

La chronique du Cluster for Logistics Luxembourg

## Deux plateformes pour l'Europe

Un axe de développement intéressant pour le Luxembourg

La visite d'Etat, du 6 au 9 mai en Pologne, menée par le grand-duc Henri, a identifié des nouvelles opportunités d'affaires, notamment au niveau de la logistique. Les stratégies au niveau logistique sont similaires: le Luxembourg veut devenir une porte d'entrée pour l'Europe de l'Ouest, tandis que la Pologne se voit comme le centre de l'Europe de l'Est.

Lier Bettembourg, Poznan et Varsovie permettrait aux deux pays de décupler leur champ d'action et leur potentiel. Le transport multimodal notamment a séduit certaines associations de transport polonaises. Le Cluster for Logistics a participé à la visite et les nouveaux contacts s'annoncent prometteurs.

La visite d'Etat a contribué à renforcer davantage les liens bilatéraux et commerciaux. Les entrepreneurs et médias polonais considèrent également la liaison entre le Luxembourg et la Pologne comme stratégiquement importante. Et les deux pays vont en profiter. Pour le président polonais, Bronislaw Komorowski, une «bonne affaire» est une affaire où les deux partenaires sont satisfaits.

Le Luxembourg n'est pas inconnu du monde des affaires polonaises puisque notre pays est un des premiers investisseurs directs, via des fonds d'investissements notamment. A côté des intérêts financiers, le Luxembourg peut devenir une plateforme de choix pour les entreprises polonaises, surtout au niveau du transport multimodal. Et le potentiel est là. Comme le Luxembourg, la Pologne continue de croître: en 2014 et 2015, le PIB polonais devrait augmenter de plus de 3,0 %.

Lors du «Business and Financial Forum» à Varsovie, qui accueillait quelques centaines de visiteurs, le grand-duc Henri a insisté sur l'importance de la diversification luxembourgeoise. Il a souligné qu'en matière de logistique, la Pologne et le Luxembourg sont des partenaires idéaux pour relier l'Est avec l'Ouest. Les activités entre les deux pays peu-



Charles Gosselin (4<sup>e</sup> en partant de la gauche), le manager par interim du Cluster for Logistics, a participé à la visite d'Etat en Pologne où les nouveaux contacts s'annoncent prometteurs.

vent encore être améliorées, a précisé de son côté le ministre de l'Economie, Etienne Schneider. Il a rappelé que le secteur logistique était capable de générer également des emplois pour les travailleurs moins qualifiés.

### Un atelier dédié à la logistique

Une délégation d'experts en logistique s'est rendue à la mission économique organisée par la Chambre de Commerce. Le Cluster for Logistics a animé un atelier dédié à la logistique regroupant des entrepreneurs luxembourgeois et polonais. Carlo Thelen, directeur général de la Chambre de Commerce et président du Cluster for Logistics, a présenté le marché luxembourgeois. Des spécialistes luxembourgeois et polonais ont débattu de l'intérêt du sujet qui a attiré plus de 100 visiteurs et de nombreux contacts entre luxembourgeois et Polonais ont été noués.

Si beaucoup d'acteurs logistiques européens favorisent le camion pour des raisons de coût et

de flexibilité, ce constat est encore plus vrai pour la Pologne. Le pays est le plus important pourvoyeur de services de transports routier transfrontaliers, que ce soit pour des pays tiers que pour des activités de cabotage. L'accès à l'Union européenne de la Pologne en 2004 a fortement boosté les activités dans ce domaine.

### Nouvelle stratégie multimodale

Le nombre de compagnies de transport a augmenté de façon spectaculaire en une décennie, passant de 8.700 sociétés en 2002 à 26.600 en 2012. En dix ans, le chiffre des véhicules utilisés par ces compagnies est passé de 32.000 à 144.000 unités. En même temps, le gouvernement a procédé à une modernisation des infrastructures routières qui n'est pas encore achevée. Le réseau autoroutier comprend actuellement 1.500 km et devrait encore plus que doubler dans les années à venir. Au niveau du rail, des progrès ont été également faits. Faisant face à une concurrence et des coûts accrus,

un grand nombre d'entreprises revoit actuellement ses activités, se défaisant du qualificatif de «transporteur» en développant des activités de logistique.

Cette approche vise le développement de services qui visent plus loin que le simple transport de biens et correspond au développement d'un marché européen de plus en plus professionnel. Cela implique aussi la recherche de modes de transport plus économes que le seul camion. Certains transporteurs considèrent que les deux moyens de transport, rail et route, se font concurrence. Cela est compréhensible, si l'on tient compte du discours politique qui a clamé pendant des années qu'il fallait favoriser le rail à la route. Cette idée est clairement en train de changer.

De nombreuses entreprises de transports et la politique ont compris que les deux moyens de transports sont complémentaires, lorsqu'ils sont utilisés à bon escient. Les entreprises peuvent considérablement réduire leurs émissions

de CO<sub>2</sub>, tout en faisant face à la hausse des coûts salariaux des chauffeurs, à la hausse des prix du carburant et des péages, ou encore à l'interdiction de conduite pendant les jours fériés.

Mais il est impératif de présenter clairement les caractéristiques du transport multimodal, qui permet des gains de coûts et de temps sur des trajets plus longs. Des témoins polonais ont souligné qu'une première tentative de transport multimodal, où le camion entier ainsi que le chauffeur était mis sur un train, avait échoué, renforçant encore les ressentiments. Le ferroutage des seules semi-remorques a entretemps séduit les associations de transport polonaises. Selon elles, le transport multimodal représente l'avenir et à court-terme le transport devrait devenir multimodal pour les transports sur de longues distances. Même s'il existe encore des défis à relever, la volonté de changer est bien là, assurent les représentants des associations de transports.