



# ANALYSE DU SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE ET DE SES MÉTIERS

## BASSIN EFE DU BRABANT WALLON



**BASSIN EFE**

INSTANCE BASSIN ■ ENSEIGNEMENT QUALIFIANT • FORMATION • EMPLOI

**BRABANT WALLON**

1.	Délimitation du secteur .....	3
2.	Contexte socio-économique .....	4
2.1.	Salariés.....	4
2.2.	Indépendants.....	6
2.3.	Entreprises.....	6
3.	Les enjeux du secteur .....	8
3.1.	Manque de personnel de terrain .....	8
3.2.	Les enjeux économiques .....	8
3.3.	Les évolutions technologiques .....	9
3.4.	Les réglementations .....	10
3.5.	Les évolutions sociétales/démographiques/culturelles.....	11
4.	Les métiers, l'offre et la demande d'emploi.....	11
4.1.	Les grappes métiers du SFMQ.....	12
4.2.	La Hiérarchisation des métiers et des études pour le domaine « Logistique et flux de matières » de Logistics in Wallonia .....	14
4.3.	Magasinage, manutention des charges et déménagement (N11).....	16
4.4.	Organisation de la circulation des marchandises (N12).....	18
4.5.	Personnel d'encadrement (N13) .....	19
4.6.	Personnel de conduite du transport routier (N41) .....	20
	Chauffeurs poids lourds .....	20
	Chauffeur d'autocar et conducteur de bus.....	22
	Chauffeur livreur .....	23
	Chauffeur de taxi.....	23
4.7.	Personnel d'encadrement du transport routier (N42) .....	24
4.8.	Personnel navigant du transport terrestre (N43).....	25
5.	L'offre d'enseignement et de formation .....	26
5.1.	Magasinage, manutention des charges et déménagement (N11).....	26
5.2.	Organisation de la circulation des marchandises (N12).....	29
5.3.	Personnel d'encadrement (N13) .....	29
5.4.	Personnel de conduite du transport routier (N41) .....	29
	Chauffeur poids lourds.....	29
	Chauffeur d'autocar et conducteur de bus.....	32

Mise en place de formations .....	33
5.5. Personnel d'encadrement du transport routier (N42) .....	33
6. Conclusions et recommandations .....	33
Bibliographie .....	34
Annexe : Les indicateurs des métiers du transport et la logistique .....	37

## **1. Délimitation du secteur**

Selon le Forem<sup>1</sup>, la logistique est l'art de fournir le bon produit, au bon endroit, dans les meilleurs délais et au moindre coût.

Le Forem distingue cinq grands domaines dans le transport et de la logistique :

- 1) Les transports terrestres et transports par conduites<sup>2</sup>. Il comprend le transport ferroviaire de voyageurs sur des grandes lignes, les transports ferroviaires de fret, les autres transports de voyageurs (transports urbains et suburbains, transport par taxis, transports par autocar ou bus, etc.).
- 2) Les transports par eau. Vu l'absence de port autonome<sup>3</sup>actuellement et la faible présence de voie navigable en Brabant wallon<sup>4</sup>, nous n'approfondirons pas ce domaine dans ce rapport.
- 3) Les Transports aériens. Vu l'absence d'aéroport commercial en Brabant wallon, nous n'aborderons pas ce domaine dans ce rapport.
- 4) L'entreposage et les services auxiliaires des transports. Il couvre l'entreposage et le stockage, les services auxiliaires des transports.<sup>5</sup>
- 5) Les activités de postes et de courrier. Nous ne focaliserons également pas sur ce domaine car les métiers s'y référant peuvent être classifiés dans la catégorie « support aux personnes »<sup>6</sup>.

Une autre manière de découper le secteur est de distinguer le transport de personnes et le transport de marchandises (y compris les activités logistiques). Cette dernière permet de prendre davantage en compte les transports multimodaux de plus en plus utilisés mais ne permet pas de distinguer les spécificités des différents modes de transport.

Les activités de transport et de logistique sont également internalisées au sein de nombreuses entreprises, avec leurs propres systèmes d'entreposage et stockage, leurs propres logistiques, leurs propres camions, etc. Les métiers du transport et de la logistique se trouvent donc dans de nombreux autres secteurs : commerce, industrie, etc. Logistics in Wallonia estime que 25% des offres d'emploi du transport et de la logistique concernent une entreprise du secteur et 75% des autres offres concernent un autre secteur.

---

<sup>1</sup> Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Transport et logistique (25)

<sup>2</sup> Nous ne nous attardons pas sur les transports par conduites car aucun poste salarié n'est répertorié sur notre territoire en 2016.

<sup>3</sup> En Région wallonne, il existe quatre ports autonomes (Liège, Namur, Charleroi et Centre et de l'ouest).

<sup>4</sup> Quelques kilomètres du Canal Charleroi-Bruxelles traversent le territoire.

<sup>5</sup> Parmi les activités de la logistique, se retrouve la planification de l'approvisionnement, de la production et de la distribution ; la gestion de l'approvisionnement, du stock, de matières premières, de produits finis, d'emballages et autres ; l'optimisation de la gestion des activités de l'entrepôt, la gestion des déplacements interne, (...). (Source : Geoffrey Perpinien, Logistics in Wallonia, Descriptif métier pour Responsable/manager logistique).

<sup>6</sup> Catégorie M « Support aux entreprises » dans la nomenclature ROME V3, nomenclature utilisée par les IBEFE pour réaliser les correspondances entre les métiers et les filières de formation / d'enseignement.

En Brabant wallon, le secteur de l'industrie pharmaceutique est fort présent. Il engage également beaucoup de profils en lien avec la distribution et à la logistique.

## **2. Contexte socio-économique**

Le secteur est fortement dépendant de la conjoncture économique. Il a été directement touché par la crise économique de ce début du 21<sup>e</sup> siècle. Depuis 2015, le secteur reprend : le nombre d'établissements, de postes de travail et le chiffre d'affaire sont à la hausse. En Brabant wallon, cette reprise a été plus marquée que dans d'autres bassins. La période de haute conjoncture semble se prolonger encore aujourd'hui.

Le Brabant wallon n'est pas spécialisé dans ce secteur. En Belgique, 2/3 des entreprises du secteur se trouvent en Flandre. En Wallonie, ce sont les provinces de Liège et du Hainaut qui prédominent, avec, entre autres, des aménagements de plates-formes multimodales, le développement des aéroports de Charleroi et de Liège, etc.

Cette période de haute conjoncture est également présente dans d'autres secteurs qui emploient des travailleurs du transport et de la logistique, par exemple dans l'industrie pharmaceutique, activité dans laquelle le Brabant wallon est spécialisé.

### **2.1. Salariés**

En 2016, le bassin comptait 4.670 postes de travail dans le secteur, ce qui équivalait à 9,2% de la masse salariale wallonne. Malgré la crise, par rapport à 2012, on observe une augmentation de 4,5%. En revanche, en Wallonie, le nombre de postes est seulement revenu à l'équilibre en 2016 (2012-2016 : -0.007%).

Le Brabant wallon n'est pas spécialisé<sup>7</sup> dans le secteur par rapport à la Wallonie, et dans aucun des cinq sous-secteurs. Cependant, le Brabant wallon est spécialisé par rapport à la Wallonie dans certaines activités spécifiques : les services de déménagement (IS=213,1), les Services auxiliaires des transports terrestres (158,7), l'Entreposage et stockage (IS=154), les Autres transports terrestres de voyageurs (IS=106,3) et les Transports de voyageurs par taxis (IS=106,6).

---

<sup>7</sup> L'indice de spécialisation est le rapport entre le nombre de postes de travail dans le secteur d'activité en Brabant wallon divisé par le nombre de postes en Brabant wallon, et le nombre de postes dans le secteur d'activité en Wallonie sur le nombre de postes en Wallonie. Si l'indice est supérieur à 100, la zone géographique concernée est spécialisée dans le secteur d'activité.

**Secteur d'activité, NaceBel 2 chiffres**

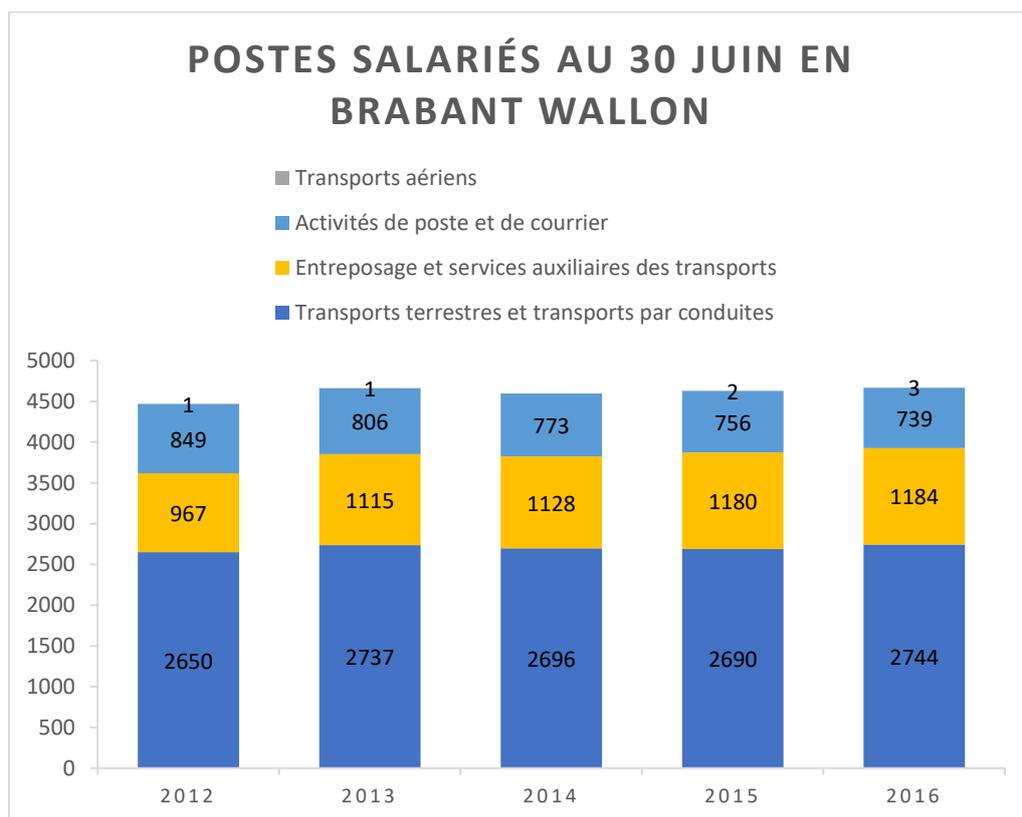
**Postes dans le bassin**    **Postes en Wallonie**    **IS par rapport à la Wallonie**

49	Transports terrestres et transport par conduites	2.744	29.768	74,9
50	Transports par eau	0	98	0
51	Transports aériens	3	465	5,2
52	Entreposage et services auxiliaires des transports	1.184	11.781	81,7
53	Activités de poste et de courrier	739	8.293	72,4

Nombre de postes de travail salarié au 30 juin par bassin et par secteur d'activité

Données : ONSS, statistique décentralisée ; Calculs : IWEPS

En 2016, 58,8% des activités du secteur en Brabant wallon concernaient le transport terrestre<sup>8</sup>. Entre 2012-2016, on observe une nette augmentation des postes salariés dans l'entreposage et les services auxiliaires (+18,3%) et une légère augmentation dans le transport terrestre (+3,5%). En revanche, les postes salariés diminuent dans les activités des postes et de courrier (-13,0%).



Nombre de postes de travail salarié au 30 juin par bassin et par secteur d'activité

Données : ONSS, statistique décentralisée ; Calculs : IWEPS

<sup>8</sup> Aucun poste n'est répertorié concernant les transports par conduites.

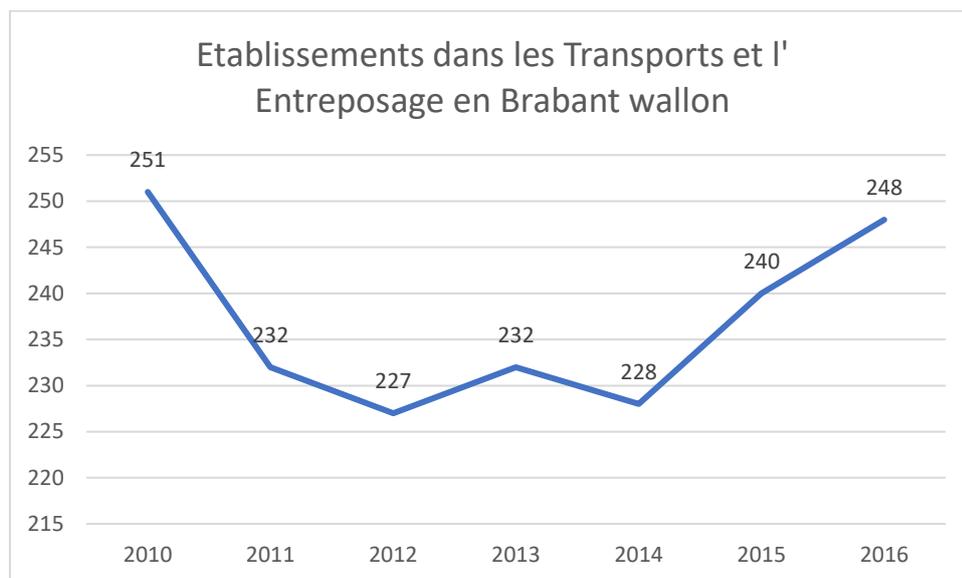
## 2.2. Indépendants

Le Brabant wallon comptait 552 indépendants au 31 décembre 2017 dans le secteur du Transport, dont 64,3% à titre principal, ainsi que 27 aidants. Cela représente 12,4% des indépendants et aidants wallons du secteur<sup>9</sup>.

## 2.3. Entreprises

### Etablissements avec employés

Entre 2014 et 2016, le nombre d'établissements avec travailleurs salariés<sup>10</sup> a augmenté de 8,8%. Cette tendance est plus élevée que la tendance de la Wallonie et de Bruxelles (+5,9%).



Nombre d'établissements de travailleurs au 30 juin par secteur d'activité ; Bassin du Brabant Wallon  
 Données : ONSS, statistique décentralisée

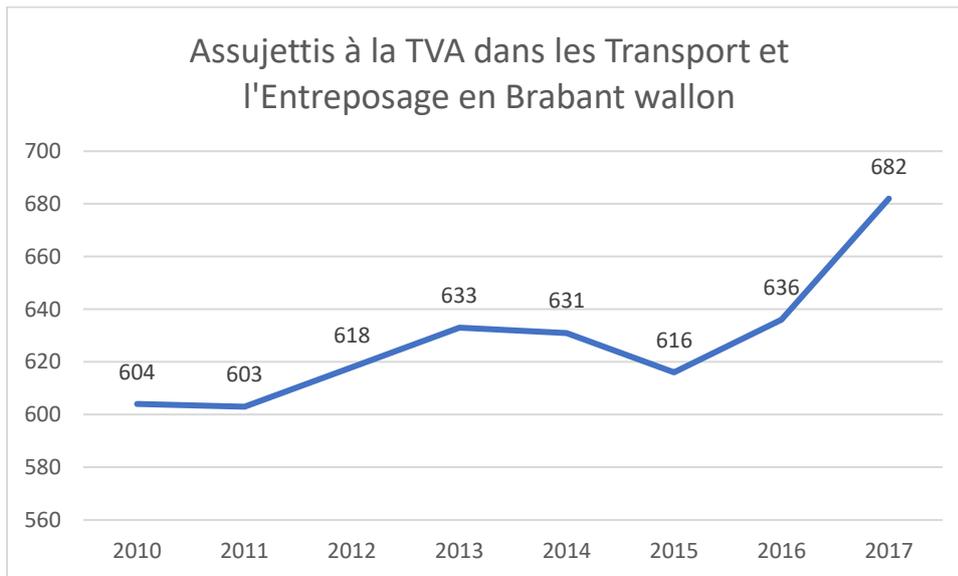
### Assujettis à la TVA

En revanche, la reprise n'est observable qu'en 2016 si l'on prend en compte le nombre d'assujettis à la TVA<sup>11</sup>. Entre 2015 et 2017, on observe une augmentation de 10%. Cette augmentation est plus élevée que celle wallonne (5,9%).

<sup>9</sup> Données : INASTI

<sup>10</sup> Les établissements sont les différents sites liés à une entreprise (sites d'exploitations, entrepôts, bureaux de contacts, etc.). Sont repris uniquement les établissements où des travailleurs salariés exercent leurs fonctions.

<sup>11</sup> Les entreprises qui sont soumises à la TVA en vue de mener leurs activités dans un but lucratif ou non. La forme juridique de ces entreprises sont diverses : personne physique, société anonyme, société privée à responsabilité limitée, association sans but lucratif, etc. La localisation des entreprises dépend du lieu du siège central et non du lieu d'exploitation.



Données : Direction générale Statistique - Statistics Belgium

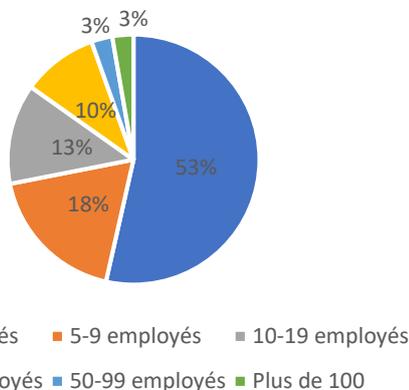
En Brabant wallon, 682 entreprises étaient assujetties à la TVA en 2017, dont presque deux tiers (63,8%) dans la division Transports terrestres et transport par conduites. 83 assujettissements ont été observés, pour 44 radiations à la TVA.

Division	Bw	% Rw	Créations Bw	Radiations Bw
49 Transports terrestres et transport par conduites	435	15,0%	45	27
50 Transports par eau	6	2,0%	1	0
51 Transports aériens	20	22,5%	2	2
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	112	12,2%	9	5
53 Activités de poste et de courrier	109	16,1%	26	10
	<b>682</b>	<b>13,9%</b>	<b>83</b>	<b>44</b>

Données : Direction générale Statistique - Statistics Belgium

Parmi les assujettis à la TVA avec employés, 84% engagent moins de 20 employés. Seulement 6% emploient plus de 50 employés.

Classe d'emploi des assujétis à la TVA avec employés dans le Transport et la logistique en 2017 en Brabant wallon



Données : Direction générale Statistique - Statistics Belgium

### **3. Les enjeux du secteur**

#### **3.1. Manque de personnel de terrain**

De manière globale, les entreprises éprouvent des difficultés à recruter des travailleurs pour les fonctions de terrain relatives au transport et la logistique (conducteurs, magasinier, etc.).<sup>12</sup> Or, ils constituent un maillon indispensable de la chaîne de production ou de service. Selon Logistics in Wallonia, qui a analysé des offres d'emploi parues sur Références et Stepstone, les entreprises éprouvent également des difficultés de recrutement pour les fonctions d'employés opérationnels (Dispatcher, agent import-export) et des responsables (Superviseurs, Responsables, Managers).

Les (sous-)secteurs d'activités sont impactés différemment. En effet, certains sont plus attractifs (par exemple, le salaire est plus élevé) et ressentent moins cette pénurie, par exemple le secteur pharmaceutique.

Plusieurs facteurs (manque d'attrait des jeunes, vieillissement des travailleurs, image du secteur, etc.) peuvent expliquer, en partie, ce manque de personnel mais nous expliciterons davantage ces causes selon les groupes métiers<sup>13</sup>.

#### **3.2. Les enjeux économiques**

« Le secteur est fortement dépendant de la conjoncture économique. Les échanges commerciaux internationaux (mondialisation), intra-européens et internationaux, sont en

<sup>12</sup> Pour plus de détails par métier, Cf. « 4. Les métiers, l'offre et la demande »

<sup>13</sup> Ibidem

constante augmentation. Le volume de marchandises à transporter continuera à croître dans les années à venir. »<sup>14</sup>

La Wallonie s'est rendu compte des enjeux économiques pour ce secteur. Elle a d'ailleurs initié le Pôle de compétitivité Logistics in Wallonia<sup>15</sup> et a réalisé de nombreux investissements publics, principalement dans les provinces de Liège et du Hainaut.

L'activité économique continue à croître malgré la forte concurrence internationale, entre autres, avec la concurrence des pays de l'est de l'Europe. Cette concurrence est principalement présente dans le transport routier international de marchandises. Les entreprises belges gardent une place centrale pour le transport plus local, au sein du Benelux.

Une concurrence accrue entre entreprises belges est également observée, malgré l'activité florissante. Concernant le transport routier international, tant au niveau des personnes que des marchandises, on observe une reprise de petites entreprises par les plus grandes entreprises. Par exemple, pour le transport de personnes, 3 grands groupes se partagent la majorité du marché. Cette forte concurrence est également présente dans les livraisons de colis express. Certains groupes tels que DHL, UPS, etc. arrivent à proposer des prix très concurrentiels, avec des délais de livraison fort courts, ce qui met en difficulté certaines petites PME locales. Cependant, ce constat est à nuancer : Logistics in Wallonia observe la création de nombreuses petites entreprises travaillant avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Enfin, les compagnies de voyages en autocar (tourisme) souffrent de la concurrence des compagnies aériennes « Low-cost » pour les voyages internationaux. On observe une diminution de l'activité. Cependant, le succès des compagnies aériennes « Low-cost » bénéficie aux chauffeurs de Taxi, aux transports en bus/car de petites distances (aéroport-hôtel, excursion, etc.).

### **3.3. Les évolutions technologiques**

Le secteur du transport et de la logistique est touché par les évolutions technologiques.

Depuis plus de 10 ans, l'Union européenne impose un système de tachygraphe digital pour le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs dans les transports routiers. Il s'agit d'un appareil électronique qui est intégré au véhicule et enregistre les temps de conduite et de repos du chauffeur, la vitesse du véhicule la distance parcourue et les

---

<sup>14</sup> Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Transport et logistique (25), p.3

<sup>15</sup> « Les six pôles de compétitivité wallons ont été créés à l'initiative du Gouvernement wallon sur base d'une étude des secteurs de pointe en Wallonie. Ils ont pour mission d'initier des projets innovants résultant de la synergie entre les entreprises, universités, et centres de recherche et centres de compétences. La recherche et l'innovation sont soutenues comme levier de compétitivité et donc de croissance. » In Wallonia Clusters, Clusters et Pôles de Compétitivité Wallons, Partenaires de vos projets!

irrégularités. Ces informations sont enregistrées dans la mémoire de l'appareil et sur la carte de conducteur du chauffeur. Le but du tachygraphe est d'améliorer la sécurité routière, garantir les conditions de travail du chauffeur, favoriser la concurrence loyale et faciliter la gestion des entreprises de transport.<sup>16</sup>

Au-delà de ce système de tachygraphe, les technologies sont de plus en plus intégrées dans les véhicules, tant les véhicules de personnes que de marchandises : outils de géolocalisation, assistance à la conduite, contrôle de vitesse, échanges de données automatiques, etc. Même si les avancées technologiques évoluent très rapidement, nous n'attendons pas la conduite autonome dans un court ou moyen terme.

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

On observe une évolution rapide des logiciels de gestion de la supply chain<sup>17</sup> et de l'IOT (Internet of Things). Ce dernier est l'ensemble des données captées par les « objets intelligents » (GPS, robot, smartphones, pc, etc.) et qui peuvent interagir avec le monde réel. Il suscite une logistique fondée sur les échanges d'informations.

Suite à la révolution technologique en cours, le secteur a profondément muté ces dernières années, ce qui a un impact direct sur les métiers et les compétences demandées par le secteur.

### **3.4. Les réglementations**

Les transports routiers nationaux et internationaux sont soumis à des règles importantes. Ces règles visent d'une part à la sécurité (tant celle du conducteur, que celle des autres usagers de la route, que celle des passagers ou marchandises) ; d'autre part, aux préoccupations environnementales de notre société. Les règles peuvent être européennes, nationales, voire régionales.

Les conducteurs doivent respecter le code de la route, les règles d'immatriculation des véhicules, la législation concernant le transport de marchandises ou le transport des voyageurs, la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, la législation européenne concernant le tachygraphe digital pour le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs, etc.

Pour avoir accès aux métiers de chauffeurs de poids lourds ou de bus/autocar, il faut posséder le permis de conduire adéquat (selon le type de véhicule), le Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) et la sélection médicale. Une formation initiale et puis une formation

---

<sup>16</sup> [belgium.be](https://www.belgium.be/fr/mobilite/transport_de_marchandises/sur_la_route/tachygraphe_digital), Tachygraphe digital,

[https://www.belgium.be/fr/mobilite/transport\\_de\\_marchandises/sur\\_la\\_route/tachygraphe\\_digital](https://www.belgium.be/fr/mobilite/transport_de_marchandises/sur_la_route/tachygraphe_digital)

<sup>17</sup> Ensemble des moyens qui permettent de piloter la chaîne globale d'approvisionnement de marchandises, d'un premier fournisseur jusqu'au client final.

continue sont donc obligatoires pour les chauffeurs. Pour le transport de marchandises dangereuses, les conducteurs doivent posséder un certificat ADR<sup>18</sup>.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2016, les trois régions ont mis en place une tarification kilométrique qui s'applique à tous les véhicules destinés au transport de marchandises (transport de personnes non inclus) d'une Masse Maximale Autorisée supérieure à 3,5 tonnes et les véhicules de la classe N1/BC. Chaque véhicule doit être équipé d'un « On Board Unit » (OBU) en état de marche qui calcule les kilomètres parcourus. Elle vise à pallier la détérioration des infrastructures causées par les véhicules et l'impact environnemental du transport routier.

### **3.5. Les évolutions sociétales/démographiques/culturelles**

Le commerce à distance se développe de plus en plus. De manière globale, les clients sont davantage exigeants quant aux délais de livraison de plus en plus courts, avec davantage de services express. Les livraisons ont lieu de manière locale, au domicile de la personne, à l'entreprise concernée ou dans un point relais. Les services de retour, souvent gratuits, sont fréquents.

Les routes sont de plus en plus congestionnées, et certaines heures de pointes sont à éviter. Pour répondre aux différentes préoccupations sociétales (service de proximité rapide, congestion des routes, préoccupations environnementales, préoccupations économiques), les transports multimodaux sont de plus en plus fréquents. Une solution qui pourrait être mise en place serait également la création d'espaces logistiques urbains à partir desquels les marchandises pourraient être transportées par des modes de transport doux.

Au-delà des obligations légales, certaines entreprises commencent à se préoccuper de l'environnement et mettent en place une logistique verte comme stratégie d'entreprise : conduite plus écologique, prise en compte des zones vertes à ne pas traverser, transporter davantage de marchandises avec moins d'unités de transports, véhicule de plus en plus vert, etc.

Le passage des véhicules moins polluants (hybrides, électriques) se fait progressivement. Le Tec, la STIB, ... se lancent avec de nouveaux autobus. Cependant, le privé n'est pas encore prêt car le prix n'est pas encore abordable et la technologie ne semble pas encore au point.

## **4. Les métiers, l'offre et la demande d'emploi**

Parmi les métiers du transport et de la logistique, se trouvent de nombreuses fonctions avec différentes compétences attendues. Certains métiers sont encore méconnus du grand public. Selon les nomenclatures ou vocabulaires, (REM, ROME V3, SFMQ, le jargon des entreprises, etc.), les intitulés métiers varient. Les correspondances de nomenclatures sont parfois assez compliquées, voire inexistantes.

---

<sup>18</sup> « Accord for Dangerous goods by Road » soit : « Accord pour le transport des marchandises Dangereuses par la Route »

Pour pallier cette complexité, le SIEP et Logistics in Wallonia sont en train de réaliser un travail de définition des métiers du secteur, avec une classification en sous-domaines, destiné au grand public.

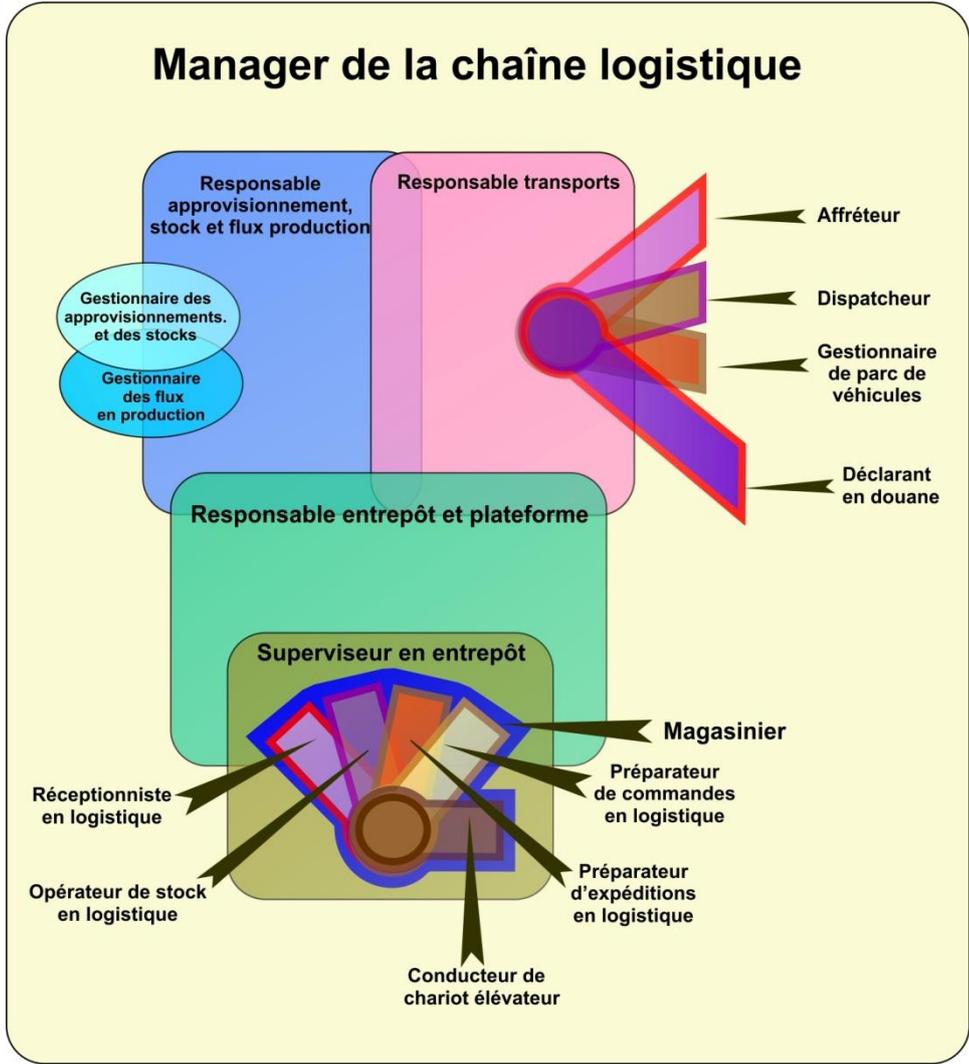
Dans ce travail, nous évoquerons les grappes métiers du SFMQ car elles permettent de mettre en relation les métiers (dont certains métiers de l'industrie et de l'installation de la maintenance) et la hiérarchisation des métiers et des études pour le domaine « Logistique et flux de matières » de Logistics in Wallonia. En revanche, nous analyserons les métiers par « groupes métiers » du ROME V3. En effet, il existe des tables de correspondance de différentes données (DEI positionnés, offres d'emploi du Forem, chiffres des opérateurs de formation/d'enseignement, etc.). Nous avons repris dans ce rapport les métiers pour lesquels le Forem a traité au moins 5 offres d'emploi en Brabant wallon, ainsi que le métier d'affréteur et les métiers du personnel navigant du transport terrestre (N43).

#### **4.1. Les grappes métiers du SFMQ**

Le premier graphique représente les relations entre les métiers de la chaîne logistique. Le deuxième représente la hiérarchisation des métiers sur base de la complexité, de la quantité, de la qualité des activités professionnelles, du niveau d'autonomie, de responsabilité, du statut, etc.

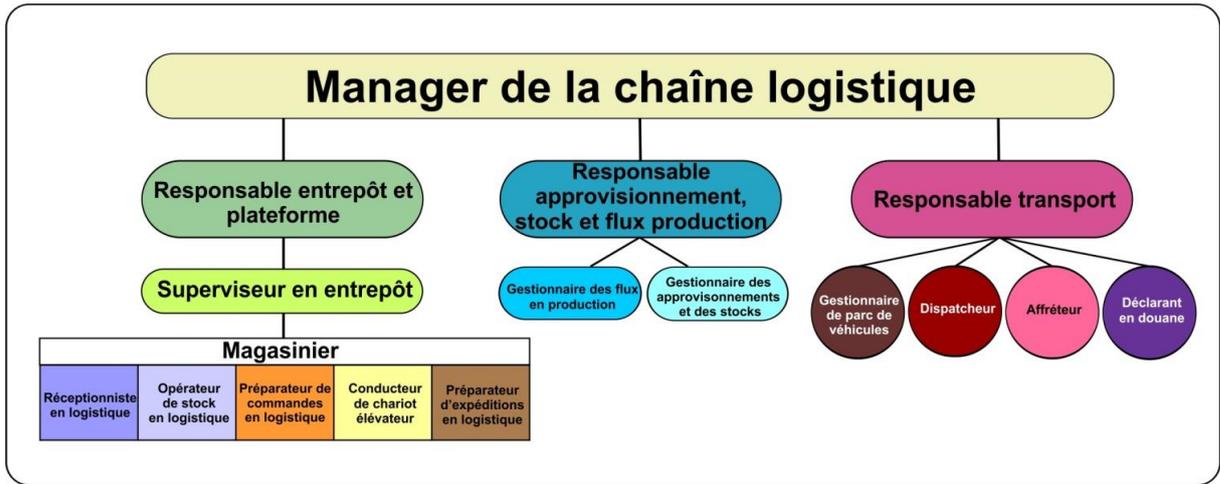
N'y sont pas repris à ce jour les métiers qui ont trait exclusivement au transport (les conducteurs, les chauffeurs-livreurs, etc.). En revanche, certains métiers qui sont catégorisés dans les familles de l'industrie (Responsable approvisionnement, Stock et flux production, et Gestionnaire de flux de production) et de l'Installation et la maintenance (Gestionnaire de parc de véhicules) dans la nomenclature ROME V3 sont présents.

### Manager de la chaîne logistique



19

### Manager de la chaîne logistique



20

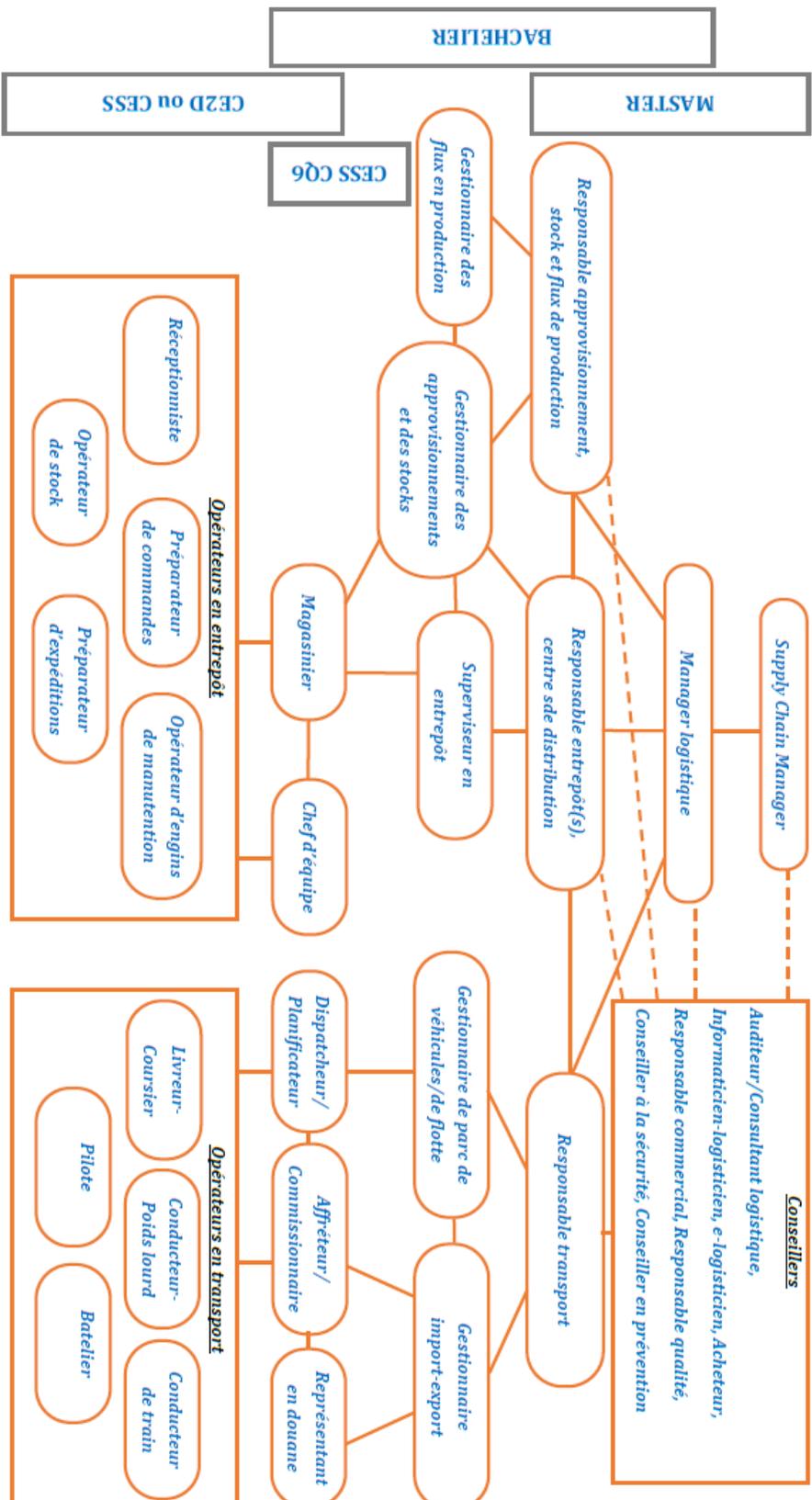
<sup>19</sup> S.F.M.Q, Grappes métiers, Métiers de la Logistique, 15/05/2017, p.9

<sup>20</sup> Idem, p.10

#### **4.2. La Hiérarchisation des métiers et des études pour le domaine « Logistique et flux de matières » de Logistics in Wallonia**

Afin de simplifier le paysage des intitulés et des relations entre les métiers, Logistics in Wallonia a réalisé la hiérarchisation ci-dessous des métiers et des études pour le domaine « Logistique et flux de matière » pour le SIEP. Ce schéma a été présenté et accepté par l'IBEFE de Liège dans le cadre de leur pôle de synergie Logistique.

### Hierarchisation des métiers et des études pour la logistique



Fiche descriptive et interview de plusieurs métiers disponibles sur le site [metiers.siep.be](http://metiers.siep.be) pour leur domaine logistique et flux de matières

Schema réalisé par le pôle de compétitivité Logistics in Wallonia, avril 2019 - [www.logisticsinwallonia.be](http://www.logisticsinwallonia.be)

Sources : Classification Rome/Compentent, European Logistics Association, Forem REM, Grappe Logistique du SFMQ et SIEP

### 4.3. Magasinage, manutention des charges et déménagement (N11)

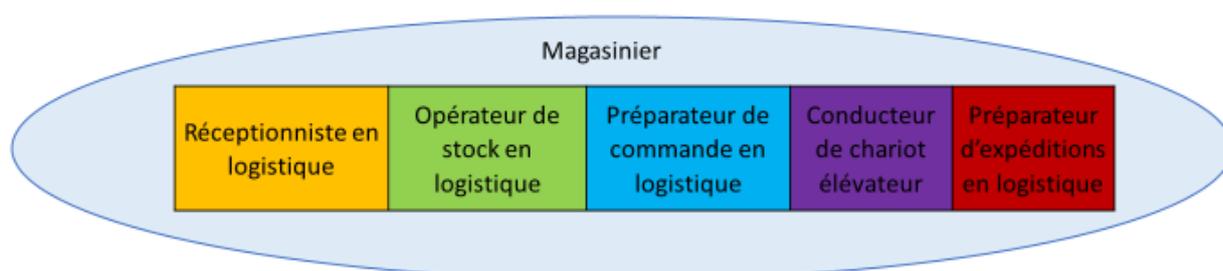
Code Rem	Métier	OE 2017 Bw	%intérim	% Rw	IS	DEI 2017	DEI/OE	Métier porteur ?
4331201	Conducteur de chariot élévateur	47	74,47%	4,47%	0,42	354	7,5	++
4331301	Déménageur	5	0,00%	11,90%	1,12	88	17,6	----
4331101	Magasinier	333	40,54%	10,74%	1,01	1.422	4,3	++
4331103	Préparateur de commandes en logistique	17	23,53%	1,54%	0,14	69	4,1	++++
4331202	Manutentionnaire	33	69,70%	5,21%	0,49	1.065	32,3	----

Source : Le Forem, 2017 ; Calculs : IBEFE Bw<sup>21</sup>

#### Descriptions des métiers

Le magasinier effectue les quatre activités de magasinage : réception de la marchandise, mise et gestion en stock, préparation de commandes et préparation des expéditions. Le magasinier est donc un métier qui recouvre les métiers de préparateur de commandes<sup>22</sup>, réceptionniste en logistique<sup>23</sup>, d'opérateur de stock<sup>24</sup> et de préparateur d'expéditions<sup>25</sup>. Contrairement au métier de magasinier, ces derniers sont des métiers principalement d'exécution. Pour assurer ces différentes activités, le magasinier est souvent amené à utiliser un chariot élévateur. Il recouvre aussi généralement le métier de conducteur de chariot élévateur. Hormis dans les grandes entreprises, le conducteur de chariot élévateur est associé à un autre métier. Il s'agit plutôt d'une plus-value pour une fonction.

En plus du travail en entrepôt, le magasinier effectue des tâches administratives : saisie des informations d'approvisionnement et de stock, établissement de documents, suivi de palette, facturation, etc.



<sup>21</sup> Des explications sur les indicateurs se trouvent en annexe. Cf. p.37-38

<sup>22</sup> L'« Order picker » est un préparateur de commandes basé sur un poste de travail fixe et récupérant les produits amenés automatiquement à son poste de travail. Il s'agit d'une mutation du préparateur de commandes. Source : Le Forem, Veille analyse et prospective du marché de l'emploi, Évolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

<sup>23</sup> Non repris dans la nomenclature REM

<sup>24</sup> Ibidem

<sup>25</sup> Ibidem

Le manutentionnaire « exécute manuellement des opérations de manutention de marchandises, de produits, d'objets ou de matières (chargement/déchargement de véhicules, tri, nettoyage [...] »<sup>26</sup>. Différentes catégories de manutentionnaire existent : le manutentionnaire manuel de charges, le manutentionnaire portuaire et l'exploitation des pistes aéroportuaires. Selon le secteur, l'intitulé de manutentionnaire manuel ne correspond pas à des tâches spécifiques dans une entreprise. Souvent, une autre fonction est associée. Le manutentionnaire manuel de charge participe généralement à l'une ou plusieurs des quatre activités du magasinage, ou à des activités du transport. D'ailleurs, le métier est souvent couplé avec un autre métier (chauffeur, préparateur de commandes, etc.).

Dans cette famille professionnelle, se trouve également le déménageur.

#### *Compétences et position des métiers sur le marché de l'emploi*

##### Le manutentionnaire et le déménageur

Pour devenir manutentionnaire, aucune qualification spécifique est demandée. C'est pourquoi, de nombreux DEI sont positionnés sur ce métier. En Brabant wallon, 1.065 DEI sont positionnés sur ce métier. Or, vu le développement des TIC dans les entrepôts, le travail manuel tend à diminuer. La probabilité de pénurie quantitative est très faible (DEI/OE = 32,3) et l'indice d'attractivité est fortement négative (----).

Le métier de déménageur est également un métier plutôt accessible. Cependant, la probabilité de pénurie quantitative est très faible (DEI/OE = 17,6) et l'indice d'attractivité est fortement négative (----).

##### Magasinier et fonctions connexes

De nombreuses entreprises recherchent de plus en plus des magasiniers polyvalents, qui savent gérer les quatre activités du magasinage. La possession du brevet cariste est souvent demandé pour que le magasinier puisse utiliser un chariot élévateur.

Cependant, dans les entreprises de taille importante, les métiers du magasinage sont davantage cloisonnés et on y distingue les préparateurs des commandes, l'opérateur de stock, etc. Une évolution au sein de l'entreprise est fréquente : un travailleur commence sa carrière, par exemple, en tant que préparateur de commandes et évoluera comme magasinier.

Le magasinier doit posséder certaines notions en informatique/numérique afin de pouvoir exploiter les systèmes de gestions d'entrepôts et de stocks.

Dans certains cas, le magasinier est amené à avoir des contacts avec les clients et à répondre à des questions techniques. Il lui est alors demandé d'avoir un bon contact et d'être spécialisé dans un domaine précis. Dans certaines entreprises, la connaissance des langues est un plus.

---

<sup>26</sup> Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions Agent/agent de manipulation et de déplacement des charges (43312)

Selon le Forem, il s'agit d'une fonction considérée comme critique (difficulté qualitative de recrutement). Cette criticité est détectée par des experts sectoriels et non par les statistiques. Les employeurs éprouvent des difficultés à trouver des magasiniers polyvalents.

De nombreuses offres d'emploi sont publiées. Il s'agit d'un métier porteur (attractivité ++). Les services du Forem Brabant wallon ont géré 333 offres d'emploi pour ce métier en 2017. Cependant, le taux de satisfaction des offres et la durée de satisfaction sont tout à fait raisonnables<sup>27</sup>. En revanche, de nombreux DEI sont positionnés sur ce métier : 1422 DEI pour le Brabant wallon. Parmi ceux-ci, de nombreux ne sont pas formés ou partiellement.

#### 4.4. Organisation de la circulation des marchandises (N12)

Code Rem	Métier	OE 2017 Bw	%intérim	% Rw	IS	DEI 2017	DEI/OE	Métier porteur ?
4333201	Affréteur	2	100,00%	4,88%	0,46	4	2,0	---
4333101	Agent administratif de la circulation internationale des marchandises	9	66,67%	10,23%	0,96	25	2,8	++

Source : Le Forem, 2017 ; Calculs : IBEFE Bw<sup>28</sup>

##### Description des métiers

« L'Affréteur organise l'acheminement des marchandises par différents moyens de transports au niveau national et international.<sup>29</sup>» Concrètement, il établit l'offre de transport, organise et suit le transport. Il s'agit d'un métier qui évolue fortement. « Le changement majeur du métier est lié à l'usage accru des solutions multimodales (...). L'affréteur doit de plus en plus composer avec de nouveaux outils informatiques pour effectuer ses missions et, pour éviter un maximum les retours à vide, il doit mutualiser des flux entre différents prestataires.<sup>30</sup>»

L'Agent administratif de la circulation internationale des marchandises correspond à l'intitulé du SFMQ de Déclarant en douane. Il effectue des opérations administratives d'enregistrement et d'élaboration de documents douaniers. Concrètement, il informe et conseille le client, établit des déclarations de douane et en assure le suivi et participe au contrôle physique réalisé par les Douanes et Accises.<sup>31</sup>

##### Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi

Selon le Forem, l'Affréteur est un métier peu porteur d'emploi (attractivité --). Le Forem observe peu d'offres d'emploi en Brabant wallon (2) mais également peu de DEI positionnés

<sup>27</sup> En 2016, 89% des offres ont été satisfaites (91% pour tous les métiers confondus), en une moyenne de 30 jours (en moyenne 29,6 jours).

<sup>28</sup> Des explications sur les indicateurs se trouvent en annexe. Cf. p.37-38

<sup>29</sup> Le Forem, Veille analyse et prospective du marché de l'emploi, Évolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

<sup>30</sup> Le Forem, Veille analyse et prospective du marché de l'emploi, Évolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

<sup>31</sup> SFMQ, Grappes métiers, Métiers de la Logistique, 15/05/2017, p.3

sur le métier (4). En revanche, l'Agent administratif de la circulation internationale des marchandises est un métier davantage porteur d'emploi (attractivité ++).

Généralement, les entreprises recherchent pour ces métiers des personnes issues de l'enseignement supérieur (par exemple, bachelier en management de la logistique). Des compétences en langues, numériques, juridiques, relationnelles sont généralement demandées.

#### 4.5. Personnel d'encadrement (N13)

Code Rem	Métier	OE 2017 Bw	%intérim	% Rw	IS	DEI 2017	DEI/OE	Métier porteur ?
6131101	Responsable logistique	34	50,00%	11,49%	1,08	205	6,0	++++
6131102	Responsable d'entrepôt	14	42,86%	9,66%	0,91	20	1,4	-

Source : Le Forem, 2017 ; Calculs : IBEFE Bw<sup>32</sup>

##### *Description des métiers*

Le Responsable logistique « conçoit ou participe à la définition des stratégies des flux logistiques dans l'entreprise dans une perspective d'efficacité technique, commerciale et financière. »<sup>33</sup>

Selon Logistics in Wallonia, il assure la planification de l'approvisionnement, de la production et de la distribution ; il gère l'approvisionnement, le stock de matières premières, de produits finis, d'emballages et autres, il optimise la gestion des activités de l'entrepôt ; il gère les déplacements externes ; assure le management opérationnel ; intègre, pilote, évalue des prestations, des nouvelles procédures, méthodes et normes.

Le contenu de ces fonctions est en train de changer en raison de plusieurs facteurs : l'évolution des TIC, le développement de la co-modalité, l'élargissement des marchés, les règles environnementales, etc.<sup>34</sup>

Le Responsable d'entrepôt « planifie, organise et contrôle tout ou partie des opérations logistiques (réception, stockage, préparation de commandes, approvisionnement, expédition de marchandises, produits...) d'un site (plate-forme logistique, unité de production...) ou d'un service, selon les impératifs (délais, qualité, coûts...), la réglementation et les règles d'hygiène et de sécurité. Peut participer à la réalisation d'activités logistiques et intervenir sur un domaine spécialisé (gestion de stocks, approvisionnement...). Coordonne l'activité d'une équipe. »<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Des explications sur les indicateurs se trouvent en annexe. Cf. p.37-38

<sup>33</sup> Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions, Responsable logistique

<sup>34</sup> Le Forem, Veille, analyse et prospective du marché de l'emploi, Évolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

<sup>35</sup> Ibidem

### *Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi*

Selon le Forem, le Responsable logistique est un métier très porteur (attractivité ++++). Le Forem recense en Brabant wallon un nombre plutôt élevé de DEI positionnés sur ce métier (205) par rapport au nombre d'offres (34). Cependant, le nombre d'offres est à relativiser. Par exemple, Logistics Wallonia a répertorié 139 annonces de Logisticiens, 146 de Managers de la logistique et 119 de Manager de la Supply Chain sur les sites Reference et Stepstone. Le Responsable logistique est généralement issu de l'enseignement supérieur.

Le métier de Responsable d'entrepôt semble moins porteur (attractivité -), même si la probabilité de pénurie quantitative reste élevée en 2017 en Brabant wallon (1,4).

#### **4.6. Personnel de conduite du transport routier (N41)**

Code Rem	Métier	OE 2017 Bw	%intérim	% Rw	IS	DEI 2017	DEI/OE	Métier porteur ?
4311401	Chauffeur de poids lourd	396	56,06%	6,95%	0,65	223	0,6	++++
4311103	Chauffeur de taxi	12	0,00%	10,62%	1,00	85	7,1	-
4311201	Chauffeur d'autocar	6	16,67%	3,82%	0,36	64	10,7	+++
4311202	Conducteur d'autobus	24	4,17%	19,35%	1,82	48	2,0	-
4311302	Chauffeur livreur (sur une tournée)	77	27,27%	6,01%	0,57	1.596	20,7	---

Source : Le Forem, 2017 ; Calculs : IBEFE Bw<sup>36</sup>

#### **Chauffeurs poids lourds**

##### *Description du métier*

Le chauffeur poids lourd conduit un véhicule lourd (dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes) en vue d'assurer le transport et la livraison de marchandises. Le cœur du métier est donc la conduite mais il reprend également une série d'autres activités : contrôles et entretien courant du véhicule, contrôle des marchandises lors du chargement et déchargement, livraison des marchandises, tâches administratives, etc.

« Plusieurs facteurs sont amenés à faire évoluer ce métier : l'élargissement des marchés qui entraîne une concurrence accrue, les réglementations sur le respect des temps de conduite, la taxe kilométrique, l'évolution du matériel roulant embarqué, l'apparition d'éco-combis. »

<sup>37</sup> Nous pouvons également citer les technologies de la communication, la digitalisation, les nouvelles règles de sécurité (dont l'arrimage), etc.

### *Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi*

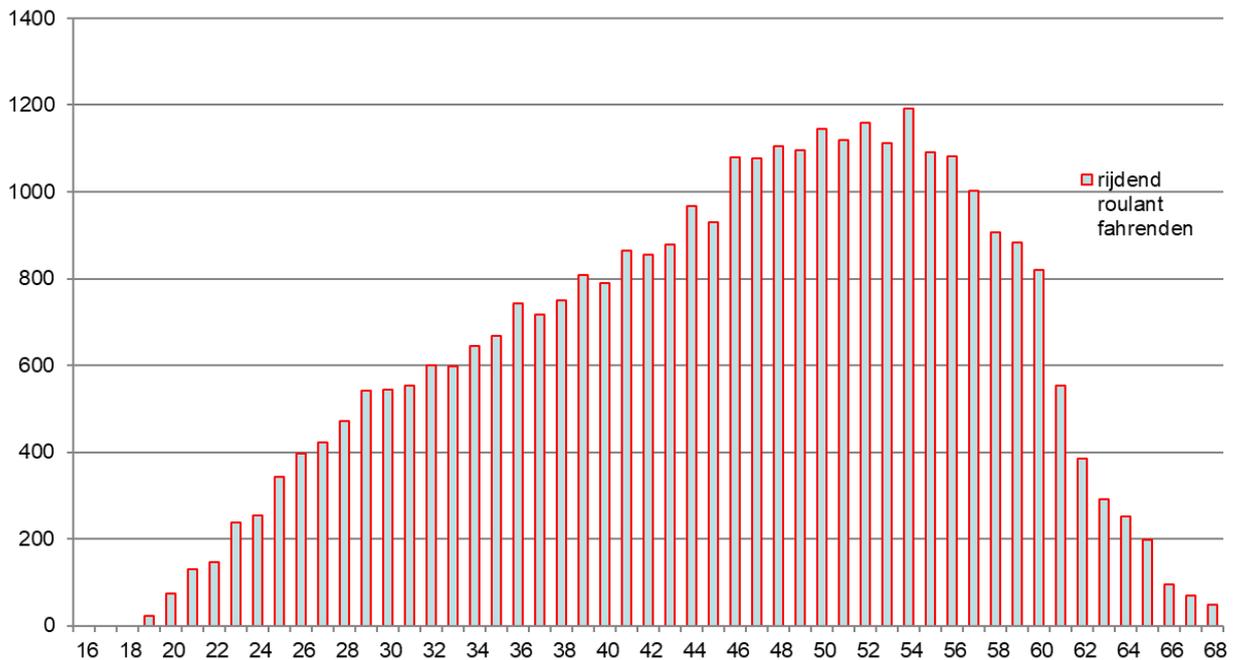
Le métier de chauffeur de poids lourd est en pénurie. Malgré la concurrence des pays de l'est, les activités de transport de marchandises sont en pleine croissance.

<sup>36</sup> Des explications sur les indicateurs se trouvent en annexe. Cf. p.37-38

<sup>37</sup> Le Forem, Veille analyse et prospective du marché de l'emploi, Evolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

De plus, la population active des Chauffeurs poids lourds connaît un vieillissement : les employeurs ont besoin de remplacer les chauffeurs qui partent à la pension. D'ailleurs, de nombreux pensionnés continuent à exercer ce métier de manière indépendante. Cette pénurie empêche certaines entreprises de se développer.

### Pyramide des âges personnel roulant – Belgique – 30/03/2018



Source : Fonds social Transport et logistique, 2018

De plus, il est compliqué d'attirer les jeunes dans le métier, de les faire rentrer dans le secteur et puis les pérenniser dans l'emploi. La nouvelle génération aurait de moins en moins envie de faire toute sa carrière en tant que chauffeur. Elle chercherait un salaire avec le moins de contraintes possibles. Selon une étude du FSLT, ce sont la passion, l'envie de liberté et le goût du voyage qui attirent les jeunes qui souhaitent se lancer comme chauffeur.

L'image, parfois négative, du transport routier de marchandises peut, entre autres, expliquer le manque d'attrait pour ce métier et la pénurie de chauffeur : les camions pointés comme responsables de la congestion de certains axes routiers et embouteillages ; son impact environnemental. Or, l'impact est à relativiser vu la quantité transportée par un camion. Le secteur fait de nombreux efforts environnementaux.

Les indicateurs du Forem confirment cette pénurie. Le métier est fortement recherché : 396 offres d'emploi ont été traitées par les services du Brabant wallon du Forem en 2017 et la probabilité de pénurie qualitative est élevée en Brabant wallon (0.6). Pourtant, le Brabant wallon n'est pas spécialisé dans ce métier (0.65). En plus de la pénurie, le Forem pointe le métier comme un métier très porteur (attractivité +++) pour l'ensemble de la Wallonie.

Le métier est soumis à des conditions d'accès : le permis C (ou CE selon le véhicule), le Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) et la sélection médicale.

La carte tachygraphe n'est généralement pas une condition à l'embauche mais peut la faciliter.

Les employeurs cherchent généralement des personnes flexibles, autonomes, avec un bon contact avec le client, des compétences de base numériques, polyvalente, résistante au stress, etc. Les connaissances des langues peuvent être un atout. Vu la pénurie dans le métier, les employeurs restent néanmoins souples quant aux critères de sélection, par exemple quant à l'expérience demandée. Le métier reste accessible pour les personnes peu qualifiées. Les attentes des employeurs concernent principalement les soft skills.

### **Chauffeur d'autocar et conducteur de bus**

#### *Description des métiers*

Le Chauffeur d'autocar transporte des voyageurs dans le cadre de sorties ou de voyages touristiques. Au-delà de la conduite, il accueille les voyageurs, fait respecter les règles de sécurité, contrôle et entretient son véhicule, accomplit quelques tâches administratives, etc.

Le Chauffeur de bus transporte également des voyageurs pour des services réguliers. Il conduit soit sur des lignes régulières, soit fait du transport scolaire (services réguliers spécialisés). Les activités du métier sont similaires à celles décrites ci-dessus pour le métier de chauffeur d'autocar. Il est également amené à vendre et contrôler des titres de transports.

#### *Compétences et position des métiers sur le marché de l'emploi*

Les métiers de chauffeur d'autocar et de conducteur de bus sont également des métiers pointés en pénurie par le Forem. Les raisons principales sont la pyramide des âges vieillissante et le manque d'attrait des jeunes pour ces métiers. Selon le FCBO, la moyenne d'âge des conducteurs est de 55 ans. 3/5 jeunes quittent ces métiers durant les 5 premières années de travail.

Bien que l'on associe généralement les deux métiers, leurs indicateurs diffèrent fortement. Certes, l'accès reste identique (permis D, le CAP, et la sélection médicale) mais les compétences attendues sont différentes.

D'un côté, le métier de chauffeur d'autocar est pointé par le Forem comme un métier porteur (attractivité +++). Cependant, notre bassin n'est pas du tout spécialisé dans ce métier (IS=0,36) et la probabilité de pénurie quantitative est faible sur notre territoire (DEI/O =10,7).

De l'autre côté, l'attractivité du métier de conducteur d'autobus est faible (-). Cependant, le bassin est spécialisé dans le métier et la probabilité de pénurie quantitative est moyenne (DEI/O=2).

Le Forem observe un problème d'accès à la profession des DEI positionnés. En 2017, seules 35,6% des DEI positionnés sur le métier étaient en ordre de CAP et de sélection médicale.

Comme pour le chauffeur de poids lourd, les employeurs cherchent généralement des personnes flexibles, autonomes, ayant un bon contact avec le client, ayant des compétences de base numériques, polyvalentes, résistantes au stress, etc. Les connaissances des langues et de la culture peuvent être un atout. Vu la pénurie dans le métier, les employeurs restent néanmoins souples quant aux critères de sélection, par exemple quant à l'expérience demandée. Le métier reste accessible pour les personnes peu qualifiées. Les attentes des employeurs concernent principalement les soft skills.

Le salaire et les conditions de travail dépendent du type de transport. Dans le transport occasionnel ou de tourisme, les chauffeurs ont le meilleur salaire (entre 2.300 et 2.500€ net). En revanche, ils sont parfois amenés à travailler beaucoup d'heures d'affilée et partent souvent à l'étranger.

Les chauffeurs des services réguliers (sous-traitants) gagnent un salaire un peu moins élevé.

Les salaires des chauffeurs des services réguliers spécialisés (scolaires) sont peu élevés et les conditions de travail sont assez précaires. Leurs contrats sont souvent à durée déterminée et à temps partiel. Les chauffeurs sans expérience occupent généralement ces postes-là.

### **Chauffeur livreur**

#### *Description du métier*

Le Chauffeur livreur conduit un véhicule en vue d'effectuer l'enlèvement et la distribution de marchandises. Il réalise les opérations liées à la livraison (parcours, chargement/déchargement des marchandises, émargement des documents de livraison, ...). Le type de véhicule utilisé pour ce métier peut être variable : camion, camionnette, voiture, vélo, etc.

Selon le Forem, le métier continuera à connaître vraisemblablement un essor dans les années à venir à la suite du développement de l'e-commerce, à l'intensification des livraisons et retours gratuits, aux livraisons rapides, etc. La conception de la livraison du colis évoluera : le chauffeur livreur travaillera de plus en plus pour un centre de distribution et non pour un employeur unique.

#### Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi

Vu l'essor des livraisons à domicile ou de proximité, de nombreuses offres d'emploi sont publiées pour ce métier. Il s'agit d'un métier en demande. Bien que le Brabant wallon ne soit pas spécialisé sur ce métier, le service brabançon du Forem recense 77 offres d'emploi.

Cependant, le nombre de DEI positionnés sur ce métier est très important. En Brabant wallon, 1596 DEI y étaient positionnés. C'est pourquoi, la probabilité de pénurie qualitative reste très faible (DEI/O=20,7). Selon le Forem, l'attractivité pour ce métier est très faible ---.

Le métier est accessible à un public peu qualifié. Les critères de recrutement sont assez souples : peu ou pas d'expérience demandée. Le permis B est tout de même demandé et la possession d'un permis C est un plus. Les soft skills ont davantage d'importance : flexibilité ; bon contact avec la clientèle, etc.

### **Chauffeur de taxi**

Le Chauffeur de taxi « conduit un véhicule de maximum 8 places pour acheminer des clients jusqu'à la destination qu'ils ont choisie »<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions, Conducteur de transport de particuliers (43111)

Selon le Forem, il ne s'agit pas d'un métier porteur (attractivité : -). La probabilité de pénurie quantitative est faible en Brabant wallon (7,1).

Pour exercer, le chauffeur doit avoir au moins 21 ans, le permis B (ou équivalent) et un certificat de sélection médicale. Selon les communes ou régions, d'autres exigences peuvent être demandées, par exemple à Namur ou Liège. En Région de Bruxelles-Capitale, un certificat de capacité est exigé. Pour cela, le candidat doit satisfaire à des tests comportementaux, participer à 7 jours de formation, passer un examen théorique et suivre des cours de conduite écologique.

#### 4.7. Personnel d'encadrement du transport routier (N42)

Code Rem	Métier	OE 2017 Bw	%intérim	% Rw	IS	DEI 2017	DEI/OE	Métier porteur ?
6131202	Gestionnaire des opérations de transport et des prestations logistiques	35	71,43%	6,06%	0,57	77	2,2	++++
6131302	Dispatcher des transports routiers des voyageurs	7	85,71%	7,69%	0,72	13	1,9	-

Source : Le Forem, 2017 ; Calculs : IBEFE Bw<sup>39</sup>

##### *Description des métiers*

« Le Gestionnaire des opérations de transport et des prestations logistiques évalue, organise et contrôle tout ou une partie des opérations de logistique et de transport de marchandises, selon la réglementation et les règles de sécurité, dans un objectif d'efficacité opérationnelle, commerciale et financière. Il peut être amené à intégrer des contraintes environnementales. A l'avenir, cette fonction sera amenée à adapter les processus d'action au regard du numérique. Le métier deviendra donc de plus en plus exigeant en termes de flexibilité pour répondre au besoin de la rapidité face au changement. »<sup>40</sup> Il est parfois appelé à dispatcher des transports routiers de marchandises.

Le Dispatcher des transports routiers des voyageurs « assure le relais et guide les conducteurs et les contrôleurs face aux défaillances humaine ou matérielle et aux événements externes risquant de perturber l'offre de transport afin de limiter ces perturbations et garantir au mieux le service annoncé. »<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Des explications sur les indicateurs se trouvent en annexe. Cf. p.37-38

<sup>40</sup> Le Forem, Veille analyse et prospective du marché de l'emploi, Evolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018

<sup>41</sup> Le Forem, Plateforme Horizons emploi, Métiers et professions, Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs (61313)

### *Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi*

Selon le Forem, le métier Gestionnaire des opérations de transport et des prestations logistiques est porteur (attractivité ++++). En 2017, 35 offres d'emploi ont été recensées pour 77 DEI positionnés sur le métier. Le Brabant wallon n'est pas spécialisé dans ce métier. Les entreprises recherchent généralement un niveau de bachelier ou des personnes avec une expérience dans le secteur (évolution de carrière possible). Généralement, une bonne communication, de l'organisation, une connaissance des langues, une résistance au stress, etc. sont demandées.

Cependant, le Dispatcher des transports routiers des voyageurs n'est pas un métier porteur (attractivité -). Le profil recherché est similaire à celui de Gestionnaire des opérations de transport et des prestations logistiques

## **4.8. Personnel navigant du transport terrestre (N43)<sup>42</sup>**

### *Description des métiers*

« Les Conducteurs de train conduisent des trains de voyageurs, qu'ils soient électriques ou diesel. Ils veillent à ce que tout soit en ordre avant le départ du train et s'assurent qu'il arrive à destination un maximum à l'heure et en toute sécurité. Ils interviennent aussi en cas d'incidents ou lors de petites pannes. »<sup>43</sup>

« Les Conducteurs de manœuvre assemblent les trains de voyageurs avant leur mise en service. Ils déplacent les trains à une vitesse de maximum 60 km/h, dans un rayon de 25 km autour de leur siège de travail. Ils préparent les divers engins, les assemblent, les désassemblent ou encore les transfèrent en atelier. »<sup>44</sup>

« Les Accompagnateurs de train prennent toutes les mesures nécessaires afin d'accueillir les voyageurs et d'assurer leur sécurité à bord des trains. Ils répondent aux questions des clients, vendent des titres de transport à bord du train et informent les clients du déroulement de leur voyage. Ils effectuent également des contrôles et constatent les éventuelles irrégularités. »<sup>45</sup>

Les sociétés relatives au transport sur rails (train, métro) ont généralement leurs propres créneaux de recrutement.

### *Compétences et position du métier sur le marché de l'emploi*

En 10 ans, le nombre de passagers de la SNCB a doublé. Vu l'augmentation du transport de voyageurs et de marchandises sur rails, certains métiers sont, selon la SNCB et Infrabel, en pénurie en Belgique. On retrouve, entre autres, les métiers de conducteur de train, de conducteur de manœuvre et d'accompagnateur de train.

---

<sup>42</sup> Conduite sur rails et contrôle des transports en commun

<sup>43</sup> <https://www.belgiantrain.be/fr/jobs/our-jobs/jobs-in-shortage>

<sup>44</sup> Ibidem

<sup>45</sup> Ibidem

Cependant cette pénurie est à relativiser. Infrabel-SNCB observe davantage de difficultés de recrutement en Flandre qu'en Wallonie. En effet, selon la SNCB, le conducteur de train n'est pas en pénurie en Wallonie (mais bien en Flandre). Le recrutement reste néanmoins compliqué pour les conducteurs de manœuvre car le salaire est peu attractif.

En Wallonie, la SNCB observe des difficultés de recruter des accompagnateurs de train. En effet, la connaissance des langues est souvent insuffisante.

En Brabant wallon, la SNCB n'observe pas de besoin spécifique. Le bassin ne comporte pas de grands ateliers ou dépôts. Il y a un petit dépôt à Ottignies. Les grands dépôts les plus proches se trouvent à Namur, Charleroi et Liège.

Ces trois métiers sont accessibles à des personnes moyennement qualifiées : un diplôme de l'enseignement secondaire est demandé (ou équivalent). Cependant, les candidats doivent satisfaire à une procédure de sélection, qui comprend différents tests. Cette procédure est éliminatoire et de nombreux candidats sont recalés. La formation est rémunérée et organisée en interne. Celle-ci dure 12 mois pour le conducteur de train, 10 mois pour le conducteur de manœuvre, et 4-5 mois pour l'accompagnateur de train.

## **5. L'offre d'enseignement et de formation**

### 5.1. Magasinage, manutention des charges et déménagement (N11)

#### Enseignement secondaire ordinaire

Il n'y a pas d'offre de formation dans l'enseignement ordinaire de plein exercice ou en alternance 49 pour ces métiers en Fédération Wallonie-Bruxelles.

Dans l'enseignement en alternance 45, deux filières sont en lien avec ces métiers : manutentionnaire-cariste et équipier logistique. Cette première filière est organisée à Seraing, Visée, Pesche, et Mons, et comptait 13 élèves en 2017-2018. Cette deuxième est plus répandue en Fédération Wallonie-Bruxelles et compte 15 occurrences et 146 inscrits.

#### Enseignement secondaire spécialisé

En Brabant wallon, la filière équipier logistique était organisée à Waterloo. Il s'agit d'une filière de la 3<sup>e</sup> phase (phase métiers) de l'enseignement de type 1 (difficulté d'apprentissage) et de type 3 (troubles du comportement). Le niveau correspond plus ou moins à la 4<sup>e</sup> année de l'enseignement secondaire. En 2016-2017, 4 élèves y étaient inscrits. Cette année, 12 jeunes y sont inscrites.

Une partie de la formation concerne « l'arrière magasin » : manutention des stocks, réception, déchargement des produits livrés, etc. L'autre partie relève davantage du commerce (dans un magasin, approvisionnement des rayons, l'accueil et l'information à la clientèle). Une grande partie de la formation se déroule en entreprise. La plupart des élèves choisissent de travailler dans la vente au terme de cette formation.

En Fédération Wallonie-Bruxelles, ce sont 6 écoles de l'enseignement spécialisé qui proposent cette filière. En 2016-2017, 27 élèves y étaient inscrits.

### IFAPME

En septembre 2018, l'IFAPME a lancé, en apprentissage, la formation de magasinier. Elle est organisée à Charleroi, Libramont et Liège.

Au terme de la formation, l'apprenti acquiert des compétences dans les 4 activités du magasinage, dans la conduite de différents chariots élévateurs, ainsi que des connaissances globales (flux de marchandises, entrepôt, etc.).

### Le Forem et les Centres de compétences

En Brabant wallon, le Forem organise la formation d'opérateur d'entrepôt (magasinier) à Tubize. Elle dure 6 semaines. Environ 6 sessions sont organisées par an (+72 stagiaires par an). Cette formation rencontre un franc succès : formation attractive, bon taux d'insertion professionnelle au terme de la formation, etc.

Le Forem organise également à Tubize une formation de conducteur de chariot élévateur (+5 jours), qui permet d'acquérir le brevet cariste. 2-3 sessions sont organisées par an, dont une session en été pour des DEI ayant des compétences de magasinier. Les deux autres sessions sont organisées en partenariat avec l'intérim.

Outre les centres de Formation Forem (dont celui de Tubize), deux centres de compétences sont actifs dans le domaine du transport et de la logistique : le Forem Logistique Hainaut et le Forem Logistique Liège. Chacun d'eux comporte deux sites : à Houdeng-Gougnies et Estaimpuis, et Grâce-Hollogne et Molinfaing.

Au total, 216 demandeurs d'emploi sont inscrits, en Wallonie, à la formation Magasinier polyvalent, 436 à celle d'opérateur d'entrepôt, 799 à celle de conducteur de chariot élévateur (formations organisées par le Forem en gestion propre).

Le Forem, 2017, Formation organisée en gestion propre par les Centre de compétence Forem				
Intitulé de la formation	Demandeur d'emploi			Total général
	Etudiant	Travailleur		
CONDUCTEUR DE CHARIOT ELEVATEUR	672	92	249	1013
MAGASINIER POLYVALENT	60			60
OPERATEUR D'ENTREPÔT	305	13	3	321
PREPARATEUR DE COMMANDES EN LOGISTIQUE	29	38	7	74

Le Forem, 2017, Formation organisée gestion propre, hors centre de compétence				
Intitulé de la formation	Demandeur d'emploi			Total général
	Etudiant	Travailleur		
CONDUCTEUR DE CHARIOT ELEVATEUR	127	12	113	252
MAGASINIER POLYVALENT	156		1	157
OPERATEUR D'ENTREPÔT	131			131

Ci-dessous, se trouvent les formations organisées en 2017 en partenariat avec le Forem. Les chiffres peuvent donc se retrouver dans les inscriptions d'un autre opérateur.

Le Forem, 2017, Formation organisée en partenariat avec le Forem				
Intitulé de la formation	Demandeur d'emploi	Etudiant	Travailleurs	Total général
Cariste - Magasinier	15			15
Cariste frontal - latéral - gerbeur transpalette	16			16
Cariste frontal, latéral, gerbeur / transpalette	39			39
Magasinier - Cariste	10	1		11
Magasinier cariste	8			8
Opérateur d'entrepôt	6			6

### Enseignement de promotion sociale

En Brabant wallon, aucune formation n'est organisée pour ce secteur. Seule la Province de Liège organise la formation de cariste magasinier (Seraing et Huy).

### CISP

En Brabant wallon, deux centres organisent une formation vente-manutention.

La première est organisée à Court-Saint-Etienne par l'EFT Apides. Les stagiaires se forment en tenant une épicerie sociale (magasin alimentaire pour les bénéficiaires du CPAS) et en livrant d'autres épiceries sociales. Concrètement, ils se livrent au Colruyt, préparent les commandes et livrent les épiceries. Ils réalisent de l'encodage, font de la manutention... Au cours de leur formation, ils participent à un stage. Le lieu dépend du projet professionnel de la personne (entrepôt, grande surface, etc.).

La deuxième est organisée par le Bric à Nivelles. Les stagiaires s'occupent d'un magasin de seconde main. La formation est davantage axée sur la vente, en prenant compte des aspects de la manutention.

En Wallonie, 5 bassins organisaient des formations en lien avec ces métiers.

Nombre de stagiaires par code/filière CEDEFOP et par Bassin en 2016						
Codes CEDEFOP et filières	Brabant wallon	Hainaut Centre	Hainaut Sud	Huy-Waremme	Liège	Total Région wallonne
Assistant aux métiers de la logistique		32				32
Préformation aux métiers de la vente et de la distribution					45	45
Vente-manutention	12					12
Magasinier/ère livreur/se spécialisé(e) dans le travail du bois		12				12
Agent de transport – manutention – distribution			11			11

Livraison-manutention			23			23
Manutention industrielle				50		50

## Mire

La Mire Bw organise une formation « Vendeur – caissier – réassortisseur ». Cette formation relève davantage du secteur du Commerce. Cependant, certaines activités sont communes au magasinage : tenue des stocks, gestion des stocks assistée par ordinateur, stockage automatisé, expédition des marchandises, etc.

### **5.2. Organisation de la circulation des marchandises (N12)**

Généralement, les entreprises recherchent pour ces métiers des personnes issues de l'enseignement supérieur (par exemple, bachelier en management de la logistique).

### **5.3. Personnel d'encadrement (N13)**

L'IFAPME a lancé en septembre 2018 la formation de coordination et d'encadrement en Superviseur en entrepôt à Charleroi et Mons, et la formation de Gestionnaire des approvisionnements et des stocks à Charleroi. Elles durent un an. Ces formations sont destinées à des candidats possédant le CESS, ayant suivi une formation de magasinier (en apprentissage ou en Centre de Compétence) ou ayant une expérience équivalente.

Une partie de ces formations sont communes : le secteur de la logistique, les activités logistiques d'entrepôts, l'entrepôt et le flux de marchandises et les chariots élévateurs. En revanche, l'autre partie est spécifique. Pour le Superviseur, on retrouve de la communication et de la gestion d'équipe, la gestion des opérations et la fonction stock. Le Gestionnaire a des cours concernant la gestion des approvisionnements, la gestion des stocks, et la gestion des relations.

Par ailleurs, le personnel d'encadrement peut être issu de l'enseignement supérieur ou accéder à ces fonctions à la suite d'évolution de carrière au sein du secteur (par exemple, un magasinier expérimenté).

### **5.4. Personnel de conduite du transport routier (N41)**

#### **Chauffeur poids lourds**

##### Enseignement secondaire ordinaire

Quatre écoles de l'enseignement secondaire ordinaire organisent la filière en plein exercice de Chauffeur poids lourds (Liège, Arlon, Boussu et Namur). 181 élèves y étaient inscrits en 2017-2018. Au terme de la 6<sup>e</sup> année, l'élève qui réussit obtient, en plus de son certificat de qualification, les permis C et E, la CAP, et le certificat ADR (transport de marchandises dangereuses). Les écoles de Liège, Boussu et Namur proposent une 7<sup>e</sup> année (Complément en conduite de poids lourds et manutention) qui permet, entre autres, l'obtention du CESS.

##### L'enseignement de promotion sociale

Deux écoles de l'enseignement de promotion sociale organisent la filière de Chauffeur poids lourds (Verviers et Farciennes). Au terme de l'année de formation, l'apprenant, qui réussit, obtient, en plus de son certificat de qualification, les permis C et E, la CAP, et le certificat ADR. Lors de la formation, différents frais sont à charge de l'apprenant, dont le carburant, le CAP et l'ADR.

En Wallonie, 30 apprenants se sont inscrits à l'épreuve intégrée en 2016-2017.

#### Le Forem et les Centres de compétences

Les formations ont lieu dans les centres de compétences Forem Logistique (et leurs antennes : Houdeng, Estaimpuis, Liège et Molinfaing) et dans le centre de formation de Mornimont.

La formation comporte plusieurs étapes : stage d'immersion, formation théorique et examen, formation pratique Permis C et examen, formation pratique E et examen. Entre les différentes formations, le demandeur d'emploi a la possibilité de suivre d'autres formations : cours de langues, formation pour la conduite de camion transportant des produits dangereux (ADR), etc.

Pour pouvoir suivre la formation, le candidat doit passer un test de conduite « camionnette » et un entretien de sélection.

Le Forem, 2017, Gestion propre, centres de compétence Forem				
	Demandeur d'emploi	Etudiant	Travailleur	Total général
ADR CHAUFFEUR	174	56	62	292
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE C	143	72	8	223
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE C+E	183	30	4	217
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE E	112			112
CONDUCTEUR POIDS LOURD - THEORIE GENERALE	331		9	340
MODULES GENERAUX POIDS LOURDS	403		2	405

Le Forem, 2017, Gestion propre, hors centre de compétence Forem				
	Demandeur d'emploi	Etudiant	Travailleur	
ADR CHAUFFEUR	285		98	383
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE C	238			238
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE C+E	227			227
CONDUCTEUR POIDS LOURD - PRATIQUE E	15			15
CONDUCTEUR POIDS LOURD - THEORIE GENERALE	271			271
CONDUCTEUR POIDS LOURD C OU CE - MISE A NIVEAU	2		15	17
MODULES GENERAUX POIDS LOURDS	416		44	460

Ci-dessous, se trouvent les formations organisées en 2017 en partenariat avec le Forem. Ces chiffres peuvent se retrouver dans les inscriptions d'un autre opérateur.

#### Le Forem, 2017, Formation organisée en partenariat avec le Forem

	<b>Demandeur d'emploi</b>
CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS	10
Conducteur de poids lourds CE	9
Conducteur poids lourds	15
Conducteurs poids lourds / CAP CE	18

### MIRE

La Mission Régionale pour l'Insertion et l'Emploi de Charleroi (MIREC) organise également une formation Conducteur poids lourds CE/CE. Le candidat a l'occasion de passer les permis C/CE, le CAP, le brevet ADR. La formation dure 9 mois, avec entre autres, des stages dans une entreprise de la CP 140.03. 34 places sont annuellement ouvertes.

### Auto-école

Les formations pratiques et théoriques C et CE et le CAP sont également organisées par les centres auto-écoles. La formation est assez onéreuse (entre 3.000 et 3.500 euros). Cependant, elle est une des seules formations accessibles aux personnes qui ne sont pas DEI (hormis l'enseignement).

### PFI

Le PFI Transport comporte quelques spécificités.

- Le candidat doit posséder au minimum le permis B
- Le fonds de formation intervient pour presque la totalité du coût de la formation : la formation suivie par auto-école, l'obtention des permis de conduire, la Sélection médicale, le CAP, l'ADR.
- Les apprenants peuvent sortir du territoire belge et travailler 60h/semaine.
- Pour ceux qui disposent d'un permis « C » ou « CE », l'entreprise doit garantir une supervision permanente. Le tuteur doit toujours être accessible et en capacité d'intervenir rapidement. Il ne doit donc pas être nécessairement physiquement dans le même camion.
- En cas de non obtention des certificats, les PFI peuvent être rompus.
- Selon les prérequis de la personne, le PFI dure entre 4 et 13 semaines.

Il existe également un PFI jeunes transport. Il s'agit d'un PFI spécifique pour les femmes/hommes âgés entre 18 et moins de 26 ans. Quelques différences avec le PFI traditionnel :

- Il y a un financement supplémentaire du niveau fédéral (Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale)
- Le jeune doit avoir au maximum le permis C théorique.
- Un tiers partenaire peut intervenir en amont pour le screening des jeunes et peut former le jeune s'il possède certains manquements relatifs aux softs skills. Pour l'instant, ces organismes tiers sont des Missions Régionales.
- Le FSTL promeut, informe et coordonne le projet.

- Le jeune doit être accompagné physiquement par un tuteur.

## Chauffeur d'autocar et conducteur de bus

### Enseignement secondaire

Aucune école de l'enseignement secondaire ordinaire ou spécialisé ne propose cette filière.

### Le Forem et les Centres de compétences

Les formations ont lieu dans les centres de compétences Forem Logistique (et leurs antennes : Houdeng, Estaimpuis, Liège et Molinfaing) et dans le centre de formation de Mornimont.

Pour pouvoir suivre la formation, le candidat doit également réaliser un stage d'immersion, passer un test de conduite « camionnette » et un entretien devant un jury.

Le Forem, 2017, Gestion propre, centre de compétence Forem				
	Demandeur d'emploi	Etudiant	Travailleur	Total général
CONDUCTEUR AUTOBUS/AUTOCAR - THEORIE GENERALE	52			52
CONDUCTEUR AUTOBUS/AUTOCAR (PRATIQUE D)	69			69
MODULES GENERAUX AUTOBUS/AUTOCAR	118			118

Le Forem, 2017, Gestion propre, hors centre de compétence Forem				
	Demandeur d'emploi	Etudiant	Travailleur	
CONDUCTEUR AUTOBUS/AUTOCAR - THEORIE GENERALE	74			74
CONDUCTEUR AUTOBUS/AUTOCAR (PRATIQUE D)	160			160
MODULES GENERAUX AUTOBUS/AUTOCAR	116			116
SPECIALISAT° CONDUCT. AUTOBUS/AUTOCAR PRATIQUE DE			2	2

Le Forem, 2017, Formation organisée en partenariat avec le Forem	
	Demandeur d'emploi
Conducteurs d'autobus et d'autocar	11

### Enseignement de promotion sociale

Deux écoles du Hainaut proposent la formation de Conducteur d'autobus et d'autocar (Chimay et Farciennes). 28 apprenants ont été inscrits à l'épreuve intégrée en 2016-2017.

### Auto-école

Les formations pratiques et théoriques D et le CAP sont également organisées par les centres auto-écoles.

### PFI

Les entreprises ont la possibilité de former leurs futurs travailleurs via un PFI.

### TEC

Certains employeurs, par exemple la TEC, organisent eux-mêmes la formation de leur chauffeur de bus.

### **Mise en place de formations**

Certaines caractéristiques des formations de chauffeur poids lourds, chauffeur d'autocar ou conducteur de bus ne facilitent pas leurs mises en place ou leurs maintiens :

- La pyramide des âges des formateurs est similaire à celles des chauffeurs : elle est vieillissante. Il faut remplacer les formateurs qui partent à la pension.
- Le coût est estimé à 15.000€ par apprenant (camion, diesel, permis, etc.) pour la formation de chauffeur poids lourds. Quelle que soit la filière de formation (Le Forem, les CdC, l'enseignement, les PFI, la Mirec), le secteur du Transport et Logistique prend une grande partie de la formation en charge (mise à disposition de camions), parfois en faveur d'autres secteurs.
- Le nombre de places de formations est assez limité : maximum 4 stagiaires pour un formateur dans un camion ou un bus. Par exemple, chaque formateur ne peut former que maximum 20 apprenants via le Forem ou les centres de compétences.
- Dans différents canaux de formation, on observe une liste d'attente pour entrer en formation. Elle est assez variable selon le centre de formation. La période d'attente la plus longue a lieu généralement entre la formation théorique et la formation pratique.

### **5.5. Personnel d'encadrement du transport routier (N42)**

Généralement, les entreprises recherchent pour ces métiers des personnes issues de l'enseignement supérieur (par exemple, bachelier en management de la logistique).

## **6. Conclusions et recommandations**

Les activités du Transport et de la Logistique sont larges et sont présentes dans un grand nombre de secteurs. Elles sont directement dépendantes de la conjoncture socio-économique. Depuis 2015, les activités du Transport et de la Logistique n'arrêtent pas de

croître, en autres, en raison de l'augmentation incessante de marchandises à transporter et la mobilité croissante des personnes.

Les activités sont en pleine mutation. Elles doivent faire face à divers enjeux : les difficultés de recrutement des métiers de terrain (chauffeurs, magasinier, etc.), l'apparition des technologies dans les différents métiers, les préoccupations environnementales, les évolutions sociétales, ...

L'IBEFE Bw recommande :

- Une collaboration entre opérateurs quant à la formation de magasinier pour proposer une formation complète aux stagiaires et leur permettre de jouir d'équipements adaptés.
- L'ouverture d'une formation de magasinier en alternance en Brabant wallon, ou une spécialisation (par exemple, les formations en coordination et encadrement de l'IFAPME).
- L'ouverture d'une formation de chauffeur de poids lourds et/ou la sensibilisation des entreprises pour le PFI Transport et Logistique.
- De faire découvrir aux jeunes le secteur et les métiers pour une meilleure orientation (éviter les abandons et améliorer l'image des métiers du Transport et de la Logistique).

## Bibliographie<sup>46</sup>

### Analyses / études

- Le Forem, Anita Zigah et Nathalie Vander Stucken, Dispositif de suivi des métiers, Les métiers de chauffeur d'autocar et chauffeur d'autobus, Décembre 2017
- Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Transport et logistique (25)
- Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions, Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges (43312)
- Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions, Responsable logistique
- Le Forem, Plateforme d'information Horizons emploi, Métiers et professions, Conducteur de transport de particuliers (43111)
- Le Forem, Plateforme Horizons emploi, Métiers et professions, Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs (61313)

---

46 Liste non exhaustive

- Le Forem, Veille, analyse et prospective du marché de l'emploi, Évolutions clés sectorielles et effets sur les métiers, janvier 2018
- Le Forem, Veille, analyse et prospective du marché de l'emploi, Pour une approche intégrée relative à l'ensemble des métiers, Septembre 2018
- Le Forem, Service d'analyse du marché de l'emploi et de la formation, Métiers d'avenir, Etats des lieux du secteur du transport et de la logistique, septembre 2013
- Logistics in Wallonia, Descriptif métier pour Responsable/Manager logistique, 2019
- Logistics in Wallonia, Hiérarchisation des métiers et des études pour le domaine « Logistique et flux de matières », mars 2019
- SFMQ, Grappe métiers, Métiers de la logistique, version du 15/05/2017
- SFMQ, Référentiel métier, Magasinier, Magasinière, document réalisé le 25/03/2016
- Transport Media, Truck and Business n° 266, Octobre 2018

### Sites internet

- Apides, <http://www.apides.be/>
- begium.be, Réglementation du transport sur la route, [https://www.belgium.be/fr/mobilite/transport\\_de\\_marchandises/sur\\_la\\_route/reglementation](https://www.belgium.be/fr/mobilite/transport_de_marchandises/sur_la_route/reglementation)
- Davos conseil, l'ADR, <http://www.davosconseil.fr/transport-matieres-dangereuses-qu-est-ce-que-l-adr-3.html>
- Fonds Social des entreprises de taxi et des services de location de voitures avec chauffeur, <http://www.taxi-info.be>
- IFAPME, <http://www.ifapme.be/>
- LE BRIC, <http://www.lebric.be/>
- Le Forem, Formapass, <https://www.leforem.be/FORMAPass/catalogue-des-formationen-insertions.html>
- La Manoir d'Anjou, <https://manoirdanjou.be/>
- Logistics in Wallonia, <https://www.logisticsinwallonia.be/>
- Mirec, <https://www.mirec.net/>
- SIEP, <http://www.siep.be/>
- SFMQ, <http://www.sfmq.cfwb.be/>
- SNCB, <https://www.belgiantrain.be/fr/jobs/work-at-sncb>
- SNCB et Infrabel, <https://www.lescheminsdeferengagent.be/>
- Validation des compétences, <http://www.cvdc.be/>
- Wallonie économie SPW, Les pôles de compétitivités wallons, <http://clusters.wallonie.be/federateur-fr/les-poles-de-competitivite-wallons.html?IDC=35&IDD=335>

### Fournisseurs de données

- CVDC
- Direction générale Statistique - Statistics Belgium
- DGENORS (Enseignement de Promotion sociale)
- DGEO (Enseignement obligatoire)

- IFAPME
- Le Forem
- INASTI
- Interfédé
- ONSS

### **Rencontres**

- Rencontre le 07/09/2018 avec Marc Fourny de Logistics in Wallonia et présentation des Analyses des Offres d'Emploi en Belgique francophone, Expression des besoins des entreprises via les principaux jobs boards 2012 – mi2018
- PointCom en décembre sur les métiers du transport (chauffeur poids lourds, chauffeur de bus et conducteur d'autocar) organisée à destination des conseillers Forem, en présence de Rudi Willems (FCBO), Nathalie Detremmerie (Forem Logistique Hainaut), Anne Colmant (FSTL), Aude Humblet (Centre de formation et d'examen de Morniemont – Le Forem)
- Groupe de travail Transport et Logistique de l'IBEFE Bw le 01/02/2018 en présence de représentants d'Apides, FCBO, le FSLT, le Bric, Forem Logistique Hainaut, Forem, Logistics in Wallonia, Manoir d'Anjou, SNCB-HR rail

## Annexe : Les indicateurs des métiers du transport et la logistique<sup>47</sup>

ROME V3	Intitulé ROME V3	Code R	Métier	DE 2017	%intéri	%Rw	IS	DEI 20	OE/DI	Porteu	En péné	Critiqu
N 11 01	Conduite d'engins de déplacement des charges	4331201	Conducteur de chariot élévateur	47	74,47%	4,47%	0,42	354	7,5	++		
N 11 02	Déménagement	4331301	Déménageur	5	0,00%	11,90%	1,12	88	17,6	----		
N 11 03	Magasinage et préparation de commandes	4331101	Magasinier	333	40,54%	10,74%	1,01	1.422	4,3	++		x
N 11 03	Magasinage et préparation de commandes	4331103	Préparateur de commandes en logis	17	23,53%	1,54%	0,14	69	4,1	++++		
N 11 05	Manutention manuelle de charges	4331202	Manutentionnaire	33	69,70%	5,21%	0,49	1.065	32,3	----		
N 12 02	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	4333101	Agent administratif de la circulation	9	66,67%	10,23%	0,96	25	2,8	++		
N 13 01	Conception et organisation de la chaîne logistique	6131101	Responsable logistique	34	50,00%	11,49%	1,08	205	6,0	++++		
N 13 02	Direction de site logistique	6131102	Responsable d'entrepôt	14	42,86%	9,66%	0,91	20	1,4	-		
N 41 01	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	4311401	Chauffeur de poids lourd	396	56,06%	6,95%	0,65	223	0,6	++++	x	
N 41 02	Conduite de transport de particuliers	4311103	Chauffeur de taxi	12	0,00%	10,62%	1,00	85	7,1	-		
N 41 03	Conduite de transport en commun sur route	4311201	Chauffeur d'autocar	6	16,67%	3,82%	0,36	64	10,7	+++	x	
N 41 04	Conduite de transport en commun sur route	4311202	Conducteur d'autobus	24	4,17%	19,35%	1,82	48	2,0	-	x	
N 41 05	Conduite et livraison par tournées sur courte distance	4311302	Chauffeur livreur (sur une tournée)	77	27,27%	6,01%	0,57	1.596	20,7	---		
N 42 01	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	6131202	Gestionnaire des opérations de tra	35	71,43%	6,06%	0,57	77	2,2	++++		
N 42 04	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	6131302	Dispatcheur des transports routiers c	7	85,71%	7,69%	0,72	13	1,9	-		
	Métier porteur		Total pour le Brabant wallon	1061	47,69%	7,22%	0,68	/	/	/	/	/
	Métier de niche											

<sup>47</sup> Sont repris les métiers pour lesquels le Forem a traité au moins une offre de d'emploi en 2017.

### **OE 2017 = Offres d'emploi en 2017**

Nombre d'offres d'emploi traitées par les services du Forem en Brabant wallon.

### **% intérim**

Parmi ces offres d'emploi, le pourcentage d'offres proposant des contrats d'intérim.

### **% RW**

Le pourcentage d'offres d'emploi pour ce métier en Brabant wallon par rapport à la Wallonie

### **IS = Indice de spécialisation**

L'indice de spécialisation est le rapport entre le nombre d'offre d'emploi en Brabant wallon pour un métier divisé par le nombre d'offre d'emploi total en Brabant wallon, et le nombre d'offre d'emploi pour ce métier en Wallonie sur le nombre total d'offre d'emploi en Wallonie. Si l'indice est supérieur à 100, la zone géographique concernée est spécialisée dans le métier.

### **DEI 2017 = demandeurs d'emploi inoccupés en 2017**

Nombre de DEI positionnés sur le métier. Un même DEI peut être positionné sur plusieurs métiers/fonctions.

### **DEI/OE**

Indicateur de probabilité de pénurie quantitative : nombre de DEI positionnés divisé par le nombre d'offre d'emploi. Un indicateur inférieur à 1,5 indique l'existence d'une probabilité de pénurie quantitative.

### **Métier porteur ?**

Le Forem a catégorisé les métiers selon son attractivité (allant de ---- à +++++). Pour cela, il s'est basé sur quatre indicateurs : indice de tension, taux de sortie à l'emploi, taux de satisfaction des offres et fonction critique (oui/non). A partir de ce taux d'attractivité, le Forem détermine si le métier est porteur d'une insertion à l'emploi ou de niche. Plus d'information : Le Forem, Veille, analyse et prospective du marché de l'emploi, Pour une approche intégrée relative à l'ensemble des métiers, Septembre 2018

### **Métier en pénurie et fonction critique**

En Wallonie, les métiers en pénurie et les fonctions critiques sont déterminées par le Forem, en concertation avec les secteurs.

Les métiers en pénurie représentent les métiers pour lesquels la réserve de main-d'œuvre (c'est-à-dire les demandeurs d'emploi inoccupés inscrits au Forem) est insuffisante au regard des besoins du marché de l'emploi.

Les fonctions sont considérées comme critiques lorsque les employeurs ont du mal à trouver des candidats, sans que cela soit forcément lié à un manque de candidats.

### **Total pour le Brabant wallon**

Sont également pris en compte les métiers comptant moins de 5 offres d'emploi en Brabant wallon.