

PARIS (MPE-Média) – Logistique et fret sont directement liés au développement global et à la visibilité des territoires. Qui dit essor industriel et distribution dit logistique, dit qualité supplémentaire des implantations logistiques. Il faut donc donner une dimension supplémentaire à ces structures pour desservir le grand Paris et le grand ouest via l'axe Paris-Rouen-Le Havre, ou Paris-Seine-Normandie, nous explique Jean-Yves Péroudou, de Manche Atlantique Stratégies au Havre. Ce mouvement est en train de s'amorcer, il reste à le consolider et à l'amplifier.



Jean-Yves Péroudou, PDG de Manche-Atlantique Stratégies (ph CJ MPE-Média)

« La clé de voûte des questions actuelles des flux matières, même et surtout à l'heure de l'E-commerce, tient à la résolution des questions de l'outil physique-parcs, plateformes, entrepôts - donc de l'immobilier, des implantations, d'installation des équipements logistiques et structurants, pratiquement pour toutes les matières», explique Jean-Yves Péroudou, le PDG de Manche-Atlantique Stratégies, havrais originaire de la région parisienne.

« L'axe Seine ou vallée de la Seine, appelé aussi Paris-Seine-Normandie, appellation que je lui préfère, a vocation à augmenter sa visibilité globale en poursuivant les actions entreprises par « la Conférence » proposée par l'ancien maire du Havre Antoine Ruffenach, qui en a fait une priorité nationale en 2011 en tant que Commissaire Général au développement de la vallée de la Seine dans le rapport qu'il a remis dernièrement à Matignon », souligne Jean-Yves Péroudou.

S'appuyer sur les réseaux

« Les décideurs doivent à présent s'appuyer sur les réseaux diplomatiques, consulaires, créer une petite équipe travaillant à temps plein auprès de tous les grands investisseurs mondiaux pour développer les bases existantes », ajoute-t-il.

Dans la foulée de China-Europa

En 2005, Jean-Yves Péroudou a fait partie des cofondateurs de China-Europa, qui rassemble au Havre des centaines de décideurs européens et asiatiques . China-Europa s'est tenue trois fois au Havre et une première fois en Chine, entre Chongqing, Chengdu et Shenyang au nord de la Chine, en 2011 lors de sa dernière édition.

Selon Jean-Yves Péroudou, la décision prise récemment par le gouvernement concernant les parcs éoliens offshore est très importante. Outre la création d'usines de fabrication des éoliennes, Alstom et Areva prévoient des constructions logistiques associées à ce projet, dont

deux au Havre pour Areva.

« Le combat du XXI^e siècle est celui de la visibilité mondiale de grands territoires comme celui de Paris-Seine-Normandie, en Europe, à comparer à un autre déjà visible en Chine qui s'appelle Pearl River Delta (PRD) dans le Guangdong, avec Canton et sa conurbation au centre, qui fait 42 millions d'habitants à lui seul. Le Guangdong a le même PIB que l'Indonésie», souligne le PDG de Manche-Atlantique Stratégies et cofondateur de China-Europa au Havre.

Les grandes régions de l'eurologistiques

« En Chine, il y a aussi Shangaï-Nankin, Pékin-Tianjin, plus au nord, Chongqing, plus à l'intérieur, et la grande agglomération et zone d'activités de Chengdu. Soit cinq zones globalement visibles contre deux ou trois à peine en Europe : Paris-Rouen-Le Havre , la première officielle en Europe, en fait partie, tout comme le Grand Londres , dont les communautés d'affaires sous l'impulsion de Canterbury, ont décidé en 2009 de créer des liens avec la zone Tamise, Calais-Dunkerque, Anvers-Zeebrugge-Gant , qui constituent une deuxième zone naissante à visibilité mondiale ; le sud de l'Allemagne, le nord de la Suisse et l'Italie du nord en gestation en font une autre en devenir. Ce qui fait trois grandes zones potentiellement visibles, sans oublier l'axe Lyon-Turin, où l'Italie du nord joue également son rôle », poursuit-il.

Du sud au nord de l'Europe

« Il y a aussi l'Aquitaine et la Catalogne, qui tissent actuellement des liens ; le nord de l'Allemagne, la Scandinavie et la Russie qui sont en train d'apparaître», souligne Jean-Yves Péroudou en évoquant les futures zones européennes visibles. Et là aussi, tout tient sur la combinaison géo-économique entre des sites industriels forts et des zones logistiques pluri-modales comme Le Havre, Anvers, Londres, l'axe Barcelone-Lyon », ajoute le logisticien.

« Si nous voulons continuer à exister, à attirer les meilleurs talents, d'abord les hommes et avec eux les capitaux, pour développer l'activité, nous devons réaliser ces pôles de compétences et de visibilité», renchérit-il.

Politiques de développement durable

«Enfin, il faut considérer l'impact des politiques de développement durable, importante en terme de transports physiques, alternatifs ou hybrides, routier, fluvial, ferroviaire, un réel sujet », précise le PDG de Manche-Atlantique-Stratégies : « le premier territoire qui deviendra exemplaire sur l'ensemble de ces points attirera à lui seul les hommes et les capitaux dans un délai court», affirme Jean-Yves Péroudou.

« Aujourd'hui, quoiqu'on dise la politique de croissance vue sous le seul angle du PIB, ce n'est plus une clé suffisante à l'essor direct de nos territoires. Toute la dynamique économique est dans les pays émergents, alors que nous faisons partie des territoires les plus riches du monde. La seule façon de capter les fruits de la croissance est donc de se replacer dans les flux physiques et informationnels et les réseaux d'influence mondiaux », assure le PDG de MAS-Consulting.

Il 'y a pas 36 solutions

« Pour ce faire, il n'y a pas 36 solutions », souligne-t-il : « il faut associer dans une même structure dédiée au développement de ces pôles et cofinancée par l'Etat, les régions , le monde économique , sous l'autorité du commissariat au développement de Paris-Seine-Normandie, des experts et des professionnels de la logistique globale, à plusieurs degrés de compétence à l'international, avec des apporteurs d'affaires, et qui passent leur temps à chasser ensemble les partenaires possibles en Asie et dans le reste du monde», conclut Jean-Yves Péroudou.

Cependant, au niveau financier, il faudra parvenir à intégrer l'axe Paris-Seine-Normandie dans les projets stratégiques de la croissance européenne afin d'autoriser le recours à des aides européennes.

« J'ai eu et ai beaucoup de mal à accepter que pour réaliser le Canal Seine-Nord Europe, d'un coût global de 4 milliards, la France n'ait été aidée qu'à la hauteur de 350 millions d'euros alors que l'ensemble des communautés d'affaires de l'ouest européen va en profiter et attend déjà son ouverture avec impatience », fait remarquer Jean-Yves Péroudou.

Clés pour l'Eurologistique

Écrit par Administrator

Lundi, 07 Mai 2012 17:02 - Mis à jour Jeudi, 27 Octobre 2016 14:22

On le voit, un avenir tout à fait riche en développements hier encore imprévisibles peut voir le jour dans plusieurs régions de France et d'Europe, grâce à l'intégration de visions logistiques avancées dans les programmes économiques déjà en place.

Christophe Journet

www.masconsulting.fr