



ÉCONOMIE EN PROVENCE

Le pari gagnant du rail-route

LOGISTIQUE DÉCARBONÉE Comment concilier croissance à deux chiffres et réduction de l'empreinte carbone ? C'est le défi relevé par Naos, acteur majeur de la dermo-cosmétique, en collaboration avec son partenaire de longue date, Geodis.

L'histoire entre Geodis et Naos (Bioderma, Institut Esthederm, État Pur) est celle d'une montée en puissance. "Nous avons à cœur d'accompagner nos clients dans leur transformation. Pour Naos, la réflexion a débuté dès 2022 sur les flux internationaux", rappelle Fabienne Wodecki, directrice Grand Compte chez Geodis. Après avoir décarboné les flux maritimes vers l'Asie et l'Amérique du Nord, les deux partenaires ont tourné leur regard vers le transport terrestre français. Pour le groupe aixois dont la croissance ne faiblit pas depuis dix ans, l'enjeu était d'optimiser les flux "amont" : le transfert des produits depuis les sites de conditionnement vers les entrepôts de distribution mondiale. "Il fallait une solution épousant les valeurs RSE (Responsabilité sociétale des entreprises, NDLR) de nos deux entreprises tout en soutenant un rythme industriel soutenu", précise la responsable stratégique. Dans cette organisation, la Provence n'est pas qu'un siège social, c'est le centre névralgique d'une distribution qui rayonne à l'international. Mais

pour alimenter cette machine, encore faut-il acheminer les produits depuis les sites de production, notamment ceux de Neuville-en-Ferrain. "Notre réflexion porte sur le report modal comme levier concret de décarbonation", explique l'experte logistique de Geodis. Si le groupe a déjà optimisé ses exports maritimes depuis Marseille, il s'attaque désormais au flux amont, véritable artère vitale pour le site régional. Le défi ? Transformer un flux routier historique en un schéma multimodal capable de soutenir une croissance à deux chiffres tout en respectant des standards de sécurité drastiques.

Un choix politique et environnemental

Concrètement, les produits sont massifiés sur la plateforme de Dourges (59), puis chargés dans des caisses mobiles sécurisées. Le train assure ensuite la liaison jusqu'à Avignon, avant une livraison finale par camion vers l'entrepôt Naos dans les Bouches-du-Rhône. Les chiffres témoignent de la robustesse du dispositif : Geodis expédie chaque jour une à



Chaque caisse mobile Geodis transporte 33 palettes de produits Naos, soit 15 tonnes de marchandises sécurisées de bout en bout sans rupture de charge.

/ PHOTO DR

deux caisses, soit l'équivalent de 33 palettes (15 tonnes) par unité. Au total, ce sont entre 15 et 30 tonnes de marchandises qui transitent quotidiennement par les rails. Ce flux représentait auparavant près de 300 camions complets par an. Aujourd'hui, la rotation est assurée quotidiennement, garantissant une fluidité parfaite sans saturation des axes routiers. Le passage au ferroviaire per-

met d'éviter l'émission d'environ 400 tonnes de CO² par an, soit l'équivalent de 48 fois le tour de la Terre en voiture. Mais au-delà de l'écologie, c'est surtout un choix industriel structurant. Accepter un schéma multimodal est, par nature, plus complexe que le "tout routier". Cela exige une planification chirurgicale et une coordination étroite entre le façonneur, le transporteur et les

équipes logistiques. En faisant ce pari, Naos sécurise l'alimentation de son site régional face aux incertitudes liées au prix du carburant et à la congestion routière. *"C'est un travail d'équipe et de proximité, souligne Fabienne Wodecki. Nous permettons à une ETI française d'aller plus vite dans sa transformation."*

Cette organisation illustre le nouveau rôle de la région dans

Depuis le début de l'année, un nouveau schéma de transport multimodal relie le Nord de la France à la Provence.

les flux nationaux : elle n'est plus seulement une destination, mais le point d'ancrage d'un modèle vertueux. En utilisant le combiné rail-route, Naos maintient ses standards de fiabilité (intégrité des produits, caisses scellées) tout en s'inscrivant dans la sobriété. Pour le groupe aixois, cette transition ne s'est pas faite au détriment de l'économie : le coût reste équivalent à celui de la route.

L'investissement a été avant tout humain et organisationnel. Une preuve que l'industrie régionale peut allier performance mondiale et responsabilité territoriale.

Geneviève VAN LEDE

gvanlede@laprovence.com