



Bernard Piette

General Manager Pôle de Compétitivité *Logistics in Wallonia*

Membre du Collège régional de Prospective de Wallonie

Logistique : un potentiel encore insuffisamment considéré et compris en Wallonie ?

Version au 12 octobre 2018

Introduction

Afin de cadrer le débat, permettez-moi de repartir de la définition de ce que nous devons comprendre par logistique. Pour faire simple, repartons de la définition de la logistique telle que tout un chacun peut la trouver sur *Wikipédia* : « *La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, et les données (informatives, douanières et financières) s'y rapportant, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins (plus ou moins) déterminés en respectant les conditions économiques et légales prévues, le degré de qualité de service attendu, les conditions de sécurité et de sûreté réputées satisfaisantes* ».

Allons un pas plus loin avec une autre définition, celle donnée par le Council of Supply Chain Management Professionnals (<https://www.cscmp.org>), la logistique se définit comme : « *l'intégration de deux ou plusieurs activités dans le but d'établir des plans, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure -sans que la liste ne soit limitative- le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après-vente et des pièces détachées, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation d'éléments récupérables ou mis au rebut, l'organisation des transports ainsi que le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage* ».

Au vu de ces définitions, il faut donc retenir les éléments suivants :

- on parle de **gestion des flux** (marchandises, informations et finances) et non uniquement des mouvements de marchandises,
- il s'agit d'une discipline « **intégrative** »,
- elle **ne commence pas au départ des marchandises et ne s'arrête pas à leur arrivée**,
- transport, entreposage et stockage sont des **éléments constitutifs** de la logistique ; **ils ne sont pas la logistique**.

La Belgique dans le contexte international

La Belgique vient de retrouver la 3^{ème} place du Logistics Performance Index de la Banque mondiale (<https://lpi.worldbank.org>). Publié pour la première fois en 2007, le LPI est un outil d'analyse comparative interactif créé pour aider les pays à identifier les défis et les opportunités auxquels ils sont confrontés dans leurs performances en matière de logistique ainsi que les pistes d'amélioration de ces prestations. Le LPI propose des évaluations qualitatives d'un pays dans six domaines qui sont :

- «Customs» : l'efficacité des douanes et des procédures de dédouanement à la frontière,
- «Infrastructure» : la qualité des infrastructures de transport,
- «Ease of arranging shipments» : la facilité d'organiser des envois à des prix compétitifs,
- «Quality of logistics services» : la compétence et la qualité des services logistiques tels que le transport routier, l'expédition ou les agences en douane,
- «Tracking and tracing» : la possibilité de gérer la traçabilité de ses expéditions,
- «Timeliness» : la fréquence à laquelle les envois parviennent aux destinataires dans les délais de livraison prévus.

La place nous manque pour évoquer la place de la Belgique pour les six critères mais notons que la Belgique suit l'Allemagne et la Suède, mais précède l'Autriche, le Japon et **surtout les Pays-Bas** qui sont notre plus gros concurrent dans l'attraction d'investisseurs étrangers en logistique en Europe

L'activité en Belgique

En juillet 2017, la Banque nationale de Belgique a publié une étude sur l'importance du secteur logistique en Belgique (chiffres de 2015). En 2015, le secteur de la logistique a généré une **valeur ajoutée de 11,9 milliards d'euros**, contribuant ainsi à hauteur de 2,9 % au PIB. Pour cette même année, la **valeur ajoutée indirecte a été estimée à 6,9 milliards d'euros**, soit 1,7 % du PIB. L'incidence totale, c'est-à-dire la somme des effets directs et indirects, s'élève ainsi à 18,8 milliards d'euros ou 4,6 % du PIB, contre 4,9 % en 2010. En 2015, le secteur de la logistique occupait quelque 134 000 équivalents temps plein, ce qui équivalait à 3,3 % de l'emploi intérieur total exprimé en ETP. On estime que les emplois créés par le secteur auprès des sous-traitants belges ont représenté plus de 83 000 ETP, soit 2.1 % de l'emploi intérieur. Au total, **on évalue ainsi à près de 218 000 ETP, ou 5,4 % de l'emploi intérieur total** (5,7 % en 2010), l'importance du secteur de la logistique sur le plan de l'emploi.

Une estimation approximative des activités logistiques s'inscrivant en dehors du secteur de la logistique professionnelle illustre à quel point ces résultats sont sensibles à la façon dont on définit le secteur. En effet, on considère souvent que chaque entreprise et / ou organisation consacre entre 7 et 15% de ses ressources à sa fonction logistique. Si on étendait le secteur au sens strict à la logistique in-house et aux activités logistiques (secondaires) proposées sur le marché par d'autres secteurs que ceux considérés ici, le poids économique ainsi atteint en

2015 pourrait être majoré de plus de 50 %. Partant de cette estimation, **quelque 7,6 % du PIB et 8,0 % de l'emploi intérieur auraient ainsi trouvé leur source dans l'activité logistique** au sens large en 2015.

Parmi ces chiffres, la BNB évalue que le poids de **la Wallonie est d'environ 20% du total belge**.

L'attractivité de la Wallonie

D'après une étude réalisée au mois de juin 2017 par PwC, **la Wallonie est 4^{ème} parmi 50 régions d'Europe en matière d'attractivité pour les acteurs de la logistique** et n°1 au niveau belge (Bruxelles est 5^{ème} et la Flandre 9^{ème}). Une cinquantaine de régions européennes ont été analysées et comparées sur base des critères déterminants dans l'implantation d'un centre de distribution :

- la proximité du marché: pouvoir d'achat et activités économiques ;
- le travail: disponibilité, flexibilité, productivité, relation employeurs-employés ;
- les coûts opérationnels: coût de l'énergie, de la main d'œuvre, de l'immobilier ;
- l'infrastructure de distribution: IT, proximité d'aéroports cargo, de ports maritimes, densité du réseau routier, des voies navigables et des voies ferrées ;
- la disponibilité de terrains: zones industrielles et constructibles ;
- la régulation et les taxes: stabilité politique, obligations administratives, liberté d'investir, transparence, efficacité ;
- les compétences: les aptitudes linguistiques et l'expertise logistique.

Il s'avère donc qu'au-delà de sa localisation géographique indéniablement avantageuse, la Wallonie dispose de **nombreux atouts pour attirer de nouveaux centres de distribution** : un marché de 60 millions de consommateurs au pouvoir d'achat élevé accessible en 4 heures, un aéroport cargo qui se classe dans le top 8 européen, le plus haut tonnage en transport fluvial intérieur en Europe relié à Anvers et Rotterdam, ou encore des connexions ferroviaires performantes, notamment vers le Sud de l'Europe. D'autres **atouts** sont **la disponibilité de terrains et d'entrepôts à des prix compétitifs ainsi que la compétence de la main d'œuvre**. Les principaux **handicaps** de la Wallonie se situent au niveau des **coûts sur le travail**, le niveau de taxation, le manque de flexibilité des travailleurs ainsi qu'un **problème d'image et de perception par rapport aux investisseurs étrangers**.

L'AWEX rapporte en outre que la logistique est depuis 2001, le premier secteur en matière de création d'emplois directs dans les dossiers d'investissement étranger : plus de 5.000 nouveaux emplois directs ont été ainsi créés.

Les défis de la logistique

Les défis auxquels sont confrontés les acteurs de la logistique sont nombreux et variés. Citons notamment :

- l'intégration de **nouveaux modèles logistiques** tels que **l'e-commerce ou la logistique urbaine** au sein d'un **écosystème relativement traditionnel et conservateur** ;
- le **développement exponentiel de la digitalisation** (IoT, Intelligence Artificielle, Cloud, géolocalisation...) et la faculté des entreprises à intégrer ces technologies dans leur business ainsi qu'à gérer et exploiter de telles quantités de données ;

- la maîtrise de l'**impact environnemental** des activités logistiques et le développement de la **synchromodalité**,
- l'optimisation de l'**utilisation de l'énergie** ;
- l'**utilisation optimale de l'infrastructure existante** (cfr notion de multi- ou synchromodalité) afin de faire **face aux défis futurs de la mobilité**,
- **un réel problème** de recrutement pour un domaine méconnu et perçu comme peu attractif par les jeunes en orientation

Les solutions

Les solutions ne sont pas simples car souvent systémiques et relevant soit de différentes compétences au sein d'un même niveau de pouvoir, soit de niveaux de pouvoir différents. Ne prenons que l'exemple du récent test lancé avec des écocombis (poids lourds de 25,25 m et de 60 tonnes de masse maximale autorisée) en Wallonie ; celui-ci a pris plusieurs années à être mis en œuvre car la compétence sur les poids et dimensions des véhicules est une compétence fédérale et que l'accès à l'infrastructure et les impacts en matière de mobilité sont du ressort régional.

Un des éléments constatés lors de nos rencontres avec les entreprises concerne la nécessité de favoriser la mobilité et de réduire les externalités négatives liées au transport, et ce, pour des raisons à la fois environnementales et économiques.

Les chiffres issus du projet de PACE 2021-2030 (Plan Air Climat Energie), approuvé par le Gouvernement en juillet 2018, viennent étayer ces constats : le transport est largement responsable des émissions en Région wallonne (25% en 2016) et, à politique inchangée, cette tendance à la hausse se poursuivrait, en dépit des évolutions technologiques améliorant l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants. Par ailleurs, le Bureau du Plan prévoit, quant à lui, une augmentation des tonnes/km de 68% d'ici 2030 et une augmentation de la demande de transport de fret de 44%.

En regard de ces constats, la Wallonie s'est fixé, par décret, des objectifs ambitieux, à savoir une réduction des émissions de 30% en 2020 et de 80 à 95% en 2050 (par rapport à 1990).

Elle s'est également dotée d'un Plan FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Sécurité/santé, Transfert modal) qui a pour but de réduire l'encombrement sur les routes et qui vise à combiner différents modes de transport selon leur plus grande pertinence écologique et économique. Ce plan sera traduit dans une Stratégie régionale de mobilité (SRM), en cours d'élaboration. Il fait partie intégrante du projet de PACE 2021-2030, qui fait expressément référence au PACE 2016-2022.

A titre d'exemple : FAST prévoit - outre une sortie du diesel en 2030 - une redistribution des parts modales (de 4 à 7% pour le rail, de 14 à 18% pour la voie d'eau et de 82 à 75% pour la route) et se propose d'agir à la fois sur la gouvernance, l'offre et la demande.

Dans les différents plans existants, les mesures privilégiées en réponse aux enjeux de la mobilité du fret semblent s'articuler autour de trois thématiques-clés :

- le transfert modal,
- la recherche d'efficacité / sécurité (via, notamment, les motorisations alternatives et les développements technologiques),
- les incitants ciblés, positifs ou négatifs (par exemple, en matière de fiscalité).

Nous pensons donc que la Wallonie peut agir en soutenant la mise en place d'une mobilité réorganisée de manière à être plus verte et plus sûre, grâce au transfert modal au profit du ferroviaire et du fluvial, soutenue par la mise en œuvre de motorisations alternatives et de systèmes de transport intelligents. Pour ce faire, les entreprises doivent pouvoir bénéficier d'un dispositif de mesures décourageant le recours à la route et au diesel et encourageant le recours aux modes de transport et aux carburants alternatifs. L'ensemble aura un effet positif sur la congestion et sur la pollution en lien avec le transport et, partant, des répercussions sur les gains des entreprises et sur l'économie en général.

Les indicateurs (chiffrés) destinés à mesurer l'effet de ce plan stratégique seront, par exemple :

- le taux de réduction des émissions,
- le taux de réduction des accidents routiers dus aux poids lourds,
- le taux de poids lourds sortis des routes,
- les volumes transportés par d'autres modes de transport (ferroviaire/fluvial ou mobilité douce),
- le taux de pénétration des technologies et autres alternatives concernées,
- le taux de pénétration de la démarche dans les entreprises (avec un focus sur les PME, en utilisant les GE comme levier),
- le niveau des gains réalisés.