



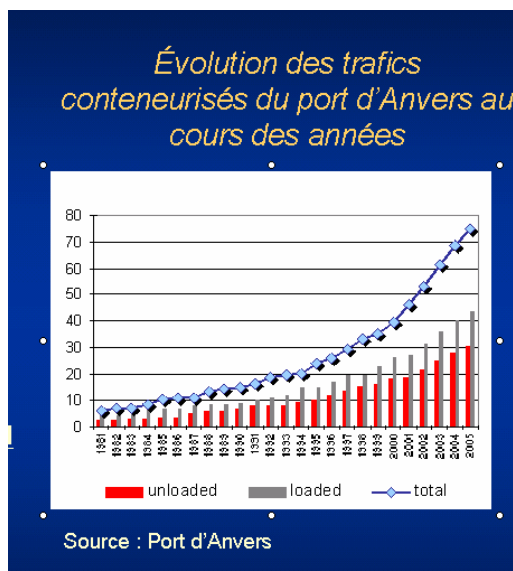
## Vers l'excellence économique par les transports Les nouvelles infrastructures de l'hinterland



**Hugues Duchâteau**  
**Administrateur délégué**  
**Stratec**

### Les opportunités de la logistique intercontinentale maritime pour le développement économique régional

La globalisation de l'économie se traduit par des modifications radicales des filières d'approvisionnement des marchés européens. Elles entraînent la disparition de nombreuses activités manufacturières de notre paysage industriel. Mais elles créent aussi des nouvelles opportunités dans les domaines du commerce de gros et de la logistique. Les anciennes filières d'approvisionnement tracées vers les consommateurs depuis les unités de production européennes dispersées sur tout le continent perdent leur sens et sont remplacées par des filières de distribution moins nombreuses, plus ramifiées et traitant chacune de beaucoup plus gros volumes, dont les racines sont localisées dans les grands ports de mer.



Pour gérer ces nouvelles filières, il faut de nouvelles méthodes, de nouveaux savoir-faire, de nouveaux services et de nouveaux outils ainsi d'ailleurs que de nouvelles localisations, de nouveaux bâtiments et de nouvelles infrastructures.

L'évolution est en cours. Son rythme est particulièrement rapide. Il est égal au rythme de la croissance des échanges commerciaux avec les pays émergents ; c'est aussi, en pratique, le rythme de la croissance des trafics de conteneurs dans nos ports, soit près de 7% par an sur les 5 dernières années.



De telles vitesses de changement ouvrent aux régions bien situées par rapport aux ports et marchés des possibilités de développement considérables et exceptionnelles. Les provinces maritimes de Pays-Bas et la Flandre l'exploitent déjà avec grand succès depuis quelques années. A leur tour, la Wallonie et les régions du quart nord-ouest de la France se lancent aussi dans la course au développement logistique.

## Le schéma de développement logistique de Wallonie<sup>2</sup>

La Région wallonne veut devenir une région logistique spécialisée dans le traitement des trafics conteneurisés intercontinentaux qui transitent par les ports maritimes. Concrètement, l'objectif est de développer des parcs logistiques dédiés aux activités de finition et d'assemblage à haute valeur ajoutée de produits importés destinés aux marchés européens. A l'horizon 2020 ces parcs logistiques devraient offrir plus de 15 000 emplois directs et générer une valeur ajoutée d'environ 1 milliard d'euros par an.

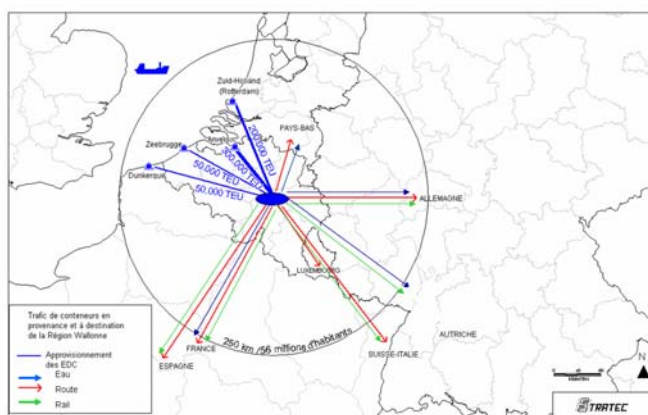
Pour atteindre ce résultat, le plan d'action suit **deux axes principaux** :

- la recherche de la meilleure accessibilité aux ports maritimes d'une part et aux marchés continentaux d'autre part ;
- la libération des terrains les mieux situés pour les activités visées.

### L'accessibilité aux ports maritimes

La Wallonie n'a pas de façade maritime mais est très bien reliée à plusieurs des principaux ports de la rangée nord et à tout le continent européen.

Objectifs fixés en terme de trafic de conteneurs



En particulier, grâce à son réseau de voies navigables propres et aux liaisons fluviales existantes vers les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Dunkerque, la Wallonie dispose d'atouts majeurs. Le coût du transport par eau sur des voies à grand gabarit (Vb et plus) est, en effet, très bas. De plus, le maillage du réseau est tel que les ports maritimes comme les opérateurs de transport peuvent être mis en compétition les uns avec les autres<sup>3</sup>.

C'est pourquoi la stratégie du développement logistique de la Wallonie se base sur l'utilisation de la voie d'eau pour les transports de masse de et vers les ports maritimes.

<sup>2</sup> Pour plus de détails, voir Stratec - Elaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux de fret en Région wallonne - Rapport final : Analyse approfondie du schéma volontariste retenu et évaluation de ses impacts - pour le Ministère de l'Équipement et des Transports – juillet 2004.

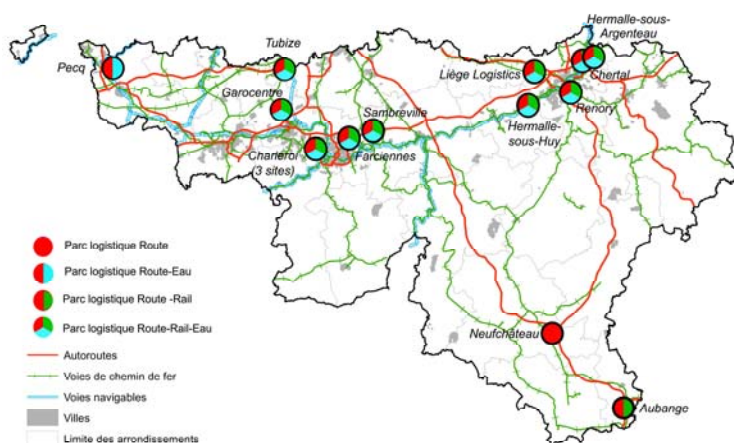
<sup>3</sup> Du bassin de la Meuse, on accède aussi bien au port de Rotterdam qu'au port d'Anvers ; du bassin de l'Escaut, les accès à Dunkerque et à Anvers seront très compétitifs lorsque les travaux du projet Seine – Escaut seront achevés.



A l'horizon 2020, les flux annuels à transporter par voie d'eau entre les ports et les parcs dédiés à la logistique maritime intercontinentale sont estimés à 600 000 EVP<sup>4</sup> par an.

### La libération des terrains nécessaires

Du point de vue des entreprises, les coûts de transport compétitifs s'entendent « de porte à porte ».



Or les coûts de transbordements sont très élevés et, sur des relations courtes, comme celles entre Liège ou Charleroi et les ports maritimes, la nécessité d'un brouettage<sup>5</sup> anéantirait les avantages de coût du transport par eau. Il est donc essentiel de localiser les parcs logistiques le long des voies d'eau et d'y disposer les bâtiments de manière à éviter au maximum le brouettage.

L'aménagement du territoire est le moyen d'action pour atteindre cet objectif.

Le schéma logistique wallon prévoit de libérer 1 040 ha de terrains industriels mouillés par les voies navigables à grand gabarit, qui seront réservés aux activités de logistique intercontinentale maritime. Ces terrains sont principalement situés dans les provinces de Liège (410 ha) et de Hainaut (490 ha).

### Le projet Seine-Nord-Europe<sup>6</sup>

Le projet Seine-Nord-Europe est la principale partie française du projet international Seine-Escaut classé par l'Union européenne dans les 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il s'agit du futur canal à grand gabarit (Vb) de 106 km de long, qui devrait relier Compiègne au canal Dunkerque-Escaut, à proximité de Valenciennes dès 2013. La création de ce barreau manquant doit désenclaver le bassin de la Seine en le reliant au bassin de l'Escaut et du Rhin. Le projet, soumis à enquête publique depuis le 15 janvier 2007, comprend quatre parcs logistiques tri-modaux (canal, ferroviaire, autoroute) répartis le long du tracé et totalisant près de 400 ha.

<sup>4</sup> Un « EVP » ou un « Equivalent Vingt Pieds » est l'unité de mesure usuelle des trafics de conteneurs.

<sup>5</sup> Le brouettage est le transport d'un envoi par camion entre son port de déchargement et sa destination finale.

<sup>6</sup> Pour plus de détails, voir <http://www.seine-nord-europe.com>



Les études ont montré que les principaux effets de ce projet seraient de :

- Favoriser le développement économique des régions Picardie et Nord-Pas de Calais
- Abaisser fortement le coût du transport par eau dans le corridor Anvers - Paris
- Induire un transfert modal très conséquent, de la route vers la voie d'eau, notamment dans le cas des transports de conteneurs entre les ports de la rangée Nord et les marchés du Nord – Pas de Calais, de la Picardie et de l'Île de France<sup>7</sup> ;
- Renforcer la compétition entre les ports du Benelux et les ports de l'embouchure de la Seine sur ces marchés.

Un tiers du trafic du canal sera destiné à la zone traversée et grâce aux plates-formes logistiques, on revitalisera ces régions (Picardie, Nord Pas-de-Calais), on pourrait y créer 35 à 40.000 emplois directs et indirects à l'horizon 2050.



Les trafics futurs du canal sont estimés entre 13 et 15 millions de tonnes en 2020, trois fois plus que ce qu'on peut attendre des canaux à petit gabarit actuels, et entre 20 et 28 millions de tonnes en 2050. En France, la réduction du trafic routier permise par l'usage de convois de 4.400 tonnes devrait dépasser 500.000 camions par an en 2020 soit une réduction du tonnage par route de 6% à 23% selon les zones et les produits par rapport à une situation sans canal.

Le coût du projet est évalué entre 3,2 milliards d'euros dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) et 3,5 milliards d'euros hors-taxation en maîtrise d'ouvrage publique. Le partenaire pourrait être choisi en 2009 et construire l'ouvrage en 4 à 5 ans. Il l'exploiterait ensuite grâce aux péages, assurerait l'entretien avant de le rétrocéder au bout de plusieurs dizaines d'années.

[h.duchateau@stratec.be](mailto:h.duchateau@stratec.be)

[www.stratec.be](http://www.stratec.be)

<sup>7</sup> Aujourd'hui, tous les conteneurs circulant en France entre les ports du Benelux et Paris sont transportés par la route.