

La chronique d'Alain Krecké, «senior cluster manager» du «Cluster

for Logistics»

Le Luxembourg doit saisir les opportunités

Sans la forte demande du commerce extérieur, la récession en Europe aurait été encore plus importante

L'Union européenne est à la fois le plus grand exportateur et le plus grand importateur mondial. Un cinquième de toutes les exportations mondiales provient d'Europe. Le commerce extérieur hors Union européenne est pour le moment le vecteur de croissance le plus important en Europe. Sans la forte demande du commerce extérieur, la récession en Europe aurait été encore plus importante que celle que nous avons connue.

Après la crise en 2009, le commerce intra-UE-27, mesuré du point de vue des expéditions, s'est développé de 16 %, tandis que les exportations extra-UE ont progressé de 23 %. Il apparaît clairement que les pays qui ont su mieux développer leur commerce extérieur sont ceux qui sont moins touchés par la crise actuelle.

Le bilan est très nuancé selon les différents pays européens et est étroitement lié à la compétitivité de l'industrie nationale. Cette relation entre la compétitivité d'un pays d'une part et leur tendance à exporter d'autre part est évidente et a également un impact important sur l'emploi dans ces pays. Ainsi, on peut constater que des pays comme la France ou l'Italie, où les exportations sont en baisse depuis plusieurs années, accusent également des taux de chômage croissants. A l'inverse, des pays qui ont développé leurs exportations, tels que l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas, ont des taux de chômage inférieurs d'environ 5 %. Les partenaires du commerce extérieur européen ont peu changé depuis les dernières années. Malgré le dynamisme de certains pays, notamment dans les pays du BRIC, la première destination pour les produits européens reste les États-Unis.

Actuellement, le niveau du commerce extérieur européen et mondial est globalement stagnant. Bien que les chiffres de juin 2013 de l'index «RWI/ISL-Containerumschlag» mesurant la manutention des conteneurs maritimes au niveau mondial, affiche une légère amélioration par rapport au mois précédent, l'index reste en dessous du niveau de janvier 2013. Cet index précurseur d'un index de commerce extérieur reflète assez bien la morosité économique actuelle.

Même tendance dans le fret et les conteneurs

La tendance observée est la même en matière de fret aérien. Les marchés restent faibles malgré le fait que l'index du mois de juin 2013 soit supérieur de 0,8 % par rapport à mai 2013. Les index des volumes transportés et des tonnes-kilomètres parcourus indiquent une tendance à la hausse et ont atteint leur meilleur niveau depuis 2011. Cette tendance se manifeste surtout dans les pays industrialisés et plus particulièrement en Europe. Un quart de l'augmentation du volume a été opéré par des compagnies européennes. Toutefois, vu les incertitudes économiques dans la zone Euro, cette amélioration repose sur des bases fragiles.

En considérant les variations de croissance des lignes aériennes par région, l'Europe profite du retour de la croissance dans le secteur aérien, mais les grands gagnants sont les compagnies du Moyen-Orient comme Emirates, Qatar et autres. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: entre 2008 et 2012 le tonnage de fret aérien a augmenté de 72 % à Doha, de 67 % à Dubai et de 43 % à Istanbul et ce surtout au détriment des compagnies européennes. Pendant la même période, le volume de



Le port de Mertert est relié aux ports de Rotterdam et d'Anvers (photo) par voie

fret à Francfort, principal hub en Europe, a progressé de 7,5 % tandis qu'à Luxembourg le volume a régressé de 20 % ! Notons au passage que les aéroports qui ne sont pas soumis à des interdictions de vol de nuit, ont su progresser malgré la crise: Liège + 11 %, Cologne + 31 % et Leipzig + 95 %!

Une opportunité pour le Luxembourg

Dans un contexte de légère reprise des marchés, de positionnement contre les tendances du marché de certains sites et d'entrée rapide de nouveaux opérateurs sur le marché, il est primordial pour le Luxembourg de se positionner clairement sur le marché logistique international et d'attirer de nouveaux flux et de nouveaux opérateurs. Heureuse-

ment, le Luxembourg a su développer à temps ses infrastructures logistiques et devancer ainsi les nouveaux entrants sur le marché.

Port de Mertert. Le port de Mertert peut être utilisé pour le transport et l'entreposage de matières premières telles que l'acier ou la ferraille, les produits pétroliers et les produits agricoles. Le port est relié aux ports de Rotterdam et d'Anvers par voie fluviale avec la Moselle et le Rhin.

Des investissements pour la modernisation du port sont en cours: accès pour les bateaux de 135 mètres de long, agencement de la route d'accès et modernisation du réseau ferroviaire. Une extension du dépôt pétrolier est en cours d'autorisation.

Cargo-center Findel. Avec sa capacité de plus d'un million de tonnes



fluviale avec la Moselle et le Rhin.

par an, l'aéroport offre des services de haute qualité et sécurité pour les compagnies aériennes. Avec son centre moderne de manutention, il propose des moyens sûrs, efficaces et rapides permettant aux avions cargo d'être chargés et déchargés en un temps record. Un nouveau centre pharmaceutique a été inauguré au début de l'année et est pleinement opérationnel. Il permet à Luxembourg de se positionner ambitieusement dans la logistique des produits pharmaceutiques.

La construction du Freeport permettant la logistique d'objets de très haute valeur viendra compléter l'offre de services spécifiques à l'aéroport.

Rail-Road terminal de Bettembourg. Des trains combinés connectent Luxembourg à Anvers, Lübeck (avec

une connexion vers la Scandinavie, les États baltes et la Russie), Helsingborg, Le Boulou, Milan et Trieste (avec une connexion vers la Turquie). Le hub de Bettembourg offre des connexions multimodales efficaces avec les ports maritimes et les centres industriels pour tous types de conteneurs et semi-remorques routières préhensibles. Par ailleurs, la connexion Lorry Rail Bettembourg - Le Boulou offre aux semi-remorques standards un trajet de plus de 1.000 km à fréquence et durée garantie.

Le financement de la construction du nouveau terminal a été voté et permettra au nouveau terminal de développer à l'horizon 2015 ses capacités annuelles pour passer de 100.000 à 300.000 conteneurs et de 45.000 à 300.000 semi-remorques.

Parc logistique Eurohub. Le Luxembourg bénéficie d'un positionnement idéal en tant que centre de distribution européen avec ses raccords routiers et ferroviaires vers toute l'Europe. Les connexions aériennes internationales complètent idéalement le réseau terrestre existant. Sa proximité avec le terminal de Bettembourg permettra de développer des synergies logistiques rail-route. Les travaux de constructions des premiers opérateurs ont commencé et le site sera opérationnel pour la deuxième moitié de l'année 2014.

Afin de dresser un tableau complet du Luxembourg comme hub logistique international, une série d'articles détaillant le développement de ces différentes plateformes logistiques suivra lors des prochaines parutions.

Pour toute question concernant les formations du secteur logistique, merci de contacter le «Cluster for Logistics»: www.clusterforlogistics.lu