

Plus long et plus lourd

Telles sont les orientations que l'on peut constater actuellement quand on observe les moyens de transport mis en œuvre pour faire face aux volumes de marchandises. L'optimisation et la réduction des coûts par des effets de massification de volumes impactent le fonctionnement des chaînes logistiques internationales. Cette tendance qui est à l'initiative des opérateurs de transports, pour optimiser leur structure de coûts, implique toutefois des coûts induits pour d'autres opérateurs logistiques.

Les nouveaux navires porte-conteneurs d'une capacité de 18.000 TEU concurrencent des navires plus petits dont la capacité avoisine plutôt les 12.000 TEU. Ces nouveaux bateaux ont des avantages pour les opérateurs maritimes, car ils permettent de baisser le coût unitaire de transport par conteneur. Toutefois, ils sont à l'origine de grands problèmes de manutention dans les

ports et les terminaux. Les ports doivent investir massivement en matière d'infrastructures dans les terminaux maritimes pour accueillir ces grands navires: agrandissements des docks, achats de remorqueurs plus puissants et de grues à conteneurs plus grandes et plus nombreuses et enfin, un espace plus grand pour stocker le nombre plus élevé de conteneurs, sera nécessaire. Les armateurs ne seront pas enclins à perdre les gains réalisés par l'utilisation de navires plus grands dans les ports, en raison de temps de manœuvre, temps de chargement ou de déchargement trop longs. Les ports risquent de devoir augmenter leurs taxes portuaires entraînant une hausse des coûts de transport vers la destination finale dans le hinterland. En résumé, l'effet de réduction sur le coût total de la chaîne logistique ne sera que très limité.

Le plus grand problème de ces méga-navires se situe dans le transport vers le hinterland des ports. A

ce titre, l'organisation Ferrmed essaie de promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire en Europe en plaidant pour une augmentation de la longueur totale des trains de marchandises. En effet, il n'existe aujourd'hui pas de standard communautaire européen pour les trains. Les longueurs varient selon les pays de 650 à 950 mètres. Ferrmed plaide pour une longueur de train de 1.500 mètres sur les principaux corridors européens, afin de capter les flux des marchandises au départ des ports. Ceci impliquerait toutefois des changements techniques onéreux: accrochage des wagons, gares de triage plus longues et voies de dépassement des trains adaptées.

Plus flexible

Ce blocage au niveau du développement du réseau ferroviaire et le nombre de conteneurs croissant arrivant par les méga-porte-conteneurs obligeront les ports à faire appel au transport routier, plus flexible et sans limite de capacité.

Ceci explique notamment l'emploi intensif de méga-liners au départ des ports néerlandais qui ont bien compris l'enjeu primordial d'un transport optimisé vers le hinterland. Cet avantage compétitif néerlandais risque de coûter cher aux ports ne bénéficiant pas de ce moyen permettant de réduire d'un tiers le coût de transport routier par conteneur.

Une chose est toutefois certaine. La logistique étant une gestion de flux, le débit des flux sera toujours réglé par le premier maillon de la chaîne, à savoir le transport maritime pour la majeure partie. Tous les opérateurs en aval du transport maritime devront s'adapter à leur gestion de flux, afin de faire face à ces nouvelles contraintes. Il serait illusoire de croire que cette tendance s'inversera dans les années à venir dans un contexte de haute volatilité économique, de volumes de conteneurs en croissance et de pression sur les coûts logistiques.

En fret aérien, on peut d'ailleurs constater la même volatilité et la même course à l'augmentation des capacités de transport des avions afin de réduire le coût unitaire. Toute la chaîne logistique en aval des carriers a dû s'adapter à ces nouvelles contraintes de volumes plus importants à manutentionner, à stocker et à transporter jusqu'à destination.

Dans ce contexte, le développement de la logistique au Luxembourg ne doit jamais perdre de vue que le développement se fera nécessairement sur des volumes de marchandises en transit via le Luxembourg, le marché local étant insignifiant au niveau des flux transportés et manutentionnés. Les flux transitant par le Luxembourg seront cadencés par l'arrivée des bateaux dans les ports, l'atterrissage des avions intercontinentaux ou encore le passage de poids lourds sur les corridors internationaux.

La mise en place de solutions logistiques devra faire preuve d'une très grande flexibilité pour des flux dont le pilotage s'effectuera en dehors du Luxembourg. Cette flexibilité devra se retrouver tant au niveau des infrastructures et des moyens de manutention qu'au niveau de la planification de la main d'œuvre. Les pays leader en logistique en Europe, à savoir les Pays-Bas et l'Allemagne, ont bien compris ce besoin de flexibilité au niveau technique et humain et jouent cette carte pour attirer des flux dans leurs terminaux.

La logistique est une activité intensive en matière de main d'œuvre et constitue une vraie chance pour l'emploi au Luxembourg. Il ne faudra pas cependant oublier de moduler un cadre de travail flexible permettant de répondre rapidement à la volatilité des flux de marchandises en tant que pays de transit. L'enjeu majeur reste la réactivité et la flexibilité des solutions logistiques luxembourgeoises face à un marché international hautement volatile.

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

Glossaire

■ **Massification:** on parle de massification logistique lorsque le plan de transport prévoit un transit par une plate-forme logistique régionale de manière à bénéficier de la massification avec des volumes provenant d'autres origines. Il s'agit donc d'une distribution de type via plateforme. On l'oppose par nature à la distribution directe.

■ **TEU:** l'équivalent vingt pieds ou EVP (en anglais, Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

■ **Hinterland:** le hinterland est l'arrière-pays continental d'un port. Le hinter-

land port reçoit ou expédie les marchandises vers les ports maritimes.

■ **FERRMED:** il s'agit d'une association à caractère multisectoriel, créée à l'initiative du secteur privé pour améliorer la compétitivité des entreprises européennes à travers la mise en œuvre des «Standards Ferrmed», l'obtention d'une meilleure connexion des ports et des aéroports avec leurs arrière-pays respectifs, la promotion du «Grand axe ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale», la consolidation des principaux vecteurs de progrès dans l'UE et ses pays voisins et le soutien du développement durable.

■ **Carrier:** (de l'anglais) opérateur de transport.



Alain Krecké

(PHOTO: GUY JALLAY)