

22 juin
2017



Une vision pour la logistique en Belgique

FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE BELGIQUE



FEB
Fédération des
Entreprises de
Belgique

Table des matières

Résumé.....	2
1. La logistique en Belgique – état des lieux.....	3
2. Constats : analyse SWOT.....	4
2.1. Atouts.....	4
2.2. Faiblesses.....	6
2.3. Menaces.....	10
2.4. Opportunités.....	11
Tableau récapitulatif de l'analyse SWOT.....	12
3. Objectifs proposés.....	13
4. Propositions d'actions.....	14
4.1. Une réglementation sociale souple et moderne.....	14
4.2. Une fiscalité des transports équilibrée, qui tient compte de la congestion et des critères environnementaux.....	15
4.3. Une politique ouverte et créative en matière d'innovation.....	15
4.4. Une politique ambitieuse mais réaliste pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et améliorer la qualité de vie en milieu urbain.....	17
4.5. Un playing field entre les différents modes de transport.....	18
Le transport routier.....	18
Le transport ferroviaire.....	19
Le transport par canalisations.....	20
4.6. Mise à niveau de l'infrastructure.....	21
5. Conclusion.....	22
Bibliographie.....	23

Résumé

La logistique et le transport sont des activités d'une importance capitale pour l'économie belge : compte tenu des effets directs et indirects, les services logistiques génèrent 7,6% du PIB, et 8% des emplois en Belgique. Ils constituent un moteur de l'économie en ce qu'ils permettent l'acheminement des biens et services.

Notre pays a de nombreux atouts à faire valoir sur le plan logistique : il est idéalement situé au cœur des principaux marchés européens et possède une infrastructure de transport développée. La main d'œuvre y est productive et l'innovation est à la pointe. Néanmoins, un certain nombre de faiblesses doivent être mentionnées, notamment les coûts salariaux élevés et le manque de flexibilité du travail. Nos infrastructures souffrent également d'un déficit d'investissement et sont structurellement congestionnées pour certaines. Certains sous-secteurs, comme la batellerie ou le fret ferroviaire sont peu compétitifs. A ces faiblesses, il faut ajouter quelques menaces, en particulier la concurrence des pays étrangers, la désindustrialisation de nos régions ainsi que les normes environnementales de plus en plus strictes. Pour remédier aux problèmes identifiés, notre pays pourra tirer profit d'opportunités d'innovations : applications technologiques, durabilité, nouveaux business models, ...

Sur base de ces constats, la FEB a développé une « vision logistique » qui vise à permettre aux entreprises d'accéder à leurs ressources/marchandises de manière efficace, concurrentielle et fiable, tout en respectant les engagements du pays en matière d'environnement. Cette vision repose sur 6 piliers :

- ✓ Une réglementation sociale souple et moderne
- ✓ Une fiscalité des transports équilibrée, qui tient compte de la congestion et des critères environnementaux
- ✓ Une politique ouverte et créative en matière d'innovation
- ✓ Une politique ambitieuse mais réaliste pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et améliorer la qualité de vie en milieu urbain
- ✓ Un playing field entre les différents modes de transport
- ✓ Une mise à niveau de l'infrastructure

Même si de nombreuses mesures positives ont déjà été entreprises par les autorités, la FEB appelle les différents niveaux de pouvoir à s'entendre sur un plan d'actions ambitieux pour le transport et la logistique.

1. La logistique en Belgique – état des lieux

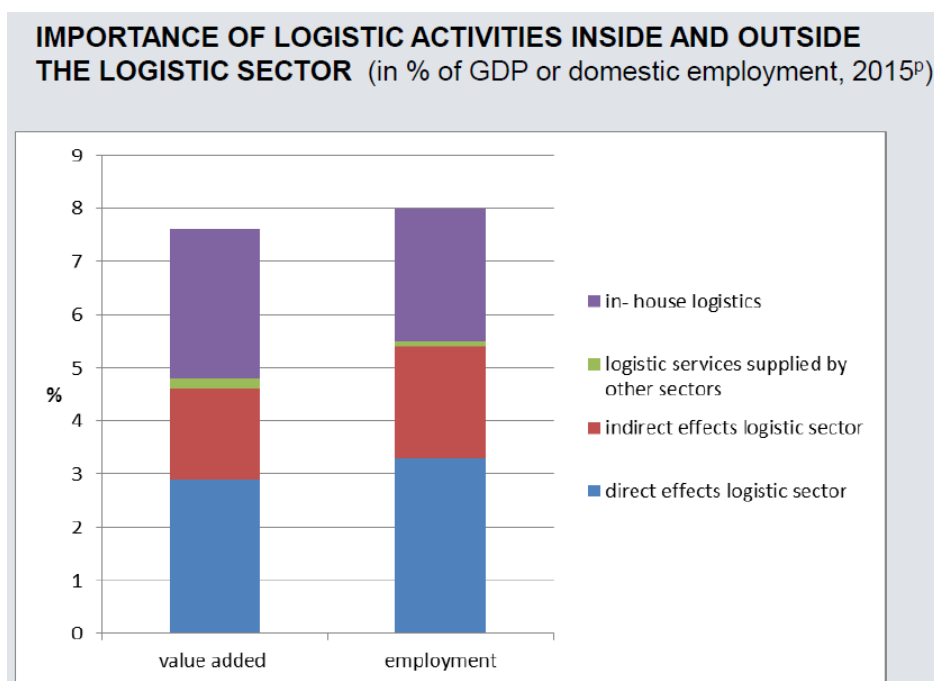
Qu'est-ce que la logistique ? Au sens large, la logistique regroupe l'ensemble des activités liées au traitement des flux de marchandises. Cette définition couvre une palette étendue de services relatifs aux marchandises : achat, production, stockage, manutention, transport et distribution en font partie. L'ensemble de ces activités sont liées au sein d'une *chaîne logistique*. La planification, l'organisation, l'exécution et le monitoring de ces services sont également inclus dans cette définition.

Quel est le rôle de la logistique ? La logistique est essentielle au sein de toute entreprise car elle permet d'assurer la coordination entre les différentes activités de production et de soutien. Elle est également indispensable à l'extérieur de l'entreprise, son rôle étant d'assurer les flux en provenance des fournisseurs ainsi que les flux de produits et de services vers les clients.

Quelle est l'importance économique de la logistique en Belgique ? Il faut distinguer les activités logistiques « in house » (internes aux entreprises) de celles effectuées par des prestataires de services logistiques pour le compte de tiers. Selon un rapport de la Banque Nationale de Belgique (2017), le secteur de la logistique représentait en 2015, **2,9% du PIB**. A cela, il faut ajouter les effets économiques indirects (la valeur ajoutée générée en amont de ces branches, par les fournisseurs et sous-traitants établis en Belgique), que la Banque Nationale chiffre à **1,7% du PIB**. Enfin, les activités logistiques « in house » (par exemple le transport pour compte propre) et celles fournies par d'autres secteurs ont une valeur ajoutée estimée à **3% du PIB**. Au total, la valeur ajoutée des activités logistiques s'élève donc à **7,6% du PIB** belge.

La logistique génère également un nombre conséquent d'emplois : toujours selon le rapport de la Banque Nationale, les activités logistiques occupent **8% des travailleurs en Belgique** (en pourcentage des ETP), dont 3,3% d'emplois directs dans le secteur de la logistique, 2,1% d'emplois indirects (fournisseurs et sous-traitants), et 2,6% d'emplois dans les activités logistiques « in house ».

Les données explicitées ci-avant sont repris sur le graphe suivant (source : NBB, 2017).



2. Constats : analyse SWOT

2.1. Atouts

La Belgique possède de nombreux **atouts** en matière de logistique :

- 1) **Position géographique** : la Belgique est située stratégiquement au centre des grands marchés européens : France, Allemagne, Royaume-Uni.

Comme illustré sur la carte ci-dessous, la Belgique est située au cœur de la « Banane bleue », aussi appelée « mégalopole européenne », un espace très densément peuplé allant de Londres à Milan (Brunet, 2002).



Source : Wikipedia, n.d.

Ainsi, 60% du pouvoir d'achat européen se trouve dans un rayon de 500 km de la Belgique (Vlaamse Overheid, 2017).

Environ 1 millier de multinationales ont choisi la Belgique pour implanter un centre de distribution européen (EVD, 2009)

- 2) **Ports** : la Belgique possède de nombreux ports, dont le port d'Anvers (le deuxième port maritime européen), le port de Zeebruges, le port d'Ostende, le port de Gand, le port de Bruxelles, le port de Liège (3^{ème} port fluvial européen) et les trois autres ports wallons (Namur ; Charleroi ; Centre et Ouest). Ceux-ci contribuent grandement à l'attractivité de la Belgique comme terre logistique.

Selon un rapport de la Banque Nationale de Belgique (Van Nieuwenhove, 2015), les ports belges généraient en 2013 – en tenant compte des effets indirects – près de 260.000 emplois et 8% du Produit intérieur brut belge. La même année, le trafic combiné des 4 ports maritimes belges (c'est-à-dire, Anvers, Gand, Zeebruges et Ostende) s'élevait à 261 millions de tonnes, soit 23% du trafic de tous les ports maritimes situés dans la zone qui va du Havre à Hambourg.

3) **Aéroports** : Liège et Brussels Airport (8^{ème} et 9^{ème} aéroports de fret européens) sont les deux principaux aéroports de fret en Belgique avec un trafic cumulé de plus de 1,15 million de tonnes pour l'année 2016. Comme les ports, ces deux aéroports ont un impact positif conséquent en matière de création d'emplois et de valeur ajoutée.

4) **Infrastructure de transport développée** : la Belgique dispose d'un réseau routier parmi les plus denses d'Europe ; du réseau de voies navigables le plus dense d'Europe après les Pays-Bas ; et d'un réseau ferroviaire également parmi les plus denses d'Europe.

La Belgique comprend 7 autoroutes internationales d'une longueur totale de 1729 km. Et avec 58 km par 1.000 km², la Belgique dispose, après les Pays-Bas et le Luxembourg, du réseau autoroutier le plus dense de l'UE-15 (Bureau Fédéral du Plan, n.d.)

Le réseau de voies navigables a une longueur de 1532 km. C'est le plus dense d'Europe après les Pays-Bas (Bureau Fédéral du Plan, n.d.).

Le réseau ferroviaire a une longueur totale de 3582 km (dont 85% sont électrifiés). Avec 117 km par 1.000 km², nous disposons même du réseau le plus dense de l'UE-15 (Bureau Fédéral du Plan, n.d.).

Ces différents réseaux sont largement connectés à ceux des pays voisins.

Le *Global Competitiveness Report* classe la Belgique en 23^e position mondiale en matière de qualité de l'infrastructure, avec un score de 5,5 sur 7 (Schwab, 2016), un score correct qui, comme nous le verrons plus loin, tend à se dégrader depuis quelques années.

5) **Main d'œuvre productive** : La Belgique dispose d'une main d'œuvre hautement qualifiée (les universités belges dispensent un enseignement de qualité) et très productive (en terme de PIB par travailleur).

La productivité du travail en Belgique est de 64 USD par heure prestée ; soit le 4^e meilleur score parmi les pays de l'OCDE (OECD, n.d.).

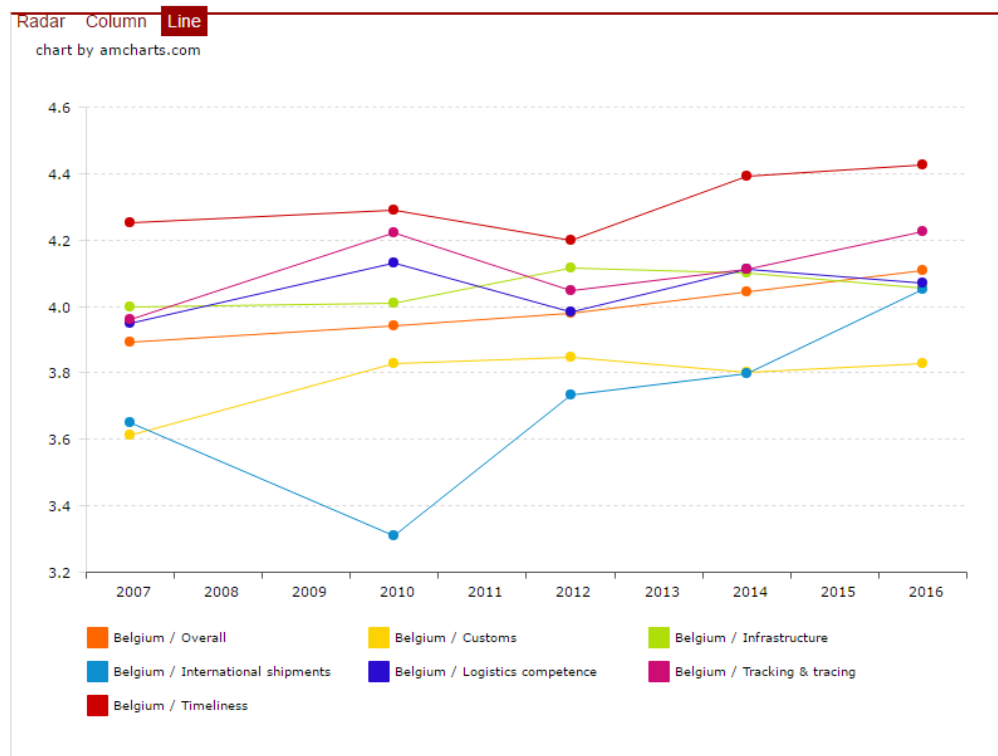
En 2014, 37% de la population âgée de 25 à 64 ans disposait d'un diplôme de l'enseignement supérieur, ce qui est supérieur à la moyenne de l'OCDE (OECD, n.d.). Chez les 25-34 ans, ce pourcentage monte à 44%.

La Belgique est d'ailleurs classée 5^e par le *Global Competitiveness Report* en ce qui concerne la qualité de l'éducation (Schwab, 2016).

6) **Recherche et innovation** : La Belgique possède un grand nombre de clusters de connaissances et de centres de recherche, permettant la création et la diffusion d'innovations. Ainsi, il y a 16 universités de qualité en Belgique, et la collaboration entre les universités et les entreprises est classée 6^e mondiale (Schwab, 2016),

En guise de conclusion, la Banque Mondiale place la Belgique à la 6^e place du *Logistics Performance Index*, avec un score global 4,11 sur 5. Le score tend à progresser chaque année. Les composants du LPI sont repris ci-dessous :

Country Score Card: Belgium 2016

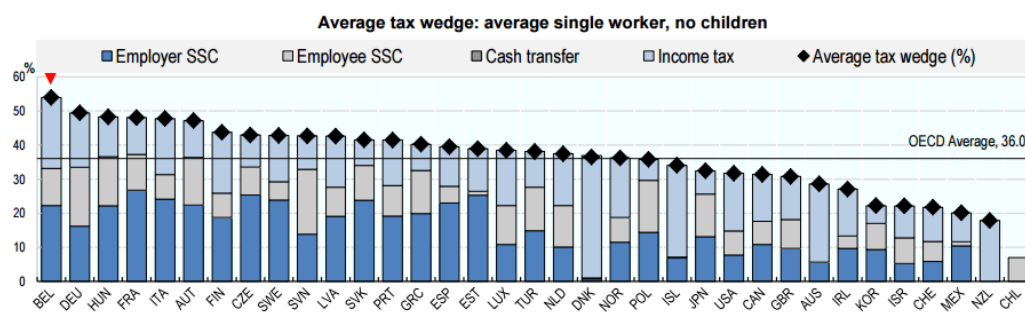


Source : Banque Mondiale, 2016

2.2. Faiblesses

Il y a également un certain nombre de **faiblesses** à améliorer :

- 1) **Coût de la main d'œuvre** : la main d'œuvre est en moyenne plus chère en Belgique qu'ailleurs (handicap salarial). En cause, le haut niveau des salaires (surtout pour les travailleurs peu qualifiés) et le niveau élevé des charges sociales. Selon un rapport de l'OCDE, le coin fiscal-social (*tax wedge*), soit la somme des impôts et cotisations en pourcentage des coûts salariaux, est le plus élevé des pays de l'OCDE. Il est de 54% contre 36% pour la moyenne de l'OCDE (OECD, 2017), comme indiqué dans le graphe ci-dessous. Les marges bénéficiaires du secteur de la logistique sont ainsi assez faibles (situées entre -2 et 5%), notamment à cause des coûts de la main d'œuvre (EVD, 2009). Dans le cadre du tax shift, le gouvernement a décidé de diminuer le taux facial des cotisations sociales dans le chef de l'employeur de 33% à 25%. Cette mesure devrait réduire l'écart salarial avec les pays voisins.



Source : OECD, 2017

2) **La législation sociale est assez rigide** et empêche les entreprises de recruter des travailleurs de façon flexible. Par exemple :

- a. Interdiction du **travail de nuit dans l'e-commerce** : le travail de nuit était jusqu'il y a peu interdit dans l'e-commerce, ce qui est un désavantage concurrentiel pour le secteur belge de l'e-commerce. En effet, cette interdiction, couplée aux surcoûts salariaux durant le week-end empêche de livrer les marchandises rapidement au client. Ce sont donc souvent des entreprises hollandaises ou allemandes qui effectuent la livraison en Belgique. Le 21 décembre 2015, les partenaires sociaux ont signé un accord-cadre visant à autoriser le travail de nuit dans l'e-commerce. Cet accord devrait faciliter les activités d'e-commerce en Belgique, mais les effets doivent encore être évalués.

Dans le secteur de la logistique (CP 226), le travail de nuit et les horaires flexibles sont autorisés, mais les conditions sont strictes.

- b. **Organisation du travail portuaire** : au printemps de 2014, la Commission Européenne a initié une procédure d'infraction à l'encontre des autorités belges parce que certains éléments de l'organisation du travail portuaire étaient contraires aux principes fondamentaux de l'Union Européenne. En 2016, le ministre Kris Peeters a élaboré avec les partenaires sociaux un compromis destiné à répondre à la mise en demeure. L'AR qui régit la reconnaissance des travailleurs portuaires est adapté depuis juillet 2016. En décembre 2016, la Commissaire européenne V. Bulc a déclaré que ce compromis était suffisant pour arrêter la procédure de mise en demeure.

Certains employeurs continuent toutefois à déplorer l'absence de définition précise de ce qu'est le travail portuaire et de ce qui est considéré comme travail logistique. En d'autres termes : quand l'employeur doit-il employer un travailleur portuaire et quand peut-il faire exécuter le travail par un travailleur logistique ? La ligne de démarcation entre les deux reste floue. C'est précisément un des grands défis pour pouvoir développer des activités logistiques complémentaires dans les ports. L'enjeu est la création d'un cadre qui aide les entreprises logistiques à étendre leurs activités dans la zone portuaire, à créer plus d'emplois et à ancrer durablement les flux de marchandises.

- 3) **Les charges et procédures administratives** sont souvent complexes et lourdes pour les entreprises, ce qui constitue un frein à investir en Belgique. Citons notamment les nombreux recours devant le conseil d'Etat à l'encontre de projets de construction, qui ralentissent considérablement l'obtention des permis de bâtir (Boute, Robberecht en Vereecke, 2011). Sleuwaegen et al. (2004) avancent également la complexité des formalités de douanes et de taxes.

Le *Global Competitiveness Report* mentionne une « bureaucratie inefficace » comme le deuxième des facteurs problématiques les plus cités pour la Belgique (Schwab, 2016).

- 4) **Disponibilité des terrains.** Bien que plusieurs analyses tendent à démontrer que les prix des terrains sont en moyenne plus faibles en Belgique que dans les pays voisins, leur disponibilité est limitée, notamment à proximité des ports flamands. Les terrains situés à proximité des lieux stratégiques sont donc assez coûteux (De Wachter et al., 2006).

Ce problème est surtout mentionné en Flandre. En Wallonie, les terrains sont généralement beaucoup plus abordables.

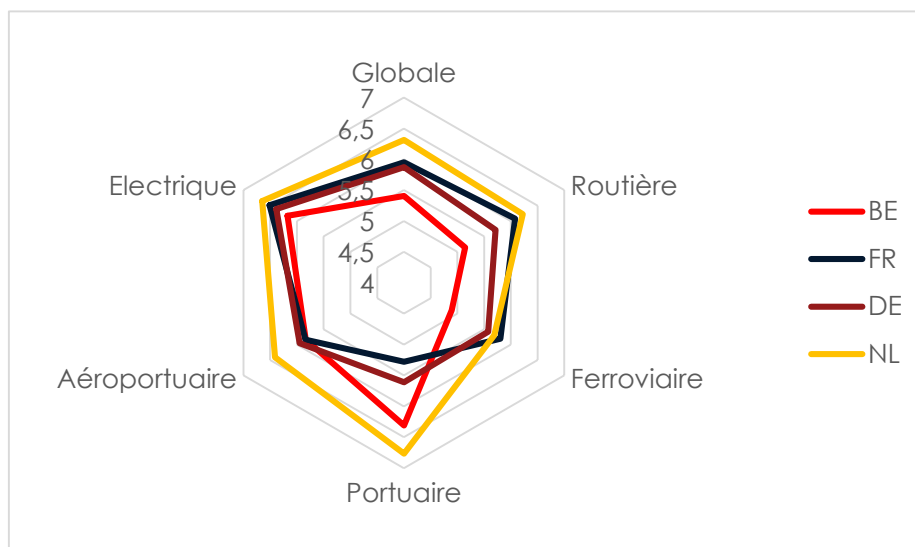
- 5) **La saturation du réseau routier belge**, dont le coût est estimé à 1 à 2% du PIB belge (OECD, 2013). 25% des entreprises établies en Belgique rencontrent des problèmes liés à la congestion (Pauwels & Andries, 2016), et un automobiliste belge perd en moyenne 44h par an dans les bouchons (Inrix, 2015). Selon un calcul de l'ITLB (2014), le coût d'une heure de perte de temps d'un poids lourd s'élève en moyenne à 78 €.

- 6) **Le manque d'investissement** pour l'entretien et l'extension des infrastructures routières. L'investissement dans les infrastructures a ainsi baissé de 4-5% du PIB dans les années 70 à 2% aujourd'hui, ce qui est sous la moyenne européenne. En conséquence, la qualité de l'infrastructure routière s'est détériorée (FEB, 2016).

Le *Global Competitiveness Report* montre d'ailleurs une nette baisse du score de la Belgique en matière de qualité des infrastructures routières d'année en année (Schwab, 2016).

La réaffectation des recettes du prélèvement kilométrique aux infrastructures routières (totalement en Wallonie et partiellement en Flandre) est néanmoins un signal positif, même si la seule contribution des camions ne suffit pas.

La figure ci-dessous compare la qualité des infrastructures belges à celle des pays voisins selon un rapport du World Economic Forum (Schwab, 2016).



Source : FEB, WEF

- 7) **Compétitivité de la batellerie belge** : si la part modale du bateau continue d'augmenter, les bateliers belges ont une position concurrentielle faible.

Selon une étude du consultant Rebel (2016), la faiblesse de la position concurrentielle de la batellerie belge est due aux coûts d'équipage, à l'application très stricte des prescriptions techniques et aux difficultés de financement. Par ailleurs, Van Hassel (2013) explique que la batellerie belge est composée principalement de petites structures familiales peu professionnalisées. Cet état de fait ralentit la modernisation du secteur.

- 8) **Compétitivité du transport ferroviaire** : la part modale du transport ferroviaire stagne depuis plusieurs années autour des 15%. Malgré les avantages évidents de ce mode de transport (durabilité, réseau développé, pas de congestion), le transport de marchandises par voie ferrée ne parvient pas à se développer. En cause, une série de désavantages structurels du train par rapport aux autres modes de transport.

Le bureau d'étude Technum (2015) a recensé les principales faiblesses du secteur : le coût élevé du transbordement, first et last mile ; le manque d'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires des pays de l'Union Européenne (rendant l'installation des systèmes ETCS très coûteux), l'absence de level playing field entre les différents modes de transport, le manque de flexibilité du transport ferroviaire, la qualité insuffisante des services fournis par Infrabel, et un marché encore relativement monopolistique.

2.3. Menaces

Une série de menaces externes pèse sur le secteur de la logistique et du transport en Belgique :

- 1) **Concurrence des marchés émergents et voisins** : la concurrence des pays étrangers est rude en matière de logistique, principalement en matière de logistique où les échanges s'opèrent à l'échelle mondiale. Les BRICS, Singapour, Hong Kong, prennent une part de plus en plus importante des services logistiques et améliorent leurs performances chaque année (main d'œuvre bon marché, infrastructure de plus en plus efficace).

La concurrence vient également des pays voisins, comme l'Allemagne et les Pays-Bas, qui se classent devant la Belgique dans le ranking du *Logistics Performance Index*. Ces derniers se différencient surtout par des procédures douanières plus efficaces et une infrastructure de meilleure qualité.

Finalement, à cause des coûts salariaux, les transporteurs belges ne sont pas compétitifs par rapport aux transporteurs des pays de l'Europe de l'Est. De nombreux cas de fraude sociale sont par ailleurs reportés.

- 2) **Augmentation de la congestion routière**: le Bureau Fédéral du Plan (2015) prévoit qu'à l'horizon 2030, la demande de transport de passagers augmentera de 11% et celle du transport de marchandises de 47%. Une telle augmentation risque d'aggraver la congestion et la pollution, déjà problématiques à l'heure actuelle. En conséquence, le Bureau Fédéral du Plan prévoit une baisse de la vitesse moyenne sur route de 10% en période creuse et de 24% en période de pointe.

- 3) **Désindustrialisation** : le secteur industriel, s'il reste important, tend à décliner en Belgique. De plus en plus d'entreprises délocalisent leur production vers des destinations meilleur marché. Les derniers exemples en date sont la fermeture de Ford Genk, de Caterpillar à Charleroi, de certaines unités d'Arcelor Mittal, etc. Le départ des industries diminue l'attractivité de la Belgique comme terre logistique.

- 4) **Normes environnementales** : les normes environnementales de plus en plus strictes aux niveaux européen, fédéral et régional, risquent de décourager les acteurs logistiques de venir s'installer en Belgique, au profit de destinations où les règles sont moins contraignantes.

- 5) **Consommateurs plus exigeants** : si le développement de l'e-commerce peut constituer une opportunité pour les entreprises belges, il mène également à des livraisons aux dimensions plus réduites, plus fréquentes et aux taux de chargement plus faibles. En effet, les exigences des consommateurs qui souhaitent être livrés à domicile en moins de 24h et gratuitement obligent les transporteurs à s'adapter. Cela augmente les coûts directs mais aussi indirects (pollution, nuisances) du transport.

2.4. Opportunités

Enfin, le secteur de la logistique et du transport peut bénéficier d'une série d'opportunités :

- 1) **Innovations technologiques** : EVD (2009) met en évidence l'existence de nombreuses applications informatiques (ICT) qui peuvent rendre la logistique plus performante. Citons aussi l'automatisation des processus, les systèmes *track and trace*, les *Warehouse management systems (WMS)*, et les *Enterprise Resources Planning Systems (ERP)*. Ce sont autant d'innovations qui permettent de rendre la chaîne logistique plus efficace et donc plus rentable (Boute, Robberecht en Vereecke, 2011).
- 2) **Durabilité** : la prise de conscience croissante de la nécessité de limiter l'impact environnemental de nos activités peut être une opportunité pour les entreprises du secteur de la logistique. Ces dernières peuvent se différencier en opérant un modal shift, en optimisant les processus pour diminuer l'empreinte écologique de ceux-ci, ou encore en adoptant des carburants alternatifs. Une enquête du VIL (2012) indique que la durabilité/l'environnement est le second motif le plus important des projets d'innovation au sein des entreprises logistiques.
- 3) **Nouveaux business models** : de nouveaux modèles sont développés en logistique et permettent de générer de la valeur différemment. B. Piette (Logistics in Wallonia) propose un inventaire de ces innovations : la valorisation de « l'internet of things » (partage des données entre les individus, les objets et l'infrastructure), le développement de l'e-commerce, les nouveaux modes de livraison (livraisons urbaines groupées, drones, ...), etc. Le VIL (Vlaamse Instituut voor de Logistiek) étudie également les potentialités de l'économie partagée (Uber economy) pour la logistique. La logistique est de plus en plus organisée en réseau comme en témoigne le projet « BRUcloud » qui permet aux acteurs de la zone cargo de Brussels Airport d'échanger leurs données. Enfin, les entreprises logistiques se différencient de plus en plus grâce au « value added logistics » (par exemples, emballage, pesée, étiquetage) qui augmente intelligemment la valeur des services prestés (EVD, 2009)
- 4) **Reshoring et nearshoring** : la relocalisation de certaines activités de production en Belgique, précédemment délocalisées, offre des chances pour l'industrie et pour la logistique du pays. Cette relocalisation répond notamment à la flexibilité et à la rapidité de livraison exigée par les consommateurs, ce qui nécessite de raccourcir la chaîne logistique.

Tableau récapitulatif de l'analyse SWOT

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Position stratégique au cœur des marchés européens • Ports maritimes et intérieurs d'importance • Aéroports internationaux • Réseau de transport multimodal dense • Main d'œuvre productive • Recherche et innovation à la pointe 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cout élevé de la main d'œuvre (handicap salarial et charges fiscales/sociales sur les salaires) • Législation sociale rigide (travail portuaire, travail de nuit, travail intérimaire, ...) • Lourdeur des procédures administratives • Disponibilité des terrains à certains endroits • Saturation du réseau routier belge • Manque d'investissement dans certaines infrastructures • Faible compétitivité de la batellerie belge • Faible compétitivité du transport ferroviaire
<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innovations technologiques: <i>track & trace</i>, solutions ICT, etc. • Durabilité : opportunités des carburants alternatifs, du modal shift, de l'efficience énergétique, ... • Nouveaux business models : économie collaborative, internet of things, value added logistics • Reshoring et nearshoring de certaines activités de production 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurrence des pays émergents et voisins • Augmentation de la congestion routière à l'horizon 2030 • Désindustrialisation de nos régions • Normes environnementales strictes • Consommateurs exigeants (cf. livraison en 24h...)

3. Objectifs proposés

Une vision de la logistique en Belgique poursuit les objectifs suivants :

- 1) Permettre aux entreprises d'accéder à leurs ressources et de livrer leurs marchandises / services de manière efficace, concurrentielle et fiable;
- 2) Contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux ;

Par ailleurs, vu l'importance du secteur logistique au niveau de l'emploi et de la valeur ajoutée, il importe de permettre aux entreprises belges actives dans la logistique d'opérer de manière rentable (dégager du profit) et de créer des emplois durables dans le secteur de la logistique.

4. Propositions d'actions

Six leviers sont proposés, en ligne avec les éléments 'problématiques' identifiés dans l'analyse SWOT :

- ✓ Une réglementation sociale souple et moderne ;
- ✓ Une fiscalité des transports équilibrée, qui tient compte de la congestion et des critères environnementaux ;
- ✓ Une politique ouverte et créative en matière d'innovation ;
- ✓ Une politique ambitieuse mais réaliste pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et améliorer la qualité de vie en milieu urbain ;
- ✓ Un playing field entre les différents modes de transport ;
- ✓ Une mise à niveau de l'infrastructure ;¹

4.1. Une réglementation sociale souple et moderne

Le coût du travail est l'un des plus grands handicaps de la Belgique en matière de logistique. Si la Belgique ne pourra probablement jamais se différencier par des coûts salariaux bas, il serait positif d'aligner les coûts du travail sur ceux constatés chez nos voisins, de même en ce qui concerne la flexibilité. La Belgique peut par contre se différencier par le niveau de compétence de ses travailleurs.

Les principales mesures préconisées sont :

- Poursuivre les efforts du tax shift en vue de **réduire les charges sociales et fiscales pesant sur le travail** ;
- Mettre en place une politique **d'évolution salariale** qui corresponde à l'objectif de résorber le handicap salarial historique de la Belgique (cf. loi du 26 juillet 1996 sur la norme salariale, modifiée par la loi du 19 mars 2017). Ces deux premières recommandations s'appliquent à l'ensemble des secteurs économiques.
- Mettre en place une législation permettant le **travail de nuit** ainsi que le recours au **travail intérimaire** dans les secteurs où cela se justifie (notamment dans l'e-commerce, dans la distribution urbaine et dans le secteur de la navigation). Les représentants des travailleurs et des employeurs devront ici conclure les accords nécessaires.
- Plaider auprès de l'Union Européenne pour un **cadre juridique harmonisé** (tant en théorie que dans son interprétation) **et applicable en matière de législation sociale** dans le transport routier, qui prenne également en compte les camionnettes effectuant des longues distances, qui ne sont à l'heure actuelle pas soumises aux mêmes règles. Des mesures de contrôle adéquates doivent en outre être prévues.
- Mettre en place des **formations et un enseignement** qui permettent au de recruter des travailleurs qualifiés pour les fonctions logistiques, et à même de motiver les jeunes pour

¹ Outre ces 6 leviers, il convient de tenir compte du rôle de facilitation que la réglementation douanière et l'Administration des Douanes peuvent remplir. Ces aspects ne sont pas traités dans le présent document.

ces métiers. Dans ce cadre, l'enseignement dual, permettant de combiner apprentissage et travail, est une piste intéressante.

- **En zone portuaire**, créer un cadre juridique pour le travail portuaire qui aide les entreprises logistiques à **étendre leurs activités**, à créer plus d'emplois et à ancrer durablement les flux de marchandises. Il faut entre autres une définition précise de ce qu'est le travail portuaire et de ce qui est considéré comme travail logistique.

4.2. Une fiscalité des transports équilibrée, qui tient compte de la congestion et des critères environnementaux

Sous certaines conditions, une taxe kilométrique (taxe prélevée sur un véhicule en fonction des kilomètres réellement parcourus) peut s'avérer un outil efficace pour orienter le comportement des individus et des entreprises en matière de transport. Par ce biais, elle peut aider à réduire le niveau de la congestion et des émissions polluantes. Néanmoins, une telle taxe n'est pas un remède miracle et elle ne sera efficace que si elle répond à **certains critères** :

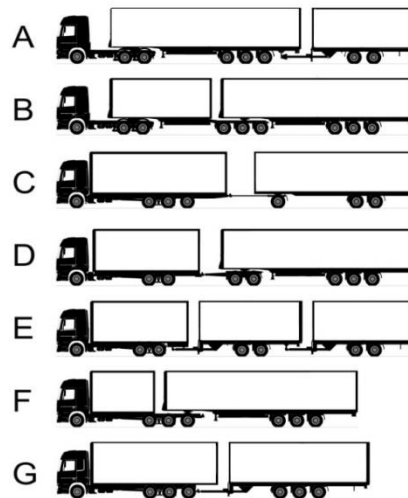
- Gestion de la congestion : pour avoir un impact sur la circulation, la taxe kilométrique devra **s'appliquer à l'ensemble des véhicules sur route**. Elle devra être variable **en fonction de l'heure de la journée et du lieu**.
- **Pas une augmentation de la taxation** : la taxe kilométrique doit être budgétairement neutre et ne pas alourdir la charge fiscale qui pèse sur les entreprises et les citoyens. **Cette taxe kilométrique devrait être compensée**, via la baisse de taxes sur la possession des véhicules, et via des mesures d'accompagnement pour les secteurs intensifs en transport (comme c'est déjà en partie le cas pour la taxe kilométrique sur les poids-lourds).
- Une taxation qui tient compte de **l'impact environnemental**, en envoyant un signal prix adéquat à l'utilisateur de la route. Néanmoins, la répartition entre une taxe via les accises et via un prélèvement kilométrique devra être dosée avec prudence, en évitant une double taxation.
- **Réinvestir intelligemment les montants prélevés**. Les moyens budgétaires provenant de la fiscalité sur le transport devraient être alloués en priorité aux infrastructures de transport. En mettant en place une redevance et non une taxe pour le prélèvement kilométrique, la Wallonie a assuré l'affectation directe des recettes nettes du prélèvement kilométrique aux infrastructures de transport routier.

4.3. Une politique ouverte et créative en matière d'innovation

L'innovation est un outil permettant à la Belgique d'être plus compétitive en matière de logistique, et de trouver des solutions novatrices à la problématique environnementale. Pour cela, il faut :

- Pérenniser l'existence et le financement des **centres de recherche et des clusters de connaissances** afin de créer et diffuser les innovations.
- Adapter le **cadre réglementaire de manière à pouvoir tester les innovations sur le marché** et à assurer leur roll-out si le test est concluant. Nous pensons notamment aux technologies suivantes :

- les éco-combis, dans la logique de l'EMS (European Modular System) – voir modalités possibles sur l'illustration ci-dessous.



Source : Wikipedia

- Les véhicules routiers plus longs et plus lourds
- Le platooning (peloton semi-automatisé de camions)
- Les livraisons (silencieuses) de nuit.

Cette politique en matière d'innovation devrait privilégier les solutions suivantes :

- Les solutions **améliorant la compétitivité des entreprises logistiques**, en particulier les activités logistiques à haute valeur ajoutée ainsi que les **solutions informatiques / digitales**. Pensons notamment aux systèmes de « cloud » qui permettent l'échange d'informations opérationnelles en temps réel entre tous les acteurs de la chaîne logistique : sur les ressources, les marchandises, le personnel, les véhicules, ...). Une telle plateforme d'échange d'informations a par exemple été mise en place à Brucargo (zone de fret de Brussels Airport), permettant de réduire sensiblement le nombre de jours nécessaires pour transporter les marchandises de porte à porte.
- Les innovations contribuant à **réduire les taux d'émissions des véhicules** (carburants alternatifs, efficacité énergétique des véhicules).
- Les nouveaux business models permettant d'opérer un **groupement de la capacité et des ressources**, via une collaboration horizontale intelligente. Cette collaboration consiste à identifier, entre chargeurs distincts, quelles ressources ou marchandises pourraient être groupées. Un tel groupement pourra être effectué par un opérateur indépendant de manière à éviter tout risque de collusion, et pour faciliter l'échange d'informations.
- Les formes innovantes de **distribution urbaine**, notamment la livraison avec des véhicules électriques et des vélos. Les villes et communes doivent accompagner ce mouvement en développant un cadre réglementaire approprié en collaboration avec les stakeholders de la distribution urbaine. Ce cadre devrait notamment comprendre une adaptation et une harmonisation des horaires de chargement et déchargement.

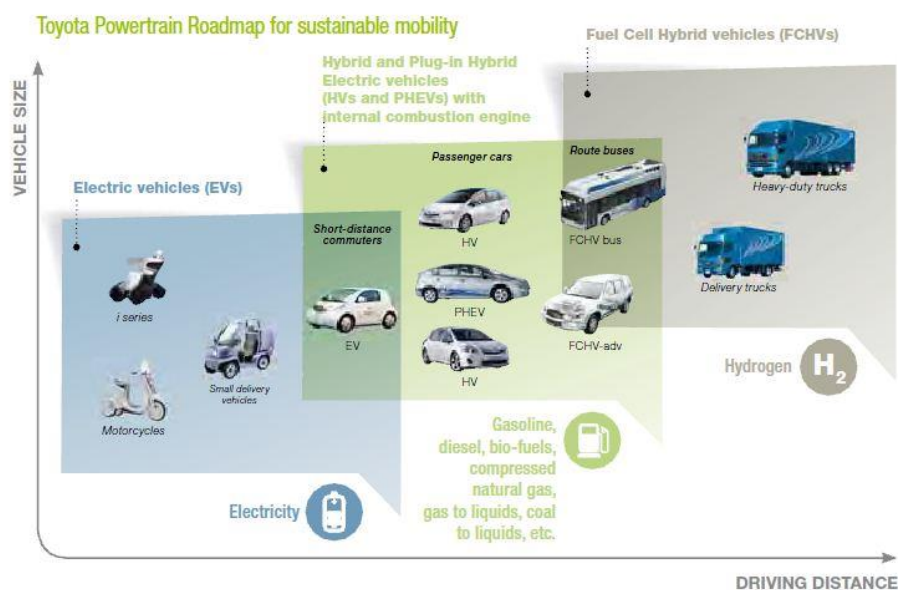
Tant les autorités que les organisations patronales devront s'attacher à **sensibiliser le monde des entreprises** aux bonnes pratiques en la matière, de manière à augmenter la diffusion des innovations et de susciter un **mental shift** en faveur de la nécessité de partager la capacité existante.

4.4. Une politique ambitieuse mais réaliste pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et améliorer la qualité de vie en milieu urbain

Le Bureau Fédéral du Plan (2015) prévoyant une augmentation de 45% du transport de marchandises à l'horizon 2030, il est peu probable que l'on puisse réduire les émissions grâce à une diminution de la demande de transport. Un mix de politiques sera nécessaire pour y parvenir. Les mesures se concentreront néanmoins sur le transport routier qui représente 97% des émissions de CO₂ dues au transport.

- Le développement d'outils pour monitorer l'évolution des émissions de CO₂ des poids-lourds. L'outil VECTO développé par la Commission Européenne pour monitorer les émissions de CO₂ des camions est une avancée significative.
- Le développement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs (notamment le gaz naturel (CNG, LNG), l'hydrogène, l'électricité, et le biogaz), accompagné du cadre réglementaire et incitatif adéquat. Des études doivent déterminer le carburant le plus adéquat en fonction des types d'usages et de véhicules.

En effet, des carburants différents sont adaptés à des types d'usage différents, comme illustré sur le schéma suivant :



Source : Toyota (2012)

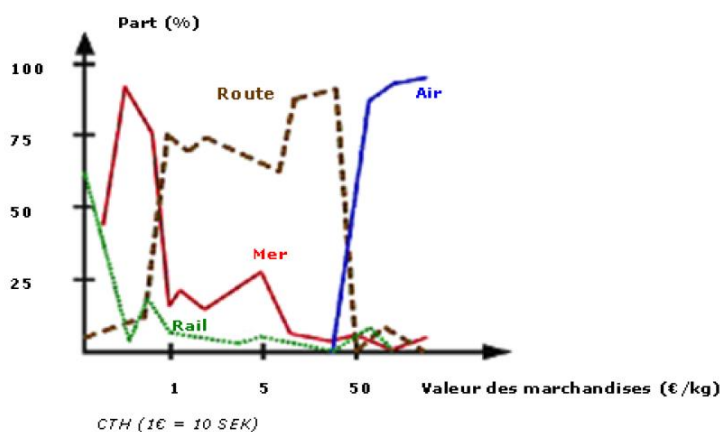
- Une fiscalité variant en fonction des critères environnementaux (notamment au travers de la taxe kilométrique intelligente) et favorable aux carburants alternatifs, dans la mesure où ces derniers ne constituent pas (encore) un business case intéressant pour les entreprises.
- Des mesures pour augmenter la capacité des véhicules : éco-combis, augmentation de la MMA (50 tonnes sur 6 essieux), franchissement des frontières européennes à 44 tonnes
- ...

- Des mesures pour améliorer le taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises, en particulier grâce à une meilleure collaboration horizontale entre chargeurs / transporteurs.
- La mise en place de mesures pour durabiliser la distribution urbaine. Un cadre réglementaire harmonisé applicable aux villes et communes, décidé au niveau régional en concertation avec les différents stakeholders, devrait y contribuer.

4.5. Un playing field entre les différents modes de transport

Pour rendre la logistique compétitive, il convient de maximaliser l'efficacité et la attractivité de chaque mode de transport, en tenant compte des forces de chacun d'eux, et en les déployant là où ils sont les plus adaptés. Il est également nécessaire de favoriser l'intermodalité entre ces différents modes de transport, ce qui consiste à faciliter le passage d'un mode à l'autre.

Comme l'illustre la figure ci-dessous, les différents modes de transport sont complémentaires selon la valeur des marchandises



Source: Kenth Lumsden, Université technologique de Chalmers

La distance joue également un rôle dans la mesure où la route est plus efficace sur les courtes distances, tandis que le rail l'est sur des plus longues distances.

Le transport routier

Le transport routier est un mode flexible et « passe partout », particulièrement adapté pour les distances courtes à moyennes et pour les volumes moyens (jusqu'à 40 – 50 tonnes). Les grands défis, et mesures spécifiques préconisées pour ce secteur sont les suivants:

- La problématique du dumping social. Une solution européenne, via un cadre légal clair et applicable est privilégiée (voir 3.1)
- La pénurie de chauffeurs. La promotion du métier est importante dans ce cadre. Les pools de chauffeurs détachables vers les différentes sociétés de transport devraient également être promus.

- La décarbonisation. A court terme, seul le gaz naturel est une alternative crédible au pétrole dans le transport routier (poids-lourds). A moyen et long-terme, on pourrait passer à un système basé sur l'électricité (courtes distances, « last mile » urbain) et sur le biogaz et/ou l'hydrogène pour les longues distances.
- Des solutions pour la problématique de la congestion routière (plusieurs pistes sont avancées dans le cadre de la [vision « mobilité » de la FEB](#)).

Le transport ferroviaire

Le train est particulièrement adapté pour les volumes importants et les longues distances, souvent à l'international. Il se prête également au transport de marchandises dangereuses et/ou lourdes, même pour des distances plus courtes. Il est dans ce cadre vital pour les secteurs de la sidérurgie et de la chimie. La rentabilité de ce secteur est néanmoins faible et il souffre d'un certain nombre de handicaps (coût élevé du matériel, normes techniques complexes et non harmonisées au niveau européen, manque de fiabilité des services, coût élevé du last mile). La part modale de transport ferroviaire stagne autour des 15% (en tonnes-kilomètres). C'est un secteur récemment libéralisé dont le fonctionnement du marché n'est pas encore optimal.

Les mesures en faveur du transport ferroviaire se concentreront sur trois axes :

- Solutions organisationnelles pour réduire le coût du first/last mile. Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), les railports, et la collaboration horizontale au niveau local sont des initiatives à encourager.
- Une régulation efficace du marché ferroviaire par une autorité neutre (régulateur), afin de garantir un marché dynamique et transparent.
- Un gestionnaire d'infrastructure (Infrabel) qui contribue au développement du transport ferroviaire par un service de qualité pour les chargeurs et entreprises ferroviaires (approvisionnement en carburant, flexibilité et transparence dans la commande des sillons, plateforme track & trace, faciliter l'accès aux opérateurs ferroviaires de proximité, permettre le passage de trains plus longs, proactivité dans la gestion des problèmes, desserte le week-end).

Le transport fluvial

Le transport fluvial permet le transport de grands volumes. C'est un mode de transport lent, mais fiable et relativement peu coûteux. La navigation intérieure connaît une augmentation progressive de sa part modale, signe du dynamisme du secteur. Néanmoins, la batellerie belge est sujette à une forte concurrence étrangère, à des coûts du travail élevés, et la structure du marché est relativement archaïque (micro-entreprises familiales) (Rebel, 2015). Pour stimuler le développement du transport par navigation intérieure, plusieurs pistes devront être poursuivies :

- Miser sur la formation du secteur à des techniques managériales modernes, grâce à un enseignement revalorisé. Ceci permettra d'améliorer la rentabilité des entreprises de bateliers et d'attirer des jeunes dans la profession. Toujours en matière sociale, il est souhaitable de légaliser (tout en l'encadrant) le travail de nuit et le travail intérimaire.
- Par ailleurs, des innovations ouvrent la porte au transport de plus petits volumes (ex : le concept de transport 'Watertruck'), permettant par la même occasion de revaloriser les voies d'eau secondaires.

- La promotion du transport par navigation intérieure auprès des chargeurs est une stratégie à poursuivre, notamment via la location à prix avantageux par les autorités de terrains à proximité des voies d'eau.
- La mise à niveau de l'infrastructure fluviale, notamment la réalisation des chainons manquants et l'élévation de la hauteur des ponts, doit permettre d'augmenter l'attractivité de la navigation intérieure.

Le transport par canalisations

Bien qu'au cours des dernières années le transport par canalisations (pipelines) a clairement gagné en reconnaissance auprès des pouvoirs publics, force est de constater qu'il n'est encore que trop rarement cité parmi les moyens de transport alternatifs au transport par route. En effet, le transport par canalisations n'est toujours pas reconnu comme mode de transport de marchandises à part entière, comme le sont la route, le rail ou la voie d'eau.

Pourtant, les canalisations offrent de nombreux avantages. Citons, par exemple, la réduction substantielle du trafic routier (si les produits qui sont actuellement transportés par une canalisation entre Rotterdam et Anvers étaient transportés par la route, cela entraînerait quotidiennement un va-et-vient continu de plus de 1056 camions-citernes), une consommation énergétique réduite au maximum (qui représente à peine 20-25% de la consommation du transport routier), les faibles émissions de gaz et de particules néfastes pour la santé et pour l'environnement (particules fines, CO₂, NO_x ...), sans oublier la sécurité d'approvisionnement.

Le transport par canalisations est encore toujours confronté à divers problèmes empêchant son plein essor. Ainsi, la procédure d'octroi des autorisations est trop longue et fastidieuse et manque de transparence, les coûts pour le déplacement des canalisations sont à charge des transporteurs même quand ce déplacement est imposé par les autorités, le coût de la pose de canalisations est élevé et, contrairement aux autres modes de transport, l'Etat n'intervient pas dans le financement de cette infrastructure.

Pour stimuler le développement du transport par pipelines, il faudrait :

- trouver une solution concertée avec les Régions pour les coûts de déplacement des canalisations;
- simplifier les procédures administratives et clarifier la répartition de certaines compétences entre les différents niveaux de pouvoir ;
- améliorer la communication entre les diverses autorités par le biais d'un accord de coopération ou un protocole d'échange d'information afin que l'exécution de chantiers à proximité de pipelines puisse être garantie ;
- développer une «politique à guichet unique» avec un centre de compétence, en concertation avec les autorités fédérales pour l'ensemble des procédures, demandes et permis relatives aux canalisations.
- créer des corridors pour les canalisations et en intégrant ceux-ci dans les plans d'aménagement du territoire.

4.6. Mise à niveau de l'infrastructure

L'infrastructure est à la fois une force pour la Belgique (de par la densité du réseau et sa connectivité avec les réseaux étrangers) mais aussi une faiblesse (de par le manque d'entretien et d'investissement). Pour résoudre ces faiblesses, les mesures suivantes doivent être considérées :

- Assurer l'entretien régulier des différentes infrastructures (voie d'eau, route, rail, ports, aéroports) grâce à un *asset management* professionnel.
- Compléter les réseaux d'infrastructure au niveau des missing links.
- Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, encourager l'installation des sites industriels à proximité des voies ferrées, routières et de chemin de fer. Les espaces et terrains nécessaires devraient être créés et mis à disposition des entreprises.
- Rendre l'infrastructure dynamique et communicante afin d'en optimiser la capacité (par exemple, vitesse adaptable en fonction des conditions de circulation, indication des emplacements de parking disponibles, interaction entre les conducteurs et l'infrastructure, etc.). On parle donc ici de *Smart Traffic Management*.
- Implémenter des modes de financement innovants, notamment via les revenus de la taxe kilométrique intelligente pour tous les véhicules (si des revenus supplémentaires devaient être générés), ainsi que des partenariats public-privé.

5. Conclusion

La Belgique est sans conteste une plaque tournante du transport et de la logistique au niveau européen et mondial. Un certain travail a déjà été accompli par les Régions et par le niveau fédéral pour conserver et renforcer cette position avantageuse. Néanmoins, il manque à ces actions une vision intégrée et un plan d'attaque ambitieux, impliquant les différents niveaux de pouvoir et l'ensemble des parties prenantes. Avec ses fédérations membres, la FEB souhaite donc offrir une vision d'ensemble du transport et de la logistique en Belgique. Le travail ne s'arrête cependant pas là : dans son action quotidienne, la FEB continuera à œuvrer à la concrétisation des actions proposées pour poser les jalons de la logistique de demain.

Bibliographie

- Boute, R., Robberecht, R., & Vereecke, A. (2011). *Logistieke waardenetwerken als troef voor het aantrekken van buitenlandse investeringen*. Flanders DC.
- Brunet, R. (2002). Lignes de force de l'espace européen. *Mappemonde*, 14-19.
- Bureau Fédéral du Plan. (n.d.). *Base de données transport*. Retrieved from Bureau Fédéral du Plan: <http://www.plan.be/databases/data-14-fr-base+de+donnees+transport>
- Daubresse, C. (2015). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*. Bureau Fédéral du Plan.
- De Doncker, H. (2017). *Economic importance of the logistics sector in Belgium*. National Bank of Belgium.
- De Wachter, H., & Van Breedam, A. (2006). *Comparison of prime locations for european distribution*. VIL.
- EVD. (2009). *België - Intelligente Systemen voor de Transport en Logistieke Sector*. Ministerie van Economische Zaken.
- FEB. (2016). *L'infrastructure belge : du pain sur la planche*.
- INRIX. (2015). *Inrix Traffic Scorecard 2015*. Inrix. Retrieved from Inrix: http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX_2015_Traffic_Scorecard.pdf
- ITLB. (2014). *Simulatie van de gemiddelde kostprijs van 1 uur immobilisatie voertuig wegens congestie*.
- OECD. (2013). *OECD Economic Surveys: Belgium 2013*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (2017). *Taxing Wages 2017*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (n.d.). *OECD Statistics*. Retrieved from OECD.Stat: <http://stats.oecd.org/>
- RebelGroup, BMT surveys, Eric Van Hooydonk Advocaten. (2015). *La position concurrentielle de la navigation intérieure. Rapport final*.
- Schwab, K. (2016). *The Global Competitiveness Report 2016-2017*. World Economic Forum.
- Sleuwaegen, L., Van Dierdonck, R., Vereecke, A., Vandenbroere, I., & Peene, B. (2004). Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: economische betekenis en concurrentiepositie. In *Logistiek: laatste front in de concurrentieslag* (pp. pp. 75-124). Garant-Uitgevers.
- Technum, Matthieu Nicaise Consultant, AC+ Consult. (2015). *Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België*.
- Toyota. (2012). *Toyota European Sustainability Report 2012*.
- Van Hassel, E. (2013, april 25). *Opinie. Wie redt de binnenvaartsector?* Retrieved from DeRedactie.be: <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/opinieblog/opinie/1.1613048>
- Van Nieuwenhove, F. (2015). *Economic Importance of Belgian Ports : Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels – Report 2013*. National Bank of Belgium.
- VIL. (2012). *Logistieke innovatie bij Vlaamse bedrijven. Technologymapping*.

Vlaamse Overheid. (2017). *Invest In Flanders*. Retrieved from Flanders Investment and Trade:
<https://www.flandersinvestmentandtrade.com/invest/en/why-invest-in-flanders>

World Bank. (2016). *Country Score Card: Belgium 2016*. Retrieved from The World Bank:
<http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/line/254/C/BEL/2016/C/BEL/2014/C/BEL/2012/C/BEL/2010/C/BEL/2007#chartarea>

Nos membres

Plus de 50 fédérations sectorielles faisant autorité sont membres de la FEB et représentent plus de 75% de l'activité économique dans notre pays.

 Antwerp World Diamond Center	 Association belge des centres de contact	 Association des fabricants de pâtes, papiers et cartons de Belgique	 Association professionnelle des entreprises de gardiennage	 Cigarette Manufacturers of Belgium and Luxembourg	 Confédération Construction
 Creamoda	 Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle	 Fédération belge de la brique	 Fédération belge des entreprises électriques et gazières	 Fédération belge des industries chimiques et des sciences de la vie	 Fédération belge des industries graphiques
 Fédération belge du commerce et des services	 Fédération belge du secteur financier	 Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique	 Fédération de l'industrie alimentaire	 Fédération de l'industrie cimentière belge	 Fédération de l'industrie du béton
 Fédération de l'industrie du textile, du bois et de l'ameublement	 Fédération de l'industrie du verre	 Fédération de l'industrie extractive et transformatrice de Belgique	 Fédération de l'industrie technologique	 Fédération de l'économie circulaire	 Fédération des gestionnaires de réseaux électricité et gaz en Belgique
 Fédération des industries transformatrices de papier et de carton	 Fédération des prestataires de services RH	 Federation of business consultants	 Fédération patronale des ports belges	 Fédération pétrolière belge	 Fédération royale belge des transporteurs et des pres- tataires de services logistiques
 Groupement de la sidérurgie	 Groupement des sablières	 Mobility retail and technical distribution	 Organisation des bureaux d'ingénieurs-conseils, d'ingénierie et de consultance	 Union des secrétariats sociaux	 Union générale belge du nettoyage
 Union professionnelle des entreprises d'assurances	 Union professionnelle des producteurs belges de fibres-ciment	 Union royale des armateurs belges	 Voucher Issuers Association	 Fédération royale du notariat belge	

 Association belge des institutions de pension	 Attractions touristiques	 Conseil national du bois	 Fédération belge de l'industrie de la chaussure	 Fédération belge des entreprises audiovisuelles	 Groupement belge des banques d'épargne
 Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs	 Syndicat de l'industrie diamantaire belge	 Union de la tannerie et de la mégisserie belges	 VAL-I-PAC	 La Chambre Patronale des Employeurs permanents des Arts de la Scène d'Expression française	