



Bernard Piette

General Manager Pôle de Compétitivité *Logistics in Wallonia*

Membre du Collège régional de Prospective de Wallonie

Développements logistiques : ébauches de solutions

Version au 12 novembre 2018

Introduction

Dans le document du 12 octobre 2018, intitulé «*Logistique : un potentiel encore insuffisamment considéré et compris en Wallonie ?*», j'ai recadré le contexte international, belge et régional dans lequel l'activité logistique en Wallonie s'inscrit.

J'y pointais ce qui nous paraît être les enjeux principaux du domaine. Nous les rappelons ici :

- 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

Ce complément a pour objectif de développer le dernier chapitre du premier document qui s'appelait « Les solutions ».

Ébauches de solutions

Le terme « ébauches » est effectivement plus approprié, car, comme je le rappelais, 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.

Je rappelais également qu'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.

Rappelons également les documents politiques adressant cette problématique avec leurs constats et leurs ambitions :

- Le projet de **PACE 2021-2030 (Plan Air Climat Énergie)**, approuvé par le Gouvernement en juillet 2018. Il indique que 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).
- Le **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. 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.
- La **Stratégie régionale de mobilité (SRM)**, en cours d'élaboration. Elle fait partie intégrante du projet de PACE 2021-2030, qui fait expressément référence au PACE 2016-2022.

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).

Les initiatives suivantes pourraient être prises (à la condition expresse qu'elles soient coordonnées) afin de pouvoir rencontrer les ambitions affichées :

1. sécuriser l'affectation de la recette du prélèvement kilométrique à l'amélioration de la mobilité en général. Les autorités régionales ont lancé un « plan infrastructures » qui a permis de rénover une grande partie de notre réseau routier ; cette dynamique doit être maintenue afin d'identifier les priorités en matière de financement d'infrastructures routière, fluviale, mais aussi ferroviaire (ce débat est sensible, car nombreux sont ceux qui y voient l'ouverture de la boîte de Pandore que constitue le débat sur la régionalisation de la SNCB) ;

2. intégrer le transport de marchandises et ses caractéristiques dans les priorités politiques régionales. En effet, les priorités régionales en matière de mobilité se focalisent quasi-exclusivement sur la mobilité des personnes. A titre d'exemple, dans le « Plan wallon d'Investissement », la plupart des mesures relatives à la mobilité ont trait à la mobilité des personnes (à l'exception notoire d'un plan de dragage des voies navigables). **Ceci indique l'absence d'une compétence logistique au sein de la sphère publique wallonne.** Ce manque doit être comblé ;

3. traduire les directives européennes en matière d'Intelligent Transport Systems (ITS) et de carburants alternatifs. La Wallonie a la responsabilité de traduire en plan d'actions au niveau régional la directive sur les Intelligent Transport Systems (ITS) et sur le plan d'implémentation des carburants alternatifs. Les ITS permettent de doter l'infrastructure de dispositifs lui permettant de générer des informations susceptibles d'être utilisées par les usagers. Un premier pas en ce sens a été posé avec la mise en œuvre (pas encore finalisée) de Perex 4.0 ; le nouveau centre Perex intégrera en effet la gestion des routes et des voies fluviales. Mais, à ce stade (et à notre connaissance), rien n'est formellement prévu quant à l'utilisation des données générées par le système Viapass (pour le prélèvement kilométrique) comme outil de monitoring de la mobilité. Quant aux carburants alternatifs, la Wallonie devait aussi rendre à l'UE son plan de déploiement pour, notamment le CNG et LNG, mais est en retard. Un appel à projets vient toutefois d'être lancé par la DGO4 et sept stations C/LNG devraient voir le jour en Wallonie ;

4. comme l'indiquait Philippe Toint dans sa contribution, il manque en Wallonie une politique en matière de données de mobilité. De manière plus large et comme dans d'autres activités, **l'enjeu de la digitalisation est majeur en matière de transport et de mobilité.** Il est donc nécessaire de **stimuler les entreprises et les pouvoirs publics à mutualiser leurs données permettant de rendre les opérations logistiques plus performantes.** Cela peut se faire par la détermination de standards de données en accord avec les normes européennes en la matière et par le développement de systèmes permettant les échanges en toute sécurité (la technologie de la blockchain peut ici apporter des solutions). Nous pouvons soutenir la proposition de Philippe Toint sur la mise en place d'une « *task-force régionale groupant les pouvoirs publics régionaux, locaux, les opérateurs de transport et de données ainsi qu'une représentation effective des citoyens* ». Nous insistons pour que les opérateurs logistiques y soient représentés afin de bien appréhender les dimensions économiques. Il faut en effet considérer le transport de marchandises comme autre chose qu'une source de nuisances, mais aussi comme une activité vitale à notre économie ;

5. soutenir la volonté des entreprises à « verdir » leurs activités. Depuis plusieurs années, le pôle Logistics in Wallonia a implémenté de sa propre initiative le programme « Lean & Green » en Wallonie. Ce programme imaginé aux Pays-Bas accompagne les entreprises à la mise en place d'un plan d'action pour réduire les émissions de CO2 de 20% en 5 ans. 18 entreprises wallonnes (dont Jost Group, Liege Airport, Spa Monopole, Skechers ou Bidfood) ont suivi ce programme (contre plus de 350 aux Pays-Bas). Plus de moyens disponibles permettraient d'inclure plus d'entreprises dans le programme ;

6. soutenir réellement le report modal. Le report modal est souvent présenté comme LA solution à tous les problèmes de congestion. Ce n'est que partiellement vrai même si son apport est incontestable. Toutefois, il ne se décrète pas et ne peut que réussir si des conditions de réussite sont réunies. D'habitude, les coûts et les difficultés opérationnelles sont avancés comme les principaux obstacles. On peut donc agir sur les coûts en soutenant le transport ferroviaire et fluvial ou en pénalisant le transport routier. Mais on peut agir aussi sur l'aspect opérationnel en offrant aux entreprises un accompagnement à cette évolution ; cet accompagnement pourrait se traduire par une équipe de spécialistes qui établiront avec les entreprises un plan d'action pour reporter les volumes de la route sur les autres modes en levant une à une les difficultés opérationnelles et en mettant en présence les entreprises susceptibles d'apporter des solutions multimodales. Ceci peut aussi s'accompagner dans les entreprises d'initiatives de formation aux particularités du transport multimodal (ou synchromodal) ;

7. augmenter la compétence en matière de supply-chain au sein des entreprises. Nos observations de terrain démontrent que la grande majorité des PME industrielles wallonnes n'ont soit aucune soit très peu de compétences en matière de supply-chain. Ces entreprises restent concentrées sur la fabrication de leurs produits afin de garantir une qualité constante. Pour les processus logistiques, elles se reposent sur des partenaires extérieurs, mais ne remettent pas en cause l'offre logistique qui leur est proposée. Nous pensons qu'un travail de sensibilisation et / ou de formation aux fondamentaux de la supply-chain permettrait aux entreprises de se poser les questions qui leur permettraient de pouvoir réaliser des gains substantiels. Parallèlement, un accompagnement pourrait être proposé à ces mêmes entreprises pour leur faire prendre conscience de la nécessité d'intégrer cette compétence dans leurs équipes.

Toutefois, un autre défi transparaît en filigrane et il s'agit du défi humain. En effet, les métiers de la logistique et de la supply-chain sont peu connus et / ou considérés comme peu attractifs. Il en résulte une sous-alimentation des cohortes de formation en Hautes Écoles notamment et donc un sévère déficit de profils disponibles par rapport à la demande du marché.

Le défi humain justifierait à lui seul une contribution complète.