

LA CRISE ET MAINTENANT (6/10) LOGISTIQUE

Chaque mois, paperJam analyse les conséquences de la crise et les perspectives de reprise dans les secteurs d'activités.
Ce mois-ci: la logistique

Logistique

RASSEMBLER LES ÉNERGIES

Pour contrer la crise, la logistique peut compter sur le gouvernement. Le Cluster logistique et le Cluster maritime aident aussi les entreprises à unir leurs efforts. Mais pour être efficace, l'action devra dépasser les frontières.

Nicolas Raulot (texte), Luc Deflorenne (photo)

Hormis la finance, aucun secteur n'a autant souffert de la crise que la logistique, avec l'effondrement du commerce mondial. «Le recul d'activité avec nos clients traditionnels atteint 30%», témoigne Fraenz Benoy, administrateur délégué de CFI Multimodal, filiale de logistique, de transport combiné (rail, route, voies d'eau...) et d'entreposage de la société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL). «Le début du vrai ralentissement remonte à septembre 2008. Les entrepôts se remplissaient, les départs se faisaient rares, beaucoup de commandes étaient annulées. Le phénomène s'est produit brutalement, en quelques semaines.» Même constat du côté de Cobelfret: «En termes de volume, le recul se chiffre à 20% environ. A cela s'ajoutent une pression énorme sur les prix et un effet déflationniste car tout le monde tente de maintenir son rythme d'activité», déplore Freddy Bracke, managing director de la société de transport et président du Cluster maritime.

Maintenant que les hauts fourneaux sont fermés ou fonctionnent au ralenti, les groupes sidérurgiques tentent également de renégocier les contrats d'affrètement conclus en haut de cycle. Les entreprises licencient, recourent au chômage partiel et succombent parfois. La société manutentionnaire aéroportuaire Swissport Cargoservices doit fermer ses portes le 1^{er} octobre au Grand-Du-

ché. Les négociations sociales ont commencé début avril. Elles concernent l'avenir de 39 salariés. «En l'espace de deux ans, nous sommes passés d'une situation de sous-capacité à une situation de surcapacité», indique Pierre Gramegna, directeur de la Chambre de Commerce et président du Cluster for Logistics.

BRANCHE DYNAMIQUE

Or, l'enjeu est tout sauf négligeable. «Les transports et la logistique constituent une branche dynamique dans le tissu économique luxembourgeois puisque l'emploi a doublé depuis une quinzaine d'années (environ 18.000 personnes sont employées par près de 1.000 entreprises). Sa part dans la somme des valeurs ajoutées de l'économie dépasse aujourd'hui les 10%. Une analyse plus fine montre que cette croissance est largement imputable au transport aérien ainsi qu'au transport routier de marchandises», expliquent Thierry Houé de l'ICN Business School et Luc Henzig de PricewaterhouseCoopers Luxembourg dans une contribution au colloque *En route vers Lisbonne* des 4 et 5 décembre 2008. Pierre Gramegna rappelle que la logistique dépasse les seules activités de transport: «Elle comprend tout ce qui participe à la distribution des biens et services, à la gestion informatique, aux formalités douanières, aux aspects de recyclage et d'environnement, de crédit, d'affacturage.» Le Luxembourg héberge des groupes d'envergure

mondiale, comme la compagnie de fret aérien Cargolux, ou des filiales de grands prestataires de services logistiques, comme DHL, Kuehne+Nagel ou Panalpina.

Le secteur présente la particularité d'offrir à la fois des emplois à haute valeur ajoutée et des postes peu qualifiés. De quoi convaincre le gouvernement, confronté à la hausse du chômage, de réaffirmer sa volonté de faire de la logistique l'un des axes de sa stratégie de diversification. Situé au cœur de l'Europe, le polyglotte Luxembourg dispose d'atouts naturels pour réussir dans ce domaine et devenir une plaque tournante. «Le cadre fiscal est un atout recherché pour l'implantation des activités logistiques. Le Luxembourg possède dans ce domaine d'indéniables avantages. Du fait de sa flexibilité et de sa compétitivité, le régime fiscal luxembourgeois bénéficie d'une excellente réputation, tout particulièrement en ce qui concerne les activités de holding et de financement», ajoutent Thierry Houé et Luc Henzig.

S'il a subi la crise de plein fouet, le secteur entrevoit aussi les premiers signes d'une reprise. «Depuis décembre et janvier, l'industrie lourde chinoise redémarre, la production d'acier repart grâce au programme de relance qui encourage la demande intérieure», a constaté Freddy Bracke. «Rien ne nous permet encore de dire que le rebond soit durable, mais nous sentons tout de même une petite reprise depuis quelques semaines», confirme Fraenz Benoy.

S'il a subi la crise de plein fouet, le secteur entrevoit les premiers signes d'une reprise. Pierre Gramegna (Cluster for Logistics) et Fraenz Benoy (CFL Multimodal)



CFL Multimodal table d'ailleurs sur des revenus en hausse en 2009. «*Nous prévoyons un chiffre d'affaires de 12 millions d'euros en 2009, contre 10,7 millions d'euros en 2008. Si tous les volumes sont en recul, nous avons eu la chance de lancer un très gros projet de distribution de gomme pour Goodyear.*»

Et personne ne semble avoir renoncé à ses investissements pour se préparer à l'après-crise. Concernant l'entreposage, Fraenz Benoy indique que le **Container Terminal** de Bettembourg devrait être étendu d'ici à la fin de l'année pour remédier à sa saturation, puis remplacé par une nouvelle infrastructure de grande envergure qui devrait être opérationnelle en 2014 ou 2015. De même, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan a le vent en poupe, avec en projet un deuxième train quotidien.

Parallèlement, le français **Sogaris** et l'Etat luxembourgeois viennent de créer une société commune baptisée **Soleil** (Sogaris Logistics Estates International Luxembourg) pour la création et l'exploitation d'un centre logistique à haute valeur ajoutée sur le site de la **WSA** (ancienne plate-forme militaire américaine) à Dudelange.

ÉCHANGER DES EXPÉRIENCES

Le salut pourrait aussi venir de deux initiatives inspirées d'exemples étrangers et destinées à rassembler les énergies: le Cluster maritime et le Cluster for Logistics. Objectifs: donner de la visibilité

aux acteurs locaux, échanger des expériences, réaliser des projets communs, adopter des approches transversales, lancer de nouveaux produits. Le Cluster maritime est né en octobre 2008.

Il regroupe une quinzaine d'entreprises (Cobelfret, CFL Multimodal, **CFL Cargo**, **Groupe Jean de Nul**, **Dredging International**, **Intershipping...**), des banques (**BGL**, **ING...**), des cabinets d'avocats (**Etude Marc Glodt**, **Arendt & Medernach**)... qui mettent leurs forces en commun et lancent des opérations de communication, comme la participation à la Journée européenne de la Mer. «*Il nous faut également renforcer les liens du Luxembourg avec les grands ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge...)*», assure Freddy Bracke. Si les premières côtes se situent à 300 kilomètres du Grand-Duché, 170 navires battent déjà pavillon luxembourgeois.

Le Cluster logistique a un caractère plus officiel et s'inscrit directement dans la démarche du gouvernement de faire du Luxembourg un «*hub logistique*».

Les sept membres fondateurs de ce partenariat public-privé sont institutionnels. Il s'agit de la Chambre de Commerce, de la **Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC)**, de la **Fedit**, du **CRP Henri Tudor**, de l'**Université du Luxembourg**, de **Luxinnovation** et du Cluster maritime lui-même. Aujourd'hui rejoint par près de 70 entreprises, il

a engagé une réflexion sur quatre grands thèmes: la formation, l'innovation, le cadre législatif et réglementaire, les infrastructures.

Néanmoins, les experts estiment que le Luxembourg devra s'inscrire dans un contexte régional pour réussir: «*L'essor des activités logistiques est un sujet qui dépasse les frontières d'un Etat, d'une région, voire d'un département. Dans le cas du Grand-Duché, comme des autres régions limitrophes qui voient elles aussi, dans ce secteur, une source de croissance économique et une réserve d'emplois, il semble que le potentiel ne puisse s'exprimer pleinement qu'à la condition de considérer l'environnement logistique régional dans sa globalité*», estiment Thierry Houé et Luc Henzig. Une fusion des deux clusters luxembourgeois faciliterait sans doute un dialogue constructif avec leurs homologues de la Grande Région et des pays voisins. ●

DÉJÀ PUBLIÉS DANS LA SÉRIE:

Février 2009: les avocats d'affaires

Mars 2009: automobile sector

Avril 2009: la construction

Mai 2009: manufacturing industry

Juin 2009: retail sector