

Colloque « La gouvernance logistique des territoires »  
Commission de Géographie des Transports  
Gennevilliers (UCP), les 11-13/09/2018

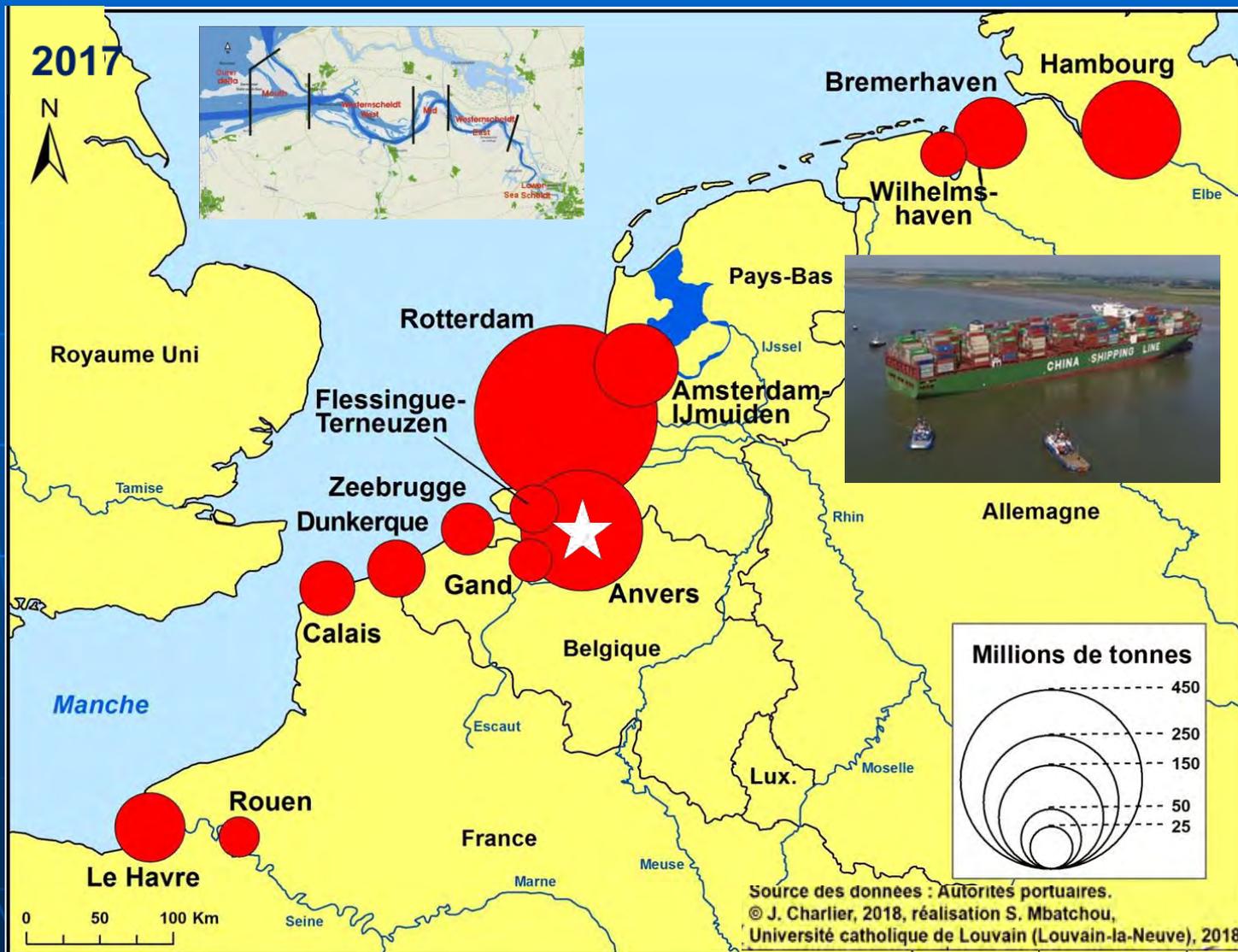
■ *Logistique et intermodalité  
dans l'arrière-pays wallon  
du port d'Anvers*

■ Jacques Charlier  
Professeur émérite de géographie  
Université de Louvain-la-Neuve

# Plan de l'exposé

- 1. Anvers, deuxième port européen et plate-forme logistique majeure
- 2. Le débordement de la logistique dans l'arrière-pays belge (\*) du port
- 3. Les terminaux multimodaux dans l'arrière-pays belge (\*) du port
- (\*) En zoomant sur la *Wallonie*

# 1. Anvers, un port de dépendance continentale au cœur de la Rangée Nord



# Un port dominé par les conteneurs (trafics 2017 en Mt)

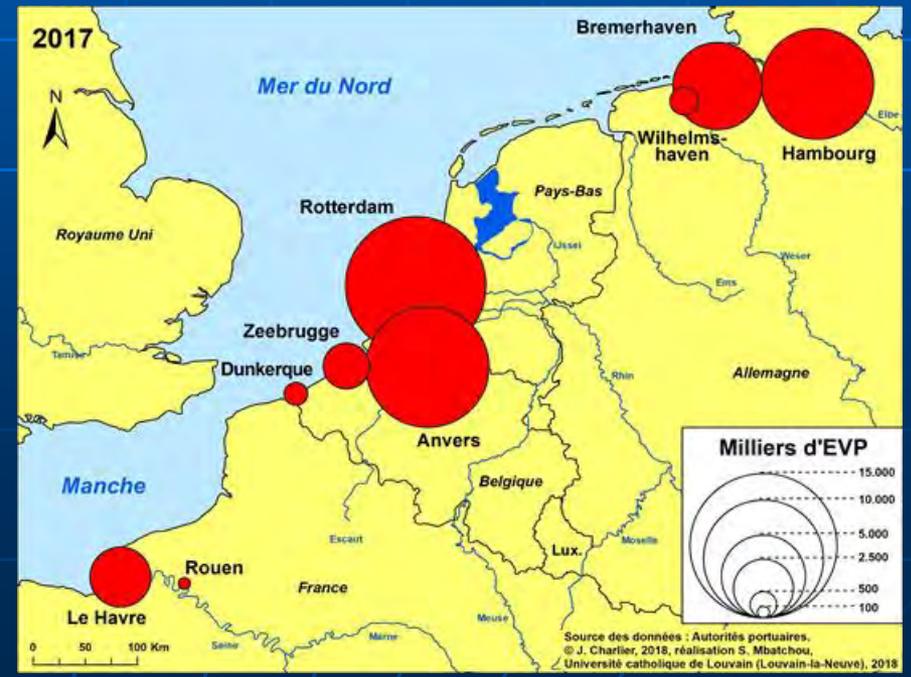
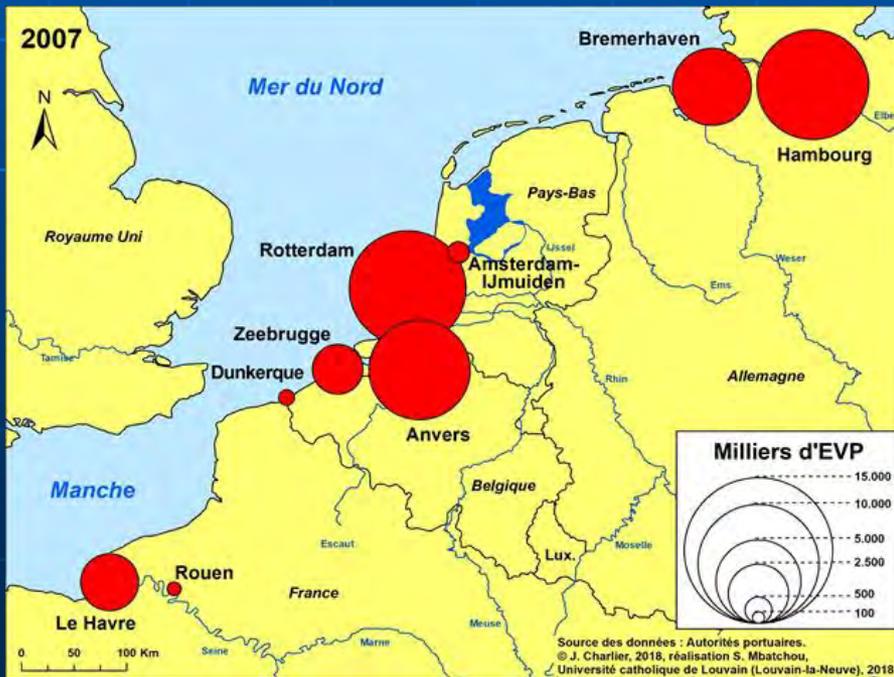
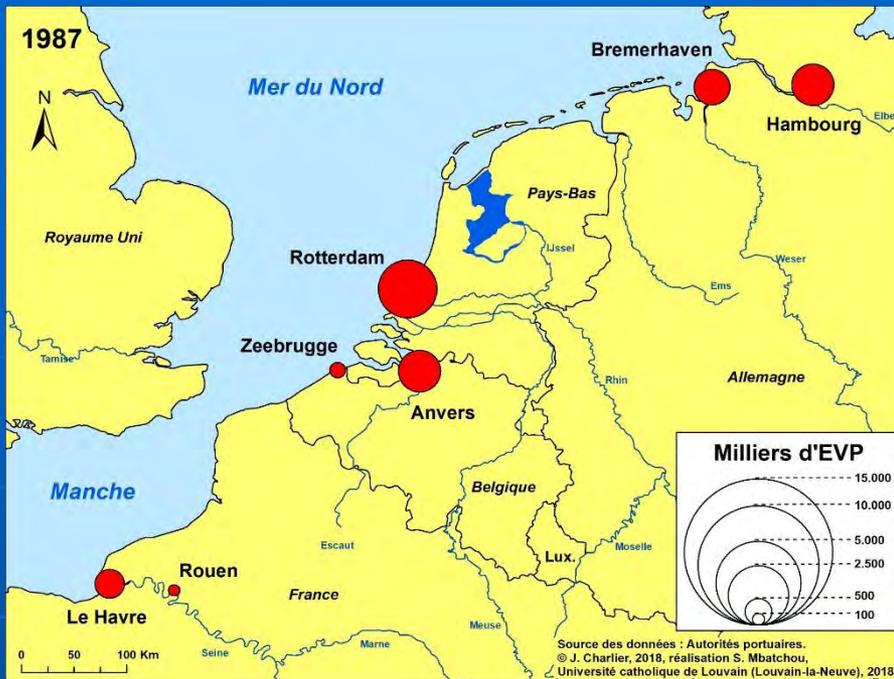
	Vracs liquides	Vracs solides	Conteneurs	Autres march.	Trafic total	Part cont.
Rotterdam	214,3	80,2	142,6	30,3	467,4	31 %
 Anvers	73,2	12,2	123,0	15,3	223,3	55 %
Hambourg	13,7	31,0	90,3	1,4	136,5	66 %
Amsterdam + IJmuiden	46,8	46,4	0,6	7,0	100,8	6 %
Brême + Bremerhaven	1,6	7,9	54,2	9,3	73,1	74 %
Le Havre	39,9	2,2	28,5	1,3	71,9	40 %

*Elaboration de l'auteur d'après les rapports annuels des autorités portuaires*

# Evolution des trafics conteneurisés de la Rangée Nord (millions d' EVP)

	1987	1992	1997	2002	2007	2012	2017	Evol.
Rotterdam	2,9	4,1	5,5	6,5	10,8	11,9	13,8	X 4,8
 Anvers	1,4	1,8	3,0	4,8	8,2	8,6	10,5	X 7,5
Hambourg	1,5	2,3	3,3	5,4	9,9	8,7	8,8	X 5,9
Bremerhaven	1,1	1,3	1,7	3,0	4,9	6,1	5,5	X 5,0
Le Havre	0,7	0,7	1,2	1,7	2,7	2,3	2,9	X 4,1
Zeebrugge	0,2	0,5	0,6	1,0	2,0	2,0	1,5	X 7,5

*Elaboration de l'auteur d'après les rapports annuels des autorités portuaires*



# Pour les conteneurs, Anvers est un système ouvert (1)

	Pourcentages estimés	Millions EVP
Trafic maritime direct	100 %	10,5
<i>Trafics en transbordement</i>	15 %	1,5
<i>Trafic import/export</i>	85 %	9,0

*Transbordements : plus de crosslining que de feederling*



# Pour les conteneurs, Anvers est un système ouvert (2)

	Pourcentages estimés	Millions EVP
Trafic maritime direct		10,5
<i>Trafics en transbordement</i>	15 %	1,5
<i>Trafic import/export</i>	85 %	9,0
<i>Empotage/dépotage direct</i>	33 %	3,0
<i>Trafic dérivé (de <b>R'dam</b> et Zb)</i>	<i>Port sec !!!</i>	<i>1,5</i>
Empotage/dépotage		4,5



- **Pourquoi dépoter ou empoter (= vider ou remplir) une partie des conteneurs à Anvers (très supérieure à ce qui se fait ailleurs) ?**

- - pcq de nombreux EDC (European Distribution Centers) s'y trouvent
- - pcq Anvers accueille le plus grand groupeur/dégroupeur du monde (ECU Line, d'origine belge et maintenant filiale d'un groupe indien)
- - pcq le conteneur ISO est en définitive une mauvaise unité de transport continental (moins d'euro-palettes que dans un semi de 13,6 m ; (concentration de la cargaison de 5 conteneurs de 40' dans 4 camions))
- - pcq les flux classiques routiers vers et depuis le port sont ainsi mieux équilibrés (fret de retour pour les camions « montés » en Belgique)
- -



# Principales sources (publications JC encore récentes et actualisées ici)

- **“The Benelux seaport system. From competition to interport co-opetition”**. *Transportation and Geography. Proceedings of the 14th HKSTS International Conference*, D. Wang & S.-M. Li (eds.), Hong Kong Society for Transportation Studies, Hong Kong (RSA), 2009, pp. 301-310.
- **“Hinterlands, port regionalisation and extended gateways: the case of Belgium and France”**. *Integrating Seaports and Trade Corridors*, P. Hall, R. McCalla & B. Slack (eds), Ashgate, Farnham, 2011, pp. 235-246.
- **“Les diverses non conteneurisées au port d’Anvers: un secteur résiduel ? »** (avec C. GUÉRIN). *Logistique et transports des vrac solides*, Fondation SEFACIL/ EMN Editions, Le Havre, 2014, pp. 217-246.

# Pour les conteneurs, Anvers est un système ouvert (3)

	Pourcentages estimés	Millions EVP
Trafic maritime direct		10,5
<i>Trafics en transbordement</i>	15 %	1,5
<i>Trafic import/export</i>	85 %	9,0
<i>Empotage/dépotage direct</i>	33 %	3,0
<i>Trafic dérivé (de <b>R'dam</b> et Zb)</i>		1,5
Empotage/dépotage		4,5
<b>Trafic d'hinterland maritime</b>	67%	6,0
<i>Trafic dérivé (de <b>R'dam</b> et Zb)</i>		1,5
<i>Trafics industriels continentaux</i>	<i>ISO/non ISO</i>	1,0
Trafic terrestre		8,5



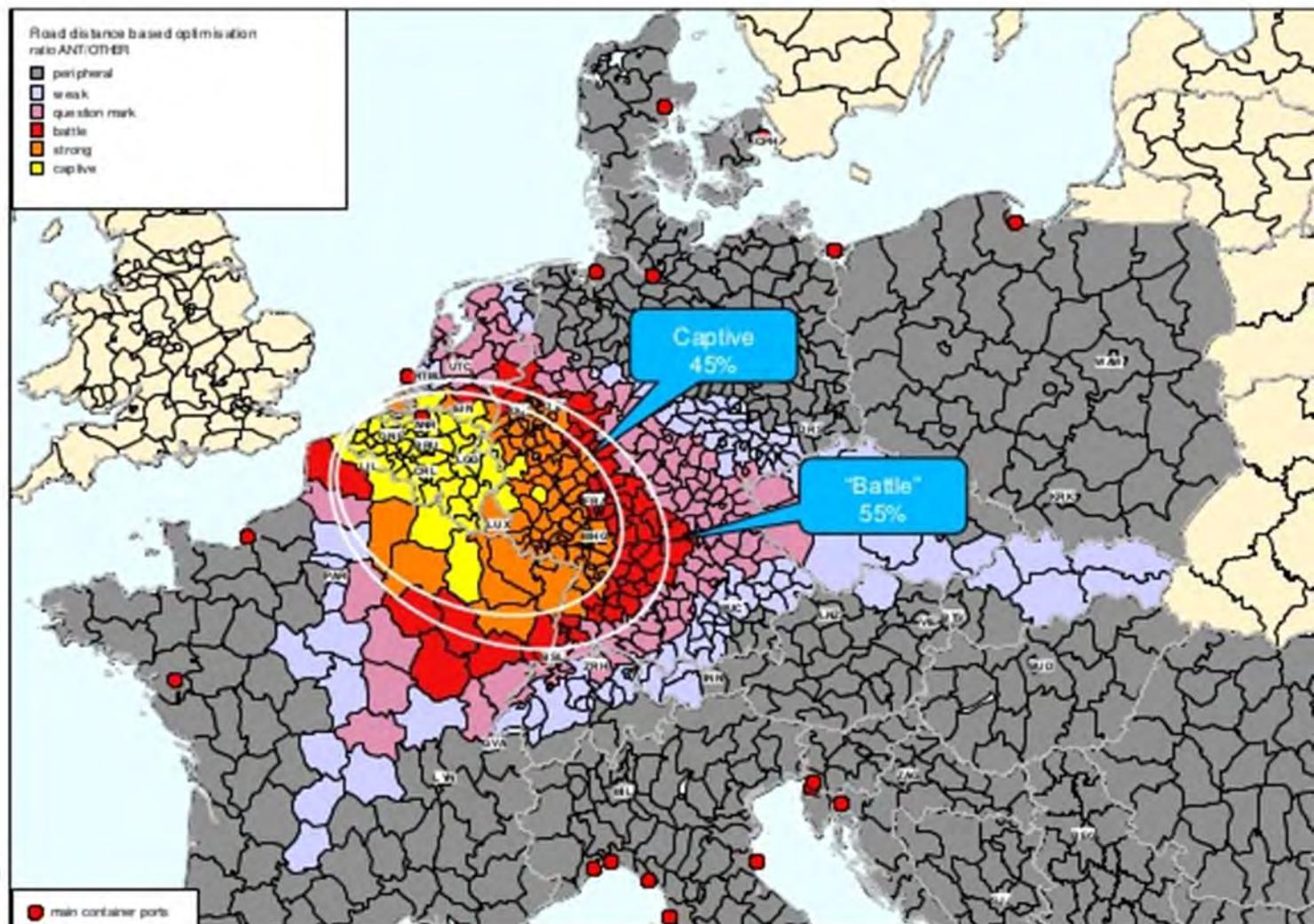
# As an inland port Antwerp has the shortest connection to the most important hinterland area's, thereby reducing considerably the hinterland transport cost the main regions

## Legend:

- Captive: < 0.75
- Strong: 0.75 to 0.9
- Battleground: 0.9 to 1.1
- Question: 1.1 to 1.5
- Weak: 1.5 to 2
- Peripheral: > 2.0

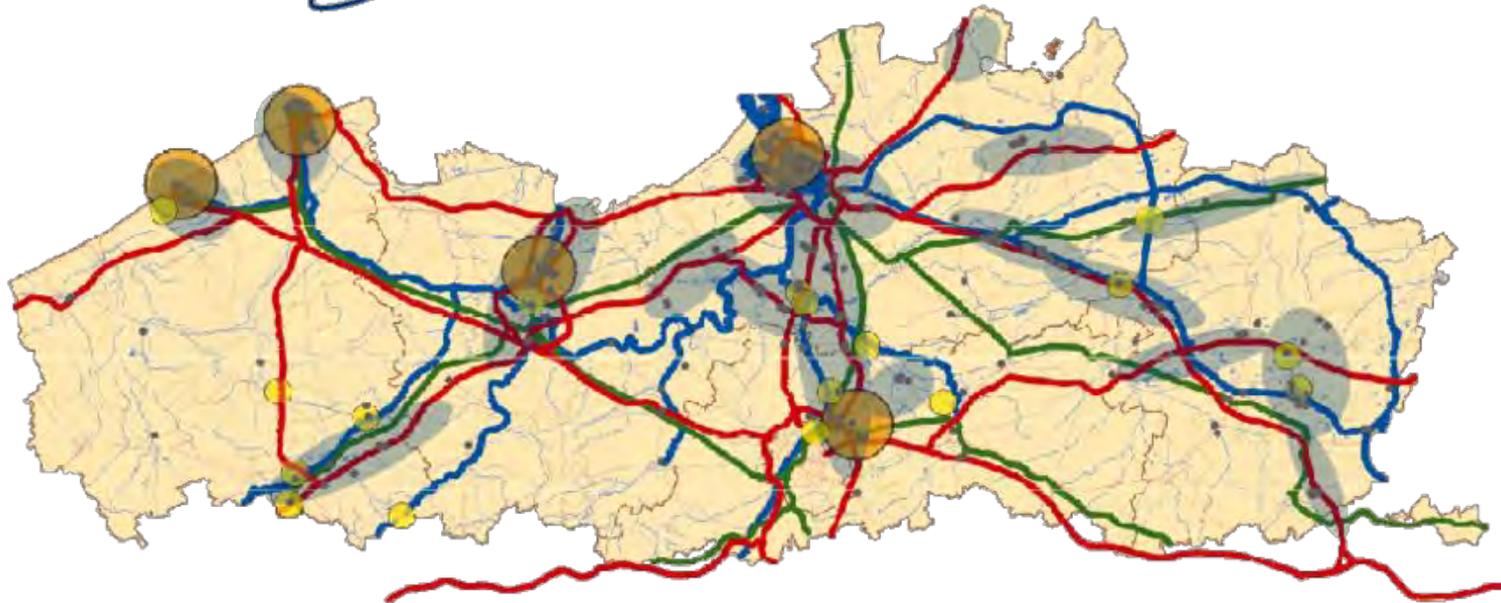
## Interpretation:

E.g. captive < 0.75 means that Antwerp has a clear advantage, more than 25% penalty to use the nearest port



## 2. Le débordement de la logistique dans l'arrière-pays belge du port d'Anvers

**EXTENDED**  
Gateway



- Extended Gateway (potential)
- International Gateway
- Multimodal platform
- European Distribution Centre
- Road
- Rail
- Water

**Primo : en Flandre  
(Van Bredam/VIL)**

2006 © Vlaamse Agentschap Ondernemen  
Vlaams Instituut voor de Logistiek



- Van Bredam A. & Vanniewenhuyse B. (2006). The extended gateway complex: a new project for Logistics Flanders, in *Ports are more than piers (Liber Amicorum Fernand Suykens)*, De Lloyd, Antwerp, pp. 289-305.



15/01/2007

Rail meets Road IV

Ontmoetingen rond mobiliteit / Les rencontres de la mobilité

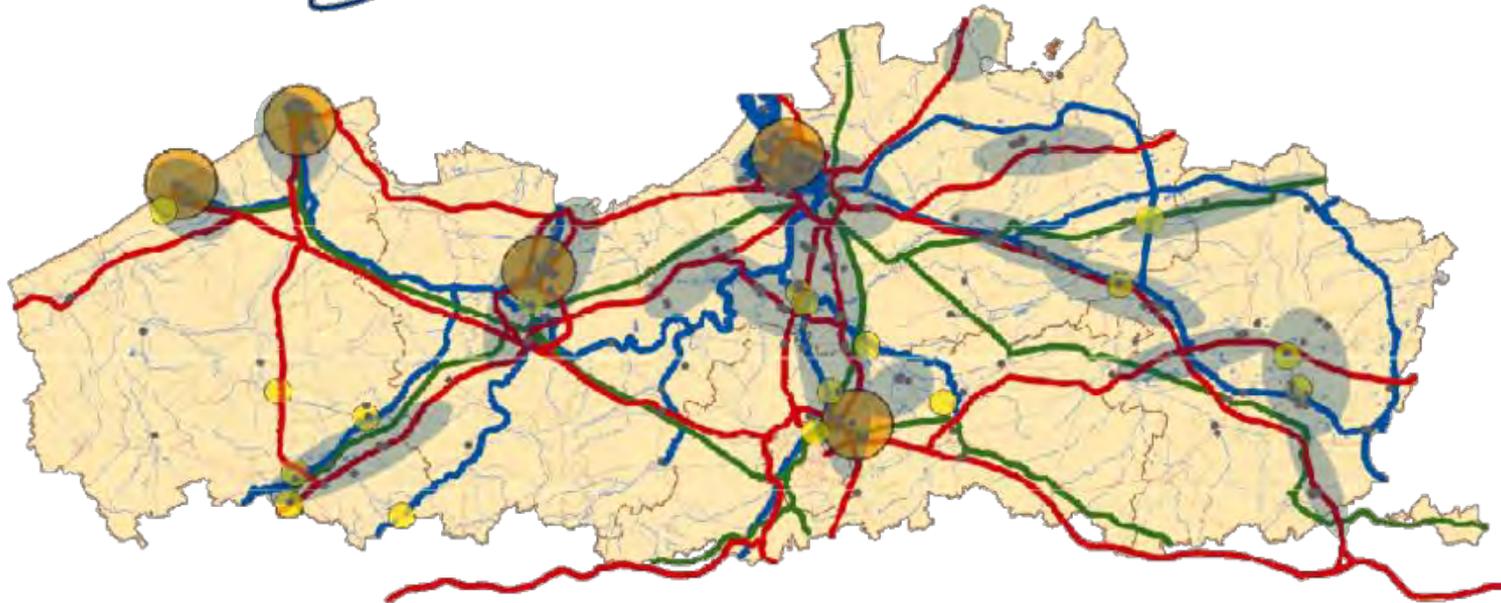
**EXTENDED**<sup>®</sup>  
Gateway

Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL)  
Flanders Institute for Logistics  
Jordaenskaai 25  
B-2000 Antwerpen (Belgium)  
T: +32 (0) 3 229 05 00  
F: +32 (0) 3 229 05 10



# Le débordement de la logistique dans l'arrière-pays (belge) du port d'Anvers

**EXTENDED**  
Gateway

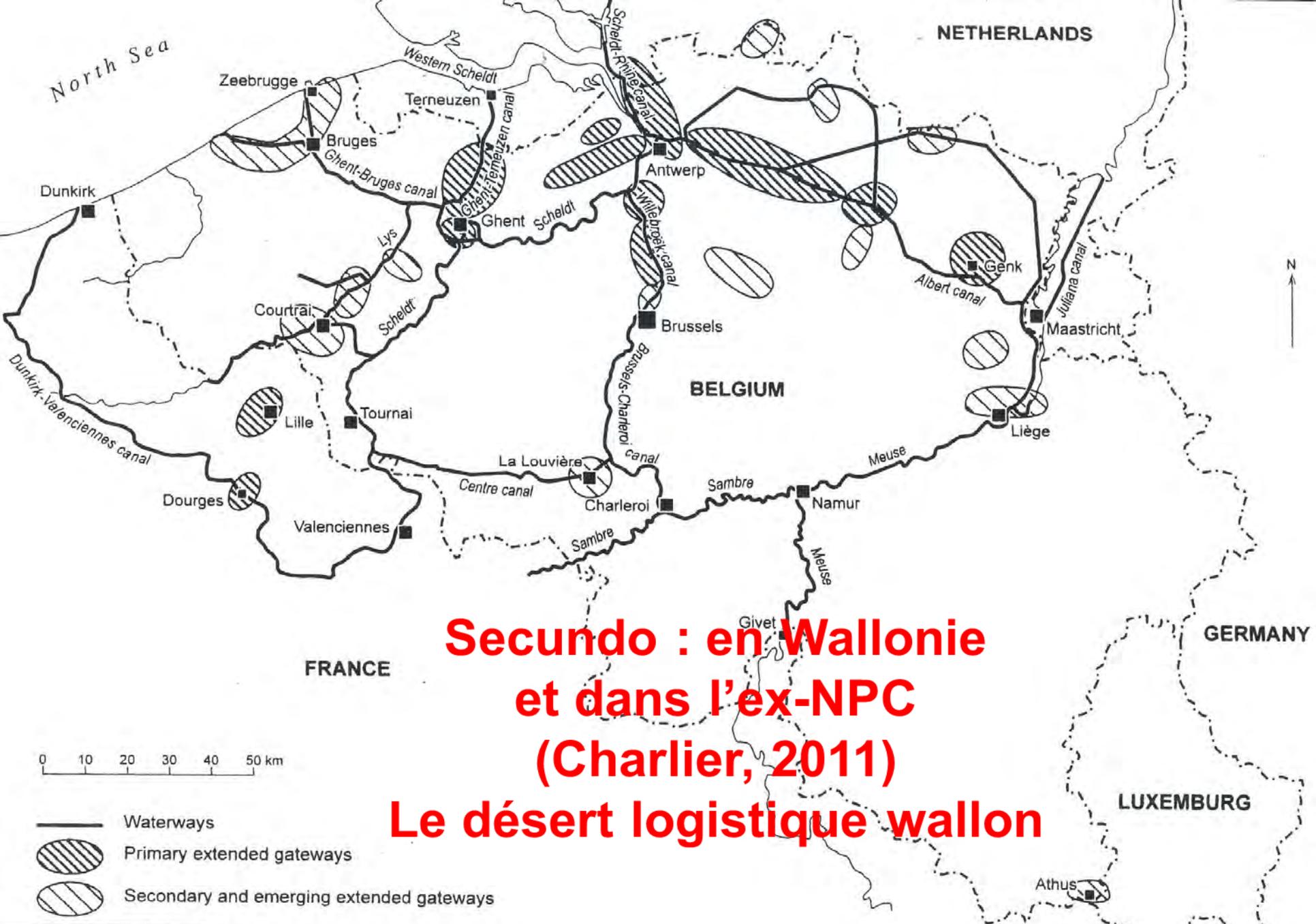


- Extended Gateway (potential)
- International Gateway
- Multimodal platform
- European Distribution Centre
- Road
- Rail
- Water

2006 © Vlaamse Agentschap Ondernemen  
Vlaams Instituut voor de Logistiek



VLAAMSE AGENTSCHAP ONDERNEMEN  
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK



**Secundo : en Wallonie  
et dans l'ex-NPC  
(Charlier, 2011)  
Le désert logistique wallon**

0 10 20 30 40 50 km

-  Waterways
-  Primary extended gateways
-  Secondary and emerging extended gateways

# Les trois principaux pôles logistiques et multimodaux wallons



# Fruit du hasard (?), ces trois ensembles correspondent aux trois ex-bassins sidérurgiques wallons



- Carte Wikipedia **sur base d'un document de la CIA en 1968 !**
- [https://fr.wikipedia.org/Belgium\\_resources\\_1968.jpg](https://fr.wikipedia.org/Belgium_resources_1968.jpg)

# Une gouvernance logistique éclatée

- 1. Deux types de conseillers
  - les (petits) universitaires dans le cadre de la CPDT
  - les grands (et moins grands) consultants privés
- **2. Une multitude d'acteurs publics et privés**
  - les chemins de fer sont nationaux
  - les hydrostrades et les routes sont régionales
  - BRU est national mais LGG et CRL sont régionaux
  - les aménageurs fonciers publics sont souvent provinciaux
  - les acteurs privés sont fédérés dans le cluster logistique
- **3. Deux types d'approches**
  - «bottom-up» : le Terminal Conteneurs d'Athus (TCA)
  - «top-down» : Liège Trilogiport

# La logistique (continentale et d'arrière-pays) comme bouée de sauvetage de régions sinistrées ?

## Set up your **in** Logistics Wallonia

2013-2014

All you need to establish or relocate your logistics activities successfully

- clear synthesis
- key information
- useful addresses

Tout ce dont vous avez besoin pour poser le bon choix d'implantation logistique

- synthèse claire
- informations-clés
- adresses utiles



TRUCK BUSINESS

Warehouses & Logistics



BRUSSELS AIR  
SP. 18  
1000 Brussels  
R.C. 04581

### EDITORIAL



■ Jean-Marie Wiest, President of the Board of Logistics in Wallonia.  
■ Jean-Marie Wiest, Président du Conseil d'Administration de Logistics in Wallonia.

## Wallonia heads Europe

When a survey places our region at the head of a list of European regions for establishing logistics activities, this is obviously very good. But when the facts confirm this classification, it's even better! And indeed during the course of 2012 alone, four large international enterprises inaugurated a new distribution centre in our region: H&M, Coca Cola, Dow Corning and Johnson & Johnson. This last investment follows on from the establishment of the IDC of Johnson & Johnson. These highly rated companies demonstrate that our region now stands at the top in Europe.

So does this mean we're satisfied? No, of course not! Despite a complicated economic situation, Wallonia companies are not stopping in their efforts to complete the modernisation of our region, which was in former times a worldwide industrial leader. The Marshall Plan we launched in 2006 is beginning to show excellent results and the logistics domain is not being left out of this.

It must be clear that more than two hundred projects which have so far been selected.

I trust you will enjoy reading the latest edition of Set up Your Logistics in Wallonia.



## La Wallonie au top européen

Qu'en fait notre région au sommet du classement des régions européennes pour l'établissement d'activités logistiques, c'est évidemment très bien. Mais lorsque les faits confirment ce classement, c'est encore mieux. Et rien qu'en cours de l'année 2012, quatre grandes entreprises internationales ont inauguré un nouveau centre de distribution dans notre région: H&M, Coca Cola, Dow Corning et Johnson & Johnson. Ce dernier investissement suit d'ailleurs l'établissement de l'IDC de Johnson & Johnson. Ces acteurs de premier plan démontrent que notre région apparaît désormais au top européen.

Cela signifie-t-il que nous sommes satisfaits? Bien sûr que non! Malgré une situation économique complexe, les acteurs wallons ne lâchent en rien leurs efforts pour achever de moderniser notre région qui fut autrefois un leader industriel mondial. Notre Plan Marshall lancé en 2006 commence à donner d'excellents résultats et la logistique n'en est pas en reste dans ce domaine en supportant sa part dans les plus de 100 projets déjà labellisés.

Je suis sûr que vous apprécierez de lire cette nouvelle édition de Set up your Logistics in Wallonia.

Set up your logistics in Wallonia - 2013-2014

### OPINION

## Wallonia, land of logistics

Located in the crossroads of the major European communication corridors, Wallonia is quite demonstrably a land of logistics. But more than mere words, the figures prove this economic reality. Because, in its diverse domains, the sector represents almost 17% of regional GDP: a substantial part of our economy.

To be clear, in terms of operating costs, quality of workforce, availability of space, the most recent international surveys are unanimous. Wallonia leads the list of the most attractive European logistics locations and will remain the most attractive logistics region in Europe looking forward to 2020.

Investors have understood this very well. Between 2000 and 2011 the logistics sector was the most fruitful sector both among the foreign investment domain which were named most real business by the AWEX, the Wallonia Export and Investment Agency.

Going further than the substantial sums invested in Wallonia, since the beginning of the millennium the logistics sector has also been the most important sector in terms of job creation, with almost 2,000 new jobs, or 11.4% of all jobs directly created by foreign investors. And, the major names in logistics and the major clients are present in Wallonia.

This performance by the Wallonia logistics sector confirms if confirmation were necessary, the vision of the Wallonia government's doctrine, in 2005, to dedicate a Competitiveness Pact to logistics.



## Wallonie, terre logistiqu...

Située au carrefour des grands corridors de communication européens, la Wallonie est évidemment une terre de logistique. Au-delà des mots, les chiffres prouvent cette réalité économique. Parce qu'en divers domaines, le secteur représente près de 17 % du PIB régional, une part substantielle de notre économie.

Plus précisément, en termes de coûts d'exploitation, de qualité de main d'œuvre et de disponibilité spatiale, les études internationales les plus récentes sont unanimes: la Wallonie est en tête des localisations logistiques européennes les plus attractives et sera la première région d'Europe la plus logiquement attractive à l'horizon 2020.

Les investisseurs l'ont bien compris. Entre 2000 et 2011, le secteur logistique fut le secteur le plus porteur parmi les secteurs d'investissement étrangers considérés par l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements Étrangers (AWEX).

Au-delà des importants montants investis en Wallonie, le secteur logistique est également depuis le début du millénaire le premier secteur en termes de création d'emplois avec plus de 2.000 nouvelles créations, soit près de 11,4 % du total des emplois directement créés par les investisseurs étrangers. Aujourd'hui, les grands noms de la logistique et les principaux clients d'Europe sont présents en Wallonie.

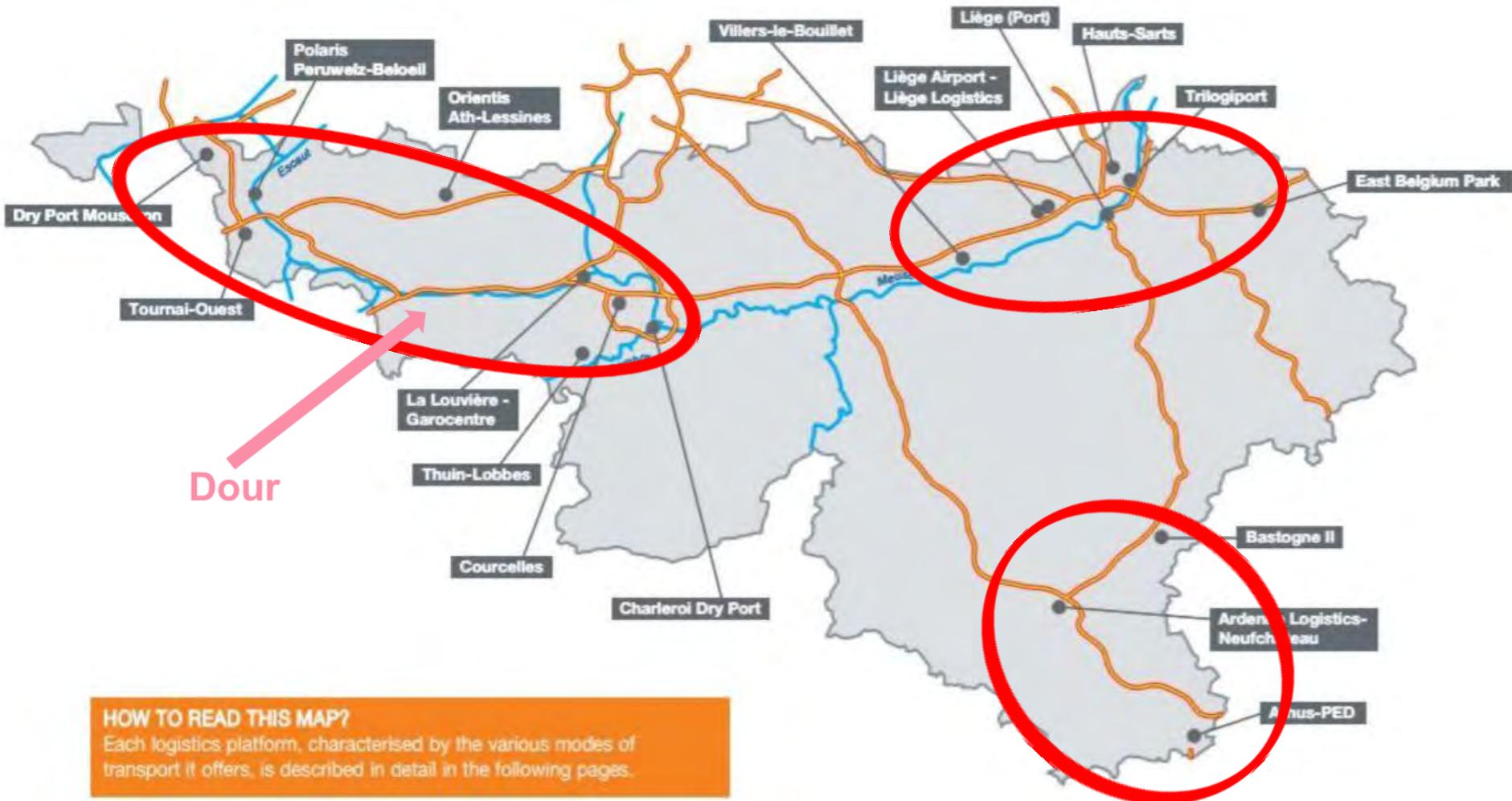
Ces performances du secteur logistique wallon confirment, si besoin était, la pertinence du choix de gouvernement wallon qui, en 2005, consacra un Pacte de compétitivité à la logistique.



Philippe Soben, CEO Wallonia Export and Investment Agency

Set up your logistics in Wallonia - 2013-2014

# 18 key logistics zones



**HOW TO READ THIS MAP?**  
Each logistics platform, characterised by the various modes of transport it offers, is described in detail in the following pages.

Classement de 2006

Classement de 2009

# Les études C&W (Strale, 2012)

Classement

1 - 10
11 - 20
21 - 30
31 - 40
41 - 50
51 - 61

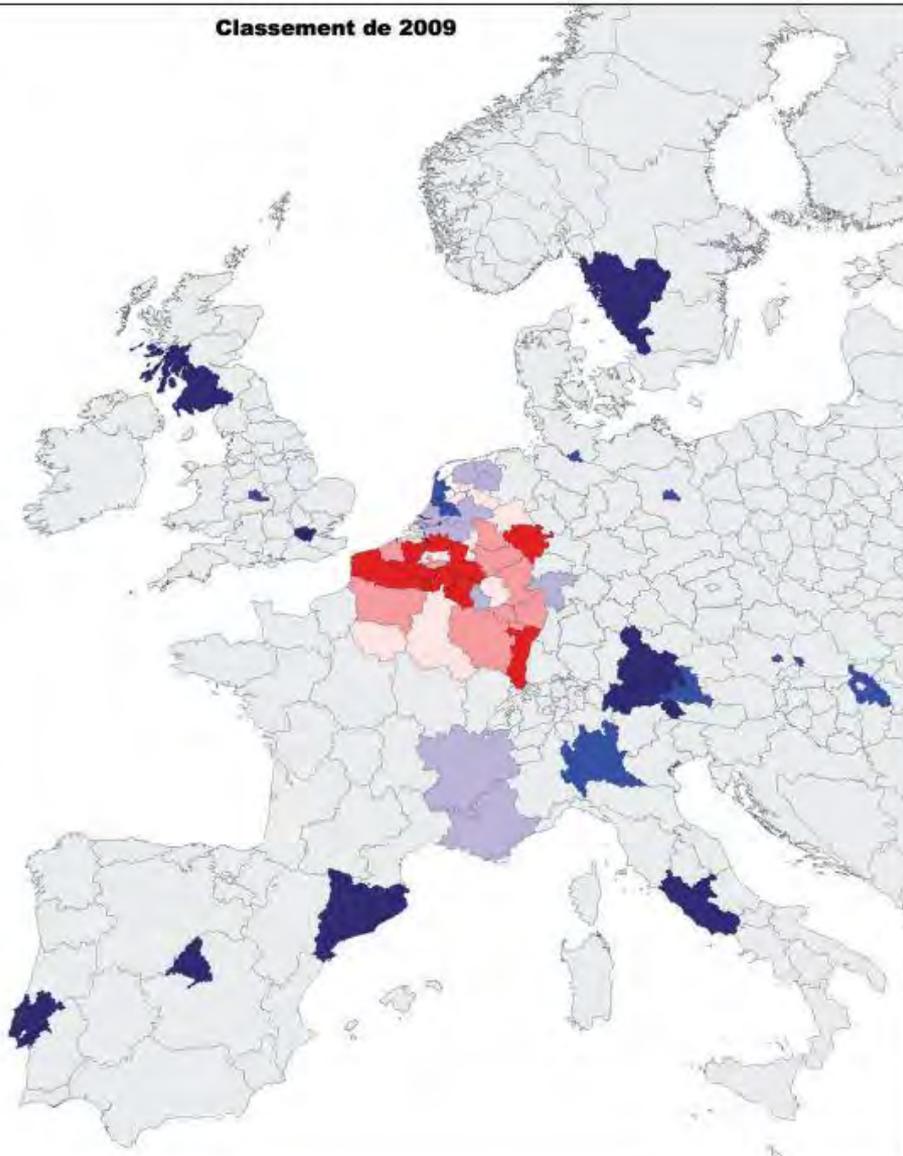
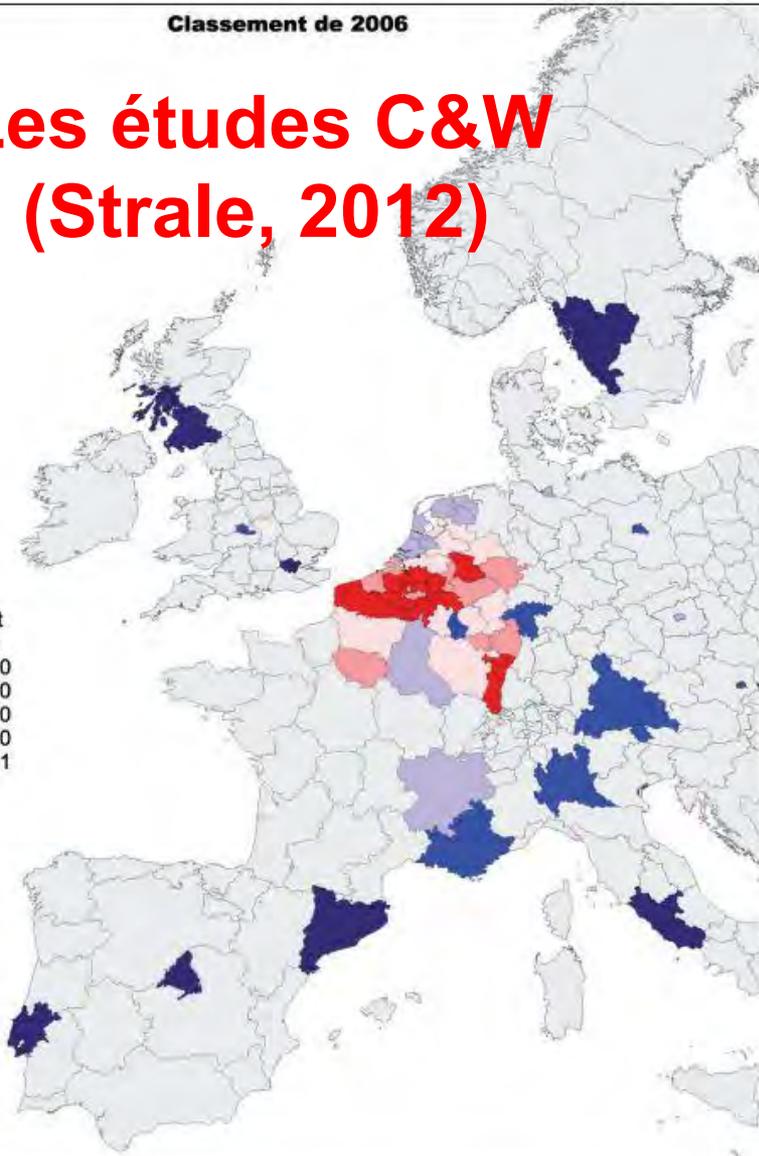


Figure 1 Cartes des classements de 2006 et 2009 des régions européennes (Nuts 2)

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

Revue scientifique en ligne spécialisée en développement territorial et en aménagement du territoire

Online journal specializing in regional development and land use

---

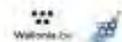
N° 1 • Décembre 2012 • ISSN 2294-7027 • [www.territoires.be](http://www.territoires.be)

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

*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.*

# Nouvelle étude 2017

## Logistics study on the attractiveness of Wallonia for international logistics hubs Final report



April 2017

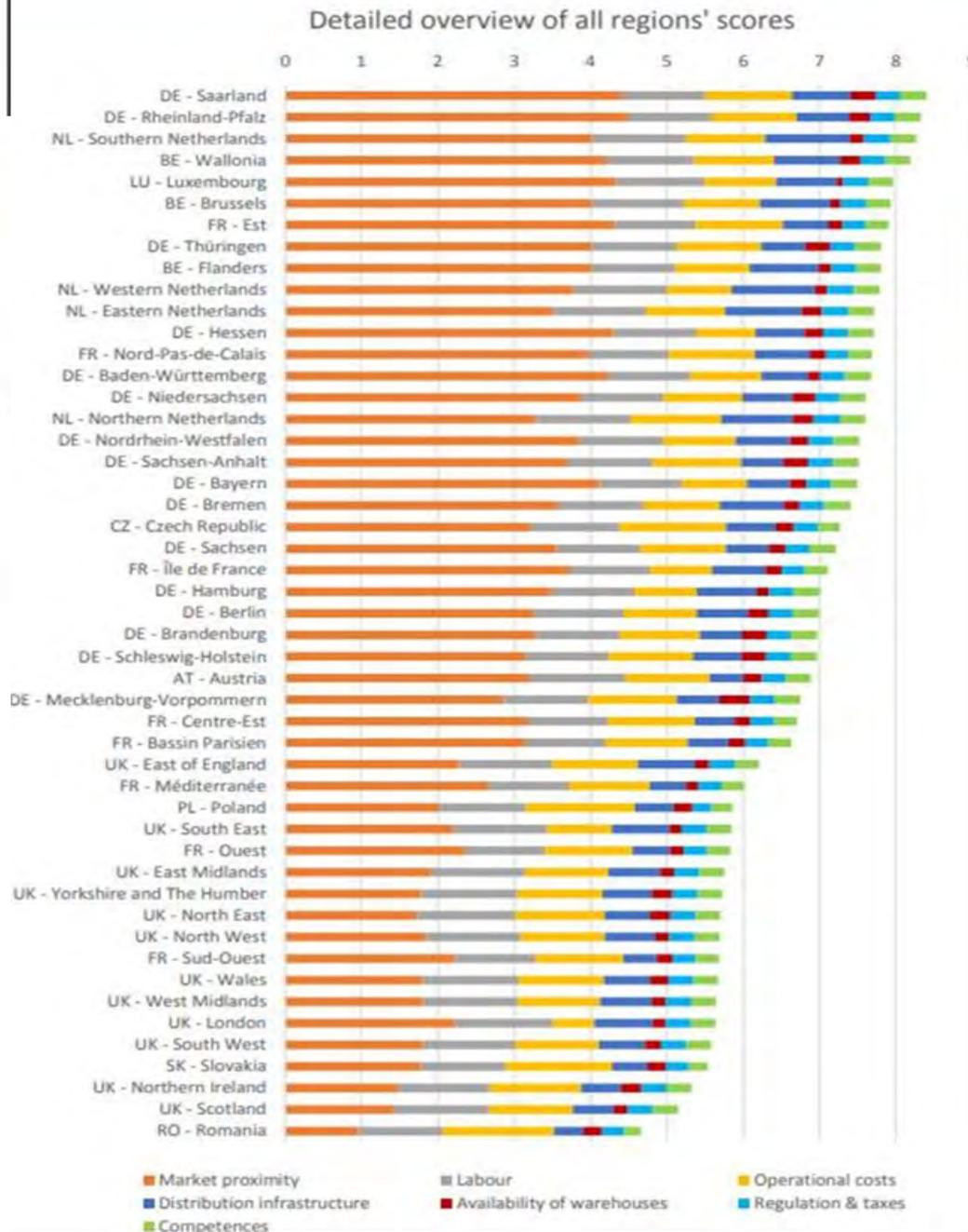


Figure 4: Performance of all regions for the different clusters

Table 3: Final ranking and scoring of the regions

Region	Rank	Score
DE - Saarland	1	8,40
DE - Rheinland-Pfalz	2	8,33
NL - Southern Netherlands	3	8,26
BE - Wallonia	4	8,19
LU - Luxembourg	5	7,96
BE - Brussels	6	7,93
FR - Est	7	7,90
DE - Thüringen	8	7,80
BE - Flanders	9	7,80
NL - Western Netherlands	10	7,78
NL - Eastern Netherlands	11	7,72
DE - Hessen	12	7,71
FR - Nord-Pas-de-Calais	13	7,69
DE - Baden-Württemberg	14	7,67
DE - Niedersachsen	15	7,60
NL - Northern Netherlands	16	7,60
DE - Nordrhein-Westfalen	17	7,52
DE - Sachsen-Anhalt	18	7,51
DE - Bayern	19	7,49
DE - Bremen	20	7,40
CZ - Czech Republic	21	7,27
DE - Sachsen	22	7,21
FR - Île de France	23	7,11
DE - Hamburg	24	7,00
DE - Berlin	25	6,99
DE - Brandenburg	26	6,97
AT - Austria	28	6,89
DE - Mecklenburg-Vorpommern	29	6,75
FR - Centre-Est	30	6,70
FR - Bassin Parisien	31	6,63
UK - East of England	32	6,21
FR - Méditerranée	33	6,02
PL - Poland	34	5,85
UK - South East	35	5,85
FR - Ouest	36	5,83
UK - East Midlands	37	5,75
UK - Yorkshire and The Humber	38	5,72
UK - North East	39	5,70
UK - North West	40	5,69
FR - Sud-Ouest	41	5,68
UK - Wales	42	5,67
UK - West Midlands	43	5,64
UK - London	44	5,64
UK - South West	45	5,58
SK - Slovakia	46	5,53
UK - Northern Ireland	47	5,32
UK - Scotland	48	5,14
RO - Romania	49	4,66

Table 3: Final ranking and scoring of the regions

Region	Rank	Score
DE - Saarland	1	8,40
DE - Rheinland-Pfalz	2	8,33
NL - Southern Netherlands	3	8,26
BE - Wallonia	4	8,19
LU - Luxembourg	5	7,96
BE - Brussels	6	7,93
FR - Est	7	7,90
DE - Thüringen	8	7,80
BE - Flanders	9	7,80
NL - Western Netherlands	10	7,78



Une « carte »  
à la Ryanair ...

**Malgré tout, gros échec récent avec le centre de distribution de Zalando pour les marchés belge et français, pour lequel le Limbourg Néerlandais a été préféré au Hainaut Occidental (la géographie n'explique pas tout ...)**



**E-COMMERCE / ZALANDO ÉCHAPPE À LA WALLONIE**

## La décision de Zalando est incohérente", dit le maire de Dour *Agence Belga 06 mars 2018*



- Après deux ans de négociations, la Wallonie a été écartée en fin de course, révélait mardi *L'Echo*. Les arguments avancés sont le coût de la main **d'œuvre**, une législation sur le travail de nuit trop contraignante et des inquiétudes sur le climat social. L'implantation de Zalando à Dour aurait permis la création de quelque 1.500 emplois directs dans cette région du Hainaut. Le choix est aussi incohérent aux yeux du maire de Dour. « Cette société avance des arguments de développement durable alors qu'elle va installer aux Pays-Bas son nouveau centre logistique qui a pour objectif d'approvisionner plus vite les marchés belge et français. Je ne comprends donc pas son choix qui implique des transports plus longs ».

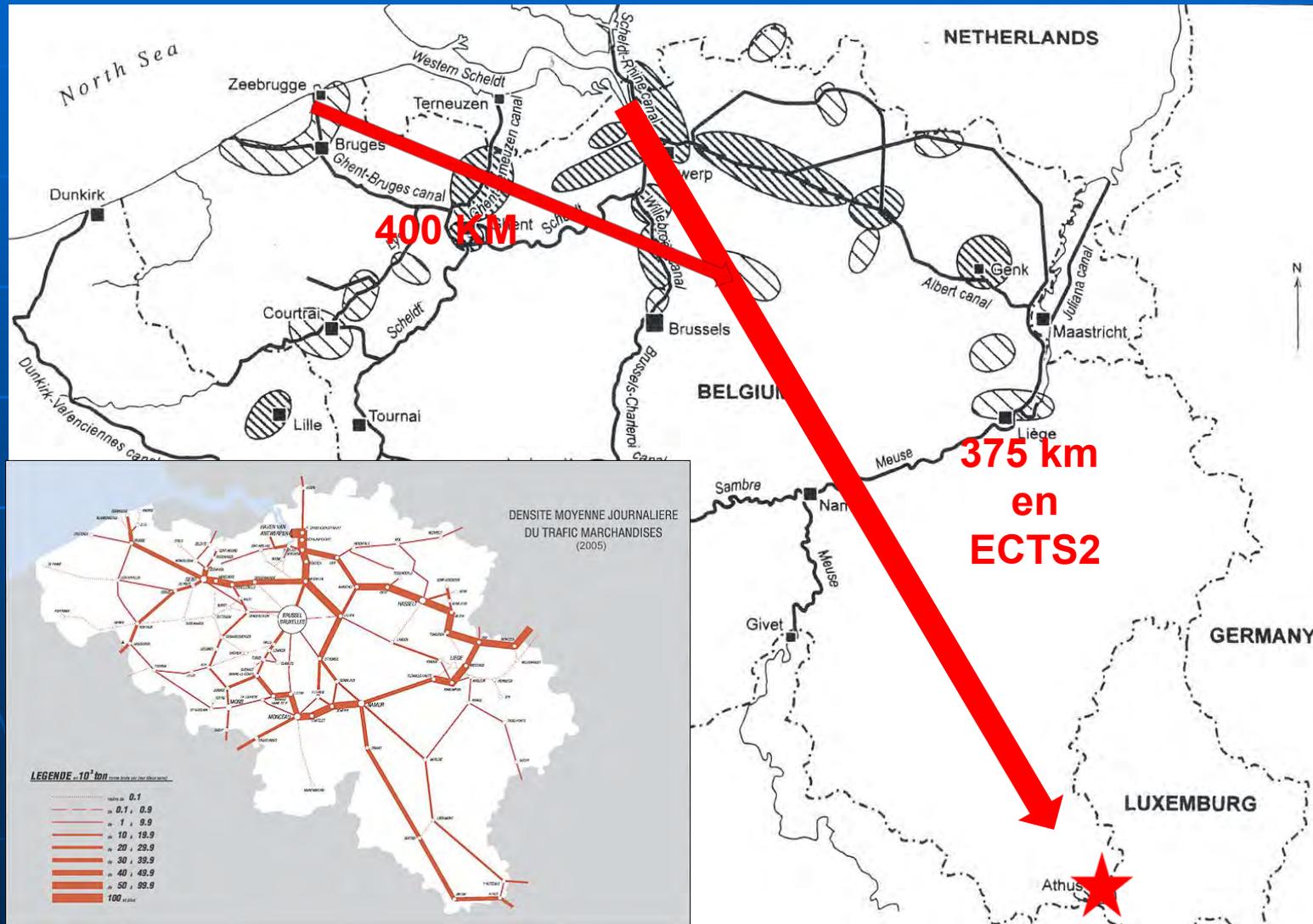
### 3. Terminaux multimodaux et logistique colocalisée dans l'ARP wallon d'Anvers

- L'exemple vertueux de Nike à Meerhout



- **Etude du cas de Nike dans le papier suivant :**
- Chen L. & Notteboom T. (2012). Determinants for assigning value-added logistics services to logistics centers within a supply chain configuration, *Journal of International Logistics and Trade*, 10 (1), pp. 3-41. Disponible sous
  
- **Deux études donnant le cadre général :**
- Mérenne B. (2007). La localisation des grandes zones de logistique, *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 49, pp. 31-40. Disponible sous <https://popups.uliege.be/0770-7576/index.php?id=1669>
- Savy M. (2006). *Logistique et Territoire*. La Documentation Française, Paris, Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), Coll. Travaux, n°1.

# 3.1. Un exemple « bottom-up » wallon : le Terminal à Conteneurs d'Athus



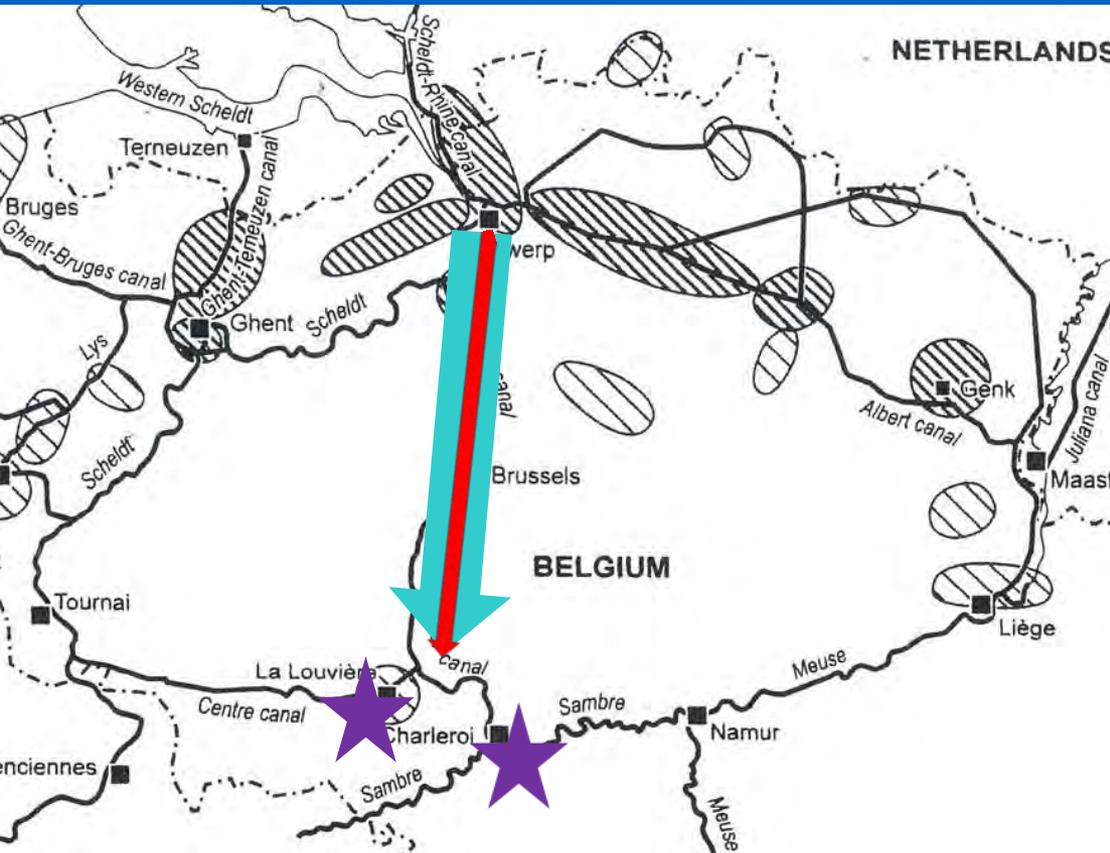


Phase 1

Phase 2



## 3.2. Le bipôle hennuyer Charleroi - La Louvière





**Gare auto-routière  
Garocentre**



**Magna Park  
et TC trimodal**



**Ex-usine  
sidérurgique**

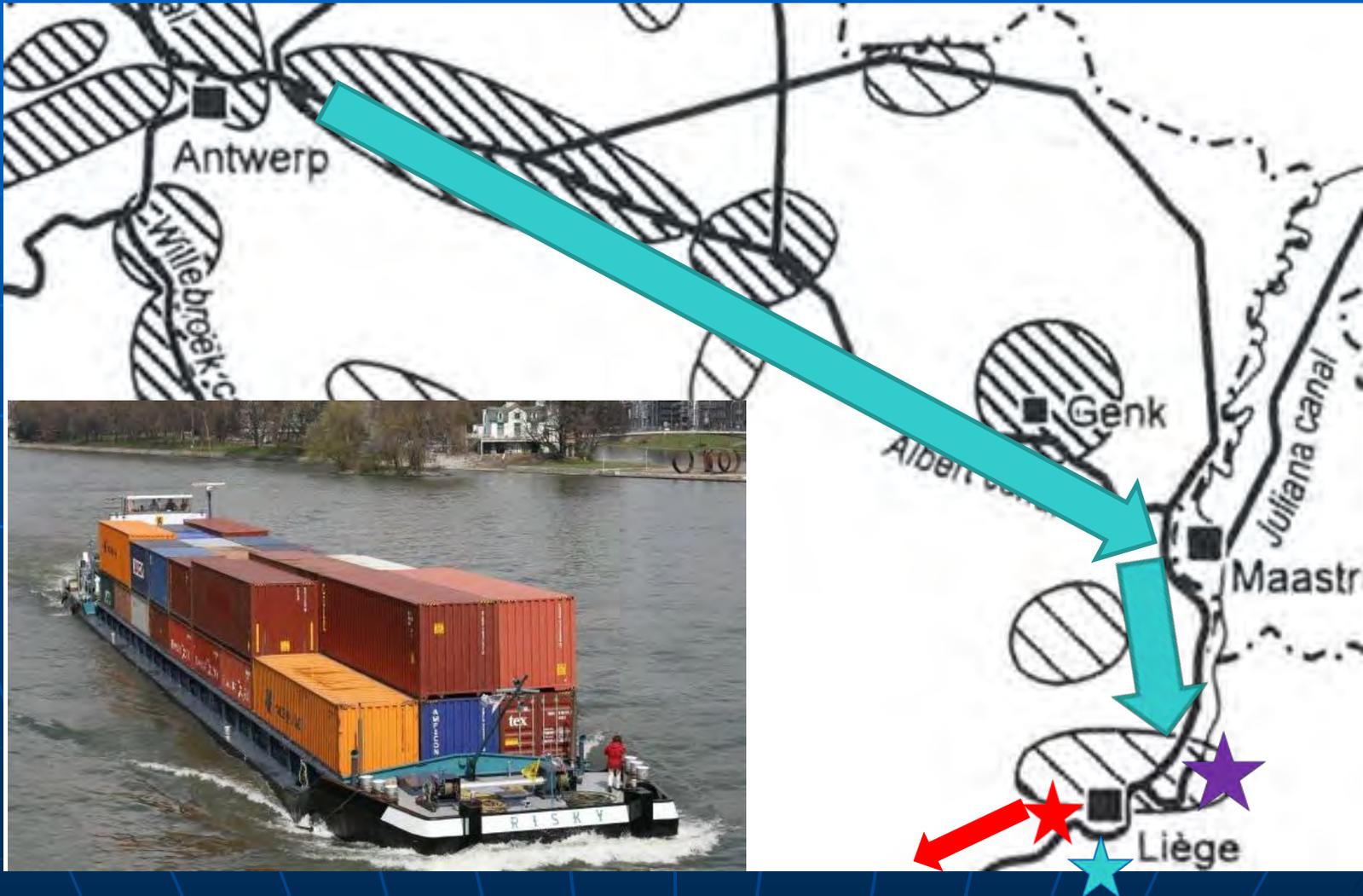


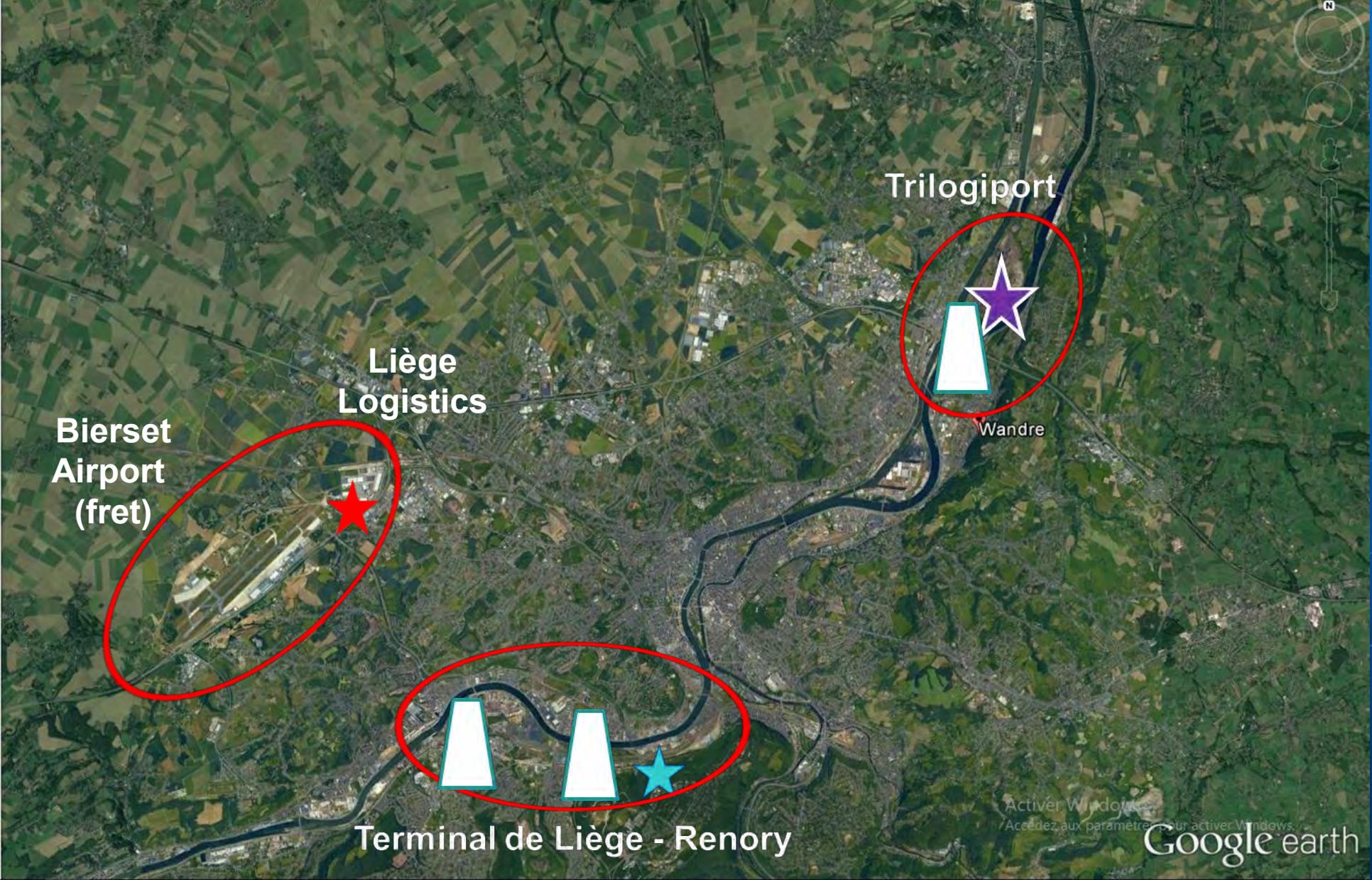


**Le Dry Port Charleroi est trop proche et en souffre**



### 3.3. Le laborieux démarrage d'un projet « top-down » : le Trilogiport liégeois





Bierset  
Airport  
(fret)

Liège  
Logistics

Trilogiport

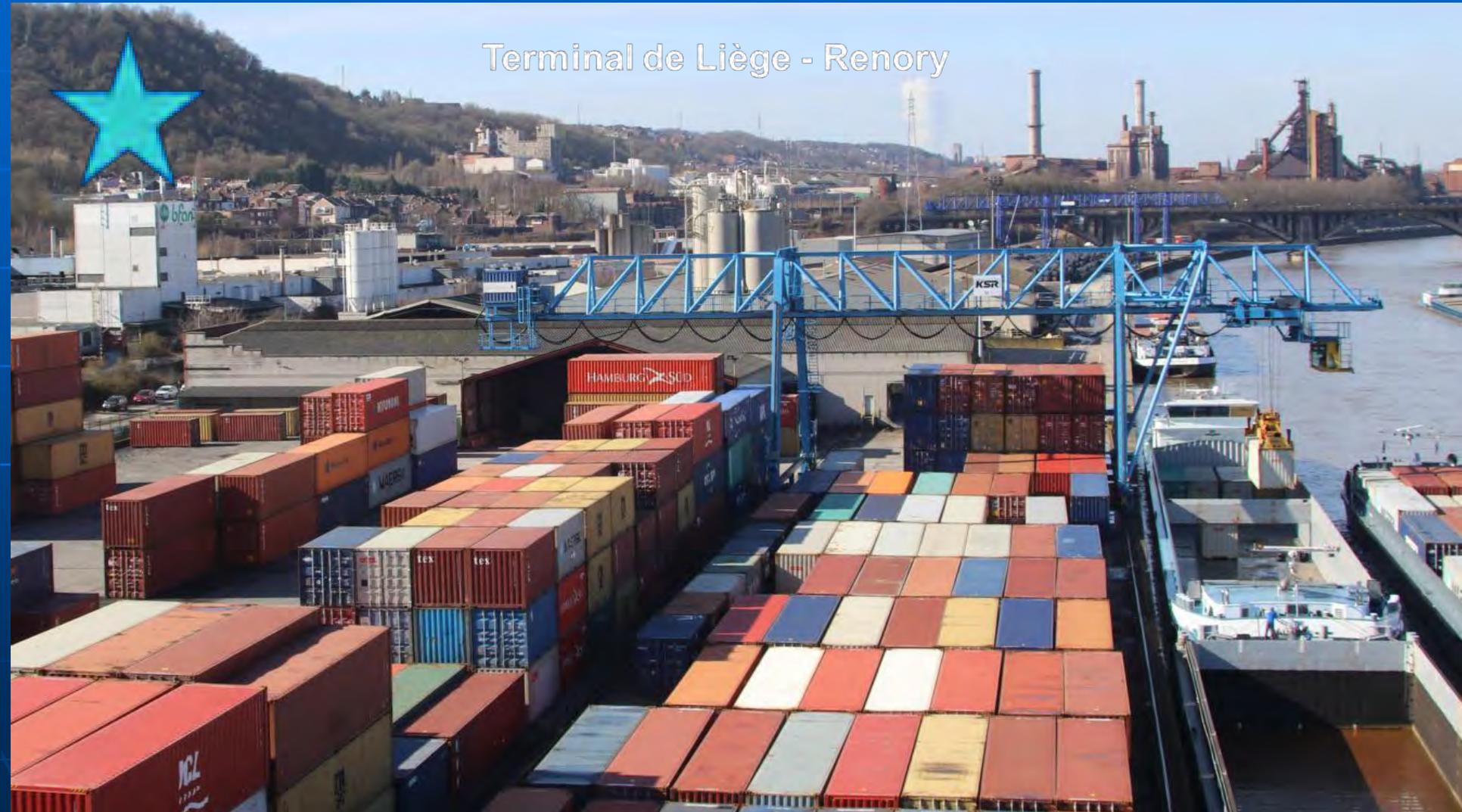
Wandre

Terminal de Liège - Renory

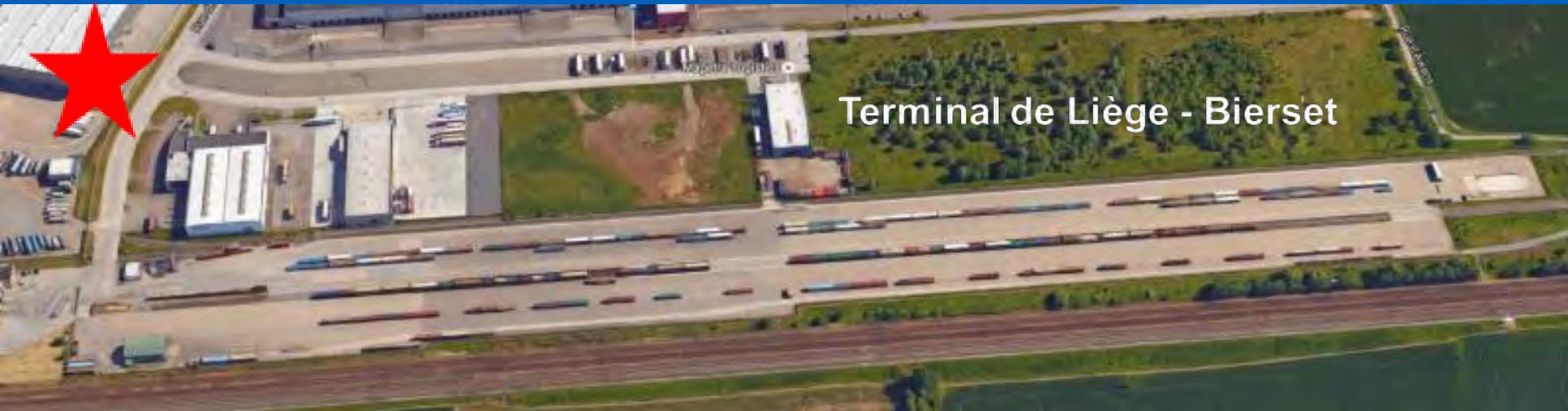
Activer Windows  
Accédez aux paramètres pour activer Windows.  
Google earth

# Un terminal fleuve/route et un autre rail/route pour les besoins régionaux (LCT)

Terminal de Liège - Renory



# Un terminal fleuve/route et un autre rail/route pour les besoins régionaux (LCT)



# Liège Trilogiport, un clone (trop) tardif du terminal Delta 3 de Dourges





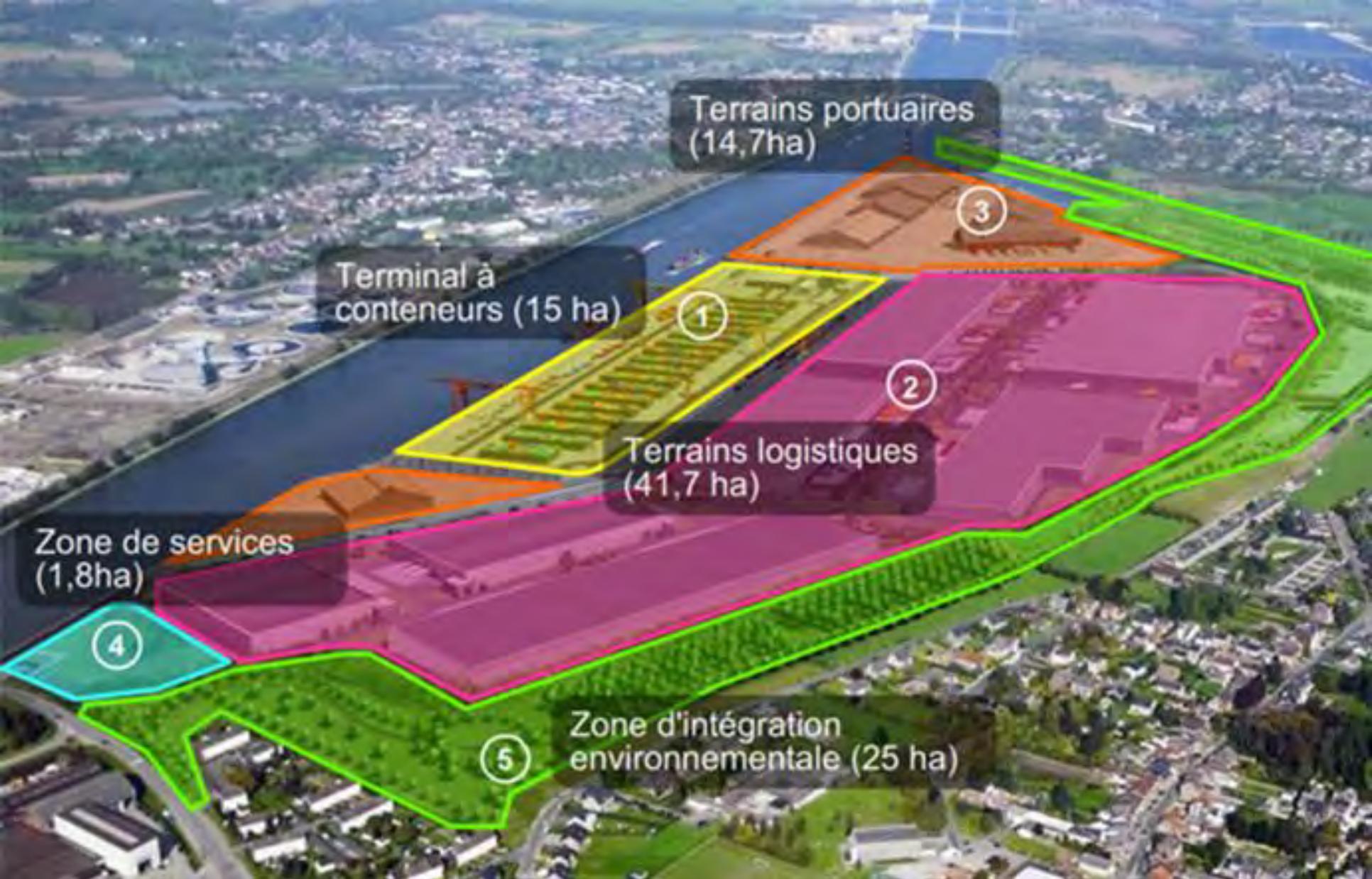


**100 ha bruts / 75 ha nets à Hermalle  
(dont 67 ha ex-Electrabel/Engie)**



**Plus 200 ha sur le site de Chertal**





Terrains portuaires  
(14,7ha)

Terminal à  
conteneurs (15 ha)

Zone de services  
(1,8ha)

Terrains logistiques  
(41,7 ha)

Zone d'intégration  
environnementale (25 ha)



**DP WORLD**  
Liège  
Container Terminal 15 ha

33.850 m<sup>2</sup>

58.820 m<sup>2</sup>

**Jost Group**

25.240 m<sup>2</sup>

43.330 m<sup>2</sup>

**WDP**  
WAREHOUSES WITH RAINS

12.800 m<sup>2</sup>

9.500 m<sup>2</sup>

23.000 m<sup>2</sup>

3.000 m<sup>2</sup>

Albert Canal



Etat septembre 2018

Premier entrepôt Joost

Phase 1  
du terminal  
trimolal DPW

Premier entrepôt WDP



# Pour (ne pas) conclure

- 1. Faible ampleur encore de la logistique en Wallonie, en dépit :
  - de la « position géographique favorable »
  - **de l'intérêt des pouvoirs publics (cluster logistique)**
- 2. Mais ces derniers y sont allés :
  - en ordre dispersé (guerre des bassins et sous-**bassins ....**)
  - en confondant vitesse et précipitation (dans le cas du Trilogiport tout particulièrement)
  - en ne regardant que vers le Nord et en négligeant les échanges continentaux intraeuropéens
- 3. Faiblesse du tissu local en matière de transport ainsi que de **logistique et donc dépendance d'acteurs extérieurs pour** lesquels **l'image de la Wallonie est parfois problématique**
- 4. Couplage logistique/multimodalisme difficile vu les faibles distances pour la massification (sauf Athus)
- **Il faut donner du temps au temps, mais le train de la logistique n'est-il pas passé pour la Wallonie ?**