

Le Luxembourg a une carte à jouer

Malgré les pressions, le marché poursuivra son évolution et exigera des opérateurs compétitifs

PAR ALAIN KRECKÉ *

La publication des chiffres officiels de l'année 2011 confirme la tendance de fond favorable au secteur de la logistique. Ainsi le port de Rotterdam, premier port d'Europe, vient de publier ses chiffres relatifs au trafic transité par ses quais, et affiche un plus de 1% à 434,6 millions de tonnes. Le segment des conteneurs maritimes a, quant à lui, connu une augmentation de 10% dont environ deux tiers ont été directement transité par le port de Rotterdam vers le destinataire final ou un port intérieur.

Malgré un acheminement rapide des marchandises vers les Hinterlands intérieurs des terres perdront de désengorger les ports et optimiser ainsi leurs capacités de stockage et de déchargement. Cette tendance devrait s'accroître notamment au port de Rotterdam avec la construction de l'extension du port, Maasvlakte II. En effet, des contraintes environnementales obligeront les opérateurs à expédier deux tiers des conteneurs par train ou par barge fluviale vers ces ports intérieurs. Ces infrastructures multimodales offrent de belles perspectives de développement devant eux, à condition de bénéficier de conditions d'exploitation techniques et financières compétitives. L'extension du terminal multimodal de Bettembourg s'inscrit pleinement dans cette dynamique du marché. L'emplacement géographique idéal du Luxembourg sur les corridors Nord-Sud lui permettra incontestablement de jouer un rôle important dans la logistique de ces axes de marchandises.

D'une manière générale, il faut reconsidérer les modèles de utilisation du transport multimodal actuel, afin d'offrir des services logistiques adaptés à la demande croissante. La clé de succès des opérateurs des terminaux sera certainement l'innovation dans les techniques multimodales (voir



L'extension du terminal multimodal de Bettembourg s'inscrit pleinement dans cette dynamique du marché et l'emplacement géographique idéal du Luxembourg sur les corridors Nord-Sud. (PHOTO: MARC WILWERT)

Lorryrail) et l'optimisation des trafics entre les terminaux avec un service feeder assuré par la route. C'est dans cette optique qu'il faut voir cette nouvelle initiative de la Commission européenne relative à l'adaptation des dimensions des poids lourds, et notamment celles des GigaLiner. L'utilisation de ces camions permettrait, notamment dans des services feeder* des terminaux multimodaux, de réduire d'un tiers le nombre de camions requis, chaque camion emportant l'équivalent d'un TEU supplémentaire par rapport aux véhicules actuels.

Centre de distribution européen

Dans le domaine aérien, un regroupement de compétences s'est concrétisé par le rachat de la société de services en télécommunication Traxon par Champ, dont Cargolux est un des principaux actionnaires. Ce rachat s'effectue juste au moment où, dans un contexte de contrôle renforcé de

la sécurité en matière de transport aérien, le transfert de données par voie électronique devient primordial dans le cadre du développement de centres de distributions européens de marchandises d'origine non européennes. Ainsi, afin d'accélérer le flux de distribution finale, les opérateurs logistiques et les autorités douanières exigent des informations détaillées des marchandises plusieurs heures avant leur arrivée dans les aéroports. L'e-freight est en pleine croissance et devrait continuer à se développer, poussé par la croissance continue de l'e-commerce et l'obligation de centres de distribution de livrer les clients finaux de plus en plus vite. C'est dans ce contexte qu'il faut placer l'initiative des Douanes luxembourgeoises de développer le système «Single Window for Logistics» (SWL) permettant à terme aux opérateurs logistiques de transférer les informations sur une plateforme commune à la douane et aux différentes administrations liées à

la chaîne logistique. Le partage de ces informations permettra au Luxembourg d'accélérer les procédures administratives et de réduire les saisies répétitives. Cet argument de compétitivité devrait être attractif pour le développement du Luxembourg en tant que centre de distribution et hub logistique européen.

Le Logistics Business Forum dédié au networking

Malgré un début d'année en retrait au niveau économique mondial, le marché de la logistique va poursuivre son évolution et exigera des opérateurs logistiques de s'adapter en permanence aux nouvelles conditions du marché et de rechercher de nouveaux avantages compétitifs. Assurément, cette année 2012 demandera aux opérateurs de se positionner de manière compétitive sur leurs marchés, et de continuer à innover leurs services et processus opérationnels, afin de capter de nouveaux clients locaux, européens et mondiaux.

Tous ces sujets figureront à l'ordre du jour du Logistics Business Forum, organisé par le Cluster for Logistics Luxembourg, en collaboration avec le Cluster maritime luxembourgeois le 17 avril 2012 à la Chambre de commerce. Cet événement sera rehaussé par la présence d'Etienne Schneider, ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, et Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures. Il aura pour vocation d'être un véritable lieu d'échanges entre opérateurs logistiques, chargeurs industriels et administrations et sera ponctué de conférences. Une large place sera dédiée au networking pour permettre aux participants d'échanger leurs vues sur le renforcement de la compétitivité et de la notoriété du Luxembourg dans le monde de la logistique.

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

Glossaire

- **Hinterland Port:** L'hinterland est l'arrière-pays continental d'un port. Le hinterland port reçoit ou expédie les marchandises vers les ports maritimes.
- **GigaLiner:** un gigaLiner, aussi appelé méga-camion, ou encore Eco combi, est un ensemble routier motorisé par un camion qui fait entre 18,75 mètres et 25,25 mètres de long, et dont le poids peut aller jusqu'à 60 tonnes. Actuellement autorisés dans plusieurs pays de l'Union européenne et courants en Amérique du Nord ou en Australie
- **Feeder:** transports amont et aval
- **TEU (de l'anglais):** Twenty-foot Equivalent Unit, équivalent à vingt pieds ou EVP.
- **e-freight:** envoi des marchandises sans documents