

4 OCTOBRE 2022

RENCONTRE SECTORIELLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

COMPTE-RENDU



Table des matières

CONTEXTE	4
METHODOLOGIE	5
INTRODUCTION	6
COMPTE-RENDU DES INTERVENTIONS	7
1. Écologie et environnement	7
1.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table « Écologie & Environnement ».....	7
1.2. Compte-rendu : Écologie et environnement.....	8
2. Evolutions technologiques et sociétales	11
2.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table « Evolutions technologiques et sociétales ».....	11
2.2. Compte-rendu : Evolutions technologiques et sociétales.....	12
3. Formation et emploi	15
3.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table « Formation et emploi ».....	15
3.2. Compte-rendu : Formation et emploi.....	19
CONCLUSION	26
PISTES ET PERSPECTIVES	27
ANNEXES	28
Annexe 1 : panel des experts contactés pour déterminer les thématiques à traiter	28
Annexe 2 : panel des personnes ressources contactées pour participer en tant qu'invitées et/ou expertes	28

CONTEXTE

Les Instances Bassin Enseignement Qualifiant-Formation-Emploi (IBEFE) ont été créées via un accord de coopération (20 mars 2014) entre Communauté française, Région wallonne et Commission communautaire française.

Les IBEFE sont des dispositifs institutionnels ayant notamment pour objectif de créer davantage de cohérence entre l'offre de formation professionnelle, l'offre d'enseignement qualifiant et les besoins du territoire, grâce à l'expertise de leurs membres, à la concertation, aux échanges d'informations et au développement de projets pilotes.

Les acteurs qui siègent au sein des IBEFE sont :

- Pour l'enseignement qualifiant : l'enseignement technique et professionnel (ordinaire, spécialisé, de plein exercice et en alternance) et l'enseignement de promotion sociale ;
- Pour la formation/insertion : l'IFAPME, le FOREM et les Centres d'Insertion Socio-Professionnelle (CISP) en Wallonie. L'EFP/SFPME, ACTIRIS, Bruxelles-Formation et la Fédération Bruxelloise des organismes d'Insertion Socioprofessionnelle (FEBISP) à Bruxelles ;
- Pour l'emploi : les interlocuteurs sociaux, représentants des organisations des travailleurs et des employeurs qui assurent à tour de rôle la présidence et la vice-présidence de l'Assemblée des Instances.

Neuf Bassins sont situés en Wallonie et le dixième couvre la région bruxelloise.

Le Service Francophone des Métiers et des Qualifications (SFMQ) réalise des profils métier qui traduisent la réalité économique dans un domaine spécifique, dans le but, par la suite, de rédiger les profils de formations correspondant aux profils métiers.

METHODOLOGIE

Dans le cadre de leurs travaux sur la formation, l'enseignement qualifiant, l'insertion à l'emploi et l'évolution des métiers, les IBEFE, avec le soutien du SFMQ, ont décidé d'organiser une rencontre interbassins sur le secteur du **TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**. Secteur phare de l'économie wallonne et bruxelloise, tous les Bassins avaient déjà travaillé la thématique et souhaitaient mutualiser lors d'une rencontre les défis et enjeux du secteur.

Les coordinateurs des 10 Instances Bassins ont constitué un Groupe de travail interbassins, chargé de concevoir et d'organiser cette rencontre sectorielle. Sous leur supervision, ce Groupe de travail interbassins a contacté un premier panel d'experts¹ (13 personnes issues principalement du secteur, mais aussi de la RW, des Centres de compétence, du SFMQ et des partenaires sociaux) afin de dégager les thématiques à aborder lors de la rencontre.

Trois thématiques ont pu être dégagées, représentatives des enjeux et défis du secteur :

- *L'écologie et l'environnement* : le Green Deal, l'intermodalité et, en général, toute initiative participant de la décarbonisation de l'économie ;
- *Les évolutions technologiques et sociétales* : l'essor de l'e-commerce, les changements d'habitudes de consommation, la numérisation de la société ;
- *La formation* : les modalités d'acquisition des compétences, les nouvelles compétences, la professionnalisation des métiers, les nouveaux métiers, ...

Sur base des thématiques ainsi identifiées, le panel² a été élargi à l'ensemble des personnes ressources de chaque Bassin (108 personnes issues des différentes parties prenantes des IBEFE). Un formulaire leur a été envoyé, leur permettant d'indiquer leur intérêt pour la rencontre et leur disponibilité. Ces personnes avaient la possibilité d'assister à la rencontre en tant que simple spectateur.ice, ou de se positionner comme expert.e sur la ou les thématiques de leur choix.

Le courrier a été envoyé début juillet. Étant donné la période estivale, plusieurs relances ont été faites, avec notamment pour objectif d'assurer une participation équilibrée et représentative de l'ensemble des acteurs concernés par les IBEFE. Début septembre, les trois panels d'expert.es étaient constitués sur base des confirmations reçues (repris ci-dessous). Si l'absence de certains interlocuteurs a pu être regrettée lors des débats, celle-ci ne résulte pas d'un oubli ou d'une absence de sollicitation de la part des IBEFE.

A partir d'un travail de veille et prospectif sur le secteur (lecture d'études, analyse, articles de presse, ...) mené par les analystes des Instances Bassins, une sélection de questions, problématiques et interrogations a pu être dégagée. Une synthèse des recommandations émises par les différentes IBEFE a été réalisée autour de chacune des trois thématiques.

Elles ont servi de base pour les débats lors de la rencontre, au départ de questions relatives à l'évolution des métiers et des compétences attendues, des besoins, défis et enjeux du secteur. Cette synthèse ainsi que les questions ont été communiquées préalablement aux expert.es.

L'animation de la rencontre a été confiée au SFMQ en la personne de son chef de projet en charge du secteur Transport et Logistique, Monsieur Sébastien PRÉGALDIEN.

Bassins organisateurs :

IBEFE Hainaut Centre : Farida KACIMI 064/28 93 99 – farida.kacimi@forem.be

IBEFE Liège : Nadine JANSSENS 04/230 07 96 – nadine.janssens@forem.be

¹ Annexe 1 : Liste des experts contactés pour déterminer les thématiques à traiter

² Annexe 2 : Panel des personnes ressources pour participer en tant qu'invité.e et/ou expert.e

INTRODUCTION

Enzo MARAGLIANO (Président - IBEFE Hainaut Centre)

Bien que les Instances Bassin EFE, créée en 2015, soient à présent bien installées dans le paysage de l'emploi, de l'enseignement et de la formation, une petite piqûre de rappel par rapport à leurs objectifs et à leurs missions est toujours utile dans ce genre de circonstances.

La philosophie des IBEFE, c'est notamment de s'appuyer sur les travaux et les expertises existantes pour produire leurs diagnostics. Rassembler les acteurs, favoriser le dialogue pour produire des diagnostics concertés, c'est précisément l'objectif de cet après-midi.

L'ADN des IBEFE reste, bien évidemment, l'approche locale, de proximité, au plus près des besoins des territoires. Nous sommes toutefois réunis aujourd'hui dans le cadre d'une rencontre Inter-Bassins qui traduit aussi la volonté des IBEFE de travailler ensemble, de manière cohérente et efficace. Il appartiendra à chacun d'exploiter ensuite, sur son Bassin, en fonction de ses réalités et besoins spécifiques, les tendances et enjeux globaux qui pourront être mis en lumière aujourd'hui.

Au menu de nos débats, le secteur du Transport et de la Logistique dans sa dimension transport de marchandises. Compte tenu de l'ampleur du secteur, les questions liées au transport de personnes ne seront pas abordées dans un premier temps.

L'après-midi est articulé autour de 3 temps d'échanges par rapport à des questions et enjeux qui impactent le secteur du transport et de la logistique :

- L'écologie et l'environnement ;
- Les évolutions technologiques et sociétales ;
- La formation et l'emploi.

Pour chaque thématique, un panel d'experts de terrain réagira aux enjeux mis en avant dans les travaux des IBEFE. Une synthèse des recommandations émises par les différentes IBEFE a été réalisée autour de chacune de ces trois thématiques. Elles serviront de base pour les débats, au départ de questions relatives à l'évolution des métiers et des compétences attendues, des besoins, défis et enjeux du secteur.

1. Écologie et environnement

1.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table «Écologie & Environnement»

Dans leurs recommandations concernant le secteur du transport et de la logistique, plusieurs IBEFE rappellent que le secteur est face à un enjeu environnemental. Ainsi, le Pacte vert (ou Green Deal) européen est déterminé à faire de l'UE le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050. Pour y parvenir, les 27 États se sont engagés à réduire leurs émissions d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990³. Or, tandis que la Wallonie a prévu de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% en 2050, tandis qu'entre 1990 et 2019, elle les a effectivement réduites de 33,3%, les émissions du transport ont pour leur part augmenté (+ 33,2%)⁴.

Il est donc impératif de « verdir » le secteur afin de véritablement initier la nécessaire transition écologique.

Parmi les pistes pointées par certaines des IBEFE figurent l'économie circulaire⁵, le commerce local et la mise en valeur des circuits courts. La tendance, déjà présente avant la crise du COVID, a été renforcée par celle-ci. Ces IBEFE insistent sur l'intégration de cette évolution dans les programmes de formation et d'enseignement. Le nouveau Centre de formation aux écotecnologies prévu à Mons devrait œuvrer dans cette direction.

Tant la dynamisation et la commercialisation des circuits courts que la croissance de l'e-commerce, elle aussi boostée par la crise sanitaire, posent la question de l'acheminement des produits et marchandises vers les pôles urbains. Se pose ainsi le défi du « dernier kilomètre » de livraison d'un colis dans les agglomérations. Pour le relever, il existe une alternative à la camionnette, laquelle contribue à la congestion automobile des centres urbains : le vélo-cargo. Des sociétés se développent et proposent le transport du dernier kilomètre pour tous types de marchandises. Le vélo est plus rapide et ne pollue pas. On calcule qu'il pourrait prendre la place d'une camionnette dans plus de 30% des livraisons de colis et jusqu'à 50% pour les services. C'est donc une manière de verdir le transport en diminuant les nuisances sonores, la pollution de l'air, les stationnements gênants et les émissions carbonées. Enfin, ce développement est créateur d'emplois pour un public peu ou pas qualifié. Il est là aussi urgent de professionnaliser le métier et de mettre sur pied des formations courtes, rapides, à même d'alimenter les futurs recrutements de livreurs en vélo-cargo.

Un autre effet vertueux de cette évolution réside dans l'amélioration de l'attractivité des métiers, en mettant en avant leur impact, positif, sur la transition écologique.

Enfin, on le voit avec ce défi du « dernier kilomètre », une autre piste est à creuser du côté de l'intermodalité en augmentant la part du transport par train, par bateau ou par vélo et en diminuant celle du transport par camion et par avion. En d'autres termes, en décarbonant le transport.

Cette intermodalité ou multimodalité du transport a, bien sûr, son pendant dans la logistique. Là aussi, quelques IBEFE attirent l'attention des décideurs sur la nécessité d'intégrer aux profils de formation et d'enseignement qualifiant ces évolutions des métiers du secteur.

En conclusion, une partie des IBEFE appelle à une réflexion plus globale qui englobe une vision d'avenir et ne se limite pas à une approche par les métiers en tension ou en pénurie.

³ Mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe | Commission européenne (europa.eu), page consultée le 6 juillet 2022.

⁴ Émissions de gaz à effet de serre (wallonie.be), page consultée le 6 juillet 2022.

⁵ Green Deal Achats Circulaires | L'économie circulaire en Wallonie | L'économie circulaire en Wallonie, page consultée le 6 juillet 2022.

1.2. Compte-rendu : Écologie et environnement

Intervenant.es :

Philippe DEGRAEF	Directeur de FEBETRA
Paul DUQUESNE	Project manager & expert supply chain, Logistics in Wallonia
Christian JONET	Coordinateur Ceinture Aliment Terre Liège
Joël MARINOZZI	Chef de service « Implantation d'entreprises » Idelux (Terminal Athus et Ardennes Logistics)
Serge MIGNONSIN	Gestionnaire opérationnel Rayon9

1.2.1. *Face à l'urgence climatique, le secteur du transport et de la logistique est en première ligne. Comment répondre à cette nécessaire transition écologique ? Quelles sont les solutions à envisager ?*

Le combustible

S'il est prévu de diminuer les émissions de CO2 de 55% d'ici à 2050, les voies pour y parvenir ne sont pas toutes tracées. Actuellement, 95% des camions roulent au diesel. Les alternatives à ce combustible fossile ne sont pas légion : le GPL est hors de portée en raison du prix du gaz ; les camions électriques sont 3 à 4 fois plus chers à l'achat, sans oublier le problème du réseau de bornes de recharge ainsi que, une fois de plus, du prix de l'énergie. Pour le biodiesel, il y a peu d'incitants. Quant à l'hydrogène, 3 prototypes seulement circulent actuellement et, d'autre part, les stations d'hydrogène sont rares. Une étude d'ING⁶ sur le carburant alternatif montre qu'aujourd'hui, il n'existe aucune solution miracle. Seule une aide des pouvoirs publics permettrait de renouveler le parc automobile : une aide non pas structurelle mais ponctuelle, pour lancer la transition, comme c'est le cas en Flandre, en Allemagne ou en Hollande. Sans cela, il n'y aura pas de verdissement des moteurs de camion et les objectifs de l'Europe ne seront jamais atteints. Car le client, lui, n'est pas prêt à payer plus pour un transport plus respectueux de l'environnement.

Une stabilité réglementaire et législative est nécessaire aussi bien pour les entreprises que pour les particuliers. Les prix du GNL sont devenus exorbitants, alors que des gens ont investi dans ce type de véhicule. De même, la voiture électrique a bénéficié d'une promotion alors que la taxe de mise en circulation risque d'être très élevée. Si les bonnes idées foisonnent, il leur manque un cadre légal et réglementaire stable.

Seul 1% des camions roulent au GNL et, au prix actuel du gaz⁷, ces véhicules ne sont plus rentables. Le problème du GNL, c'est qu'il n'y a pas d'accises, on ne peut donc pas agir dessus comme pour les carburants. La stabilité réglementaire et législative permet de prendre des décisions en connaissance de cause, qu'il s'agisse de carburants "alternatifs" ou de carburants "classiques".

⁶ Cfr étude d'ING en annexe

⁷ Sur le prix du gaz, voir ces deux documents, consultés le 22/11/2022 : [Prijns van LNG - CNG - Rolande pomp prijs \(rolandelng.be\)](#) et [Prix du GPL à la pompe en Belgique. Mis à jour \(glpautogas.info\)](#)

Le prix du transport

C'est donc à une prise de conscience globale, aussi bien des transporteurs que des clients et des pouvoirs publics, qu'il faut parvenir. Cela passe notamment par l'éducation et la sensibilisation des consommateurs au prix du transport. Celui-ci n'est jamais gratuit, il est offert. Le consommateur doit prendre conscience de ce coût et adopter un autre comportement d'achat afin de réduire les transports. D'une manière générale, il conviendrait d'intégrer toutes les externalités dans le prix d'un produit : transport, dépollution, compensation du bilan carbone, etc. Cela valoriserait à sa juste valeur le coût d'une livraison. Bien sûr, cette solution, peu réaliste, doit être le fruit d'une décision politique. Une piste plus réalisable à court terme serait d'indiquer à minima l'impact de la livraison au moment de l'achat.

Le prix du transport, c'est également celui du dumping social. Dix mille emplois ont disparu au profit de la Bulgarie, la Lituanie ou la Roumanie. Une idée serait, à l'instar des appellations d'origine contrôlée pour certains produits, de créer un "voyage d'origine contrôlée". Néanmoins, selon le secteur, cette perte d'une partie des transports en 20 ans est due à une moindre compétitivité. Le coût élevé du travail en Belgique pousse les clients, à la recherche de la solution à tout prix la moins chère, vers les travailleurs de ces autres pays.

Le transport et la logistique constituent un centre de coût. Les responsables Achats sont tenus d'acheter moins cher, y compris en ce qui concerne le transport. D'où l'importance de travailler également au niveau des entreprises. Tout ce que l'on demande à un responsable des achats au niveau transport, c'est d'acheter moins cher. Il faut donc travailler également à ce niveau-là, au niveau des entreprises.

L'intermodalité

Un exemple de complémentarité est donné par le terminal d'Athus, le premier « port sec » de Belgique. Du port d'Anvers et de Zeebrugge, le transport se fait en train jusqu'à Athus et puis les marchandises sont dispatchées. Un tout nouvel écosystème se développe autour du terminal. Le train arrive aussi au parc d'activités Ardennes Logistics. Mais parfois les clients préfèrent le camion car le coût est moins élevé que le train et, d'autre part, tous les flux ne se prêtent pas à la complémentarité. Ainsi, les supermarchés sont difficilement livrables autrement que par camion. Si le mix train-route peut être une solution, le transport uniquement par route reste le plus compétitif. Cela est dû au coût élevé du transbordement, c'est-à-dire du transfert de la marchandise d'un moyen de transport à l'autre. Des incitants sous forme de chèques-transbordement pourraient constituer une solution à un système qui n'est pas encore effectif à l'heure actuelle.

Une autre complémentarité est celle qui s'articule entre les flux routiers et le vélo-cargo. Ce n'est bien sûr qu'une partie de la solution, ne répondant qu'à une fraction des besoins en logistique, mais elle n'est pas à négliger car elle offre une alternative écologique au défi du premier et du dernier kilomètres. Dans une entreprise cyclo-logistique, les marchandises arrivent en vrac via les transporteurs classiques (camions) ; elles sont ensuite triées en fonction des différents circuits et décomposées en tournées, évitant de la sorte les véhicules lourds en centre urbain, la congestion des villes et la pollution. Le format utilisé est standardisé aux normes européennes (Europalette). Les colis chargés en conteneurs sont livrés au centre des villes sans être dépalettisés. Ce système de livraison urbaine est très efficace, ne demande pas une grande infrastructure et est transposable à de nombreuses villes belges. Ses limites sont le volume – maximum 1m³ – et la nature des marchandises – pas de marchandises dangereuses.

Une coopérative de cyclo-logistique comme Rayon9 assure 2500 transports/mois sur des distances de 1,5 km en moyenne. C'est une action résolument locale mais ils ne travaillent pas seuls dans leur coin. Ils cherchent continuellement comment augmenter leur impact non seulement au niveau régional mais également international. Ainsi, ils font partie de Coopcycle, plateforme internationale de mutualisation de services.

À noter que le métier de livreur vélo-cargo convient à des profils peu ou pas qualifiés qui, moyennant une formation⁸ d'un mois et demi à trois mois, acquièrent les compétences nécessaires. Il n'existe pas de formation organisée en Wallonie à l'heure actuelle.

Il ne s'agit toutefois pas d'opposer les moyens de transport entre eux, qu'il s'agisse de la route, du vélo-cargo, du train ou du fleuve, mais s'atteler à les rendre complémentaires, notamment en mutualisant les moyens de transport et de logistique et en optimisant les flux.

L'optimisation des flux

Il y a en effet beaucoup trop de transports à vide ou presque. La mutualisation des sociétés de transports pourrait être une solution. Différentes coopératives dans un même rayon font les mêmes déplacements et livrent les mêmes personnes avec des camions insuffisamment remplis. Les outils digitaux pourraient ici permettre l'interconnexion entre les différents acteurs (fournisseurs, clients, sociétés de transport, coopératives, ...) et de nouvelles formes de gestion des véhicules. D'autant que l'essor de l'e-commerce a favorisé la multiplication des petits hubs logistiques, au détriment des grandes plateformes.

1.2.2. Le plan de relance de la Wallonie fait la part belle à l'économie circulaire et aux circuits courts : dans quelle mesure les emplois et métiers qui y sont liés pourraient-ils participer à la décarbonisation du secteur ?

Produire ici ce qui peut l'être

Bien que les conditions de marché ne soient pas encore propices à la production et à la consommation en circuits courts, les choses pourraient changer rapidement au vu des défis actuels, qu'ils soient écologiques ou économiques, avec l'obligation de maîtriser les coûts de l'énergie. L'alimentation est en effet une immense consommatrice d'énergie, qui plus est d'énergies fossiles⁹. L'économie locale et les circuits courts permettent de revenir à une production plus respectueuse de l'environnement, plus raisonnée et raisonnable. Qui dit circuits courts dit produire ici ce qui peut l'être. Cela implique également la réappropriation de savoir-faire sur notre territoire, donc des emplois notamment pour les moins qualifiés dans la logistique et la transformation micro-alimentaire.

Ce sont de petites initiatives, des projets qui dépendent d'impulsions politiques et donc, de la façon dont les cartes sont rebattues à chaque élection. Au monde politique donc d'assurer une certaine cohérence, et à chaque organisation de veiller en interne à la bonne gouvernance.

Les futurs hubs logistiques circuits courts

Concrètement, 13% de l'alimentation des ménages wallons vient des filières courtes ; la grande distribution se saisit petit à petit du marché. Quand on sait que 17% des légumes que l'on produit localement sont consommés localement, on comprend que le défi de relocaliser l'alimentation est réel. Les collectivités le comprennent de plus en plus (crèches, hôpitaux, cantines d'écoles, ...). Le Gouvernement wallon a d'ailleurs financé la construction, prévue à l'horizon 2024-2025, de trois hubs logistiques circuits courts localisés à Charleroi, Namur et Liège. Ces hubs visent à terme l'intermodalité pour stocker, transformer, dispatcher et distribuer les produits.

⁸ Formation interne à l'entreprise de cyclo-logistique

⁹ 7 à 10 calories liées aux énergies fossiles sont nécessaires pour produire 1 calorie alimentaire.

La logistique en circuits courts n'est pas fondamentalement différente de celle des circuits traditionnels : les compétences et les métiers sont les mêmes. Mais cette logistique est parfois moins professionnelle (camionnettes pas adaptées, surchargées, ...). Les acteurs du circuit court ne sont pas toujours bien outillés. La taille des entreprises – pour la plupart de petites coopératives – oblige les acteurs des circuits courts à toucher à tout. Mais le métier d'un producteur n'est pas le même que celui d'un transporteur. Les circuits courts devront donc, à terme, se professionnaliser et, pour répondre aux demandes, externaliser cette activité de transport et de logistique vers des partenaires professionnels du secteur.

De même, les connexions sont appelées à se multiplier. Elles sont nécessaires et existent d'ailleurs déjà, par exemple entre Rayon9 et la ceinture Aliment-Terre. La collaboration est très importante, d'autant que le nombre d'acteurs augmente. De nouvelles structures de gouvernance apparaissent au niveau alimentaire. Ils vont pouvoir mettre en place des politiques cohérentes et être un levier au niveau politique. A l'échelle de « un », c'est difficile mais grâce à la collaboration, c'est possible.

2. Evolutions technologiques et sociétales

2.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table « Evolutions technologiques et sociétales »

Avec plus de 52 000 emplois salariés en Wallonie, le secteur du transport et de la logistique est pourvoyeur d'emploi en Wallonie et présente l'avantage d'ouvrir des opportunités à des personnes moins qualifiées. Toutefois, l'évolution technologique et numérique progresse rapidement et impacte directement le niveau de qualification de la main d'œuvre recherchée.¹⁰

Le numérique s'implante progressivement dans toute la chaîne du transport et de la logistique : les commandes exponentielles en ligne (e-commerce) ; l'automatisation/la robotisation des préparations de commandes et de l'emballage ; la gestion numérique des stocks ; la traçabilité des marchandises ; la réception de marchandises via des signatures numériques, etc.

Les technologies sont de plus en plus intégrées dans les véhicules, tant les véhicules de personnes que de marchandises : outils de géolocalisation, assistance à la conduite, contrôle de vitesse, échanges de données automatiques, etc.

On observe une évolution rapide des logiciels de gestion de la supply chain¹¹ et de l'IOT (Internet of Things), l'apparition du tachygraphe intelligent ou encore la possibilité de traiter les données et les flux d'informations.

Le secteur et les métiers sont et vont encore davantage être impactés par l'évolution technologique, la digitalisation : recours à la robotisation pour compléter l'intervention humaine, le suivi en temps réel des marchandises tout au long de la chaîne de logistique, l'internet des objets, l'équipement embarqué, tout ce qui concerne la logistique verte, ...

Les Instances Bassins soulignent l'importance d'adapter l'offre de formation initiale et continue à tous les niveaux de responsabilité de la chaîne, tant en termes d'upskilling que de reskilling (évolutions liées à la digitalisation).

L'e-commerce, en pleine expansion, influe directement sur le transport (livraison au domicile/point relais, petit colis, ...) et la logistique (picking de détail, colis personnalisés, ...). Outre un niveau d'exigence plus

¹⁰ Horizon emploi, Le Forem

¹¹ Ensemble des moyens qui permettent de piloter la chaîne globale d'approvisionnement de marchandises, d'un premier fournisseur jusqu'au client final.

élevé du client, le transport se doit plus rapide, bien souvent en milieu urbain et nécessite la maîtrise de la technique du dernier kilomètre. On ne parle plus de préparation de commande sur une palette complète mais bien la livraison individualisée chez le particulier qui amène à repenser le modèle de livraison, avec les impacts que ça suppose en termes de multimodalité.

Nombre d'IBEFE restent attentives aux enjeux de l'e-commerce. A moyen terme, certaines évolutions déjà amorcées vont sans doute augmenter et impacter les flux de transports, la création d'emplois, mais aussi des modes d'acheminement et de livraison plus durables. Bien plus qu'un phénomène numérique, le développement et l'amplification de l'e-commerce devront se matérialiser par la création d'infrastructures¹².

2.2. Compte-rendu : Evolutions technologiques et sociétales

Intervenant.es :

Évolutions technologiques et sociétales	Organisme
Philippe DEGRAEF	FEBETRA
Paul DUQUESNE	Logistics in Wallonia
Jean HERINGER	Bruxelles Formation
Joël MARINOZZI	Idelux
Bernard VAN GORP	Centre de compétence Forem Logistique Liège

2.2.1. *Ces dernières années, l'e-commerce et la numérisation ne cessent de se développer. Comment ces évolutions impactent-elles le secteur et les métiers ?*

Impact de l'e-commerce

Aujourd'hui, une conséquence du développement de l'e-commerce est le besoin accru de chauffeurs avec permis B pour les livraisons de colis, et de moins en moins de chauffeurs avec permis C ou CE (on conduit moins de camions, mais davantage de camionnettes).

Même si les processus évoluent vers une digitalisation de plus en plus importante, il reste beaucoup de manipulations manuelles.

Les processus évoluent vers une digitalisation de plus en plus importante, notamment avec l'influence de l'e-commerce qui va entraîner le recours croissant à la numérisation et il faudra en tenir compte dans le cadre des formations. On va vers une atomisation des points de départ et d'arrivée, du premier et jusqu'au dernier mètre (diminution des poids et augmentation des points d'enlèvement et de distribution).

Le Centre de compétence Logistique doit répondre aux besoins présents des entreprises avec une vision sur les besoins futurs. Il faudra surtout donner la possibilité aux employés des entreprises de comprendre comment fonctionne et évolue l'e-commerce et les sensibiliser à cette évolution.

Impact de la numérisation

o Sur le transport

La Wallonie s'est dotée d'un centre PEREX 4.0. L'objectif de ce nouveau centre consiste à développer de façon moderne et efficace un concept de « réseaux intelligents » permettant de gérer les infrastructures (auto)routières et fluviales en temps réel, avec comme priorités l'amélioration de la sécurité et de la mobilité, ainsi que l'information des usagers. Au niveau du Terminal Athus¹³, une télématique routière, a été mise en

¹² Logistique intelligente ; GRE Liège – Logistics in wallonia

¹³ Le Terminal Container Athus (TCA) assure un transport fluide et sécurisé des containers maritimes – Entre les ports de la mer du Nord : Anvers – Rotterdam – Zeebrugge – Et la région Sarre – Lorraine – Luxembourg (Saar-Lor-Lux)

place. Il s'agit d'informations avec alertes sur les téléphones des routiers afin d'éviter la congestion des axes routiers.

99% des voitures CMR¹⁴ fonctionnent encore sur support papier, car les systèmes ne communiquent pas entre eux. Les interfaces et les outils varient d'une entreprise à l'autre, ce qui complique la collaboration entre les différentes entreprises déjà équipées. L'interopérabilité n'existe pas aujourd'hui (support numérique non accepté en Allemagne et en France). De plus, il faut savoir qu'une entreprise modale de transport est une PME avec 7-8 véhicules. La numérisation est donc compliquée à mettre en œuvre dans une petite structure.

Pour la navigation intérieure, il existe un équivalent de la CMR, appelé CMNI¹⁵ avec 13 règlements de navigation. La simplification administrative est nécessaire avant la digitalisation. L'idée est d'harmoniser l'ensemble des règles au niveau du transport, puisqu'à l'heure actuelle, les directives au niveau des équipages sont différentes d'un pays à l'autre. La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure a été une 1^{ère} tentative d'harmonisation des normes mais le processus de mise en œuvre prend du temps.

Au niveau du transport routier également, avec la régionalisation de certaines compétences, les normes sont différentes d'une région à l'autre, ce qui est coûteux pour les entreprises.

- *Sur la logistique*

Au niveau de la logistique, la numérisation touche tous les métiers : opérateurs, pilotes, etc. La digitalisation demandera aux préparateurs de commande de s'approprier les outils numériques, mais la digitalisation a ses limites et nécessitera l'implication des employés. Il y a une traçabilité totale sur les véhicules, opérateurs, livraisons, etc. Le développement de la numérisation s'approche parfois de l'automatisation dans les entrepôts, les usines, sur rails, etc. Il va y avoir des secteurs niches et on aura plus besoin d'électromécaniciens que de caristes. L'automatisation va aussi entraîner une augmentation de la consommation électrique. La maîtrise de la consommation électrique va devenir un enjeu.

Pour les circuits courts, le développement de la numérisation est plus compliqué à mettre en place car ils n'ont que peu de ressources. Beaucoup de manipulations (par exemple, préparation des commandes) seront encore très manuelles avant d'arriver à une automatisation totale.

- *Sur la gestion des données*

Un des enjeux des formations en logistique réside dans la gestion de données. En effet, il existe énormément d'outils au sein des entreprises, et ces derniers sont implémentés dans les formations pour la bonne préparation des candidats au monde professionnel. En résulte une difficulté : il est impossible de faire du cas par cas et d'aborder l'ensemble des outils de gestion de données existant sur le marché (diversité d'outils utilisés selon les entreprises).

Nous sommes dans une ère de données et un des enjeux du secteur est de sensibiliser les professionnels à ces nouvelles compétences. En effet, produire des données sans les analyser a posteriori ne sert à rien. Produire des données (de différentes formes : clientèle, transporteurs, flux, stocks, ...) implique nécessairement de s'en servir pour une amélioration des process, et dès lors une nécessité de maîtrise et de développement des compétences digitales (chez les DE, les apprenants, mais aussi les travailleurs déjà dans le secteur).

Au Centre de compétence Logistique, une partie de la formation se donne en centre de formation, une partie chez le professionnel pour achever le travail (SAP, ERP, etc.). Il y a un réel besoin de développer

¹⁴ CMR : convention relative au contrat de transport international de marchandises par route⁶⁴. Accord international pour les contrats de transport dans le transport routier.

¹⁵ CMNI : Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, faite à Budapest le 22 juin 2001

l'outil au sein de l'entreprise et surtout de sensibiliser les employés à l'intérêt des outils digitaux de la supply chain.

Le Centre de compétence Logistique a mis en place l'ERP¹⁶ pour la gestion d'entrepôt. La digitalisation est présente dans tous les modules de formation via des outils digitaux ou via l'utilisation de l'ERP. C'est utilisé de manière réelle en entrepôt ou de manière pédagogique en gestion logistique. La gestion et la sécurisation des données sont fondamentales dans l'ERP.

Pour qu'un ERP fonctionne correctement, la gestion des données est essentielle. Les données de l'entreprise (clients, produits, etc.) doivent être injectées dans l'ERP avant son utilisation.

Au niveau de la navigation intérieure, un besoin d'harmonisation des règles de navigation semble nécessaire. La gestion des données de l'entreprise est un enjeu essentiel. Les ERP sont spécifiques à chaque entreprise et la formation doit se faire dans l'entreprise avec un rôle de sensibilisation des centres de formation.

2.2.2. Lors de la table ronde précédente, il a été question de la nécessaire décarbonation ou "verdissement" du secteur. Cela passe notamment par un changement dans le combustible utilisé - essence, diesel, électrique, hybride. Où en est le parc automobile des entreprises du secteur ? Comment abordent-elles le renouvellement de ce parc ? Vers quelles compétences et quelles technologies se dirigent-elles ?

○ *Sur le transport*

A l'heure actuelle, le verdissement du parc automobile du secteur est marginal ; 2 camions électriques immatriculés l'an dernier, 11 cette année. Le coût du passage aux énergies non-fossiles représente un frein à la transition.

Pour les permis B, au vu des règlements imposés par l'UE ou par les villes (par exemple par Bruxelles qui a interdit les moteurs thermiques à partir de 2035), le changement technologique devra avoir lieu et les entreprises devront s'aligner ou payer. Des investissements vont devoir être faits pour passer vers l'électrique et l'hydrogène. A ce niveau, l'aide des pouvoirs publics sera nécessaire. L'intervention politique aura donc un rôle à jouer dans l'accélération de la transition.

○ *Sur la logistique*

Pour les fonctions de base, il y aura un besoin de s'approprier les outils de digitalisation. La logistique est devenue un élément extrêmement important pour l'entreprise, déterminant pour développer ses activités, et ça va devenir de plus en plus important.

Les principaux changements attendus dans le domaine de la logistique en termes de nouvelles compétences s'opéreront au niveau de l'exploitation, la conservation et le stockage. Les caristes sont déjà habitués à l'électrique. En termes de digitalisation, le préparateur de commande devra utiliser des outils numériques un peu plus complexes. Une sensibilisation aux différents outils est nécessaire pour les différents travailleurs.

De nombreux outils sont disponibles (par exemple, différents SAP) qui peuvent couvrir les commandes, la production, les transports, etc. Au sein de l'entreprise, les outils doivent être compris par les travailleurs. Lorsque des outils sont implémentés dans des sociétés, il est important que les différents travailleurs y soient sensibilisés.

¹⁶ Un PGI (Progiciel de Gestion Intégré) ou ERP (Entreprise Resources Planning) est un logiciel intégré à la gestion d'une entreprise. Il s'agit du programme qui organise les services opérationnels de votre compagnie : chaque équipe a accès à votre base de données, ce qui facilite la communication entre vos employés et réduit les erreurs de coordination.

Aussi, la maîtrise des coûts de l'énergie constituera un enjeu prioritaire pour l'entreprise. L'obligation de maîtriser les coûts de l'énergie va pousser l'entreprise à promouvoir ou à garder certains emplois, à utiliser davantage les circuits courts et à se réappropriier les savoir-faire sur notre territoire. Il reste dès lors des emplois pour les peu qualifiés, notamment dans la logistique de la production alimentaire.

2.2.3. Quel est l'impact, sur l'évolution des métiers et des compétences, du contexte économique et géopolitique (migrations, Brexit, Guerre d'Ukraine, flambée du prix des matériaux et de l'énergie, ...) ?

L'impact de la guerre en Ukraine ne se voit pas. Pour le Brexit, on a manqué d'employés avec des connaissances au niveau de la douane (droits export, import, etc.) et des formations de déclarant en douane ont été mises en place, sous forme d'alternance, avec un intérêt relatif du public pour la forme alternée en collaboration avec les entreprises.

Le contexte de crise (Covid, Brexit, crise énergétique, ...) va demander plus de flexibilité à tous niveaux.

Au niveau des exportations-importations de Chine, on pourrait manquer de containers et il faudra en tenir compte dans les chaînes d'approvisionnement.

3. Formation et emploi

3.1. Synthèses des recommandations des IBEFE pour la table « Formation et emploi »

LES METIERS ET LES COMPETENCES

La plupart des IBEFE s'accordent à reconnaître le dynamisme du secteur. La demande en main d'œuvre est forte, notamment pour les métiers de chauffeurs, managers logisticiens, logisticiens, acheteurs, planificateurs ou chefs des achats, pour ne citer que quelques exemples. À côté des métiers phares – chauffeur ou magasinier – il existe une grande diversité de métiers que les évolutions technologiques et sociétales vont très certainement enrichir.

Les métiers traditionnels et les métiers phares

Si certains Bassins jouissent d'une offre d'enseignement et de formation suffisante, ce n'est pas le cas de tous, et ceux qui déplorent la faiblesse de leur offre plaident pour le renforcement de l'offre d'enseignement et de formation en privilégiant les métiers phares du secteur, à savoir le chauffeur poids-lourds, le chauffeur d'autocar et le magasinier.

D'autres appellent à créer une offre de formation cohérente avec les évolutions du secteur et, notamment, la « camionnetisation », qui conduit au développement du métier de chauffeur-livreur.

À côté de ces métiers phares, des IBEFE rappellent l'existence de métiers moins connus, soit parce qu'ils sont relativement nouveaux et participent de la professionnalisation liée au développement du secteur, soit parce qu'ils ne sont pas automatiquement évoqués lorsque l'on parle transport et logistique. Parmi ces métiers moins connus figurent ceux de la batellerie. La seule formation existante en Wallonie se trouve dans le Bassin de Huy-Waremme, qu'il s'agisse d'enseignement en alternance ou d'enseignement de promotion sociale. Ces métiers sont à valoriser eux aussi.

Les « nouveaux » métiers et compétences

Des métiers ont émergé ces derniers temps, fruits des évolutions de la société. Pour le **déclarant / la déclarante en douane**, c'est le contexte géopolitique qui a reboosté un métier que l'on aurait pu croire en régression. Les Bassins dont le territoire héberge un aéroport le constatent : le Brexit va engendrer du travail supplémentaire et, le personnel en place ne suffisant pas, des embauches sont donc prévues dans la plupart des entreprises important et/ou exportant des marchandises vers le Royaume-Uni. Dans le même ordre d'idées, le SPF Finances avait annoncé en mai 2018 le recrutement de 141 nouveaux.elles douanier.ère.s.

Un autre exemple d'ancien métier remis au goût du jour nous est donné par le livreur à vélo ou **livreur vélo-cargo**. Ici, c'est l'encombrement des grandes villes et l'explosion de l'e-commerce, autant que la nécessaire transition écologique, qui expliquent cette évolution. L'IBEFÉ de Bruxelles propose de créer une formation courte permettant d'alimenter les recrutements à venir et de permettre une insertion rapide à l'emploi. ¹⁷

La professionnalisation des métiers

Le secteur du transport et de la logistique connaît une croissance importante, d'autant que la logistique impacte tous les secteurs professionnels. Cependant, et sans doute pour cette même raison, le cadre des activités de logistique varie selon le champ d'activité : entreprise pharmaceutique, construction, industrie, santé, alimentation, ... Il est donc impératif de spécialiser également les filières et les formations.

- *Masters* : de plus en plus de métiers de la logistique exigent des compétences qui s'acquièrent dans l'enseignement supérieur (niveau bachelier ou master) ;
- *Langues* : l'apprentissage des langues est mis en avant par de nombreuses IBEFE, qu'il s'agisse du métier de manutentionnaire fret aéroport / bagages aéroport, du ou de la déclarant.e en douane ou de l'affréteur.euse. Outre l'anglais et le néerlandais, on trouve également le chinois, le russe ou l'allemand. Ces IBEFE encouragent à rendre l'apprentissage des langues plus attractif (plus de mises en situation, etc.) et davantage en lien avec les métiers.
- *Technologies et numérisation* : nouveaux matériaux, enjeux écologiques, évolutions technologiques ou changements des habitudes de consommation, ... tout cela impacte les métiers du secteur. Pour différentes IBEFE, il apparaît opportun d'intégrer les apprentissages liés à ces évolutions dans les programmes d'enseignement et de formation, qu'elle soit initiale ou continue, et ce, pour tous les niveaux de responsabilité de la chaîne. Ces IBEFE constatent ainsi l'importance de la familiarité des candidat.es avec les ERP/systèmes logistiques intégrés, ainsi que le recours à la robotisation pour compléter l'intervention humaine (ex. : magasinier, préparateur de commandes, ...). La maîtrise de ces outils numériques doit être l'un des objectifs des formations dans le domaine de la logistique et du transport.

Les métiers peu qualifiés

Cette professionnalisation du secteur pourrait susciter des craintes sur l'intégration des profils peu ou moins qualifiés. Certaines IBEFE constatent néanmoins que les entreprises n'exigent qu'un faible niveau d'expérience, exception faite du secteur pharmaceutique. Il faut néanmoins rester vigilant et accorder une attention particulière aux publics plus fragiles : les jeunes, les demandeur.euse.s d'emploi âgé.es, les femmes, les personnes en situation d'illettrisme.

Parmi les métiers du secteur qui restent accessibles, moyennant formation courte, à ces publics, se trouvent le/la magasinier.ère et le/la livreur.euse vélo-cargo.

Les compétences de base et les compétences transversales

Plusieurs IBEFE le soulignent, les évolutions mentionnées doivent se refléter dans les programmes d'enseignement et de formation. Ainsi, le métier de magasinier.ère tend vers une automatisation des activités, et des échanges permanents avec les différents acteurs de la chaîne logistique (fournisseurs, clients, ...). Le sens de la communication, le travail en équipe, le sens de l'organisation, la flexibilité ou encore l'esprit commercial sont donc particulièrement recherchés, dans ce métier comme dans d'autres. On parle également de l'importance des soft skills ou savoir-faire comportementaux : intérêt pour le secteur, pour le métier, esprit critique, capacité à se remettre en question, rigueur, ponctualité. Sont également mentionnées des compétences transversales telles que créativité, marketing, prospective ou maîtrise du numérique (la maîtrise de Microsoft Office s'impose de plus en plus, partout). D'autres compétences, plus

¹⁷ Urbike organise déjà, à Bruxelles, une formation de ce type : [Le vélocargo convoie tous les espoirs de la logistique urbaine à Bruxelles: «Bien plus rentable qu'une camionnette» - L'Avenir \(lavenir.net\)](#) (consulté le 20/09/2022) et [Formation - Urbike](#) (consulté le 20/09/2022)

techniques, apparaissent, comme le fait de savoir piloter et travailler dans une nacelle, ou de pouvoir s'adapter à différentes infrastructures et de travailler dans un espace réduit.

Les modalités d'acquisition des compétences

- Enseignement qualifiant / alternance : l'alternance reste la voie royale pour nombre d'apprentissages, rappellent la plupart des IBEFE. Son développement améliorerait l'attractivité et la visibilité du secteur, tout en permettant aux candidats de mieux appréhender la réalité et la diversité des métiers. Cette forme d'apprentissage est d'autant plus intéressante pour certains secteurs où la mise en place de formations est coûteuse (achat des équipements). Sur ce point, les IBEFE sont nombreuses à insister sur la nécessité du partenariat, de la mutualisation des équipements et des ressources entre les différents acteurs, et l'intérêt des collaborations avec les entreprises, les Centres de compétence et les Centres de technologies avancées en capacité d'apporter une plus-value par rapport à l'indispensable intégration des évolutions technologiques, numériques et écologiques dans les contenus de formation. L'IBEFE de Huy-Waremme appelle à étudier la création de formations en alternance de niveau 5. À noter qu'une convention-type (renouvelée en 2017) existe entre le FSTL et l'Enseignement permettant la gratuité des formations et des déplacements¹⁸.
- *Stages* : dans la lignée de l'alternance, plusieurs IBEFE invitent à privilégier la réalisation des stages au sein de différentes entreprises afin d'acquérir un maximum de compétences et de polyvalence, d'élargir la vision du métier et des possibilités d'insertion. Il importe de promouvoir le stage obligatoire dans le plein exercice, par exemple en réalisant un guide d'informations à destination des entreprises. Une autre idée avancée est la création d'un label qualité pour les entreprises formatrices. Face au manque de places de stages/alternance, il faut promouvoir auprès des entreprises les avantages existants. L'IBEFE de Huy-Waremme souligne également l'importance du tuteur dans le stage : le tuteur en entreprise est un acteur clé de la réussite du stage ou de la formation en alternance. Il doit être davantage conscientisé et formé en vue d'encadrer l'apprenant, entre autres à l'importance du contexte relationnel. Il faut également que cette fonction soit reconnue et valorisée dans l'entreprise.
- *Formations préqualifiantes et qualifiantes* : l'IBEFE du Brabant wallon plaide pour une collaboration entre opérateurs quant à la formation de magasinier pour proposer une formation complète aux stagiaires et leur permettre de disposer d'équipements adaptés. Là où la réalité du Bassin l'impose, il faudrait compléter les offres de formation et d'enseignement de magasinier.ère avec un module complémentaire spécifique afin d'y intégrer les compétences

¹⁸ « 5.3 Le FSTL s'engage à la prise en charge des frais suivants :

- achat, entretien et mise à disposition des véhicules de formation (voir point suivant) ;
 - examen médical des élèves pour la conduite des véhicules du groupe 2 et qui constitue un prérequis pour l'accès à la formation ;
 - examen d'aptitude professionnelle et permis de conduire C+E au terme de la 6^{ème} année ;
 - intervention forfaitaire de € 40,00 par élève pour la formation au Brevet Européen des Premiers Secours ;
 - dans le cadre de la formation ADR (attestation relative au transport de marchandises dangereuses en colis ou citernes) ;
 - a. prise en charge des supports de cours pour la formation ADR ;
 - b. prise en charge du remplissage des extincteurs ;
 - c. prise en charge des frais d'examens ;
 - intervention forfaitaire dans les frais de photocopie des supports de cours qui sont conçus/mis à jour dans les groupes de travail en inter-réseaux ;
 - mise à disposition d'un consultant dans le cadre de la bonne exécution des travaux définis en groupe de travail ;
 - intervention forfaitaire dans les frais de carburant d'un véhicule de l'école qui participe à des actions de promotion ;
 - remboursement de la carte tachygraphe pour tous les élèves qui obtiennent un contrat de travail dans une entreprise du secteur endéans les 6 mois de la fin de la formation ;
 - achat du matériel de promotion pour les écoles qui participent à des salons d'information/bourses ;
 - frais de formation continue (35h/5 ans) pour les professeurs de conduite dans le cadre du maintien de l'aptitude professionnelle (code 95) ;
 - allocation d'une prime annuelle pour la prise en charge de l'entretien des véhicules hors des heures de cours par les professeurs de conduite.
- Le FSTL s'engage à mettre au minimum à disposition de chaque école qui organise une option « conducteur de poids lourds » :
- un camion et une remorque conformes aux exigences fixées par les autorités fédérales et régionales en matière de véhicules de formation ;
 - un tracteur et une semi-remorque aux mêmes conditions que mentionnées ci-dessus.
- « 6.1 Le FSTL s'engage à mettre au minimum à disposition de chaque école qui organise une option « conducteur de poids lourds » :
- un camion et une remorque conformes aux exigences fixées par les autorités fédérales et régionales en matière de véhicules de formation ;
 - un tracteur et une semi-remorque aux mêmes conditions que mentionnées ci-dessus.

Les véhicules de formation sont renouvelés en fonction des nécessités.

- liées à l'aéroportuaire notamment aux outils exploités, la sécurité et les enjeux aéroportuaires permettant d'accéder au métier de manutentionnaire fret aéroport en entrepôt puis sur piste.
- *PFI* : l'IBEFÉ du Brabant wallon souhaite sensibiliser davantage les entreprises au PFI Transport et Logistique.
 - *Enseignement supérieur* : les évolutions du secteur, les enjeux auxquels il est confronté ainsi que son essor amènent à la professionnalisation du secteur et à des exigences de plus en plus pointues en matière de compétences. Une offre suffisante au niveau de l'enseignement supérieur (bachelier, master) devient nécessaire.
 - *VDC* : l'IBEFÉ de Bruxelles appelle à valoriser et tenir compte des compétences acquises et/ou certifiées des demandeur.euse.s d'emploi dans leur parcours de formation.
 - *Passerelles* : par passerelles, différentes IBEFE entendent aussi bien les passerelles par rapport aux diplômes de l'enseignement supérieur préparant aux métiers de la logistique (à mettre en place) que les passerelles entre organismes de formation, via des formations modulaires, pour permettre au public d'accroître ses compétences ou de réorienter son parcours professionnel.

L'ATTRACTIVITE

Un secteur méconnu ou un secteur mal connu

D'une manière générale, la perception du secteur par le grand public est encore trop souvent limitée à quelques métiers phares. Il paraît pertinent de mieux mettre en valeur le secteur, dans la diversité des métiers et des opportunités qu'il peut proposer, via des actions de sensibilisation auprès des jeunes et des publics en recherche d'emploi ou de ré-orientation.

Cela pourrait passer par un partenariat pour renforcer l'image du secteur « Transport/logistique » auprès des écoles et centres de formation, les informer des tendances en besoins de compétences et niveaux de qualification. Une implication des entreprises du secteur pourrait également être envisagée pour témoigner de l'évolution des métiers de la logistique, des évolutions possibles de carrière, des multiples métiers pouvant être exercés, ... À titre d'exemple, lors des formations de magasinier.ère, les apprenant.es pourraient être sensibilisé.es aux possibilités d'emploi dans les métiers de piste aéroportuaire.

L'orientation

Il faut par conséquent travailler sur l'orientation et la valorisation des métiers pour contrer les images erronées. Des initiatives existent déjà, mais ne sont pas forcément porteuses (ex : campagne de sensibilisation, ...). En effet, les actions fonctionnent bien quand elles sont accompagnées d'actions concrètes (ex. : des offres d'emploi à pourvoir). Une autre piste serait l'orientation par l'essai (tester/manipuler) ainsi que la sensibilisation des parents. Ainsi, cela pourrait favoriser les fréquentations des apprenants dans les filières professionnelles.

L'image négative

Pour renverser cette image négative, les IBEFE de Bruxelles et Namur proposent de mettre en place des stratégies de communication et d'information sur les métiers du transport et de la logistique et de travailler à l'amélioration de l'attractivité des métiers (impact de ces métiers sur la transition écologique, possibilités de carrière et d'évolution, notamment par la reprise d'études, constat de l'évolution des métiers par des visites d'entrepôts ou par des essais-métiers). Ces informations pourraient se transmettre lors de stages d'observation, de journées découverte Métiers, de séances d'acculturation (en entreprises ou en Centres de compétence qui possèdent tout le matériel adéquat), ... Ce sont tous les aspects des métiers qui doivent y être présentés (travail sur les stéréotypes liés aux métiers) : du plus attrayant (Technologies soutenant) au plus « pénible » (Productivité, rythme & horaire de travail, contraintes des nouvelles technologies). Certaines IBEFE rappellent également que le bien-être au travail constitue un atout en termes d'attractivité et de fidélisation du personnel : la qualité des contrats de travail impacte directement cet

aspect. Cela a été fortement renforcé avec la crise sanitaire et le non-retour à l'emploi pour les personnes qui ont des contrats de travail précaires.

Un autre élément à même d'appuyer l'attrait des métiers mais aussi d'obtenir une meilleure adéquation entre les besoins du marché de l'emploi et les offres de formation et d'enseignement, c'est l'introduction au sein des formations de modules de formation de spécialisation relatifs à la nature des éléments transportés (ex. : Biologistique). Cette intégration devrait se faire de façon transversale dans les formations du personnel de logistique de l'ensemble de la supply chain : du préparateur de commandes au dispatcher en passant par le transporteur et la personne déchargeant la marchandise.

Enfin, dans le but d'améliorer la connaissance du secteur logistique auprès du grand public, il conviendrait d'améliorer la lisibilité des métiers de la logistique. L'utilisation d'une nomenclature unique notamment pour les offres d'emploi, les positionnements métiers des demandeurs d'emploi et les offres de formation et d'enseignement est à préconiser. Cette adaptation de nomenclature devrait mieux correspondre au marché de l'emploi. Les profils-métiers du SFMQ qui décrivent les réalités du marché de façon adéquate doivent être à la base de cette adaptation.

L'accessibilité

Par accessibilité nous entendons aussi bien l'accessibilité géographique (proximité ou non des centres de formation, accessibilité en transports en commun, ...) que la possibilité d'entrer en formation dans un délai raisonnable (listes d'attente).

Accessibilité spatiale : quelques IBEFE invitent à travailler la mobilité et l'autonomie des stagiaires. Cela peut passer par la formation au permis de conduire dans la formation initiale et la formation des adultes. Une piste de solution est avancée par le Forem avec l'instauration du Passeport Drive.

Accessibilité temporelle : certaines IBEFE suggèrent de proposer des formations courtes pour les 4 compétences de magasinier.ère afin de permettre aux personnes disposant d'une partie des compétences requises d'être plus rapidement disponibles sur le marché de l'emploi. Une autre piste est de permettre aux chercheurs d'emploi disposant du permis C d'accéder directement au module de formation CE, voire même de généraliser le « Passeport Drive » pour tous les DE se destinant à faire la formation Conducteur Poids lourds ou Autocar/Autobus, ou de ne plus exiger le Permis B à l'entrée de ces formations, comme c'est déjà le cas dans l'enseignement.

3.2. Compte-rendu : Formation et emploi

Formation et emploi	Organisme
Rafaële BOUXAIN	CISP Apides
Philippe DEGRAEF	FEBETRA
Laurie DELSTANCHE	Direction formations et alternance IFAPME
Nathalie DETREMMERIE	Centre de compétence Forem Logistique Hainaut
Paul DUQUESNE	Logistics in Wallonia
Jean HERINGER	Bruxelles Formation
Patrick TRUCCOLO	EFT Le Trusquin
Bernard VAN GORP	Centre de compétence Forem Logistique Liège

3.2.1. *Quelles sont les pénuries et les difficultés de recrutement auxquelles le secteur doit faire face ?*

Febetra

La pénurie de chauffeurs poids lourds est d'ampleur internationale. Rien qu'en Belgique, il manque 5.000 chauffeurs. De plus, l'âge moyen des chauffeurs est assez élevé donc, dans les prochaines années, ces chauffeurs vont accéder à la pension et devront être remplacés. La pénurie risque donc de persister. Certains parlent des camions autonomes mais c'est encore très loin et ce sera surtout sur des grands axes internationaux. Le chauffeur poids lourds reste donc un métier d'avenir !

Centres de compétence FOREM Logistique

- Hainaut : Le secteur connaît des pénuries structurelles importantes¹⁹. Les métiers en pénurie sont les suivants : chauffeur poids lourds, magasinier, chef magasinier, déclarant en douane, dispatcher et superviseur d'entrepôt. Il s'agit de pénuries structurelles rencontrées à plusieurs niveaux : inadéquation des compétences (profils des candidats), contraintes et pénibilité des métiers (notamment au niveau des horaires), difficultés au niveau de l'accès au permis de conduire, accessibilité de certains sites (notamment vers les entreprises situées dans les zonings industriels décentralisés).
- Liège : Les formations organisées sont liées aux métiers en pénurie. Le centre ne constate pas de pénurie de stagiaires dans les formations, il y a même plutôt une pression positive : moins de places disponibles que de candidats tant au niveau du transport qu'au niveau entrepôt. Cependant au niveau de la « gestion logistique », il semble que ce soit plus compliqué de trouver des candidats. Le Centre compte 1.300 demandeurs d'emploi formés en fin d'année. 82% d'entre eux obtiennent un emploi. A noter aussi que certaines formations sont accessibles à un public peu qualifié avec de réelles perspectives d'évolution de carrière. C'est donc un véritable impact sociétal sur la région.

CISP/EFT

- Apides dispense la filière de formation de manutention logistique. Il s'agit d'une formation simple où les stagiaires apprennent les bases du métier avec un travail sur les compétences transversales. La formation ne nécessite pas forcément de compétences technologiques et est accessible à des demandeurs d'emploi éloignés de l'emploi.²⁰ Une partie de la formation se fait en interne : manutention de caisses, lecture de bons de commande, ... puis des stages sont organisés dans des magasins. Une formation qui a son succès auprès des stagiaires et qui présente un bon taux d'insertion à l'emploi.
- Le Trusquin organise une formation chauffeur livreur permis B mais n'octroie pas le permis ! Il faut donc posséder le permis B pour entrer en formation. Ils forment les personnes à la conduite de véhicules, à la livraison de colis.²¹ Il y a 25 ans, il y avait 1 an de file d'attente pour entrer en formation. Actuellement, ils n'ont aucun candidat. La pénurie de main d'œuvre s'explique par le cadre légal qui demande un permis de conduire pour la formation et de moins en moins de stagiaires²² ont accès à ce permis. La conduite, dans le métier de chauffeur livreur, n'est qu'un aspect de la formation. Celle-ci recouvre aussi des tâches de magasinier, des compétences d'adaptation de

¹⁹ Difficultés et opportunités de recrutement Métiers/fonctions critiques et en pénurie en Wallonie (hors métiers de l'enseignement), *Liste 2022*, Le Forem

²⁰ La formation est organisée en partenariat avec la Croix Rouge et les CPAS, ils approvisionnent des épiceries sociales locales Ils récoltent des invendus dans des Colruyt et l'équipe les trie et les redistribue dans des épiceries sociales. Ce sont des petites équipes : ils forment 5-6 personnes à la fois.

²¹ La formation se déroule sur un vrai terrain d'exploitation avec des clients à desservir. Afin de ne pas perdre les entreprises partenaires, l'EFT a dû engager des ouvriers qui sont, eux-mêmes, difficiles à trouver.

²² Stagiaires peu qualifiés qui possèdent au maximum un niveau de qualification de secondaire inférieur.

conduite en fonction des marchandises à livrer, ... il faut pouvoir faire preuve de polyvalence. On pointe aussi un problème au niveau du sens des priorités, du comportement adapté au métier. Le travail de formation tourne autour de cette éducation du sens des priorités.

Bruxelles Formation

L'organisme bruxellois forme également des chauffeurs livreurs. Les stagiaires sont sensibilisés à la conduite économique (comment « sauver du gasoil »). La partie conduite n'est qu'un aspect de la formation. La formation s'étend aussi sur les aspects relationnel, juridique, ... Il n'y a quasiment aucune réglementation pour les véhicules en dessous de 3,5 tonnes (pas de réglementation sur les horaires, ...). Cela va un peu changer à partir de 2026.

FOREM

Dans le cadre de l'accompagnement adapté, des équipes sectorielles ont été créées, dédiées à des secteurs bien particuliers, dont le transport et la logistique. Ces équipes sont composées de conseillers référents et de conseillers aux entreprises ; elles vont pouvoir accompagner un public qui est déjà positionné sur le secteur en l'aidant à développer ses compétences et aller vers l'emploi.

3.2.2. Dans un contexte d'augmentation de la demande en transport de marchandises et de congestion routière, les modes de transport fluvial et ferroviaire ou encore aéroportuaire offrent une alternative au transport routier. Qu'en est-il des métiers et offre de formation sur le territoire ?

Transport fluvial

Le secteur du transport fluvial est méconnu et souffre d'un déficit d'image. Il faut aussi distinguer le fluvial du maritime.

L'enseignement de la Province de Liège se targue de promouvoir les métiers de la navigation intérieure. Les écoles délivrent un diplôme pour obtenir les différents permis pour pouvoir naviguer : du matelot jusqu'au conducteur de bateau (ce qui est aussi toujours possible au niveau de la filière libre). Il existe une nouvelle directive sur les qualifications professionnelles qui a changé la donne. Auparavant, il y avait une obligation d'avoir 580 jours de navigation et pour les écoles, 180 jours. A présent, c'est différent, ils ont des conducteurs de bateau qui naviguent au radar, transportent des personnes et qui passent tous les stades de la formation. Au niveau de la filière libre, c'est toujours possible avec des heures de navigation.

Le secteur ne passe pas par le Forem pour la recherche d'emploi. Recours au « bouche à oreille », Facebook, ... On vient chercher les élèves avant qu'ils ne sortent de l'école. Possibilité de suivre des formations complémentaires qui influence favorablement le salaire. Les candidats en formations ont également des notions de langue (néerlandais et allemand) afin d'évoluer à l'international.

Le Centre IFAPME n'organise pas de formation spécifique au transport fluvial, mais propose des modules sur le multimodal (ferroviaire, fluvial, aérien, ...). Les formations sont développées en collaboration avec le FSTL et Logos, en fonction des besoins du secteur et en réponse aux besoins des entreprises.

Le SFMQ invite le secteur afin de développer ces profils au SFMQ.

Transport aéroportuaire

À la demande de Liège Airport, une task force « Entrepôt et office » a été créée il y a 4 ans. Deux formations ont été rapidement mises en place au Centre de compétence Forem Logistique de Liège : entrepôt aéroportuaire et 1^{er} échelon bureau office. Ce sont des formations courtes (8 semaines pour l'une, 15-16 semaines pour l'autre) qui permettent de couvrir le premier flux qui arrive dans ces entreprises avec des

perspectives d'évolution au sein de l'entreprise. Des formations de déclarant de douane sont également mise en place.

L'IFAPME pour sa part organise une formation de manutentionnaire de fret aérien.

Au niveau du SMFQ, une nouvelle grappe métier vient d'être finalisée autour des métiers de l'aéroportuaire.²³

3.2.3. Quelle est l'accessibilité aux formations ?

Géographique (maillage territorial et offre de transports en commun)

Le Centre de compétence Forem Logistique Hainaut est situé à Houdeng-Goegnies, avec une antenne à Estaimpuis. L'offre en transport en commun pour atteindre le centre n'est pas suffisante mais elle existe. Il est possible d'accéder au Centre à 8h et de quitter à 17h en transport en commun.

Le Centre de compétence Forem Logistique Liège se situe à Bierset, avec une antenne à Molinfaing (du côté de Bastogne). L'offre en transport en commun pour atteindre le centre n'est pas suffisante mais elle existe. Il est possible d'accéder au centre à 8h et de quitter à 17h en transport en commun.

Une antenne Centre de compétence Logistique devrait s'ouvrir à Jumet et un Centre Forem devrait voir le jour à Floriffoux.

L'IFAPME organise de la formation en alternance : ce sont 8 ASBL et 21 implantations à travers la Wallonie. Les formations en logistique sont liées à l'alternance, raison pour laquelle les formations sont organisées uniquement là où sont implantées des entreprises susceptibles d'accueillir des stagiaires. L'ouverture d'une formation est donc fonction de la demande des entreprises. Actuellement, ces formations se font à Charleroi et à Liège.

Le pôle logistique bruxellois se situe à Forest. Il faut parfois plus d'une heure pour y accéder.

L'EFT Apides, située à Court-Saint-Étienne, est à proximité de la gare et d'arrêts de bus. Son public est différent, souvent envoyé par les agents d'insertion de CPAS qui essaient de trouver une formation proche du lieu de vie de l'apprenant.e. Néanmoins, certaines personnes viennent de plus loin et éprouvent des difficultés pour accéder au centre.

L'EFT Le Trusquin, située à Marche-en-Famenne, est bien desservie au niveau des transports en commun. Cependant, s'agissant d'une EFT avec des clients à desservir, les apprenant.es doivent posséder une voiture pour pouvoir faire la formation. C'est le seul CISP qui exerce dans ce domaine ; les candidat.es peuvent donc venir d'assez loin.

Logistics in Wallonia signale qu'il existe des formations plus stratégiques dispensées par ABCAL²⁴ à Louvain-la-Neuve.

L'Enseignement qualifiant ainsi que l'enseignement de promotion sociale organisent des formations de chauffeur poids lourd. 4 écoles de l'enseignement de plein exercice proposent cette option (Hainaut, Namur, Arlon, Bruxelles). 3 établissements de promotion sociale la dispensent (Huy, Verviers et

²³ METIERS DE MASSE ET CENTRAGE DE L'AERONEF : Load Master / Load Sheeter / METIERS DE PISTE : Chargeur/Chargeuse fret aéroport en entrepôt ; Chargeur/Chargeuse aéroport sur piste ; Agent/Agente de piste chargement aéronef ; Bagagiste aéroport en centre de tri ; Tractoriste aéroport sur piste ; Agent/Agente de piste déplacement aéronef

²⁴ ACCUEIL | ABCAL – #Achats #Logistique #Supply Chain

Farciennes). Par ailleurs, des formations dans le secteur de la logistique sont également organisées en alternance et dans l'enseignement spécialisé.

Des centres de formation AVIQ proposent également des formations dans le secteur du transport et de la logistique : permis cariste, chauffeurs poids lourds, magasiniers, chauffeurs-livreurs. Il s'agit de centres situés à Waremme, Herstal, Braine-le-Comte et Vottem. Le public concerné est un public plus fragilisé, porteur de handicap.

Temporelle

Le Centre de compétence Forem Logistique Hainaut propose des formations entre 7 semaines pour le magasinier, 18 semaines pour le chauffeur poids lourd ou 20 semaines pour le dispatcheur. Les délais d'attente varient aussi en fonction du métier : plus long pour le chauffeur poids lourd, plus court pour le magasinier.

L'IFAPME organise ses formations selon le rythme du calendrier scolaire, de septembre à juin. Certaines formations peuvent néanmoins commencer en janvier, mais cela reste anecdotique. La durée de formation est généralement de 1 an puisque l'objectif reste de pouvoir mettre le plus rapidement possible les candidat.es à l'emploi.

Chez Apides, les entrées sont permanentes en fonction des places disponibles. La liste d'attente est d'environ 2 mois.

L'EFT Le Trusquin propose une formation de 3 mois minimum, pouvant aller jusqu'à 9 mois. Tout dépend des opportunités en termes d'emplois et des parcours professionnels.

Prérequis

→ *Profil et niveau de compétences*

Les Centres de compétence Forem Logistique Liège et Hainaut accueillent des stagiaires dont le niveau de diplôme moyen est le CESI²⁵. 50% des stagiaires ont au maximum le CESI. La moyenne d'âge est de 35 ans. Le secteur permet à cette tranche de la population d'accéder à ces métiers après une formation relativement courte.

Certains stagiaires ont déjà une expérience dans le secteur. Le Centre doit aussi être dans une gestion de parcours et pouvoir capitaliser l'expérience des candidats afin de leur permettre de progresser.

À l'IFAPME, plus de la moitié des personnes en formation ont déjà un emploi dans la logistique qui veulent évoluer vers d'autres métiers. D'où l'importance de la gestion des parcours (valorisation de l'expérience) et de l'attribution de dispenses selon les compétences déjà acquises par les personnes.

L'EFT Le Trusquin reçoit beaucoup de personnes en reconversion (maçons, par exemple), qui viennent tester le métier de chauffeur livreur mais la réalité du métier est souvent mal perçue (lourdeur des charges, horaires, ...). On constate donc souvent des abandons en début de formation. Néanmoins ceux qui vont jusqu'au bout de la formation décrochent un emploi.

Bruxelles Formation fait le même constat en ce qui concerne la formation de chauffeur-livreur. Beaucoup de personnes en reconversion (Horeca pour cette région) viennent tester le métier. Les horaires ne constituent pas un frein pour qui vient de l'Horeca, c'est souvent la précarité de l'emploi que ces personnes fuient. Il y a également beaucoup de migrant.es, très volontaires ; mis à part l'obstacle de la langue, ces personnes peuvent intéresser les entreprises.

²⁵ Certificat d'enseignement secondaire inférieur

Les Centres de formation AVIQ accueillent pour leur part des publics plus fragilisés, porteurs de handicap.

→ *Maîtrise des langues étrangères*

En général, l'apprentissage des langues fait défaut en Wallonie par rapport à la Flandre. Les différent.es intervenant.es s'accordent également sur :

- La nécessaire modularisation pour s'adapter autant aux profils des personnes en formation qu'aux exigences et besoins du secteur. Ces exigences et besoins sont souvent liées à la situation géographique de l'entreprise ainsi qu'au type de métier.
- La prédominance de l'anglais, particulièrement dans le domaine de l'aéroportuaire.
- Concrètement :
 - Le Centre de compétence Forem Logistique Hainaut organise des modules de langues permettant aux candidat.e.s de passer d'un niveau A2 à un niveau B1;
 - Le Centre de compétence Forem Logistique Liège insiste sur l'importance de l'oral (prise de parole et compréhension à l'audition) ; l'apprentissage tourne donc autour de l'anglais oral, notamment via des tables de conversation ;
 - Bruxelles Formation signale le caractère indispensable du néerlandais et de l'anglais en région bruxelloise, avec prédominance de l'anglais ;
 - L'IFAPME définit le niveau minimum en langue avec les partenaires du secteur ; a minima, deux langues sont nécessaires, souvent l'anglais et le néerlandais, parfois l'allemand ;
 - Le Trusquin lie la connaissance des langues à la pratique professionnelle. Des cours de néerlandais, en lien avec la situation géographique, sont dispensés. Le contenu du cours doit être lié à la pratique afin d'en faciliter l'assimilation par les apprenant.e.s. Pour ce module, l'EFT fait appel à des compétences externes à l'organisme (Enseignement de promotion sociale, un professeur privé ou un bénévole) ;
 - Le SFMQ, tente de rencontrer les besoins des entreprises et de rendre l'apprentissage des langues modulable.

3.2.4. Que pensez-vous de la mutualisation des équipements afin de réduire les frais inhérents à l'organisation de formations souvent coûteuses (ex. chauffeur poids lourd) ? Selon quelles modalités ? Comment l'organiser efficacement ?

Collaboration IFAPME / FOREM

En Hainaut :

Collaboration pour la formation de magasinier. Les apprenants de l'IFAPME peuvent bénéficier des infrastructures du Forem, situé à Gosselies.

Collaboration future pour les formations d'e-commerce et d'e-logistique. Les infrastructures du Forem situées à Jumet seront mises à disposition des stagiaires de l'IFAPME.

À Liège :

Collaboration pour la formation de magasinier : les stagiaires de l'IFAPME ont l'opportunité de passer le brevet de chariot élévateur au Forem.

Collaboration FOREM/CISP-EFT-MIRE

En Hainaut-Centre :

Collaboration du Centre de compétence Forem Logistique Hainaut avec les CISP et EFT et les MIRE qui ont ces métiers-là pour apporter les brevets.

Collaboration Réseau de Centres de compétence

À Liège :

Le Centre de compétence Forem Logistique Liège s'appuie sur d'autres centres tels que Technifutur, Formalim, ... afin de former les stagiaires à certains modules spécifiques (modules sur l'intelligence artificielle, les nouvelles motorisations, ...).

Collaboration Bruxelles Formation/VDAB - Actiris

Bruxelles Formation travaille avec le VDAB. Un pôle logistique regroupe différents intervenants. Un partenariat avec Actiris permet d'assurer le suivi et la mise à l'emploi des demandeurs d'emploi.

Collaboration EFT/Enseignement de Promotion sociale

EFT Le Trusquin : collaboration future avec l'enseignement de promotion sociale de Marche-en-Famenne afin rendre la formation certifiante et reconnue par la Fédération Wallonie-Bruxelles. C'est aussi une autre voie d'entrée pour les stagiaires qui n'arriveraient pas de manière traditionnelle avec un programme plus étendu (maths, ...).

Collaboration EFT/Enseignement qualifiant

Des exemples de mutualisation d'équipement existent également au niveau de l'enseignement (exemple : les élèves de l'Institut Saint-Laurent de Liège se rendent au Centre de compétence Forem de Bierset pour l'emploi de certaines machines).

CONCLUSION

Benjamin WERY (Président - IBEFE Liège)

Les débats de l'après-midi ont été riches, variés et stimulants. Riches par l'expertise des intervenants : des hommes et des femmes de terrain qui sont venu.e.s partager avec nous leurs expériences, leurs connaissances et leurs points de vue.

Variés par la diversité des positions de chacun et chacune. Impossible, bien entendu, de rendre compte en un après-midi de la complexité de ce secteur fondamental pour nos Bassins, mais beaucoup d'entre nous repartent avec un meilleur aperçu, plus complet, du Transport et de la logistique ; beaucoup d'entre nous repartent aussi avec une idée plus claire des enjeux qui sont sur la table : ils sont nombreux et urgents, comme n'ont pas manqué de le souligner plusieurs des intervenants.

Des débats stimulants, enfin, par les réflexions qu'ils n'ont pas manqué de susciter, preuve en est les échanges avec la salle, et les pistes pour de futures actions qu'ils ont ouvertes.

Car le futur, ce n'est pas une notion abstraite. Le futur, c'est demain, c'est aujourd'hui. La transition énergétique, le défi écologique, cela a été rappelé lors de la première table ronde, c'est maintenant qu'il faut s'y attaquer. 2030, on y est !

Alors, s'il est vrai qu'il reste beaucoup à faire pour que le secteur se « verdisse », il est aussi vrai que les solutions existent. La question du combustible reste épineuse, c'est vrai. Mais on a aussi parlé d'intermodalité, d'optimisation des flux, de diminution du charroi par la répercussion, sur le coût des marchandises, du coût réel du transport, ou par la relocalisation de l'économie qui réduirait le transport. À côté des motifs d'inquiétude, il y a donc des motifs d'espoir : une meilleure conscientisation des entreprises, des travailleurs, des formateurs et des enseignants ; une volonté politique de développer davantage l'intermodalité ; et enfin, des alternatives, d'autres façons de produire, de consommer et donc d'entreposer et de transporter.

Parce que – et cela ne date pas d'hier, de la crise sanitaire – nos façons de consommer ont évolué. On a beaucoup parlé, aujourd'hui, d'e-commerce et de numérisation. C'est une réalité à laquelle il faut être attentif, en tant qu'IBEFÉ, par ce qu'elle induit en termes d'évolution des compétences, d'évolution des formations, d'évolution des métiers et par conséquent d'évolution – en bien ou en mal – des conditions de travail.

Il a beaucoup été question, cet après-midi, de ces évolutions. Elles sont rapides, elles sont exigeantes, et si l'on n'y prend pas garde, elles passeront « au-dessus » de nos publics les plus défavorisés et précarisés, les moins qualifiés. Ceux qui risquent de rester sur le bas-côté. C'est une de nos missions que de les aider à « monter dans le train ». Et pour cela, nous le savons bien, dans nos structures respectives, il faut garantir à tout le monde, et plus particulièrement à ces personnes plus faibles, plus démunies, l'accès à un enseignement de qualité et à des formations émancipatrices.

Il est indéniable que la pression sur le monde de l'enseignement et de la formation est grande, tandis que les moyens pour faire face à cette charge sont eux insuffisants. Mais l'éducation reste sans conteste l'un des leviers essentiels à la fois pour le monde de l'entreprise, et pour les travailleurs. En un mot, pour la société dans sa globalité. Sans l'éducation, sans la connaissance, pas de citoyens conscients, actifs, critiques et responsables.

Il incombe à présent aux IBEFE de se saisir des conclusions, des interrogations, des réflexions, des pistes qui ont été mises sur la table aujourd'hui ; de les creuser ; de réunir, dans nos Bassins respectifs, les acteurs du secteur pour aller plus loin, que ce soit sous forme de groupes de travail ou de toute autre initiative nous permettant de faire ce que nous faisons le mieux : amener les acteurs de l'enseignement qualifiant, de la formation et de l'emploi à se rencontrer, à dialoguer et à avancer vers un objectif commun.

PISTES ET PERSPECTIVES

Le retour des participants

Les questionnaires de satisfaction reçus permettent de dégager des pistes d'action, notamment quant aux thématiques abordées lors de la rencontre : il semble qu'elles soient clairement dans l'air du temps. Cependant, d'autres demandes émergent, comme par exemple, approfondir les autres secteurs de la logistique et du transport (métiers de la navigation intérieure, par exemple) ou traiter la question de la place des femmes dans le travail. Le but serait d'apporter des informations, notamment sur les enjeux liés à l'emploi et à la formation, et, à partir de ces constats, de dégager des trames communes entre les différents opérateurs. À un autre niveau, ce type de rencontres permettant de construire des synergies entre les acteurs devrait se poursuivre. Plusieurs façons de le faire peuvent être envisagées, de la veille informative sur certains des points abordés (par exemple, l'évolution des futurs hubs logistiques circuits courts de Charleroi, Namur et Liège) à une nouvelle rencontre sectorielle dans 6 mois ou un an, où creuser d'autres aspects. D'autres secteurs pourraient également faire l'objet de rencontres sectorielles similaires. Les IBEFE ont donc tout intérêt à définir des objectifs généraux et opérationnels et une méthodologie adaptée pour que ces rencontres répondent aux souhaits et besoins des secteurs, notamment celui de networking et d'échanges.

Le retour du SPW Mobilité et infrastructures – Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises

Nicolas RIGO, Coordinateur de Stratégie Régionale de Mobilité – Volet Marchandises, était l'un des experts prévus pour cette rencontre. Il n'avait malheureusement pas pu être présent ce jour-là. Un contact a eu lieu ultérieurement afin de faire le point sur la rencontre et la suite à lui donner.

Nicolas RIGO a pris bonne note des constats et analyses dégagés, et confirmé qu'ils vont dans le sens des constats et analyses posés depuis quelques années déjà. La volonté du Gouvernement wallon de réduire la congestion (Fluidité), de promouvoir l'accès aux biens et services pour tous (Accessibilité), de réduire drastiquement les accidents de la route (Sécurité) ainsi que les nuisances environnementales (Santé), se traduit notamment à travers l'objectif du Transfert modal. D'où la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)²⁶, qui comporte deux volets : passagers et marchandises.

Les objectifs de la SRM Marchandises est quadruple : 1) réduction des gaz à effet de serre (enjeu climatique) ; 2) transfert modal ; 3) efficacité du transport et 4) maîtrise de la demande. D'autres enjeux liés aux externalités du transport seront également à l'étude ; les émissions de particules fines, le bruit, à titre exemplatif. Pour atteindre ces objectifs, six groupes thématiques seront lancés sous le pilotage de Nicolas RIGO. Le premier à démarrer est le groupe "Préparer le futur", sous le pilotage de Logistics in Wallonia. Une fiche du Plan de Relance Wallon est dédiée, entre autres, à ce groupe et devrait permettre le lancement d'un appel à projet y associé début 2023.

Parmi les différents axes ciblés par ce groupe de travail figure l'axe 2 : Favoriser le développement des compétences requises pour l'évolution du secteur. Il s'agira notamment de réfléchir dans ce cadre aux nouvelles formations à lancer. L'axe 3, "Favoriser les initiatives qui valorisent l'image du secteur" s'inscrit également dans le travail et les préoccupations des IBEFE.

A la fin de l'année 2023, un événement sera organisé dans ce cadre : *Les assises de la mobilité*. Peut-être l'occasion de présenter les résultats de cette rencontre sectorielle.

²⁶ Voir document en annexe.

ANNEXES

Annexe 1 : panel des experts contactés pour déterminer les thématiques à traiter

ORGANISMES

- Centres de compétences Logistique Hainaut et Liège
- CSC Transcom
- FGTB UBT
- FOREM (accompagnement – conseiller sectoriel Transport et logistique)
- FSTL
- Logistics in Wallonia
- SPW Mobilité - Transport des marchandises
- SFMQ

Annexe 2 : panel des personnes ressources contactées pour participer en tant qu'invitées et/ou expertes

ORGANISMES

1. Enseignement/ Formation/Insertion

1.1 Enseignement

Enseignement qualifiant

- Athénée Orsini Dewerpe à Jumet
- Enseignement de la Province de Liège
- Enseignement de la Province de Liège (formation batelier)
- Institut Don Bosco
- Institut Saint-Laurent
- Le Manoir d'Anjou (école secondaire professionnelle spécialisée)
- CEFA Seraing ISM
- CEFA - EP Seraing
- CEFA Batellerie EP Huy
- CEFA Glons
- CEFA Ville de Liège

Enseignement de promotion sociale

- IPEPS Huy-Waremme

Enseignement supérieur

- Institut Provincial Supérieur Henri Lafontaine
- ULB
- ULG
- Unamur

1.2. Formation

- Bruxelles formation
- Cdc Logistique Hainaut
- Cdc Logistique Liège
- CdC Logistique Liège - implantation Molinfaing
- Cefret
- Centre d'examens de Mornimont

- CFISPA
- COF
- FOREM
- IFAPME

1.3. Insertion

CISP

- CISP Alter Form
- EFT Apides
- Interfédé CISP
- Le Trusquin asbl EFT

Les Missions Régionales pour l'Emploi

- MireWapi

2. *Pouvoir organisateur*

- SEGEC
- CPEONS

3. Administration / Pouvoirs publics

- SFMQ
- WBE - Wallonie Bruxelles Enseignement
- Consortium de Validation des Compétences
- SPW Mobilité Cellule de transformation digitale
- SPW Mobilité Infrastructures
- SPW Mobilité Planification de la Mobilité
- SPW Mobilité transport de marchandises et intermodalité
- PACO (Port autonome du Centre et de l'Ouest)
- Port autonome de Liège
- IDEA - Cœur du Hainaut
- Idelux (Terminal Athus et Ardennes Logistics)

4. Secteur

- Collectif5C
- FBAA
- FEBETRA
- Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique
- Logistics in Wallonia
- FSTL
- UPTR

5. Employeurs

- TNT Express Worldwide Eurohub
- MAGEMAR
- Baxter distribution Center Europe
- Liege Airport
- Liège Carex
- Rayon 9
- SNCB - HR Rail

- Ceinture Aliment Terre Liégeoise (CATL)
- Dufour
- Cardon Logistique
- Euroterminal
- FedEx Express Belgium Air Hub srl
- H.ESSERS & ZN INT.TRANSPORT
- INFRABEL
- WALLENBORN

6. Organismes syndicaux

- CSC-TRANSCOM
- FGTB-UBT