

UNE RÉGION, QUATRE ATOUTS MAJEURS

Amoureux de la langue française, passez votre chemin. Le barbarisme est de sortie : plurimodalité ou multimodalité, voire, pour les plus aventuriers, Comodalité ou transmodalité. Quel qu'il soit, le terme n'a rien de seillant. Un néologisme voici quelques années, une valeur sûre, non de la langue de Molière, mais de l'économie wallonne de nos jours.

Le concept de multimodalité est un atout majeur de notre région piquée au cœur de l'Europe, au carrefour parfait du nord et du sud de notre vieux continent. A l'intersection de l'est et de l'ouest. Bref, un point de passage quasi obligé pour les marchandises. Un pur bonheur pour les professionnels de la logistique qui ont tous intégré, non seulement l'utilité, mais le caractère essentiel de cette multimodalité qui, chez nous conjugue quatre grands atouts : la route, le rail, l'eau et l'air. Difficile de faire mieux.

Situer la Wallonie au centre de l'Europe est une évidence. Au carrefour des cultures mais aussi au centre névralgique d'une des étendues urbanisées les plus denses du monde, qui va de la plaine de Pô à Manchester, en passant par Milan, Londres, Bruxelles, Anvers, Hambourg, Amsterdam, Cologne, Munich.

La région parisienne avec sa vitalité n'est pas aveugle aux charmes wallons qui représente une des voies les plus rapides et les plus aisées vers le marché allemand et donc vers tout le marché de l'Europe de l'Est.

Une étude européenne récente a démontré, de manière très significative, que les deux tiers du pouvoir d'achat européen se situent dans un rayon de 500 kilomètres autour de la Wallonie.

De quoi mettre un peu de phare sur les joues d'une région qui a trop longtemps hésité à afficher ses charmes et qui aujourd'hui, grâce à des investissements significatifs, attire tous les regards.

LE RAIL À GRANDE VITESSE

Foin de tortillards, le rail européen à grande vitesse est omniprésent. La Wallonie s'inscrit parfaitement dans les réseaux de fret existants.

Le principal rail s'inscrit sur l'axe nord-sud allant d'Anvers à Lyon et Bâle. Un axe majeur qui relie donc les grands ports de la Mer du Nord (Anvers, Zeebrugge, Rotterdam), via le terminal rail/route d'Athus, au marché français, mais aussi allemand, suisse et même, évidemment, luxembourgeois.

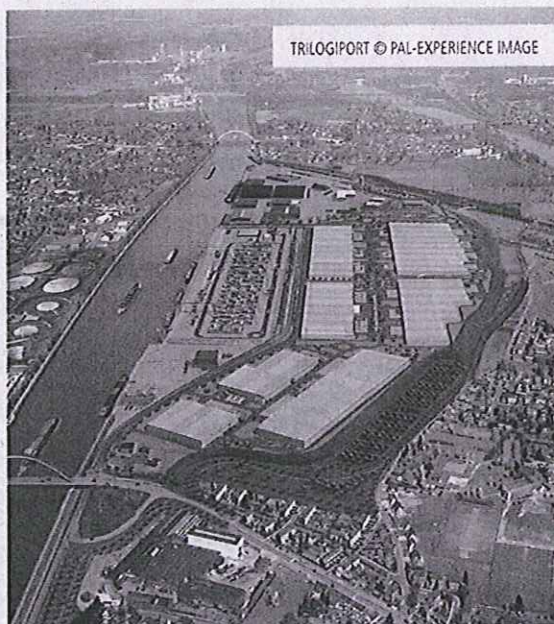
Mais la région wallonne présente un atout essentiel pour le rail, elle est desservie par les trois réseaux de trains à grande vitesse d'Europe du Nord. Thalys et TGV vers la France et les Pays-Bas, Eurostar vers Londres et ICE en direction de l'Allemagne.

Des axes rapides qui sont aujourd'hui essentiellement destinés au transport des passagers mais qui, demain, en 2015, servira aussi au service de fret rapide par voie ferrée à travers le réseau EuroCarex qui reliera Liège à Amsterdam, Paris, Lyon et Londres.

VOIE FLUVIALE, VOIE ROYALE ?

Le fameux sillon Sambre et Meuse n'est pas qu'une délimitation météorologique pour anticyclone frileux, c'est aussi un duo de cours d'eau qui a creusé son nid de l'ouest en est de la Wallonie. Au départ de ce cours d'eau, c'est une véritable toile d'araignée aquatique qui a tissé sa toile de routes navigables sur 450 kilomètres vers le nord, l'ouest et l'est.

Grâce à ce duo, la Wallonie est directement reliée à quatre grands ports de la façade Atlantique : Zeebrugge, Dunkerque, Anvers (via le canal Albert) et Rotterdam (via le canal Juliana).



Un nouvel atout de plus pour la Wallonie et singulièrement pour Liège qui a bien compris tout le profit à tirer de ces connections fluviales privilégiées et qui s'est donné les moyens de ses ambitions en créant Triligiport (une plateforme trimodale eau-rail-route), une émanation du port autonome de Liège qui devrait être opérationnelle fin de cette année. Coût : 150 millions d'euros pour un outil de croissance indispensable pour un bassin en pleine mutation et qui n'a pas à rougir de ces chiffres 2012, loin de là. Liège, troisième port intérieur européen, a brassé 20 millions de tonnes de marchandise l'année dernière. Une légère régression par rapport à l'année précédente mais nettement moindre que les pertes enregistrées par ses principaux concurrents.

Un des principaux atouts de ce Triligiport sera son terminal à conteneurs, un investissement cohérent pour ce port liégeois de plus en plus souvent considéré comme un "avant-port" maritime en raison du manque de zones de stockage à Anvers et même Rotterdam, les deux grands frères qui ne se trouvent jamais qu'à 14 heures et 24 heures de distance. Mais le port de Liège sert aussi de base d'exportation à destination de la Russie, via la Mer Baltique, ou des îles britanniques. Liège est naturellement la mieux située mais les choses bougent dans la Hainaut. Là, de nombreux travaux entrepris ces dernières années visent à assurer la navigation de péniches de 2.000 tonnes vers Anvers et Dunkerque.





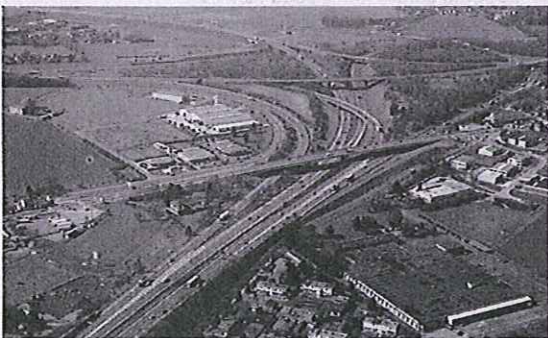
DES AXES ROUTIERS OMNIPRÉSENTS

La densité du réseau autoroutier en Wallonie est aussi célèbre que la muraille de Chine, en tout cas pour ceux qui ont eu l'occasion de découvrir la Terre depuis l'espace. Ils prétendent en effet que vu sa densité et son éclairage, les autoroutes wallonnes sont visibles de tout là-haut. Un argument pour une pub amusante mais pas évident d'attirer les investisseurs sur de tels critères. Les critères sérieux découlent pourtant de cette densité qui fait de la Wallonie un lieu de passage naturel pour tous les pôles économiques importants d'Europe occidentale.

Deux grands axes :

- Est – Ouest : la liaison entre l'Allemagne et la France. Entre Berlin (le bassin de la Ruhr, Cologne) et le bassin parisien ou l'agglomération de Lille en plein développement lui aussi. Sans oublier qu'on est alors à deux pas du Royaume-Uni via Calais et l'Eurotunnel.
- Nord – Sud : notre région offre ici des liaisons rapides et aisées vers le nord de l'Europe et diverses possibilités pour relier les grands pôles français, italiens ou espagnols.

Autre atout majeur de nos axes routiers : ils sont pas ou pas saturés en regard de ce qui se passe chez certains de nos voisins. Sauf imprévu, ces axes sont donc la garantie d'un service rapide et de qualité, de quoi favoriser le recrutement de centres de logistiques sur nos terres.



AÉROPORT DE FRET INTERNATIONAL

Démonstration de la véracité de ce qui vient d'être dit dans les lignes précédentes avec l'installation d'un aéroport de fret international à Liège. En moins de dix ans, Liege Airport est devenu le huitième aéroport européen cargo européen. Pour les produits de haute valeur ajoutée, particulièrement les produits frais, le transport aérien est devenu le complètement évident et incontournable du transport routier. Une belle

réussite qui s'explique par une excellente géolocalisation mais aussi par une spécialisation dans la logistique des produits frais. Liege Airport s'est taillé une réputation internationale dans les délais raccourcis pour le transit de produits frais. Un atout essentiel pour toute une gamme de produits ultra-frais comme les fruits mais aussi les produits pharmaceutiques ou biologiques.

UNE RÉGION, QUATRE ATOUTS

La Wallonie peut donc se targuer de disposer d'atouts majeurs pour conquérir les logisticiens les plus attentifs. Dans ce contexte, le bassin liégeois dispose d'atouts exceptionnels. Des atouts qui peuvent compter que quatre modes de transports sûrs, efficaces et disponibles sur un tout petit rayon.

La Wallonie, qui a bien compris tout le potentiel à retirer de ces avantages quasi naturels, a aussi donné un coup de pouce au destin en créant plusieurs plate-formes multimodales. Des plate-formes que l'on retrouve à La Louvière (Hainaut), Neufchâteau (Luxembourg), sans oublier le Triolgiport de Liège déjà évoqué plus haut et d'autres projets sont en cours de réalisation.

La Wallonie a donc vu juste et a eu l'intelligence de se doter de plusieurs plates-formes multimodales qui sont venues renforcer des offres déjà existantes mais plus basiques.

EURO CAREX, LE TGV DE LA DISTRIBUTION

Proposer des alternatives à grande vitesse au transport routier ou éviter des vols de nuit pour le transport de fret express, ce sera possible à partir de 2015. A cette date, sans contretemps dans le déroulement du projet, le réseau Euro Carex devrait en effet être sur les rails. L'idée de base est simplissime : utiliser le réseau ferroviaire à grande vitesse pour transporter des colis, des palettes ou même de petits conteneurs sur des distances qui oscillent entre 300 et 800 kilomètres.

Un projet qui a besoin du relais des aéroports de fret pour assurer son efficacité et limiter les coûts.

A Liège, le rail Carex sera construit à l'extrémité nord-est des installations de l'aéroport. Liège sera alors à 2h20 de Paris et d'Amsterdam, 2h40 de Francfort ou 3h15 de Londres.

Les navettes ferroviaires utilisées seront capables de transporter l'équivalent de 7 camions ou d'un Boeing 747 Cargo... avec des émissions de CO₂ 35 fois inférieures.