

LE BILLET

par Nathanaël JACOMIN



«L» comme «Licence»

«J'ai réussi. Youppie.»

Elle l'a fait. Sans rien dire à personne. En catimini. Et je fais partie depuis du club des conducteurs qui se trimbalent pour un temps très variable (cela peut durer paraît-il trois ans) avec un grand «L» sur fond bleu, scotché à la lunette arrière de la voiture. Lorsque nous nous croisons à un carrefour, avec d'autres «parents-guides», nous nous lançons des regards compatissants. Nous nous ressemblons un peu. Nous avons entre quarante et cinquante ans, les premiers cheveux gris qui ne manqueront bientôt pas de tomber et une voiture cabossée, en fin de vie, qui s'apprête à affronter son ultime assaut. Pour nos enfants, à deux doigts de recevoir le précieux sésame rose leur ouvrant les routes du Royaume de Belgique, ce grand «L» sur fond azur a des airs de

«Liberté».

Ceux et celles qui vont sacrifier leur voiture pour permettre à leur progéniture de voler de leurs propres ailes voient dans ce «L» le mot «Laborieux», puisqu'il ne s'obtient pas souvent du premier coup et coûte chaque fois 15 €.

«L» comme «Lentement», aussi, lorsque nous atteignons péniblement les 90 km/h sur la quatre bandes qui nous ramène à la maison.

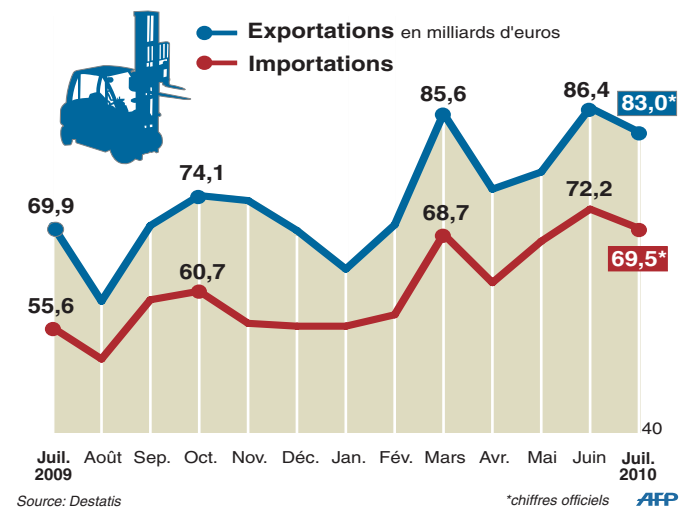
«L» comme «Laxatif», quand vos intestins se tordent et font des nœuds lorsqu'ils oublient les stops et priorités de droite.

«L» comme «Lévitiation», lorsque vous prenez vos Temesta avant la séance de manœuvres sur le parking de l'Aldi.

Au fait, ce «L» signifie «Licence». Littéralement, il s'agit «d'une liberté excessive qui tend au dérèglement.» On ne pouvait trouver mieux.

À LA LOUPE

Commerce extérieur allemand



Léger fléchissement en Allemagne Exportations et importations de l'Allemagne ont continué à afficher des taux de croissance très nets par rapport à l'an dernier en juillet, mais inférieurs aux niveaux enregistrés ces derniers mois. Ce qui confirme que l'économie allemande est bel et bien entrée dans une phase de croissance moins euphorique qu'au printemps.

ARRÊT SUR IMAGE



Rasées contre le cancer Une cinquantaine de mères, pour la plupart mères d'un enfant ayant été atteint du cancer, se sont fait raser la tête pour soutenir la fondation Saint-Baldrick. Cette opération s'est déroulée en public mardi à Hollywood et visait à ramasser des fonds pour la recherche sur le cancer chez les enfants. Les courageuses mères espèrent avec leur geste réunir au moins un million de dollars.

L'INFO DU JOUR

Des emplois



«La logistique développera chez nous plus d'emplois que ceux perdus dans l'industrie.»

Luc Chalmet et Alex van Breedam (ci-contre)

L'approvisionnement de l'Europe entière passe par le delta Escaut-Rhin, professe l'Antwerp Management School. Et la géographie est porteuse d'emplois.

● Philippe LERUTH

Luc Chalmet et Alex van Breedam voient grand. «La zone qui s'étend du sud des Pays-Bas au nord de la France est le point de passage obligé pour l'approvisionnement en biens de consommation de l'Europe Occidentale. Et d'Amsterdam à Paris et de Londres à la Ruhr, se concentre la plus grande masse de consommateurs européens» notent les deux professeurs à l'Antwerp Management School, l'institut autonome de management de l'université d'Anvers.

Des entreprises ont été délocalisées. Mais pas les consommateurs.

Les statistiques leur donnent raison : derrière l'axe Tokyo-Yokohama, et la région de Boston, le delta Escaut-Meuse-Rhin est, en

importance, la troisième zone d'activité économique au monde.

La crise ne l'a pourtant pas épargné. «Sous le double effet du coût élevé du travail, et de la chute du prix du transport, nombre d'entreprises ont été délocalisées. Mais les consommateurs, eux, n'ont pas déménagé. Il faut donc organiser le transport des produits. D'où le développement de la logistique, qui s'amplifiera. Et créera des emplois plus nombreux que ceux perdus dans l'industrie» assure Alex van Breedam.

Chiffres à l'appui : «les grandes entreprises pharmaceutiques ont planté leurs centres de distribution dans le delta. En Flandre, on dénombre plus de 790 centres de distribution européens, qui approvisionnent au moins cinq pays» signale l'ancien patron de l'Institut flamand de Logistique.



Belga

STRUCTURES

Reprofilier les lignes de distribution

Étudier la mise en place de structures globales de distribution : c'est le premier volet du séminaire. «Par exemple, pour l'instant, des palettes d'imprimantes fabriquées à Taiwan arrivent aux centres de distribution de HP, à Malines ou à Turnhout» explique Alex van Breedam. «Imaginez qu'une commande émane de la FNAC, à Rome : c'est chez nous que les modèles seront équipés des câbles d'alimentation adéquats ; on leur adjoint des modes d'emplois en italien, et on les emballe».

Reste à assurer le transport jusqu'à Rome : «on avait, dans les années 90, des camions qui faisaient littéralement du porte à porte, on n'imagine plus, maintenant de gros transporteurs pénétrer au cœur des villes. On a donc mis en place un centre régional de distribution, dans le nord de l'Italie. C'est là que seront acheminées les imprimantes pour la Péninsule. Et c'est de là que s'organise la distribution fine». Le coût du transport et celui des stocks obligent les grandes entreprises à revoir leurs structures de distribution. Le séminaire illustre ainsi des méthodes de redéploiement. ■

CO2

Pas évident, le «truck pooling» !

La pression écologique pèse autant que les impératifs économiques sur l'avenir du transport. «De plus en plus, la nécessité de réduire les émissions de CO₂ devient une composante du transport. Et cette préoccupation est également génératrice d'emplois», professe Alex van Breedam.

Un exemple ? «Quand le prix du transport augmentera, le fabricant d'imprimantes basé à Taiwan voudra en charger plus sur ses bateaux, tout en réduisant le poids global. L'addition des magasins d'alimentation en papier de ces appareils pourrait se faire ici, avant le chargement dans des camions».

La préoccupation écologique influe aussi sur la distribution, et peut susciter des synergies. «Toyota envoie des pièces de rechange dans une zone que dessert aussi Nike. La première entreprise a des problèmes de poids, la deuxième de volume. Pourquoi ne pas imaginer qu'elles partagent des véhicules ?». Un «truck pooling», en sorte, similaire au «car pooling» encouragé pour les navetteurs ? «Exactement. Avec les mêmes réticences à vaincre» Et une sacrée organisation à mettre en place. ■

pour desservir l'Europe entière



43 % : c'est le taux de rentabilité du secteur logistique pour l'instant. Il reste du progrès à effectuer...



Vivement la taxe carbone!

Pourtant, le secteur « n'atteint qu'un taux de 43 % d'efficacité. Et, sur les routes, un camion sur quatre circule à vide. Ce n'est pas tenable à terme ».

Car le coût du transport s'élèvera, « pour des raisons économiques, et sous pression des impératifs écologiques ». Une menace pour l'activité logistique? « Au contraire : cela exigera une organisation encore meilleure des transports. Le jour où la taxe carbone sera imposée, l'emploi dans le secteur se développera. »

Pour aider à cette recherche de la rentabilité, l'Antwerp Management School propose un séminaire de formation en six volets (cf. ci-dessous) à la logistique. Décliné chacun sur deux jours (le jeudi et

le vendredi), « les volets combinent aspects théoriques, et examen de cas pratiques, soumis par des entreprises, avec visites de terrain ». Ce séminaire s'adresse notamment à des responsables de l'approvisionnement dans les entreprises, à des fournisseurs de services, ou à des gestionnaires de plates-formes logistiques.

Des pouvoirs publics doivent venir les décisions en matière d'infrastructures, ou la stimulation de la collaboration transfrontalière. « Sous l'effet de la crise, Rotterdam, Anvers et Calais se comportent toujours plus en concurrents qu'en partenaires », admet Alex van Breedam. Mais la collaboration entre Anvers et Liège, se poursuit à merveille. L'économie a ses raisons que la politique ne connaît pas! ■

QUESTIONS À ● Bernard PIETTE, Logistics in Wallonia

Un guichet unique en Wallonie

Alex van Breedam estime qu'avec Logistics in Wallonia, la Wallonie dispose d'un guichet unique en cette matière et est devenue plus performante que la Flandre. Flatteur! Venant de l'ancien patron de la logistique en Flandre, le compliment est appréciable. Mais restons modestes : le nord du pays concentre 75 % de la logistique, qui n'est pas un secteur en soi. Devant les coups qu'a subis l'économie flamande, les ministres concernés (Transport, Formation, Emploi, Travaux publics) s'en sont tous occupés, d'où peut-être une dispersion des efforts. Reconnu Pôle de compétences

dans le cadre du Plan Marshall, nous sommes de fait, avec des volumes trois fois moindres, les seuls sur ce terrain en Wallonie.

En quoi consiste votre mission?

D'abord à mettre les entreprises en réseaux, et les aider à résoudre leurs problèmes de transport. Ensuite à soutenir l'innovation, en facilitant l'accès aux subides pour les projets porteurs d'innovation et de synergies, introduits par au moins deux entreprises. Enfin, avec l'Agence wallonne à l'exportation, nous aidons les entreprises à exporter, et apportons une expertise secto-

rielle aux entreprises qui veulent investir dans le secteur en Wallonie.



Vous avez déjà une long vécu en la matière...

Des bénévoles ont créé un Pôle Transport et Logistique, à Liège, après l'arrivée de TNT dans les années 90. En 2004, il a été reconnu comme « cluster » par la Région wallonne et a étendu ses activités à la Wallonie entière. Son agrégation comme Pôle d'excellence nous a permis d'engager une permanente. ■ Phi. le.



Un camion sur quatre circule à vide sur nos autoroutes : le constat des deux professeurs de l'Antwerp Management School souligne l'effort de productivité à faire en matière de logistique. Mais cet effort est porteur de nombreux emplois, assurent-ils...

DIVERSITÉ

Penser globalement

Six grandes entreprises sont associées au séminaire de l'Antwerp Management School. « Toutes spécialisées dans la mise en place de structures de distribution complexes » explique Luc Chalmet. Et notamment l'organisation de structures globales, « car de nombreuses chaînes de distributions concernent plusieurs entreprises, pas nécessairement actives dans les mêmes domaines, et qui ont toutes leur propre mode de distribution ».

Les problèmes qui se posent sont variés : « comment organise-t-on pareille ligne de distribution? Comment la contrôle-t-on? À qui incombe le contrôle du processus? Et à qui faire part des problèmes éventuels qui se posent? » Toutes ces questions d'organisation, mais aussi de volonté de développer des synergies, font l'objet d'une approche particulière. ■

MULTIMODALITÉ

Le moyen de transport idoine

« Avec le trilogiport, en cours de réalisation dans la région liégeoise, la Wallonie disposera d'un outil exemplaire en matière de multimodalité » salue Alex van Breedam. En connaisseur : « l'utilisation de différents modes de transport est un défi majeur pour le secteur logistique. Il faut choisir le moyen de transport idoine pour assurer la distribution de la porte à la porte. Ce qui suppose des transbordements ».

Le choix du moyen de transport approprié s'impose parfois naturellement. BASF, qui est associée à ce volet du séminaire, recourt au train, « même une distance de 15 kilomètres, parce que c'est le seul moyen de transport qui lui permet de résoudre ses problèmes de volume ». Les effets de volume et de vitesse sont les deux composantes du choix. Un choix qui dépend, on s'en doute, du type de marchandises transportées. ■

FLEXIBILITÉ

Fournir vite, bien, et pas cher!

« Ces dernières années, on a remarqué que, sous pression de la crise, nombre de clients des fournisseurs de services logistiques ont réduit leurs dépenses en la matière, tout en exigeant un maintien du service à un niveau d'excellence », explique Luc Chalmet.

Cette réduction des coûts est passée par une diminution des stocks, « jusque dans les véhicules de distribution les plus basiques : dans la voiture du réparateur, qui se rend chez un client, il y a un minimum de pièces de rechange. S'il ne dispose pas de la pièce nécessaire, il la commandera, et devra la recevoir dans les 24 heures ». Pour les fournisseurs de services logistiques, la diminution des rentrées se double d'une « demande accrue de flexibilité ». Comment répondre avec un maximum de rapidité à cette demande, tout en n'explosant pas ses coûts? Un fameux casse-tête à résoudre. ■

STOCKS

Un équilibre à définir

Dans la même perspective de flexibilité, les lignes d'approvisionnement doivent être organisées pour la satisfaction du client, « en fournissant des pièces et des services de qualité, juste à temps et à heure », explique Luc Chalmet.

Il faut donc penser à son organisation de manière globale, « notamment en maîtrisant la politique des pièces de rechange : quelles pièces garde-t-on par exemple en réserves? Lesquelles ne stocke-t-on pas, quitte à les faire fabriquer en urgence quand c'est nécessaire? ».

D'autres problèmes organisationnels rejoignent le premier volet de la réflexion : « cela passe aussi par l'organisation des réserves. En veillant à ne pas laisser les pièces ainsi stockées devenir obsolètes. En les distribuant aussi entre des inventaires locaux et globaux ». Un exercice d'équilibre, qui s'apprend. ■