

LE SECTEUR TRANSPORT ET LOGISTIQUE : PERSPECTIVES 2019

Que faire pour garantir et, peut-être, renforcer la position du secteur Transport et Logistique de Wallonie à l'horizon 2020 ?

Posons la question autrement : comment vont évoluer d'ici dix ans, les paramètres qui assurent aujourd'hui le succès du secteur ? Je propose de les regrouper dans trois pistes de réflexion.

1. PREMIERE PISTE : LA LOCALISATION DE LA WALLONIE

La position de la région au cœur de la banane bleue reste inchangée : 60% du pouvoir d'achat européen à moins de 48h. de temps de déplacement.

Mais que dire de plausible quant à la croissance économique de cette conurbation à l'horizon de dix ans ?

La crise économique, provoquée par la débâcle financière du système bancaire et qui est loin d'avoir sorti tous ses effets, est aussi grave que celle déclenchée par le choc pétrolier en 1973 (recul du P.I.B. en 1975 de 1,3%, la première fois depuis 1950 ; en 2009, le recul se situera entre 2,5% et 3%).

La sortie d'une crise économique majeure s'accompagne, selon J. Pisani-Ferry, d'un décrochage permanent de 2 à 5 points du P.I.B. tous pays confondus : « *Passé le choc, la production s'établit sur une trajectoire de croissance parallèle à celle qui préexistait mais un cran plus bas...*¹ ».

¹ Le Monde du 29/09/2009

Un constat permet de tempérer cette prévision pessimiste : dans l'Europe des 15, entre 1995 et 2005, le secteur Transport et Logistique a connu une croissance plus forte que celle du P.I.B. : 30% au lieu de 24%.²

Mais quel sera l'impact de ce ralentissement généralisé des échanges économiques au niveau mondial ?

Difficile à prévoir car deux dynamiques contradictoires vont se télescoper :

a) Suite au ralentissement du commerce mondial, la demande d'énergie fossile se tasse, le prix du baril de pétrole redescend à un niveau qui stérilise financièrement les politiques d'économies d'énergie et/ou de production alternative ?³

b) Dans le cadre de l'après Kyoto, les différents modes de transport seront, peut-être, obligés d'internaliser progressivement les coûts environnementaux générés par leurs activités.⁴

En conclusion, les soubresauts annoncés du commerce mondial ne permettent pas d'établir des prévisions crédibles sur l'évolution des

² ICEDD : CEMATHEQUE de la Région wallonne n° 24, juillet 2008

³ Dans la décennie 80, convaincu que nos économies étaient entrées dans une longue période de baisse des prix de l'énergie, le S.E. au Budget supprima les crédits de recherches affectés à l'énergie photovoltaïque. La RFA ne suivit pas son exemple et l'Allemagne est devenue le leader européen de cette industrie...

⁴ Sera-t-il possible, au niveau mondial, de concilier croissance économique et maîtrise du réchauffement climatique ? Lord Stern, connu pour son rapport de 2006 sur l'impact économique du réchauffement, évalue dans son dernier rapport, l'effort à demander aux pays développés et émergents pour limiter le réchauffement planétaire en dessous de 2°C en 2050 : il faudrait diviser, d'ici 2030, par 4 l'intensité en carbone c-à-d la quantité de CO² générée par un point de croissance d'ici 2030. (Le Monde du 20/09/2009).

échanges internationaux et leurs répercussions sur le secteur Transport et Logistique à l'horizon 2019...⁵

2. DEUXIEME PISTE : L'ATTRACTIVITE ET LA COMPETITIVITE DU SECTEUR EN WALLONIE

Depuis 1989 et la régionalisation des infrastructures, grâce à la persévérance des gouvernements successifs, des efforts importants ont été consenti, notamment par la création « d'outils financiers » comme la SOFICO et la SOWAER, pour créer, équiper et compléter les infrastructures des quatre modes dédiés au transport de marchandise.

Dès à présent, les opérateurs économiques voient leur choix modal élargi par la disponibilité de ces nouveaux équipements articulés à des infrastructures non saturées.

Face à l'incertitude quant à la formation des prix de transport du fret, l'élargissement du choix modal devient une donnée essentielle dans les calculs des logisticiens. L'attractivité de la Région en est renforcée et cela – c'est fort important- au bénéfice de tous les secteurs industriels puisque tous voient leur prix de vente influencés, certes dans des proportions fort différentes d'une industrie à l'autre, par les coûts de transport !

Par ailleurs, nous avons à renforcer l'offre de parcs d'activités judicieusement implantés en fonction des contraintes d'accessibilités et d'optimisation du choix modal. Depuis 2004, on doit constater une réelle mobilisation par rapport à cet objectif tant chez les gestionnaires d'espaces (intercommunales de développement, ports autonomes...) que chez leur financier, à savoir le gouvernement wallon.

⁵ En matière de fret ferroviaire, qui est actuellement en mesure de prévoir les effets de la libéralisation quand on observe qu'en Europe occidentale (15 UEE, plus Norvège et Suède) la part modal du fret ferroviaire est passée, entre 1970 et 2000, de 30% à 14% du total transporté ?

En comptant les projets programmés, on peut conclure que ces avantages comparatifs de localisation (économies externes) qui contribuent au bon classement wallon perdureront – et même se renforceront – d’ici 2019. ⁶

Une question, cependant ne peut être évitée : le réseau routier de Wallonie restera-t-il fluide jusqu’en 2019 ? Le fret routier risque-t-il d’être bloqué par la congestion des voitures ou inversement selon le point de vue choisi...

Une réponse affirmative peut s’appuyer sur les observations suivantes :

a. Depuis 1998, stabilisation, en Belgique, de la distance moyenne par automobiles : autour de 15 000 Km/an.

b. Sur la même période, La hausse du trafic s’explique par la croissance du nombre de voitures en Flandre et en Wallonie alors que Bruxelles a décroché en 2000, son nombre de véhicules diminuant depuis lors. ⁷

Avec un taux de motorisation, en Belgique en 2007, d’une voiture pour 2.11 hab. la marge de progression s’amenuise : les faits le confirment : depuis 2000, l’augmentation du nombre de voitures est de

⁶ La certitude de la prévision repose sur le fait que ces infrastructures et équipements requiert beaucoup d’espace, prennent beaucoup de temps pour fonctionner efficacement, ne sont pas aisément délocalisables ou substituables

En Flandre, le V.E.V. a commandité en 2004 l’étude PROMODI en vue de décourager les plates formes logistiques comme trop consommatrices d’espace et dont la viabilité était menacée par la congestion routière (M. Van Keirsbilck, in *Business logistics* nov. 2004, p8)

⁷ La part modale du trafic voyageurs/km en Belgique entre 1995 et 2005 a évolué comme suit :

Voitures et motos : - 3%

Autobus et autocars : + 2%

Rail : + 2%.

L’ensemble des modes en voyageurs/Km a augmenté de 14% de 1995 à 2005.

1,1% par an, alors que la décennie précédente affichait une hausse annuelle de près du double (1,9%).⁸

c. Le délestage du trafic des personnes vers les transports en commun va s'amplifier si l'on tient compte des investissements en cours : parcs relais autour des gares (Toutes les gares « régionales » en Flandre en étaient pourvu dès le début des années nonante...), R.E.R etc.

En conclusion, les atouts, liés à l'espace, - disponibilités des parcs d'activités et des infrastructures - devraient se maintenir à l'horizon 2019 pour autant que les programmes d'investissement et d'équipement décidés soient mis en œuvre d'ici là...

TROISIEME PISTE : LA MOBILISATION DES ENERGIES CITOYENNES

Dans la compétition économique interrégionale, aucune position de leadership n'est définitivement acquise...

Si nous voulons faire de notre secteur, comme le propose la commission ZENOBE⁹, un des moteurs principaux de la croissance économique wallonne¹⁰, dans les dix ans qui viennent, nous devons renforcer et parfois même forger, une nouvelle culture de l'entreprise, basée, comme le suggère Bernadette MERENNE¹¹ « *sur de nouveaux outils suscitant des synergies entre le monde des entreprises, de la formation et de la recherche pour accroître le capital relationnel de chacun, de plus en plus perçu comme l'avantage compétitif le plus important d'un territoire* »

⁸ L'évolution est inverse pour le nombre des camions : depuis 2000, plus 47%. Sur la décennie précédente : croissance de 38%.

⁹ G.W. COMMISSION ZENOBE, à l'initiative du ministre J.C. MARCOURT, 111p.

¹⁰ COMMISSION ZENOBE, op. cit. p. 90 : « de 1996 à 2005, la croissance annuelle de l'emploi du secteur : plus 1.7% pour 0.9% si l'on considère l'ensemble de l'emploi wallon ».

¹¹ C.P.D.T. Hors série, décembre 2007, TERRITOIRE(S) WALLON(S) 156 pp.

Le rapport de la commission ZENOBE s'inscrit dans cette vision volontariste en proposant parmi trois actions retenues comme prioritaires : « *l'intensification de la mise en réseau des chargeurs, des logisticiens et des transporteurs et la modernisation de leur technique d'organisation et de communication* ». ¹² C'est effectivement avec la prospection internationale, une des missions que s'efforce d'assumer le Pôle de compétitivité...

En conclusion, il est crucial pour une région qui veut retrouver le chemin du développement, sous toutes ses dimensions, « *d'apprendre à se projeter dans le futur pour être en mesure de le façonner en construisant une vision partagée de l'avenir ancrée dans les spécifications et les vocations - c'est-à-dire les atouts – de l'économie locale* » ¹³

Francis Hambye

Président du Pole transport et logistique de Liège.

Le 8 octobre 2009

¹² Une étude statistique en France a révélé que la proximité géographique de l'entreprise vis-à-vis des centres d'innovation (+/- 60km) constitue un facteur explicatif de l'innovation pour autant que cette proximité soit associée à une interaction explicite entre ces centres et les entreprises. (Cfr. C.P.D.T. op. cit.)

¹³ C.P.D.T. Bernadette Mérenne op.cit.