

Des avantages bien accueillis

Le Cluster for Logistics à Berlin au 29^e Congrès logistique allemand

Le congrès logistique organisé par le BVL allemand (Bundesvereinigung Logistik) a fêté sa 29^e édition il y a trois semaines à Berlin. Pour la première fois, le Cluster for Logistics Luxembourg a participé à cet événement phare afin de promouvoir le Luxembourg comme hub logistique européen. Sur un stand commun organisé par le Cluster for Logistics et formé par la Société de promotion de l'aéroport, CFL Cargo, CLF Multimodal, Luxair Cargo et Transalliance, les participants luxembourgeois ont pu rencontrer les décideurs logistiques allemands, afin de présenter le Luxembourg en tant que hub logistique et les avantages liés à des opérations au départ du Grand-Duché.

Plusieurs atouts constituent un avantage concurrentiel pour le Grand-Duché qui se définit comme :

- un Gateway en Europe
- un centre de cross-docking pour les transports terrestres européens
- un centre de distribution européen et régional
- et un centre logistique à valeur ajoutée

Les avantages du Luxembourg ont été accueillis favorablement et de nombreux entretiens individuels ont eu lieu. La présence du Luxembourg a été valorisée par la visite de M. Santer, ambassadeur luxembourgeois à Berlin qui s'est montré très intéressé par le secteur de la logistique et a promis au Cluster logistique tout son support pour de futures démarches promotionnelles en Allemagne. Durant trois jours, le congrès a rassemblé 190 exposants et quelque 3.300 participants internationaux qui se sont informés des nouvelles tendances en matière de logistique, ont échangé des informations avec leurs confrères et renforcé leur tissu de relations.

L'Allemagne, terre logistique

Sous le thème „Deutschland ist eine Logistikmacht“, Frank-Walter Steinmeier, président de la fraction SPD au parlement allemand, a souligné la performance du secteur logistique en Allemagne. Malgré un début de ralentissement économique en Allemagne, le secteur de la logistique enregistre une année record en 2012 avec un chiffre d'affaires estimé entre 223 et 228 milliards d'euros, en croissance de plus de 3 % par rapport à l'année précédente. Sur fond de crise de l'euro et d'un marché chinois en repli, il a mis en garde le public contre toute tentation hâtive de tabler sur des croissances stables pour les prochaines années, la volatilité du marché de la logistique rendant la visibilité à court terme très complexe. Pourtant, il estime que grâce à la productivité et la compétitivité des entreprises allemandes, l'économie allemande devrait moins souffrir de ce ralentissement économique que ses voisins.

L'Allemagne devra trouver des solutions innovantes en matière de logistique afin de maintenir ses



Le Cluster for Logistics avait organisé un stand commun formé par la Société de promotion de l'aéroport, CFL Cargo, CLF Multimodal, Luxair Cargo et Transalliance, afin de présenter les atouts du Luxembourg en tant que «gateway to Europe» et centre de distribution européen. (PHOTO: CLUSTER FOR LOGISTICS)

avantages compétitifs et ceci dans un cadre de baisse des investissements dans les infrastructures de transport.

Le professeur Raimund Klinkner, président de la Bundesvereinigung Logistik (BVL) a rappelé l'étude réalisée par PricewaterhouseCoopers, qui préconise un doublement des investissements en infrastructure en Allemagne, fixé aujourd'hui à 10 milliards d'euros. Les coûts induits par les bouchons sur les routes allemandes sont estimés à 250 millions d'euros par jour et risquent de s'aggraver si les investissements demandés ne sont pas pris en compte.

Ainsi, afin de continuer à faire progresser le marché de la logistique en Allemagne il ne suffit pas de maintenir le status quo tant au niveau des infrastructures qu'au niveau des conditions cadre de la logistique. En vue de l'augmentation des flux de marchandises dans les années à venir, la qualité de la logistique en Allemagne, sa compétitivité internationale et la qualité de ses services vont dépendre des investissements en matière d'infrastructure.

Le même credo a été repris lors de l'intervention de M. Ramsauer, Ministre allemand des transports et des infrastructures, qui réclame plus d'argent pour la remise en état et l'extension des infrastructures de transport et demande un milliard d'euros de moyens de financement supplémentaires pour financer les travaux les plus urgents. Il importera de fixer des priorités afin de permettre le transport des marchandises dans des conditions optimales. Pour ce faire, les choix ne doivent pas être faits sur base de critères nationaux, mais dans le cadre des flux internationaux de marchandises.

C'est également le point de vue de M. Gernandt, Président du conseil d'administration du groupe logistique Kuehne+Nagel. Selon lui la compétitivité d'un pays est déterminée par les infra-

structures de transport et plus précisément les infrastructures au départ des ports maritimes vers le hinterland où se trouvent l'industrie et le commerce. Il a critiqué notamment le manque de connexions du port de Hambourg à l'autoroute A7, ainsi que la connexion ferroviaire du terminal de conteneur de Altenwerder. Il en va de même pour le nouveau port à Wilhelmshafen sur la Weser, dédié aux trafics maritimes de conteneurs et où les infrastructures terrestres sont quasiment inexistantes. Ces projets demanderont des investissements élevés, mais incontournables pour garantir la compétitivité des hubs logistiques.

Augmentation de la complexité des chaînes logistiques

Le professeur en Supply-Chain Robert Handfield de la North Carolina State University mène actuellement une étude sur les nouvelles tendances et stratégies dans le secteur de la logistique. Dans son enquête menée auprès de 60 directeurs d'entreprises des secteurs de l'automobile, de la chimie, de l'agro-alimentaire, de l'IT et du textile aux USA, en Europe et dans les pays du BRIC, il constate un trend commun: la complexité des chaînes logistiques s'accroît.

Tous les opérateurs se voient confrontés à des ruptures de leur supply chain et des goulots d'étranglement dans les infrastructures de transport, notamment suite à des prescriptions « local-content » dans les marchés émergents. Les industries sont souvent obligées à ne plus seulement assembler sur place leur produit fini, mais également de produire localement une partie de plus en plus importante des composants nécessaires au produit fini, ceci rendant plus difficile le contrôle des process logistiques.

L'efficacité doit être préservée, malgré des coûts du transport à la hausse et des contraintes environnementales de plus en plus

sévères. Une gestion efficace des flux est primordiale pour l'industrie et les opérateurs logistiques. Pour Kai Rabe, European After-sales Logistics Manager chez Opel, le recours aux compétences des logisticiens 4PL (fourth party logistics) permet d'augmenter l'efficacité des transports par l'utilisation de spécialistes pour chaque mode de transport et chaque relation géographique tout en laissant la coordination et la gestion du système de transport global aux mains d'un seul gestionnaire, le logisticien 4PL. Ce gestionnaire de flux a optimisé le supply chain, à l'aide de ses systèmes informatiques de planification de transport et réduit le coût total pour Opel.

Aujourd'hui, la gestion des entrepôts constitue l'un des maillons essentiels de la chaîne logistique. Les entreprises doivent les gérer d'une manière adéquate afin de renforcer leur position dans un marché où il existe une intensité concurrentielle forte. Pour ce faire, elles doivent continuellement être dans un processus d'amélioration continue, accompagner les évolutions technologiques, maîtriser leurs opérations et les flux d'information qui les régissent. Ainsi, face à des marges bénéficiaires en recul et une concurrence de plus en plus rude, le leader Suisse Migros s'est vu contraint de réduire ses coûts logistiques et a implémenté une automatisation complète de ses dépôts de distribution nationaux à Neuendorf et Suhr en Suisse.

Grâce à des logiciels de gestion des entrepôts, tels que le WMS, Migros a pu automatiser plusieurs fonctions de l'entrepôt - la réception, le stockage, la préparation des commandes et l'expédition - permettant ainsi des gains significatifs en termes de coût et de productivité. Ces logiciels permettent également un accroissement de la qualité du service client, une meilleure utilisation des ressources matérielles et humaines, une

meilleure traçabilité, sans oublier la visibilité en temps réel des inventaires.

L'avenir de la logistique

Karl Gernandt, président du conseil d'administration du logisticien Kühne+Nagel, s'est dit convaincu que les entreprises logistiques devaient suivre de très près les nouvelles tendances du marché et regarder ce qui se fait en dehors de leurs marchés traditionnels. Selon lui, personne n'est capable de faire des projections fiables à un horizon de plus de 5 ans. La flexibilité stratégique des entreprises sera déterminante dans leur adaptation permanente aux marchés changeants et volatiles.

La globalisation des marchés, les progrès technologiques et informatiques, la démographie, les ressources énergétiques et des demandes de plus en plus spécifiques des clients demanderont à l'avenir un management flexible aux opérateurs logistiques et une adaptation permanente des systèmes logistiques aux marchés.

Il en va de même pour les marchés logistiques luxembourgeois. Dans un monde globalisé, les modèles de gestion sont remis en cause et les marchés conquis depuis des années deviennent précaires et volatiles. Les modèles de gestions doivent être revus et adaptés aux nouvelles contraintes et opportunités des marchés. Seule une volonté de reconsidérer les acquis et de se remettre en cause permettra aux entreprises luxembourgeoises, logistiques ou industrielles, de trouver leur place dans un marché hautement concurrentiel où tous les atouts doivent être développés pour augmenter la compétitivité globale de la place luxembourgeoise.

* Alain Krecké est Senior Cluster Manager du Cluster for Logistics.

GLOSSAIRE :

Hub: Le hub logistique est une sorte de plateforme qui n'est pas vraiment destinée au stockage des produits mais à leur transit.

Gateway : Points d'entrée, de sortie et de transit au sein d'un pays ou d'une région qui constituent l'un des facteurs importants contribuant à l'économie territoriale.

Cross-docking: Mode d'organisation des flux logistiques permettant d'articuler et de croiser (d'où son nom) en un endroit appelé plate-forme, des flux d'approvisionnement en provenance de fournisseurs avec des flux de livraison terminale en direction de points de livraison.

Hinterland: Un arrière-pays (ou hinterland) est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral.

Supply chain: La supply chain, ou chaîne logistique, désigne l'ensemble des flux physiques ou d'informations et les processus de mise à disposition des produits de la conception au client final.

Process: Ensemble des étapes ou transformations nécessaires à la fabrication d'un produit. Succession des phases d'un mode de fabrication. Le process peut être manuel, mécanisé voire complètement automatisé.

4PL (fourth party logistics) : Le 4PL représente une formule d'externalisation, dans laquelle le prestataire n'a plus en charge la distribution d'un produit sur une région donnée, mais l'optimisation d'une chaîne intégrant son client, les clients du client et les fournisseurs.