



Recherche doctorale

Les activités logistiques, outil de redéveloppement



Mathieu Strale
Académie Wallonie-Bruxelles

Licencié en Sciences géographiques (2006) et titulaire d'un master en environnement (2007).

La thèse de Mathieu porte sur « les activités logistiques comme outil de redéveloppement des régions d'anciennes industries ». Elle est réalisée sous la direction de C. Vandermotten, professeur à l'ULB et directeur à l'IGEAT.

La recherche doctorale de Mathieu pourrait se résumer ainsi : « *comprendre la logique de localisation des activités logistiques dans le nord-ouest européen et en tirer des enseignements pour la Région wallonne.* » La situation de celle-ci dans l'espace européen, à proximité des grands ports de la mer du Nord et des grands aéroports de Paris, Amsterdam, Francfort et Londres, peut en effet lui être profitable.

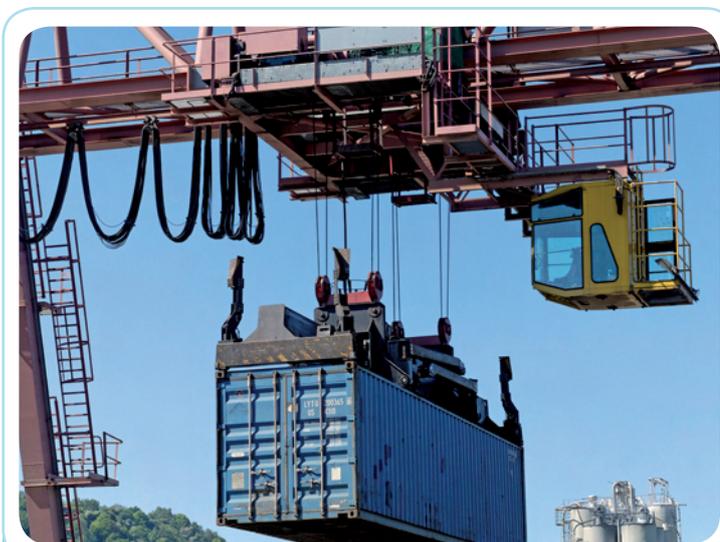
Mais qu'entend-on par logistique ? « *Ce sont les activités qui ont trait aux mar-*

chandises, que ce soit leur transport – par camion, bateau ou train – ou leur traitement, comme l'emballage des commandes, le courrier express. Mais la logistique s'occupe aussi de plus en plus de la production. Les entreprises ont fortement éclaté leurs activités, en Asie, en Europe de l'est... Les marchandises sont donc issues d'une série de sites différents et, pour arriver au produit final – il peut s'agir de vêtements, de meubles, de voitures –, il faut assembler les composants. Les entreprises logistiques s'installent

permet de livrer plus vite. On les peint, on y met les pare-chocs, les jantes... C'est le dernier niveau de la sous-traitance. »

donc près des grands ports et aéroports pour travailler les marchandises avant de les livrer au client final, aux magasins, aux industries. Par exemple, les voitures sont amenées semi-finies d'Asie et, en fonction de la commande des clients, terminées en Europe, ce qui

Ces activités s'installent donc à côté des ports et des aéroports puisque c'est là qu'arrivent les marchandises. « *Oui, mais à force de se concentrer cela crée beaucoup de congestion. La région qui comprend le Nord-Pas-de-Calais, la Flandre, le sud des Pays-Bas et la Ruhr a concentré ces activités depuis longtemps et commence à être saturée : les terrains y sont chers, les routes et les terminaux surchargés. La Wallonie, située à la marge de cette zone, espère attirer des firmes logistiques en proposant des terrains moins chers, de nombreux axes de transport ainsi que le pôle principal de Liège avec son aéroport, son port (troisième port intérieur européen) et des autoroutes qui le relie aux ports hollandais, allemands et à Anvers.* » Que fait la Région wallonne ? « *Elle a défini dans le SDER les pôles de transbordement multimodal de marchandises : Liège, Charleroi, La Louvière, Mouscron et Athus. Mais il y a eu peu de réflexion sur les types d'entreprises qui pourraient être intéressés par le transport multimodal. On a laissé aux acteurs locaux – aux intercommunales en particulier – la charge de les accueillir,*



Légende

Transbordement de marchandises dans le port de Liège.



sans définir de stratégie globale. Résultat, elles se sont installées n'importe où. Si un entrepreneur logistique désire s'installer en Wallonie, il n'y a personne pour lui conseiller, en fonction de son activité, d'aller dans tel pôle plutôt que dans tel autre, contrairement à ce qui se passe en Flandre ou en Allemagne. Il faudrait un interlocuteur unique ayant une vision globale sur tout l'espace wallon. La structure Logistics in Wallonia mise en place suite au plan Marshall pourrait à terme résoudre ce manque. »

Quel est l'objectif de ta thèse ? « Il s'agit de déterminer les activités qui peuvent s'installer en lien avec le transport multimodal, en décodant la logique de leur localisation. La première étape de ma thèse est de comprendre, dans l'espace nord-ouest européen, quelles activités logistiques s'installent où et pourquoi ? J'ai construit une base de données des entreprises logistiques majeures avec leur implantation et je vais la croiser avec les villes, les axes de transport, les terminaux... A partir de là, je pourrai me poser les questions relatives à la position de la Wallonie dans cet espace : quel type d'activité est-elle à même d'accueillir ? Par exemple, faut-il plutôt attirer la logistique liée à la grande distribution, à l'automobile, à l'aéronauti-

que, au courrier express ? Après y avoir répondu, reste la question de leur localisation, sous quelles modalités et pour quels effets ? » Les résultats de ta thèse pourront-ils être utiles à la Région ? « Sur cette base, il est possible de faire des propositions, pour adapter les outils en aménagement du territoire (par exemple afin de réserver les terrains qui conviennent aux activités logistiques) ou pour adapter la politique de transport (par exemple en favorisant la construction de telle ligne de chemin de fer). »

Les ports et les aéroports sont des pôles logistiques majeurs et Liège est dans l'espace nord-ouest européen moins développé que ses homologues. « On peut donc espérer y développer des activités. Mais lesquelles ? Il est important de prévoir les effets des choix retenus. Au niveau européen, on voit se développer les ports intérieurs, en arrière des ports principaux saturés : les marchandises transitent des bateaux vers les péniches et leur traitement se réalise dans le port intérieur. Rotterdam a comme port arrière Duisburg, sur le Rhin. Liège voudrait développer la même logique avec le port d'Anvers, via le canal Albert. Quelles activités accueillir ? S'il s'agit uniquement de celles qui font du transbordement eau/route,

cela va augmenter le trafic de camions dans toute l'agglomération et revient à désencombrer les routes d'Anvers pour les surcharger en Wallonie, ce qui n'est pas intéressant pour le développement territorial. Il y a aussi le projet à l'aéroport de Liège de lui adjoindre un terminal de TGV-fret : on utiliserait le TGV pour le transport de marchandises. Cela pourrait être intéressant pour le courrier express par exemple, pour remplacer certains vols par le rail mais il faut voir si c'est réalisable. »

La réduction des gaz à effet de serre dans tout ça ? « Des réseaux de transport ferroviaire se développent à travers l'Europe, dont la Belgique est quasi absente. Mais que ce soit l'eau ou le rail, si l'on veut des alternatives à la route, il faut une masse critique de marchandises pour que le transport soit rentable. Or, on assiste à la multiplication des plates-formes en Wallonie. Les intercommunales accueillent toutes les activités logistiques qui se présentent sans logique d'ensemble et même en dehors des pôles multimodaux du SDER. Idelux installe une plate-forme routière à la jonction des autoroutes E42 et E411. Garocentre à La Louvière, prévue comme plate-forme multimodale, est actuellement exclusivement routière. Dans le Hainaut, les cinq intercommunales ont chacune un projet différent... A cela s'ajoute l'action des promoteurs privés qui achètent des terrains bon marché, construisent des entrepôts et les revendent aux firmes logistiques sans se préoccuper de l'activité qui s'y installe, du mode de transport utilisé. On crée des pôles partout, la plupart liés aux autoroutes, ce qui va à l'encontre du transport multimodal. Et quand bien même ce sont des plates-formes multimodales, encore faut-il qu'elles aient un volume de marchandises suffisant : tous les pôles prévus risquent de se concurrencer. Il est urgent de définir une stratégie, donc de comprendre les logiques sous-jacentes, ce qui est l'objet de ma recherche. »

