

L'idée d'un label logistique

Une journée pour un secteur d'avenir

Le cluster logistique a profité de sa journée pour séduire les étudiants et lancer l'idée d'un label luxembourgeois.

Le cluster logistique, mardi 12 novembre, a remis le couvert au port de Mertert, cadre d'une nouvelle «journée de la logistique» à laquelle étaient conviés les lycéens de l'enseignement secondaire, auxquels le président Alain Krecké a présenté le futur de ce secteur de l'économie luxembourgeoise en voie d'expansion.

Le cluster y voit une double opportunité: d'une part expliquer les activités du port et de l'ensemble de ce qui touche à la logistique, d'autre part présenter les filières de l'enseignement (au Luxembourg, en Allemagne et en France) qui ouvrent des emplois, à tous niveaux, dans ces activités.

C'est que la logistique entre pleinement dans la politique de diversification économique. Elle en devient, au fil des ans, un des piliers de l'activité puisque, en dépit de la crise des dernières années, le secteur représente d'ores et déjà 5% de l'emploi, notamment grâce à la position du pays particulièrement favorable, au croisement des fameux corridors de transit européens et grâce aussi à la Moselle qui, via le Rhin, mène directement aux ports de la mer du Nord. Sans parler de Cargolux et des nouvelles bases (ex-WSA) de Bettembourg.

Alain Krecké relève, par exemple, que la moitié des trafics européens de conteneurs maritimes transite par des ports dans un rayon de 350 km.

A portée de main, donc. Ce qui fait tourner le terminal multimodal fluvial (150.000 m² desservis par deux quais de 800 mètres) et le terminal rail-route de Bettembourg, connecté lui-même à un parc logistique. Toujours est-il, et quel que soit l'opérateur, que le nombre d'entreprises installées



La Moselle, l'avenir de la route, surtout pour les produits pétroliers et de la sidérurgie

s'accroît: 780 sociétés recensées en 2010 contre 694 un an plus tôt. Idem de l'emploi: 16.000 contre 12.800. La voie aérienne occupe 4.200 salariés, le rail, 500, la route, 7.300 et les voies navigables, 4.200 contre 2.600 cinq ans plus tôt. Ce qui donne tout son poids au cluster maritime, maillon important de la logistique, même si les centaines de navires immatriculés au Luxembourg ne comptent pas un seul marin indigène.

Des hubs et des bas

Tout n'est pas rose pour autant. Par exemple, à la lecture du rapport d'activités de la Société du port de Mertert, on constate un léger reflux du tonnage manipulé, soit 1,1 million de tonnes (2012), contre plus de 1,2 million de tonnes (2010). Mais l'activité

portuaire se poursuit: 143 navires chargés, 428 déchargés. Sur les 720.000 tonnes acheminées par la Moselle, 200.000 tonnes concernent la sidérurgie, 433.000 tonnes, les produits pétroliers.

Autre preuve du trafic fluvial: 8.600 bateaux ont franchi l'écluse de Grevenmacher l'an dernier.

Le cluster croit savoir qu'il ne s'agit là que d'un début, eu égard au prix du transport, autrement plus bas, et au volet environnemental de ce mode de transport.

Un chiffre pour comprendre cet aspect non négligeable: la consommation d'énergie par tonne de marchandise transportée et par kilomètre représente quelque 17% par rapport au prix de la route et 50% de celui du rail. Reste le facteur temps... D'où l'intérêt

aussi d'assurer les meilleures connexions entre les moyens logistiques selon leur flexibilité. Tant d'axes logistiques incitent aujourd'hui les responsables du cluster à inventer une nouvelle promotion au-delà des frontières.

Pourquoi, plaident en substance Alain Krecké et Pierre Gramegna, directeur de la Chambre de commerce, ne pas mettre en place une promotion pour l'ensemble du secteur et des plates-formes de distribution? Car, embraye Pierre Gramegna, le Luxembourg n'est pas encore à l'étranger connu comme «hub» logistique. D'où cette idée conjointe de créer un label logistique luxembourgeois qui englobe d'ailleurs tant le secteur public que privé.

MICHEL PETIT