

## **Les politiques de développement de la logistique dans les régions d'ancienne industrie en reconversion : une analyse comparée du Nord Pas-de-Calais et de la Wallonie**

M. Strale\*

\* Doctorant en géographie à l'Université Libre de Bruxelles (ULB), Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT)

Boulevard du Triomphe CP246, 1050 Bruxelles, Belgique

Tél. +32 2 650 50 80 – fax + 32 2 650 50 92 – [mstrale@ulb.ac.be](mailto:mstrale@ulb.ac.be)

### **Introduction**

La logistique est un secteur économique connaissant un intérêt croissant de la part des industriels, des chercheurs et des pouvoirs publics. Les entreprises y voient un avantage concurrentiel potentiel, une piste pour étendre les marchés, gérer la production de façon plus efficace et augmenter les 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.

Cependant, la notion de logistique reste relativement floue, ses limites sont difficiles à percevoir, son importance dans l'économie reste mal connue et difficilement quantifiable. Par ailleurs, le rôle potentiel des pouvoirs publics pour favoriser son développement est sujet à divers questionnements. Dans le cadre de cette communication, dont l'objectif est de définir le rôle, l'impact potentiel du développement d'activités logistiques pour le redéploiement économique des régions anciennement industrialisées, et particulièrement la Wallonie et le Nord-Pas de Calais, la réponse à ces questions est un point de départ indispensable.

Ce texte tente d'y répondre en définissant dans un premier temps ce qu'est la logistique, les domaines et les activités qu'elle rassemble et son évolution récente. Cela permet alors de s'interroger sur le rôle que les décideurs publics peuvent endosser et sur les actions qu'ils peuvent entreprendre pour favoriser le développement d'activités logistiques sur leur territoire. L'étude des politiques logistiques wallonne et du Nord-Pas de Calais permet de concrétiser ces éléments.

### **1 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 de plus en plus intégrés sous l'appellation logistique (Lièvre, 2007). On peut résumer la logistique à la description suivante :

La logistique est l'industrie assurant la circulation physique des marchandises en combinant le transport, la manutention, l'emballage et toutes les opérations physiques, administratives, informationnelles et organisationnelles liées à ces mouvements (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 pour l'entreprise et le client, dans les délais, états et quantités demandés. Elle doit assurer la fluidité et la continuité des flux de marchandises et d'informations associées entre les différents acteurs économiques. La logistique développe une approche transversale du fonctionnement de l'entreprise ; en s'intéressant aux flux physiques et informationnels qui la traversent, elle permet une meilleure coordination et efficacité des différentes divisions de l'entreprise, améliore la réactivité de l'entreprise aux évolutions extérieures (Lièvre, 2007). A un niveau supérieur, la logistique concerne aussi les relations entre les entreprises et tend à optimiser les flux entre celles-ci, c'est la coordination de la production et du marché (Savy, 2006). Elle vise une gestion optimale des flux grâce à une parfaite connaissance des circuits empruntés par les marchandises et les transformations qu'elles subissent tout au long de la chaîne (Keutgen, 2005).

Le rôle et l'importance actuels de la logistique sont le résultat de l'évolution de l'économie depuis la fin de la seconde guerre mondiale. 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 pendant les années '50 et '60 est entré en crise à la fin des années 60. 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 production. Elles ont dû se restructurer pour rester rentables, en licenciant des travailleurs, en réduisant les salaires, en se regroupant, en délocalisant (une partie de) leur production dans les pays à coûts salariaux plus faibles, en particulier vers l'Asie orientale, et en diminuant leurs coûts de fonctionnement. L'Etat, dont les moyens financiers étaient beaucoup plus limités qu'auparavant, a perdu son rôle de régulation de l'économie au profit du secteur privé, on est entré progressivement dans une économie mondialisée et libérale.

Dans ce système économique basé sur une demande très diversifiée et en changement rapide, le rôle de la logistique est devenu crucial : elle doit permettre de répondre immédiatement aux variations du marché, de supprimer le plus largement possible les stocks intermédiaires. Par ailleurs, avec 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. 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, elle doit donc résoudre la contradiction entre l'augmentation croissante des échanges et le besoin de réduire la consommation d'énergie.

En conséquence, la logistique est devenue un élément clé de la gestion des entreprises et la notion de « supply chain management » s'impose. Elle consiste à gérer l'entreprise par les flux qui la traversent. L'objectif est de réduire les coûts grâce à une vision globale et transversale, intégrée de la chaîne de production, depuis le premier fournisseur jusqu'au client. On est dans une logique de flux toujours plus tirés par l'aval, par le client, avec des entreprises qui réagissent de plus en plus rapidement. On différencie le produit le plus tard possible pour répondre au mieux aux besoins immédiats du client (Eymery, 2003). La logistique moderne a recours à des technologies très perfectionnées, logiciels spécialisés, instruments de localisation des produits à toutes les étapes de la chaîne, etc. La chaîne logistique intègre aussi la logistique de retour avec d'une part le service après-vente et d'autre part le recyclage des produits usagés. La logistique s'étend donc de la conception du produit jusqu'à sa récupération, sur tout son cycle de vie. La logistique est devenue une fonction stratégique majeure, elle s'est massivement diffusée et touche l'ensemble des performances des entreprises. Cette gestion optimisée nécessite des compétences importantes, qu'un nombre d'entreprises croissant préfère sous-traiter à des sociétés spécialisées. En Europe, le secteur de la logistique représente environ 10% du PIB, son chiffre d'affaires annuel est estimé à 710 milliards d'euros et il emploie près de dix millions de travailleurs (Keutgen, 2005).

Pour l'économie régionale, la logistique présente l'avantage d'être une activité relativement « Labour Intensive » et peu sensible aux délocalisations. De plus, à côté des ouvriers nécessaires à la manutention et au traitement des marchandises, elle emploie 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 pour l'implantation d'entreprises dans une région. Néanmoins, l'effet sur l'emploi total est à nuancer, si les prestataires logistiques se développent, c'est en remplacement de la logistique interne aux entreprises, et plusieurs études (Lagneaux, 2008 ; Savy & Horn, 2004) concluent que l'emploi total de l'activité transport de marchandises et logistique croît lentement (France), stagne (Belgique) ou baisse (Allemagne). On assiste surtout à un transfert des emplois depuis les entreprises « traditionnelles » vers les prestataires spécialisés dans l'activité logistique et transport.

## 2 Quel rôle pour les pouvoirs publics européens ?

Le développement d'activités logistiques est un enjeu économique, politique et d'aménagement du territoire pour les décideurs publics. En effet, les infrastructures logistiques sont susceptibles de capter les flux de transit et de générer de la valeur ajoutée. De plus, l'activité logistique semble peu polluante, moderne et créatrice d'activités et d'emplois de qualité. En outre, les politiques de valorisation de la logistique peuvent viser des effets indirects :

- l'organisation de l'espace ;
- la vitalité du tissu économique local ;
- l'attraction de localisations nouvelles ;
- la réorganisation des flux de transport en tenant compte du développement durable.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics se tournent régulièrement vers ce secteur et de nombreux plans de développement économique reprennent l'accueil d'activités logistiques sur le territoire comme une des solutions pour relancer l'économie (Houé, 2003), notamment grâce à l'essor de plates-formes logistiques. Cependant, suite à la dérégulation et la libéralisation économique, les pouvoirs publics ont vu leur importance et leur capacité d'action dans le système économique diminuer fortement au profit d'une dépendance croissante vis-à-vis de l'action financière et stratégique du secteur privé (Lasserre, 2000). Néanmoins, les pouvoirs publics conservent des leviers importants, la politique de transport, l'aménagement du territoire et la politique de développement économique. Il est crucial que ces politiques soient menées au niveau où leur action sera la plus efficace.

La mise en place d'une politique de transport intégrée aux niveaux régional, national et international est nécessaire pour favoriser un développement rationnel et efficace de la logistique, organisant les flux de marchandises afin qu'ils soient les plus respectueux des populations et des milieux traversés, par exemple grâce à la promotion du transport intermodal. Des mesures encourageant ce transfert modal ne peuvent être efficaces que si elles sont effectuées à un niveau global et seule une action publique concertée peut permettre de dégager des solutions à des problèmes tels que l'interopérabilité entre les différents réseaux nationaux, l'harmonisation des règles de sécurité et d'exploitation ou la création de nouvelles infrastructures transnationales,... En Europe, cette politique devrait être menée au niveau de l'Union Européenne. Cette dernière a pris en compte tardivement la politique des transports, ce n'est qu'en 1992 qu'est sorti le premier livre blanc traitant de la question. Depuis, un deuxième livre blanc a été réalisé, qui traite de la politique européenne des transports à l'horizon 2010 (Commission Européenne, 2001). Ce retard est lié à l'importance stratégique du transport, qui est resté longtemps une prérogative nationale. La politique de l'Union Européenne en matière de transport et de logistique reste assez faible, elle se limite à des mesures d'harmonisation et à la promotion et l'encadrement de la libéralisation du marché du transport. La coordination et le développement des infrastructures internationales de transport reposent donc largement sur les Etats membres. Ce manque de coordination internationale et la complexité des procédures de transport fluvial et ferroviaire découragent la mise en place de réseaux transnationaux en la matière.

A un niveau inférieur les pouvoirs publics peuvent définir une stratégie du développement des activités logistiques sur le territoire, en déterminant quels lieux sont à même d'accueillir des logisticiens, pour quels types d'activités, dans quel délais,... (Hesse & Rodrigue, 2004) Cette stratégie doit tenir compte des besoins du secteurs mais aussi de la politique globale de transport et des contraintes sociales et environnementales des zones d'accueil. A ce niveau également, une stratégie d'ensemble, coordonnée au sein du pays ou de la région mais aussi avec les territoires voisins est nécessaire. Sans cela, des infrastructures inutiles ou redondantes de chaque coté d'une frontière pourraient être mises en place. Les acteurs du secteur logistique ne travaillent pas à

l'échelle d'une région mais à celle du marché européen, il faut donc avoir une vision intégrée pour définir une politique publique efficace. Le niveau d'action publique privilégié dans ce domaine en Europe est actuellement national et, surtout, régional (Lasserre, 2000 ; Houe, 2003). A ce stade se pose la question de la définition de la logistique et de ce qu'elle recouvre, en effet, le concept restant relativement flou, les décisions prises risquent de ne pas être pertinentes ou pas aussi efficaces que prévu. De nombreuses politiques en faveur de la logistique se limitent en fait à la mise sur pied de terminaux multimodaux de transport, sans prendre en compte les autres aspects de la logistique, comme l'accueil de centres de distribution, pourtant générateurs d'emplois et pas seulement d'un trafic de marchandises supplémentaire. Le transport intermodal étant un concept bénéficiant d'une image positive dans la société européenne du fait de la solution durable, « verte » qu'il semble apporter aux problèmes du transport, la tentation est grande pour les décideurs de multiplier les terminaux, sans analyse des besoins réels et sans vision d'ensemble. Cette situation est néfaste au transport intermodal qui a besoin d'importants volumes transportés sur des distances relativement élevées pour être efficace. L'essaimage de points de transbordement réduit cette efficacité et favorise paradoxalement le transport routier.

Les autorités publiques sont garantes de l'aménagement du territoire, elles définissent les terrains pouvant accueillir des activités logistiques, le type d'activités qui pourront y être effectuées et la taille et l'aspect des constructions (Hesse, 2003). Il leur est également possible d'encadrer et de promouvoir l'arrivée de nouvelles activités logistiques en aménageant des terrains d'accueil voire en créant et en gérant des plates-formes logistiques. Ce niveau est crucial car l'aménagement du territoire et la régulation des implantations logistiques conditionne la réussite d'une politique rationnelle des transports et de développement régional ou national de la logistique. C'est surtout au niveau régional et local qu'ont lieu les choix d'aménagement du territoire en Europe et, à ce niveau, les acteurs de l'économie logistique, et en particulier les promoteurs d'immobilier logistique, ont un pouvoir de pression très important. Ces entreprises construisent des entrepôts, des centres de distribution voire des parcs logistiques entiers, pour le compte de clients ou en spéculant sur leur arrivée future. Elles recherchent des terrains peu onéreux, bien situés par rapport aux axes de transport, routier surtout et éventuellement multimodal, et ne sont pas concernées par les considérations environnementales et de développement territorial harmonieux. Face à ces acteurs privés, les pouvoirs publics locaux sont relativement faibles, ils sont mis en concurrence entre-eux et peuvent difficilement justifier le refus d'accueil d'une activité économique nouvelle, surtout dans les régions connaissant des difficultés économiques. Si un cadre d'aménagement du territoire n'est pas suivi par tous, il en résulte une incohérence, un risque de concurrence entre les régions, entre implantations logistiques publiques et privées et une mainmise des acteurs privés sur le territoire au détriment des intérêts collectifs, environnement, qualité de vie, lutte contre la congestion des axes de transport,... La latitude trop importante laissée aux investisseurs privés à la recherche de profits immobiliers immédiats sans régulation globale pose de plus le risque de voir se former des friches logistiques là où l'offre sera devenue trop importante et là où les acteurs privés ne voudront plus investir.

Enfin, les pouvoirs publics peuvent également insuffler des politiques de promotion auprès des entreprises logistiques en vue de favoriser leur implantation sur le territoire et développer des politiques fiscales qui leur sont favorables. Les autorités peuvent aussi mettre en place des organes de coordination et de communication entre les acteurs locaux de la logistique, qui aident l'implantation de nouvelles entreprises et augmentent la visibilité des acteurs dans la région et à l'étranger (Lasserre, 2000). La fiscalité peut être adaptée pour favoriser les activités logistiques : il peut s'agir de détaxation des investissements, d'aides à l'implantation de nouvelles entreprises,... Des politiques de formation des travailleurs aux métiers logistiques peuvent également être menées.

Finalement, l'action des pouvoirs publics européens en matière de logistique reste assez mal coordonnée car elle manque d'un cadre global. Dès lors, les responsabilités les plus importantes reposent principalement sur les pouvoirs régionaux et locaux, dont le poids est faible face aux acteurs privés. Cette relative désorganisation bénéficie, d'une part, au transport routier, qui reste le seul à offrir une fiabilité et une souplesse suffisante pour le transport de marchandises en Europe, et, d'autre part, aux acteurs privés, qui peuvent s'implanter presque partout, en bénéficiant parfois d'aides financières publiques, tout en ayant peu de contraintes.

### 3. La logistique en Wallonie et dans le Nord-Pas de Calais

Afin d'illustrer les politiques publiques de promotion de la logistique au niveau régional, niveau d'action privilégié en Europe, les cas du Nord-Pas de Calais et de la Wallonie ont été étudiés et comparés. La Wallonie, l'une des trois régions de l'état fédéral belge, occupant la moitié sud du pays et le Nord-Pas de Calais, région la plus septentrionale de France, englobant les départements du Nord et du Pas de Calais, ont des tailles et poids économique et démographique proches (figure 1) et ont connu une histoire économique récente similaire. Ces deux régions ont été marquées par une forte industrialisation de la fin du XIXe à la moitié du XXe siècle, basée sur l'exploitation charbonnière, la sidérurgie et le textile. Ces industries lourdes ont connu des crises successives à partir de la fin des années '50, qui ont mené en grande partie à leur disparition. De ce fait, la situation économique de ces deux régions est celle d'anciennes régions industrielles en reconversion, souffrant d'un déficit de tertiaire et de services aux entreprises, secteurs nécessaires pour attirer de nouvelles activités. Leur PIB par habitant reste inférieur à la moyenne européenne à 25, le taux de chômage supérieur à 10 voire 15% de la population active et les performances économiques récentes sont en deçà des régions voisines.

**Figure 1 : Les chiffres clés**

|  | Wallonie | Nord-Pas de Calais |
|--|----------|--------------------|
| <b>Superficie (en km<sup>2</sup>)</b>            | 16844    | 12414              |
| <b>Population</b>                                | 3435000  | 4048000            |
| <b>Population active</b>                         | 1406000  | 1968000            |
| <b>PIB/hab/an en €(UE25 = 21500€)</b>            | 19592    | 19847              |
| <b>Taux de chômage</b>                           | 16,1%    | 13,5%              |
| <b>emploi dans le transport et la logistique</b> | 44000    | 49000              |

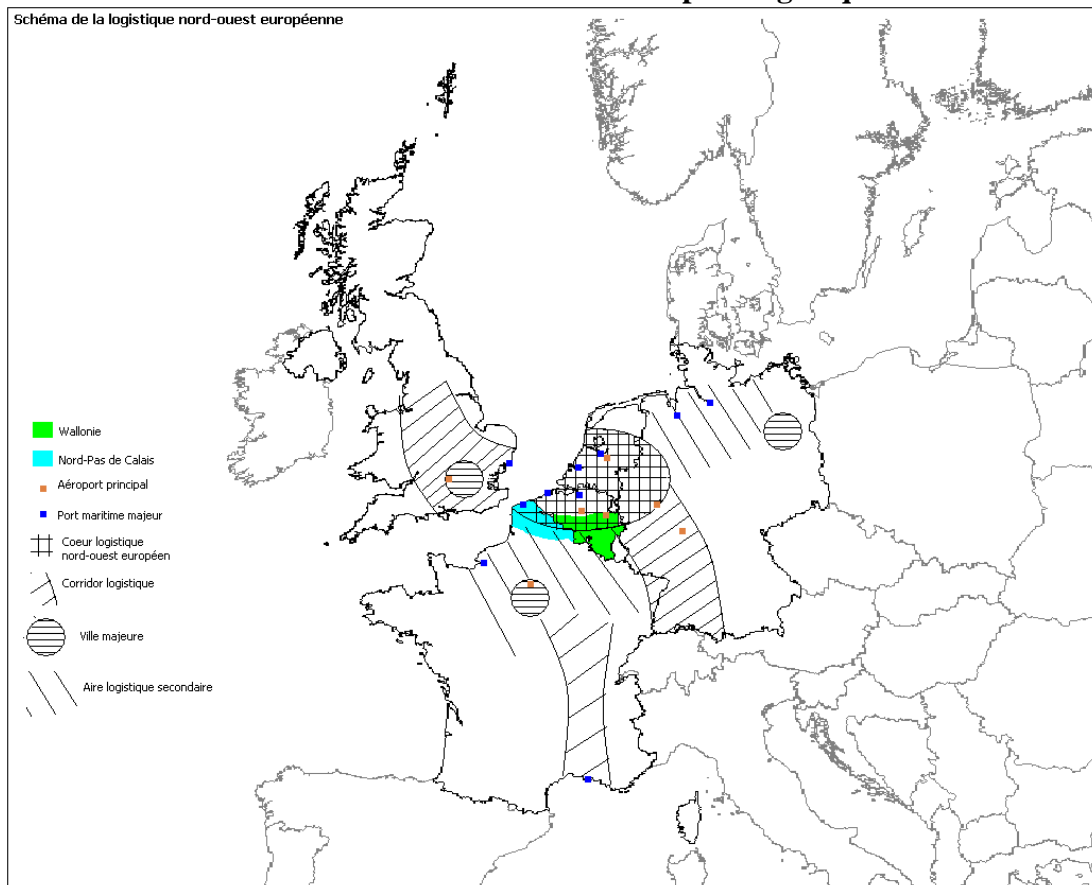
Sources : Eurostat.

Les deux régions sont situées au sein de la banane bleue européenne, espace concentrant les régions les plus densément peuplées et à l'économie la plus active, les régions les plus riches d'Europe, et s'étendant de l'Angleterre au nord de l'Italie. Une zone qui concentre aussi les activités logistiques, du fait de la présence des plus grands ports et aéroports, lieux d'échanges mondiaux de marchandises et des plus grandes villes et agglomérations, lieux de consommation et de production de ces marchandises (figure 2). Le Benelux, le nord-ouest de l'Allemagne et le sud de l'Angleterre constituent le cœur de la logistique européenne, autour des grands ports de la Mer du Nord et des principaux aéroports de fret européens. La Wallonie et le Nord-Pas de Calais se situent à la marge de cet espace et sont de ce fait parcourus par d'importants flux de marchandises et dotés d'un réseau de transport très dense.

Dans ce contexte, ces deux régions misent, entre autres, sur le secteur des transports et de la logistique pour reconvertir et relancer leur économie. Elles bénéficient de divers avantages dans le domaine: nombreux terrains industriels disponibles ou à reconvertir, main-d'œuvre abondante, infrastructures de transport intéressantes (notamment des ports intérieurs et canaux construits lors

de l'industrialisation de ces régions) et permettant l'utilisation du transport intermodal. Le développement de services logistiques devrait, de plus, répondre en partie à la carence de services aux entreprises et être favorable aux entreprises désirant exporter leur production hors de la région. Pour que ce soit efficace, il faut agir rapidement, car de nombreuses régions voisines promeuvent également l'installation d'activités logistiques sur leur territoire. Afin d'éviter que ces dernières ne captent tous les services et centres de distribution européens pouvant potentiellement s'installer dans le Nord-Pas de Calais ou en Wallonie, il faut établir un plan d'action rapide et efficace.

**Figure 2 : Le Nord-Pas de Calais et la Wallonie dans l'espace logistique nord-ouest européen**



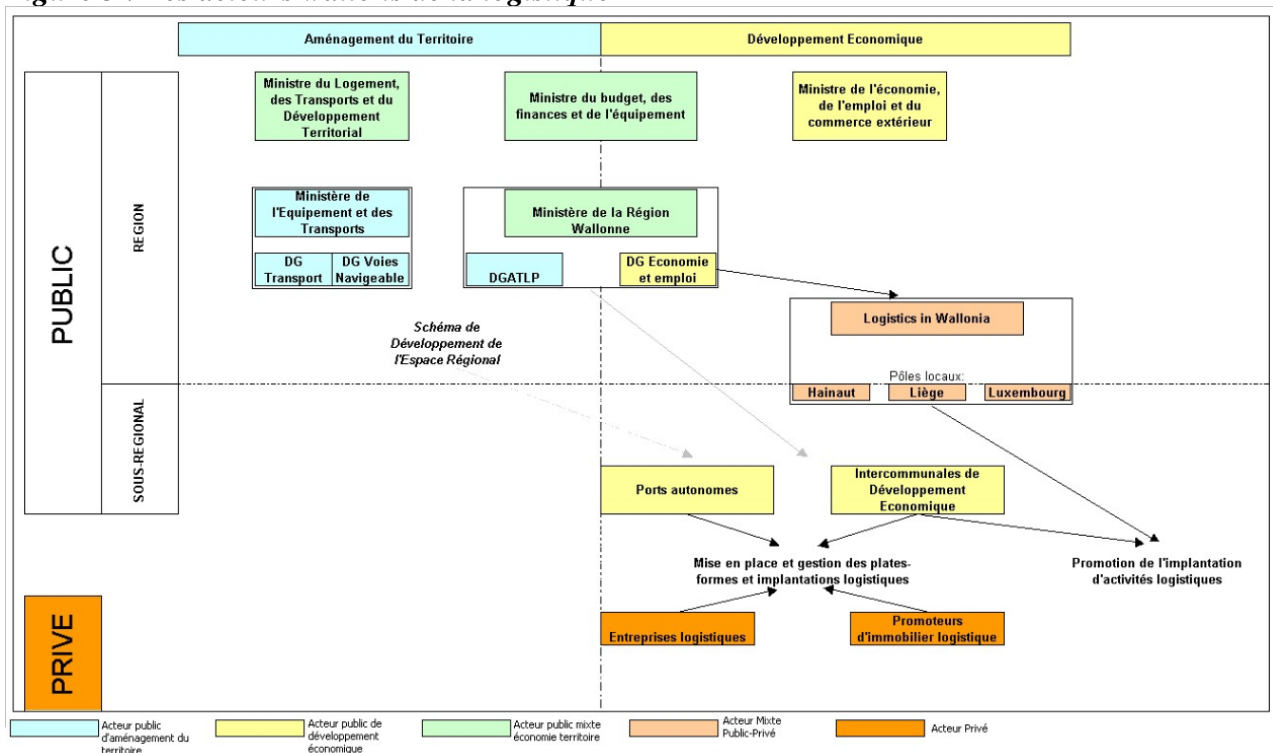
### ***Les politiques en matière de logistique***

Dans les deux régions, les politiques menées sont relativement semblables, les autorités régionales veulent tirer parti de la proximité avec les grands ports, dont les accès connaissent une congestion croissante et qui cherchent à créer des plates-formes d'éclatement dans leur hinterland (Stratec, 2004).

Dans l'Etat fédéral belge, la Wallonie est autonome en matière de gestion du territoire et détient la plupart des leviers de la politique économique. La volonté 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, document d'orientation de la politique wallonne. Le SDER explique l'importance pour la Wallonie de promouvoir les activités logistiques et la nécessité de se doter de plates-formes et terminaux logistiques. Un classement des plates-formes selon leur importance et leur accessibilité est également effectué. Ensuite, le SDER explique que la Wallonie doit miser sur l'essor de ces parcs, 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. C'est-à-dire qu'il s'agit d'aménager des parcs logistiques aux endroits stratégiques du territoire. Le SDER propose d'ailleurs une analyse des potentialités des différents lieux d'accueil.

L'objectif de cette politique est d'attirer les opérations logistiques les plus génératrices de valeur ajoutée en Wallonie et d'augmenter la part du transport intermodal (Région Wallonne, 1998). 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 600000 containers 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 plan définit cinq pôles de compétitivité destinés à relancer l'économie wallonne parmi lesquels le transport et la logistique. Ces pôles de compétitivité rassemblent les entreprises, les universités, centres de recherche et de formation dans un domaine donné afin de développer des projets communs. Dans ce contexte, un « Cluster Transport et Logistique », rebaptisé récemment « 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.

Figure 3 : Les acteurs wallons de la logistique



sources : Région Wallonne

Les acteurs publics wallons sont assez nombreux et leur rôle est relativement flou ; au niveau régional, trois ministres et deux administrations sont responsables de la mise en place d'une politique logistique. Le Ministère de l'Équipement et des Transports, sous la tutelle du ministre du logement et des transports, est responsable de l'élaboration et de la gestion des infrastructures régionales de transport. Le Ministère de la Région Wallonne est compétent d'une part pour l'aménagement du territoire, par le biais de la Direction Général de l'Aménagement du Territoire,

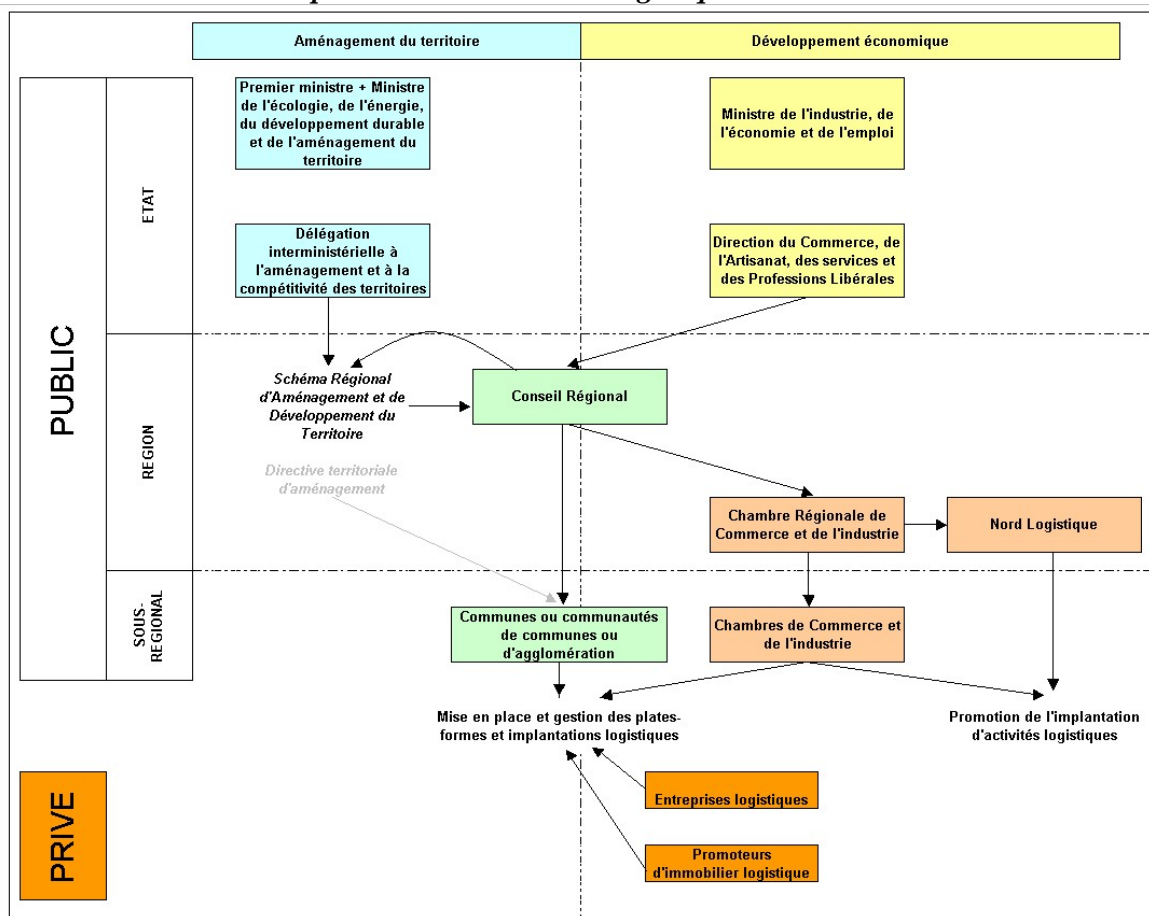
du Logement et du Territoire (DGATLP), et d'autre part pour la politique économique, avec la Direction Générale Economie et Emploi. Un plan stratégique de développement de la Wallonie, le SDER, a été élaboré en 1999 sur l'initiative du Gouvernement Wallon et de la DGATLP en particulier, mais sans que ses recommandations ne soient contraignantes et sans qu'il n'entraîne de nombreuses réalisations concrètes. Le cluster « Logistics in Wallonia », cité plus haut, placé sous la responsabilité de la DG Economie et emploi, concentre son action sur la promotion de l'activité logistique dans la région mais n'a pas de prise sur l'aménagement du territoire. Le niveau d'action central se situe finalement à l'échelle sous-régionale : les quatre ports autonomes, organismes 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, structures associant des communes et visant à promouvoir le développement économique sur les terrains de ces communes. Ces structures sont responsables de la commercialisation et de la mise en œuvre des terrains industriels wallons et exercent de fait un pouvoir presque exclusif sur ces terrains, la tutelle régionale étant faible et peu d'objectif de cohérence ou de phasage de leur mise en œuvre ayant été définis. Ils se trouvent confrontés directement aux acteurs privés de la logistique, qui peuvent faire jouer la concurrence intra-régionale entre ces acteurs. Lors de la déclaration gouvernementale de 2006, le gouvernement wallon s'est engagé à réduire le nombre d'IDE à six au lieu de huit d'accroître leur collaboration, mais dans les faits, cette réforme n'a pas été mise en œuvre.

La politique du Nord-Pas de Calais est relativement proche de celle appliquée en Wallonie, l'objectif est de faire du Nord-Pas de Calais un « hub » européen pour les activités de transport et de logistique (Région Nord-Pas de Calais, Conseil Economique et Social Régional, 2007). Avec la décentralisation progressive de l'Etat français, les régions ont acquis des compétences supplémentaires en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. Cependant l'Etat garde un contrôle fort, notamment grâce au contrats de plan Etat/Région, qui définissent par période de quatre ans les projets régionaux qui recevront un financement de la part de ce dernier. C'est à partir du début des années '90 que des études ont été menées en vue de développer des activités logistiques dans la région Nord-Pas de Calais (Daubresse, 1997). Dès le début, l'accent est mis sur le besoin de rassemblement de ces investissements sur un pôle majeur régional, bien raccordé aux réseaux de transport multimodaux. Le site de Dourges a été choisi dès 1993 pour accueillir cette plate-forme et le financement du projet a été inscrit dans le contrat de plan Etat/Région (CPER) 1994-98. La fonction des plates-formes secondaires de la région a été définie (desserte régionale, métropolitaine, locale,...), sachant que seule Dourges a une vocation européenne. Pour rééquilibrer les développements logistiques, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT, Région Nord-Pas de Calais, 2006) de 2006, qui oriente les choix du prochain CPER, prévoit de renforcer l'offre de terrains pour le développement de la logistique dans l'arrière-pays immédiat des trois ports maritimes, Calais, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Des objectifs de développement du transport multimodal ont été réaffirmés dans le contrat plan Etat/Région 2007-2013 et l'affirmation de la Région comme aire logistique fait partie des 17 projets du contrat. Ce contrat prévoit notamment de développer une seconde grande plate-forme pour répondre à la saturation de Dourges, en tenant compte de la future liaison fluviale Seine-Escaut. Voies Navigables de France, l'organisme public responsable de la gestion des voies navigables intérieures et de certains ports fluviaux, prévoit d'aider à la mise en place de navettes fluviales de conteneurs et de promouvoir l'implantation de terminaux de transport combiné au bord des cours d'eau (Voies Navigables de France, 2003). Une note visant à définir une stratégie intégrée de la logistique dans la région a été élaborée et approuvée en 2006 par le conseil régional du Nord-Pas de Calais, elle tend à obtenir une action concertée de la part de tous les acteurs publics, en renforçant le niveau régional comme centre de l'action.



Cependant, de même qu'en Wallonie, plusieurs experts déplorent la faible prise en compte par les acteurs publics de la question du type d'activités logistiques pouvant s'installer en fonction des sites mis en œuvre et des moyens de transport (Conseil Général des Ponts et Chaussées, 2003).

Figure 4 : Les acteurs nord-pas de calaisiens de la logistique



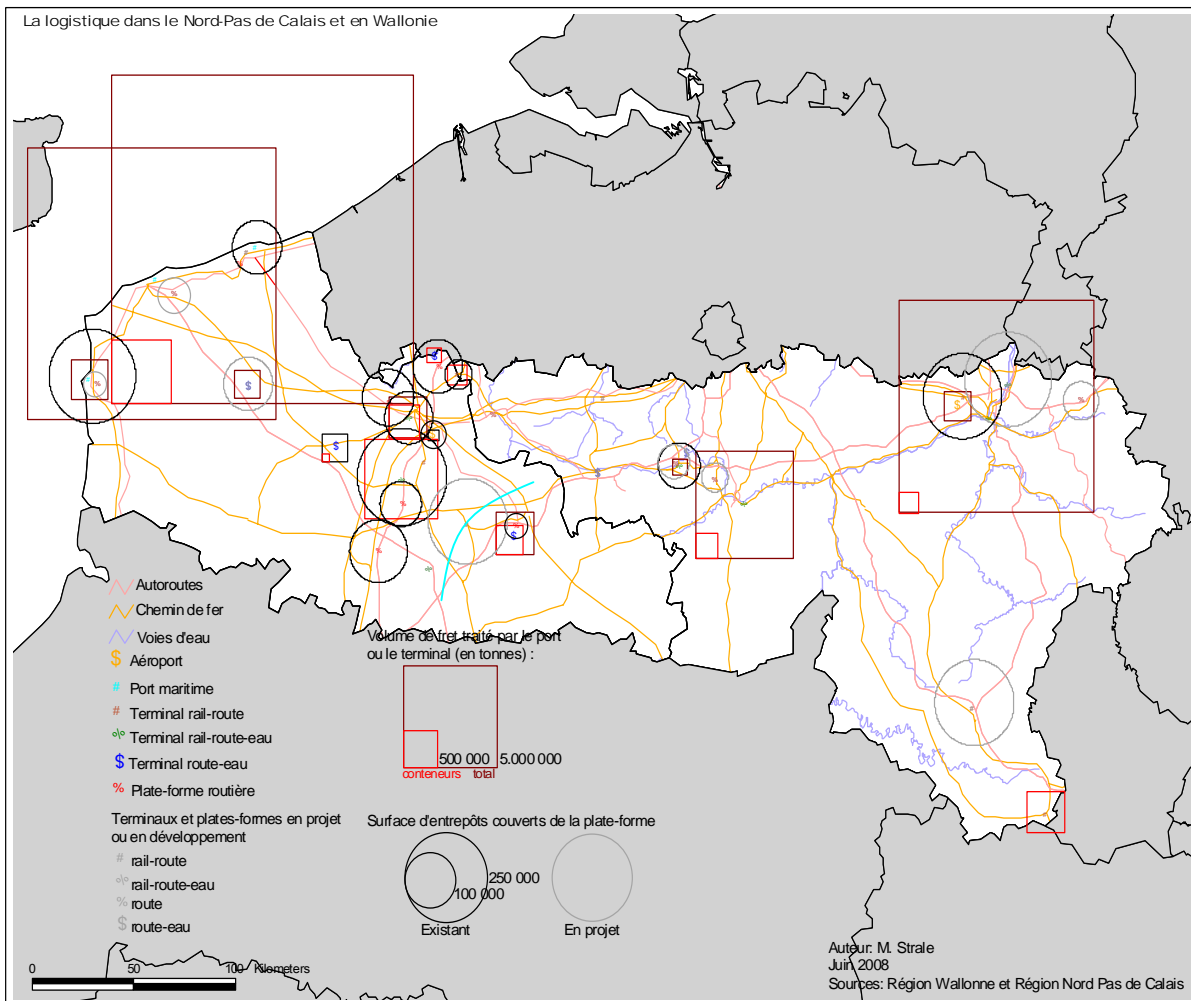
Sources : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

L'Etat français conserve un pouvoir important dans les domaines de l'aménagement du territoire et du développement économique. La délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires réalise, en partenariat avec le Conseil Régional, l'organe supérieur de gestion des régions françaises, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, document qui oriente les choix en matière de développement territorial, les projets financés par les CPER devant répondre à ses prescriptions. Ce SRADT peut être assorti de Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) qui sont contraignantes et définissent les affectations du sol. Au niveau économique, le ministre de l'industrie, de l'économie et de l'emploi et son ministère exercent une tutelle sur les Chambres Régionales de Commerces et de l'Industrie (Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie Nord-Pas de Calais, 2007). Cette tutelle est appliquée par le préfet de région, qui représente l'Etat et applique ses recommandations. La Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie du Nord-Pas de Calais coordonne la quinzaine de Chambres de Commerce et de l'Industrie de la région qui elles-mêmes représentent les intérêts des entreprises commerciales, industrielles et de service dans leur zone géographique. Les CCI peuvent gérer les parcs industriels ainsi que les ports et aéroports présents dans leur zone d'action. La chambre régionale met en place une stratégie que doivent appliquer les CCI, et doit suivre les recommandations du SRADT ; l'objectif actuel est de renforcer la cohérence de l'action régionale, notamment en diminuant le nombre de CCI de 15 à 3, entre 2008 et 2012 (Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie Nord-Pas de Calais, 2007). La CRCI a également mis en place la plateforme « nord-logistique », organisme chargé de promouvoir la logistique dans la région. La mise en

place et la gestion des implantations et plates-formes logistiques est l'œuvre des communes ou communautés de communes et des CCI ; contrairement à la situation wallonne, il peut donc y avoir une prise en compte des considérations d'aménagement du territoire jusqu'au niveau sous-régional. S'il y a eu une tendance à l'éparpillement des développements logistiques dans la région et une concurrence entre les entités sous-régionales, un mouvement de renforcement de la cohérence régionale s'est mis en place.

**Les développements logistiques en Wallonie et dans le Nord-Pas de Calais**

**Figure 5 : Carte des implantations logistiques**



La carte ci dessus (figure 5) illustre les implantations logistiques majeures, actuelles et futures, dans les deux régions. Une zone logistique majeure se dessine le long de l'axe Nord-Sud reliant Paris à Lille et plus loin aux ports de la Mer du Nord. Cette zone comprend de ce fait de nombreux points de transbordement multimodaux, ainsi qu'une importante surface de stockage, la plate-forme de Dourges, le plus grands terminal de transbordement de conteneurs des deux régions y est localisée. Deux projets majeurs devraient élargir cette zone vers le sud-est et la région de Valenciennes, en profitant de la proximité de la future liaison fluviale qui reliera le bassin de la Seine à celui de l'Escaut et devrait être en place en 2013 (en bleu clair). Ils répondront à la saturation future de la plate-forme de Dourges. Plusieurs plates-formes logistiques sont également projetée dans l'arrière-pays immédiat des ports maritimes, comme recommandé dans le SRADT (voir plus haut). Un axe secondaire se dessine, le long de l'autoroute et de la voie ferrée menant à Calais et au tunnel sous la manche.

La région liégeoise, à l'Est de la Wallonie, est également bien 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 100ha. 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 double : il s'agit 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, la plate-forme devrait générer un trafic d'environ 150 à 200 000 containers, ce qui en fera la plus grande plate-forme multimodale wallonne, au fonctionnement similaire à Dourges dans le Nord-Pas de Calais (OPVN, 2005). La construction du Trilogiport devrait commencer à l'automne 2008 et la plate-forme serait fonctionnelle en 2011. Un second projet majeur est l'insertion de Liège-Bierset dans un futur TGV fret européen qui relierait plusieurs aéroports majeurs de fret, Amsterdam-Schiphol, Roissy-Charles de Gaulle, Cologne et Francfort (Liège Airport, 2005). Ce projet devrait d'abord concerner la liaison Paris-CDG et Liège-Bierset, diverses études de faisabilité ont été réalisées et des convois test vont circuler prochainement.

L'ouest de la Wallonie est dans une situation plus floue, inséré entre les pôles majeurs des régions lilloises et liégeoises, moins bien reliée 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 de la région, souvent en partenariat avec des développeurs immobiliers privés (figure 6). S'ils sont 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 6 : les plates-formes logistiques en projets ou en développement**

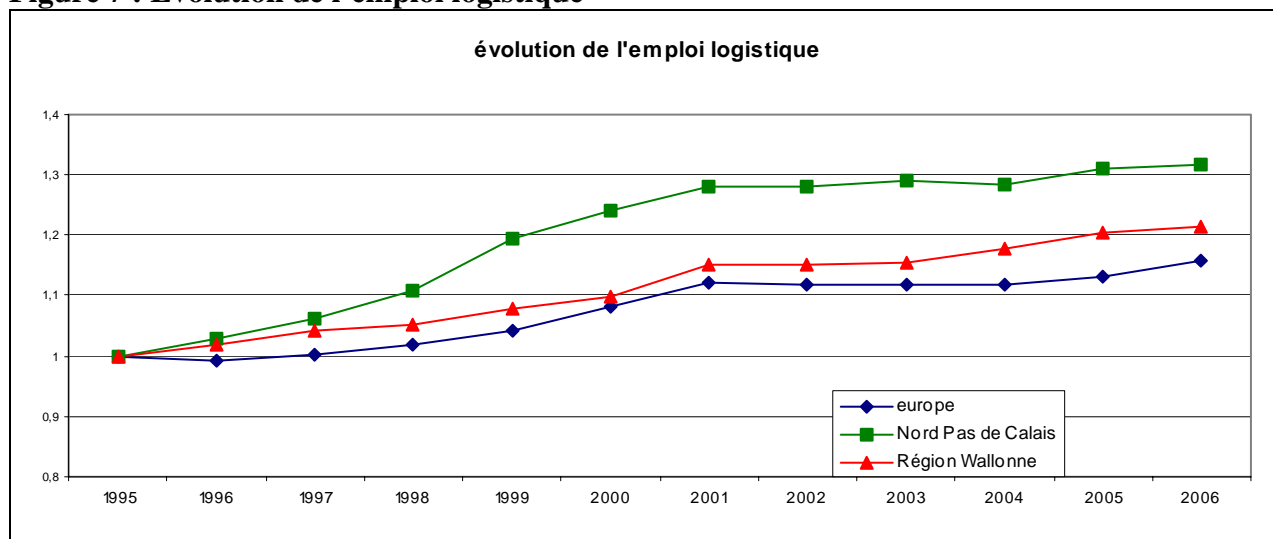
| nom   | mode de transport | surface de stockage (en m <sup>2</sup> ) | développeur/exploitant                              |
|---|-------------------|--|---|
| Ardenne Logistics (W)                           | rail-route        | 250000                                   | IDELUX + DTZ  |
| Arques Porte Multimodale de l'Aa (NPdC)         | route-eau         | 100000                                   | Communauté d'agglomération de St Omer/port de Lille |
| Artoipole Magna Park Arras (NPdC)               | route             | 350000                                   | Communauté Urbaine d'Arras + Gazeley                |
| Ath Ghislenghien (W)                            | rail-route        | --                                       | IDETA   |
| Courcelles (W)                                  | route             | 30000                                    | IGRETEC (intercommunale) + WDP                      |
| Dunkerque Logistique International (NPdC)       | rail-route        | 10000                                    | CCI Dunkerque + Gazeley                             |
| Eupen Welkenraedt (W)                           | route             | 50000                                    | SPI+(intercommunale)                                |
| Garocentre (W)                                  | (rail)-route-eau  | 50000                                    | IDEA + Gazeley                                      |
| Ghlin Baudour Sud (W)                           | route-eau         | --                                       | IDEA (intercommunale)                               |
| Plate-forme multimodale Cambrai-Marquion (NPdC) | (rail)-route-eau  | --                                       | Cambrais développement économique (=CCI)            |
| Pôle logistique Cœur d'Europe (NPdC)            | rail-route        | 250000                                   | Communauté de communes d'Ostrevant                  |
| Seneffe-Manage (W)                              | route-eau         | --                                       | IDEA  |
| Tournai Ouest (W)                               | route             | --                                       | IDETA (intercommunale)                              |
| Transmarck (NPdC)                               | route             | --                                       | CCI Calais  |
| Trilogiport (W)                                 | rail-route-eau    | 300000                                   | Port autonome de Liège + Port d'Anvers +SPI+        |

En bleu, entreprises privées, W= Wallonie, NPdC= Nord-Pas de Calais sources : Région Wallonne et Région Nord-Pas de Calais

Les politiques menées dans le Nord-Pas de Calais et Wallonie étant relativement récentes, il est difficile d'en identifier les résultats chiffrés au niveau de la création d'activités et d'emplois. On peut cependant faire divers constats, qui devront être vérifiés dans la durée. Au niveau de l'emploi

(figure 7), l'évolution depuis 1995 montre un plus fort dynamisme de la Région Nord-Pas de Calais, qui a connu une hausse de 50% des effectifs employés dans la logistique. En Région Wallonne, la hausse était de 20%, légèrement supérieure à l'évolution de l'Union Européenne à 25.

**Figure 7 : Evolution de l'emploi logistique**



sources : Eurostat

Les chiffres de créations d'entreprises dans le secteur transport et logistique entre 1995 et 2007 sont également favorables au Nord-Pas de Calais, même si la Wallonie connaît une plus forte croissance lors des années les plus récentes (Insee et Statbel). La croissance des surfaces de stockage est plus rapide dans le Nord-Pas de Calais qu'en Wallonie mais les prochains développements devraient inverser cette tendance puisque 900 000 m<sup>2</sup> de nouveaux entrepôts sont prévus en Wallonie à l'horizon 2010, pour 650 000 dans le Nord-Pas de Calais (Logistics in Wallonia et Nord-Logistique). On remarque aussi que le portail « Nord-Logistique » recense 363 membres, soit plus de deux fois plus que son équivalent wallon, « Logistics in Wallonia ».

## Conclusions, des pistes pour le futur

L'étude de la situation de ces deux régions industrielles illustre l'importance de ce niveau d'action pour la mise en place d'une politique de développement de la logistique. Au vu des politiques menées, des développements et des constats statistiques partiels, une tendance se dégage ; la région Nord-Pas de Calais semble bénéficier d'une avance par rapport à la Wallonie en la matière.

Le Nord-Pas de Calais semble avoir établi des constats primordiaux quant à la politique à mener en matière de logistique, constats que la Wallonie tarde à tirer. Il s'agit notamment de la nécessité d'établir un cadre stratégique au niveau régional auquel tous les acteurs publics doivent se conformer. Une politique de développement de la logistique doit se baser sur une optique régionale et supra-régionale, 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. Il faut donc éviter de faire reposer leur mise en place principalement sur les acteurs locaux. S'il est intéressant d'impliquer ces acteurs locaux dans les plans de développement logistique en profitant de leur proximité avec les acteurs et de leur connaissance du tissu économique et si les réalités des sous-régions peuvent différer, il faut malgré tout que les diverses initiatives suivent un cadre commun. En Wallonie, le niveau d'action principal reste sous-régional et les volontés de recentrage n'ont pas été suivies d'effets, 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 gaspillage d'espace et d'argent public. La situation était assez proche dans le Nord-Pas de Calais, mais les autorités régionales ont pris conscience du problème, des décisions telles que la réduction du nombre de Chambre de Commerce et de l'Industrie ont été prises et une note visant à définir une stratégie logistique régionale a été réalisée. Cette plus forte centralisation s'est concrétisée par la mise en place de la plate-forme majeure de Dourges en 2003, alors qu'en Wallonie un projet équivalent, le Trilogiport, ne sera en place que dix ans plus tard. De même, la prise en compte des considérations d'aménagement du territoire est plus forte en France qu'en Belgique, même si d'aucuns considèrent qu'elle reste trop faible, même en France. Cette question est cruciale si on veut arriver à une politique durable, visant un report des flux de transport vers les modes moins polluant et une utilisation raisonnée des terrains industriels. En matière de création d'activités, si le Nord-Pas de Calais a connu une croissance plus forte, des signaux tendent à montrer que la Wallonie comble progressivement son retard.

Une faiblesse commune aux politiques des deux régions peut être mise en évidence ; elles se sont concentrées sur l'aspect transport et particulièrement transport intermodal de la logistique, sur l'identification de terrains pouvant potentiellement accueillir des activités logistiques et sur le développement de plates-formes logistiques. Par contre, les questions de logistique statique et d'installation d'activités ont été peu abordées. Il n'y a pas de plan définissant quels types d'activités logistiques (logistique express, centres de distribution de bien de consommation, logistique pharmaceutique,...) sont à privilégier dans les différentes plates-formes logistiques mises en place. Ce centrage de la politique logistique sur les activités transports sans lien avec les autres domaines risque d'être inefficace : la logistique statique est liée 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, il faut donc une vision intégrée entre le développement des différents modes de transport, des terminaux de transport combiné et l'accueil des activités logistiques correspondantes, demandeuses de ces infrastructures. Sans cela, des activités inadaptées aux services de transports proposés pourraient s'installer dans les plates-formes, entraînant une sous-utilisation et donc une inefficacité des infrastructures multimodales et une croissance plus forte encore du transport routier. Cette vision stratégique devrait également s'étendre aux implantations logistiques « hors plates-formes », en décourageant les implantations isolées le long des axes routiers, et en favorisant leur rassemblement à proximité des terminaux et selon leurs besoins en transport.

Enfin, la contiguïté du Nord-Pas de Calais et de la Wallonie amène à s'interroger sur d'éventuelles complémentarités et collaborations et sur le besoin d'une réflexion à l'échelle européenne lors des investissements en infrastructures logistiques. En effet, les pôles majeurs de Liège et de la région lilloise se positionnent sur des marchés différents, le premier en arrière-pays des ports néerlandais et d'Anvers, la seconde plutôt en arrière des ports français et de Zeebrugge. Liège possède l'atout d'un important aéroport de fret alors que le Nord-Pas de Calais bénéficie d'une façade littorale et de plusieurs ports maritimes. Leur offre pourrait être complémentaire, une collaboration et une liaison intermodale efficace entre ces deux régions leur seraient probablement favorable. De même, la future liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut, lui-même relié à tout le réseau de voies navigables belges, néerlandaises et allemandes aura des impacts dans les deux régions, la politique menée à cet égard devrait donc être établie à partir d'une vision concertée. Ces constats plaident pour une politique plus volontariste en matière de logistique, intégrant le développement économique et l'aménagement du territoire et menée à tous les niveaux, du local à l'euro-péen, selon une structure claire et une répartition intelligente des compétences. La situation actuelle, où la responsabilité est laissée aux niveaux locaux et aux développeurs privés n'est pas favorable à un développement économiquement, socialement et environnementalement durable de la logistique.

## Bibliographie

Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie Nord-Pas de Calais (2007), *Schéma directeur du réseau des Chambres de Commerce et de l'Industrie Nord-Pas de Calais*, rapport, 23p.

Commission Européenne (2001), *Livre blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix*, Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg.

Conseil Général des Ponts et Chaussées (2003), *Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement*, Rapport n°2001-0104-01, 114p.

Daubresse M.-P. (1997), *Schéma national des plates-formes multimodales*, La documentation Française, 124p.

Eymery P. (2003), *la stratégie logistique*, PUF, collection que sais-je, 128p.

Hesse M., Rodrigue J.-P. (2004), « The transport geography of logistics and freight distribution », *Journal of Transport Geography*, n°12, pp. 171-184.

Houé T. (2003), *Réseaux logistiques et ancrage territorial : vers un dépassement des schémas traditionnels d'implantation des activités*, 25p. non publié

Keutgen P. (2005), *Les parcs logistiques en Europe du Nord-Ouest*, mémoire de fin d'études en Sciences géographiques à l'Université de Liège.

Lagneaux, F. (2008), « Economic Importance of Belgian Transport Logistics », *Working paper document*, n°125, January 2008, National Bank of Belgium, 84p.

Lasserre F. (2000), « Internet : La fin de la géographie ? », *Cybergeo, internet et la géographie*, article 141, 28p.

Liège Airport (2005), *Liège Airport au coeur du plan Marshall*, <http://www.gre-liege.be/FR/News/Documents/logistique-LucPartoune.pdf> , page consultée le 2 avril 2008.

Lièvre P. (2007), *La logistique*, éditions La découverte, Collection repère, Série gestion, Paris, 120p.

OPVN, Office de Promotion des voies navigables (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*.

Région Nord-Pas de Calais (2006), « Objectif 2020, Imaginons ensemble notre futur », *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire*, 121p.

Région Nord-Pas de Calais, Conseil Economique et Social Régional (2007), *La logistique, quelle stratégie régionale ?*, Rapport au conseil économique et social régional, 114p.

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.

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

Savy M., Horn C. (2004), « L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : Une évaluation temporelle en France et en Allemagne », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45, pp. 101-123.

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.

Voies Navigables de France (2003), *Réflexion sur les schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports intérieurs et sites fluviaux de la Région Nord-Pas de Calais*, 203p.

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