Une logistique sans frontières

La Flandre est considérée depuis des années comme un lieu d'implantation idéal pour les centres logistiques desservant l'Europe. Mais la région manquant de place, la Wallonie se profile comme une excellente alternative. Les deux régions peuvent d'ailleurs être parfaitement complémentaires, ce qui permet d'ancrer les activités de logistique en Belgique.

ANNEMIE MORBEE

Avant l'ouverture des frontières européennes en 1993, le concept de l'EDC (European Distribution Center) était pratiquement inconnu: les chargeurs travaillaient essentiellement à l'échelle nationale avec une équipe de commerciaux nationale et des centres de distribution nationaux.

La disparition des frontières intérieures de l'Europe a incité les entreprises à davantage centraliser leurs stocks: le souci de réduire les coûts et d'améliorer le service a débouché sur la création de schémas de distribution européens avec une coordination centrale.

Dans ce nouveau concept, la difficulté était de trouver le lieu idéal pour l'implantation d'un EDC.

Le bureau d'études Cushman & Wakefield, Healey & Baker a dégagé six paramètres décisifs pour le choix d'un tel site:

- les coûts (location, terrains, coûts salariaux)
- l'infrastructure de transport (densité du réseau routier, fluidité de la circulation) et la proximité des transport routier, ferroviaire, aérien et maritime)
- l'accessibilité (densité de population, accès au coeur de l'UE, accès à l'Europe de l'Est)
- l'offre (construction neuve de plus de 10.000 m², disponibilité des terrains)
- le personnel (disponibilité et productivité)
- le savoir-faire (formation en logistique, connaissance des langues).

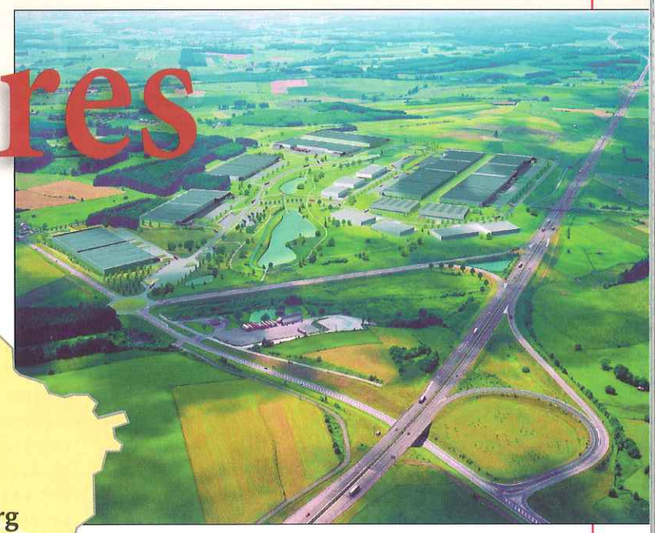
Pour tous ces paramètres, la Belgique occupe la meilleure place: notre pays est le lieu idéal pour implanter un centre européen de logistique grâce à sa position géographique au cœur du continent, une bonne infrastructure, la présence d'importantes voies d'accès, de bonnes liaisons multimodales avec l'arrière-pays, des terrains peu coûteux et des prix immobiliers intéressants, des forces de travail productives, etc.

La Flandre, meilleur choix

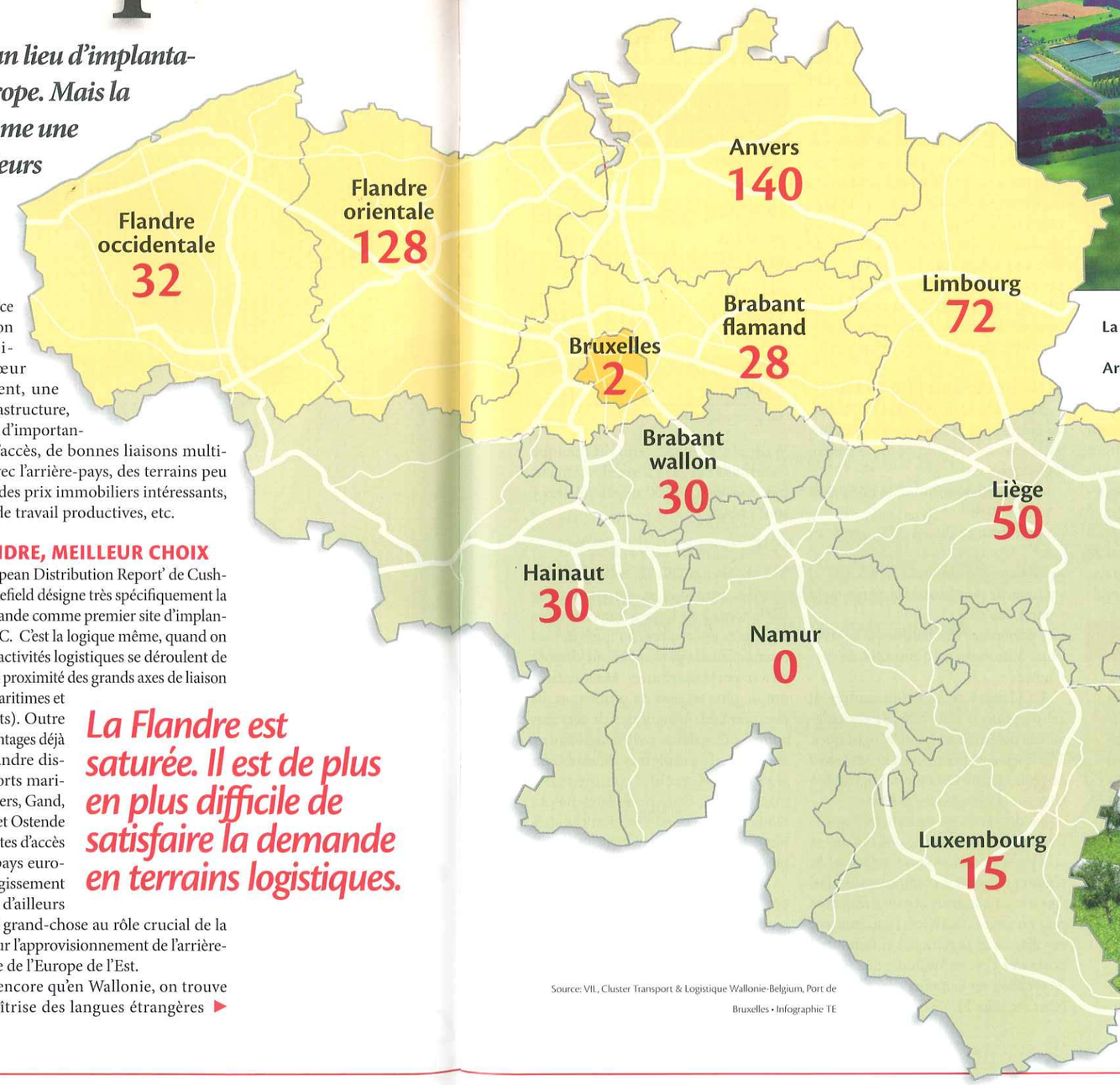
Le 'European Distribution Report' de Cushman & Wakefield désigne très spécifiquement la région flamande comme premier site d'implantation d'EDC. C'est la logique même, quand on sait que les activités logistiques se déroulent de préférence à proximité des grands axes de liaison (les ports maritimes et les aéroports). Outre tous ces avantages déjà cités, la Flandre dispose des ports maritimes d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende comme portes d'accès à l'arrière-pays européen. L'élargissement de l'UE n'a d'ailleurs pas changé grand-chose au rôle crucial de la Flandre pour l'approvisionnement de l'arrière-pays, même de l'Europe de l'Est.

La Flandre est saturée. Il est de plus en plus difficile de satisfaire la demande en terrains logistiques.

Et plus encore qu'en Wallonie, on trouve ici une maîtrise des langues étrangères ▶



La province du Luxembourg s'est enrichie d'un nouveau parc logistique de 80 ha, où sera situé le parc Centre Ardenne, d'une capacité couverte totale de 250.000 m².



Les EDC en Belgique
(nombre par province)

Source: VIL, Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium, Port de Bruxelles • Infographie TE

Le Sea Gate Logistic Park à Ostende.

et la plus haute densité de gateways et d'EDC au monde.

Depuis le début de la décennie, la Flandre a ainsi pu se placer systématiquement au premier rang en matière de logistique dans les rapports du consultant. Depuis deux ans, toutefois, les spécialistes tirent la sonnette d'alarme: «Si la Flandre veut conserver sa position dominante en 2016, elle doit veiller à continuer à disposer de terrains industriels bien placés et à des prix abordables», disent-ils.

»La logistique n'a pas de frontières. Cela n'a donc pas de sens de se profiler au niveau des régions.«

Pour anticiper, l'Institut flamand pour la Logistique (Vlaams Instituut voor de Logistiek, VIL) a lancé le concept de l'Extended Gateway Vlaanderen: faute de terrains situés à proximité immédiate des gateways flamands, il faut développer des sites logistiques de premier choix dans leur arrière pays, reliés à ces gateways par un réseau multimodal. Exemple: la coopération entre Anvers et le Limbourg.

Ce concept est une réponse à la concurrence de régions pouvant répondre à la demande foncière, qui constituent donc une menace directe pour la position de la Flandre. Les principales sont le Nord-Pas-de-Calais et la Wallonie. Cette dernière, qui se trouvait encore en septième position dans le European Distribution Report en 2004, dépasse cette année l'Ile de France, le Nord-Pas-de-Calais, le pays de la Sarre, Bruxelles et l'Est de la France, pour se placer au deuxième rang. Mais pour l'avenir, la région Nord-Pas-de-Calais semble le grand favori: les pronostics pour 2019 placent cette région de France en tête de liste, suivie de la Flandre et la Wallonie. Les atouts du département français sont la présence de bâtiments neufs d'une capacité de plus de 10.000 m² et la disponibilité de terrains industriels.

DEFINITION D'UN EDC

"Un EDC est un centre de distribution, pas forcément lié à un centre de production, dont les principales activités sont la réception et le stockage de marchandises, la collecte des commandes et l'expédition des produits vers au moins cinq pays européens. En outre, il est de plus en plus actif dans la logistique à valeur ajoutée, combinant ses activités de distribution à des tâches comme le «postponed manufacturing». Il constitue un lien critique entre la chaîne de produits et le consommateur."

(Source: Prof. L. Sleuwaegen et al., «Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: Economische betekenis en concurrentiepositie», Ministère de la Communauté flamande, juin 2002)

La logistique a besoin d'espace

Selon le bureau d'études DTZ Belux, les conditions à remplir pour qu'un bâtiment soit retenu comme centre logistique sont:

- une superficie disponible de 50.000 à 100.000 m²
- une résistance du sol de 5 tonnes au m²
- une hauteur minimale de 8,5 m
- un quai de chargement/décharge-ment par 1.000 m²
- de préférence des bâtiments neufs
- une autoroute à 10 minutes de distance.

La Flandre est toutefois saturée. Il est de plus en plus difficile de satisfaire la demande en terrains logistiques. Quelques exceptions sont le Sea Gates Logistics Park à Ostende et LogHidden City sur la rive gauche à Anvers.

La demande en superficies logistiques en Wallonie est de 600.000 m² et compte tenu de son passé industriel, la région peut sans problème y satisfaire. Ces terrains industriels sont transformés en zones d'activités économiques ouvertes à la logistique. Il faut aussi noter que c'est en Wallonie que le prix de location est le moins cher d'Europe (voir encadré 2).

Ces données sont confirmées par Jones Lang LaSalle, conseiller en biens immobiliers industriels, qui publie chaque année le Belgian Warehousing Report.

A la fin de l'année dernière, il répertoriait en Belgique une offre future de près d'un demi-million de m² de projets logistiques, dont la moitié en Wallonie. Compte tenu du manque de terrains sur l'axe Bruxelles/Anvers, pas plus de 250.000 m² de projets y sont prévus.

PRIX DE LOCATION EN EUROPE (EUR/M²/AN)

WALLONIE	36-42
ANVERS	44-50
HONGRIE	54-60
PAYS-BAS	55-70
ROYAUME-UNI	56-128
BRUXELLES	57-60
ROUMANIE	57-60
ITALIE	57-92
REP. TCHÈQUE	58-62
DANEMARK	64

Source: DTZ Research UK

La Wallonie est bien placée

Si la région sud de la Belgique ne s'est pas immédiatement positionnée sur la scène logistique à l'ouverture des frontières intérieures de l'Europe, c'est essentiellement parce qu'elle ne dispose pas de ports maritimes. Mais ceux-ci ont de plus en plus de problèmes: ils commencent à manquer de terrains appropriés à des activités logistiques, souffrent de problèmes de mobilité, le personnel qualifié commencer à manquer, etc. Comme les Pays-Bas du temps de Nederland Distributieland, la Flandre risque d'être la victime de son propre succès.

Avec le concept Extended Gateway, dès lors, la Flandre veut continuer à jouer son rôle central pour le réseau multimodal d'arrière-pays, voire le renforcer. C'est également uen manière d'ancrer la création de valeur ajoutée, si importante pour la région. ▶

La Wallonie dispose encore de beaucoup de terrains disponibles et ce à des prix intéressants, la circulation y est encore fluide et les liaisons fluviales sont bonnes (Liège est deuxième port fluvial d'Europe). La région peut donc parfaitement servir de base arrière ('Extended Gateway') pour les gateways flamands.

Les succès récemment remportés par la Wallonie en disent long: le distributeur américain de chaussures Sketchers s'est établi au ProLogis Park de Milmort (Liège), le producteur de verre plat Saint-Goblain à Bastogne, le groupe américain Scott Sports a récemment choisi Aubange plutôt que Londerzeel, Gazeley développe le complexe Magna Park dans le

»La région wallonne peut parfaitement servir de base arrière des gateways flamands.«

Hainaut, Johnson & Johnson s'est établi à Charleroi, Coopervision à Liège,...

Et surtout, le gouvernement wallon a créé cet été cinq pôles de compétitivité dans le cadre de son plan Marshall, dont un est le transport et la logistique. Ce secteur se trouve donc en tête de l'agenda politico-économique de la Wallonie.

Le Limbourg en tête?

Dans son European Distribution Report, Cushman & Wakefield analysent également le lieu d'implantation idéal au niveau provincial, les entités dites «NUTS 2» selon la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques d'Eurostat (voir encadré 3).

Depuis des années, la province du Limbourg est en tête, car elle combine des atouts belges (position centrale dans la région ayant le plus grand pouvoir d'achat), des atouts flamands (proximité du port d'Anvers et infrastructure adéquate à Genk) et des atouts wallons (disponibilité de terrains).

L'aspect important de cette étude de 2006 est que le paramètre de densité de population a été remplacé par celui du pouvoir d'achat dans un périmètre de 3 heures de voiture, qui donne une image plus réaliste de la force d'attraction réelle d'une région comme base d'activités européennes.

Cette modification a des conséquences pour le classement. Alors qu'en 2004, le Hainaut était encore désigné comme le numéro deux pour les pronostics de 2016, cette position est désormais occupée par Liège. Cette région est en effet plus proche de Düsseldorf, la région d'Europe au plus grand pouvoir d'achat. Le Nord-Pas-de-Calais se distingue à nouveau: placé au neuvième rang il y a deux ans, il est maintenant à la quatrième place.

RÉGION NUTS 2		Prix foncier €/m²	SCORE
1	Champagne-Ardenne	18	5,8
2	Lorraine	18	5,8
3	Alsace	20	5,9
4	Picardie	22	5,9
5	Rheinhessen-Pfalz	24	6,0
6	Saarland	24	6,0
7	**Limbourg (B)**	**25**	**6,0**
8	**Hainaut**	**25**	**6,0**
9	**Luxembourg (B)**	**25**	**6,8**
10	Nord-Pas-de-Calais	25	6,0
11	Mazowieckie (Varsovie)	30	6,2
12	Prague	33	6,3
13	Rhône-Alpes (Lyon)	35	6,4
14	Provence-Alpes Côte d'Azur	35	6,4
15	**Liège**	**40**	**6,8**
16	Sydsverige (Malmö)	44	6,7
17	Kozep (Budapest)	50	6,9
18	**Namur**	**51**	**6,9**
19	**Flandre occidentale**	**54**	**7,0**
20	Groningue (région)	54	7,0
21	Frise	54	7,0
22	Drenthe	54	7,0
23	Zélande	54	7,0
24	SO de l'Ecosse (Glasgow)	54	7,0
25	Bratislava Kraj	55	7,0
26	Overijssel	69	7,5
27	Arnsberg	84	8,0
28	Gelderland	84	8,0
29	Flevoland	84	8,0
30	Limbourg (NL)	84	8,0

REGION NUTS 2		Prix foncier €/m²	SCORE
31	Ile De France	85	8,0
32	**Flandre orientale**	**90**	**8,2**
33	**Anvers**	**100**	**8,5**
34	**Brabant flamand**	**110**	**8,9**
35	**Brabant wallon**	**110**	**8,9**
36	Lazio (Rome)	110	8,9
37	Munster	114	9,0
38	Koblenz	114	9,0
39	Trier	114	9,0
40	Noord-Brabant (NL)	114	9,0
41	Lisboa Vale Do Tejo	125	9,4
42	West-Midlands/Birmingham	126	9,4
43	Berlin	140	9,9
44	Utrecht (région)	144	10,0
45	Hambourg	150	10,2
46	Düsseldorf	150	10,2
47	Lombardie (Milan)	150	10,2
48	**Bruxelles (région)**	**173**	**11,0**
49	Cologne	174	11,0
50	Salzburg	200	11,9
51	Tirol (Innsbrück)	200	11,9
52	Zuid-Holland (Rotterdam)	200	11,9
53	Oberbayern (Munich)	204	12,0
54	Vienne	225	12,7
55	Gr.-Duché du Luxembourg	240	14,0
56	Noord-Holland (A'dam)	250	13,5
57	Madrid	400	18,5
58	Darmstadt (Francfort)	450	20,2
59	Grand-Londres	500	21,9
60	Catalogne (Barcelone)	600	25,2

VIL contre Cluster-Wallonie?

Les activités logistiques ont beau avoir une croissance organique, elles ont besoin de l'aide des pouvoirs publics pour les asseoir et en faire un fer de lance de l'économie. Comme nous vivons dans un pays fédéralisé et que les activités logistiques sont des activités économiques, le pouvoir public en question est le ministère régional de l'Economie.

En Flandre, Dirk Van Mechelen a accordé des aides publiques au VIL en 2003. Son homologue wallon a fait de même un an plus tard, mais en dégageant des moyens nettement inférieurs, au Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium. Les deux organes ont la même mission: positionner leur région auprès des investisseurs comme le site logistique préférentiel. La réalisation proprement dite des contrats est assurée par respectivement le FIT (Flanders Investment & Trade) et l'OFI (Office Foreign Investors).

LIEUX LES PLUS INTÉRESSANTS POUR L'IMPLANTATION D'UN EDC (PAR RÉGION 'NUTS 2')

	2004	2005	2019
1	Limbourg	Limbourg	Limbourg
2	Liège	Liège	Liège
3	Anvers	Hainaut	Hainaut
4	Hainaut	Anvers	Nord-Pas-de-Calais
5	Ile-de-France	Dusseldorf	Anvers
6	Flandre occidentale	Namur	Alsace
7	Flandre orientale	Brabant flamand	Namur
8	Nord-Pas-de Calas	Alsace	Picardie
9	Alsace	Nord-Pas-de-Calais	Flandre orientale
10	Saarland	Flandre orientale	Flandre occidentale

(Source: Cushman & Wakefield, European Distribution Report 2006

Alliés ou concurrents?

«Alliés naturellement», répond Jean-Marie Becker, administrateur délégué du Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium. «Et c'est tant mieux car pour les Chinois, Liège se situe au sud d'Anvers.»

Si la situation politique du pays ne permet pas à la Belgique de se profi- ▶

A Ostende, le Sea Gate Logistics Park aura une superficie utile totale de 130.000 m².

ler en tant que telle comme plate-forme logistique, on constate que, dans la pratique, il y a bel et bien des manœuvres de rapprochement. Il suffit de songer à l'accord de collaboration entre le port d'Anvers et le port de Liège, ou au salon SITL à Guangzhou (Sud de la Chine), où le Cluster était 'logé' au stand du port d'Anvers. «La logistique n'a pas de frontières. Cela n'a donc pas de sens de se profiler au niveau régional», estime Becker. «Les grands ports ne peuvent pas se déplacer ; les accords de collaboration avec l'arrière-pays comme celui passé avec Liège offrent donc de très intéressantes possibilités».

»La Belgique doit développer d'urgence une vision globale en matière d'investissements étrangers.«

C'est tout à fait l'avis d'Alex Van Breedam, directeur général du VIL. «Les ports maritimes et les aéroports peuvent s'assurer d'un flux permanent de marchandises pour des entreprises qui ne sont pas établies sur leurs terrains, en établissant de bonnes relations et des accords de collaboration stratégiques avec l'arrière-pays. Les gateways doivent offrir des services d'une qualité telle, que l'entreprise qui n'est pas située à proximité doit avoir l'impression d'être dans la sphère d'influence de ce gateway», dit Van Breedam.

Cela signifie concrètement qu'il importe finalement peu qu'un grand EDC soit établi dans un port/aéroport ou dans l'arrière-pays, tant que le gateway peut veiller à ce qu'il fonctionne au même niveau de service et au même coût logistique».

Dans ce contexte, la Wallonie constitue une alternative intéressante: les plate-formes multimodales de Renory, Bressoux, Athus, Charleroi Dry Port, Dry Port Mouscron-Lille et autres peuvent donner aux chargeurs internationaux l'illusion que leur centre de distribution européen se trouve au milieu du port.

La Belgique, donc...

La Flandre et la Wallonie seront encore, dans les prochaines années, les grands favoris comme site d'implantation pour les centres logistiques européens. Les désavantages fiscaux sont compensés par l'introduction de la déduction d'intérêts notionels et la Flandre peut encore compenser son manque de réserve foncière en faisant appel à ses voisins du sud.

Mais comment la Belgique se place-t-elle sur le marché européen?

Pas trop mal, selon le baromètre de l'attractivité belge publié par Ernst & Young: notre pays a attiré davantage de projets d'investissements étrangers au cours de la dernière année que dans les années précédentes. Il s'agissait surtout de projets d'expansion: seulement 58% des investissements portent sur des projets nouveaux, ce qui est inférieur à la moyenne européenne, qui est de 71%. Selon les analystes, la Belgique doit donc développer d'urgence une vision globale en matière d'investissements étrangers, en donnant la priorité à des projets 'greenfield' pertinents, pouvant fonctionner à la fois comme pôles de croissance et de création d'emplois et comme pôles d'attraction pour d'autres secteurs.

Il faudra donc que la Belgique diversifie davantage et elle devra s'attacher à attirer et ancrer des fonctions stratégiques comme le QG, la logistique et la R&D.

Mais pour ce qui est de la logistique en particulier, Jones Lang LaSalle demeure optimiste: en dépit de l'intensification des activités logistiques en Europe de l'Est (Pologne, Hongrie, République tchèque, surtout), la Belgique continuera à jouer un rôle stratégique en Europe. Mais ne perdons pas de vue la région Nord-Pas-de-Calais... ■

www.vil.be
www.logisticsinwallonia.be