

2021



# Rencontre sectorielle LOGISTIQUE

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

INSTANCE BASSIN ENSEIGNEMENT QUALIFIANT - FORMATION PROFESSIONNELLE - EMPLOI DE LIÈGE

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Méthodologie</b> .....	<b>1</b>
<b>Contexte</b> .....	<b>2</b>
Caractéristiques socio-économiques du bassin de Liège .....	2
Métiers prioritaires du bassin de Liège pour le secteur de la Logistique .....	7
Offre d'enseignement et de formation.....	8
Contexte institutionnel .....	9
Contexte COVID-19 .....	11
<b>Rencontre introductive du 3 mars 2021</b> .....	<b>12</b>
Éléments généraux .....	12
Focus sur le secteur de la Logistique .....	13
<b>Rencontre sectorielle du 27 avril 2021</b> .....	<b>15</b>
Matrice AFOM .....	15
Synthèse .....	19
<b>Conclusions et perspectives</b> .....	<b>20</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>21</b>
Annexe 1 - Liste des participants .....	21
Annexe 2 - Matrice AFOM.....	22
<b>Références</b> .....	<b>23</b>

## Introduction

L'Instance Bassin EFE de Liège a décidé d'organiser des rencontres sectorielles afin de connaître les besoins du terrain. En effet, cette démarche permettra d'avoir une vision claire de la situation sur le bassin liégeois pour alimenter les réflexions et les travaux (pôles de synergies, ...) ainsi que pour anticiper les besoins futurs (à moyen terme).

Pour commencer, ce travail se centrera en 2021 sur les secteurs de l'Industrie, de la Logistique et de la Construction. Afin d'établir un lien entre ces trois secteurs, une introduction autour du Green Deal est proposée avec l'intervention de Monsieur Marc TARABELLA (Député européen).

Dès 2022, cette dynamique se poursuivra autour d'autres secteurs.

## Méthodologie

Le choix du secteur se base sur son importance stratégique pour le bassin : opportunités d'emploi, nombre de postes de travail, nombre d'options dans l'enseignement, nombre de formations, croissance/expansion du secteur, ... Indépendamment de cela, l'Instance Bassin EFE de Liège souhaite soumettre certaines problématiques transversales à l'expertise des participants, telles que les évolutions technologiques/numériques (digitalisation), les apparitions/disparitions/mutations de métiers, l'orientation (scolaire, professionnelle et tout au long de la vie), la valorisation des filières et des métiers techniques, la mutualisation des équipements et des infrastructures (à l'école et dans les formations), ...

Un travail préparatoire a été mené en amont pour connaître la situation socio-économique du bassin sur le secteur concerné (en collaboration avec l'AMEF) ainsi que l'offre d'enseignement (en collaboration avec la Chambre Enseignement) et de formation. Des éléments de contexte institutionnel sont aussi présentés à partir de la Déclaration politique régionale 2019-2024 et lié à la crise sanitaire du COVID-19 sur base de travaux de l'AMEF.

Une rencontre introductive a été organisée le 3 mars 2021 pour discuter du *Green Deal*<sup>1</sup> et des défis lancés notamment au secteur de l'Industrie. Les interventions de Monsieur Marc TARABELLA (Député européen) ainsi que de Messieurs Bernard PIETTE (Logistics in Wallonia<sup>2</sup>) et Bernard VAN GORP (Centre de compétence Forem Logistique<sup>3</sup>) en tant qu'experts sectoriels ont permis de faire émerger les différentes thématiques à aborder lors de la journée de réflexion du 30 mars 2021.

La rencontre sectorielle Logistique du 27 avril 2021<sup>4</sup> s'est déroulée en deux temps : présentation des chiffres clés et discussion entre différents acteurs de terrain du secteur (enseignement, formation, fonds sectoriels, ...). En effet, l'utilisation d'une matrice AFOM<sup>5</sup> a mis en exergue et confronté différents éléments. Cette approche a favorisé les regards croisés, les synergies, les complémentarités et la créativité.

---

<sup>1</sup> Plus d'informations : [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_fr](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr)

<sup>2</sup> Plus d'informations : <https://www.logisticsinwallonia.be/fr>

<sup>3</sup> Plus d'informations : <https://www.leforem.be/centres-de-competence/logistique-liege.html>

<sup>4</sup> Cette rencontre a été organisée en visio-conférence. Une attention particulière a été portée sur l'interactivité afin de favoriser la convivialité et le dynamisme que permettent le travail en présentiel.

<sup>5</sup> Matrice AFOM : atouts, forces, opportunités et menaces. La méthode a consisté à synthétiser dans une matrice les forces et faiblesses liées à l'entreprise (ici liées au secteur) et les menaces et les opportunités liées à des facteurs externes (liées ici à l'environnement du secteur).

## Contexte

Remarque préalable : les données qui sont présentées portent principalement sur l'année 2019 et les données relatives à l'offre de formation ont été rattachées aux familles professionnelles des codes ROME V3 (et non aux secteurs des différents opérateurs). Il s'agit d'un choix méthodologique pour permettre d'avoir une vision à un moment T dans un secteur au vu des données disponibles.

## Caractéristiques socio-économiques du bassin de Liège

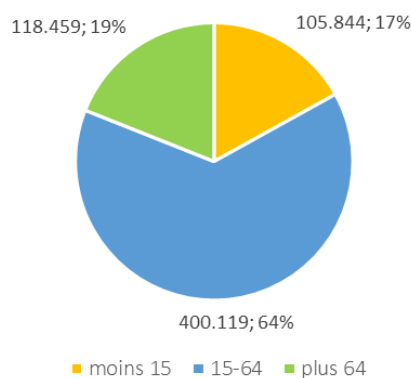
### Population



Le bassin de Liège compte 24 communes.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, la population du bassin de Liège comptait 624.422 habitants (soit 17,2% de la population wallonne), dont 49% d'hommes et 51% de femmes.

En termes de catégories d'âges, le bassin de Liège recensait 400.119 personnes âgées entre 15 et 64 ans représentant (soit 64%).



### Marché de d'emploi

En 2018, le ratio d'emploi intérieur<sup>6</sup> du bassin de Liège était de 63,3%, soit légèrement au-dessus de la moyenne wallonne (58,5%). Il est donc favorable car légèrement plus important que la moyenne wallonne.

Le taux de chômage<sup>7</sup> du bassin de Liège était de 16,9%, ce qui ne représente qu'une légère diminution depuis les 19,7% de 2008 (soit - 2,8 p.p.). Et il est légèrement plus élevé qu'en Wallonie (13,1%). Quant au taux de d'emploi<sup>8</sup>, il était de 55,6%, ce qui ne représente qu'une légère augmentation depuis les 53,8% de 2008 (soit 1,8 p.p.). Et il est légèrement plus faible qu'en Wallonie (59,2%). Par ailleurs, le taux

<sup>6</sup> Le ratio d'emploi intérieur donne une indication des emplois offerts à la population en âge de travailler de l'entité observée.

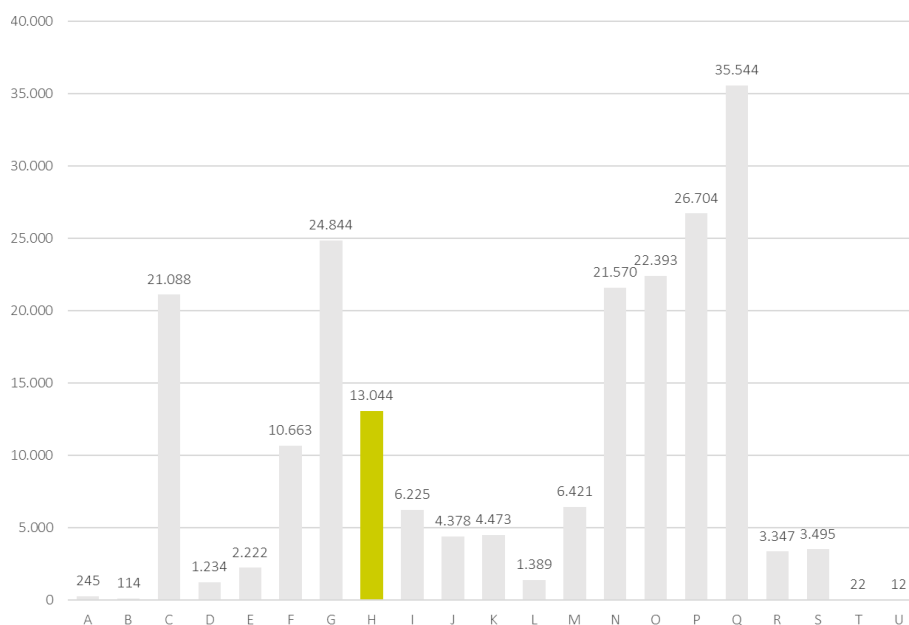
<sup>7</sup> Le taux de chômage exprime la part de personnes qui sont sans emploi, à la recherche d'un emploi ou disponibles pour occuper un emploi parmi la population active.

<sup>8</sup> Le taux d'emploi exprime le pourcentage de personnes qui ont un emploi (salarié ou indépendant) parmi la population en âge de travailler.

d'activité<sup>9</sup> était de 66,9%, ce qui représente une légère diminution depuis les 67% de 2008 (soit - 0,1 p.p.). Et il est légèrement plus faible qu'en Wallonie (68,2%).

## Emploi salarié

Au 30 juin 2019, le bassin de Liège comptait 209.427 postes de travail salarié (soit 19,5% du total wallon) pour un total de 15.468 établissements.



A - Agriculture, sylviculture et pêche. B - Industries extractives. C - Industrie manufacturière. D - Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air. E - Production et distribution d'eau, assainissement, gestion des déchets et dépollution. F - Construction. G - Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles. H - Transports et entreposage. I - Hébergement et restauration. J - Information et communication. K - Activités financières et d'assurance. L - Activités immobilières. M - Activités spécialisées, scientifiques et techniques. N - Activités de services administratifs et de soutien. O - Administration publique. P - Enseignement. Q - Santé humaine et action sociale. R - Arts, spectacles et activités récréatives. S - Autres activités de services. T - Activités des ménages en tant qu'employeurs, activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre. U - Activités extra-territoriales.

Pour le secteur de la Logistique, le bassin de Liège comptabilisait 13.044 postes de travail salarié, ce qui représente 6,2% des postes de travail du bassin (tous secteurs confondus) pour un total de 445 établissements. L'indice de spécialisation<sup>10</sup> de l'emploi salarié du secteur de la Logistique était de 1,3.

Par rapport à 2015, le nombre de postes de travail salarié est en augmentation. En effet, le secteur de la Logistique comptabilisait 11.888 postes de travail salarié, ce qui représente une augmentation de 9,7% de 2015 à 2019. Quant au sous-secteur des transports terrestres et du transport par conduites, le nombre de postes de travail salarié a très légèrement augmenté puisqu'on en comptabilisait 5.675 en 2015 (soit une augmentation de 0,4% de 2015 à 2019).

Secteur NACE	Postes	% bassin	Bassin/Wallonie	Établissements
Transports et entreposage	13.044	6,2%	24,9%	445
TOTAL	209.427	100,0%	19,5%	15.468

<sup>9</sup> Le taux d'activité exprime la part de personnes qui ont effectivement un emploi (population active occupée) parmi la population de 15 à 64 ans.

<sup>10</sup> L'indice de spécialisation exprime la part du secteur dans le bassin, divisé par la part du secteur en FWB/Wallonie. Un indice de spécialisation supérieur à 1 signifie une part plus importante dans le bassin que dans les autres bassins.

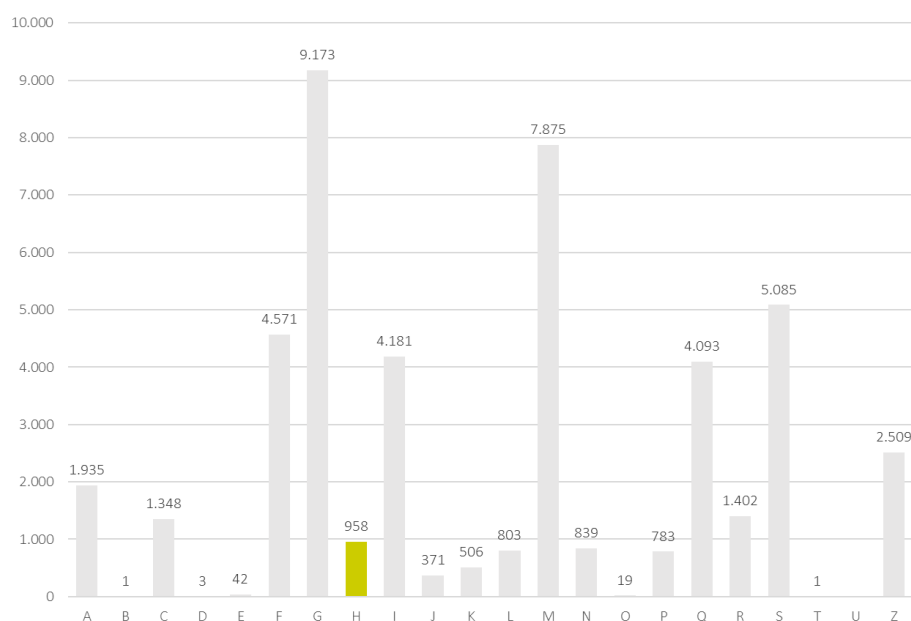
Plus précisément, le secteur de la Logistique peut être analysé en fonction des sous-secteurs suivants :

- Le sous-secteur des transports terrestres et par conduites comptabilisait 5.696 postes de travail salarié, ce qui représente 43,7% des postes de travail salarié du bassin du secteur de la Logistique. L'indice de spécialisation était de 1,0.
- Le sous-secteur des transports par eau comptabilisait 71 postes de travail salarié, ce qui représente 0,5% des postes de travail salarié du bassin du secteur de la Logistique. L'indice de spécialisation était de 2,5 (forte spécialisation).
- Le sous-secteur des transports aériens comptabilisait 469 postes de travail salarié, ce qui représente 3,6% des postes de travail salarié du bassin du secteur de la Logistique. L'indice de spécialisation était de 2,3 (forte spécialisation).

Secteur NACE	Postes	% bassin	Bassin/Wallonie
Transports terrestres et transport par conduites	5.696	43,7%	18,8%
Transports par eau	71	0,5%	49,7%
Transports aériens	469	3,6%	44,8%
Entreposage et services auxiliaires des transports	4.987	38,2%	39,6%
Activités de poste et de courrier	1.821	14,0%	21,8%
<b>Transports et entreposage</b>	<b>13.044</b>	<b>100,0%</b>	<b>24,9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>209.427</b>		

## Emploi indépendant

Au 31 décembre 2019, le bassin de Liège comptait 46.498 indépendants<sup>11</sup> (soit 14,8% du total wallon).



A - Agriculture, sylviculture et pêche. B - Industries extractives. C - Industrie manufacturière. D - Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air. E - Production et distribution d'eau, assainissement, gestion des déchets et dépollution. F - Construction. G - Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles. H - Transports et entreposage. I - Hébergement et restauration. J - Information et communication. K - Activités financières et d'assurance. L - Activités immobilières. M - Activités spécialisées, scientifiques et techniques. N - Activités de services administratifs et de soutien. O - Administration publique. P - Enseignement. Q - Santé humaine et action sociale. R - Arts, spectacles et activités récréatives. S - Autres activités de services. T - Activités des ménages en tant qu'employeurs, activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre. U - Activités extra-territoriales. Z - Indéterminé.

<sup>11</sup> Dont 27.943 en activité principale, 13.042 en activité complémentaire et 5.513 en activité après l'âge de la pension.

Pour le secteur de la Logistique, le bassin de Liège comptabilisait 958 emplois indépendants, ce qui représente 2,1% des indépendants du bassin (tous secteurs confondus). L'indice de spécialisation<sup>12</sup> de l'emploi indépendant du secteur de la Logistique était de 1,1.

Secteur NACE	Indépendants	% bassin	Bassin/Wallonie
Transport et entreposage	958	2,1%	15,6%
TOTAL	46.498	100,0%	14,8%

Plus précisément, le secteur de la Logistique peut être analysé en fonction des sous-secteurs suivants :

- Le sous-secteur des transports terrestres et par conduites comptabilisait 531 postes de travail salarié, ce qui représente 55,4% des postes de travail salarié du bassin du secteur de la Logistique. L'indice de spécialisation était de 1,0.
- Le sous-secteur des transports par eau comptabilisait 132 postes de travail salarié, ce qui représente 13,8% des postes de travail salarié du bassin du secteur de la Logistique. L'indice de spécialisation était de 1,5 (légère spécialisation par rapport au reste de la Wallonie).

Secteur NACE	Indépendants	% bassin	Bassin/Wallonie
Transports terrestres et transports par conduites <sup>13</sup>	531	55,4%	14,7%
Transports par eau	132	13,8%	21,5%
Transports aériens <sup>14</sup>	0	0,0%	0,0%
Entreposage et services auxiliaires des transports	16	1,7%	11,2%
Activités de poste et de courrier	0	0,0%	0,0%
Transport et entreposage	958	100,0%	15,6%
TOTAL	46.498		

## Opportunités d'emploi

En 2019, le bassin de Liège comptait 14.947 opportunités d'emploi<sup>15</sup> (soit 12,7% des opportunités d'emploi wallonnes).

Catégorie professionnelle	Bassin	Bassin/Wallonie
11 - Personnels des services aux personnes et à la collectivité	938	7,9%
12 - Personnel des services administratifs et commerciaux	1.216	16,8%
13 - Personnel de l'industrie hôtelière	1.036	13,0%
14 - Personnel de la distribution et de la vente	1.125	11,6%
21 - Professionnels des arts et du spectacle	31	9,9%
22 - Professionnels de la formation initiale et de la formation continue	293	6,1%
23 - Professionnel de l'intervention sociale, du développement local et de l'emploi	204	6,8%
24 - Professionnels de la santé (paramédical)	446	8,4%
31 - Professionnels de la santé (médical)	46	6,8%
32 - Cadres administratifs et professionnels de l'information et de la communication	662	15,4%

<sup>12</sup> Cf. note de bas de page n° 10.

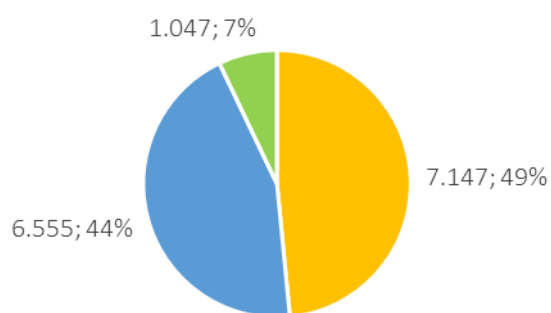
<sup>13</sup> Remarque : en ce compris les services de déménagement, mais sans le transport de voyageurs.

<sup>14</sup> Uniquement de passager.

<sup>15</sup> Ces offres d'emploi ne représentent pas l'ensemble du marché de l'emploi mais uniquement les postes pour lesquels les entreprises ont utilisé le Forem comme canal de recrutement.

33 - Cadres commerciaux	537	15,5%
41 - Personnel de l'agriculture et de la pêche	514	24,8%
42 - Personnel du bâtiment, des travaux publics et de l'extraction	1.269	13,5%
<b>43 - Personnel du transport et de la logistique</b>	<b>2.566</b>	<b>17,7%</b>
44 - Personnel de la mécanique, de l'électricité et de l'électronique	1.827	13,4%
45 - Personnel des industries de process	300	7,7%
46 - Personnel des autres industries	62	5,7%
47 - Personnel de type artisanal	344	12,1%
51 - Maîtrise industrielle	51	13,7%
52 - Techniciens industriels	560	13,6%
53 - Cadres techniques de l'industrie	337	11,9%
61 - Agents de maîtrise, techniciens et cadres techniques hors industrie	583	14,4%
TOTAL	14.947	12,7%

Pour le secteur de la Logistique le bassin de Liège comptabilisait 2.566 opportunités d'emploi (soit 17,2% des opportunités d'emploi du bassin).



En termes de circuit de travail (tous secteurs confondus), le travail ordinaire intérim et le travail intérimaire occupent la majeure partie des opportunités d'emploi du bassin, respectivement 7.147 (soit 49%) et 6.555 (soit 44%).

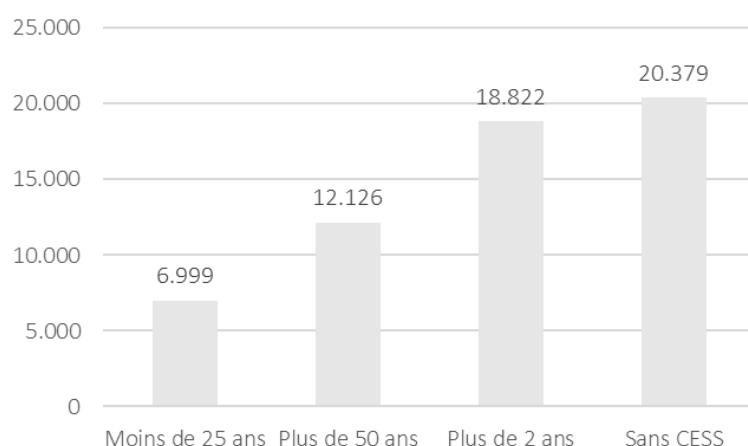
■ Travail ordinaire ■ Travail intérim ■ Aides publiques

### Caractéristiques de la réserve de main-d'œuvre

En 2019, le bassin de Liège comptabilisait 44.278 demandeurs d'emploi inoccupés ou DEI (soit 22,0% des DEI wallons).

- La part des DEI âgés de moins de 25 ans et de plus de 50 ans du bassin de Liège (respectivement 15,8% et 27,4%) est assez comparable à celle que l'on retrouve au niveau de la Wallonie (respectivement 18,7% et 26,2%).
- La part des DEI de longue durée (supérieure à 2 ans) est légèrement plus importante dans le bassin de Liège (42,5%) qu'en Wallonie (38,5%).
- La part des DEI qui ne possèdent pas le CESS est légèrement plus importante dans le bassin de Liège (46,0%) qu'en Wallonie (45,4%).
- La part des DEI qui ne possèdent pas le permis B est légèrement plus importante dans le bassin de Liège (45,4%) qu'en Wallonie (41,6%).
- La part des DEI non UE est deux fois plus grande dans le bassin de Liège (15,2%) qu'en Wallonie (8,7%).





Au total, le secteur de la Logistique comptait 12.785 des positionnements métiers<sup>16</sup>, dont 10.864 sur trois métiers figurant dans le top 20 des positionnements métiers du bassin (1<sup>ère</sup>, 9<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> positions).

## Métiers prioritaires du bassin de Liège pour le secteur de la Logistique

En octobre 2020, le bassin de Liège a établi la liste des métiers prioritaires du bassin pour l'année 2021. Parmi les 58 métiers retenus, 11 concernent le secteur de la Logistique.

N°	Métiers prioritaires du bassin	Métiers/Fonctions critiques et en pénurie en Wallonie <sup>17</sup>		
		Pénurie qualitative <sup>18</sup>	Pénurie quantitative <sup>19</sup>	Depuis quand
1	Chauffeur de courrier express			
2	Conducteur de chariot élévateur			
3	Conducteur de poids lourds	✓	✓	2017
4	Déclarant de douane	✓		2019
5	Magasinier	✓		2018
6	Manager de la chaîne logistique			
7	Opérateur de stock en logistique			
8	Préparateur de commande en logistique			
9	Préparateur d'expédition en logistique			
10	Réceptionniste en logistique			
11	Responsable de transport			

<sup>16</sup> Important : il s'agit de positionnements métiers (et non de personnes positionnées sur des métiers) car les DEI peuvent se positionner sur plusieurs métiers (et donc être comptabilisés plusieurs fois).

<sup>17</sup> Liste 2020 du Forem, à partir des données 2019 (hors métiers de l'enseignement).

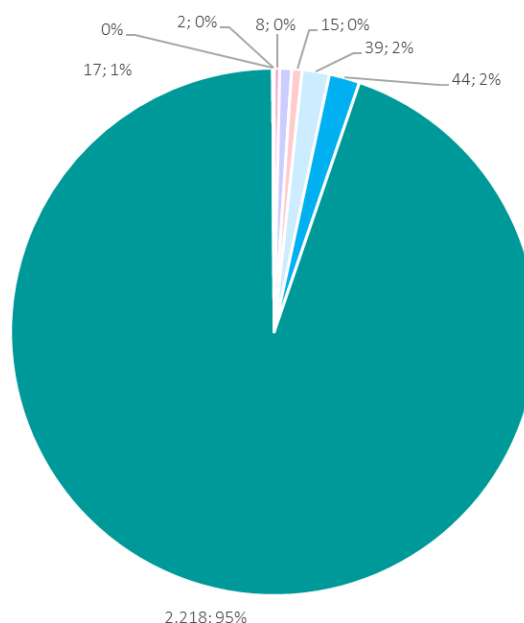
<sup>18</sup> Une pénurie qualitative est liée au profil du candidat et/ou aux conditions de travail. Il s'agit de fonctions critiques.

<sup>19</sup> Une pénurie quantitative est une pénurie de main-d'œuvre, c'est-à-dire que le nombre de demandeurs d'emploi inoccupés est considéré comme insuffisant pour satisfaire l'ensemble des opportunités d'emploi connues du Forem. Il s'agit de métiers en pénurie.

## Offre d'enseignement et de formation

L'offre d'enseignement et de formation pour le secteur de la Logistique se répartit comme détaillé ci-après. On constate que pour le secteur de la Logistique, l'offre d'enseignement est très faible et l'offre de formation est essentiellement couverte par le Forem.

Opérateur	Apprenants
Enseignement qualifiant	8
IFAPME	17
EPS	15
CISP	39
CFISPA	44
Forem	2.218
CTA	0
Validation des compétences	2



Pour l'année scolaire 2019-2020, l'enseignement qualifiant recensait 8 élèves de l'enseignement de plein exercice dans l'option Gestionnaire en transport et logistique.

L'IFAPME recensait 17 apprenants : 10 pour la formation initiale (apprentissage) et 7 pour la formation des adultes.

Au cours de l'année 2018-2019, 15 apprenants ont fréquenté l'enseignement de promotion sociale (formation pour adultes) dans l'option Cariste-Magasinier.

Les centres d'insertion socio-professionnelles (CISP) recensaient 39 apprenants en 2018 pour l'option Préformation aux métiers de la vente et de la distribution.

En 2019, 44 apprenants ont fréquenté les centres de formation et d'insertion socio-professionnelle AViQ (CFISPA) dans les options suivantes : Magasinage, manutention des charges et déménagements (26 apprenants) et Organisation de la circulation des marchandises (18 apprenants).

Le Forem<sup>20</sup> recensait 2.218 apprenants en 2019 : 15 pour la formation des adultes (en partenariat) et 2.203 pour la formation complémentaire<sup>21</sup> (en gestion propre). Les options les plus fréquentées sont les suivantes :

- Technicien en transport et logistique (15 apprenants) pour la formation des adultes (en partenariat) ;
- Employé de logistique (301 apprenants) pour la formation complémentaire en gestion propre) ;
- Magasinier (293 apprenants) pour la formation complémentaire en gestion propre) ;
- Conducteur de chariot élévateur (261 apprenants) pour la formation complémentaire en gestion propre) ;
- Conducteur poids lourds (221 apprenants) pour la formation complémentaire en gestion propre).

<sup>20</sup> L'offre de formation du Forem ne renseigne les fréquentations que pour les demandeurs d'emploi, alors que les centres proposent des formations pour les demandeurs d'emploi, les travailleurs et les élèves.

<sup>21</sup> Ces formations sont dispensées dans les centres de compétence et les centres de référence.

Le bassin de Liège n'avait pas de CTA.

En 2019, 2 personnes ont été recensées par la Validation des compétences dans l'option Conducteur de chariot élévateur.

## Contexte institutionnel

Si l'on se réfère à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024<sup>22</sup> dont nous avons extrait quelques éléments en rapport avec le secteur de la logistique pour ce chapitre, la Wallonie s'engage à lutter contre le réchauffement climatique et préserver l'environnement en modifiant les comportements en profondeur en vue d'une société totalement neutre en carbone en 2050 (avec une étape intermédiaire en 2030 qui doit nous conduire à une réduction des émissions de GES25 de 55% par rapport à l'année de référence 1990). Cet objectif écologique incarné notamment par le Plan air climat énergie 2030 (PACE) cohabitera avec l'objectif social de réduction du taux de pauvreté et d'intensification de la concertation sociale ainsi que l'objectif économique d'amélioration du taux d'emploi de 5% à l'horizon 2025<sup>23</sup>.

Parmi les mesures du Plan de relance de la Wallonie (en lien avec le secteur de la logistique), et ici plus précisément la réduction des gaz à effet de serre<sup>24</sup>, on retrouve celles-ci :

- Mettre en place une communication grand public pour promouvoir les produits et services « bas carbone » ;
- Mettre en place un mécanisme de soutien aux matériaux biosourcés locaux ;
- Soutenir la décarbonation des entreprises (industrielles) wallonnes via notamment la mise en œuvre de WalEnergie, le soutien aux IPCEI bas carbone ou encore le développement permettant d'amener des nouvelles technologies à maturité industrielle à travers la mise en place d'une plateforme de démonstrateurs ;
- Soutenir la transition pour des d'entreprises d'économie sociale : appel à projets et upscaling.

Le Plan de relance prévoit d'importantes mesures en matière de mobilité, sous 4 axes principaux<sup>25</sup> : « *l'augmentation du report modal du transport de personnes et de marchandises, la décarbonation de vecteurs énergétiques du transport, le développement d'infrastructures stratégiques (modes actifs) et l'instauration de vitesses dynamiques en fonction de conditions spécifiques des lieux considérés* »<sup>26</sup>.

Au sein de ces axes de travail nous avons repris quelques-unes des mesures envisagées. Beaucoup d'entre-elles poursuivent l'objectif de réduire l'utilisation et la consommation du véhicule individuel polluant (cible principale : la voiture individuelle)<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup> Pour plus d'informations : [https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration\\_politique\\_regionale\\_2019-2024.pdf](https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf)

<sup>23</sup> Pour plus d'informations : [https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration\\_politique\\_regionale\\_2019-2024.pdf](https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf) (Introduction, pp. 3-6).

<sup>24</sup> Pour plus d'informations : <https://gouvernement.wallonie.be/files/Documents/Plan%20de%20relance%20de%20la%20Wallonie-1.pdf> (p. 10).

<sup>25</sup> *Ibid.* (pp. 11-13).

<sup>26</sup> *Ibid.* (p. 11).

<sup>27</sup> *Ibid.* (pp. 11-12).

#### Personnes :

- Encouragement du covoiturage + mise en place de parkings relais implémentés sur le territoire wallon et particulièrement à l'entrée des villes.
- Création de pôles multimodaux (« Mobipôles ») : sur base de l'offre de mobilité existante et à créer au sein de lieux stratégiques « à vocation structurante (gares ferroviaires importantes, combinaison de gare ferroviaire et de gare bus ou ligne express, croisement de lignes express).
- Renforcer l'offre de transports en commun et sa gratuité pour certains publics ou tranches d'âge.
- Élargissement des primes vélos.
- Améliorer la logistique urbaine pour les vélos.

#### Marchandises :

- Augmenter les investissements dans les zones portuaires et réformer les ports autonomes.
- Soutenir la mise en place d'une télé-gestion des ouvrages d'art et des écluses, permettant de télégérer un maximum d'ouvrages hydrauliques depuis le centre PEREX et ainsi d'améliorer la qualité de service sur le réseau fluvial. Ce projet comprend notamment le développement du réseau de fibre optique le long des voies d'eau et dans les ports autonomes.
- Implémenter le système Weight In Motion (mécanisme de pesage et de contrôle des charges aux essieux des camions) : multiplier les stations par 2 d'ici 2024, et renfort des contrôles routiers.
- Développer de nouvelles mesures pilotes - Stratégie Régionale de Mobilité Marchandises : par des appels à projets innovants (dont les véhicules autonomes), des analyses du transport de marchandises par filière et un travail sur l'acquisition de données et son adaptation aux standards/souhaits de l'UE.

#### En matière de décarbonation et le développement d'infrastructures<sup>28</sup> :

Multiplier les bornes pour véhicules électriques ;

Soutenir les carburants verts : mise en place d'un dispositif de soutien au déploiement d'infrastructures de carburants décarbonés ;

Soutien aux communes pour leurs investissements en infrastructures cyclables sur leur territoire afin de développer des réseaux locaux ;

Développer plusieurs corridors vélos et éléments de maillage pour assurer la connectivité des aménagements cyclables.

Il existe évidemment des parallèles importants avec les mesures citées dans la synthèse de la rencontre sectorielle industrie, puisque les deux secteurs sont intimement liés voire confondus quand on parle de logistique industrielle. Ainsi, au sein de la Déclaration de Politique Régionale nous nous permettrons encore de revenir sur quelques éléments. Dont l'ambition de la Wallonie en matière de politique industrielle et de recherche, de développement et d'innovation, à l'aide de ses pôles de compétitivité<sup>29</sup> :

- De mettre en place une chaîne d'innovation intégrée ;
- D'optimiser l'ensemble des structures économiques et renforcer les axes transversaux (numérique, automatisation, énergie, mobilité, économie circulaire, bien-être, gestion des ressources, vieillissement de la population, dérèglement climatique) ;
- De poursuivre le développement du secteur spatial ;
- De porter une attention particulière à l'installation, au maintien et au développement de grandes entreprises en Wallonie<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> *Ibid.* (p. 13).

<sup>29</sup> Bio Win, Green Win, Logistics in Wallonia, Pôle Mecatech, Sky Win, et Wagralim.

<sup>30</sup> Pour plus d'informations : [https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration\\_politique\\_regionale\\_2019-2024.pdf](https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf) (Chapitre 3. La politique industrielle et de recherche, de développement et de l'innovation, pp. 13-16).

Au niveau des objectifs d'économie circulaire et régénératrice, la Wallonie vise une production bas carbone et zéro déchet, une réduction planifiée de l'usage des plastiques (stratégie de sortie de la production du plastique à l'horizon 2030), une économie de la fonctionnalité et de la réparation (sortie de l'obsolescence programmée), des circuits courts, un assainissement des friches industrielles, etc.<sup>31</sup>. Pour impliquer les entreprises il s'agira :

- De faire de l'économie circulaire une opportunité économique et d'assurer un accompagnement par les opérateurs publics ;
- D'encourager les porteurs de projet et les entrepreneurs qui inscrivent leur action dans le cadre de la transition énergétique et de l'économie circulaire par des subsides pour l'audit « ressources et énergie » ;
- D'instaurer des labels ;
- De communiquer et sensibiliser pour une utilisation optimale des matières premières et des produits et matières recyclés et pour lutter contre l'obsolescence programmée ;
- De repenser les instruments financiers, les outils économiques et les aides aux entreprises et aux indépendants pour aboutir à une offre de dispositifs clairs, cohérents et accessibles aux entreprises de toutes tailles et qui permette l'émergence d'entreprises rentables, en développement, innovantes et qui s'internationalisent<sup>32</sup>.

## Contexte COVID-19

« Selon les projections économiques de la Banque nationale de Belgique, la baisse de l'activité économique suite aux mesures de confinement pourrait entraîner des pertes d'emploi à court terme. Des créations d'emploi seraient prévues pour le printemps 2021. Au regard de cet afflux de main-d'œuvre, des métiers détectés en tension sur base de la situation de 2019 pourraient ne plus l'être dans les mois à venir ou au contraire, connaître une tension plus importante. [...] Une approche sectorielle permet de nuancer la tension liée aux recrutements »<sup>33</sup>.

La crise sanitaire a touché différemment les activités du secteur du transport et de la logistique : certaines se sont intensifiées et d'autres ont été mises à l'arrêt.

Pendant la crise sanitaire, le gouvernement a considéré que les sous-secteurs du transport des marchandises et des services logistiques comme essentiels (acheminement des marchandises), ils se sont donc maintenus. Par ailleurs, les achats en ligne des particuliers ont augmenté (e-commerce), ce qui a engendré une mise sous pression des activités de livraisons de colis.

Cependant, la situation est nuancée concernant les deux aéroports wallons : l'aéroport de Liège (centré sur le fret) a poursuivi ses activités de manière soutenue<sup>34</sup> tandis que l'aéroport de Charleroi (centré sur le transport de passagers) a été mis à l'arrêt pendant plusieurs mois en raison des restrictions relatives aux voyages à l'étranger. Par ailleurs, le transport terrestre de passagers a également été affecté (ex : autocars). « À l'heure du déconfinement, les activités ne reprennent que partiellement en raison des mesures de distanciation physiques et des restrictions en matière d'excursion ou de voyage à l'étranger »<sup>35</sup>.

Le secteur du transport et de la logistique est également affecté par le ralentissement économique du marché de l'emploi : le nombre de propositions de recrutement publiées par le Forem (hors partenaires publics) est en diminution entre mars et mai 2020. Quant à la demande d'emploi, on constate une augmentation du nombre de demandeurs d'emploi en mars et en avril et une baisse dès mai 2020.

---

<sup>31</sup> *Ibid.* (Chapitre 6. L'économie circulaire et régénératrice, pp. 27-30).

<sup>32</sup> *Ibid.* (Chapitre 7. Les entreprises et les indépendants, pp. 31-40).

<sup>33</sup> Liste des métiers en pénurie 2020 du Forem, page 15.

<sup>34</sup> Notamment en raison de sa désignation comme Hub européen pour le matériel de santé par l'OMS.

<sup>35</sup> Liste des métiers en pénurie 2020 du Forem, page 24.

À ce jour, il est difficile d'établir des pronostics sur les dynamiques de reprises des différents sous-secteurs.

Le confinement a aussi affecté le déroulement des formations : les certificats d'aptitude professionnelle et les permis provisoires ont été prolongés et ne posent donc pas de problème de continuité, mais les nouveaux candidats aux métiers n'ont pu être formés complètement.

## Rencontre introductive du 3 mars 2021

### Éléments généraux

Le *Green Deal* est une feuille de route qui a pour objectif de rendre l'Union européenne plus durable sur les trois dimensions suivantes : sociale, économique et environnementale. Pour ce faire, une nouvelle stratégie de croissance doit être mise en œuvre afin que l'Union européenne soit efficace dans l'utilisation de ses ressources et la nullité de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Le plan d'actions met en évidence l'économie circulaire (avec une meilleure gestion des déchets), la restauration de la biodiversité et la réduction de la pollution, ... Ce plan d'actions présente les investissements nécessaires et les instruments de financement disponibles. Il explique également comment garantir une transition juste et inclusive.

Une législation européenne sur le climat doit transformer cet engagement politique en obligation légale. D'ailleurs, la Commission européenne insiste pour que chaque secteur de l'économie contribue de manière utile à cette amélioration.

Un cadre juridique est fixé pour les années 2021-2027 avec une mobilisation de 750 milliards d'euros autour de trois piliers<sup>36</sup> : le fond de transition équitable (40 milliards d'euros), le programme *Just transition* (30 milliards d'euros d'investissement) et les prêts de la Banque européenne d'investissement pour le secteur public.

Un autre élément est de travailler avec des partenaires internationaux pour améliorer les normes environnementales mondiales.

Ces efforts bénéficieront à trois types d'acteurs :

- Les citoyens en facilitant les possibilités d'emploi dans les secteurs en transition, en offrant des possibilités de reconversion, en améliorant l'efficacité énergétique des logements, ...
- Les entreprises en soutenant les transitions vers des technologies à faible densité de carbone, en créant des conditions attrayantes pour les investisseurs publics et privés, en facilitant l'accès aux prêts et aux aides financières, en investissant dans la création de nouvelles entreprises telles que des PME ou startups, en investissant dans des activités de recherche et d'innovation, ...
- Les États membres en soutenant la transition vers des activités à faible densité de carbone, en créant de nouveaux emplois dans l'économie dite verte, en investissant dans des transports publics durables, en investissant dans les sources d'énergies renouvelables, en améliorant la connectivité numérique, ...

---

<sup>36</sup> Plus d'informations : [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/just-transition-mechanism\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/just-transition-mechanism_en)

## Focus sur le secteur de la Logistique

### Intervention de Monsieur Marc TARABELLA (député européen)

Le secteur de la Logistique représente un quart des émissions des gaz à effet de serre, mais le *Green Deal* vise une réduction de 90% d'ici 2050 en utilisant différents modes de transports (intermodalité).

La transition est remise en question par la chaîne d'approvisionnement des métaux. En effet, la construction d'éoliennes nécessite de recourir à certains métaux et d'utiliser des technologies qui vont de plus en plus reposer sur des matières premières critiques (ex : lithium, cobalt, tungstène, ...), que l'on trouve en dehors de l'union européenne et dont d'autres acteurs mettent la main dessus. Il est donc important de mettre l'accent sur l'approvisionnement plus responsable en matières premières avec les entreprises qui doivent d'une part envisager l'atténuation et l'évaluation des risques et d'autre part veiller meilleure traçabilité tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

### Questions de Monsieur Bernard PIETTE (Logistics in Wallonia)

*La communication sur le Green Deal mentionne que, à l'horizon 2050, l'Union Européenne doit arriver à une absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. L'utilisation d' « émission nette » implique-t-il que des mécanismes de compensation des émissions seront toujours à l'œuvre ? Si oui, n'est-ce pas reporter le problème soit géographiquement vers d'autres zones de la planète soit temporellement vers les générations futures ?*

D'un point de vue géopolitique, les effets du réchauffement climatique sont beaucoup plus graves dans les zones qui sont les plus pauvres du monde, dont on se sert parfois comme de poubelles. D'ailleurs, certaines îles sont menacées de disparition. Si les mesures ne sont pas prises avec les mêmes contraintes au niveau mondial (cf. Les Accords de Paris), alors les efforts menés en Europe seraient insuffisants.

Des compléments de réponse seront apportés (notamment avec le concept d' « émission nette ») en consultant des membres de la Commission du transport et de l'environnement.

*Le transport et la logistique sont encore trop souvent vus par les entreprises comme un poste de coût et non comme un levier de différenciation. Dans cette course au prix, un élément non négligeable reste le dumping social auquel la Commission a soigneusement évité de s'attaquer pour le moment dans le secteur du transport notamment sous la pression des pays de l'ancien bloc de l'Est. Comment voyez-vous cette situation évoluer ?*

Une amélioration est intervenue au niveau du dumping social, mais qui n'est pas suffisante. Au niveau de l'Europe, pour certains il n'y a pas de dumping social car il faut être compétitif. Pour lutter contre le dumping social, trois volets sont intéressants :

- Le détachement des travailleurs<sup>37</sup> pour lutter contre le détachement abusif des conducteurs ;
- L'accès sur le marché des transports qui encadre le cabotage<sup>38</sup> a été limité au grand damne des pays de l'est, mais aussi de l'Espagne et du Portugal ;
- Les temps de conduite et de repos imposent aux conducteurs des retours réguliers dans leur pays d'origine et aux entreprises de financer des temps de repos en hébergement pour les conducteurs.

---

<sup>37</sup> La sécurité sociale est celle du pays d'origine et le salaire est celui dans lequel s'effectue la prestation.

<sup>38</sup> Le cabotage est la possibilité pour le transporteur d'effectuer plusieurs chargements et déchargements dans un pays où il est arrivé dans le cadre d'une livraison internationale.

*La communication sur le Green Deal mentionne que le transport représente un quart des émissions de CO<sub>2</sub>. En Wallonie, les émissions dues au transport de marchandises représentent 32% des émissions totales liées au transport<sup>39</sup>. Il est bien connu que les marchandises ne votent pas et que le transport de marchandises est souvent visé en premier. Or, le document ne mentionne expressément aucune mesure particulière visant le déplacement individuel. Comment la Commission européenne pense-t-elle agir afin de ne pas pénaliser l'activité économique que représente le transport de marchandises ?*

La Commission européenne a l'intention de réduire l'empreinte énergétique des déplacements individuels et d'encourager les alternatives. Pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050, tous les secteurs et les sous-secteurs sont concernés. En effet, le secteur du transport comprend le sous-secteur du transport des marchandises ainsi que le sous-secteur du transport des personnes. Dans ce dernier, les efforts à fournir devraient être davantage importants car le transport des personnes comprend le secteur collectif qui relève du secteur public.

Une solution est d'encourager à la multimodalité, tant pour les marchandises<sup>40</sup> que pour les personnes<sup>41</sup>.

La Commission européenne proposera de légiférer le transport des personnes. À titre d'exemple, une législation sur les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> applicable aux voitures et aux véhicules utilitaires légers devrait arriver à l'horizon du premier trimestre 2021 pour définir une trajectoire claire vers une mobilité à émission nulle dès 2025.

#### **Question de Monsieur Bernard VAN GORP (Centre de compétence Forem Logistique)**

*Dans la feuille de route listant ses actions clés, l'Europe annonce une « stratégie pour une mobilité durable et intelligente », pouvez-vous développer succinctement cette stratégie ?*

La mobilité durable doit s'inscrire dans une stratégie qui prévoit de favoriser l'adoption de véhicules, de navires, ... à zéro émission de gaz à effet de serre en recourant à des carburants renouvelables à faible teneur en carbone et à d'infrastructures connexes (ex : installation de 3 millions de points de recharges publiques à l'horizon 2030<sup>42</sup>). La mobilité durable suppose également la création d'aéroports et de ports à zéro émission de gaz à effet de serre au moyen de nouvelles initiatives qui visent à promouvoir les carburants durables pour le secteur de l'aviation, de rendre la mobilité inter-urbaine saine et durable en doublant le trafic ferroviaire, ...

La mobilité intelligente est une stratégie qui prévoit de faire de la mobilité multimodale connectée et automatisée à une réalité. À Liège de nombreux atouts existent (l'aéroport de Liège, le Port autonome, le Trilogiport, le réseau routier, le réseau ferroviaire et le réseau fluvial), mais il ne faut pas hésiter à poursuivre les investissements. La mobilité intelligente suppose également d'encourager l'innovation et l'utilisation des données de l'intelligence artificielle.

---

<sup>39</sup> Dont 68% sont liées au transport de personnes (transport individuel ou collectif).

<sup>40</sup> Transport routier, transport fluvial, transport naval, ...

<sup>41</sup> Co-voiturage, transports en commun, vélo, ...

<sup>42</sup> Aujourd'hui, le problème concerne la production d'électricité. En effet, en ce qui concerne le nucléaire, le problème provient de la gestion des déchets et de la sécurisation (bien qu'on ne soit pas en zone sismique).



# Rencontre sectorielle du 27 avril 2021

## Matrice AFOM

À partir de la matrice pré-complétée à partir de la littérature<sup>43</sup> et des échanges, il a été convenu de scinder la matrice en deux thématiques : l'une pour les activités de la logistique et l'autre pour l'offre d'enseignement et de formation.

### **Matrice des activités de la logistique**

La matrice est reprise à la page suivante.

Par ailleurs, d'autres éléments ont également été discutés.

L'entreprise Bpost est un acteur de la logistique pourvoyeur d'emplois grâce à sa branche pour les colis, ce qui représente un atout pour le bassin de Liège.

L'attractivité de Liège est à la fois un atout et une opportunité qui perdurera puisque la situation géographique du bassin ne changera pas : réseau routier et autoroutier, réseau ferroviaire (les liaisons Rotterdam-Gênes & Londres-Europe de l'Est), réseau fluvial (la Meuse<sup>44</sup> et le Port autonome de Liège), ... ainsi que le transport aérien (l'aéroport de Bierset, spécialisé dans le transport de fret).

La crise sanitaire, en tant qu'opportunité, peut amener à la reconfiguration des chaînes logistiques internationales.

L'e-commerce peut être perçu comme une menace si on se réfère à certaines études qui mettent en évidence la destruction d'emplois qu'il peut causer.

---

<sup>43</sup> Cf. Annexe 2, page 22.

<sup>44</sup> La Meuse permet la liaison Meuse-Rhin-Danube.

*Diagnostic interne :  
représentants du secteur*

#### ATOUS

- Acteurs EFE + centre de compétence (seuls 3 bassins dont Liège organisent l'option expérimentale « gestionnaire en logistique et transport »).
- Entreprises (ex : Lachs, TNT FedEx, hôpitaux, Bpost, ...).
- Pôle de compétitivité LIW.
- Attractivité de Liège : infrastructures (aéroport, Trilogiport, ...) et localisation → plaque tournante.

#### FAIBLESSES

- Réglementation transport marchandises > transport individus (impact activité économique).
- Circuit court : manque de sensibilisation des acteurs pour la formation des travailleurs.
- Impact plus faible pour le développement de l'emploi.

*Diagnostic externe :  
environnement du bassin*

#### OPPORTUNITÉS

- Campagne d'information et de sensibilisation aux métiers de la logistique.
- Encourager et développer les formations en alternance en impliquant les entreprises.
- Attractivité de Liège : infrastructures et localisation.
- Reconversion des terrains de la sidérurgie.
- Secteur en plein développement // digitalisation.
- Digitalisation / Transition numérique.
- Enjeux environnementaux : réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (cadre réglementaire).
- Multimodalité (marchandises et individus).
- Logistique du dernier kilomètre.
- Circuit court : accentué avec la pandémie, donc besoin réel à rencontrer.
- La logistique devient aussi un axe clé du marketing (le client choisit le chemin de son colis : à domicile ou en point relais).
- La logistique dans le cadre des circuits courts : ils sont mis en avant depuis le début de la crise sanitaire, en lien avec le projet wallon de relocalisation de l'alimentation.
- Crise sanitaire (ex : transport des marchandises).

#### MENACES

- Manque d'attractivité du secteur car il est réduit au transport routier et aux métiers non qualifiés.
- Métiers en pleine mutation (nouvelles technologies).
- E-commerce.
- Traçabilité.
- Ubérisation (concurrence, pauvreté des travailleurs).
- Circuits courts / Economie locale.
- Digitalisation / Transition numérique.
- Enjeux environnementaux : réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (cadre réglementaire).
- Réglementation transport marchandises > transport individus (impact activité économique).
- Crise sanitaire (ex : transport des individus).

## Matrice de l'offre d'enseignement et de formation

La matrice est reprise à la page suivante.

Par ailleurs, d'autres éléments ont également été discutés.

L'option expérimentale « gestionnaire en logistique et transport » est un atout et elle prévoit des stages de 8 semaines pour les élèves de 5<sup>ème</sup> et de 6<sup>ème</sup> année. Mais, elle peut également être vue comme une faiblesse puisque, en tant qu'option expérimentale, l'accès au plan d'équipement et aux moyens non pérennes n'est pas possible. Il n'y a donc pas d'octroi d'incitants NTPP<sup>45</sup>.

Les outils pédagogiques développés par le Fonds sectoriel du Transport et de la Logistique sont à la disposition de la Cité des Métiers et des établissements scolaires qui le souhaitent.

La formation de magasinier est une opportunité qui est proposée uniquement en alternance pour le moment, mais qui sera programmable dès septembre 2021.

La promotion des métiers du qualifiant/en pénurie est une opportunité, pour autant que la promotion soit accentuée sur le côté « multiple ».

Le dumping social est une menace avérée. Un exemple a été soulevé : les Pays-Bas font appel de manière quasiment systématiques à des travailleurs détachés en les mobilisant fortement. Il faut donc faire attention au contexte plus global (et aux coûts qu'il faut compresser).

---

<sup>45</sup> NTPP : Nombre Total de Périodes Professeurs ; est calculé d'après le nombre d'élèves présents dans l'école à une date donnée, officiellement le 15 janvier, et sur base du nombre de cours et du nombre d'élèves suivant ces cours. Si la date officielle est celle du 15 janvier, il se peut que le NTPP doive être recalculé en septembre si la variation du nombre d'élèves est trop importante, plus exactement si le nombre est d'au moins 10% plus/moins élevé par rapport au calcul initial du 15 janvier.

*Diagnostic interne :  
représentants du secteur*

#### ATOUS

- Acteurs EFE + centre de compétence (seuls 3 bassins dont Liège organisent l'option expérimentale « gestionnaire en logistique et transport »).
- CISP : le taux d'embauche en sortie de formation est très élevé.
- Alternance : enjeu et potentiel.
- Validation des compétences.
- Les profils métiers sont créés en collaboration avec le secteur.
- Le Fonds sectoriel du Transport et de la Logistique a développé des outils pédagogiques dans les métiers du transport et de la logistique.
- Cité des Métiers : information et sensibilisation.

#### FAIBLESSES

- Offre d'enseignement et de formation (manques, ponts secondaire-supérieur et formation).
- Le temps nécessaire pour développer les profils de formation est important (long).
- Délais d'attente important pour accéder à certaines formations.
- Soft skills.
- Équipements ?
- Difficultés pour les métiers du tertiaire.
- Les entreprises recrutent principalement des bacheliers et non des CESS.

*Diagnostic externe :  
environnement du bassin*

#### OPPORTUNITÉS

- IFAPME : formateurs acteurs actifs dans le secteur et secteur pour les stages.
  - Alternance : profil de magasinier.
  - Formations Forem : courtes et concernant le tertiaire + déclarant en douane.
  - Promotion des métiers du qualifiant (≠ métiers en pénurie).
- Entreprises : forte demande de candidats qualifiés + prévoir une mise en contact entre les apprenants et les entreprises.

#### MENACES

- Peu de candidats s'inscrivent dans les formations proposées en logistique.
- Les candidats sont peu préparés pour suivre les formations.
- Les langues sont peu présentes dans la grille horaire alors que c'est prioritaire.
- Les formations abordent uniquement le transport routier.
- Le nombre de bacheliers diplômés en management de la logistique est insuffisant pour répondre aux demandes des employeurs.
- Digitalisation : crainte pour le public peu qualifié.
- Circuit court : attention, création d'emploi (à quelle échelle ?).
- Dumping social.

## Synthèse

La synthèse de la rencontre a été réalisée par Monsieur Bernard PIETTE (Logistics in Wallonia).

La région liégeoise joue un rôle primordial en matière de logistique, notamment via sa situation géographique idéale, un grand atout qui devrait bien entendu perdurer. La présence d'acteurs majeurs et d'infrastructures de premier plan constituent deux autres points forts de notre bassin liégeois. En effet, nous avons beaucoup parlé aujourd'hui de l'Aéroport de Bierset et du Port Autonome de Liège, il s'agit-là d'atouts de première force pour pouvoir développer l'activité logistique.

En outre, cette activité constitue elle-même un levier pour le développement d'autres activités industrielles ayant besoin de connectivité pour pouvoir gérer leurs flux qu'ils se trouvent en amont ou en aval des activités de ces entreprises. Ce qu'il est important de retenir ici c'est à quel point il est important de situer l'activité logistique dans son contexte, dans son intégration profonde au sein du tissu économique et dans son rôle de facilitation pour les autres secteurs industriels.

Nous avons eu l'occasion au cours de la rencontre d'aujourd'hui de cadrer quelques grands enjeux : l'empreinte carbone - le défi environnementale du secteur de la logistique - le transport étant le poste qui augmente dans les émissions des gaz à effet de serre de la Belgique et de la Wallonie alors que nous devrions être (au regard des objectifs fixés au niveau européen) dans une tendance de diminution de l'ordre de 55% à l'horizon 2030 sur base des chiffres des émissions de 1990 et de neutralité carbone totale en 2050. Le deuxième défi étant celui de la digitalisation et la robotisation, génératrices de menaces mais aussi et peut-être surtout d'opportunités pour le secteur. Le troisième grand défi relevant des questions relatives à la dimension sociale de ces évolutions et changements.

À ce propos nous avons pu constater ensemble que l'offre de formation en logistique sur le bassin est dense et diversifiée. Elle est tout de même sujette à deux difficultés principales qui ont été relevées. D'un côté la carence d'attractivité des métiers (notamment en raison de représentations souvent biaisées) et ainsi la difficulté des différents intervenants à attirer des personnes dans ce domaine. De l'autre, la longueur des procédures d'adaptation des programmes de formation aux exigences des entreprises ; elles-mêmes parfois difficiles à cadrer dans la mesure où certaines sociétés peuvent avoir tendance à surévaluer leurs besoins dans leur recherche de main-d'œuvre ou, plus simplement, à ne pas savoir identifier exactement les types d'emploi et les niveaux d'emploi qu'elles cherchent.

Autre élément, nous avons vu qu'il y avait peut-être un travail à initier pour des contacts plus structurels entre les différents acteurs de la formation afin d'échanger des informations sur les initiatives prises et sur les ressources qui sont mutuellement à disposition.

Nous avons également fait le constat ensemble de la grande diversité de profils offerte par un secteur logistique qui correspond assez bien à la typologie des demandeurs d'emploi que nous avons dans notre sous-région<sup>46</sup>.

Pour conclure, je réaffirme en tant que Directeur du pôle de compétitivité le soutien de Logistics in Wallonia dans les travaux du pôle de synergies Logistique de l'IBEFE de Liège, ainsi que notre disponibilité auprès des acteurs de la formation présents aujourd'hui pour pouvoir discuter et envisager des collaborations de quelque nature que ce soit. Enfin, j'en profite pour rappeler que des discussions

---

<sup>46</sup> Nombre important de demandeurs d'emploi qui n'ont pas le CESS et taux de chômage élevé chez les jeunes.

politiques sont actuellement en cours et en voie de finalisation<sup>47</sup> pour permettre à nouveau la labellisation de projets de formations dans le cadre de la politique des pôles de compétitivité<sup>48</sup>.

## Conclusions et perspectives

À la lecture de ces enjeux, l'opportunité pour l'Instance Bassin EFE de Liège de reprendre les travaux du pôle de synergies Logistique pourrait d'ailleurs être envisagée prochainement pour poursuivre les travaux et pour réfléchir avec les acteurs EFE liégeois sur les besoins à l'échelle de notre territoire et les pistes d'action à dégager.

Enfin, l'ensemble des éléments repris dans ce document serviront de base pour alimenter le rapport analytique et prospectif (en ce compris les thématiques communes<sup>49</sup>) ainsi que les pôles de synergies et leurs actions respectives.

---

<sup>47</sup> D'ici la fin de l'année 2021.

<sup>48</sup> D'ici le début de l'année 2022.

<sup>49</sup> Définition des métiers prioritaires 2022.

# Annexes

## Annexe 1 - Liste des participants

NOM	Prénom	Organisme
ARTUS	Carine	CFISPA AURELIE
AYANGMA	Eric	Forem
BOURGONJON	Vinciane	CFISPA AURELIE
DEFAYS	Pierre-Henri	Institut Saint-Laurent Liège
DEROOZ	Nathalie	Forem
DOCQUIER	Marie-Pierre	IFAPME
EL BAH IDRISSI	Aïcha	IBEFE de Liège
FELIX	Mireille	IBEFE de Liège
FIERENS	Fabrice	CFISPA AURELIE
GREGOIRE	Damien	CISP Alter Form
GRZESINSKI	Tony	Forem CEFO
LAZZARA	Nathalie	IBEFE de Namur
LIBERT	Catherine	SegEC
MAGNIETTE	Patrick	SeGEC
MAINFROID	Joëlle	Forem Formation - CDC logistique de Liège
MOUSSEBOIS	Ludovic	
ORY	Patrick	IFAPME
PENNING	Valérie	IBEFE de Liège
PETIT-JEAN	Christine	IBEFE de Liège
PIETTE	Bernard	Logistics in Wallonia
SARETTO	Valérie	UCM Liège
SNACKERS	Valentin	IBEFE de Liège
TROUSSELARD	Adélaïde	IFAPME
VAN HAM	Didier	CFISPA AURELIE
VANDEN DRIESSE	Thierry	
WERY	Benjamin	IBEFE de Liège
WIJNANDTS	Laurette	IBEFE de Huy-Waremme
YANS	Daniel	Forem Formation - CDC logistique de Liège

## Annexe 2 - Matrice AFOM

LA LOGISTIQUE, AU CARREFOUR DE SES NOUVEAUX ENJEUX

# AFOM Logistique : animation



- A**
- Acteurs EFE + centre de compétence (seuls 3 bassins dont Liège organisent l'option expérimentale « gestionnaire en logistique et transport »).
  - Entreprises (ex : Lachs, TNT-FedEx, hôpitaux, ...).
  - Pôle de compétitivité LIW.
  
  - Infrastructures : aéroport, Triligiport, Port autonome, ... (plaque tournante).

- F**
- Offre d'enseignement et de formation (manques, ponts secondaire-supérieur et formation).
  - Soft skills.
  - Équipements ?
  
  - Réglementation transport marchandises > transport individus (impact activité économique).

- O**
- Campagne d'information et de sensibilisation aux métiers de la logistique.
  
  - Attractivité de Liège : infrastructures et localisation.
  - Secteur en plein développement // digitalisation.
  - Réduire les émissions de CO2 (cadre réglementaire) = enjeux environnementaux.
  - Transport multimodalité (marchandises et individus).
  - Logistique du dernier kilomètre.
  
  - Crise sanitaire (ex : transport de marchandises).

- M**
- Manque d'attractivité du secteur car il est réduit au transport routier et aux métiers non qualifiés.
  - Métiers en pleine mutation (nouvelles technologies).
  
  - E-commerce.
  - Traçabilité.
  - Ubérisation (concurrence, pauvreté des travailleurs).
  - Circuits courts / Economie locale.
  - Digitalisation / Transition numérique.
  - Réduire les émissions de CO2 (cadre réglementaire) = enjeux environnementaux.
  - Réglementation transport marchandises > transport individus (impact activité économique).
  
  - Crise sanitaire (ex : transport des individus).



## Références

### Liste des sources pour les données quantitatives

Population du bassin : SPF Économie, PME, Classes Moyennes et Énergie, statistiques population, 2020.

Structure de la population du bassin : SPF économie – Statbel, 2020.

Ratio d'emploi intérieur : Comptes de l'emploi wallon, moyenne annuelle 2018.

Taux de chômage : Steunpunt WSE pour l'IWEPS, moyenne annuelle 2018.

Taux d'emploi : Steunpunt WSE pour l'IWEPS, moyenne annuelle 2018.

Taux d'activité : Steunpunt WSE pour l'IWEPS, moyenne annuelle 2018.

Emploi salarié : ONSS, répartition des postes de travail par lieu de travail, 2019.

Caractéristiques de la réserve de main-d'œuvre : Forem, moyenne annuelle 2019.

Opportunités d'emploi : Forem, 2019.

Positionnement métier : Forem, 2019.

Métiers/Fonctions critiques et en pénurie en Wallonie : Forem, 2019.

Enseignement qualifiant : Etnic, 2017-2018 (données de cadrage) et DGEO 2019-2020.

IFAPME : IFAPME, 2018-2019.

Enseignement de promotion sociale (EPS) : Enseignement de promotion sociale, 2018-2019

CISP : Interfédé, 2018.

CFISPA : AViQ, 2018.

Forem : Forem, 2019.

CTA : DGEO, 2018.

Validation des compétences : Validation des compétences, 2019.

### Liste des sources documentaires

Métiers/Fonctions critiques et en pénurie en Wallonie : Forem, 2015-2017-2018-2019-2020.

Déclaration de politique régionale 2019-2024<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> Plus d'informations : <https://www.bassinfe-liege.be/actualites/declaration-politique-regionale-2019-2024>

Le programme Lean & Green : <https://www.logisticsinwallonia.be/fr/le-programme-lean-green>

Travaux du pôle de synergies Logistique mis en place au sein de l'IBEFE de Liège.



Instance Bassin EFE de Liège

Quai Banning, 4 à 4000 Liège  
04/229.11.91.

<http://www.bassinefe-liege.be/>