

## La mise en place d'une politique wallonne de promotion des activités logistiques; quels enjeux pour le territoire régional ?

*The introduction of a Walloon policy that promotes logistics activities; Challenges for the regional territory*

M. Strale<sup>1</sup>

*La logistique est un secteur économique connaissant une croissance marquée, témoin du système économique actuel, flexible et mondialisé, basé sur des échanges multiples. De ce fait, l'accueil d'activités logistiques est fréquemment promu par les pouvoirs publics. C'est le cas de la Région wallonne, qui entend profiter de sa situation, proche des principaux centres économiques européens. Dans ce cadre, les nombreux espaces dont dispose la Wallonie sont une opportunité, ils permettent l'accueil de ces entreprises nécessitant d'importantes superficies. Cependant, le manque de cohérence régionale actuel fait peser différentes menaces telles que le gaspillage d'espace, la dispersion des implantations ou la croissance accrue du transport routier. Il est donc crucial de définir rapidement un plan stratégique régional auquel tous les acteurs publics se conformeraient pour encadrer le développement de la logistique en Wallonie. Un niveau d'action clé pour y parvenir est l'aménagement du territoire.*

*Logistics is an economic sector which knows a strong growth, witness of the current, flexible and globalised economic system, based on multiple exchanges. Authorities therefore often promote the development of logistic activities. It is the case of the Walloon Region, which intends to use its privileged position, close to main European economic centers. Within this framework, large regional spaces are an opportunity because they permit the reception of these companies, which require lot of spaces. However, the current lack of regional coherence involves various threats such as wasting of space, dispersion of establishments or an increased growth of road transport. It is thus crucial to quickly define a regional strategic planning to which all public actors would conform, in order to frame the development of logistics in Wallonia. Country planning is a key level to reach that goal.*

**Mots-clés :** logistique, Région wallonne, politique régionale, aménagement du territoire, cadre stratégique

*Key words:* Logistics, Walloon Region, regional policy, country planning, strategic frame

---

<sup>1</sup> Mathieu Strale est géographe et doctorant CPDT. Courriel : mstrale@ulb.ac.be

La logistique est un secteur économique connaissant un intérêt croissant de la part des industriels, des chercheurs et des pouvoirs publics. Les entreprises y perçoivent un avantage concurrentiel potentiel, une piste pour étendre leurs marchés, gérer la production de façon plus efficace et augmenter leurs profits. Les pouvoirs publics occidentaux estiment que cette activité nouvelle peut constituer un atout pour leur territoire et qu'elle est susceptible de remplacer des emplois perdus par la désindustrialisation de leur économie.

Dans ce cadre, la Wallonie mise sur l'accueil et le développement d'activités logistiques et y voit un secteur susceptible de favoriser le redéploiement économique. Cette politique implique divers enjeux sur le territoire de la région. La disponibilité de nombreux terrains vierges est un atout pour l'accueil d'activités nouvelles, mais ces développements sont sources de divers inconvénients : consommation importante d'espace, urbanisation, augmentation du trafic...

L'objet de cet article est d'identifier les opportunités et menaces pesant sur le territoire, wallon en particulier, suite à la mise en place de mesures de promotion des activités logistiques. Ce texte tente d'y répondre en définissant dans un premier temps ce qu'est la logistique, et son évolution récente. Ensuite, ses impacts territoriaux sont abordés et la politique wallonne en la matière est analysée. Cela permet alors de s'interroger sur le rôle que les décideurs publics peuvent endosser et sur les actions à entreprendre pour contrôler et limiter les impacts sur le territoire régional.

## La logistique

Depuis les années 80, la logistique est en vogue dans les entreprises. Les activités de transport, d'intendance, de manutention, de stockage ainsi que la stratégie et le management sont intégrés sous l'appellation logistique (Lièvre, 2007). La logistique est l'activité assurant la circulation des marchandises entre les différents acteurs de l'économie, en combinant le transport, la manutention, l'emballage et toutes les opérations physiques, administratives, informationnelles et organisationnelles liées (Wackermann, 2005). Elle met en œuvre un ensemble de méthodes pour mettre à la disposition du client la marchandise qu'il attend, au moindre coût, dans les délais, états et quantités demandés.

C'est à partir des années 70 que le rôle et l'importance de la logistique dans l'économie se sont affirmés. Suite à la saturation progressive des marchés et à la hausse de la concurrence entre les entreprises, le système économique fordiste, basé sur une consommation de masse de produits standardisés et un élargissement de la classe moyenne, qui prévalait depuis 1945, est entré en crise. L'augmentation de la consommation ne compensait plus la hausse des salaires, la croissance a ralenti et les entreprises ont vu leurs profits diminuer. Des stocks d'invendus se sont formés, on est passé d'un marché de l'offre à un marché de la demande, plus instable. Face à cette situation, les entreprises ont élargi les gammes de produits et réduit leur durée de vie et de production. Elles se sont restructurées pour maintenir leurs profits, en licenciant des travailleurs, en réduisant les salaires, en se regroupant et en délocalisant (une partie de) leur production dans les pays à bas salaire.

Dans ce système économique, le rôle de la logistique est devenu crucial : elle doit permettre de répondre immédiatement aux variations de la demande, de supprimer le plus largement possible les stocks. Suite au recours à la sous-traitance et l'éclatement spatial de la production et des marchés toujours plus marqués, les chaînes logistiques se complexifient et leur coordination devient une clé de la réussite des entreprises. La logistique touche l'ensemble des performances des entreprises et s'étend maintenant sur tout le cycle de vie du produit, de sa conception jusqu'à sa récupération. L'activité logistique doit aussi répondre à un nouveau défi, l'environnement. Elle est en effet une source de nuisance importante, surtout via le transport. Cette gestion optimisée nécessite des compétences importantes, qu'un nombre d'entreprises croissant préfère sous-traiter à des sociétés spécialisées, les prestataires logistiques.

Pour l'économie régionale, la logistique présente l'avantage d'être une activité relativement «labour intensive» et peu sensible aux délocalisations. À côté des ouvriers nécessaires à la manutention et au traitement des marchandises, elle emploie également beaucoup de personnel qualifié pour la gestion de la chaîne et de l'information (Savy, 2006). Pour la localisation des activités, la logistique représente un double enjeu, son implantation elle-même et son influence sur la localisation d'autres entreprises. En effet, on assiste actuellement à

une polarisation spatiale et technique des activités, en vue de générer des économies d'échelle. Dans ce cadre, un bon réseau logistique peut être un argument favorable à l'implantation d'entreprises dans une région.

### Quels espaces pour la logistique ?

L'activité logistique demande des localisations permettant une accessibilité et une proximité avec les clients les meilleures possibles. De ce fait, les entreprises logistiques recherchent en général des sites jouxtant des infrastructures de transport et à proximité des centres de consommation et de production (Lasserre, 2000). Dans ce contexte, les ports mondiaux, les zones proches des aéroports et les périphéries des grandes villes sont des lieux d'implantation privilégiés. Lorsqu'on s'éloigne de ces localisations idéales, l'accessibilité des territoires se dégrade et les entreprises logistiques se concentrent autour des principaux nœuds de transport pour maintenir une bonne accessibilité. Les échangeurs autoroutiers, les grands axes de transport reliant d'importants pôles économiques, les ports intérieurs ou les terminaux multimodaux constituent des lieux d'accueil potentiels (Hesse & Rodrigue, 2004).

Les bâtiments logistiques sont typiquement des entrepôts de plain-pied avec des quais d'embarquement pour les camions, garantissant un traitement rapide des marchandises. Ces implantations nécessitent des surfaces étendues, planes, le meilleur marché possible, aisément accessibles en transport routier et à l'écart des riverains pour que les activités ne soient pas entravées par des mesures de limitation de nuisances. Les entreprises actives dans la logistique tendent donc à s'installer dans des localisations périphériques et, de plus en plus fréquemment, dans des espaces spécialement aménagés pour les accueillir.

Ces parcs industriels spécialisés, appelés plates-formes ou parcs logistiques, s'ils offrent des terrains peu onéreux avec des possibilités d'extensions, un accès aisé, une bonne localisation au sein du marché et des services associés, deviennent des lieux privilégiés d'implantations logistiques (Wackermann, 2005). Les acteurs publics et privés qui mettent en place ces plates-formes jouent donc un rôle croissant dans la structuration de l'offre logistique et son organisation spatiale (Savy, 2006). Ces parcs industriels sont vus comme une

source de développement économique et d'emplois nouveaux par les pouvoirs publics et comme un apport de revenus par les acteurs privés. On assiste des lors à l'essor de nombreuses plates-formes en Europe, sans stratégie d'ensemble, ce qui pose la question du risque de saturation du marché et de concurrence interrégionale (Meidute, 2005).

En plus de ces implantations d'entreprises logistiques au sein des plates-formes, il ne faut pas négliger les installations isolées, qui restent très fréquentes, particulièrement à proximité des grands lieux d'échanges, zones urbaines, portuaires, aéroportuaires. L'accessibilité globale y est bonne et l'avantage de s'implanter dans une plate-forme logistique y est donc moins important, d'autant que les terrains peuvent s'avérer moins chers en dehors de ces centres (Savy, 2006).

La tendance actuelle est d'équiper les plates-formes d'infrastructures de transport intermodal afin de reporter une partie des échanges de marchandises sur la route ou le rail. La concentration des échanges de marchandises sur des axes joignant les ports maritimes à quelques terminaux intérieurs est favorable à ces modes. Ils sont moins atteints par la congestion que la route, peu onéreux et relativement efficaces s'ils sont utilisés pour des transports massifiés (Roso & Lévêque, 2002). On assiste d'ailleurs actuellement au développement de navettes de péniches et de trains reliant les ports maritimes à des terminaux intérieurs. Pour certains ports congestionnés, cela constitue même l'une des seules possibilités d'extension du trafic et un élément déterminant pour attirer des conteneurs supplémentaires (Wackermann, 2005). En dehors de la desserte des ports maritimes, pour les échanges intérieurs, la situation est cependant moins favorable au transport intermodal. Les quantités de marchandises sont plus faibles, les flux moins massifs, leur fréquence plus aléatoire, ce qui favorise plutôt le transport routier. La création de terminaux intermodaux y traduirait plutôt une anticipation de l'évolution du transport et de la législation, la congestion croissante et la volonté de réduction des impacts environnementaux pouvant favoriser à terme le transport intermodal. Cette évolution est cependant loin d'être assurée. En effet, la demande croissante de livraisons rapides en petites quantités favorise toujours plus le transport routier et aérien. Le transport ferroviaire européen reste peu compétitif, ses infrastructures sont vétustes, les différents

réseaux nationaux sont mal connectés, souffrant de nombreuses incompatibilités et il y a peu de lignes réservées au fret (CEMT, 1996). Le transport fluvial est, lui, limité aux grands fleuves et à quelques régions de plaine bien dotées en voies navigables. Enfin, la dissémination des terminaux constitue une menace importante ; le transport intermodal n'est efficace que s'il peut prendre en charge des quantités de marchandises importantes, en effectuant un minimum d'arrêts, c'est-à-dire s'il y a peu de terminaux et que ceux-ci traitent des volumes d'échange conséquents.

La mise en place de plates-formes logistiques nécessite d'importantes surfaces et, dans ce cadre, le fait de disposer d'espaces non urbanisés ou libérés par les activités qui les occupaient, peut constituer un atout pour les autorités régionales. Certains anciens sites industriels désaffectés, situés en bord de cours d'eau ou à proximité de voies de chemin de fer sont potentiellement intéressants pour l'implantation de plates-formes logistiques multimodales. Les pouvoirs publics peuvent également choisir de concentrer les activités logistiques sur quelques sites pour éviter leur dispersion sur le tout le territoire et le gaspillage d'espaces. Ces implantations se situeront couramment dans des espaces non urbanisés, pour éloigner les nuisances des habitants et offrir des opportunités d'extension aux entreprises. L'implantation d'entreprises logistiques peut constituer une source d'activités et d'emplois et permettre de rentabiliser des terrains de faible valeur patrimoniale, à proximité des échangeurs autoroutiers, des axes de transport ou d'anciens sites industriels, par exemple.

En revanche, plusieurs menaces pesant sur le territoire peuvent également être identifiées. La promotion de l'implantation d'activités logistiques risque de se faire au détriment d'une politique cohérente d'aménagement du territoire, les promoteurs privés et les acteurs du développement économique faisant pression pour obtenir de nombreux terrains. Il pourrait alors en découler un gaspillage d'espaces et des dégradations du paysage, suite notamment à la dissémination de ces implantations. Un manque de stratégie de développement régional, une politique mal définie avec des choix erronés d'implantations des plates-formes logistiques et une mauvaise adéquation entre la demande de terrains et l'offre engendrent ces mêmes gaspillages d'espaces. De ce point de vue, l'absence de stratégie au niveau européen augmente le risque de voir des infrastructures redondantes, concurrentes ou mal coordonnées être

mis en place. De plus, même en promouvant le transport intermodal, une grande partie des marchandises sera toujours transportée par la route à court et moyen terme, et l'accueil d'activités logistiques entraînera une hausse de ce trafic, au moins au niveau local, à proximité de ces implantations. Enfin, en nombre d'emplois par hectare, la logistique se situe dans les valeurs les plus faibles, environ quinze emplois à l'hectare, ce qui souligne sa forte consommation d'espace (CPDT, 2007).

## La logistique en Wallonie

La Wallonie est située au sein de la banane bleue européenne s'étendant de l'Angleterre au nord de l'Italie, espace concentrant les régions les plus densément peuplées et à l'économie la plus active, les zones les plus riches d'Europe, une zone qui concentre également les activités logistiques. (CESRW, 2006). Dans le contexte nord-ouest européen, le marché wallon est relativement limité et est inséré entre les importantes zones de consommation et d'émission que constituent les régions portuaires et les zones urbanisées voisines. De ce fait, la Wallonie est surtout une région de transit des marchandises, comme le reflète la carte (Figure 2).

Dans ce contexte, la Région wallonne veut miser, entre autres, sur le secteur des transports et de la logistique pour reconvertir son économie. Elle semble bénéficier de divers avantages dans le domaine : nombreux terrains disponibles à des prix attractifs, main-d'œuvre abondante, infrastructures de transport intéressantes (ports autonomes, aéroports) et permettant le développement de la multimodalité (Buckinx, 2006). Les autorités entendent tirer parti de la proximité avec les ports d'Anvers et de Rotterdam, dont les accès connaissent une congestion croissante et qui cherchent à créer des plates-formes d'éclatement dans leur hinterland (Strattec, 2004). L'objectif wallon est d'arrêter les flux de transit pour qu'ils créent de la valeur ajoutée dans la région, en accueillant des entreprises logistiques et en privilégiant les points d'arrêts, les plates-formes multimodales. Le secteur du transport et de la logistique représente actuellement environ 4000 entreprises et occupe environ 26 000 travailleurs en Wallonie (Buckinx, 2006). D'après l'OFI-AWEX (agence wallonne pour le commerce extérieur), le transport et la logistique est l'activité économique dans laquelle il y a eu le plus d'investissements étrangers et d'emplois créés entre 2000 et 2006 (CPDT, 2007).

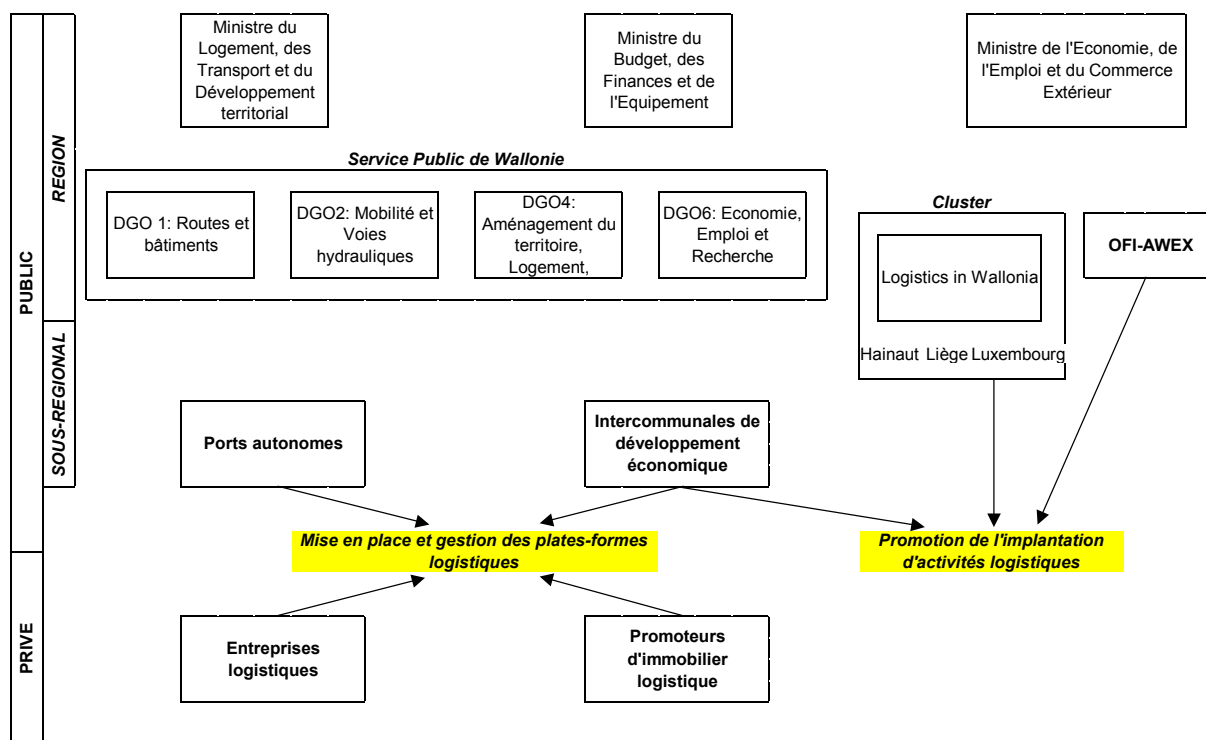
La volonté de la Région wallonne de développer la logistique pour reconverter l'économie régionale a été affirmée dans le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) en 1999. Ce document souligne l'importance pour la Wallonie de promouvoir les activités logistiques et la nécessité de se doter de plates-formes logistiques. Un classement de ces plates-formes selon leur importance et leur accessibilité est également effectué. Ensuite, le SDER explique que la Wallonie doit miser sur l'essor de la logistique, en ayant une stratégie intégrée, afin d'éviter le saupoudrage des investissements, et en coordonnant cette politique avec celle du renforcement du maillage urbain wallon (Région wallonne, 1998). Les recommandations du SDER ne sont cependant pas contraignantes vis-à-vis des acteurs du développement économique et de l'aménagement du territoire.

Des plans de développement des activités logistiques et des plates-formes multimodales ont également été

réalisés, à des échelles régionales et sous-régionales. Le plus abouti est « l'élaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux de fret en Région wallonne », réalisé en 2004 (Stratec, 2004) à la demande du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) de la Région wallonne. Ce plan prévoit de développer les plates-formes multimodales wallonnes pour arriver à capter un trafic de 600 000 conteneurs par an à l'horizon 2020 et d'attirer les centres de distribution européens dans la région. Dans ce but, ce plan identifie les terrains disponibles en Wallonie pour développer des activités logistiques.

L'importance du secteur logistique pour le développement économique de la Wallonie a été confirmée en 2005 dans Les Actions prioritaires pour l'Avenir wallon (Région wallonne, 2005). Ce texte définit cinq pôles de compétitivité destinés à relancer l'économie wallonne, parmi lesquels le pôle transport et logistique. Ces pôles rassemblent les entreprises, les universités et les

Figure 1 : Les acteurs wallons de la logistique



Source : SPW

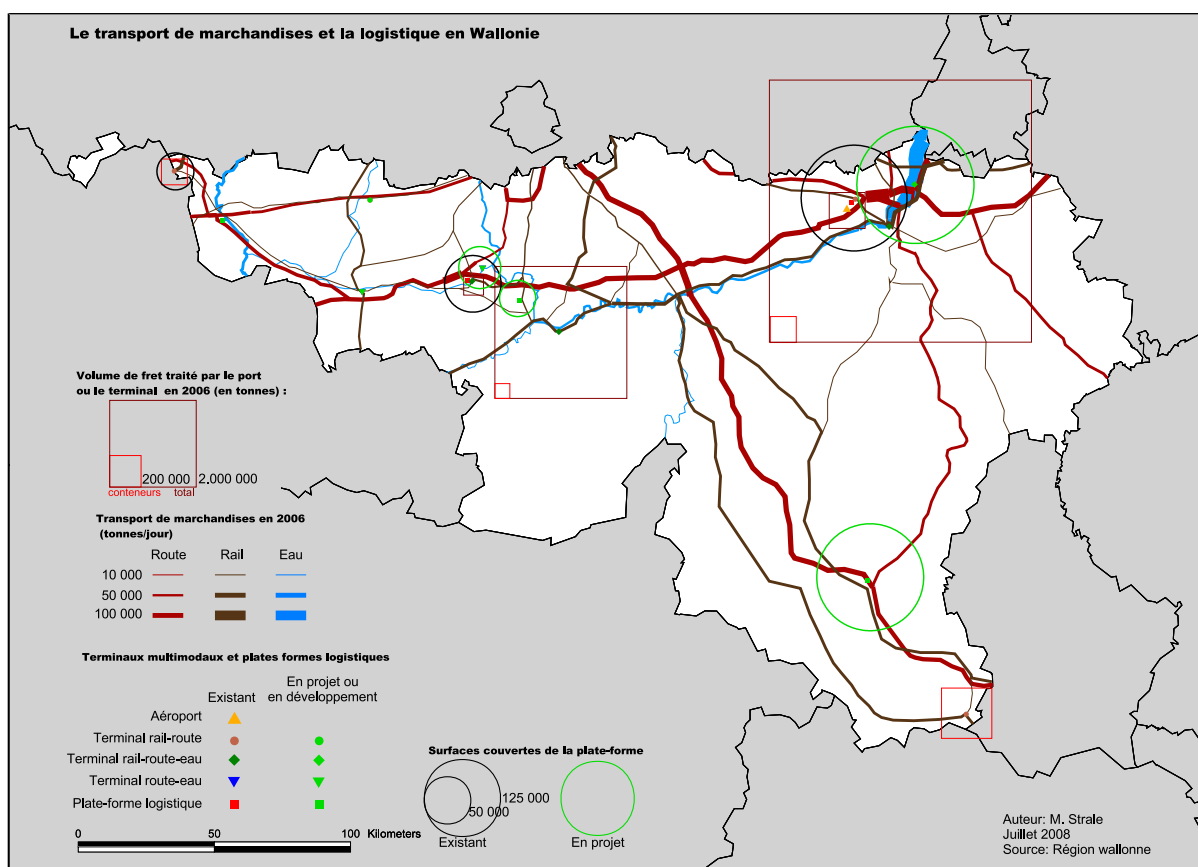
centres de recherche et de formation dans un domaine donné afin de développer des projets communs. Dans ce contexte, un cluster baptisé « Logistics in Wallonia » a été créé pour rassembler les différents acteurs du secteur et coordonner les initiatives. Ce cluster comporte trois divisions sous-régionales, une en Hainaut, une à Liège et une dans le Luxembourg belge, pour gérer les questions spécifiques à ces lieux.

Les acteurs publics wallons sont nombreux et leur rôle est relativement flou (figure 1). Au niveau régional, trois ministres et quatre Directions Générales Opérationnelles (DGO) du Service Public de Wallonie (SPW) sont responsables de la mise en place d'une politique logistique. La DGO1 est responsable de la mise en place et de la gestion des infrastructures routières, ainsi que de l'évaluation de leurs impacts économiques et environnementaux. La DGO2 a en charge tous les autres

aspects de la mobilité, gestion des voies hydrauliques, infrastructures aéroportuaires et intermodalité notamment. La DGO4, proche de l'ancienne DGATLP (Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine), est responsable des aspects liés à l'aménagement du territoire et la politique économique est prise en charge par la DGO6. Le cluster « Logistics in Wallonia » concentre son action sur la promotion de l'activité logistique. Cette situation illustre le profil interdisciplinaire de la logistique, qui touche le transport, l'aménagement du territoire et le développement d'activités économiques. Elle rend aussi la gestion des problématiques logistiques au niveau régional très compliquée, les compétences étant éclatées entre de multiples acteurs.

Le niveau d'action central se situe finalement à l'échelle sous-régionale : les quatre ports autonomes, organis-

Figure 2 : Carte des implantations logistiques



mes publics responsables de la gestion des infrastructures portuaires et des terrains attenants et les huit Intercommunales de Développement Economique (IDE) couvrant l'ensemble de la région. Ces structures sont responsables de la commercialisation et de la mise en œuvre des terrains industriels publics wallons et exercent de fait un pouvoir important sur ces terrains car peu d'objectifs de cohérence contraignants ou de phasage de leur mise en œuvre ont été édictés. Dès lors, ces organismes se trouvent confrontés directement aux acteurs privés de la logistique, qui peuvent faire jouer la concurrence intra-régionale entre ces acteurs.

La figure 2 illustre les implantations logistiques majeures, actuelles et futures, en Région wallonne. La région liégeoise est la zone la mieux pourvue en infrastructures de transport : Liège est le troisième plus grand port intérieur européen, l'aéroport de Liège-Bierset est le hub de TNT et le huitième aéroport de fret européen, et la région est à la croisée de sept autoroutes et d'autant de voies de chemin de fer. De ce fait, Liège s'inscrit comme le premier pôle logistique wallon. Le principal projet logistique en Wallonie concerne d'ailleurs la création d'une plate-forme logistique en aval de Liège, sur un terrain

de 100 hectares. Cette plate-forme trimodale, rail-route-eau, appelée Trilogiport, sera composée d'un terminal de transbordement de conteneurs le long du Canal Albert, reliant la Meuse à Anvers, et d'un parc logistique. L'objectif est de développer le trafic conteneurisé par voie d'eau, qui reste une faiblesse du port liégeois et d'attirer des centres de distribution européens. A moyen terme, les autorités espèrent que la plate-forme génère un trafic d'environ 150 à 200 000 conteneurs, ce qui en ferait la plus grande plate-forme multimodale wallonne (OPVN, 2005). La construction du Trilogiport a commencé en novembre 2008 et la plate-forme sera fonctionnelle en 2011. L'ouest de la Wallonie est dans une situation plus floue, inséré entre les pôles majeurs des régions lilloises et liégeoises, moins bien relié aux grands ports maritimes nord-ouest européens et à l'écart des principaux axes de fret. De nombreux projets y existent cependant, portés par les intercommunales et ports autonomes, souvent en partenariat avec des développeurs immobiliers privés (figure 3). S'ils étaient tous réalisés, ils entraîneraient l'existence de plus de dix plates-formes multimodales sur le territoire wallon dont six rien que dans l'ouest de la région.

Figure 3 : les plates-formes logistiques wallonnes actuelles et futures

Nom	Mode de transport	Surface du parc industriel en ha	Développeur/exploitant	Nombre d'emplois
Dry port Mouscron Lille International	rail-route	71	IEG	485
Garocentre	(rail)-route-eau	56	IDEA	932
Charleroi Dry Port	rail-route	30	Port Autonome de Charleroi et IGRETEC	428
Liège Logistics	rail-route	84	SPI+	1162
Athus	rail-route	--	Privé	35
Renory	rail-route-eau	--	Privé	--

**Plates-formes logistiques en projet ou en développement**

Ardenne Logistics	(rail-) route	80	Idelux + DTZ
Ath Ghislenghien	rail-route	100*	IDETA
Courcelles	route	100*	IGRETEC + WDP
Garocentre (extension)	rail-route-eau	122	IDEA + Gazeley
Ghlin Baudour Sud	route-eau	300*	IDEA
Liège Logistics (extension Trilogis Park)	rail-route	50	SPI+ + privé
Tournai Ouest	route	120*	IDETA
Trilogiport	rail-route-eau	100	Port autonome de Liège + Port d'Anvers + SPI+

\* le parc n'est pas exclusivement dédié à l'accueil d'entreprises logistiques

en bleu: partenaire privé

Sources: Intercommunales, logistics in Wallonia et OFI-AWEX



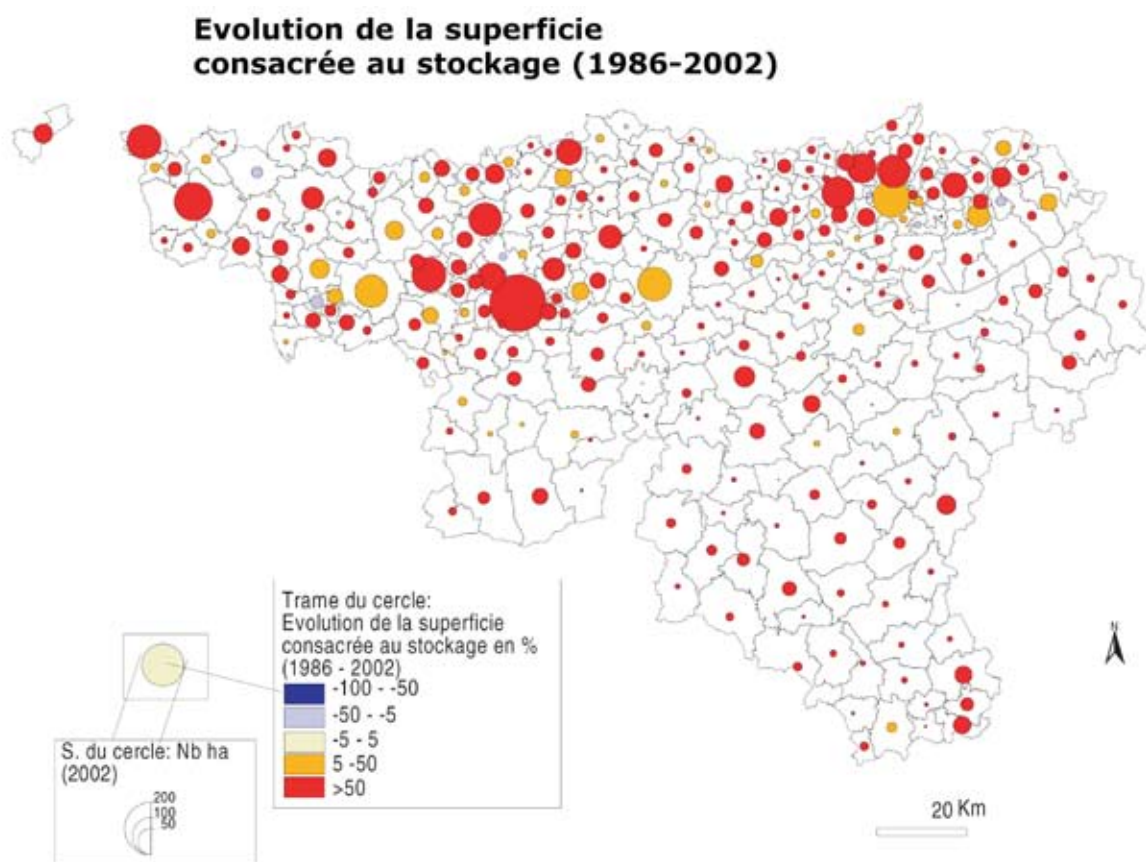
Le manque de stratégie régionale est visible sur la carte (figure 2), impression renforcée par le tableau (figure 3) ; la plupart des intercommunales entendent développer une plate-forme logistique, sans concertation et sans cadre global cohérent. Cette tendance ne semble pas devoir s'inverser puisque plusieurs intercommunales considèrent que la demande en terrains pour des activités logistiques devrait continuer à croître rapidement. (CPDT, 2007)

### Les enjeux pour le territoire régional

La politique wallonne de développement de la logistique présente divers intérêts pour le territoire wallon. C'est une source possible de réhabilitation des nombreuses friches industrielles, et notamment celles du sillon wallon, situées à proximité de la voie d'eau et des lignes ferroviaires. La Wallonie dispose de nombreux

terrains proches des principales régions logistiques européennes, Flandre, Pays-Bas, Ruhr... Suite à la saturation de ces régions, les investisseurs pourraient s'en écarter progressivement et chercher d'autres localisations, ce qui constituerait une opportunité pour la Région wallonne. C'est aussi une menace potentielle pour les espaces non bâtis et notamment ceux situés à proximité des axes autoroutiers, le long desquels les activités logistiques pourraient se disperser. En effet, les promoteurs recherchent ces terrains facilement accessibles en transport routier et peu onéreux. L'évolution de la superficie consacrée au stockage entre 1986 et 2002 (figure 4), montre d'ailleurs une forte tendance à l'éparpillement, les plus fortes croissances étant observées dans les communes rurales. Durant cette période, les surfaces de stockage ont doublé en Wallonie, passant de 1700 à 3400 hectares (CPDT, 2005).

Figure 4 : évolution des surfaces de stockage entre 1986 et 2002



Sources : CPDT, 2005



La situation actuelle, croissance des implantations logistiques en milieu rural et multiplication de projets de plates-formes engendrent plusieurs effets néfastes, dont l'augmentation du trafic routier. Les sites isolés ne sont accessibles que par la route et, paradoxalement, la multiplication de terminaux multimodaux lui est aussi favorable, le transport intermodal nécessitant des flux massifiés et fréquents et donc un nombre de terminaux limités. De plus, la multiplication de projets concurrents pose le risque de voir apparaître des friches logistiques lorsque l'offre sera surabondante ou ne répondra pas à une demande du marché. Le manque de stratégie régionale pénalise aussi la Wallonie par rapport aux régions voisines, le flou entre les responsabilités des différents organismes publics pourrait décourager les investisseurs étrangers. Enfin, les mesures relatives à la logistique en Wallonie se sont surtout concentrées sur la mise en place de plates-formes multimodales, sans que le type d'entreprises pouvant s'installer sur ces sites ne fasse l'objet d'une réflexion. Ce centrage de la politique logistique sur les activités transports sans lien avec les autres domaines risque d'être inefficace : les opérations logistiques statiques, tri, distribution... sont liées au transport de marchandises, les différents types de logistique n'utilisent pas les mêmes modes de transport et ne s'installent pas aux mêmes endroits.

Face à ces enjeux, une politique ferme d'aménagement du territoire et une stratégie d'implantation des activités sont nécessaires. Avant de développer de nouvelles infrastructures, il s'agit d'abord de déterminer le potentiel de la région pour l'accueil d'activités logistiques. Si d'importants flux de marchandises traversent la Wallonie (voir figure 2), il n'est pas certain qu'ils soient mobilisables pour y générer de l'activité. Des marchandises qui ne font que transiter au sein de l'espace régional ne nécessitent pas de traitement particulier et ont peu de raison de s'y arrêter. Les sites à proximité des zones d'émission, de réception et donc de traitement des marchandises, ports, aéroports ou zones urbaines, sont donc à préférer aux implantations le long des axes routiers ou en zone rurale et sans marchés locaux importants. Afin d'atteindre cet objectif, l'une des possibilités serait de réserver, au niveau du plan de secteur, les zones les plus favorables à l'installation d'activités logistiques, en réaffectant une partie des terrains industriels wallons. Les implantations en dehors de ces zones devraient alors être conditionnées par l'absence d'offre équivalente au sein de celles-ci. Ces mesures devraient être accompagnées par la mise en place, à l'échelle ré-

gionale, d'une structure orientant l'implantation des entreprises logistiques vers les sites qui leur sont le plus favorables, en fonction de leur activité et de leur besoin en mode de transport. Pour cela, le cluster « Logistics in Wallonia » pourrait être renforcé comme interlocuteur principal pour les investisseurs désirant s'installer ou se développer en Wallonie.

Si la Wallonie désire accueillir les entreprises ne trouvant plus de site d'accueil dans les régions voisines, elle doit disposer d'une offre complémentaire, en terme de sites d'accueil et de type d'activités. Pour cela, elle pourrait s'inspirer de l'approche, développée par la Flandre, des « Extended Gateways » (Vlaams Instituut voor de Logistiek, 2006). Elle vise à organiser l'accueil d'activités logistiques autour des terminaux intérieurs et des nœuds internationaux, ports et aéroports, afin de concentrer les flux de marchandises, ce qui favorise le transport intermodal et réduit les coûts de transport pour les entreprises, rendant la région plus compétitive. Afin de créer des synergies, le regroupement des entreprises en fonction de leur activité et du type de marchandises qu'elles traitent est également favorisé. En Wallonie, l'offre existant en matière de terminaux de transport de marchandises semble relativement exhaustive puisque de nombreux sites y offrent la bi ou la trimodalité et que la région comporte un aéroport de fret. Cette situation, déjà mise en évidence dans une précédente publication (Arnold & Borsu, 2007), a été confirmée par une étude récente (Macharis et al. 2008) qui démontre la saturation du marché et l'inefficacité probable de tout nouveau terminal. Une structuration des développements logistiques autour des terminaux existants, différenciée par activité, semble être l'option à privilégier.

Dans ce cadre, la région liégeoise, grâce à son port bien relié à Anvers et Rotterdam et à la proximité de marchés importants, constitue un lieu privilégié d'implantation pour les entreprises traitant un volume important de marchandises et/ou des produits pondéreux. La future plate-forme Trilogiport s'inscrit dans cette optique. Elle profite de la proximité avec Anvers et de la présence du canal Albert pour proposer des lieux d'implantation aux entreprises actives dans la zone portuaire flamande ou cherchant à s'implanter dans son proche hinterland. Plusieurs opérateurs du port d'Anvers ont d'ailleurs annoncé leur installation sur la plate-forme Trilogiport (Logistics in Wallonia, 2008). L'aéroport de Liège offre de plus l'opportunité d'un apport de marchandises complémentaire, dont ne disposent pas les autres ports

intérieurs européens. Cela peut constituer un atout pour attirer des centres de distributions européens recherchant la possibilité d'apports réguliers et massifs, par la voie d'eau, et d'arrivages urgents de biens de plus grande valeur ou nécessitant un traitement plus rapide, par la voie aérienne. Le Hainaut, moins bien inséré dans les réseaux intermodaux de transport, pourrait attirer des entreprises plus petites, traitant de moindres quantités de marchandises, comme des sociétés de vente par correspondance, de livraison rapide ou de logistique de la grande distribution. Le schéma logistique hennuyer (Tractebel, 2004) avait déjà pointé ces secteurs comme ceux à privilégier dans la province. La plate-forme Garocentre à La Louvière, qui accueille un millier de travailleurs (OFI-AWEX, 2009) et connaît déjà plusieurs projets d'agrandissement (voir figure 3), pourrait alors être le point central, autour duquel se structurerait l'offre hennuyère. Il faut cependant considérer que de tels choix entraîneraient une hausse du trafic de poids lourds, mode qui restera le plus compétitif pour ces livraisons rapides et en petites quantités. Le sud de la Wallonie, peu peuplé et industrialisé, représente un potentiel limité pour l'accueil d'entreprises logistiques, les activités actuelles correspondant d'ailleurs plutôt à des recompositions des flux transitant entre les ports de la mer du Nord et le sud de l'Europe.

Plus largement, la stratégie wallonne en matière de logistique doit s'intégrer dans les objectifs régionaux en matière d'économie mais aussi d'environnement et tenter d'anticiper l'évolution probable de ces aspects. En effet cette activité implique la mise en œuvre de surfaces importantes et est intrinsèquement liée au transport, son développement entraîne une hausse conjointe du transport, routier en particulier. Ces aspects rendent la logistique sensible à différents facteurs, susceptibles d'évoluer dans un futur relativement proche, comme la congestion des axes de transport, la législation en matière de transport, les prix de l'énergie voire la régulation du commerce international. C'est également une activité basée largement sur la sous-traitance, sensible aux fluctuations de l'économie, comme l'illustre la situation actuelle, le transport et la logistique étant un des secteurs les plus touchés par la crise. Ces aspects doivent être considérés lors de la définition des objectifs wallons. Dans le contexte économique et législatif européen actuel, quels que soient les choix faits par la Wallonie, le trafic routier continuera plus que probablement à augmenter dans la région, pour approvisionner

les consommateurs wallons et européens. S'il est peu probable que l'on assiste à court terme à un renversement fondamental de tendance en faveur de modes de transport plus écologiques, ces derniers devraient néanmoins prendre une importance croissante. La politique wallonne en matière d'activités logistiques doit en tenir compte, en rendant les projets actuels compatibles avec cette évolution probable. Dans ce cadre, le choix d'implantation joue un rôle fondamental. La concentration des entreprises logistiques autour de quelques sites bien positionnés et permettant le basculement à terme vers d'autres modes de transport le cas échéant est à privilégier.

## Conclusions

L'étude des enjeux de la politique wallonne de promotion de la logistique illustre l'importance du niveau d'action régional, tant pour la mise en place d'une politique économique que pour le maintien d'un aménagement cohérent du territoire.

Les différents éléments mis en évidence dans cet article démontrent la nécessité d'établir un cadre stratégique au niveau régional auquel tous les acteurs publics devraient se conformer. Les plates-formes logistiques n'étant pas de simples zones industrielles auxquelles on ajouterait un terminal multimodal, il faut une vision intégrée et stratégique de leur implantation. Actuellement, en Wallonie, le niveau d'action principal reste sous-régional ; il en résulte une grande dispersion dans les projets logistiques, une lisibilité difficile du positionnement de la Région pour les investisseurs et des risques accrus de choix erronés d'implantation. S'il est intéressant d'impliquer les acteurs locaux dans les plans de développement logistique en profitant de leur connaissance du tissu économique et si les réalités des sous-régions peuvent différer, il conviendrait cependant que les diverses initiatives s'inscrivent dans un cadre commun. Ce plan stratégique devrait intégrer la mise en place de plates-formes logistiques avec l'accueil d'entreprises susceptibles d'utiliser ces infrastructures, en orientant leur installation vers les sites qui leur sont les plus favorables, en fonction de leur activité et de leur besoin en mode de transport.

Des réflexions ont déjà été menées au niveau du transport de marchandises (Arnold & Borsu, 2007), il s'agit maintenant d'en appliquer les recommandations et

d'ajouter une approche visant la localisation des activités en lien avec les différents modes de transport présents dans la Région. Ces mesures sont indispensables si l'on veut éviter la dégradation du territoire régional. L'opportunité qu'il représente pour l'accueil d'activités

nouvelles ne doit pas être gâchée par un manque de stratégie qui entraînera gaspillage d'espaces, désorganisation et dispersion des implantations et augmentation du trafic routier.

## Bibliographie

- ARNOLD P., BORSU D. (2007), *Le défi du fret : vers une définition de la stratégie*, Territoire(s) wallon(s), n°1, pp. 81-97, Conférence Permanente du Développement Territorial de la Région wallonne, Namur.
- BUCKINX M. (2006), *Wallonie logistique, le fond et la forme*, Dynamisme wallon, périodique mensuel de l'Union wallonne des Entreprises, n°197, septembre 2006, Wavre.
- CEMT, Conférence Européenne des Ministres des Transports (1996), Rapport de la cent quatrième table ronde d'économie des transports, tenue à Paris les 3 et 4 octobre 1996 sur le thème : Les nouvelles tendances de la logistique en Europe, CEMT, Paris, 189p.
- CESRW, Conseil économique et social de la Région wallonne (2006), Rapport sur la situation économique et sociale de la Wallonie 2006, Région wallonne, 182p.
- CPDT, Conférence Permanente du Développement Territorial de la Région wallonne (2005), Plaquette n°5, l'occupation du sol en Wallonie, 114p.
- CPDT, Conférence Permanente du Développement Territorial de la Région Wallonne (2007), « Evaluation des besoins en matière de zones d'activité économique, rapport », sous la direction de J.-M. HALLEUX ET Y. HANIN, Notes de recherche, n°2, mai 2007, 121p.
- HESSE M., RODRIGUE J.-P. (2004), *The transport geography of logistics and freight distribution*, Journal of Transport Geography, n°12, pp. 171-184.
- LASSERRE F. (2000), *Internet : La fin de la géographie ?*, Cybergeo, internet et la géographie, article 141, 28p.
- LIÈVRE P. (2007), *La logistique*, éditions La découverte, Collection repère, Série gestion, Paris, 120p.
- LOGISTICS IN WALLONIA (10-12-2008), Premier coup de pelle pour Trilogiport à Liège, <http://www.logisticsinwallonia.be/index.php?page=38&display=290&lng=fr>, page consultée le 22 décembre 2008.
- MACHARIS C., PEKIN E., CARIS A., JOURQUIN B. (2008), *A decision support system for intermodal transport policy*, VUB-Press, Bruxelles, 152p.
- MEIDUTE I. (2005), *Comparative analysis of the definitions of logistics centres*, Transport, Vol XX, n°3, pp. 106-110.
- OFI-AWEX (2009), Wallonia Interactive Map, <http://www.investinwallonia.be>, page consultée le 4 février 2009.
- OPVN, Office de Promotion des voies navigables (2005), Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne.
- RÉGION WALLONNE (1998), Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), Ministère de la Région wallonne, Namur, 278p.
- RÉGION WALLONNE (2005), *Les actions prioritaires pour l'Avenir wallon*, Le contrat d'avenir pour les Wallons, 32p.

ROSO V., LÉVÊQUE P. (2002), *Dry port concept for seaport inland access with intermodal solutions*, Master Thesis at the Chalmers University of Technology, Suède.

SAVY M. (2006), *Logistique et territoire*, Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), Collection Travaux, Paris.

STRATEC S.A. (2004), *Élaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux de fret en Région wallonne*, rapport final, Ministère de l'Équipement et des Transports, 254p.

TRACTEBEL (2004), *Schéma logistique hennuyer: version finale*, Région Wallonne.

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK (2006), *Jaarverslag 2006*.

WACKERMANN G. (2005), *La logistique mondiale*, Transport et communication, Carrefours les dossiers, éditions Ellipses Paris, 430 p.