

N° 1 • Décembre 2012 • ISSN 2294-7027 • www.territoires.be

Pour une approche critique des études de benchmarking : l'exemple de la logistique en Wallonie

Critical approach to benchmarking studies: the example of logistics in Walloon

M. Strale¹

La Région wallonne a commandité, en 2009, une étude auprès de Cushman & Wakefield visant à qualifier le potentiel des régions européennes pour l'accueil d'activités logistiques et de distribution. Ce rapport, qui classe la Wallonie et ses provinces aux premières places du classement, pose de nombreux problèmes méthodologiques, qui remettent en cause la validité des résultats. Ce constat constitue une introduction illustrative à une remise en cause plus large des études de ranking territorial menées ou financées par les pouvoirs publics à des fins de benchmarking. Leur historique, leur contexte idéologique et leurs conséquences sur les politiques publiques font l'objet d'une analyse détaillée.

In 2009, the Walloon Region has commanded a study of Cushman & Wakefield to qualify the potential of European regions for hosting logistics and distribution activities. The report ranks the Walloon Region and its provinces at the top spots. It poses many methodological problems which challenge the validity of results. This statement is an illustrated introduction to a wider questioning of territorial ranking and benchmarking studies conducted or funded by public authorities. Their history, their ideological background and their impact on public policy are discussed in detail.

Mots clés Benchmarking, logistique, néolibéralisme, politiques publiques, Wallonie
Keywords benchmarking, logistics, neoliberalism, public policy, Wallonia

¹ Université Libre de Bruxelles — IGEAT-ULB — Av. F. D. Roosevelt, 50 B-1050 Bruxelles, CP 130/02 — mstrale@ulb.ac.be

Introduction

Les études de ranking, c'est-à-dire de classement comparatif des territoires, et leur corollaire, les démarches de benchmarking, de prise de décisions basée sur la comparaison concurrentielle, issues du monde entrepreneurial, recueillent un intérêt croissant de la part des pouvoirs publics. Ces derniers les utilisent ces outils pour évaluer et orienter leur politique, notamment en matière de développement territorial.

S'inscrivant dans cette tendance, les autorités wallonnes ont eu recours à ce type de démarche pour évaluer le potentiel régional en matière d'activités logistiques. À la fin de l'année 2009, le courtier immobilier Cushman & Wakefield a publié un rapport commandité par Logistics in Wallonia (la structure rassemblant le pôle de compétitivité transport et logistique et le cluster créés dans le cadre du plan d'action prioritaire pour l'avenir

wallon) et l'Awex (l'Agence wallonne à l'exportation). Il s'agit d'un classement des régions européennes selon leur potentiel d'attrait pour les activités de distribution et de logistique [Logistics in Wallonia & Awex, 2009]. Etabli à deux échelles géographiques distinctes, il place respectivement la Wallonie en tête des régions nord-ouest européennes les plus attractives et les provinces de Liège et du Hainaut aux première et troisième places du classement désagrégé.

L'objet de cet article est double ; après avoir présenté l'étude de Cushman & Wakefield (partie 1), il s'agit de questionner sa méthodologie (partie 2) pour aboutir ensuite à une vision critique vis-à-vis des démarches de benchmarking (partie 3) utilisées pour orienter et évaluer les politiques publiques.

Une présentation de l'étude de Cushman & Wakefield

Le classement de 2009 constitue une actualisation d'études menées en 2004 et 2006, selon une méthodologie identique, pour le compte du Vlaams Instituut voor Logistiek (2006), l'équivalent flamand de la structure Logistics in Wallonia.

L'objectif de l'étude est de positionner un échantillon de régions européennes selon leur attractivité supposée pour l'implantation des centres de distribution. La méthodologie se base sur une matrice composée de 19 indicateurs, multipliés par un coefficient de pondération et regroupés selon six domaines eux-mêmes pondérés et additionnés pour former un score unique (voir tableau 1).

Les indicateurs utilisés couvrent les facteurs généralement jugés déterminants pour l'implantation d'activités logistiques : l'accessibilité et l'offre en matière de trans-

port, les coûts et l'offre de terrains et de bâtiments logistiques et la disponibilité de main-d'œuvre, son coût et sa formation [Merenne-Shoumaker, 2007].

Les coefficients de pondération sont établis par le consultant. Ils peuvent varier lors des réactualisations du classement. Par exemple, la composante « travail » a été réévaluée en 2009 par rapport à 2006, de 3 à 9 %, le poids du chômage des moins de 24 ans au sein de cette composante passant de 50 à 67 %. L'étude porte sur 61 régions au niveau de découpage européen Nuts 2 correspondant au nord-ouest de l'Europe et aux régions abritant les grandes villes situées en dehors de cet espace. Un deuxième classement est établi au niveau Nuts 1. Enfin, l'étude comprend un volet prospectif, classant les mêmes espaces avec la même méthodologie à l'échéance 2020.

Domaine	critères	construction de l'indicateur	poids	source
Coûts	Loyers pour entrepôts logistiques > 10.000 m ² Moyenne des trois dernières années	+5€/m ² /an => + 1 point dans la matrice	25 %	Recherches C & W
	Prix des terrains industriels Moyenne des trois dernières années	+30€/m ² => + 1 point dans la matrice	38 %	Recherches C & W
	Coût de la main-d'œuvre	+2600€/an/employé => + 1 point dans la matrice	25 %	Organisation internationale du travail et Eurostat
	Part dans l'indicateur		21 %	
Système de transport	Densité du réseau autoroutier	+20 km d'autoroute ou de route à 4 bandes/100km ² => - 0,2 point dans la matrice	27 %	Eurostat et carte routière Michelin
	Congestion du trafic routier	+30 minutes de congestion en moyenne par jour => + 1 point dans la matrice	7 %	Transport & Mobility Leuven et Goederen Vervoer Vlaanderen pour Belgique ; recherches C&W pour les autres régions
	Densité du réseau ferré		7 %	Eurostat
	Transport routier		20 %	Eurostat et ESPON
	Transport ferroviaire		13 %	Eurostat et ESPON
	Transport aérien		7 %	Eurostat et ESPON
	Transport fluvial		20 %	Eurostat et ESPON
	Part dans l'indicateur		29 %	
Accessibilité	Pouvoir d'achat dans un rayon de 180 minutes en voiture	+100 millions € => - 1 point dans la matrice	25 %	Calculs de C & W sur base du SIG CACI et des données GfK
	Accessibilité aux 27 pays de l'Union Européenne	+20 points dans le classement => - 0,5 point dans la matrice	58 %	ESPON
	Accessibilité à l'Europe de l'est	+45 minutes => +0,5 point dans la matrice	17 %	SIG Navtec
	Part dans l'indicateur		29 %	
Offre en bâtiments et terrains	Offre de nouveaux bâtiments logistiques de plus de 10.000 m ²	1= disponibilité immédiate 2 = disponibilité potentielle à court terme, etc., jusque 5 = pas d'offre	50 %	Recherches C & W
	Offre de terrains pour les activités logistiques	1= disponibilité immédiate 2 = disponibilité potentielle à court terme, etc., jusque 5 = pas d'offre	50 %	Recherches C & W
	Part dans l'indicateur		9 %	
Marché du travail	Disponibilité de main-d'œuvre (chômage des moins de 24 ans)		67 %	Eurostat
	Productivité (valeur ajoutée par travailleur dans le secteur des services)	+1000€ de valeur ajoutée par employé => - 0,3 point dans la matrice	33 %	Eurostat
	Part dans l'indicateur		9 %	
Know-how	Formation logistique	+1000 points dans l'éducation logistique => - 0,2 points dans la matrice	50 %	Liste FIL des formations logistiques
	Connaissance des langues	+10 à la moyenne du test TOEFL CBT => - 1 point dans la matrice	50 %	Données du test TOEFL et de la connaissance du Français et de l'Allemand
	Part dans l'indicateur		3 %	

Tableau 1 Critères de classement des régions européennes — SOURCE : LOGISTICS IN WALLONIA & AWEX, 2009

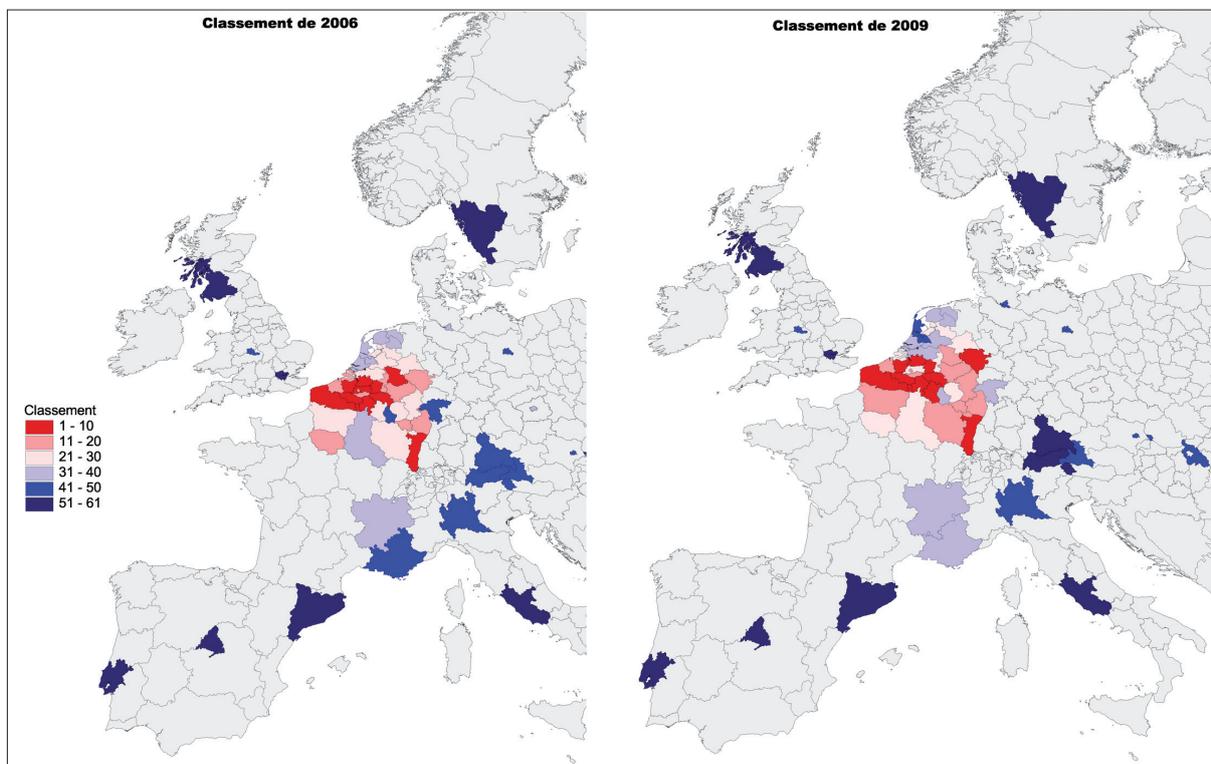


Figure 1 Cartes des classements de 2006 et 2009 des régions européennes (Nuts 2)
 SOURCE : VLAAMS INSTITUUT VOOR LOGISTIEK, 2006, LOGISTICS IN WALLONIA & AWEX, 2009 ET CALCULS PERSONNELS

Les cartes des résultats des années 2006 et 2009 sont très similaires (figure 1). Les régions allant du Nord-Pas-de-Calais à la Ruhr occupent les premières places. Un gradient décroissant apparaît autour de ce noyau. Il s'agit d'un constat connu, les régions du nord-ouest de l'Europe, fortement urbanisées, bien dotées en axes de transports menant au reste de l'Europe et proches des grands ports maritimes sont les mieux positionnées pour l'implantation d'activités de distribution [Hesse et coll., 2004 ; Strale, 2010].

La comparaison des cartes montre une opposition entre les territoires composant la Flandre et les Pays-Bas qui baissent dans le classement et le reste de l'espace nord-ouest européen qui connaît généralement une hausse. Cette évolution semble être liée à l'augmentation de la pondération de la composante travail et du poids du chômage. Le taux de chômage, plus élevé en Wallonie et dans les régions françaises qu'en Flandre et aux Pays-Bas, a favorisé les premiers au détriment des seconds (voir annexe 2).

L'objet de cet article est d'analyser ce classement, aussi bien sur la forme, c'est-à-dire la méthodologie suivie, que sur le fond, la nécessité supposée de classer les régions pour qualifier leur potentiel de développement. Il s'agira de répondre à deux questions :

- Ce classement est-il un document fiable, représentatif de la réalité de l'activité logistique en Europe et sur lequel peuvent s'appuyer les pouvoirs publics ?
- Quelles sont les raisons poussant les pouvoirs publics à chercher à classer les territoires pour orienter leurs politiques, quelle est la validité de telles démarches et quelles en sont les conséquences ?

Nous analyserons en particulier les classements de 2006 et 2009 à l'échelle Nuts 2. Le classement en Nuts 1 et le volet prospectif de l'étude ne sont pas exploités dans le cadre de cet article. Cependant, les constats établis peuvent leur être appliqués dans la mesure où la méthodologie est identique.

Sur la forme, une méthodologie contestable

Notre analyse débute par une remise en question des choix de départ de cette étude : la focalisation sur l'attractivité pour les centres de distribution européens et l'échantillon de régions utilisé.

La logistique est une activité comportant de multiples acteurs dont les critères de localisation diffèrent [Strale, 2010]. Dans la mesure où le classement de Cushman & Wakefield ne comporte qu'une seule dimension, il ne prend en compte qu'une partie de cette branche d'activité. Dans ce cas-ci, il s'agit des centres de distribution européens.

Ces infrastructures sont mises en place par les entreprises opérant à l'échelle européenne, pour centraliser la distribution de leurs produits. Ces entreprises recherchent des sites proches des pôles d'échanges, ports ou aéroports, disposant d'une bonne accessibilité et ayant une position centrale vis-à-vis du marché à desservir et leurs activités [Hesse et coll., 2004]. La disponibilité d'espaces à un coût foncier avantageux est un critère important [Hesse, 2004]. Plus marginalement, le coût et la disponibilité de main-d'œuvre peuvent également intervenir. La pondération des indicateurs reflète la hiérarchie de ces critères.

Dans ce contexte, l'intégration dans l'étude de régions à la périphérie de l'espace européen semble inutile. Les critères d'accessibilité au marché les rejettent systématiquement en fin de classement. Les régions situées au sein de la Banane bleue, c'est-à-dire de l'espace le plus densément peuplé et ayant la production de richesse la plus élevée d'Europe, allant de l'Angleterre au Nord de l'Italie, obtiendront les premières places, d'autant plus si elles sont proches des grands ports maritimes. Dans ce cadre, il aurait par contre été intéressant d'intégrer les régions proches des ports du Havre, de Hambourg et de Brême.

Si la focalisation sur les centres de distribution européens s'inscrit dans un engouement fort pour ce type d'infrastructures [Hesse, 2004], une remise en contexte de ce choix est nécessaire. Si les centres de distribution européens sont susceptibles de créer un nombre relativement élevé d'emplois par site, ils constituent un secteur de l'activité logistique ayant un faible effet d'entraînement. Leur rayon d'action continental implique une

déconnexion vis-à-vis de l'économie de la région dans laquelle ils sont implantés. A contrario, ce faible lien avec l'économie locale engendre une plus grande sensibilité à des critères tels que le coût du foncier ou les aides à l'implantation sur lesquels les autorités publiques ont un pouvoir d'influence. Il convient dès lors d'expliquer clairement ce choix méthodologique et ses conséquences, ce qui n'est pas le cas dans le document étudié.

Au-delà de cette interrogation sur les hypothèses de départ, la méthodologie mise en place pour établir le classement constitue le point central de notre critique. Les traitements opérés, ou leur absence, génèrent de l'instabilité et un palmarès peu fiable.

Premièrement, la constitution d'une matrice pondérée suggère que le poids de chacun des indicateurs corresponde à son indice de pondération. Par exemple, la composante « transport » interviendrait pour 29 % du score final (tableau 1). Cependant, les 19 indicateurs ne sont pas standardisés, c'est-à-dire ramenés à des moyennes (égales à zéro) et des écarts-types (égaux à un) identiques, donc d'influence égale dans la matrice. Les coefficients de pondération perdent dès lors leur signification. Ils ne représentent pas le poids réel des indicateurs. Cette carence est d'autant plus dommageable que les valeurs moyennes des indicateurs présentent des écarts élevés (annexe 2). La reconstruction du classement à partir d'indicateurs standardisés donne d'ailleurs des résultats fort différents (voir tableau 2).

En deuxième lieu, sans remettre en cause le choix des indices de pondération, nous nous interrogeons sur leur modification entre 2006 et 2009. Seule la composante « travail » change, son indice de pondération étant triplé, passant de 3 à 9 %, le poids du chômage des moins de 24 ans au sein de cette composante passant lui de 50 à 67 %. Cushman & Wakefield justifie ce changement par le constat que la disponibilité de main-d'œuvre était une problématique accrue en 2007 et 2008 [Logistics in Wallonia & Awex, 2009]. En l'absence d'éléments fournis par le prestataire de l'étude permettant d'accréditer cette thèse, nous constatons que :

- l'indicateur choisi pour témoigner de cette baisse de main-d'œuvre disponible n'est pas illustratif, le taux

Région	Classement 2009 de Cushman & Wakefield	Classement 2006 de Cushman & Wakefield	Classement 2009 standardisé	Classement 2009 avec paramètres de 2006
Liège	1	2	1	2
Limburg (B)	2	1	2	1
Hainaut	3	3	3	3
Nord-Pas-de-Calais	4	9	5	5
Namur	5	6	13	6
Luxembourg (B)	6	21	14	4
Alsace	7	8	10	7
Oost-Vlaanderen	8	10	6	8
Antwerpen	9	4	4	9
Arnsberg	10	20	16	10
Köln	11	14	8	12
Koblenz	12	24	18	11
Brabant-Wallon	13	13	12	16
Düsseldorf	14	5	7	14
Région de Bruxelles-Capitale	15	15	11	19
Lorraine	16	23	20	15
West-Vlaanderen	17	12	9	13
Saarland	18	17	21	22
Rheinessen-Pfalz	19	16	23	20
Picardie	20	27	24	23
Trier	21	30	26	21
Ile-de-France	22	19	15	26
Limburg (NL)	23	11	17	17
Zeeland	24	18	22	18
Vlaams-Brabant	25	7	19	24
Overijssel	26	22	28	25
Munster	27	28	30	28
Champagne-Ardenne	28	36	37	30
Praha	29	34	31	31
Flevoland	30	29	32	27
Noord-Brabant	31	25	25	29
Rhône-Alpes	32	35	33	24
Drenthe	33	31	40	33
Darmstadt	34	47	35	36
Gelderland	35	26	34	32
Luxembourg (GD)	36	46	39	38
Zuid-Holland	37	33	27	36
Groningen	38	37	42	37
Provence-Alpes Côte d'Azur	39	44	44	42
Friesland	40	39	45	39
Hamburg	41	38	29	40
Berlin	41	42	36	44
Noord-Holland	43	40	38	41
Utrecht	44	32	41	43
West Midlands	45	41	43	45

Kozep-Magyar	46	51	47	46
Wien	47	43	46	47
Bratislava	48	54	54	49
Lombardia	48	45	49	48
Salzburg	50	48	53	50
Oberbayern	51	49	48	51
Lazio	52	52	51	55
Mazowieckie	53	53	52	54
Tirol	54	50	55	53
Greater London	55	60	60	52
Scotland	56	55	56	56
Sydsverige	57	56	57	57
Vastsverige	58	57	59	58
Cataluna	59	58	58	59
Com. De Madrid	60	61	60	61
Lisboa	61	59	61	60

Tableau 2 Classements de Cushman & Wakefield

— 10 : écart de 0 à 5 places vis-à-vis du classement 2009

— 32 : écart de 6 à 10 places vis-à-vis du classement 2009

— 29 : écart de plus de 10 places vis-à-vis du classement 2009

SOURCES : VLAAMS INSTITUUT VOOR LOGISTIEK, 2006 ; LOGISTICS IN WALLONIA & AWEX, 2009 ET CALCULS PERSONNELS.

de chômage des moins de 24 ans étant resté élevé, passant d'environ 17 à 18 % entre 2000 et 2006 à 15 % en 2007 et 2008 dans l'Union Européenne pour augmenter à nouveau ensuite (Eurostat) ;

- ce changement de pondération a placé la province de Liège en tête du classement devant le Limbourg, ce qui n'aurait pas été le cas sinon (tableau 2).

Il nous semble dès lors justifié de nous interroger sur ce choix méthodologique, qui a permis d'améliorer la position du commanditaire de l'étude, la Wallonie.

Ce cas illustre par ailleurs le manque de fiabilité du benchmarking dans un cadre prospectif. Les indicateurs et leur pondération sont le reflet de la situation économique du moment et peuvent perdre leur pertinence en cas de changement de tendance [Bristow, 2005]. Dans ce cas-ci, l'étude a été publiée en 2009, après la crise économique qui a fortement affecté le secteur du transport et de la logistique. L'augmentation de l'importance de la disponibilité de main d'œuvre s'est inscrite à contre-courant de la conjoncture économique puisque la problématique des entreprises était alors le rétablissement de la rentabilité par la réduction des coûts et du personnel.

Le calcul et l'utilisation des indicateurs posent également question. L'utilisation de statistiques européennes de première main exige une réflexion sur les sources et les méthodes de compilation. Par exemple, un indicateur tel que le taux de chômage est sensible à la méthodologie suivie pour son calcul qui elle-même dépend de la politique des États ou régions concernées et surtout de la situation globale de la régulation sociale des rapports emploi/non emploi. Ainsi, les taux uniformément bas des régions néerlandaises (annexe 2) contrastant avec leurs voisines immédiates pourraient constituer un exemple de biais statistique.

Les indicateurs calculés par Cushman & Wakefield sont équivoques, en particulier trois d'entre eux, les loyers dans l'immobilier logistique, le prix des terrains industriels et le pouvoir d'achat dans un rayon de 180 minutes. Les scores de ces trois indicateurs sont proportionnels à la position hiérarchique des régions et non aux valeurs réelles du coût des terrains, de l'immobilier logistique ou du pouvoir d'achat. Ils suivent une évolution linéaire, avec un saut de 0.2 entre chaque région (annexe 1).

Par ce mécanisme, en supposant que de nombreuses régions ont des valeurs proches, de faibles variations,

induisant des changements hiérarchiques entre les régions, auront des impacts disproportionnés en matière de score.

Ces éléments relatifs à l'étude de Cushman & Wakefield forment une introduction illustrative pour une critique plus

large de ce type de démarches. En effet, si l'exemple choisi est particulièrement interpellant, il ne constitue pas un cas isolé, la littérature mettant régulièrement en exergue les carences de ces études [Bristow, 2005 ; Amable, 2006]. Nous pouvons dès lors nous interroger sur les raisons justifiant leur financement par les pouvoirs publics.

Sur le fond, quels classements pour quels résultats ?

Cette troisième partie s'interroge sur le fondement des démarches de classements des territoires, partant d'un historique de leur mise en place pour aboutir à une critique tant des méthodes suivies que de leur appropriation par les pouvoirs publics et de leurs conséquences.

Les études de ranking et les démarches de benchmarking sont la manifestation de l'intégration par les pouvoirs publics de la gestion orientée vers les résultats, mises en place dans l'industrie et les services [Bristow, 2005 ; Kaelble, 2010].

Dans le cadre du virage libéral opéré par les pouvoirs publics occidentaux depuis la fin des années '70, ceux-ci s'inscrivent dans une vision entrepreneuriale de la gouvernance [Harvey, 2005]. Leur politique s'appuie sur l'attraction de capitaux par le biais de l'amélioration de la compétitivité des territoires. Cette vision s'est développée en parallèle avec le phénomène de globalisation, en supposant que ce dernier engendrait une hausse de la concurrence, y compris au niveau local, qui nécessitait une politique publique proactive, suscitant l'investissement [Capron, 2009 ; Camagni, 2006]. Cela s'est traduit par la mise en place de politiques et d'infrastructures supposées favorables à l'arrivée d'investisseurs, l'essor des pôles de compétitivité, la prise de mesures fiscales, la création d'aides à l'investissement ou le démarchage des industriels [Birch et coll, 2009]. Ce mouvement a été de pair avec une régionalisation des politiques économiques, ce niveau décisionnel étant jugé plus proche des réalités économiques actuelles et plus réactif.

Dans ce cadre, les études de benchmarking sont très recherchées. Elles semblent évaluer les potentialités des territoires et les rendre objectives et chiffrables [Bristow, 2005 ; Bruno, 2008]. Dans un contexte décisionnel public singeant la gestion privée, toutes les décisions doivent pouvoir être évaluées, classées et chiffrées [Hay, 2004]. Les études de ranking sont un outil précieux. Elles rendent opérationnelle et mesurable la gestion entrepreneuriale et servent de base statistique, quantitative, au Benchmarking. Cette méthode a été promue par les organismes supranationaux tels que l'Union Européenne, l'OCDE ou la Banque Mondiale [Kaelble, 2010]. Le benchmarking est une pièce maîtresse des stratégies européennes de Lisbonne et de Göteborg, visant à améliorer la compétitivité de l'Union Européenne [Capron, 2009].

De plus, le profil scientifique, neutre et objectif du ranking territorial lui confère une image positive et difficilement critiquable. Tout au plus s'interrogera-t-on sur le choix des indicateurs ou de leur pondération. Les prestataires réalisant ces études et la littérature relative à la compétitivité ont développé une check-list des facteurs favorables à cette compétitivité et seule leur pondération serait susceptible de varier [Bristow, 2005]. Les études de ranking et le benchmarking qui se basent sur leurs résultats, par leur abord simple et univoque, sont séduisantes pour les autorités publiques.

Pourtant cette aura positive est battue en brèche par une analyse pragmatique.

En premier lieu, le benchmarking n'est pas idéologiquement neutre et ne relève pas d'une démarche scientifique et universelle [Bristow, 2005 ; Kaelble, 2010]. Il se base sur deux présupposés : le fait qu'une organisation ne devienne compétitive qu'en étant exposée à la concurrence et l'idée que le marché concurrentiel est le dispositif de coordination le plus efficace, voire l'unique solution, pour améliorer les performances économiques. Ce sont deux principes de l'idéologie néolibérale, sur laquelle se base l'action publique actuelle, mais qui sont contestés par de nombreuses recherches scientifiques [Amable, 2006 ; Bristow, 2005 ; Birch et coll., 2009].

Cette promotion de la compétitivité ne s'adresse qu'à une portion limitée de l'économie. Seules certaines entreprises ont un rayon d'action suffisamment large, une déconnexion vis-à-vis du territoire d'accueil et une centralisation des opérations suffisamment fortes pour mettre en concurrence un nombre important de territoires lors de leur implantation ou de leurs investissements. La majorité des entreprises ont une liaison vis-à-vis du tissu économique local, des investissements en capital fixe, des contraintes de localisation relatives à leur production ou à leurs fournisseurs qui excluront cette mise en concurrence à large échelle. De plus, pour les entreprises disposant de plusieurs sites, les facteurs internes, relatifs à leur réseau d'implantation et à l'intégration d'éventuelles nouvelles unités en leur sein, dominent les éléments relatifs à la qualité des lieux d'accueil [Bristow, 2005].

Surtout, la vitalité économique et sociale des régions est d'abord le fait des secteurs économiques non exposés à la concurrence externe, producteurs de biens et de services pour le marché intérieur plutôt que de l'arrivée d'investisseurs [Krugman, 1996 ; Birch et coll., 2009]. Or les démarches de benchmarking ne classent les territoires qu'en fonction des seconds et le tissu économique n'y est intégré que comme une variable d'attractivité. Pourtant, la globalisation de l'économie n'a pas changé fondamentalement les équilibres puisque les acteurs exposés à la concurrence internationale ne représentent que 10 à 15 % de l'économie européenne et cette part a peu évolué depuis 30 ans [Vandermotten et coll., 2004 ; Grasland & Van Hamme, 2010].

Une politique économique niant cette réalité et promouvant uniquement la compétitivité peut avoir des effets nuisibles, car elle risque de générer une forme de néo-

mercantilisme en faveur des seuls secteurs en compétition au détriment d'une allocation équilibrée des ressources [Krugman, 1996]. Appréhender la compétitivité comme la seule mesure de la santé économique est une erreur, car le lien entre cette dernière et les performances économiques n'est pas établi [Bristow, 2005, Birch et coll., 2009]. La corrélation entre les indices de compétitivité et la situation économique réelle des territoires est faible, de même que leur capacité à évaluer l'efficacité et orienter les politiques de développement économique [Barkeley et coll., 2011].

En deuxième lieu, plusieurs éléments relatifs à la méthodologie du ranking territorial et du benchmarking remettent en cause leur capacité à refléter la situation économique des territoires et à favoriser leur essor.

Le ranking implique l'utilisation d'indicateurs quantifiables, excluant les éléments qualitatifs [Olszak, 2010]. L'approche suivie par ces études ignore l'existence de réseaux interrégionaux et les modalités non marchandes régissant la compétitivité [Bristow, 2005]. Ces réalités politiques, historiques, géographiques, sociales non prises en compte sont pourtant fondamentales [Birch et coll., 2009]. Le ranking, en mettant tous les territoires sur un pied d'égalité et en ignorant toute autre réalité, crée l'impression qu'il existe une recette unique, applicable par tous, permettant d'arriver à une meilleure compétitivité.

Un autre élément, déjà évoqué, est l'inefficacité pour une utilisation prospective. Les comparaisons se basent sur des indicateurs actuels ou des projections de leur évolution probable. L'évolution économique, sociale et politique future étant grandement méconnue, son estimation suppose des choix méthodologiques. Ceux-ci correspondent souvent à une continuation des tendances observées au cours des années précédentes. Pourtant, la spécialisation dans les secteurs économiques jugés actuellement performants au détriment d'une économie équilibrée peut constituer un facteur handicapant en cas de retournement conjoncturel [Bristow, 2005 ; Birch et coll., 2009]. Ainsi, l'activité logistique et transport de marchandises a été l'un des secteurs les plus touchés en Europe par la crise de 2008-2009 [Notteboom, 2010]. De même, le renchérissement des coûts énergétiques, des changements de régulation et des législations relatives au transport, au commerce et à l'environnement peuvent mettre à mal le modèle actuel

d'éclatement mondial de la production et de centralisation européenne de la distribution.

De plus, le palmarès et la compétition établis par ces études sont fictifs, ils ne leur préexistent pas et dépendent des indicateurs choisis. L'engouement pour ces classements génère une multitude de palmarès différents. Pour répondre à cet engouement, les producteurs d'études tendent à simplifier leur méthodologie. La mise en place de démarches standardisées présente plusieurs avantages pour ces derniers, elle permet de vendre des études basées sur des traitements identiques à plusieurs clients. La multiplication de publications conçues selon la même méthodologie renforce leur crédibilité et leur attrait en donnant une impression d'universalité des démarches [Bristow, 2005].

Enfin, la relation contractuelle existant entre le commanditaire, c'est-à-dire les pouvoirs publics, et le réalisateur de l'étude constitue une menace pour l'objectivité des documents. Par ce type de démarche, les autorités cherchent à vanter et vendre leur territoire, ce qui pourrait les encourager à privilégier les études dont les résultats leur sont favorables. Pour les bureaux de consultance, dont l'existence dépend de rentrées financières extérieures, la tentation sera grande d'adapter leur méthodologie pour favoriser et conserver leur client.

Un second conflit d'intérêts potentiel existe à propos de ces prestataires. Ceux-ci mènent régulièrement des activités de promotion immobilière. Dans le cadre de ces dernières, une étude démontrant un potentiel de développement élevé peut leur être favorable, puisqu'elle encouragera les pouvoirs publics à libérer des terrains pour les entreprises et investir dans les infrastructures.

Pourtant, le benchmarking a un impact croissant sur les pouvoirs publics, il acquiert un rôle de justification et d'outil de pression auprès des décideurs et des populations [Bristow, 2005].

L'identification d'un potentiel élevé pour l'accueil d'investisseurs justifiera la poursuite et l'accentuation des politiques visant l'amélioration de la compétitivité pour concrétiser et conserver ce bon classement. De même, un faible potentiel, un mauvais classement devra être corrigé par la prise de mesures similaires. Enfin, la « non-concrétisation » du potentiel du territoire sera interprétée comme un refus de création d'activité et de progrès

dans un contexte de chômage généralement élevé en Europe. La stigmatisation des régions mal classées incite leurs décideurs à réagir [Bristow, 2005].

Les impacts du benchmarking se manifestent surtout aux niveaux régionaux, sous-régionaux et locaux. En effet, en vertu du principe de subsidiarité, c'est généralement à cette échelle qu'ont lieu les choix opérationnels relatifs au territoire et à l'économie.

À ce niveau, les décideurs s'inscrivent de façon croissante dans des logiques de vente du territoire auprès des investisseurs, en particulier par le biais de la création de zones d'activités. Cela s'inscrit dans une logique supposant que l'offre de terrains et une politique favorable à l'investissement susciteront la demande des investisseurs et qu'il s'agit du levier le plus efficace pour créer de l'activité et de l'emploi [Fischer, 1996].

Dans ce contexte, le benchmarking est très prisé puisqu'il semble permettre d'identifier les secteurs économiques porteurs ainsi que les mesures à prendre pour améliorer la compétitivité. Ces documents peuvent être présentés aux investisseurs potentiels comme des garants d'une implantation réussie. Les populations sont également confrontées à ces rapports qui semblent être la preuve de la cohérence des choix des pouvoirs publics [Amable, 2006].

Les effets pervers potentiels de ces politiques sont connus et dénoncés. Il s'agit de la multiplication de nouveaux espaces d'accueil pour les entreprises. Cette croissance des surfaces ne répondant pas une demande équivalente de la part des entreprises, de nombreux parcs industriels restent sous-utilisés [Fischer, 1996]. De plus, les entreprises implantées dans ces parcs se sont souvent délocalisées depuis un site proche en profitant de l'effet d'aubaine généré par l'offre abondante et des incitants mis en place, sans créer d'activités nouvelles. Le bilan global de ces politiques en matière d'emploi est faible relativement au coût économique et environnemental. L'illusion qu'une recette unique et universelle permet d'améliorer la compétitivité engendre une multiplication de politiques et d'infrastructures similaires et concurrentes au détriment de toute vision coordonnée [Bristow, 2005].

La relative uniformité des politiques menées entraîne un maintien global des écarts relatifs, au prix d'impor-

tants coûts sociaux, économiques et environnementaux [Birch et coll., 2009]. Preuve du pouvoir idéologique hégémonique de cette notion de compétitivité, ces faibles résultats sont interprétés comme une inadéquation des institutions publiques et une trop faible intégration des logiques de compétitivité [Amable, 2006].

Les gagnants de ces politiques sont les investisseurs privés et les promoteurs immobiliers. Leurs besoins et leurs attentes régissent de façon croissante l'action publique. La promotion de la concurrence entre les territoires leur permet de jouer de celle-ci, pour pousser les autorités publiques à réduire les coûts et les contraintes. Une région qui réduit ses prestations sociales et dérégule sa politique territoriale obtient une meilleure position dans le classement ; c'est une promotion du moins-disant social et environnemental [Olszak, 2010].

Dans le cas présent, la Wallonie a déjà mis en place de nombreuses initiatives et infrastructures relatives à la logistique et au transport de marchandises [Arnold et coll., 2007 ; Strale, 2009]. Logistics in Wallonia, la structure regroupant le cluster et le pôle de compétitivité relatifs au transport et à la logistique est en place depuis plusieurs années, de nombreuses plates-formes logistiques et terminaux multimodaux ont été créés par les intercommu-

nales de développement économique et les ports autonomes. La problématique actuelle semble plutôt être le manque de coordination entre les initiatives et le risque de concurrence interne et de gaspillage d'espace et de fonds publics. Pourtant, l'étude réalisée commanditée par les autorités wallonnes présente le territoire régional comme un « eldorado » pour la logistique en Europe et tend dès lors à aggraver le constat de dispersion des initiatives.

Au regard de ces éléments, il semble que le benchmarking territorial présente des carences et des effets pervers à plusieurs échelles. Sa méthodologie est sujette à caution et les choix en la matière risquent d'être déterminés par les résultats attendus du classement plutôt que par une réflexion scientifique objective et argumentée. De plus, son postulat de départ, se centrer sur la compétitivité et l'attractivité vis-à-vis des investisseurs comme vecteur de la croissance ne reflète pas le fonctionnement et l'équilibre de l'économie. Les conséquences de la mise en application de ces classements sont une disparition des politiques de cohésion et d'équilibre territorial au profit d'une mise en concurrence, ce qui tend à encourager la désorganisation de l'aménagement du territoire et les déséquilibres sociaux [Olszak, 2010].

Conclusion

Les constats mis en évidence par cet article consacré à une étude critique du classement de l'attractivité des régions européennes vis-à-vis des activités logistiques devraient encourager les autorités publiques à envisager le benchmarking territorial en général, avec recul et circonspection.

Notre analyse illustre la fragilité méthodologique de ce type d'études et la difficulté d'en comparer les résultats, ce qui rend leurs palmarès peu fiables et opérationnels. De plus, les analyses étant basées sur les données et tendances économiques du présent ou du passé

proche, leur capacité prospective est une de leurs faiblesses, ce qui rend leur utilisation hasardeuse et risquée en cas de retournement économique.

Surtout, ces démarches ont un contenu idéologique fort, orienté sur l'ouverture économique et la mise en concurrence des territoires comme seul vecteur de croissance. Il s'agit d'une traduction, aux niveaux régionaux et locaux, des politiques néolibérales menées depuis plusieurs décennies à l'échelle nationale et internationale. Selon ce principe, la politique économique opérationnelle et d'aménagement du territoire doit être guidée

uniquement par une logique de compétitivité, tout autre élément étant interprété comme contrainte ou opportunité pour cette dernière, et toute régulation autre que celle du marché devant disparaître. Le rôle des pouvoirs publics y est univoque et doit viser à améliorer le climat économique pour les investisseurs.

Pourtant, ce mode d'action présente des résultats contestables. La santé économique des territoires est surtout le fait de la vitalité de leur tissu économique et social local. La mise en compétition des territoires n'intéresse qu'une frange limitée de l'économie et dont la part est restée stable au cours des dernières décennies.

Ce sont surtout les promoteurs immobiliers et quelques investisseurs internationaux qui bénéficient de ces mesures. On peut d'ailleurs s'interroger sur la légitimité de prestataires réalisant des études de benchmarking tout en menant en parallèle des activités de courtage immobilier.

Au contraire, cette mise en concurrence des territoires au détriment de la cohésion a des conséquences néfastes connues et étudiées : la multiplication anarchique des terrains d'accueil pour entreprises, le gaspillage d'espace, la dispersion des activités et les problèmes sociaux et de mobilité connexes ou l'utilisation inefficace des fonds publics.

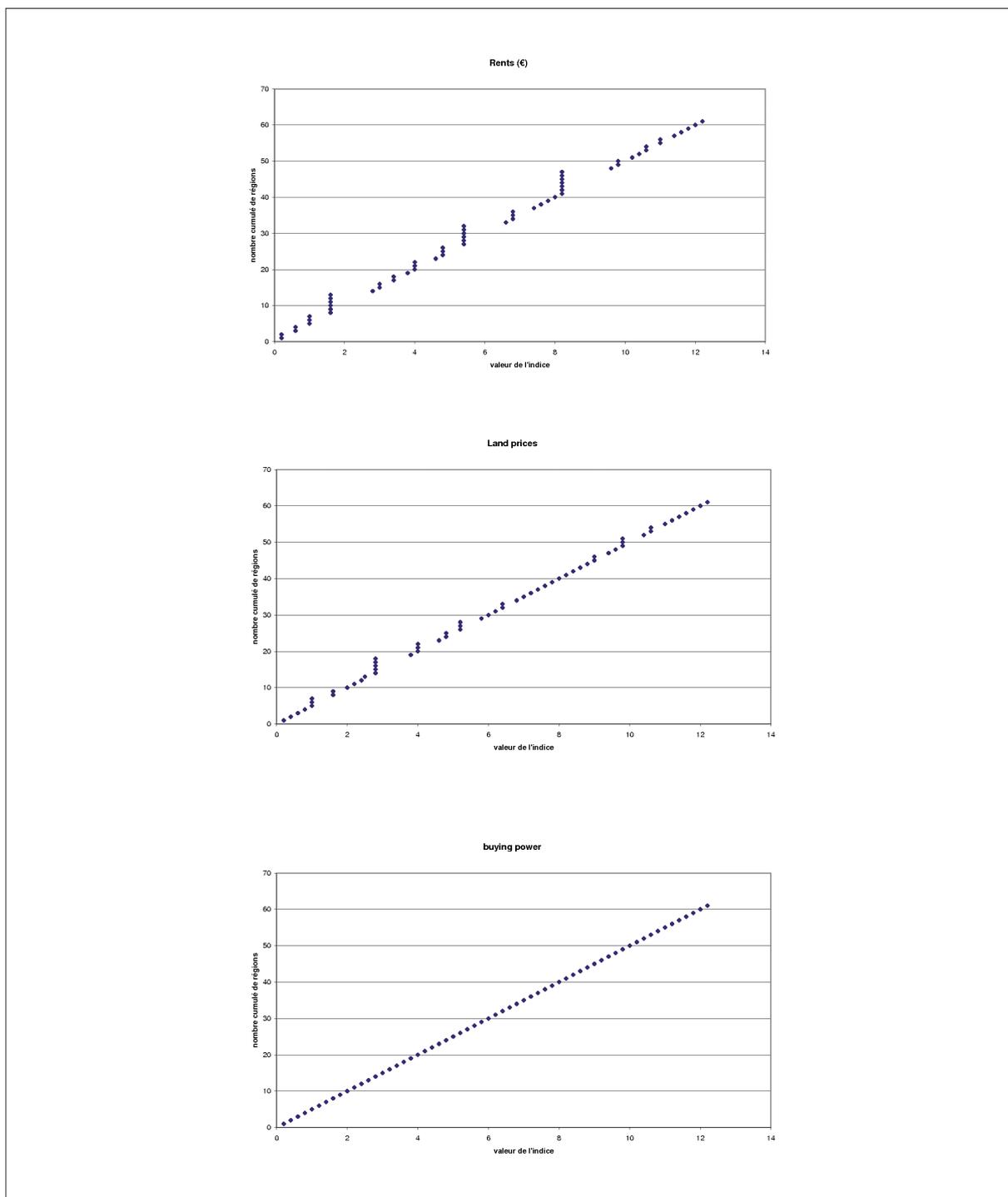
Il nous semble en conséquence peu crédible et risqué d'utiliser ce type d'étude comme outil d'orientation décisionnel. On peut même s'interroger sur la nécessité pour les autorités publiques de commanditer et financer de tels classements, peu fiables, fortement connotés idéologiquement et peu opérationnels. Les informations qui en découlent sont souvent connues au travers de la littérature scientifique et la majorité des données traitées sont constituées d'indicateurs de deuxième main, disponibles gratuitement par le biais des organismes de statistique publics.

Notre analyse pose finalement la question suivante : la politique menée par les pouvoirs publics vise-t-elle à améliorer la situation économique et sociale de ses citoyens tout en respectant un cadre urbanistique et environnemental cohérent ou bien à être en première position des classements comparatifs ?

Nous espérons avoir démontré que dans le cadre des approches de benchmarking, ces deux objectifs sont

antagonistes. Chaque région a sa propre histoire économique et géographique, sa propre trajectoire et vouloir imiter les autres n'est pas nécessairement une voie de succès. Il faut dépasser l'image naïve suggérant que tous les territoires peuvent gagner à condition d'appliquer une recette universelle et simple. La politique économique ne se définit pas à l'aune de classements unidimensionnels réalisés par des prestataires privés. Elle doit être le fruit de choix politiques réfléchis menés par des autorités publiques et prenant en compte l'ensemble des enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

Annexe



Annexe 1 Courbes de fréquences cumulées de trois indicateurs calculés par Cushman & Wakefield.

	Costs				Transport system								Accessibility				Supply			Labour			Know-how			SCORE	Ranking 2009
	Rents (€)	Land Prices	Labour Costs	Subtotal	Road Density	Road Congestion	Rail Density	Road Freight	Rail Freight	Air Freight	Shipping Freight	Subtotal	Buying Power	Access to EU Core	Access to Central Europe	Subtotal	Available Units > 10,000	Land Supply	Subtotal	Available Labourforce	Labour productivity	Subtotal	Logistics Education	Language knowledge	Subtotal		
%	88%	88%	25%	21%	27%	7%	7%	20%	13%	7%	20%	29%	25%	58%	17%	29%	50%	50%	9%	67%	33%	9%	50%	50%	3%		
Wien	7,8	11,2	14	10,6	1,5	4,5	2	3,5	4	2,7	3,5	2,9	10,2	4,5	1,2	5,4	2,5	3	2,8	3,7	0,8	2,7	3	4,5	3,8	5,23	47
Salzburg	4,6	10,6	9,5	8,1	3,5	2,5	4	4,5	5	5	7	4,7	9,2	4,5	1,4	5,2	3,5	4	3,8	4,8	3	4,2	3,5	5	4,3	5,38	50
Tirol	5,4	12,2	9,5	9	3	3	4	4,5	5	5	7	4,6	9	4,5	1,5	5,1	5	5	5	4,9	3,4	4,4	3,5	5	4,3	5,65	54
Région de Bruxelles-Capitale	4,8	9,8	13	8,7	0,5	7	1	1,5	2	1,8	2	1,8	2,8	0,5	3,5	1,6	3,2	3,9	3,6	0,9	0,6	0,8	1,5	3	2,3	3,22	15
Antwerpen	3,4	7,6	13	7,4	1	6	0,8	1	1	3	1	1,5	4,4	0,6	3,5	2	2,2	2,5	2,4	2,4	1,2	2	1	1	1	2,96	9
Limburg (B)	0,6	1,6	11	3,6	1	2	2	2	2	3,5	3	2	1,8	0,5	3	1,2	1,5	0,8	1,2	2	4,6	2,9	2,5	0,9	1,7	2,1	2
Oost-Vlaanderen	1	6,4	12	5,8	1,2	2	1	1,9	1,9	3	3	2	3,2	1	3,6	2	2,2	2,7	2,5	3	3,5	3,2	3	1	2	2,9	8
Vlaams-Brabant	8	9,4	13,5	9,9	1	6,5	0,9	1,5	2	2	2	1,9	2	0,5	3,5	1,4	2,1	3,2	2,7	4,8	0,8	3,5	3,5	1	2,3	3,6	25
West-Vlaanderen	3	7	11,5	6,6	1	2	2,5	1,8	2	4,5	1,5	1,8	5	1,2	3,8	2,6	1,9	2,4	2,2	4,9	4	4,6	1,2	0,9	1,1	3,28	17
Brabant-Wallon	5,4	6,4	13,5	7,8	1	4	1	1,5	2	3	4	2,2	1,6	1	3,5	1,6	2,1	3	2,6	1,5	1,5	1,5	3,5	3	3,3	3,16	13
Hainaut	0,2	1	11	3,2	1,2	2	1	2	2	3,8	4	2,2	2,2	1	3,5	1,7	1	0,9	1	0,5	5,3	2,1	3	3,5	3,3	2,19	3
Liège	0,6	2,5	11,8	4,1	1	2	0,8	1,5	1,5	2	2	1,5	1,2	0,4	3	1	1,7	3	2,4	1,4	4,9	2,6	2,5	2,5	2,5	2,1	1
Luxembourg (B)	0,2	0,6	11,8	3,3	1,5	2	2	3,9	3	3	7	3,4	1,4	1	3,3	1,5	2,5	2	2,3	1,8	7,1	3,6	4	4	4	2,75	6
Namur	1	1	11,8	3,7	1,2	2	1,5	3	3	4	3	2,4	3,4	1	3,5	2	6	2,5	4,3	0,8	4,7	2,1	3	4	3,5	2,73	5
Praha	4	2,8	5,5	3,9	4	2,5	3	4,4	3,8	3,8	4	3,9	10,6	3,5	1	4,9	2	2	2	1,6	4,2	2,5	4	3	3,5	3,87	29
Oberbayern	11,6	11	10,5	11,1	2,5	6,5	3,5	2,5	3	2,5	4,5	3,3	8,6	4	1,7	4,8	3,5	3,4	3,5	6,8	0,3	4,6	2	3,5	2,8	5,45	51
Berlin	8,2	7,2	10,5	8,4	2,5	4,5	1,5	2,5	3	3	3,5	2,9	9,4	3,5	1,5	4,6	3,3	3	3,2	1,4	3,3	2	2,5	3,5	3	4,48	42
Hamburg	11	9	10,5	10,1	1	6,5	2	1,5	1,5	3	1	1,7	8,8	3,2	2	4,4	2,5	2,7	2,6	4,3	0,3	3	1	3,5	2,3	4,44	41
Darmstadt	11	9,8	11	10,6	1,5	6	1,5	1,5	2,5	0,5	4	2,4	1	1,8	2,5	1,7	4,8	5	4,9	5,8	0,2	3,9	2	3,5	2,8	4,23	34
Düsseldorf	10,4	8,4	10,5	9,7	0,5	6,5	2	1,5	1	2	2	1,7	0,4	0,3	2,8	0,7	3	2	2,5	3,7	0,7	2,7	1,5	3,5	2,5	3,22	14
Köln	8,2	7,8	10,5	8,6	1	5,5	2	1,5	1	3	2	1,8	0,2	0,3	2,8	0,7	3	3	3	4,8	0,5	3,4	1,5	3,5	2,5	3,13	11
Munster	5,4	6	9,5	6,7	3	2	4	3	4	4	5	3,6	7,8	0,5	2,8	2,7	2,5	2	2,3	4,2	3,1	3,8	3	3,5	3,3	3,85	27
Arnsberg	4,8	2,8	7,5	4,7	3	2	4	3	4	4	5	3,6	3	0,5	2,5	1,5	2	2	2	4,5	2,9	4	3	3,5	3,3	3,08	10
Koblenz	6,6	3,8	8,5	6	3	3	3	3	3	4	3	3,1	0,8	0,5	2,8	1	2,5	3	2,8	5,6	2,4	4,5	2,5	3,5	3	3,15	12
Trier	7,6	2	9,5	6	3	2	4	4	5	4	4	3,7	2,4	0,5	3	1,4	2,5	3	2,8	5,7	3,3	4,9	3	3,5	3,3	3,51	21
Rheinhesen-Pfalz	6,8	4	7,8	6	2,5	3	3	4	5	4	5	3,8	3,8	0,5	2,8	1,7	1,5	1,5	1,5	6,1	1,4	4,5	3	3,5	3,3	3,48	19
Saarland	5,4	4,8	7	5,6	1,5	3	3	4	3	4	6	3,5	4,2	1,8	2,8	2,6	1,5	1,5	1,5	2,5	2,5	2,5	3	3,5	3,3	3,37	18
Sydsverige	11,4	4	13	9	8	2	5	4,5	3,5	3,5	3	4,8	11	6	3	6,8	3,5	4,5	4	2,4	8,2	4,3	3,5	2,5	3	6,08	57
Com. De Madrid	12	12	6,8	10,7	3,5	4	3,8	4,5	5	3	8	4,8	10,8	10	9	10	3,5	4	3,8	0,4	6,9	2,6	4	6	5	7,28	60
Cataluna	11,8	11,6	6,5	10,4	4	5,5	5,5	3,5	4,8	3,5	2,5	3,9	11,2	6,5	7	7,8	4,2	5	4,6	0,4	8,7	3,2	3	5	4	6,36	59
Ile-de-France	7,4	4,6	7,5	6,4	0,5	9,5	1	1	1,5	1	3	1,9	8,2	2	4,5	4	2,2	4,3	3,3	2	0,4	1,5	1,5	4	2,8	3,54	22
Champagne-Ardenne	1	2,8	6,5	3,1	6	1	3,2	3,9	4	5	6	4,7	7	3	3,5	4,1	3,5	2	2,8	1,5	6,4	3,1	3	5	4	3,86	28
Picardie	1,6	2,8	6,8	3,4	5	3	3	2,9	4	3	4	3,8	7,4	2	4,3	3,7	2	3,1	2,6	0,9	5,8	2,5	3	5	4	3,48	20
Nord-Pas-de-Calais	2,8	0,2	6,5	2,8	2,2	4	1	2,5	1,8	4,5	2,5	2,5	5,8	1,6	3,8	3	3	1,2	2,1	0,6	6,3	2,5	2,5	5	3,8	2,69	4
Lorraine	5,4	1	6,5	4	3	3	2	3	3	6	5	3,5	7,2	0,5	3	2,6	3	2	2,5	2,2	5,1	3,2	2,5	5	3,8	3,24	16
Alsace	4	1,6	6,5	3,7	3	2,5	1,7	3	2	4	3	2,8	5,4	0,5	2,8	2,1	3,5	2	2,8	3,8	3,8	3,8	2,5	5	3,8	2,9	7
Rhône-Alpes	4,8	0,8	6,8	3,8	4	5	2	2,5	3	3	3,5	3,3	9,6	4,5	4,5	5,8	2	2,8	2,4	4,1	4,3	4,2	2	5	3,5	4,14	32
Provence-Alpes Côte d'Azur	3,8	0,4	6,8	3,3	6	4	4	3,9	4	3	2	4	10	5	5	6,3	3,5	4,8	4,2	1,1	3,6	1,9	3	5	4	4,36	39
Kozsep-Magyar	4	5,2	3,5	4,3	6,5	2,5	3,5	4,6	4,8	3,5	4	4,7	11,6	6,5	1	6,9	1,5	2,5	2	1,1	9,4	3,9	5	6	5,5	4,98	46
Lombardia	9,8	9,6	11	10	6	5,5	3	2	3	2,5	5,5	4,2	8,4	2,7	2,9	4,2	3	4	3,5	4,1	5,2	4,5	3	5	4	5,35	49
Lazio	9,6	8,2	10,5	9,3	5	5	3,5	2,5	4,5	3	5	4,2	9,8	4,7	3,5	5,8	3	4,5	3,8	1,3	6,1	2,9	4	6	5	5,58	52
Luxembourg (GD)	8,2	10,4	13	10,2	3	3,5	3	3	3	3	5	3,4	4	0,5	3	1,8	3	3,4	3,2	5,2	0,1	3,5	3	2	2,5	4,31	36
Groningne	1,6	5,2	11	5,3	7	2	4	4	4	6	4	4,8	6,8	2,5	3,5	3,7	3	1,2	2,1	3,8	8,2	5,3	2,5	2,5	2,5	4,33	38
Friesland	1,6	4,8	11	5,2	5	2,5	6	5	5	6	4	4,8	7,6	3	3,5	4,2	3	1,1	2,1	3,1	9,7	5,3	3	2,5	2,8	4,44	40
Drenthe	1,6	5,8	11	5,5	5	2,5	4	3	4	5	3	3,8	6,6	2,5	3	3,6	4	1	2,5	4,8	10,5	6,7	3	2,5	2,8	4,22	33
Overijssel	1,6	6,8	11	5,9	5	2,5	4	2	2,5	5	3	3,4	4,8	1	3	2,3	2	2,5	2,3	6,6	9,5	7,6	3	2,5	2,8	3,84	26
Gelderland	6,8	7,4	11,5	8,2	4,5	3	3	2	2,5	4	3	3,2	2,6	1,5	3,3	2,1	2	3	2,5	7,5	8,8	7,9	3	2,5	2,8	4,24	35
Flevoland	1,6	6,2	11,5	5,8	5	2	3	2	3	3	3	3,3	5,6	2	3,8	3,2	3	2,5	2,8	7,5	5,4	6,8	3	2,5	2,8	4,02	30
Utrecht	10,2	11,4	12	11,1	3	5,5	2	1,5	2	2	3	2,6	4,6	1,5	3,3	2,6	2	4	3	7,9	4,1	6,6	1,5	2,5	2	4,71	44
Noord-Holland	8,2	10,6	12,5	10,2	2	7	2	1,5	2	1,3	2	2,2	6,2	2	3,8	3,3	2	5	3,5	6,8	4,3	6	1,5	2,5	2	4,61	43
Zuid-Holland	8,2	9,8	12,5	9,9	2,5	6	1,6	0,9	1	2	1	1,8	5,2	1,5	3,5	2,8	1	5	3	7,1	6,8	7	1,5	2,5	2	4,32	37
Zeeland	3,4	2,4	11	4,9	2,5	3	3	2	2	2	2	2,3	6	1,5	3,8	3	3	3	3	6,1	10	7,4	2	2,5	2,3	3,55	24
Noord-Brabant	8,2	8,6	11,5	9,2	3	3	2,1	1,4	1,4	3	3	2,4	3,6	1	3,5	2,1	1,5	3	2,3	7	8,3	7,4	1,5	2,5	2	4,12	31
Limburg (NL)	6,8	8	11,5	8,4	2,5	2,5	1,9	1,4	1,4	3	2,5	2,1	0,6	0,3	3,5	0,9	1,8	3	2,4	6,5	9,3	7,4	1,5	2,5	2	3,54	23
Mazowieckie	8,2	2,2	3	4,7	7	3	3,9	4,4	4,2	3,5	6	5,2	12,2	8,5	1	8,2	1,8	1,8	1,8	0,8	12	4,5</					

Bibliographie

- AMABLE B. (2006), *Innovation et compétitivité en Europe*, Reflets et perspectives de la vie économique, 2006/1, Tome XLV, pp. 15-30.
- 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.
- BARKELEY D., DUDENSING R. (2011), *Industrial legacy matters: Implications for the development and use of indices of regional competitiveness*, Economic Development Quarterly, vol. 25.2, pp. 130-142.
- BIRCH K., MYKHINENKO V. (2009), *Varieties of neoliberalism? Restructuring in large industrially dependent regions across Western and Eastern Europe*, Journal of economic geography, vol. 9, pp. 355-380.
- BRISTOW G. (2005), *Everyone's a 'winner': problematising the discourse of regional competitiveness*, Journal of Economic Geography, n°5, pp. 285-304.
- BRUNO I. (2008), *La recherche scientifique au crible du benchmarking. Petite histoire d'une technologie de gouvernement*, Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine, 2008/5, n°55-4bis, pp. 28-45.
- CAMAGNI R. (2006), *Compétitivité territoriale: la recherche d'avantages absolus*, Reflets et perspectives de la vie économique, 2006/1, Tome XLV, pp. 95-115.
- CAPRON H. (2009), *La compétitivité des régions*, Reflets et perspectives de la vie économique, 2009/1, Tome XLVIII, pp. 115-136.
- FISCHER B. (1996), *Zones d'activités, gaspillage de fonds publics au nom de l'emploi*, Etudes foncières, n°72, pp. 24-25.
- GRASLAND C., VAN HAMME G. (2010), *La relocalisation des activités industrielles : une approche centre-périphérie des dynamiques mondiales et européennes*, L'Espace Géographique, vol. 39, pp. 1-19.
- HARVEY, D. (2005), *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford, Oxford University Press.
- HAY, C. (2006), *The normalizing role of rationalist assumptions in the institutional embedding of neoliberalism*, Economy and Society, vol. 33.4, pp. 500-527.
- HESSE M. (2004), *Land for logistics: locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, vol. 95 n°2, pp. 162-173.
- HESSE M., RODRIGUE J.-P. (2004), *The transport geography of logistics and freight distribution*, Journal of Transport Geography, n°12, pp. 171-184.
- KAELBLE H. (2010), *Les mutations du comparatisme international*, Les cahiers Irice, n°5, pp. 9-19.
- KRUGMAN P. (1996), *Making sense of the competitiveness debate*, Oxford review of economic policy, vol. 12, n°3, pp. 17-25.
- LOGISTICS IN WALLONIA, AWEX (2009), *Comparison of prime locations for European distribution and logistics*, abridged edition, Cushman & Wakefield.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. (2007), *La localisation des grandes zones de logistique*, Bulletin de la Société géographique de Liège, n°46, pp. 31-40.
- NOTTEBOOM T. (2010), *Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European Container system: an update*, Journal of Transport Geography, vol. 18, pp. 567-583.
- OFFNER J.-M. (1993), *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, L'Espace Géographique, n°3, pp. 233-242.
- OLSAK E. (2010), *Développement durable et attractivité des territoires dans l'Union Européenne, opposition ou convergence ?*, Géographie, Economie, Société, n°12, pp. 279-305.
- SIMON P. (2010), *Benchmarking : l'utilisation du chiffre dans la gestion de l'Etat. Entretien avec Emmanuel Didier*, Mouvements, n°63, pp. 155-161.
- STRALE M. (2009), *La mise en place d'une politique de promotion des activités logistiques ; quels enjeux pour le territoire régional ?*, Territoire(s) Wallon(s), n°3, pp. 191-202.
- STRALE M. (2010), *La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines européennes*,

Belgeo Revue Belge de Géographie, 2010/1-2, pp.119-134.

VANDERMOTTEN C., MARISSAL P. (2004), *La production des espaces économiques, tome 1*, Edition de l'Université de Bruxelles, 322p.

Vlaams Instituut voor Logistiek (2006), *Comparison of prime locations for European Distribution and logistics*, Cushman & Wakefield.

	Costs				Transport system								Accessibility				Supply			Labour			Know-how			SCORE	Ranking 2009
	Rents (€)	Land Prices	Labour Costs	Subtotal	Road Density	Road Congestion	Rail Density	Road Freight	Rail Freight	Air Freight	Shipping Freight	Subtotal	Buying Power	Access to EU Core	Access to Central Europe	Subtotal	Available Units > 10,000	Land Supply	Subtotal	Available Labourforce	Labour productivity	Subtotal	Logistics Education	Language knowledge	Subtotal		
%	38%	38%	25%	21%	27%	7%	7%	20%	13%	7%	20%	29%	25%	58%	17%	29%	50%	50%	9%	67%	33%	9%	50%	50%	3%		
Wien	7,8	11,2	14	10,6	1,5	4,5	2	3,5	4	2,7	3,5	2,9	10,2	4,5	1,2	5,4	2,5	3	2,8	3,7	0,8	2,7	3	4,5	3,8	5,23	47
Salzburg	4,6	10,6	9,5	8,1	3,5	2,5	4	4,5	5	5	7	4,7	9,2	4,5	1,4	5,2	3,5	4	3,8	4,8	3	4,2	3,5	5	4,3	5,38	50
Tirol	5,4	12,2	9,5	9	3	3	4	4,5	5	5	7	4,6	9	4,5	1,5	5,1	5	5	5	4,9	3,4	4,4	3,5	5	4,3	5,65	54
Région de Bruxelles-Capitale	4,8	9,8	13	8,7	0,5	7	1	1,5	2	1,8	2	1,8	2,8	0,5	3,5	1,6	3,2	3,9	3,6	0,9	0,6	0,8	1,5	3	2,3	3,22	15
Antwerpen	3,4	7,6	13	7,4	1	6	0,8	1	1	3	1	1,5	4,4	0,6	3,5	2	2,2	2,5	2,4	2,4	1,2	2	1	1	1	2,96	9
Limburg (B)	0,6	1,6	11	3,6	1	2	2	2	2	3,5	3	2	1,8	0,5	3	1,2	1,5	0,8	1,2	2	4,6	2,9	2,5	0,9	1,7	2,1	2
Oost-Vlaanderen	1	6,4	12	5,8	1,2	2	1	1,9	1,9	3	3	2	3,2	1	3,6	2	2,2	2,7	2,5	3	3,5	3,2	3	1	2	2,9	8
Vlaams-Brabant	8	9,4	13,5	9,9	1	6,5	0,9	1,5	2	2	2	1,9	2	0,5	3,5	1,4	2,1	3,2	2,7	4,8	0,8	3,5	3,5	1	2,3	3,6	25
West-Vlaanderen	3	7	11,5	6,6	1	2	2,5	1,8	2	4,5	1,5	1,8	5	1,2	3,8	2,6	1,9	2,4	2,2	4,9	4	4,6	1,2	0,9	1,1	3,28	17
Brabant-Wallon	5,4	6,4	13,5	7,8	1	4	1	1,5	2	3	4	2,2	1,6	1	3,5	1,6	2,1	3	2,6	1,5	1,5	1,5	3,5	3	3,3	3,16	13
Hainaut	0,2	1	11	3,2	1,2	2	1	2	2	3,8	4	2,2	2,2	1	3,5	1,7	1	0,9	1	0,5	5,3	2,1	3	3,5	3,3	2,19	3
Liège	0,6	2,5	11,8	4,1	1	2	0,8	1,5	1,5	2	2	1,5	1,2	0,4	3	1	1,7	3	2,4	1,4	4,9	2,6	2,5	2,5	2,5	2,1	1
Luxembourg (B)	0,2	0,6	11,8	3,3	1,5	2	2	3,9	3	3	7	3,4	1,4	1	3,3	1,5	2,5	2	2,3	1,8	7,1	3,6	4	4	4	2,75	6
Namur	1	1	11,8	3,7	1,2	2	1,5	3	3	4	3	2,4	3,4	1	3,5	2	6	2,5	4,3	0,8	4,7	2,1	3	4	3,5	2,73	5
Praha	4	2,8	5,5	3,9	4	2,5	3	4,4	3,8	3,8	4	3,9	10,6	3,5	1	4,9	2	2	2	1,6	4,2	2,5	4	3	3,5	3,87	29
Oberbayern	11,6	11	10,5	11,1	2,5	6,5	3,5	2,5	3	2,5	4,5	3,3	8,6	4	1,7	4,8	3,5	3,4	3,5	6,8	0,3	4,6	2	3,5	2,8	5,45	51
Berlin	8,2	7,2	10,5	8,4	2,5	4,5	1,5	2,5	3	3	3,5	2,9	9,4	3,5	1,5	4,6	3,3	3	3,2	1,4	3,3	2	2,5	3,5	3	4,44	42
Hamburg	11	9	10,5	10,1	1	6,5	2	1,5	1,5	3	1	1,7	8,8	3,2	2	4,4	2,5	2,7	2,6	4,3	0,3	3	1	3,5	2,3	4,44	41
Darmstadt	11	9,8	11	10,6	1,5	6	1,5	1,5	2,5	0,5	4	2,4	1	1,8	2,5	1,7	4,8	5	4,9	5,8	0,2	3,9	2	3,5	2,8	4,23	34
Düsseldorf	10,4	8,4	10,5	9,7	0,5	6,5	2	1,5	1	2	2	1,7	0,4	0,3	2,8	0,7	3	2	2,5	3,7	0,7	2,7	1,5	3,5	2,5	3,22	14
Köln	8,2	7,8	10,5	8,6	1	5,5	2	1,5	1	3	2	1,8	0,2	0,3	2,8	0,7	3	3	3	4,8	0,5	3,4	1,5	3,5	2,5	3,13	11
Munster	5,4	6	9,5	6,7	3	2	4	3	4	4	5	3,6	7,8	0,5	2,8	2,7	2,5	2	2,3	4,2	3,1	3,8	3	3,5	3,3	3,85	27
Arnsberg	4,8	2,8	7,5	4,7	3	2	4	3	4	4	5	3,6	3	0,5	2,5	1,5	2	2	2	4,5	2,9	4	3	3,5	3,3	3,08	10
Koblenz	6,6	3,8	8,5	6	3	3	3	3	3	4	3	3,1	0,8	0,5	2,8	1	2,5	3	2,8	5,6	2,4	4,5	2,5	3,5	3	3,15	12
Trier	7,6	2	9,5	6	3	2	4	4	5	4	4	3,7	2,4	0,5	3	1,4	2,5	3	2,8	5,7	3,3	4,9	3	3,5	3,3	3,51	21
Rheinhesen-Pfalz	6,8	4	7,8	6	2,5	3	3	4	5	4	5	3,8	3,8	0,5	2,8	1,7	1,5	1,5	1,5	6,1	1,4	4,5	3	3,5	3,3	3,48	19
Saarland	5,4	4,8	7	5,6	1,5	3	3	4	3	4	6	3,5	4,2	1,8	2,8	2,6	1,5	1,5	1,5	2,5	2,5	2,5	3	3,5	3,3	3,37	18
Sydsverige	11,4	4	13	9	8	2	5	4,5	3,5	3,5	3	4,8	11	6	3	6,8	3,5	4,5	4	2,4	8,2	4,3	3,5	2,5	3	6,08	57
Com. De Madrid	12	12	6,8	10,7	3,5	4	3,8	4,5	5	3	8	4,8	10,8	10	9	10	3,5	4	3,8	0,4	6,9	2,6	4	6	5	7,28	60
Cataluna	11,8	11,6	6,5	10,4	4	5,5	5,5	3,5	4,8	3,5	2,5	3,9	11,2	6,5	7	7,8	4,2	5	4,6	0,4	8,7	3,2	3	5	4	6,36	59
Ile-de-France	7,4	4,6	7,5	6,4	0,5	9,5	1	1	1,5	1	3	1,9	8,2	2	4,5	4	2,2	4,3	3,3	2	0,4	1,5	1,5	4	2,8	3,54	22
Champagne-Ardenne	1	2,8	6,5	3,1	6	1	3,2	3,9	4	5	6	4,7	7	3	3,5	4,1	3,5	2	2,8	1,5	6,4	3,1	3	5	4	3,86	28
Picardie	1,6	2,8	6,8	3,4	5	3	3	2,9	4	3	4	3,8	7,4	2	4,3	3,7	2	3,1	2,6	0,9	5,8	2,5	3	5	4	3,48	20
Nord-Pas-de-Calais	2,8	0,2	6,5	2,8	2,2	4	1	2,5	1,8	4,5	2,5	2,5	5,8	1,6	3,8	3	3	1,2	2,1	0,6	6,3	2,5	2,5	5	3,8	2,69	4
Lorraine	5,4	1	6,5	4	3	3	2	3	3	6	5	3,5	7,2	0,5	3	2,6	3	2	2,5	2,2	5,1	3,2	2,5	5	3,8	3,24	16
Alsace	4	1,6	6,5	3,7	3	2,5	1,7	3	2	4	3	2,8	5,4	0,5	2,8	2,1	3,5	2	2,8	3,8	3,8	3,8	2,5	5	3,8	2,9	7
Rhône-Alpes	4,8	0,8	6,8	3,8	4	5	2	2,5	3	3	3,5	3,3	9,6	4,5	4,5	5,8	2	2,8	2,4	4,1	4,3	4,2	2	5	3,5	4,14	32
Provence-Alpes Côte d'Azur	3,8	0,4	6,8	3,3	6	4	4	3,9	4	3	2	4	10	5	5	6,3	3,5	4,8	4,2	1,1	3,6	1,9	3	5	4	4,36	39
Kozep-Magyar	4	5,2	3,5	4,3	6,5	2,5	3,5	4,6	4,8	3,5	4	4,7	11,6	6,5	1	6,9	1,5	2,5	2	1,1	9,4	3,9	5	6	5,5	4,98	46
Lombardia	9,8	9,6	11	10	6	5,5	3	2	3	2,5	5,5	4,2	8,4	2,7	2,9	4,2	3	4	3,5	4,1	5,2	4,5	3	5	4	5,35	49
Lazio	9,6	8,2	10,5	9,3	5	5	3,5	2,5	4,5	3	5	4,2	9,8	4,7	3,5	5,8	3	4,5	3,8	1,3	6,1	2,9	4	6	5	5,58	52
Luxembourg (GD)	8,2	10,4	13	10,2	3	3,5	3	3	3	3	5	3,4	4	0,5	3	1,8	3	3,4	3,2	5,2	0,1	3,5	3	2	2,5	4,31	36
Groningne	1,6	5,2	11	5,3	7	2	4	4	4	6	4	4,8	6,8	2,5	3,5	3,7	3	1,2	2,1	3,8	8,2	5,3	2,5	2,5	2,5	4,33	38
Friesland	1,6	4,8	11	5,2	5	2,5	6	5	5	6	4	4,8	7,6	3	3,5	4,2	3	1,1	2,1	3,1	9,7	5,3	3	2,5	2,8	4,44	40
Drenthe	1,6	5,8	11	5,5	5	2,5	4	3	4	5	3	3,8	6,6	2,5	3	3,6	4	1	2,5	4,8	10,5	6,7	3	2,5	2,8	4,22	33
Overijssel	1,6	6,8	11	5,9	5	2,5	4	2	2,5	5	3	3,4	4,8	1	3	2,3	2	2,5	2,3	6,6	9,5	7,6	3	2,5	2,8	3,84	26
Gelderland	6,8	7,4	11,5	8,2	4,5	3	3	2	2,5	4	3	3,2	2,6	1,5	3,3	2,1	2	3	2,5	7,5	8,8	7,9	3	2,5	2,8	4,24	35
Flevoland	1,6	6,2	11,5	5,8	5	2	3	2	3	3	3	3,3	5,6	2	3,8	3,2	3	2,5	2,8	7,5	5,4	6,8	3	2,5	2,8	4,02	30
Utrecht	10,2	11,4	12	11,1	3	5,5	2	1,5	2	2	3	2,6	4,6	1,5	3,3	2,6	2	4	3	7,9	4,1	6,6	1,5	2,5	2	4,71	44
Noord-Holland	8,2	10,6	12,5	10,2	2	7	2	1,5	2	1,3	2	2,2	6,2	2	3,8	3,3	2	5	3,5	6,8	4,3	6	1,5	2,5	2	4,61	43
Zuid-Holland	8,2	9,8	12,5	9,9	2,5	6	1,6	0,9	1	2	1	1,8	5,2	1,5	3,5	2,8	1	5	3	7,1	6,8	7	1,5	2,5	2	4,32	37
Zeeland	3,4	2,4	11	4,9	2,5	3	3	2	2	2	2	2,3	6	1,5	3,8	3	3	3	3	6,1	10	7,4	2	2,5	2,3	3,55	24
Noord-Brabant	8,2	8,6	11,5	9,2	3	3	2,1	1,4	1,4	3	3	2,4	3,6	1	3,5	2,1	1,5	3	2,3	7	8,3	7,4	1,5	2,5	2	4,12	31
Limburg (NL)	6,8	8	11,5	8,4	2,5	2,5	1,9	1,4																			