



## «L'intelligence artificielle va prendre le relais»

Dix ans après sa création, le Cluster for Logistics est devenu un acteur majeur de l'économie nationale. Malik Zeniti évoque un secteur en pleine mutation.

**La logistique ne se limite plus à l'acheminement d'un paquet d'un point A vers un point B. Avec la digitalisation de l'économie, de nouveaux services de gestion à distance sont mis en place. Le directeur du Cluster for Logistics se dit prêt à passer ce cap.**

*Entretien avec notre journaliste David Marques*

**Le Cluster for Logistics (C4L) a été lancé en 2009 dans un contexte économique très précaire. Dix ans plus tard, peut-on affirmer que les responsables politiques et économiques ont réussi à faire le bon choix, malgré la crise qui couvait?**

Malik Zeniti : Des banques systématiques étaient en train de vaciller. Les responsables politiques, avec en tête le ministre de l'Économie Jeannot Krecké, se préoccupaient fortement de l'avenir des grandes entreprises installées au Luxembourg. Il fallait définir quel pouvait être l'apport du gouvernement pour pérenniser leurs activités. Quel secteur avait quel potentiel? Le choix est finalement tombé sur la "supply chain" (NDLR : chaîne logistique). Comment souvent, le positionnement stratégique du Luxembourg, en plein cœur de l'Europe, a été un facteur clé pour attirer les investisseurs.

**Votre cluster compte aujourd'hui plus de 100 membres. Est-ce que cela est un indicateur du solide ancrage de la logistique dans le monde économique?**

On peut parler d'une véritable histoire à succès. Le secteur logistique dépend fortement des infrastructures qui sont mises à sa disposition. À ce niveau, le développement a été conséquent sur les dix dernières années. D'importants investissements ont été réalisés à Dudelange et Bettembourg pour transformer l'ancien site de la WSA (NDLR : agence de support pour l'armée américaine) en hub logistique. Aujourd'hui, il reste encore quelque 25 000 m<sup>2</sup> à disposition avant d'arriver à saturation. Cela démontre le grand intérêt des acteurs de la logistique pour le Luxembourg.

**Quels sont les clients potentiels si l'on veut continuer à développer le secteur au Luxembourg?**

Les grands ports fluviaux d'Anvers, de Rotterdam ou de Hambourg sont de plus en plus pris d'assaut. Pour les soulager, la solution ferroviaire pour délocaliser certaines activités vers des hubs logistiques dans l'arrière-pays est très prisée. Le ministre de tutelle François Bausch s'est fortement investi pour préparer au mieux le terrain.

**Avec cette forte évolution, vous ne risquez pas d'être confrontés à terme à une pénurie de terrains?**

On se trouve actuellement dans une phase de transformation digitale. L'industrie se dirige vers l'ère 4.0. Avec le commerce, elle compte parmi nos plus importants clients. Tous les deux misent sur le Grand-Duché pour développer des services

qui ne nécessitent plus de présence physique d'un objet sur le sol luxembourgeois. Par le passé, c'est l'argent qui a transité par le Luxembourg. À l'avenir, ce seront des produits virtuels. Le secteur va continuer à créer des emplois sur le plan administratif au lieu de recruter des chauffeurs de camion ou de chariot élévateur. L'intelligence artificielle et la gestion des données vont prendre le relais afin de planifier au mieux les chaînes de transport.

**Malgré ces perspectives positives, l'économie mondiale se voit actuellement confrontée à de nombreuses incertitudes. Comment évaluez-vous la situation?**

J'enregistre les premiers signes d'un ralentissement de la croissance économique. Le bras de fer commercial entre les États-Unis et la Chine impacte en premier le fret aérien. Depuis plusieurs mois, le secteur est en souffrance. Avec un fort ralentissement de l'économie, une récession n'est jamais très loin.

Mais ce genre de situation est à la fois un danger et une chance pour la logistique. En période de forte croissance, les acteurs n'ont pas forcément le temps d'optimiser leurs chaînes de production, de gestion et de distribution. Un ralentissement les oblige à opérer des changements et c'est à ce niveau que des logisticiens auront un travail de conseil à fournir.

**En quoi peuvent consister ces changements?**

Notre mission est de conseiller et d'encadrer au mieux nos membres. Au niveau de l'optimisation de la chaîne des transports, on est en train d'étendre notre rayon d'action. Les Allemands sont très performants pour transporter un objet d'un point A vers un point B. L'analyse du circuit est plutôt une force des Français, qui, grâce à leurs bonnes connaissances en mathématiques, peuvent modéliser et analyser les systèmes.

**Votre volonté est aussi de renforcer la coopération avec les start-up. Que peuvent concrètement apporter ces jeunes structures au secteur de la logistique?**

Le C4L s'est contenté dans un premier temps de lancer une phase pilote pour faire connaissance avec le monde des start-up. On les a encouragées à rejoindre nos rangs sans devoir payer la pleine cotisation. Une douzaine de start-up se sont depuis lors engagées dans le cluster.

L'autre objectif était d'inciter nos membres à prendre un peu plus de recul. En une demi-journée, ils ont pu s'inspirer des idées et modèles proposés par différentes start-up. Ce genre de laboratoire a fait ses preuves. Plusieurs de nos membres ont entamé dans la foulée une coopération avec une start-up.

**Le C4L reste toutefois ancré dans un cadre assez institutionnel. S'agit-il d'une force ou d'une faiblesse?**

L'innovation que nous générons n'est pas instrumentalisée par des instances étatiques. Par contre, il

Le secteur de la logistique a, selon Malik Zeniti, «besoin de plus d'intelligence, de plus de capacités et de compétences».



Photos : didier sylvestre

Malik Zeniti rappelle que «le Luxembourg est champion du monde pour commander en ligne». «Je ne peux qu'espérer que ces consommateurs acceptent aussi d'être bloqués par moments derrière un camion qui livre justement les paquets commandés», ajoute-t-il.

reste important de nouer des liens étroits avec des ministères clés pour le secteur que sont l'Économie, les Transports, la Digitalisation et l'Éducation. Il faut mettre en place une structure horizontale afin d'éviter que des îles isolées ne se créent.

**Dans votre plan de développement pour la période 2019-2021, on retrouve la volonté d'investir dans des niches à haute valeur ajoutée. Ce terme reste encore souvent très abstrait. Peut-on citer un exemple concret?**

Une des niches sur lesquelles on mise depuis plus de cinq ans est la manutention de produits pharmaceutiques. La température pour stocker ces produits doit être contenue contre 15 et 25 °C. Il s'agit d'un défi que le Luxembourg a relevé en premier. L'adaptation des infrastructures de l'aéroport s'est avérée payante. Plus de 40 000 tonnes transitent entretemps par le Findel. La compétence développée dans ce domaine est largement reconnue à travers l'Europe.

Et le potentiel de cette niche n'est pas encore épuisé. Après la fin de la protection des brevets, la production de ces mêmes médicaments est souvent délocalisée en Inde ou en Chine. Ils continuent cependant à être importés en Europe. Avec le besoin accru de produits de qualité mais aussi le développement de la médecine personnalisée, le Grand-Duché est bien positionné pour rester un hub stratégique dans le domaine pharmaceutique.

**Actuellement est mené un débat controversé sur l'activité industrielle au Luxembourg. Le C4L ressent-il aussi un vent de face vu sa proximité avec des acteurs issus de ce secteur économique?**

Il est à souligner que ce débat ne peut pas être limité à l'implantation

de nouvelles activités sur l'un ou l'autre site. Près de l'aéroport, la zone industrielle nationale de Contern accueille depuis longtemps un grand nombre d'acteurs majeurs du secteur logistique. La proximité avec le Findel doit être non seulement maintenue mais aussi améliorée. Mais il ne suffit pas de définir un site pour pouvoir accueillir ces acteurs. Un raccordement performant aux grands axes de transport est une nécessité absolue. Dans ce contexte, on salue le fait que la priorité du projet pour mieux relier la zone de Contern à l'A1 ait été aug-

mentée. Avec le ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le cluster a lancé en 2014 le programme "Lean & Green", qui soutient des initiatives concrètes du secteur pour minimiser les émissions de dioxyde de carbone. Le nouveau but développé avec le ministère de l'Énergie est d'économiser de l'énergie dans les transports avec une extension du programme. Depuis, 500 entreprises se sont engagées sur cette voie. La logistique est donc disposée à investir beaucoup, mais elle ne pourra pas le faire toute seule.

cet argent. Nous, on espère que le secteur logistique va pouvoir bénéficier en retour de subsides pour continuer à miser sur l'innovation, à développer des énergies renouvelables et travailler sur de nouvelles technologies.

**Quel rôle peut jouer le rail pour permettre au secteur de devenir plus durable?**

Avec la plateforme multimodale des CFL, on dispose d'un outil performant. Trois ans après son lancement, elle tourne déjà à 50 % de ses

**que devait aussi permettre d'offrir un emploi aux personnes moins qualifiées. Ce défi a-t-il pu être relevé et comment se présente la situation de nos jours?**

En 2009, le nombre de demandeurs d'emploi a augmenté de moitié en très peu de temps. Il était donc logique de penser à une telle mesure. Mais aujourd'hui, on se trouve dans une autre phase. On déplore un manque de gens qualifiés. Il a été d'autant plus important de développer et lancer la formation de technicien en logistique. S'y ajoute le master for Logistics & Supply Chain Management de l'université du Luxembourg.

Dans les années 70 et 80, le bac suffisait pour aller travailler dans une banque. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Un simple diplôme de technicien n'est plus, non plus, suffisant pour travailler dans la logistique. Mon message est clair : on a besoin de plus d'intelligence, de plus de capacités et de compétences. La logistique doit être évoquée dès les classes inférieures du secondaire. Cela permettra de mieux orienter des jeunes vers des études d'informatique, d'automatisation ou d'ingénieur. Avec la digitalisation, les travaux simples nous sont enlevés. Par contre, il faudra entretenir et savoir manier les machines et robots qui vont nous soutenir.

**Quelle est votre vision à moyen et long terme pour le C4L?**

Je veux continuer à miser sur trois hubs. Comme évoqué, les infrastructures à Bettembourg-Dudelange et au Findel vont continuer à se développer. Un accent plus particulier devra être mis sur le port de Mertert. Il serait peut-être opportun d'y installer un incubateur, spécialisé dans la mobilité et les transports. Avec le rail dans le sud du pays et l'aviation dans le Centre, on pourrait ainsi compléter notre rayon d'action vers l'Est.

J'enregistre les premiers signes d'un ralentissement de la croissance économique



mentée. On ne demande pas l'impossible. Pour preuve, le coût de réalisation de cette liaison est moins élevé que les 18 millions d'euros supplémentaires nécessaires pour finaliser le nouveau stade national...

**L'empreinte écologique du Luxembourg est sous le feu des critiques. Avez-vous conscience du rôle que joue le secteur logistique dans ce contexte? Et existe-t-il des mesures pour rendre les transports routier et aérien plus durables?**

Nos membres sont confrontés à une forte pression. Il faut tenir compte de la concurrence. Mais cela n'empêche pas de faire preuve d'in-

novation. Avec le ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le cluster a lancé en 2014 le programme "Lean & Green", qui soutient des initiatives concrètes du secteur pour minimiser les émissions de dioxyde de carbone. Le nouveau but développé avec le ministère de l'Énergie est d'économiser de l'énergie dans les transports avec une extension du programme. Depuis, 500 entreprises se sont engagées sur cette voie. La logistique est donc disposée à investir beaucoup, mais elle ne pourra pas le faire toute seule.

**Le gouvernement a, lui, décidé de procéder à une hausse des accises sur l'essence et le diesel. Les critiques sont-elles toujours aussi vives parmi vos membres?**

Une hausse des accises équivaut à une hausse des recettes pour l'État. Ce dernier a donc aussi le choix de décider comment il va redistribuer

capacités. Tous les contrats conclus sont de longue durée. Or on sait que le transport ferroviaire n'apporte une réelle plus-value qu'à partir de distances de plus de 800 km. Avec le retard pris par nos voisins en termes d'infrastructures ferroviaires, il n'est pas simple de passer à 30 % de transport multimodal.

Le ministre Bausch n'aime pas l'entendre, mais une alternative crédible, ce sont les camions du type XXL, long de 32 mètres. Dans les pays nordiques, mais aussi en République tchèque, ces engins ont déjà fait leurs preuves. Ils permettent de réduire de 15 % les émissions de CO<sub>2</sub>.

**Au départ, le secteur de la logisti-**

## Repères

**État civil.** Malik Zeniti (57 ans) est marié et père de trois enfants. Il est de nationalité luxembourgeoise.

**Études.** Inscrit à l'université de Karlsruhe en Allemagne, Malik Zeniti décroche un diplôme d'ingénieur. Pendant ses études, il devient aussi en 1984 un des membres fondateurs de l'Association des cercles d'étudiants luxembourgeois (ACEL).

**DuPont de Nemours.** Entre 1994 et 2015, Malik Zeniti occupera différentes fonctions au sein de DuPont de Nemours, producteur de plastiques techniques installé à Contern.

**Directeur.** Après 25 ans de carrière chez DuPont de Nemours, Malik Zeniti accepte de relever un nouveau défi. Il devient, en mai 2015, directeur du Cluster for Logistics.

**C4L.** Le Cluster for Logistics est lancé en 2009 sous l'impulsion du ministre Jeannot Krecké. Les partenaires sont notamment la Chambre de commerce, la Confédération luxembourgeoise du commerce, le Cluster maritime, la Fedil, Luxinnovation et l'Uni.