450 collaborateurs et une flotte de 500 véhicules. La holding familiale conserve donc un peu moins



© Envoyé Spécial Nord

À tout juste 60 ans, Laurent Dutheil prépare l'avenir de l'entreprise qu'il a créée en 1997.

de 58% des parts. Surtout, Laurent Dutheil a aussi ouvert les portes du capital à six de ses cadres méritants.

«J'ai un esprit de partage, explique l'intéressé. C'est une forme de reconnaissance pour eux.»

Et là aussi le chef d'entreprise prévoyant a anticipé : «Je voulais aussi le faire tant qu'il est encore possible d'intégrer des collaborateurs.» L'objectif est extrêmement précis : «Je voulais leur permettre l'entreprenariat.»

Les six cadres entrent donc au capital d'Envoyé spécial Nord à hauteur de 17,06%. En fait, le chef d'entreprise a fait un choix fort en décidant de ne pas rechercher de plus-value de cession : «Je ne suis pas dans l'enrichissement personnel...»

## 2 500 CLIENTS DIFFÉRENTS EN 2020

Mais Envoyé spécial Nord, c'est aussi une structure qui réunit plusieurs autres SAS,

comme Région express ou encore Express du froid, pour un chiffre d'affaires annuel global de 50 millions d'euros.

Ce changement de structure du capital devrait donc permettre à l'entreprise, qui a facturé 2 500 clients différents en 2020, de poursuivre son développement externe, notamment avec le soutien de son nouvel actionnaire financier.

L'entreprise nordiste est déjà présente à Arras, Rouen ou encore Le Havre, mais elle veut désormais renforcer sa présence sur l'axe Rhône-Alpes, après s'être récemment déployée sur l'Ouest de la France. A cinq ans de la retraite, Laurent Dutheil a donc bien balisé les contours de son départ. La prochaine étape se fera en 2026 lorsqu'il passera la main. Et sur l'avenir de la holding familiale ? «J'ai un fils qui est déjà actif dans l'entreprise. On restera d'une façon ou d'une autre. Mais c'est trop tôt pour en parler...»

# CAP'INDUSTRIE FAIT LE POINT SUR LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES

«Comment financer l'activité et prévenir les difficultés en 2021 ?» C'est sans doute la question que se pose la plupart des entreprises avec la crise sanitaire qui s'étire. Cap'Industrie organisait en février le premier webinar de l'année sur le sujet, pour donner des clés de compréhension aux dirigeants.

Amélie PÉROZ

Le financement : c'est sans doute pour les entreprises le principal nerf de la guerre. Et avec des trésoreries mises à rude épreuve par la crise sanitaire, ajouté à une reprise encore floue ou incertaine, une piqûre de rappel sur les diverses sources de financement dont elles disposent

n'était pas de trop en ce début d'année.

«Dans le contexte actuel, nous avons peu de visibilité, avec une conjoncture économique incertaine tant en France qu'à l'international. C'est d'autant plus important pour Cap'Industrie d'accompagner aujourd'hui les entreprises sur cette question. Elles sont plus endettées, et pour certaines ont entamé leurs fonds propres, il existe également des risques de détérioration

de la cotation Banque de France», a commencé par rappeler Olivier Hutin, président de Cap'Industrie et de l'UIMM Hauts-de-France.

Pour Bernard Fontanel, président du cabinet de conseils Topic qui animait ce webinar : «L'année 2020 a été pour les entreprises contrastée et compliquée à comprendre, contrastée parce que le nombre de défaillances a étrangement été plus faible que d'habitude. Il est vrai que les dispositifs mis en place ont servi d'amortisseurs face à cette crise sanitaire violente dont on ne voit pas la fin.»

L'enjeu pour les dirigeants : assurer la pérennité de leur entreprise et le financement de leur activité, avec des résultats 2020 pas toujours satisfaisants. «Le télescopage de la logique classique d'une entreprise et de celle qui lui est imposée par le contexte, à court terme, n'est pas simple», a estimé Bernard Fontanel.

La directrice de la Banque de France Hauts-de-France Kathie Werquin-Wattebled a appuyé cette analyse : «L'année 2020 aura été très dure,

**Le PGE est clairement un dispositif exceptionnel**

prises sur cette question. Elles sont plus endettées, et pour certaines ont entamé leurs fonds propres, il existe également des risques de détérioration

## QUELQUES LIENS UTILES

- La médiation du crédit : [www.mediateurducredit.fr/](http://www.mediateurducredit.fr/) 0 810 001 210/ [mediation.creditXX@banque-france.fr](mailto:mediation.creditXX@banque-france.fr) (XX = n° du département).
- TPME numérodédépartement@banque-france.fr ou 0 800 08 32 08 pour l'accompagnement des TPE/ PME et start-up (pour ces dernières, contact régional : [peggy.marquis@banque-france.fr](mailto:peggy.marquis@banque-france.fr)).
- Accompagnement des entreprises en difficulté en région : «Réussir la Relance» – 03.59.750.100 du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et 13h30 à 17 heures.
- Situation post-crise : Dispositifs France Relance - appels à projets - : <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance#> ou <https://datavision.economie.gouv.fr/relance-industrie>.

*L'objectif pour les acteurs économiques : aider les chefs d'entreprise à traverser la crise grâce aux financements.*

nous n'avons jamais connu une telle crise depuis 1945, avec une baisse du PIB de 8,3% et des secteurs qui ont mieux tiré leur épingle du jeu.» Pour 2021, le scénario central, à +5%, semble se confirmer avec beaucoup d'incertitudes mais tout de même un rebond attendu sur le 2<sup>e</sup> semestre. L'impact des deux plans de relance – français et européen – va également peser dans la balance de la reprise.

Les entreprises ont depuis le début de l'épidémie pu compter pour pallier la baisse ou l'arrêt de leur activité compter sur le soutien du Gouvernement, qui a déployé une batterie d'outils, dont le Prêt garanti par l'État.

«Le PGE est clairement un dispositif exceptionnel, un pont de trésorerie, simple souple et rapide d'utilisation, qui est arrivé à un moment critique. C'est un outil qui a prouvé son efficacité. Reste à savoir aujourd'hui comment on en sort et quels autres financements trouver», a estimé Kathie Werquin-Wattebled, qui reconnaît que le PGE contribue pour partie à financer les pertes de l'entreprise : 20 à 30% d'entre elles afficheront un bilan 2020 moins bon que celui de 2019.

D'après les prévisions de Banque de France, le niveau d'activité d'avant crise devrait être retrouvé mi-2022, ce qui permettrait aux entreprises de solder ces prêts relativement rapidement.

## LA RÉGION AU CÔTÉ DES ENTREPRISES

La Région a elle aussi largement soutenu les entreprises : «De nombreuses mesures ont été prises depuis le début de la crise, sous un angle purement défensif, avec le plan d'urgence renforcé au fil des mois et avec le plan de relance et son accentuation», a expliqué Jean-Michel Giraud, directeur de l'appui aux entreprises à la Région Hauts-de-France.

La Région a ainsi mis sur pied plusieurs gammes de prêts, doublé ses capacités de garanties (via BPI ou un fonds régional de garanties) et développé un fonds propre spécifique sur la consolidation financière, le fonds Reboost. Elle pilote également un ensemble de fonds dévolus au plan de relance européen. L'important étant aussi pour la Région avec ce soutien massif aux entreprises de maintenir le tissu productif et économique du territoire ainsi que ses compétences pour lui donner



© contrastwerkstatt

toutes ses chances une fois la crise derrière nous. «Il y a une nécessité à agir : si l'on est pas prêt en sortie de crise, on sait que les virages des business model vont être tellement significatif qu'un certain nombre d'entreprises risquent de rester sur le bord du chemin. Il y a donc aussi un enjeu d'investissement, sur certains segments, comme la transition digitale ou environnementale, a rappelé Jean-Michel Giraud qui a tenu à rassurer : Derrière cette mécanique d'aides émanant de diverses sources et qui peut paraître complexe pour les entreprises, il y a une vraie coordination entre les acteurs.»

## LE CRP ACCOMPAGNE LES ENTREPRISES INDUSTRIELLES

Les entreprises peuvent également se tourner vers les Commissaire à la restructuration et à la prévention des difficultés des entreprises (CRP), qui travaillent au sein des Direccte régionales et ont pour mission d'accompagner et d'anticiper les difficultés des entreprises, en particulier industrielles (de 50 à 400 salariés).

«L'idée c'est d'être un point d'entrée de cette entreprise qui commence à avoir des difficultés pour trouver avec elle des solutions, sociales, fiscales ou avec d'autres partenaires financiers, dans le but de maintenir les compétences et l'outil productif. Nous pouvons aussi si besoin lui conseiller de se rapprocher d'un mandataire pour lancer une procédure amiable ou collective», a précisé Séverine Deslandes, CRP pour l'Aisne, l'Oise et la Somme.

Avec la crise sanitaire, les CRP dispose d'un outil supplémentaire : l'avance remboursable et le

prêt à taux bonifié, qui vient en remplacement d'un PGE qui n'aurait pu être partiellement ou totalement obtenu.

### FINANCER POUR RESTRUCTURER LA DETTE

«Finalement, a observé Bernard Fontanel, les financements c'est un travail sur la dette, financière, sociale, fiscale, des fournisseurs... Restructurer et rééchelonner la dette ou en négocier des abandons s'avère le meilleur moyen d'obtenir ces financements.»

Une réflexion partagée par Stéphane Vermue, administrateur judiciaire associé chez Selarl V&V : «Une entreprise a la possibilité d'actionner deux leviers lorsqu'elle est en difficulté : lever de nouveaux fonds ou opter pour un rééchelonnement de l'endettement. Le Covid a certes amené à une situation compliquée mais permis aussi d'apporter des solutions bien supérieures à celle proposées auparavant. Les créanciers suivent si l'entreprise a un vrai savoir-faire et peut devenir suffisamment rentable pour imaginer un remboursement de sa dette beaucoup plus long qu'initia-

lement prévu [ndlr, concernant le PGE, il doit être aujourd'hui remboursé dans les six ans].»

«Ce qui drive les financements, ce sont les projets. C'est vrai que les chiffres 2020 peuvent faire peur, mais il y eu de nombreux projets d'investissement, il faut voir la lumière au bout du tunnel», a repris Kathie Werquin-Wattebled.

L'industrie a connu une baisse de l'investissement de seulement 1,6% l'année dernière, d'après une enquête menée par la Banque de France Hauts-de-France, ce qui prouve que parallèlement au recours aux PGE, les entreprises ont continué à solliciter des prêts pour des investissements classiques.

Quelles seront les évolutions des crédits bancaires en 2021 ? Les entreprises se montrent évidemment prudentes, avec une prévision d'investissements comprise entre 0 et -4%. Si le rebond attendu pour la moitié de l'année se concrétise, les banques continueront de soutenir financièrement les entreprises ayant des projets d'investissements solides, d'autant que les taux resteront bas d'après la Banque de France. Pas de manque de liquidités à craindre donc pour 2021...

**NOUVEAU !** **Encore + DE SERVICES !**



**Retrouvez 100%**  
des publications Annonces Légales  
de nos supports habilités (papier + web)  
**SUR :**

**[www.gazettenpdc.fr/  
annonces-legales](http://www.gazettenpdc.fr/annonces-legales)**



# À DUNKERQUE, GRÂCE À EPIFLEX, L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE CONCERNERA AUSSI L'EAU INDUSTRIELLE

L'économie circulaire appliquée aux déchets ou à l'énergie est une réalité depuis des années à Dunkerque. Grâce à la démarche «Epiflex», à laquelle adhère le Syndicat de l'eau du Dunkerquois, elle pourra bientôt s'étendre à l'eau industrielle dont le territoire consomme 22 millions de mètres cubes chaque année.

Pascaline **DUBAN**



Fabrice Mazouni (à gauche), directeur, et Bertrand Ringot, président du Syndicat de l'eau du Dunkerquois, exposent la Toile de l'eau© sur laquelle s'appuie Epiflex pour recenser les flux d'eau industrielle du territoire.

Préserver la ressource en eau. De plus en plus d'industriels y sont sensibles. A Dunkerque, grâce au projet Epiflex financé par l'ADEME, et porté par EDF R&D et les Mines ParisTech avec l'implication des partenaires du territoire (le Port de Dunkerque, la CUD, Polénergie, Ecopal, AGUR...), ils pourraient prochainement être encore plus impliqués dans cette démarche. L'objectif d'Epiflex est d'aller plus loin encore dans l'économie circulaire qui fonctionne déjà avec succès à Dunkerque depuis de très nombreuses années. Comment ? En identifiant de manière beaucoup plus fine les flux de matières qui circulent sur le territoire entre industriels (déchets, CO<sub>2</sub> ou hydrogène par exemple...), mais aussi les flux de chaleur fatale industrielle. Avec un enjeu : parvenir à récupérer cette chaleur perdue pour répondre aux besoins de certains process industriels, voire alimenter un réseau de chaleur spécifique destiné aux bâtiments publics ou privés. Le Syndicat de l'eau du Dunkerquois, qui gère le deuxième plus important réseau d'eau industriel de France avec 22 millions de mètres cubes consommés par an, a souhaité s'intégrer à ce projet afin que l'eau industrielle entre, elle aussi, dans la boucle de l'économie circulaire. «L'objectif du projet Epiflex est qu'une partie de la chaleur fatale récupérée chez nos

industriels puisse servir à la fabrication de l'eau osmosée dont ils ont besoin pour leur process. Ce à quoi nous répondons : et si plutôt que d'utiliser de l'eau industrielle pour réaliser cette opération, nous utilisons l'eau rejetée par un industriel voisin ? explique Bertrand Ringot, président du Syndicat de l'eau du Dunkerquois. Ainsi, nous serions dans un schéma d'économie circulaire complet, dont jusqu'à présent l'eau ne faisait pas vraiment partie, ce que l'on peut regretter.»

## UN TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL GOURMAND EN EAU

Le réseau d'eau industrielle du Dunkerquois est alimenté par l'eau de surface non potable prélevée dans le canal de Bourbourg. Il est raccordé à 13 entreprises (bientôt 15 avec les nouvelles implantations des entreprises Clarebout et SNF dans la zone industrialo-portuaire). A lui seul, le sidérurgiste ArcelorMittal consomme 15 millions de mètres cubes par an, notamment pour ses opérations de refroidissement de l'acier. «Le projet Epiflex doit nous permettre d'identifier les hypothèses de récupération de l'eau industrielle ainsi que les solutions techniques et financières à mettre en place pour y parvenir. Pour cela, nous disposons d'un outil précieux, la Toile de l'eau©, réalisée par l'Agence d'urbanisme de Flandre-Dunkerque qui recense déjà les flux d'eau industrielle sur le territoire», précise Bertrand Ringot. Les retours de l'étude Epiflex pour la partie eau industrielle sont attendus dans les prochains mois.

# ALERTE SUR L'IMMOBILIER NEUF

L'immobilier neuf de construction affiche de très mauvais chiffres, avec 25% de baisse de son activité en 2020. Des résultats dus à la pandémie, mais aussi, à une crise de l'offre structurelle, alerte la FPI, Fédération des promoteurs immobiliers.

Anne **DAUBREE**



En 2020, les promoteurs ont vendu 128 031 logements, soit près de 40 000 de moins qu'en 2019.

Les chiffres sont «mauvais», déclare Alexandra François-Cuxac, présidente de la FPI France, Fédération des promoteurs immobiliers du secteur privé. Celle-ci rassemble 640 sociétés de promotion, pour un chiffre d'affaires de 43,1 milliards d'euros. Le 4 mars, lors d'une conférence de presse en ligne, la FPI présentait les chiffres de l'immobilier neuf, une analyse du dernier trimestre 2020 et le bilan de l'année écoulée.

Tout d'abord, rappelle Alexis Rouque, délégué général de la FPI, l'évolution des logements neufs s'inscrit dans le cadre d'une baisse du PIB de 8,3% dans l'année. Et dans le bâtiment, l'ensemble des acteurs affichent des baisses considérables de leur activité. La FFB, Fédération française du bâtiment, a annoncé une chute de 15%, la CAPEB, syndicat patronal de l'artisanat du bâtiment, de 9%. Dans l'immobilier neuf, c'est pire : la FPI présente une baisse de 25% de son activité en volume. En cause, «le contexte est morose», résume

Alexis Rouque. En effet, pour lui, «les indicateurs économiques sont d'une grande volatilité», qu'il s'agisse du pouvoir d'achat ou de l'épargne, qui varient au rythme des contraintes liées à la pandémie. Seuls points positifs, la faiblesse des taux d'intérêt, qui rend le crédit accessible aux acheteurs, et l'indicateur Insee de la confiance des ménages. Celui-ci montre une «forme de résilience» des Français qui se projettent dans l'avenir, en dépit des incertitudes, constate Alexis Rouque. Cet indicateur reste supérieur aux taux atteints en 2015 et 2019. A ce titre, il constitue une «lueur d'espoir», estime Alexis Rouque.

Car pour le reste, l'ensemble des indicateurs du marché suivent une dynamique inquiétante. Ainsi, en 2020, le nombre de permis de construire a diminué de 14,7%. La chute est particulièrement brutale pour les logements collectifs, pour lesquels ils ont diminué de 20,7% pour atteindre 181 200. «Nous avons perdu un logement sur cinq en collectif, principalement dans les métropoles», résume Alexis Rouque. Les mises en chantier, elles, ont baissé de manière moins importante : -9,1% dans le collectif (194 100). «Cela concerne des permis déjà attribués. Et si la baisse des mises en chantier reste presque raisonnable, celle du nombre de permis annonce une baisse des mises en chantier en 2021 et 2022», décrypte-t-il. Il sera difficile, pour les maîtres d'ouvrage, de bâtir une offre dynamique.

## TOUS LES INDICATEURS À LA BAISSE

Au total, «dans le résidentiel, le secteur de l'immobilier neuf fait face à une crise de l'offre, et non de la demande», résume Alexis Rouque. Avec 381 600 permis de construire attribués en 2020,

© ah\_fotobox

Alexandra François-Cuxac, présidente de la FPI France, invite à «travailler à un modèle de logement qualitatif durable et abordable».



après le pic de 500 000 en 2017, la chute est de 120 000 en trois ans. «Cette dévalorisation avait commencé avant la pandémie. Celle-ci a accentué la baisse qui date d'avant les élections municipales, après lesquelles nous avons eu du mal à rebondir», précise-t-il. Autre donnée inquiétante, le repli des réservations de logements. Au quatrième trimestre 2020, elles ont diminué de 14,1% (43 105). Et sur l'année entière, la baisse atteint 23,3%. Les confinements en sont largement à l'origine, d'après la FPI. Les promoteurs ont eu beau essayer de digitaliser leur offre, l'immobilier, «ce n'est pas du clic and collect», commente Marc Villand, vice-président de la FPI.

Au total, en 2020, les promoteurs ont donc vendu 128 031 logements, soit près de 40 000 de moins qu'en 2019. Tous les segments n'ont pas été également impactés. La catégorie des réservations au détail a littéralement dégringolé (-31,3% au quatrième trimestre 2020), atteignant 23 186 réservations. Parmi elles, la proportion demeure stable et équilibrée entre investisseurs physiques (51%) et propriétaires occupants (49%), tous deux également touchés par la crise. La catégorie de la réservation en bloc, elle, a augmenté de 7%, poursuivant la tendance de l'année précédente. Cette évolution a partiellement amorti la forte baisse des ventes au détail. Autre tendance négative encore enregistrée par la FPI, la chute de 33,2% de mises en vente de logements (79 373), en 2020. Il s'agit de l'un des chiffres les plus bas atteints depuis 20 ans.

### UNE OFFRE DE PLUS EN PLUS RESTREINTE

«On pressent un problème de production», alerte Marc Villand. Dans le même sens, l'offre commerciale aussi diminue (-14%), notamment

en raison des chantiers qui ont subi des retards liés à la pandémie. Elle est passée sous le seuil des 90 000 lots à la vente. Quant aux prix, ils ont connu des «mouvements importants» les trois derniers mois de 2020. Ils ont augmenté en régions, et diminué globalement en France. Le phénomène résulte de la baisse en Île-de-France, où les prix, hauts, sont en phase de rééquilibrage et où le marché se déplace du centre vers la première couronne, de la première, vers la deuxième...

Alexandra François-Cuxac estime que «la crise est structurelle. Elle a pris naissance bien avant la crise sanitaire. On constatait déjà des signes inquiétants sur la production du logement (...). Le sujet de l'offre est préoccupant», pour l'ensemble de la filière. Pire, d'après elle, la crise est «durable». Pour la FPI, l'ensemble des signaux indiquent une aggravation de la situation dans les mois à venir. «Nous n'avons pas trouvé les moyens dans le pays de débloquent les verrous qui empêchent la production de logements neufs de se dérouler pour atteindre des volumes compatibles avec les besoins de logements des Français», analyse la présidente de la Fédération. Elle invite à «renouer avec un discours volontariste, positif sur la construction de logements et travailler à un modèle de logement qualitatif durable et abordable».

## BUREAUX NEUFS : INCERTITUDES SUR LA DEMANDE

Pour Marc Villand, vice-président de la FPI, «il existe une situation très contrastée entre l'immobilier résidentiel et d'entreprise». Dans ce secteur, la production baisse, mais la commercialisation encore plus, d'où une augmentation de l'offre. Et d'immenses interrogations pèsent sur la demande, à l'heure où les entreprises se convertissent, bon gré malgré au télétravail.

# LE MANAGEMENT EN MAL DE MANAGERS

Une récente table ronde du Sénat consacrée à la mission sur «les nouveaux modes de travail et de management» a mis en avant les enjeux en termes d'organisation de la vie de l'entreprise et du management. Avec le passage de 3% à 30% des salariés travaillant depuis leur domicile, les chefs d'entreprise et les managers se voient investis de nouvelles missions, notamment en termes de santé et de sécurité au travail. Synthèse des échanges de la Délégation aux entreprises.

Charlotte **DE SAINTIGNON**

«Au sein des entreprises françaises, 62 % des non-managers ne désirent pas occuper ces fonctions», selon le baromètre Cegos, organisme de formation professionnelle, sur le management, indique Martin Richer, fondateur et dirigeant du cabinet de conseil Management & RSE. Il alerte sur le malaise grandissant de ces managers. En cause, le taylorisme et la hiérarchisation du management en France, leur pressurisation et leur trop grande charge de travail.

«Le management doit cesser d'être perçu comme un agent emprisonnant les managers dans des tâches de contrôle et de reporting», poursuit-il. Fabien Gay, un des rapporteurs de la mission sur les nouveaux modes de travail et de management, et leur impact sur la santé au travail, afflue dans le même sens :

«Des cadres m'indiquent qu'ils passent plus de temps à expliquer leur manière de travailler et à réaliser du reporting qu'à travailler ou encadrer leur équipe.»

«Le management souffre à la fois d'une crise de légitimité et de désirabilité. Le chemin vers le management n'est plus désirable et désiré, voire repoussé», démontre Martin Richer. Paraphrasant la pensée de Warren Buffet «Quand la marée se retire, nous distinguons les personnes nageant sans maillo» en «quand le télétravail se répand, alors nous observons les managers incapables

d'apporter un leadership et un soutien professionnel à leurs collaborateurs», il invoque la mise sous tension de la profession avec la crise.

## DIRIGEANTS ET DRH EN PREMIÈRE LIGNE POUR REFONDER LA FONCTION

Le dirigeant de Management & RSE propose de refonder le travail des managers en les formant et les faisant monter en compétences, en leur offrant une meilleure reconnaissance et en donnant plus de sens à leur mission. Et il soumet, en outre, la possibilité de créer une charte managériale sur les attendus de la fonction.

Objectif : leur permettre de reprendre le rôle que le Conseil scientifique de la «Maison du management» lui a attribué, soit «l'art d'animer une équipe pour atteindre un objectif et faire progresser chacun». Pour rendre ses lettres de noblesse à la fonction et que les managers puissent véritablement soutenir les projets de transformation des entreprises, il met également en avant le rôle prépondérant des RH.

«Le management souffre à la fois d'une crise de légitimité et de désirabilité»

Idem du côté des dirigeants. Pour l'heure, selon une enquête Cegos, seuls 18% des managers en France déclarent avoir suffisamment de visibilité sur la stratégie de l'entreprise et



© Corodenkoff

15% seulement se disent accompagnés par la direction des ressources humaines et leurs propres managers. «Si nous voulons que les transformations se déroulent correctement, sans créer d'externalités négatives – hausse du stress, cas de harcèlement, irritabilité, etc –, cette chaîne doit être solidaire», affirme Martin Richer.

Parmi les autres solutions avancées, il cite aussi la création d'espaces de dialogue, pour permettre aux salariés de s'exprimer sur leurs problématiques de travail.

### SORTIR DU «FATRAS BUREAUCRATIQUE»

François Dupuy, sociologue et expert en résidence à l'École des hautes études commerciales du Nord (Edhec), se montre plus nuancé sur le rôle de l'encadrement de proximité

qu'il qualifie d'«oublés du management». «Les managers de proximité ont dû et su s'affranchir du fatras bureaucratique des entreprises, pour garantir la survie de l'activité et s'occuper de leurs collaborateurs les plus fragiles», note-t-il.

Pour qu'ils puissent mener à bien leurs missions, les entreprises doivent faire face à plusieurs enjeux, et notamment leur autonomisation, en introduisant de la confiance dans le management et en remettant en cause l'utilité des fonctions support. Avec la crise, les managers de proximité ont d'ores et déjà pratiqué «la désobéissance organisationnelle», en faisant fi des processus et procédures émis par les fonctions support. «Par conséquent, nous assistons à une remise en cause de ces fonctions support, émettrices du fatras bureaucratique», a signalé le sociologue.

# LES AVOCATS PEUVENT RECEVOIR LEURS CLIENTS APRÈS 18H

La profession d'avocat, qui contestait la disparition des dérogations pour se rendre chez un professionnel du droit depuis la mise en place du couvre-feu, a obtenu gain de cause devant le Conseil d'État.

Miren **LARTIGUE**



Dans une décision rendue le 3 mars dernier, le juge des référés du Conseil d'État, saisi par l'Ordre des avocats du barreau de Montpellier, a estimé que les déplacements chez un professionnel du droit devaient être autorisés après 18 heures, malgré le couvre-feu.

Le Conseil national des barreaux (CNB), la Conférence des bâtonniers et de nombreux barreaux s'étaient associés à ce recours initié par le barreau de Montpellier. Selon le juge des référés, l'absence de toute dérogation permettant de se rendre chez

un professionnel du droit, et notamment un avocat, au-delà de 18 heures pour un acte ou une démarche qui ne peut être réalisé à distance porte une atteinte grave et manifestement illégale à la liberté fondamentale d'exercer un recours effectif devant une juridiction. Il estime, notamment, que la consultation par téléconférence, depuis le domicile, peut ne pas assurer le respect effectif du secret des échanges entre l'avocat et son client, en particulier s'agissant de différends de nature familiale ou personnelle.

De même, il observe que, dans les contentieux qui opposent, par exemple, un consommateur à un professionnel, ou un employé à son entreprise, la possibilité pour le professionnel ou le chef d'entreprise de se déplacer pour l'exercice de l'activité professionnelle lui permet de se rendre chez son avocat après 18 heures, alors que le consommateur ou l'employé peuvent ne pas avoir la même faculté. En ce qui concerne les mesures de confinement en vigueur le week-end dans certains départements et métropoles, un décret du 25 février 2021 a rétabli la dérogation permettant de se rendre chez un professionnel du droit.

### COMMENT LES DIRIGEANTS ASSOCIATIFS APPRÉHENDENT-ILS LEURS RESPONSABILITÉS JURIDIQUES ?

À l'heure où le projet de loi confortant le respect des principes de la République, en cours d'examen devant le Parlement, envisage de créer une responsabilité du dirigeant d'association pour les agissements délictueux d'un de ses membres, Le Mouvement associatif\* vient de publier, en partenariat avec Aésio Mutuelle, les résultats d'une enquête sur la façon dont les dirigeants bénévoles appréhendent et perçoivent les responsabilités ju-

ridiques qui leur incombent dans l'exercice de leurs fonctions. Plus de 4 000 dirigeants associatifs ont répondu à cette enquête réalisée fin 2020 par le réseau associatif Recherches & Solidarités. Il en ressort que les dirigeants qui ont répondu au questionnaire en ligne ont plutôt une bonne connaissance de leurs responsabilités juridiques, et ce, même si près de 20% d'entre eux ont accepté cette fonction faute d'autres candidats.

Les résultats de l'enquête révèlent également qu'outre l'indispensable sensibilisation aux fonctions dirigeantes et aux responsabilités qui s'y attachent, il serait bien souvent nécessaire de mieux définir et délimiter les attributions de chacun. Enfin, il existe un besoin d'accompagnement des dirigeants bénévoles sur l'ensemble des risques juridiques encourus, ainsi que dans certaines situations particulières de conflits internes (dont la gestion des ressources humaines) ou avec des partenaires de l'association. Les dirigeants interrogés ont ainsi exprimé le souhait d'avoir accès à des formations et des ressources juridiques en ligne, et de pouvoir bénéficier d'un diagnostic en termes d'analyse des risques.

Selon Le Mouvement Associatif, même si les motivations à l'origine du projet de loi confortant le respect des principes de la République sont légitimes, l'orientation générale de ce texte exprime une forme de défiance vis-à-vis de la vie associative, en faisant notamment peser une responsabilité exorbitante sur des dirigeants, le plus souvent bénévoles.

\*Anciennement Conférence permanente des coordinations associatives, Le Mouvement associatif a pour objet de défendre et promouvoir la vie associative, en France, et regroupe plus de 700 fédérations et unions d'associations qui représente plus de 700 000 associations (soit une association sur deux, en France)

# BALADES NEW-YORKAISES

Coffret indispensable, *Outside* réunit quatre films de Morris Engel et Ruth Orkin qui, au cours des années 1950, révolutionnèrent le cinéma américain en réalisant et produisant des films en dehors des studios hollywoodiens.

Patrick **BEAUMONT**

Avec *Le Petit Fugitif* (1953), *Lovers and Lollipops* (1955) et *Weddings and Babies* (1958), le duo signe des œuvres éprises de liberté, filmant au plus près la réalité quotidienne de leurs contemporains. Un geste cinématographique entre documentaire et fiction à travers lequel les artistes posent un regard bienveillant, incisif et nostalgique sur New York et ses habitants. Ce qui fera dire à François Truffaut que la «Nouvelle Vague n'aurait jamais eu lieu si le jeune Américain Morris Engel ne nous avait pas montré la voie.»

Un éloge né de la vision du *Petit Fugitif* qui nous plonge dans le Brooklyn des années 1950. Le récit suit les pas de Lennie qui doit garder son petit frère Joey alors qu'il avait prévu de passer le week-end avec ses amis. Irrité de devoir emmener son petit frère partout avec lui, il décide de lui jouer un tour en simulant un accident de carabine... Filmé dans un noir et blanc somptueux au cœur de Coney Island, lieu mythique de New York, *Le Petit Fugitif* est considéré comme le film précurseur du cinéma indépendant américain, qui inspira les premiers longs-métrages de John Cassavetes et Martin Scorsese.

## UNE RARETÉ À DÉCOUVRIR

Cette magnifique trilogie new-yorkaise proposée en version res-

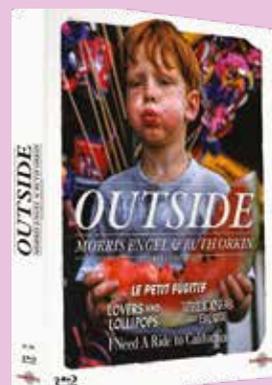


| *I Need a Ride to California* de Morris Engel.

taurée est complétée par le long-métrage inédit de Morris Engel, *I Need a Ride to California* (1968), splendide témoignage sur le New York hippie de l'époque. Le film se déroule à la fin des années 1960 alors que Lilly, une jeune Californienne, débarque à New York pour vivre la révolution hippie. Elle explore les rues de la métropole appareil photo à la main, mais se rend vite compte que la ville et les gens qu'elle rencontre ne sont pas aussi bienveillants qu'elle l'imaginait...

Tourné par Morris Engel à une époque où la révolution *flower power* bat son plein, *I Need a Ride to California* est l'œuvre de la maturité pour le cinéaste, tant par son esthétisme que par son sujet, annonçant le bouleversement du paysage sociopolitique

de la décennie future. Morris Engel s'inspire du climat de libération sexuelle et d'agitation sociale, ainsi que du mouvement psychédélique, pour signer un portrait complexe, parfois cru, d'une jeune fille lâchée dans le Manhattan underground, berceau de la contre-culture. Entre légèreté, amertume et mélancolie, *I Need a Ride to California* est une rareté inédite en Europe, désormais visible dans une splendide restauration. Carlotta Films.



# LA GAZETTE

EDITION THÉMATIQUE *Nord - Pas de Calais*

Prochain Dossier thématique :

**GRANDES ECOLES ET FORMATIONS**

Sortie  
02/04  
2021



© apinan

**Réservez dès à présent votre espace publicitaire ou publi-rédactionnel, pour une communication claire de vos services, événements et projets.**

**Contactez dès maintenant Jérôme CAPOEN**

Tel. 03 28 82 22 13 - 06 70 18 91 21 - [jerome.capoen@gazettemedias.fr](mailto:jerome.capoen@gazettemedias.fr)

GROUPE

**BILS-DEROO**



*la logistique clef en main*



**1 600**

COLLABORATEURS IMPLIQUÉS

**250**

MOTEURS POIDS LOURDS

**157**

M€ DE CA EN 2020

**500**

SEMI-REMORQUES,  
PORTE-CONTAINERS, CAISSES MOBILES

**40**  
ANS

LEADER DE LA  
LOGISTIQUE DANS LES  
HAUTS-DE-FRANCE

NEWS

**12 000**M<sup>2</sup>

DE CELLULES DISPONIBLES  
SUR E-VALLEY (CAMBRAI)

**800 000**M<sup>2</sup>

DE SURFACES

**30**

SITES LOGISTIQUES  
EN FRANCE

**VOTRE PARTENAIRE  
TRANSPORT ET LOGISTIQUE**



Rejoignez-nous : Groupe Bils-Deroo

[GROUPE-BILS-DEROO.COM](http://GROUPE-BILS-DEROO.COM)

03.27.99.99.99