

### 8.3. European Distribution and Logistics 2009 : Liège et le Limbourg en tête

L'étude biennale de Cushman & Wakefield, un bureau international de consultance, prouve, s'il le fallait encore, à quel point la Belgique est la nation européenne logistique par excellence. Au classement régional, la Wallonie ravit à la Flandre la première place. Mais gare au Nord-Pas-de-Calais, qui reste en embuscade.

Au classement régional, connu en Europe sous l'appellation régions NUTS2, les provinces de Liège, du Limbourg et du Hainaut trustent, dans cet ordre, les trois premières places européennes. Et ce n'est que la pointe de l'iceberg, puisque quatre autres provinces belges (Namur, Luxembourg, Flandre orientale et Anvers) se classent aussi dans le Top 10, aux côtés du Nord-Pas-de-Calais, de l'Alsace et de la région allemande d'Arnsberg. Le Sud de la Belgique occupe fièrement la première place européenne, suivi par le Nord-Pas-de-Calais et la Flandre.

#### **ATOUTS**

Pour Jef Van Doorslaer, Head of Research chez Cushman & Wakefield Belgique, cette étude n'est pas une réelle surprise. «Le potentiel logistique ne cesse de croître, et est le résultat d'efforts constants. Dans les précédentes études déjà, nous avons constaté que la Flandre était l'un des hauts lieux logistiques du continent, mais que son rang serait de plus en plus disputé par la Wallonie, le Nord de la France et certaines régions allemandes.»

Les excellents résultats de la Belgique sont dus à la disponibilité des terrains et à la localisation privilégiée au coeur de la «banane d'or». «Le prix de l'immobilier est un facteur-clé. Les surfaces étant conséquentes, une différence d'un euro au mètre carré, anodine en apparence, peut se révéler décisive. Le prix de l'immobilier industriel en Belgique, mais aussi dans le Nord de la France, est relativement bas par rapport à celui pratiqué dans les pays voisins. Les autorités belges se sont toujours efforcées de générer une offre suffisante. Si les patrons et entrepreneurs belges se plaignent parfois de l'absence de terrains disponibles, aux Pays-Bas par exemple, la pression est dix fois plus forte et l'espace libéré pour les activités économiques bien plus rare. Dans les provinces de Liège, du Hainaut et du Limbourg, de nombreux sites autrefois exploités par l'industrie lourde, (comme les charbonnages), vont être reconvertis. Et ils ne sont pas affectés par le syndrome du NIMBY (Not In My Backyard). Quand on voit le potentiel des terrains en friche, les prix resteront encore bas dans les années à venir.»

Un autre facteur en faveur de la Belgique est sa localisation: située en plein coeur du marché d'Europe de l'Ouest, elle est accessible par la mer, et dotée d'infrastructures de transport efficaces et performantes. «Enfin, il y a les données macro-économiques. On l'a encore lu récemment dans la presse: la productivité du travail en Belgique est l'une des plus fortes au monde.»

#### **POLITIQUE**

«Cette étude a été réalisée afin de connaître l'endroit le plus indiqué pour l'implantation d'un système européen de distribution, chargé du réapprovisionnement d'une grande partie de l'Europe depuis un emplacement central. Lorsqu'il s'agit d'une distribution à l'échelle nationale ou régionale, les entreprises se tournent davantage vers l'axe Bruxelles-Anvers ou la région bruxelloise. Mais quand il s'agit d'un centre à vocation européenne, cette région est moins intéressante en raison du prix de l'immobilier.»

Les écarts au sommet du classement EDC sont négligeables: les Provinces de Liège et du Limbourg sont ex aequo en ce qui concerne le nombre de points. Cushman & Wakefield ne fait d'ailleurs guère de distinction entre les trois premières Provinces belges. «Il en faut bien une au sommet, mais l'essentiel, c'est d'être dans le wagon de tête.»

Quant aux raisons favorables au glissement de la Wallonie en tête du classement, Jef Van Doorslaer parle de efforts des décideurs wallons en termes de formation, de subsides et d'infrastructures. «Le Plan Marshall est très réactif. Voyez le Trilopiport à Liège: il regroupe à la fois la voie d'eau, l'autoroute vers Maastricht et un accès ferroviaire. Pas étonnant que quelques acteurs majeurs y aient déjà pris d'importantes concessions. La Wallonie est allée vite, et a réussi à libérer des fonds grâce au Plan Marshall. Les travaux d'infrastructure s'y effectuent à une allure à peine imaginable ailleurs. La logistique et la distribution sont devenues deux fers de lance de l'économie wallonne, les décideurs l'ont bien compris.»

## **PARAMETRES OBJECTIFS**

Pour effectuer son classement, Cushman & Wakefield a examiné divers paramètres: les coûts d'installation, l'infrastructure de transport, l'accessibilité par rapport aux principaux débouchés, la disponibilité en terrains et bâtiments, les ressources humaines et la productivité, les connaissances, ... Tous ces critères n'ont pas le même poids lorsqu'une entreprise recherche un site pour un centre de distribution européen. Il faut donc les pondérer. L'importance attribuée à chaque critère a été déterminée par Cushman & Wakefield en fonction de ce que lui demande de sa clientèle. L'infrastructure de transport, l'accessibilité des principaux marchés et les coûts du travail, de la location et des terrains pèsent le plus lourdement. Jef Van Doorslaer analyse la situation: «on parle toujours des Pays-Bas comme du pays de la distribution par excellence en Europe. Quand on examine les paramètres objectifs de cette étude d'un point de vue macro-économique, c'est cependant bien la Belgique, l'emplacement idéal. Nos voisins bataves ont toujours des volumes énormes, en particulier sur l'axe 's Hertogenbosch-Venlo. Venlo reste le site logistique majeur en Europe, où sont implantés la plupart des centres de distributions européens. Mais les problèmes sont nombreux outre-Moerdijk: congestion des routes, prix de l'immobilier,... Le slogan de la machine marketing hollandaise marche toujours à plein régime: «Nederland Distributieland». Le Nord de la France, plusieurs provinces belges et l'Allemagne occidentale font cependant mieux.»

## **HORIZON 2020**

Dans l'étude publiée en été 2009, Cushman & Wakefield pose un pronostic à l'horizon 2020. Quel sera le poids respectif des différentes régions dans la logistique européenne? En prenant en compte l'évolution des divers paramètres, le spécialiste envisage divers glissements importants. Ainsi, la Province de Liège pourrait céder son premier rang à sa collègue hennuyère, qui pourrait profiter de sa localisation sur l'axe fluvial Seine-Escaut, revalorisé d'ici 2016, et qui profitera aussi au Nord-Pas-de-Calais.

La montée progressive des régions de l'Ouest de l'Allemagne (Düsseldorf, Cologne et la Sarre qui feront leur entrée dans le top 10 d'ici 2020) est due à leurs liens avec le marché d'Europe de l'Est. «Tout le monde ne parle que de l'Europe de l'Est, mais l'Europe méridionale n'est pas en reste», tempère Jef Van Doorslaer. «Désenclaver efficacement le Sud est donc important; songeons à la chaîne de vêtements H&M qui a jeté son dévolu sur le Hainaut.»

Jef Van Doorslaer souligne aussi l'importance croissante du transport multimodal. «En raison de la congestion du trafic autour du port d'Anvers, il n'est plus pertinent de pratiquer la logistique dans les installations portuaires, mais de la déplacer ailleurs, dans des endroits aisément accessibles par la navigation fluviale. En fait, tout le Canal Albert est une longue zone logistique. L'Institut Flamand de Logistique l'appelle extended gateway. Un nom très approprié, car c'est réellement une extension du port vers l'intérieur du pays et donc, vers les débouchés. Cela permet de traiter des containers ailleurs et de leur donner une valeur ajoutée. Pour la distribution vers l'Europe de l'Est, nous pensons en revanche que le rail gagnera en importance.»

## CLASSEMENT DES REGIONS NUTS 1

	Score 2009	Classement 2009	Classement 2006	Classement 2020
Wallonie (B)	2.58	1	2	2
Nord-Pas de Calais (F)	2.69	2	3	1
Flandre (B)	2.97	3	1	3
Ese (F)	3.07	4	4	7
Région de Bruxelles Capitale (B)	3.22	5	5	6
Rhénanie du Nord Westphalie (D)	3.32	6	6	4
Sarre (D)	3.37	7	8	5
Rhénanie-Palatinat (D)	3.38	8	9	8
Ile de France (F)	3.54	9	10	10
Bassin Parisien (F)	3.67	10	12	9
Zuid-Nederland (NL)	3.83	11	7	11
Oost-Nederland (NL)	4.03	12	11	12
West-Nederland (NL)	4.30	13	13	14
Luxembourg (LUX)	4.31	14	15	15
Noord-Nederland (NL)	4.33	15	14	13

## LA DISTRIBUTION RESTERA IMPORTANTE

Pourrait-on imaginer que des centres de distributions européens soient progressivement délocalisés vers l'Est de l'Europe? «En termes de développement logistique, ces régions ne sont pas très grandes, mais pas insignifiantes non plus. Comme il n'y avait ni distribution, ni logistique, elles réalisent de bons résultats lorsque l'on examine leur potentiel d'accueil de centres de distribution. Ces régions ne sont cependant pas bien situées sur le plan de la distribution: trop périphériques et très éloignées des ports de mer. Lorsque les produits viennent d'Asie, pourquoi les envoyer d'abord en Slovaquie avant de les redistribuer? Cela étant, une bonne partie de la production est progressivement délocalisée vers l'Est de l'Europe. Cela signifie aussi qu'une partie de la distribution sera hébergée là-bas. Si ma chemise est cousue en Roumanie, peut-être que toute la distribution et la logistique se feront aussi là-bas.»

La principale conclusion de cette étude, selon Jef Van Doorslaer, est que la Belgique a tous les atouts en main (localisation, port de mer, infrastructures, ...) pour réussir. A elle jouer les bonnes cartes au bon moment. «Je termine parfois mes présentations sur cette remarque: plus la production se fait ailleurs, plus l'avenir de la logistique en Belgique est favorable». Lorsqu'une unité de production déménage de la Belgique vers l'ExtrêmeOrient, la distribution continuera probablement de s'effectuer de chez nous. Lorsqu'un fabricant de textile de Stuttgart, par exemple, déménage vers le Maroc, la logistique ne se fera probablement pas à Stuttgart, mais bien dans l'une des régions les plus performantes révélées par notre étude. Nous ne pourrons malheureusement pas conserver la production de tous les articles dans nos contrées, mais les marchés sont toujours là. Tant que les acheteurs restent, la distribution continuera d'exister.»

## PARAMETRES TANGIBLES

Les paramètres analysés par cette étude sont objectivement quantifiables. «Tous ces chiffres sont publiés et vérifiables. Ils sont par exemple disponibles sur Eurostat, que nous utilisons», explique Jef Van Doorslaer. Bien entendu, l'étude ne tient pas compte de facteurs non mesurables. «Si d'autres données objectives existaient, par exemple l'infrastructure douanière, nous les aurions intégrées. Certains le font, mais pas nous. Les incitants par les pouvoirs publics sont également très difficiles à saisir quantitativement.»

## **A PROPOS DE CUSHMAN & WAKEFIELD:**

Fondé en 1917, Cushman & Wakefield est un consultant immobilier de premier ordre actif dans le monde entier. Comme fournisseur de solutions en immobilier, il compte parmi ses clients des entreprises de tout genre, depuis les multinationales jusqu'aux PME. Il leur propose des solutions globales, articulées autour de conseils stratégiques, d'implantation de projets et de gestion immobilière pour le compte de propriétaires, locataires et investisseurs. Il assiste sa clientèle dans les phases d'achat et de vente, financement, location et gestion des biens immobiliers, les estimations, planifications stratégiques et conseils pour localisation. Cushman & Wakefield est réputé pour la qualité de ses études. Elles sont publiées sous l'intitulé Knowledge Center de son site Internet.

[www.cushmanwakefield.com](http://www.cushmanwakefield.com)