

COVID-19 - FOCUS TRANSPORT & LOGISTIQUE

NOTE D'ANALYSE ET DE PROSPECTIVE

Quels sont les impacts de la crise du Covid-19 sur le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie ?

Novembre 2021





Table des matières

Introduction	4
Considérations méthodologiques	8
1.1 Classification par secteur : les commissions paritaires	8
1.2 Classification par activité économique : les codes NACE-BEL 2008	9
1.3 Classification par domaine professionnel	12
1.4 Classification par codes des professions (indépendants)	13
Le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie avant la crise	14
2.1 Emplois salariés	14
2.2 Emplois indépendants	19
2.3 Démographie des entreprises du secteur	22
Le transport et la logistique durant la crise Covid-19	24
3.1 Recours aux mesures de soutien publiques	26
3.2 Dynamiques des entreprises du secteur : analyse des faillites et des pertes d'emploi	29
3.3 Autres impacts de la crise à court terme	33
3.4 Sorties vers l'emploi au cours de la période avril-décembre 2020	41
La crise sanitaire selon les secteurs	44
4.1 Situation du secteur avant la crise	44
4.2 Le secteur pendant la crise	46
4.3 Perspectives pour le secteur après la crise	48
Conclusion	51
Bibliographie	53
Annexes	54

Introduction

« La crise de la Covid-19 a affecté de manière différenciée les différents segments du transport et de la logistique »

Depuis mars 2020, la pandémie de la Covid-19 a profondément affecté le tissu économique de la Belgique ainsi que la dynamique de son marché du travail (Struyven et al, 2020a ; Struyven et al, 2021). Elle a amorcé une crise inédite à la fois sanitaire et socio-économique (CSE, 2020 ; FMI, 2020 ; OCDE, 2020), dont les effets ainsi que l'ampleur de ceux-ci varient fortement d'un secteur d'activité à l'autre (Struyven et al, 2020b), voire à l'intérieur même d'un secteur, en fonction de l'intensité du choc provoqué par les mesures prises par le gouvernement pour endiguer la pandémie.

La situation sur les marchés du travail régionaux diffère néanmoins quelque peu de la situation nationale, en particulier au sein de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) qui présente une composition sectorielle spécifique¹ et une structure de l'emploi particulière (view.brussels, 2020a). C'est pourquoi view.brussels a entamé dès la mi-2020 une série de focus dits « sectoriels – Covid-19 » destinés à appréhender les conséquences, déjà visibles à court terme et potentielles à moyen/long termes, de cette crise sanitaire au sein de plusieurs secteurs économiques bruxellois.

Dans ce nouveau focus, en collaboration avec le PFE *Logisticity.brussels*² et le VDAB, view.brussels s'interroge sur les **effets de la crise sanitaire sur le secteur du transport et de la logistique en Région de Bruxelles-Capitale et dans sa périphérie**³. Bien que la digitalisation y progresse rapidement et tende à augmenter la qualification et les compétences (actuelles et futures) attendues des travailleurs, le secteur offrirait toujours d'importants débouchés aux chercheurs d'emploi (bruxellois) peu qualifiés.

À l'instar d'autres secteurs, **la crise de la Covid-19 a affecté de manière différenciée les différents segments du transport et de la logistique en fonction de la nature des activités exercées**. En effet, si *les transports aériens ou routiers de personnes* (l'aéroport de Zaventem⁴, les autobus privés et les autocars⁵, etc.) ont subi de plein fouet les mesures de confinement (notamment l'interdiction d'exercer) et les restrictions sanitaires (distanciation, interdiction de voyages non essentiels, fermeture des frontières, mise en place du télétravail, etc.), d'autres segments, comme le *transport aérien de fret* ou *les activités de postes et de livraison de colis*, ont connu, au plus fort de la crise, un surplus d'activité soutenu notamment par l'augmentation des achats en ligne (e-commerce)⁶. De plus, il faut également souligner que **les activités du secteur du transport et de la logistique sont fortement interconnectées à d'autres secteurs dits « clients »** (Horeca, tou-

1 L'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale est fortement concentré dans les services tertiaires et quaternaires.

2 <https://www.actiris.brussels/fr/citoyens/poles-formation-emploi/> et <https://www.logisticity.brussels/index.php/fr/>

3 Dans un précédent rapport, view.brussels (2017) a analysé le secteur du transport et de la logistique en vue de dégager les grandes tendances à l'œuvre dans le secteur et leurs impacts en matière d'emploi et de formation à Bruxelles et dans sa périphérie.

4 *Brussels Airport a vu son affluence chuter de 80% cet été*, in *L'Echo*, 10/09/2020.

5 July B., *Des centaines d'autocaristes rongent leur frein*, in *Le Soir*, 20/08/2020.

6 Van Driessche L., *Le covid a fait entrer les achats en ligne dans les moeurs*, in *Le Soir*, 10/03/2021.

risme, industrie, construction, enseignement, etc.)
ainsi qu'au commerce international, ces activités

pouvant également avoir été plus ou moins lourdement affectées par la crise.

MÉTHODOLOGIE

D'un point de vue méthodologique, au vu de la diversité des activités qui y sont exercées, la délimitation stricte d'un **périmètre d'analyse** pour le transport et la logistique constitue un exercice difficile. Dès lors, trois choix ont été réalisés par view.brussels au début de la rédaction du focus.

Premièrement, la division sectorielle retenue pour les consultations renvoie aux six commissions paritaires (CP) du transport et de la logistique qui sont représentées au sein du PFE Logistique et sont les suivantes : *CP 140.01* (les autobus et autocars), *CP 140.03* (le transport routier et logistique pour compte de tiers), *CP 140.04* (l'assistance en escale dans les aéroports), *CP 140.05* (les activités de déménagement), *CP 127* (la commission paritaire pour le commerce de combustibles) et *CP 226* (la commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique). Précisons déjà que la situation des taxis (*CP 140.02*) ainsi que celles de la poste (Bpost), des transports publics de personnes (la STIB, de lijn, la TEC, ainsi que la SNCB) et de l'aéroport de Zaventem (sauf les manutentionnaires qui relèvent de la *CP 140.04*) ne seront pas abordées dans ce focus.

Deuxièmement, au vu de la forte concentration des activités dans la zone périurbaine de Bruxelles⁷ et de l'importance des navettes sortantes vers la périphérie (soit environ 26,2% des Bruxellois occupés dans le transport et la logistique⁸), **les arrondissements de Hal-Vilvorde (en ce compris les ouvriers occupés à l'aéroport de Zaventem), de Louvain et de Nivelles font également partie de la zone géographique analysée**, pour autant qu'une désagrégation des données (par province ou arrondissement) soit disponible.

Enfin, en complément de la situation des travailleurs salariés reliés aux six commissions paritaires susmentionnées, celle des indépendants actifs dans le transport et la logistique sera également analysée dans ce focus. Vu que ceux-ci ne sont pas rattachés aux commissions paritaires, les données relatives à l'emploi indépendant dans le secteur seront quantifiées à partir de la nomenclature des activités économiques NACE-BEL 2008⁹ (codes NACE - 3 digits).

7 Au 31 décembre 2019, l'ONSS identifiait 22.912 postes de travail salarié dans les deux Brabants qui étaient liés aux six commissions paritaires retenues pour ce focus, contre « seulement » 6.385 postes de travail salarié à Bruxelles.

8 Contre « seulement » 11,1% pour l'ensemble des activités régionales. Source : *SPF Economie – DGSIE*, moyenne EFT 2014-2016.

9 <https://statbel.fgov.be/fr/propos-de-statbel/methodologie/classifications/nace-bel-2008>



À l'instar des précédents focus relatifs au commerce de détail (view.brussels, 2020b) et à l'Horeca (view.brussels, 2020c), **le rapport se structure autour des questionnements suivants** : Comment le secteur et ses segments se caractérisaient-ils globalement avant la crise en RBC et dans sa périphérie ? Quelles sont les données disponibles au moment de la rédaction qui permettent de mesurer le potentiel affaiblissement (ou renforcement) du secteur (ou de l'un de ses segments) suite à la pandémie ? Quel sont les impacts déjà visibles en RBC et dans sa périphérie ? Sont-ils les mêmes ? Quelles sont les principales mesures de soutien mises en œuvre pour soutenir les acteurs du secteur ? Quelle a été la proportion de chômage temporaire dans le secteur et de droit passerelle en RBC ? Quelles sont les perspectives d'évolution sectorielle au lendemain de la crise ?

Partant de l'état dans lequel se trouvait le secteur du transport et de la logistique avant le

début de la crise sanitaire, les différentes sections du rapport entendent analyser l'impact que celle-ci risque d'entraîner sur le court/moyen/long termes.

▶ La **première section** présente les différentes classifications disponibles (sectorielle, économique et professionnelle) ainsi que les données associées qui ont été mobilisées pour définir et délimiter les activités du transport et de la logistique.

▶ La **deuxième section** propose un état des lieux général de l'emploi dans le secteur (selon le périmètre défini dans la première section, qui peut varier en fonction des sources utilisées) en Région de Bruxelles-Capitale et dans sa périphérie avant le déclenchement de la crise (emplois salariés, types de contrat, emplois indépendants, démographie des entreprises, etc.).

▶ La **troisième section** discute des effets déjà visibles de la crise. Prolongés jusqu'au 31 décembre 2021¹⁰, les recours au vaste Corona-régime de chômage temporaire (pour les salariés) ou au droit passerelle simple (pour les indépendants) constituent un bon baromètre d'analyse de l'impact à court terme de la crise sur le marché du travail ou sur l'un de ses segments.

Elle commente ensuite l'impact de la crise sur la dynamique des entreprises du secteur en présentant l'évolution des faillites et des pertes d'emploi associées.

En complément, une analyse de l'évolution des demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) inscrits chez Actiris dans un code professionnel « Transport et Logistique » est aussi réalisée. Elle est suivie d'une analyse de l'évolution du nombre d'offres d'emploi liées au « Transport et Logistique » reçues par Actiris au cours des mois de crise. Vu qu'une part importante des activités du secteur se situe dans le Brabant flamand, un nombre potentiellement élevé d'offres d'emploi échappe au champ d'Actiris. Pour

pallier à cette difficulté, le VDAB a collaboré à cette section et y présente également l'évolution des offres d'emploi qu'il reçoit afin d'avoir une vision la plus complète possible de l'impact de la crise sur la base de cet indicateur. Enfin, les sorties du chômage de chercheurs d'emploi (CE) inscrits chez Actiris vers des segments du transport et de la logistique sont analysées pour la période allant d'avril à décembre 2020.

▶ La **quatrième section** reprend les propos recueillis lors des consultations réalisées au cours des mois de mai et juin 2021. Plus particulièrement, elle synthétise les propos de représentant.e.s des six commissions paritaires du transport et de la logistique susmentionnées sur les trois thématiques qui jalonnent les focus « sectoriels – Covid-19 » de view.brussels, à savoir l'état du secteur avant la crise, l'état du secteur durant la crise et la potentielle évolution de celui-ci au sortir de la crise.

▶ La **dernière section** permet quant à elle de conclure.

¹⁰ [Accord sur la prolongation des aides corona](#), in *L'Echo*, 23/09/2021.

Considérations méthodologiques

Cette première section a pour objectif de présenter les différentes classifications disponibles, à savoir les commissions paritaires (1.1), les codes économiques NACE-BEL 2008 (1.2) et les domaines professionnels (1.3), permettant de définir le « périmètre » recouvert et retenu pour les activités du transport et de la logistique en Région de Bruxelles-Capitale et dans sa périphérie dans le cadre de ce focus. Ces classifications recouvrent des réalités qui ne se juxtaposent pas toujours pleinement.

1.1 Classification par secteur : les commissions paritaires¹¹

Les commissions paritaires ont été choisies comme classification sectorielle de base et point de référence pour la réalisation des consultations de terrain (cfr. la section 4). Théoriquement, un employeur ne relève que d'une commission paritaire, déterminée en fonction de son activité principale. Il existe néanmoins des exceptions, notamment pour certains secteurs qui ont des commissions paritaires différentes pour les ouvriers et les employés. Un employeur peut donc ressortir à plusieurs commissions paritaires. La commission paritaire ne dépend donc pas seulement de l'activité économique de l'employeur, mais aussi de la nature des prestations de travail du travailleur. De plus, contrairement à l'activité économique, la détermination de la commission paritaire est de la responsabilité de l'employeur ; l'ONSS n'effectuant aucune correction unilatérale.

Comme mentionné dans l'introduction ci-dessus, les six commissions paritaires liées au transport et à la logistique qui sont représentées au sein du PFE Logisticity ont été retenues pour l'analyse quantitative, lorsque les données sont disponibles, et qualitative.

▶ Tout d'abord, nous prenons en compte quatre sous-secteurs de la commission paritaire n° 140 du transport et de la logistique : la *CP 140.01 (les autobus et autocars)*¹², la *CP 140.03 (le transport routier et logistique pour compte de tiers)*, la *CP 140.04 (l'assistance en escale dans les aéroports)*¹³ et la *CP 140.05 (les activités de déménagement)*¹⁴.

Pour rappel, le secteur des taxis (*CP 140.02*) ne sera pas abordé dans le présent focus, tout comme les activités de la poste (Bpost), de la SNCB et celle des transports publics de personnes (STIB, de lijn et la TEC, soit la *CP 328 - Transport urbain et régional*) qui relèvent d'autres commissions paritaires.

▶ Deuxièmement, nous prenons également en compte la commission paritaire pour les **employés du commerce international, du transport et de la logistique** (*CP 226*).

▶ Enfin, nous intégrons aussi la commission paritaire pour le **commerce de combustibles** (*CP 127*) dont l'activité couvre principalement le chargement

11 <https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/commissions-paritaires> et <https://emploi.belgique.be/fr/themes/remuneration/salaires-minimums-par-sous-commission-paritaire>.

12 [Arrêté royal du 22 janvier 2010 instituant des sous-commissions paritaires du transport et de la logistique et fixant leur dénomination et leur compétence](#), M.B. du 9 février 2010.

13 [Arrêté royal du 5 mars 2012](#), M.B. du 3 avril 2012.

14 [Arrêté royal du 6 septembre 2012](#), M.B. du 9 octobre 2012.

et/ou le déchargement, le stockage et la livraison à domicile de combustibles.

Les données décentralisées (par région et par arrondissement) de l'ONSS relatives à l'emploi salarié (soit le nombre de postes de travail et le nombre d'établissements¹⁵) pour ces (sous-) commissions paritaires sont actuellement disponibles jusqu'au 31 décembre 2019. Elles ne nous permettent donc pas d'appréhender les potentiels premiers impacts de la crise sanitaire. Elles nous offrent néanmoins un bon panorama sur l'état du secteur et de ses segments avant la crise (selon le périmètre retenu). En effet, ces données désagrégées permettent de quantifier l'emploi salarié par région ou par arrondissement pour les commissions paritaires et de le ventiler selon diverses variables (l'âge, le genre, le régime de travail et la taille de l'établissement).

1.2 Classification par activité économique : les codes NACE-BEL 2008¹⁶

La nomenclature NACE-BEL 2008 est une classification statistique qui se base sur l'activité économique exercée par l'entreprise. Elle se compose de codes en plusieurs niveaux qui représentent des classes d'activités plus ou moins spécifiques. Le premier niveau présente les sections NACE, identifiées par des lettres alphabétiques, qui font référence à des secteurs d'activité plutôt larges. Ces sections peuvent être étendues en codes NACE de 2 à 5 digits ; au plus élevé est le nombre de digits, au plus précises sont les informations sur l'activité (selon la disponibilité des données analysées).

Dans la classification par activité économique, le secteur du transport et de la logistique est principalement représenté dans **la section H « Transports et entreposage »**. Cette section comprend les **codes**

Toutefois, l'analyse de certaines variables (comme par exemple la dynamique des entreprises : les faillites déclarées et les pertes d'emploi associées - Statbel, les types de contrat – l'Enquête sur les Forces de Travail (EFT), le niveau de qualification des travailleurs – EFT, le travail étudiant - ONSS, les sorties vers l'emploi - Actiris, le chômage temporaire – ONEM, l'origine des travailleurs - BCSS) ainsi que les données relatives à l'emploi des indépendants (INASTI) dans le secteur (pour rappel ces derniers n'étant pas rattachés aux commissions paritaires) nécessitent de mobiliser d'autres sources statistiques qui recourent à un autre type de classification sectorielle des activités, à savoir la nomenclature NACE-BEL 2008.

NACE (2 digits) 49 à 53 : les transports terrestres et transports par conduites (49), les transports par eau (50), les transports aériens (51), l'entreposage et les services auxiliaires de transport (52) et les activités de poste et de courrier (53). Cependant, les activités qu'on pourrait attribuer au transport ou à la logistique sur la base du périmètre correspondant aux six commissions paritaires retenues sont relativement éclatées. Si une bonne partie des activités étudiées dans ce rapport se retrouvent dans la section H, certaines relèvent aussi d'autres sections NACE. C'est le cas par exemple pour le commerce de combustibles (CP 127) qui, dans la nomenclature NACE relève également de la section relative au commerce, mais consiste essentiellement en du stockage, du transport et de la livraison, à côté de la vente.

15 Par établissement, l'ONSS entend « *tout lieu d'activité, géographiquement identifiable par une adresse, où s'exerce au moins une activité de l'entreprise ou à partir duquel cette activité est exercée* (art. 1.2. 16° Livre I du Code de droit économique) ».

16 <https://statbel.fgov.be/fr/propos-de-statbel/methodologie/classifications/nace-bel-2008>.

Partant de cela, en ayant décidé pour ce focus de prendre comme point de référence la classification selon les commissions paritaires (cfr. la section 1.1), nous délimitons pour le transport et la logistique un périmètre sectoriel « correspondant » selon la nomenclature NACE. Toutefois, la commission paritaire étant une caractéristique du travailleur et les codes NACE-BEL 2008 étant une caractéristique de l'employeur, une traduction parfaite des commissions paritaires vers les codes NACE constitue un exercice difficile. Le « Departement Werk en Sociale Economie » en Flandre (2020) a récemment tenté un exercice de convergence entre ces deux unités de classification. Présentant certaines limites, cet exercice ne sera pas utilisé dans le cadre du présent focus.

Pour sélectionner les activités NACE reliées aux six commissions paritaires retenues, la section H est désagrégée jusqu'aux codes (5 digits). Bien qu'elles fassent partie de la section H, nous excluons les activités se référant au transport ferroviaire (49.1

et 49.2), aux transports de personnes public (STIB, de lijn, TEC – 49.310), les activités de poste (53.1), les taxis (49.320) ainsi que le transport aérien (51.1 et 51.2). Concernant ce dernier, sont toutefois pris en compte les services auxiliaires des transports aériens qui correspondent pour grande partie aux manutentionnaires (code NACE 52.230).

Comme déjà mentionné, certaines commissions paritaires étudiées dans le cadre de ce focus sont partiellement omises dans la section NACE H, soit une partie des activités du commerce de combustibles (CP 127) ainsi qu'une partie des activités du commerce international (CP 226). Néanmoins, vu que la majeure partie de leurs activités sont reliées à la section NACE H et afin de ne pas surestimer le volume de l'emploi relatifs à ces segments, nous limitons le périmètre d'analyse délimité sur la base de la nomenclature NACE à la section H. Les activités NACE sélectionnées (en fond blanc) sont présentées dans le **tableau 1**.

Tableau 1 : Activités (codes NACE 2 à 5 digits) de la section H « correspondantes » aux six commissions paritaires du transport et de la logistique retenues

Section H "transport et entreposage"				
NACE 2 digits	NACE 3 digits		NACE 5 digits	
Transports terrestres et transports par conduites (49)	49.1	Transport ferroviaire de voyageurs autre qu'urbain et suburbain	49.100	Transport ferroviaire de voyageurs autre qu'urbain et suburbain
	49.2	Transports ferroviaires de fret	49.200	Transports ferroviaires de fret
	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	49.310	Transports urbains et suburbains de voyageurs
			49.320	Transports de voyageurs par taxis
			49.390	Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a.
	49.4	Transports routiers de fret et services de déménagement	49.410	Transports routiers de fret, sauf services de déménagement
			49.420	Services de déménagement
49.5	Transports par conduites	49.500	Transports par conduites	

NACE 2 digits	NACE 3 digits		NACE 5 digits	
Transport par eau (50)	50.1	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.100	Transports maritimes et côtiers de passagers
	50.2	Transports maritimes et côtiers de fret	50.200	Transports maritimes et côtiers de fret
	50.3	Transports fluviaux de passagers	50.300	Transports fluviaux de passagers
	50.4	Transports fluviaux de fret	50.400	Transports fluviaux de fret
Transports aériens (51)	51.1	Transports aériens de passagers	51.100	Transports aériens de passagers
	51.2	Transports aériens de fret et transports spatiaux	51.210	Transports aériens de fret
Entreposage et services auxiliaires de transport (52)	52.1	Entreposage et stockage	52.100	Entreposage et stockage, y compris frigorifique
	52.2	Services auxiliaires des transports	52.210	Services auxiliaires des transports terrestres
			52.220	Services auxiliaires des transports par eau
			52.230	Services auxiliaires des transports aériens
			52.241	Manutention portuaire
			52.249	Manutention autre que portuaire
			52.290	Autres services auxiliaires des transports
Activités de poste et de courrier (53)	53.1	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.100	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel
	53.2	Autres activités de poste et de courrier	53.200	Autres activités de poste et de courrier

Source : Nomenclature NACE-BEL 2008

Légende : Activités NACE retenues (blanches) et non retenues (bleues)

Il ne sera cependant pas possible de se tenir strictement à ce périmètre pour toutes les variables d'emploi analysées dans ce focus. Selon le niveau de désagrégation disponible, nous analysons donc la section H à partir des codes NACE de 2 à 5 digits : le niveau de qualification des travailleurs (EFT, 2 digits), l'origine des travailleurs (BCSS, 3 digits), les types de contrat (EFT, 2 digits), le travail étudiant (ONSS,

2 digits), les indépendants (INASTI, 3 digits), le chômage temporaire (ONEM, 3 digits), la dynamique des entreprises : les faillites et les pertes d'emploi associées (Statbel, 5 digits) et les sorties vers l'emploi (Actiris, 5 digits). Ajoutons également que certaines données sont uniquement disponibles pour la Région bruxelloise. Ces considérations méthodologiques sont résumées dans le **tableau 2**.

Tableau 2 : Données et niveaux de désagrégation disponibles (codes NACE 2 à 5 digits) de plusieurs variables pour Bruxelles et sa périphérie

Matières	Variables	Sources	Codes NACE	Bruxelles	Périphérie
Emploi salarié	Origine des travailleurs	BCSS	3 digits	X	
	Qualification des travailleurs	EFT	2 digits	X	
	Types de contrat	EFT	2 digits	X	
	Travail étudiant	ONSS	Section H	X	
Emploi indépendant	Indépendants	INASTI	3 digits	X	X
Mesures publiques de soutien	Chômage temporaire	ONEM	3 digits	X	
Dynamique des entreprises	Faillites et perte d'emploi	Statbel	5 digits	X	X
Chômage	Sorties d'Actiris vers l'emploi	Actiris	5 digits	X	

Sources : IBSA et view.brussels

1.3 Classification par domaine professionnel¹⁷

Outre les commissions paritaires retenues et les codes NACE-BEL 2008 sélectionnés qui permettent de délimiter le poids du secteur dans le tissu économique belge et bruxellois, les **données relatives aux demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) inscrits chez Actiris et aux offres d'emploi (OE) reçues par Actiris** sont quant à elles classifiées par **domaine professionnel**. Chaque domaine professionnel d'Actiris se divise en sous-domaine professionnel. Ces derniers se désagrègent enfin en une multitude de métiers et professions.

L'un de ces domaines professionnels d'Actiris, nommé «*Transports, manutention, emballage, etc. (logistique)*», fait référence aux diverses activités du transport et de la logistique. Ce domaine professionnel se subdivise ensuite en cinq sous-domaines professionnels : «*Transports - Eau, Air, Rail*»,

«*Transports – Route*», «*Transports - Expédition & messagerie*», «*Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)*» et «*Emballage*». Chacun de ceux-ci se divisent ensuite en un certain nombre de métiers et professions. Au vu du périmètre précédemment défini pour la réalisation de ce focus sectoriel, le sous-domaine «*Transports - Expédition & messagerie*» ne sera pas pris en compte lors de la présentation des données d'Actiris relatives aux DEI inscrits et aux offres d'emploi (OE).

Enfin, certains codes professionnels du transport et de la logistique d'Actiris se rapportent également aux sous-domaines professionnels «*Gestion - Responsabilités d'entreprises*» et «*Gestion - Direction d'entreprises*». Ceux-ci sont donc également repris dans l'analyse de l'évolution des demandeurs d'emplois inoccupés (DEI) et des offres d'emploi (OE).

¹⁷ Il s'agit d'une classification propre à Actiris : https://viewstat.actiris.brussels/viewstat_werkloosheid_basisstatistieken.html.

1.4 Classification par codes des professions (indépendants)¹⁸

Les données INASTI sur les indépendants ayant bénéficié du droit passerelle sont disponibles selon des domaines et des codes de professions. Selon ces données, les indépendants actifs dans le transport et la logistique se retrouvent essentiellement dans le domaines des professions de l'« Industrie

et artisanat (production) », sous le code « Transports ». Celui-ci inclut le transport de personnes, correspondances, marchandises et les taxis. Dans l'impossibilité d'avoir des données plus détaillées, nous incluons tous les indépendants issus du code des professions des « Transports ».

18 Il s'agit d'une classification propre aux indépendants : <https://www.inasti.be/fr/nomenclature-et-codes-des-professions/>.

Le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie avant la crise

Avant d'aborder les impacts de la crise sanitaire sur les activités du transport et de la logistique, cette deuxième section entend présenter l'état dans lequel le secteur se trouvait globalement avant le début de la crise et la manière dont celui-ci se décomposait entre ses différents segments et activités (ou commissions paritaires) en RBC et dans les deux Brabant. Par souci de transparence et de clarté, il est mentionné pour chaque matière quel type de données sont utilisés.

2.1 Emplois salariés

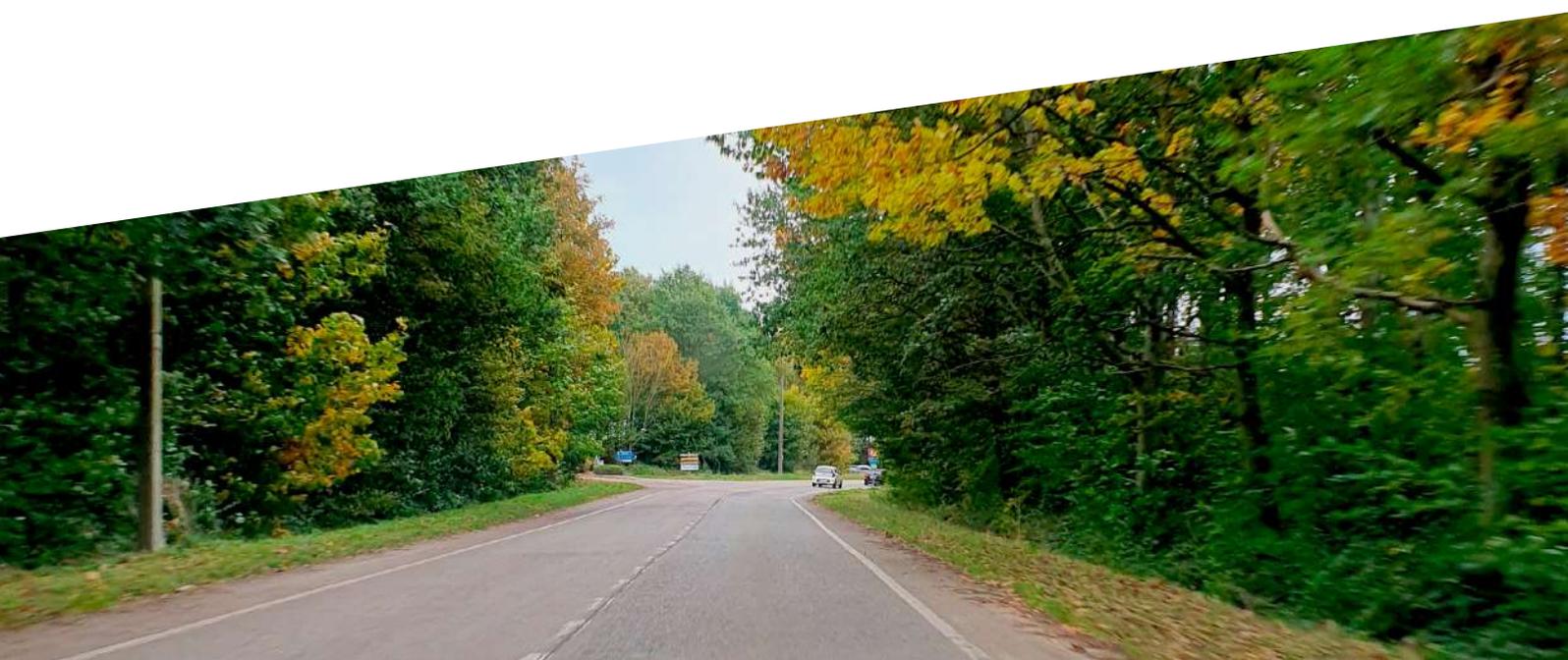
« Le secteur du transport et de la logistique constitue un important pourvoyeur d'emplois salariés dans le Brabant flamand (4,9%) en comparaison avec la RBC (1,0%) et le Brabant wallon (2,6%) »

► Une dynamique importante et positive de l'emploi à Bruxelles et dans sa périphérie (ONSS - commissions paritaires)

Selon le périmètre défini sur la base des commissions paritaires (cfr. la section 1.1), au 31 décembre 2019, l'ONSS identifiait **29.297 postes de travail salarié à Bruxelles et dans sa périphérie** (toutes

commissions paritaires du transport et de la logistique confondues), ce qui correspondait à 2,5% de l'ensemble des postes de travail salarié de la zone (soit environ 1,16 millions d'unités).

Sur l'ensemble du territoire géographique analysé, **la majorité de l'emploi salarié du secteur** (ou 2 emplois sur trois) **est localisé dans le Brabant flamand**, la RBC prenant à son compte 21,8% et le Brabant wallon le solde qui est de 11,8%. On s'aperçoit également que le secteur du transport et de la logistique constitue surtout un important pourvoyeur d'emplois salariés dans le tissu économique du Brabant flamand (4,9%, contre seulement 1,0% en RBC et 2,6% en Brabant wallon).



De manière générale, ce sont les activités liées aux employé.e.s du commerce international, du transport et de la logistique (CP 226 ; 36,2%) ainsi qu'aux ouvriers du transport routier et de la logistique pour compte de tiers (CP 140.03 ; 46,8%) qui regroupent la majorité des postes de travail salarié dans la zone géographique analysée (soit un total de 83,0%). Des différences de configuration d'activité apparaissent néanmoins au niveau des trois zones analysées.

Premièrement, les activités des autobus et des autocars (CP 140.01) sont largement plus développées dans le Brabant wallon (9,9%) et le Brabant flamand (8,0%) qu'à Bruxelles (4,9%).

Ensuite, les emplois liés aux activités des ouvriers de l'aéroport (CP 140.04) sont naturellement plus développées dans le Brabant flamand (9,2%) qu'à Bruxelles (0,5%). Elles sont inexistantes dans le Brabant wallon (0%).

Enfin, si les activités liées au transport routier et à la logistique pour compte de tiers (CP 140.03) sont bien plus importantes en proportion à Bruxelles (64,3%) et dans le Brabant wallon (58,1%) que dans le Brabant flamand (39,0%), c'est l'inverse pour les activités des employé.e.s du commerce international, transport et logistique (CP 226 ; 40,5% dans le Brabant flamand, contre 30,3% dans le Brabant wallon et 26,1% à Bruxelles).

Tableau 3 : Ventilation des emplois salariés (postes de travail) dans le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie, selon la commission paritaire, au 31 décembre 2019

Commissions paritaires	Bruxelles		Brabant flamand		Brabant wallon		TOTAL	
CP 127 (combustibles)	27	0,4%	208	1,1%	34	1,0%	269	0,9%
CP 226 (employés du commerce international, transport et logistique)	1.667	26,1%	7.883	40,5%	1.051	30,3%	10.601	36,2%
CP 140.01 (autobus et autocars)	316	4,9%	1.560	8,0%	342	9,9%	2.218	7,6%
CP 140.03 (transport routier et logistique pour compte de tiers)	4.107	64,3%	7.585	39,0%	2.017	58,1%	13.709	46,8%
CP 140.04 (assistance en escale dans les aéroports - ouvriers)	34	0,5%	1.798	9,2%			1.832	6,2%
CP 140.05 (déménagement)	234	3,7%	409	2,1%	25	0,7%	668	2,3%
TOTAL Transports et logistique	6.385	100,0%	19.443	100,0%	3.469	100,0%	29.297	100,0%
TOTAL Activités	639.211	-	393.575	-	132.417	-	1.165.203	-
% transports et logistique	1,0%	-	4,9%	-	2,6%	-	2,5%	-

Source : ONSS, statistiques décentralisées, 31/12/2019, calculs view.brussels

Bruxelles et sa périphérie constituent une zone dynamique pour le transport et la logistique en concentrant 21,2% des postes de travail du secteur pour l'ensemble de la Belgique (soit 138.144 unités).

Outre cette caractéristique d'occuper une part importante des emplois du secteur, Bruxelles et sa périphérie se caractérisaient également par **une croissance importante de l'emploi salarié avant le début de la crise sanitaire en 2020**. En effet, au cours de la période 2015-2019, l'emploi salarié y a augmenté de 2.256 unités, correspondant à une croissance annuelle moyenne de 2,0%. Au cours de la période analysée, cette évolution positive est encore plus importante si

l'on considère l'ensemble des activités du transport et de la logistique en Belgique (+3,6%). La croissance de l'emploi salarié plus tempérée dans la zone géographique analysée est principalement due au Brabant flamand (+1,2%). Notons également que c'est Bruxelles qui enregistre la croissance annuelle moyenne la plus importante entre 2015 et 2019 (+4,1%).

Enfin, en zoomant sur les différentes commissions paritaires, on observe que la croissance de l'emploi provient surtout des activités liées au transport routier et à la logistique pour compte de tiers (CP 140.03). Ce constat vaut pour Bruxelles et sa périphérie (soit +1.403 unités pour la CP 140.03 entre 2015 et 2019).

Tableau 4 : Évolution de l'emploi salarié (postes de travail) relatif au transport et à la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie et parts (en %) au cours de la période 2015-2019

Zones	2015	2016	2017	2018	2019	Croissance en valeurs	TCAM* 2015/2019
Bruxelles	5.444 20,1%	5.814 21,0%	6.180 21,4%	6.204 21,0%	6.385 21,8%	+941	4,1%
Brabant flamand	18.561 68,6%	18.646 67,3%	19.319 67,0%	19.878 67,2%	19.443 66,4%	+882	1,2%
Brabant wallon	3.036 11,2%	3.248 11,7%	3.318 11,5%	3.513 11,9%	3.469 11,8%	+433	3,4%
Bruxelles + périphérie T&L	27.041	27.708	28.817	29.595	29.297	+2.256	2,0%
Belgique T&L	120.015	123.433	128.307	133.281	138.144	+18.129	3,6%

Source : ONSS, statistiques décentralisées, 31/12, calculs view.brussels

* Taux de Croissance Annuel Moyen

► **L'emploi est majoritairement masculin tandis que les femmes sont majoritairement des employées (ONSS - commissions paritaires)**

Au 31 décembre 2019, les 29.297 postes de travail salarié enregistrés dans le secteur du transport et de la logistique étaient occupés majoritairement par des hommes (soit 84,1% ou 24.653 hommes, pour 4.644

femmes). Ce résultat ne retranscrit pas la répartition de l'emploi salarié à Bruxelles et dans sa périphérie selon le genre (tous secteurs confondus : 50,5% d'hommes et 49,5% de femmes).

La surreprésentation de l'emploi masculin vaut pour toutes les commissions paritaires retenues (cfr. la [section 1.1](#)), de manière toutefois plus tempérée pour celle

liée aux employé.e.s du commerce international, du transport et de la logistique (CP 226) où les femmes, bien que toujours minoritaires, occupent 36,7% des postes recensés (ou 3.891 femmes sur les 10.601 unités recensées, dont 3.442 dans le Brabant flamand, soit 43,7%). Cela signifie donc aussi que la majorité des femmes travaillant dans le secteur du transport et de la logistique sont des employées (83,8%).

► **Les travailleurs du secteur sont âgés et l'emploi est vieillissant (ONSS – commissions paritaires)**

Le secteur du transport et de la logistique ne suit pas la répartition des travailleurs de la Région bruxelloise et de sa périphérie selon l'axe de l'âge. En effet, la proportion de travailleurs de 50 ans et plus y était de 32,9% en 2019, contre 29,6% si l'on considère l'ensemble des secteurs. Celle de travailleurs de 40 ans et plus était, quant à elle, de 61,5% (contre 55,1% pour tous les secteurs). Enfin, les jeunes de moins de 30 ans ne représentaient que 14,0% des travailleurs du transport et de la logistique (contre 18,7% pour tous les secteurs).

Outre le fait que les travailleurs soient âgés dans le transport et la logistique, **l'emploi est également vieillissant.** En effet, la part des travailleurs de 50 ans et plus y a augmenté de 3,1 points de pourcentage entre 2015 (29,8%) et 2019 (32,9%).

Néanmoins, il est à noter que **l'emploi bruxellois dans le transport et la logistique est relativement plus jeune que celui de sa périphérie.** Même si les jeunes de moins de 30 ans restent sous-représentés (14,9%), la part de travailleurs de 50 ans et plus à Bruxelles était de 26,9% en 2019, contre 34,0%

en périphérie. Celle de travailleurs de 40 ans et plus était quant à elle de 56,1% (contre 63,0% en périphérie). De plus, la proportion de travailleurs de 50 ans et plus à Bruxelles (26,9%) est moins élevée que celle de l'ensemble des secteurs bruxellois (29,6%).

Concernant les segments du secteur à Bruxelles et dans sa périphérie, la situation suit globalement la même tendance avec une sous-représentation des jeunes de moins de 30 ans et une surreprésentation des travailleurs de plus de 50 ans (et des 40 ans et plus également). Pour l'année 2019, ces tendances sont exacerbées pour le commerce et le transport de combustibles (CP 127) et les autocaristes (CP 140.01) avec des proportions respectives de travailleurs de 40 ans ou plus de 68,5% et de 79,2%. D'ailleurs, plus de la moitié des autocaristes (51,4%) ont 50 ans ou plus. Ces deux segments emploient aussi très peu de jeunes (environ 7,0%). À l'inverse, l'assistance dans les aéroports (CP 140.04) emploie quant à elle relativement plus de jeunes de moins de 30 ans (24,6%).

► **Le transport et la logistique présente un potentiel certain d'emploi pour les travailleurs moyennement qualifiés et dans une moindre mesure pour les travailleurs faiblement qualifiés (EFT, codes NACE - 2 digits)¹⁹**

La répartition de l'emploi par niveau de qualification²⁰ dans les secteurs NACE (49, 50, 52 et 53) en RBC est la suivante (EFT, moyenne 2017-2019) :

- **15,6% de faiblement qualifiés ;**
- **44,4% de moyennement qualifiés ;**
- **40,0% de hautement qualifiés.**

19 Cfr. le [tableau 2](#) dans la section 1.2. Vu que les codes NACE ne sont disponibles qu'au niveau de 2 digits pour cette variable, il est impossible de s'en tenir strictement au périmètre délimité précédemment pour cette classification (cfr. le [tableau 1](#)). Nous excluons donc ici uniquement l'entièreté du code 51 de la section H. Les données sont uniquement disponibles pour la RBC.

20 Le niveau de qualification faible rassemble le niveau primaire et secondaire inférieur. Le niveau moyen de qualification comprend le secondaire supérieur et les filières d'apprentissage. Le niveau de qualification le plus élevé inclus : le niveau non universitaire type court, le niveau non universitaire type long, ainsi que le niveau universitaire, bachelier académique ou master.

Cette répartition se distingue de celle observée à l'échelle de l'ensemble de l'emploi intérieur bruxellois, où 60,3% des postes de travail sont occupés par des hautement qualifiés, 27,6% par des moyennement qualifiés et 12,1 % par des faiblement qualifiés. **Avec environ quatre emplois sur dix relevant des niveaux moyens de qualification et 15,6% d'emplois à plus faibles qualifications, la globalité des segments retenus de la section H présentent donc un potentiel certain d'emploi pour les travailleurs moyennement qualifiés et dans une moindre mesure pour les faiblement qualifiés.** Le secteur NACE 52 (Entreposage et services auxiliaires des transports) fait figure d'exception avec une répartition des postes de travail davantage proche de l'ensemble de l'emploi intérieur bruxellois (5,5% de faiblement qualifiés, 28,4% de moyennement qualifiés et 66,1% de hautement qualifiés), soit un potentiel d'emplois surtout pour les travailleurs qualifiés et dans une moindre mesure moyennement qualifiés.

Enfin, vu que la majorité des **femmes** travaillent sous le statut « employé » dans le secteur du transport et de la logistique, elles occupent en grande partie des postes moyennement qualifiés (39,3%, contre 45,6% pour les hommes) et hautement qualifiés (53,8%, contre 36,6% pour les hommes). On observe aussi une surreprésentation des hommes dans les postes peu qualifiés (17,8%, contre « à peine » 6,8% pour les femmes).

► **Le secteur du transport et de la logistique offre de nombreux emplois aux personnes d'origine étrangère (BCSS – Codes NACE, 3 digits)**

Selon les chiffres de 2019 de la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale (BCSS)²¹, les travailleurs bruxel-

lois des codes NACE 3 digits du transport et de la logistique, c'est-à-dire les codes sélectionnés dans le tableaux 1 de la section 1.2 (cfr. les tableaux 1 et 2), sont très majoritairement d'origine étrangère : 59,0% sont originaires d'un pays hors Union Européenne et 24,3 % d'un pays de l'UE (hors Belgique). La proportion de travailleurs d'origine belge se limite à 16,6%. On constate en complément d'une sous-représentation des travailleurs d'origine belge, une importante surreprésentation des travailleurs hors UE par rapport à l'ensemble de la population active occupée bruxelloise où 36,6% sont d'origine hors UE, 35,7% d'origine UE et 27,8% d'origine belge. Par ailleurs, les Bruxellois du secteur sont plus souvent d'origine étrangère que les Bruxelloises. Environ une femme sur trois du secteur est d'origine belge contre seulement 15,2% pour les hommes. En effet, ceux-ci sont en majorité d'origine étrangère et, plus précisément, hors UE (60,9% d'hommes d'origine hors UE contre 39,7% pour les femmes et 23,9% d'hommes d'origine étrangère de l'UE contre 28,9% pour les femmes).

► **Des emplois majoritairement à temps plein (ONSS - commissions paritaires)**

Une majorité des emplois dans le secteur du transport et de la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie sont exercés dans le cadre d'un temps plein. En effet, sur la base des données décentralisées de l'ONSS par (sous-) commission paritaire, ce type de contrat concerne 79,0% de l'ensemble des emplois du secteur, contre 66,7% si l'on considère l'ensemble des secteurs de Bruxelles et de sa périphérie. La proportion de ces contrats à temps plein dans le transport et la logistique est néanmoins plus faible à Bruxelles (74,0%) que dans les deux Brabant (environ 80,0%).

21 Les données de la BCSS traitent de la population active occupée bruxelloise. Elles ne sont pas disponibles par arrondissement.

Enfin, certains segments du transport et de la logistique occupent relativement plus de travailleurs à temps partiel, notamment les autocaristes (CP 140.01 ; 31,2%) et les manutentionnaires de l'aéroport de Zaventem (CP 140.04 ; 35,9%).

► Une majorité d'emplois permanents (EFT – Codes NACE, section H)²²

Outre cette part faible d'emplois à temps partiel pour le secteur du transport et de la logistique, en se concentrant ici uniquement sur la Région bruxelloise, l'emploi salarié temporaire y est également peu répandu, soit environ 5,0% des emplois du péri-

mètre retenu, contre 10,2% pour l'emploi régional. Le secteur fournit donc majoritairement des postes aux formes d'emploi durables.

► Des jobs étudiants peu nombreux (ONSS – Codes NACE, section H)²³

Le secteur du transport et de la logistique (Section NACE-BEL H) n'emploie pas beaucoup de travailleurs étudiants en Belgique (à peine 1.000 parmi les 454.600 jobs étudiants recensés en 2020, ou 2,2%). En 2020, on dénombre 776 jobs étudiants en RBC pour le secteur du transport et de la logistique, soit 1,4% de l'ensemble des jobs étudiants²⁴.

2.2 Emplois indépendants

« Au 31 décembre 2019, les indépendants actifs dans le transport et la logistique représentaient 3,4% du total des indépendants de la RBC, contre 2,5% dans le Brabant flamand et 1,7% dans le Brabant wallon »

Le secteur du transport et de la logistique étudié dans ce focus est également constitué d'un certain nombre d'indépendants. Les données INASTI sont disponibles sur la base de la nomenclature NACE avec une désagrégation des codes jusqu'au niveau 3 digits (cfr. le [tableau 2](#)). Dès lors, nous intégrons ici l'ensemble des indépendants actifs dans le code NACE 49.3 (Autres transports terrestres de voyageurs, y compris les taxis et les transports publics de personnes, cfr. le [tableau 1](#)), ces segments

n'étant pas repris dans la quantification de l'emploi salarié réalisée à partir des données décentralisées de l'ONSS par (sous-) commission paritaire.

Au 31 décembre 2019, selon le périmètre sectoriel retenu, on dénombrait 7.909 indépendants actifs dans le transport et la logistique, dont près de la moitié étaient domiciliés en RBC (soit 49,0%, contre 40,2% en Brabant flamand et 10,8% en Brabant wallon). À la même date, les travailleurs indépendants actifs dans le transport et la logistique représentaient 3,4% du total des indépendants de la RBC, contre 2,5% du total des indépendants dans le Brabant flamand et 1,7% du total des indépendants dans le Brabant wallon.

Contrairement à l'emploi salarié (où la répartition des postes de travail selon l'ONSS était respective-

22 Cfr. le [tableau 2](#) dans la section 1.2. Vu que les codes NACE ne sont disponibles qu'au niveau de 2 digits maximum pour cette variable, il est impossible de s'en tenir strictement au périmètre délimité précédemment pour cette classification (cfr. le [tableau 1](#)). Nous excluons donc ici uniquement l'entièreté du code 51 de la section H.

23 Cfr. le [tableau 2](#) dans la section 1.2.

24 Hors intérim. Source ONSS 2020. Les données sont au lieu de travail.

ment la suivante : 21,8%, 66,4%, et 11,8%), **le transport et la logistique « indépendant » pèse donc plus en RBC qu'en périphérie**, et ce, indépendamment de la modification du périmètre d'analyse (soit la prise en compte des taxis et des transports publics de personnes)²⁵. Notons qu'il y a aussi plus d'indépendants bruxellois actifs dans les transports routiers de fret et les services de déménagement (soit 2.425 indépendants, contre 1.958 dans le Brabant

flamand et 520 dans le Brabant wallon). D'ailleurs, **les transports routiers de fret et les services de déménagement étaient les principales activités exercées par les indépendants actifs dans le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie** (environ 62% des indépendants pour toutes les zones analysées). Le même constat vaut pour l'ensemble de la Région wallonne et de la Région flamande.

Tableau 5 : Ventilation des indépendants actifs dans le transport et la logistique en RBC et dans sa périphérie, selon l'activité exercée, au 31 décembre 2019

2019	Bruxelles		Brabant flamand		Brabant wallon		Total	
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	1.322	34,1%	1.010	31,8%	255	29,9%	2.587	32,7%
Transports routiers de fret et services de déménagement (49.4)	2.425	62,6%	1.958	61,6%	520	61,0%	4.903	62,0%
Transports maritimes et côtiers de fret (50.2)	4	0,1%	4	0,1%	2	0,2%	10	0,1%
Transports fluviaux de fret (50.4)	70	1,8%	120	3,8%	47	5,5%	237	3,0%
Services auxiliaires des transports (52.2)	55	1,4%	88	2,8%	29	3,4%	172	2,2%
Total – Transports et logistique	3.876	100,0%	3.180	100,0%	853	100,0%	7.909	100,0%
<i>en % du total des indépendants</i>	3,4%		2,5%		1,7%		2,7%	
Total des indépendants	114.482		127.120		51.124		292.726	

Source : INASTI, 31/12, calculs view.brussels

Au niveau de la nature des activités, toujours au 31 décembre 2019, les indépendants bruxellois du

²⁵ En effet, en ôtant l'entièreté du code NACE 49.3 (Autres transports terrestres de voyageurs), on enregistrait 5.322 indépendants actifs dans le transport et la logistique au 31 décembre 2019, dont près de la moitié 48,0% étaient quand même domiciliés en RBC (contre 40,8% dans le Brabant flamand et 11,2% dans le Brabant wallon).

transport et de la logistique se répartissaient comme suit : 2.738 l'étaient à titre principal (70,6%), 934 à titre complémentaire (24,1%) et 204 actifs après la pension (5,3%). **Contrairement à la Région bruxelloise, on observe que les indépendants actifs**

après la pension étaient proportionnellement plus nombreux dans le Brabant wallon (16,4%) et dans le Brabant flamand (11,3%), à l'inverse des indépendants à titre principal (environ 64% pour les deux Brabant).

Tableau 6 : Ventilation des indépendants du transport et de la logistique actifs en RBC et dans sa périphérie, selon la nature des activités, au 31 décembre 2019

2019	Bruxelles	Brabant flamand	Brabant wallon	Total
Indépendants à titre principal	2.738 70,6%	2.031 63,9%	552 64,7%	5.321 67,3%
Indépendants à titre complémentaire	934 24,1%	791 24,9%	161 18,9%	1.886 23,8%
Indépendants actifs après la pensions	204 5,3%	358 11,3%	140 16,4%	702 8,9%
Total - Transports et Logistique	3.876	3.180	853	7.909

Source : INASTI, 31/12, calculs view.brussels

Enfin, on observe une croissance forte à Bruxelles par rapport aux autres secteurs d'activité et par rapport à l'emploi salarié dans la période pré-crise. En effet, selon le périmètre retenu, le nombre d'indépendants bruxellois actifs dans le secteur du transport et de la logistique a progressé à une croissance annuelle moyenne de 10,7% entre 2015 et 2019 (contre 4,1% pour les postes de travail salarié), alors que la progression pour l'ensemble des activités régionales indépendantes s'élevait « seulement » à 2,9%. **Au niveau des segments du transport et de la logistique, cette forte croissance s'observe pour les transports routiers de fret et les services de déménagement** (soit une croissance annuelle moyenne de 12,2% entre 2015 et 2019) **et pour les autres transports terrestres de voyageurs** (soit une croissance annuelle moyenne de 9,8% entre

2015 et 2019, donc y compris les taxis et les transports publics de personnes).

Bien que la croissance annuelle moyenne du nombre d'indépendants dans le secteur du transport et de la logistique est moins importante en périphérie qu'à Bruxelles entre 2015 et 2019, elle atteint néanmoins 4,9% dans le Brabant flamand (contre 1,2% pour les postes de travail salarié) et 2,5% dans le Brabant wallon (contre 3,4% pour les postes de travail salarié). **Dans le Brabant flamand, la croissance de l'emploi indépendant dans le transport et la logistique est donc aussi plus importante que la croissance de l'emploi salarié au cours de la période 2015-2019.**

2.3 Démographie des entreprises du secteur

La conjoncture inédite engendrée par la gestion de la pandémie impactera certainement la démographie des entreprises en RBC et dans sa périphérie (tous segments confondus). Malgré le déploiement de mesures transversales de soutien visant à les maintenir à flot (chômage temporaire, moratoire, report du paiement des cotisations, etc.)²⁶, leur dynamique en aura été bouleversée en raison d'une incertitude économique et sanitaire prolongée.

Dans ce qui suit, à partir des données décentralisées de l'ONSS par (sous-) commission paritaire, nous quantifions l'évolution du nombre d'établissements avec personnel salarié actifs dans le transport et la logistique pour la période pré-crise 2015-2019. Les données 2020-2021 sur les faillites déclarées et les pertes d'emploi seront présentées dans la partie dédiée à la période de crise (cfr. [la section 3.2](#)).

► **Les entreprises du transport et de la logistique sont essentiellement petites, avec une plus forte proportion à Bruxelles (ONSS – commissions paritaires)**

Outre les données (par région et arrondissement) relatives au nombre de postes de travail salarié, l'ONSS dispose également de données relatives au nombre d'unités d'établissement²⁷ pour chacune des commissions paritaires considérées dans ce focus (cfr. [la section 1.1](#)).

Au 31 décembre 2019, l'ONSS identifiait 2.816 unités d'établissement à Bruxelles et dans sa périphérie (toutes commissions paritaires du transport et de la logistique confondues), ce qui correspondait à 3,4% de l'ensemble des unités d'établissement de la zone géographique analysée (soit 82.920 unités d'établissement). **La majorité de ces établissements étaient très petits**, soit 50,6% avec moins de 5 travailleurs (contre 46,5% en 2015) et 69,3% avec moins de 10 travailleurs (contre 65,3% en 2015). **Cette proportion de petites établissements est encore plus importante si l'on regarde uniquement la situation de Bruxelles** (60,4% avec moins de 5 travailleurs et 82,4% avec moins de 10 travailleurs).

26 Un guide des aides corona est disponible au lien suivant : <https://www.lecho.be/dossiers/coronavirus/aides-entreprise-independant.html>, 28/09/2021.

27 L'ONSS stipule que « la déclaration prévoit un champ, se situant au niveau du travailleur et contenant le numéro d'identification de l'unité d'établissement... Il est demandé aux employeurs d'indiquer, pour chaque travailleur, l'identifiant de l'unité dont il relève. Jusqu'en 2013 inclus, l'obligation de communication de l'unité d'établissement concernait uniquement les employeurs avec plusieurs unités d'établissement. À partir de 2014, cette obligation s'impose à tous les employeurs ».



Au 31 décembre 2019, au sein de la zone analysée, ces établissements se répartissaient géographiquement de la manière suivante : 46,3% se situaient à Bruxelles, 44,1% dans le Brabant flamand et 9,6% dans le Brabant wallon, ce qui témoigne d'une plus forte concentration des activités du transport et de la logistique dans le Brabant flamand. En effet, la part du Brabant flamand dans le nombre total d'unités d'établissement de la zone géographique analysée s'élève à « seulement » 34,5% (tous secteurs confondus).

► **Les entreprises du secteur se caractérisent par une croissance importante et positive dans la période pré-crise, surtout à Bruxelles (ONSS – commissions paritaires)**

À l'instar du constat fait pour les indépendants et les salariés du secteur, on observe une **augmentation importante du nombre d'entreprises par rapport aux autres secteurs d'activité**. Le nombre d'uni-

tés d'établissement actifs dans le transport et la logistique a en moyenne progressé annuellement de 4,8% entre les années 2015 et 2019 alors que la progression moyenne pour l'ensemble des activités de la Région et de sa périphérie s'élevait à « seulement » 1,7%. Cette croissance annuelle moyenne était encore plus importante si l'on considère uniquement la Région bruxelloise (+7,5% entre 2015 et 2019, contre 1,6% si l'on considère l'ensemble des activités bruxelloises).

Enfin, au 31 décembre 2019, la majorité des entreprises du secteur à Bruxelles et dans sa périphérie étaient liées au transport routier et à la logistique pour compte de tiers (*CP 140.03* – 61,3%) et au commerce international, au transport et à la logistique (*CP 226* – 30%). À la même date, on observe que les entreprises bruxelloises se concentraient quant à elles plus dans les activités de la *CP 140.03* (70,3% contre 23,5% pour la *CP 226*). Pour la zone périphérique, c'est le contraire.



Le transport et la logistique durant la crise Covid-19

Comme décrit dans les précédentes sections de ce focus, le secteur du transport et de la logistique a pour particularité d'être constitué de plusieurs segments fort différents. Cette spécificité est d'autant plus importante que la crise du coronavirus n'a pas impacté ces derniers de la même manière, selon l'activité principale exercée par les entreprises qui les constituent.

► D'un côté, certains segments ont été mis en lumière durant le confinement.

Il s'agissait principalement des entreprises actives dans le transport de marchandises et la logistique pour approvisionner les commerces de première nécessité et assurer l'import et l'export des produits ou les activités en lien avec la distribution de colis commandés en ligne. **Néanmoins, même si le transport de marchandises a été jugé essentiel et a pu continuer ses activités tout au long de la crise, l'impact « positif » de la crise n'a pas été ressenti par toutes les entreprises du segment.** D'ailleurs, certaines entreprises du secteur ont plutôt été impactées négativement par la crise.

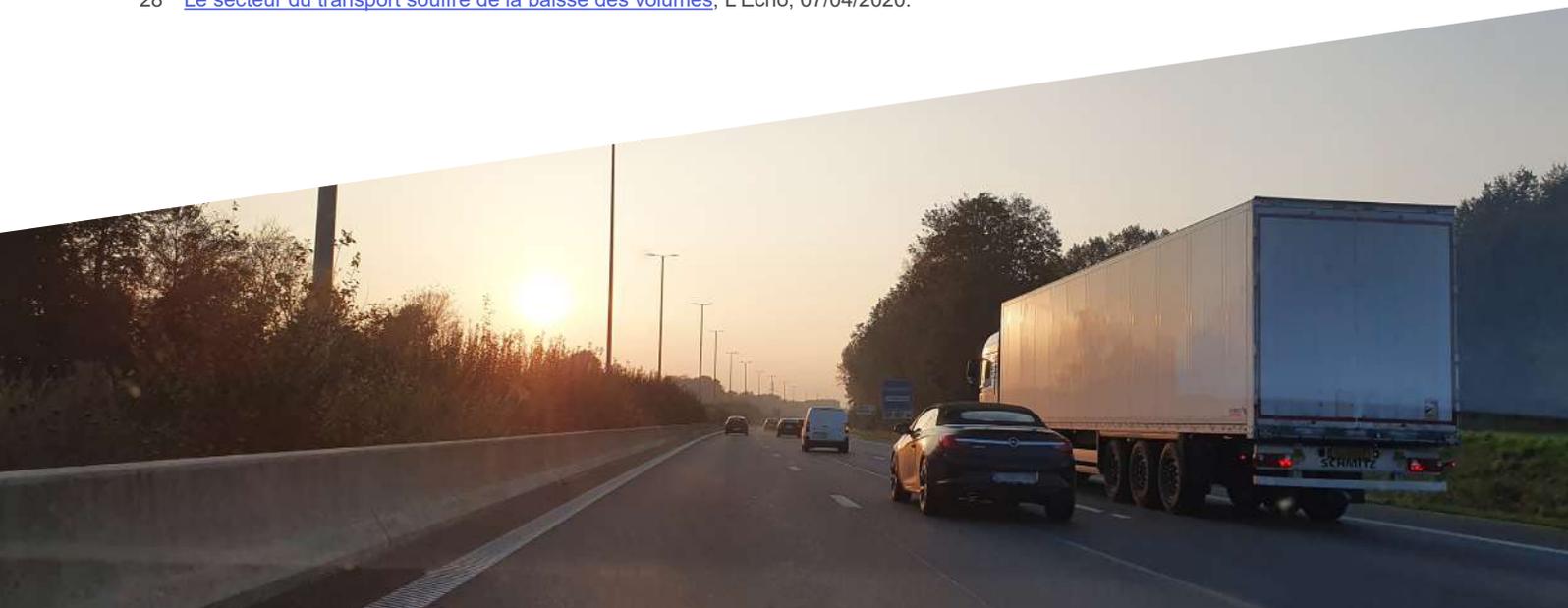
En effet, à côté d'entreprises œuvrant pour la grande distribution qui ont effectivement connu une aug-

« Les segments du secteur du transport et de la logistique ont été impactés différemment par la crise, selon l'activité principale exercée par les entreprises »

mentation des volumes de marchandises transportées, d'autres liées à certains types d'entreprises ou secteurs contraints de fermer dès le début de la crise ont *a contrario* connu une baisse importante des volumes de marchandises transportées et par là même une baisse de leurs activités²⁸. Cette distinction entre les entreprises du segment fut d'autant plus importante que celles impactées négativement ne pouvaient prétendre aux mesures de soutien (chômage temporaire et droit passerelle) dans la mesure où le secteur n'a jamais été contraint de cesser ses activités.

Outre cette distinction importante, le climat social au sein du secteur s'avéra relativement tendu. En effet, les syndicats, devant le refus des fédérations patronales du secteur d'accorder une prime demandée par les représentant.e.s des travailleurs car elles

28 [Le secteur du transport souffre de la baisse des volumes](#), L'Echo, 07/04/2020.



estimaient ne pas avoir les moyens de l'accorder vu la diminution des volumes transportés, déposèrent un préavis de grève au début du mois d'avril 2020²⁹. Le segment n'a donc pas été exempt de difficultés dès le début de la crise.

Par ailleurs, l'accélération du développement de l'e-commerce depuis le début de la crise du coronavirus, déjà analysée lors du focus sectoriel consacré au commerce de détail (view.brussels, 2020b) et les différents choix politiques en termes de mobilité prônés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pourraient modifier durablement la structuration des entreprises actives dans la livraison de colis. En effet, des micro et petites entreprises proposant ladite livraison en vélos-cargos se font de plus en plus nombreuses en RBC³⁰ et se veulent l'alternative à des livraisons par camionnette. Cette évolution pourrait également s'accélérer suite à la mise en place de toute une série de primes par le gouvernement régional pour aider les entreprises de livraison à l'acquisition de vélos-cargos ou remorques de vélo³¹.

► **De l'autre côté, certains segments ont vu leur activité impactée négativement par la crise.**

Cela concerne principalement les segments qui dépendent fortement du tourisme.

Ainsi, l'arrêt quasi-total du **transport aérien** de passagers suite aux restrictions relatives aux voyages et la difficulté pour les acteurs du secteur présents à

l'aéroport de Zaventem de se réorienter pleinement vers le transport de marchandises ont mis à mal l'activité des entreprises y travaillant³².

Ces restrictions ont également impacté négativement l'activité des **entreprises d'autocars** à Bruxelles et au-delà. Suite aux restrictions de voyage, celles-ci ont ainsi dû arrêter leur activité pendant de nombreux mois, période durant laquelle elles ont néanmoins pu avoir recours au chômage temporaire pour leurs travailleurs salariés et où les indépendants actifs dans ce segment ont pu bénéficier du droit passerelle. La reprise progressive du tourisme suite à la levée de certaines restrictions a permis à ce segment de redémarrer progressivement son activité.

Pour autant, celui-ci est confronté à plusieurs difficultés. Tout d'abord, la crainte d'une partie des touristes d'être contaminés en prenant un autocar a eu une influence négative sur le taux de remplissage des autocars au moment de la reprise de l'activité³³. Ensuite, le secteur a été confronté au départ d'un bon nombre de chauffeurs qui ont préféré se réorienter vers d'autres activités³⁴. Le secteur est donc confronté à une pénurie de chauffeurs qualifiés, pénurie d'autant plus problématique dans la mesure où les travailleurs du segment sont déjà âgés et vieillissants (cfr. [la section 2.1](#)). Cette situation risque en outre de perdurer dans la mesure où les formations pour chauffeurs ont été suspendues deux fois durant l'année 2020³⁵ et qu'il faudra donc attendre un certain temps pour voir de nouveaux travailleurs formés intégrer le secteur.

29 [Le secteur Transport & Logistique n'a pas les moyens d'offrir des primes !](#), Febetra, 06/04/2020.

30 Demet A., [Les vélos cargo, l'avenir de la livraison de colis en ville ?](#), RTBF, 19/08/2021.

31 [Mobilité à Bruxelles : jusqu'à 4.000 euros de prime pour les entreprises qui veulent acheter un vélo-cargo](#), RTBF, 07/09/2021.

32 Pour plus de détails sur ce point, voir la partie consacrée aux consultations des représentant.e.s des commissions paritaires.

33 [Reprise en douceur pour les autocaristes, leurs véhicules se remplissent timidement](#), RTBF, 07/07/2021.

34 Laghrari M., [Tourisme : les autocaristes manœuvrent pour conserver leurs chauffeurs](#), In *Le Soir*, 18/04/2021.

35 La loi prévoit que les chauffeurs doivent justifier 5 modules, 35h, tous les 5 ans à l'administration communale de leur commune afin de renouveler l'échéance de leur code 95 apposé à côté de la case de la catégorie C ou D sur leur permis de conduire. Ces formations « Code 95 » ont ainsi été suspendues entre le 16 mars 2020 et le 3 avril 2020 et entre le 6 novembre 2020 et le 13 décembre 2020.

Même si la crise du coronavirus n'a pas impacté de la même manière les différents segments du transport et de la logistique, force est de constater que celle-ci

a néanmoins amplifié des difficultés déjà présentes auparavant et ce, quel que soit le segment concerné, impacté négativement ou non par la crise.

3.1 Recours aux mesures de soutien publiques

3.1.1 Chômage temporaire

Les conséquences économiques de la crise sanitaire sont très différenciées entre les segments du secteur du transport et de la logistique. En effet, le **recours au chômage temporaire** pour les salariés fut et est fortement mobilisé par certains acteurs du secteur et beaucoup moins par d'autres. Cette analyse se base sur les données développées par l'IBSA et view.brussels à partir d'un croisement des données de l'ONEM et de l'ONSS, disponibles pour les codes NACE BEL 3 digits. Ces données ne sont pas disponibles par commission paritaire, ni pour la périphérie. De plus, le périmètre d'analyse pour Bruxelles est délimité sur base du lieu de domicile du travailleur.

► Combien de travailleurs du secteur du transport et de la logistique ont été touchés tout au long de la crise sanitaire ?

Sur les quelque 4.800 travailleurs bruxellois (sur la base du lieu de domicile) de la section NACE H «*Transports et entreposage*» au chômage temporaire, 4.169 issus du secteur du transport et de la logistique étudié³⁶ furent concernés par une demande de chômage temporaire en **avril 2020**, soit **près d'un travailleur du secteur sur trois**. A l'échelle de l'ensemble de la Région, ils représentaient 4,5% des chômeurs temporaires.

Le nombre de travailleurs au chômage temporaire **diminue toutefois de manière importante à partir du mois de juin 2020** où on dénombre 2.649 travailleurs au chômage temporaire du secteur analysé, ce qui touche encore près d'un travailleur sur cinq du transport et de la logistique. Le point le plus bas atteint s'observe ainsi en septembre 2020 où on dénombre 1.575 travailleurs du secteur au chômage temporaire. Ils représentent alors 5,8% des chômeurs temporaires en RBC.

Suite à la deuxième vague épidémique, le chômage temporaire est **reparti à la hausse en octobre 2020** et le nombre de travailleurs du secteur à nouveau concernés a atteint 1.970 en novembre (4,5% des chômeurs temporaires de la RBC). En janvier, on observait un pic de 2.227 chômeurs temporaires.

Le nombre de chômeurs temporaires se situe à 1.798 en **avril 2021** (dernière donnée disponible), soit 12,9% des travailleurs du secteur étudié (contre 10,5% pour les Bruxellois tous secteurs confondus)³⁷. Le secteur représente par ailleurs toujours environ 5% des chômeurs temporaires à Bruxelles malgré des volumes plus faibles.

36 Les codes NACE-BEL 3 digits sélectionnés : 493, 494, 495, 501, 502, 503, 504, 521, 522 et 532 (cf. la section 1.2). Nous intégrons donc ici l'ensemble des indépendants actifs dans le code 49.3 « Autres transports terrestres de voyageurs », les taxis et les transports publics de personnes inclus.

37 Données provisoires pour avril 2021.

► Certains segments sont davantage concernés

Pour autant, le **secteur du transport et la logistique a vécu de façon fort différente les restrictions décidées tout au long de la crise de coronavirus.**

Les mesures prises pour endiguer l'épidémie empêchant l'exercice de certaines activités ont contraint des segments à faire appel au chômage temporaire plus massivement que d'autres (voir en annexe le tableau sur le chômage temporaire des salariés domiciliés en RBC par code NACE-BEL 3 digits du secteur du transport et de la logistique qui rentrent dans le périmètre tel que délimité sur cette base). Rappelons tout de même que les réalités sont différentes au sein des segments selon les activités. Les segments des «*Services auxiliaires des transports*» (53,9% des travailleurs en chômage temporaire, soit 1.021 personnes), de l'«*Entreposage et stockage*» (42,3%, soit 253 personnes) et des «*Transports routiers de fret et services de déménagement*» (42,1%, soit 1.516 personnes) ont été durement frappés au début de la crise. La limitation des déplacements, la fermeture de certains établissements (magasins non essentiels) et l'imposition du télétravail ont en effet entraîné une chute des activités pour les bagagistes, transporteurs, déménageurs et travailleurs dans l'entreposage et la logistique. Un an après, les «*services auxiliaires des transports*» et le «*transport routier de fret et services de déménagement*» ont repris de manière plus importante (respectivement «plus que» 16,0% et 12,0% des travailleurs au chômage temporaire). En revanche, le segment de l'«*Entreposage et stockage*» enregistre toujours près d'un tiers de ses travailleurs au chômage temporaire.

Le segment des «*Autres transports terrestres de voyageurs*» qui, en plus des transports en autocars et des taxis, comprend également les transports



publics de personnes, présente un ratio de travailleurs au chômage temporaire relativement moins élevé en avril 2020 (17,5%). Il est cependant encore touché par la crise puisqu'il compte toujours plus de 800 chômeurs temporaires (ou 12,0%) en avril 2021 alors qu'il en comptait 1.200 en avril 2020. A l'exception des transports publics qui ont maintenu leurs activités, les autres transports terrestres de voyageurs ont subi de plein fouet les conséquences de la fermeture des écoles et des frontières ainsi que la limitation des déplacements (bus scolaires et touristiques à l'arrêt, taxis qui tournent à bas régime).

Enfin, en comparaison aux autres segments, celui des «*Autres activités de poste et de courrier*» a été aussi relativement épargné tout au long de la crise. Alors que 19,0% de leur personnel était au chômage temporaire en avril 2020, ils ne sont plus que 5,0% un an plus tard.

► Profil des chômeurs temporaires

Au cœur de la crise, en avril 2020, on constate que **les hommes bruxellois ont été davantage touchés par le chômage temporaire que les femmes bruxelloises dans le secteur du transport et de la logistique** (30,6% des salariés masculins y ont eu recours en avril 2020, soit 3.855 hommes, contre 24,9% des salariées, soit 314 femmes). Tous secteurs confondus, l'impact différencié entre les hommes et les femmes est moins prononcé, mais toujours plus important chez les hommes (27,9% contre 26,7% pour leurs homologues féminines). Une explication à cette différence est que le secteur du transport de la logistique est, pour rappel, en majorité constitué d'hommes.

De plus, on remarque qu'**au plus les travailleurs bruxellois du transport et de la logistique sont âgés, au plus ils ont dû avoir recours au chômage temporaire** contrairement à la tendance générale pour la Région de Bruxelles-Capitale où les catégories les plus touchées étaient les plus jeunes. Les salariés du transport et de la logistique de 50 ans et plus présentent ainsi une part de chômage temporaire de 31,9% en avril 2020 (contre 24,3% pour la moyenne régionale). Cette part se réduit au plus on descend dans les classes d'âge (26,5% pour les moins de 25 ans en avril 2020, contre 39,3% pour la moyenne régionale).

Un an plus tard, le chômage temporaire du secteur est toujours caractérisé par ces tendances. Les

3.1.2 Droit passerelle

Du côté des indépendants bruxellois actifs dans le transport et la logistique, le recours au droit passerelle fut largement mobilisé durant la première vague de coronavirus et bien plus que dans la seconde. Cette analyse se base sur

Chômeurs temporaires en avril 2021



- 16,9% des travailleurs plus âgés
- Entre 6% et 13% pour les jeunes

Droit passerelle

- Avril 2020 : 7/10 indépendants du transport
- Juin 2021 : 1,1/10 indépendants

hommes sont toujours plus touchés que les femmes, dans le transport et la logistique (13,1% des hommes du transport et de la logistique sont au chômage temporaire, contre 10,5% pour les femmes en avril 2021) comme pour la région dans son ensemble. 16,9% des travailleurs plus âgés du secteur sont encore au chômage temporaire en avril 2021 tandis que les catégories plus jeunes présentent des taux entre 6 et 13%. Tous secteurs confondus, les taux par classe d'âge se rapprochent sensiblement bien que les jeunes présentent toujours la part la plus importante de chômage temporaire (11,8% en avril 2021, contre environ 10% pour les catégories d'âge plus élevées)³⁸.

les données de l'INASTI, et en particulier sur les domaines professionnels. Selon ces données, les indépendants actifs dans le transport et la logistique se retrouvent essentiellement dans le domaine «*Industrie et artisanat (production)*», sous le code

38 Voir annexe 3 pour plus de détails.

professionnel «*Transports*»³⁹. À noter aussi que ces données sont seulement disponibles pour les indépendants résidant en RBC.

On observe que **près de sept indépendants bruxellois sur dix du «Transports» y ont recouru en avril 2020 (ou 1.802 indépendants)**⁴⁰, soit une proportion relativement plus importante que pour l'ensemble des indépendants (**56,8%**). En septembre, le nombre de bénéficiaires baisse aux alentours des 300, le droit passerelle ne concernant plus qu'un indépendant bruxellois du secteur sur huit. En novembre 2020, ce nombre ne repart que légèrement à la hausse (16,4% des indépendants sont concernés) et, en juin 2021, il est légèrement en dessous du niveau de septembre (290 indépendants au droit passerelle ou 11,1%, une proportion similaire à la moyenne tous domaines confondus (cfr. l'annexe 4 pour plus de détails).

3.2 Dynamiques des entreprises du secteur : analyse des faillites et des pertes d'emploi

Malgré la mise en place de diverses mesures de soutien, qu'elles soient fédérales et/ou régionales, la crise du Covid-19 a affecté la fiabilité financière d'un grand nombre d'entreprises (BNB, 2021). Pour analyser les conséquences de la crise ainsi que celles des mesures restrictives sur l'économie et la santé financière des entreprises, le gouvernement avait décidé le 19 mars 2020 de créer l'Economic Risk Management Group (ERMG) et de réaliser des enquêtes auprès d'entreprises et d'indépendants belges⁴². Les activités économiques reprises dans ces enquêtes ERMG sont classifiées sectoriellement à un niveau agrégé⁴³.

On observe que **les indépendants masculins du secteur ont été frappés plus durement au commencement de la crise que les femmes** (respectivement 69,0% contre 61,8% en avril 2020). Par la suite, **les femmes indépendantes ont par contre été proportionnellement autant, si pas plus, touchées que les hommes** (respectivement 11,8% contre 11,0% en juin 2021). Cela était également le cas pour les indépendants bruxellois tous secteurs confondus.

À noter que les indépendants « Administrateurs de sociétés » du domaine de l'Industrie et artisanat (production) bénéficiant du droit passerelle, mais qui ne peuvent pas être détaillés pour les professions issues des « Transports », étaient, eux, au nombre de 375 en avril 2021 et concernait 44,5% des indépendants⁴¹.

La dernière **enquête ERMG** (juillet 2021) indiquait que l'incidence du coronavirus sur l'économie belge semblait s'atténuer et que la perte de **chiffre d'affaires** des entreprises se réduisait. Bien que d'une ampleur moindre, la même évolution positive était aussi constatée pour les activités du transport et de la logistique (notamment pour le transport routier de passagers et la logistique) par rapport aux résultats des enquêtes précédentes (celles de mars à juin 2021).

Les enquêtes ERMG donnent aussi des informations sur la **perception relative au risque de faillite et**

39 Métiers inclus : transport de personnes, correspondances, marchandises, taxis, etc.

40 Chiffres INASTI (sur base du nombre d'indépendants de titre principal au 1er juillet 2020), calculs IBSA et view.brussels.

41 Idem.

42 <https://www.nbb.be/fr/la-banque-nationale/missions-et-activites/economic-risk-management-group/enquetes-de-lermg>.

43 Soit une [version agrégée de la classification des activités des comptes nationaux A21](#).

aux problèmes de liquidités. En avril 2021 (les dernières données disponibles pour cette variable), 8% des répondants (tous secteurs confondus) indiquaient qu'une faillite était probable ou très probable (contre 12% en novembre 2020). Si cette perception était quasi nulle au niveau de la logistique en avril 2021, elle atteignait encore 45% pour le transport routier de personnes. Si l'on prend en compte toutes les données des **enquêtes ERMG** qui traitent de cette variable (d'avril 2020 à avril 2021), c'est au niveau du transport routier de personnes que la perception d'une faillite prochaine a été la plus élevée depuis le déclenchement de la crise (en moyenne 29%), à l'instar de l'Horeca (en moyenne 23%).

Une analyse plus détaillée de l'évolution du nombre de faillites déclarées et des pertes d'emploi associées depuis le déclenchement de la crise sanitaire nous apporte aussi des informations sur l'état du secteur. Néanmoins, lors de l'interprétation de ces chiffres, il convient de tenir compte du fait qu'il existe un certain retard entre la cessation de l'activité économique et la déclaration de faillite par le tribunal de l'entreprise. Ce faisant, l'impact au niveau économique n'est visible dans les chiffres qu'après un certain délai. À ce sujet, selon les récents chiffres avancés par le **bureau d'études Graydon**⁴⁴, la crise du Covid-19 n'a pas entraîné à l'heure actuelle le tsunami de faillites qui était attendu en Belgique, ce qui s'explique notamment par les mesures de soutien du gouvernement (chômage temporaire, droit passerelle, moratoire sur les faillites, etc.), mais également par la reprise de l'activité économique.

Dans le cadre de ce focus, nous analysons les faillites déclarées et les pertes d'emploi associées enregistrées à Bruxelles et dans sa périphérie au cours de la période 2018-2021. Cette analyse est réalisée à partir des données décentralisées de Statbel qui

sont, quant à elles, disponibles selon la nomenclature NACE. D'un point de vue méthodologique, le périmètre sectoriel retenu ici pour les activités du transport et de la logistique est donc celui défini précédemment à partir des codes NACE jusqu'aux 5 digits (cfr. le tableau 1).

Pour les années 2018 et 2019, les faillites déclarées dans le secteur du transport et de la logistique tel que délimité pour ce focus, représentaient entre 4,5% et 5,0% du total des faillites comptabilisées à Bruxelles et dans sa périphérie. En 2019, 79,8% des faillites dans le transport et la logistique (soit 142 faillites) étaient déclarées pour des entreprises localisées sur le territoire bruxellois (contre 14,0% localisées dans le Brabant flamand et 6,2% dans le Brabant wallon). Ces faillites concernaient principalement des entreprises bruxelloises actives dans les transports routiers de fret (soit 79 faillites déclarées) et dans les autres activités de poste et de courrier (soit 35 faillites déclarées). Signalons aussi que la majorité des faillites déclarées dans le Brabant flamand (76,6%) et le Brabant wallon (91,0%) provenait également de ces deux segments.

Pour Bruxelles et sa périphérie, les données disponibles pour les années 2020 et 2021 (uniquement de janvier à août) indiquent une légère tendance haussière, avec une proportion d'environ 6,0% des faillites comptabilisées. Néanmoins, en valeurs absolues, on comptabilisait seulement 140 faillites dans le transport et la logistique en 2020, soit une diminution de 21,3% par rapport à 2019 (contre une diminution de 40,6% pour l'ensemble des activités de Bruxelles et de sa périphérie). En 2020, on observe aussi une augmentation de la part du Brabant flamand dans le total des faillites déclarées dans le transport et la logistique. En effet, 27,9% des faillites dans le transport et la logistique étaient désormais déclarées pour des entreprises localisées dans le Brabant flamand

44 Mathieu F., [Le tsunami de faillites, ce ne sera pas pour cette année : "Nous n'aurons pas les 50000 faillites attendues cette année"](#), in *La Libre*, 06/09/2021.

(contre 65,7% à Bruxelles et 6,4% dans le Brabant wallon). Cela s'explique par le fait que les faillites dans les transports routiers de fret et dans les autres activités de poste et de courrier ont continué à augmenter dans le Brabant flamand en 2020 par rapport à 2019, alors qu'elles ont diminué à Bruxelles et dans le Brabant wallon.

Enfin, la tendance baissière des faillites déclarées dans le transport et la logistique en 2020 se poursuit en 2021. De janvier à août 2021, on a recensé 71 faillites dans le transport et la logistique à Bruxelles et dans sa périphérie, ce qui correspond à une baisse de 17,1% par rapport à la même période en 2020.

Tableau 7 : Faillites déclarées dans le transport et la logistique ainsi que pour l'ensemble des activités à Bruxelles et dans sa périphérie (2018-2021)

Faillites déclarées	2018	2019	2020	2021 (janvier à août)
Transports et logistique	198	178	140	71
Ensemble des activités	3.957	3.992	2.370	1.185
<i>en % du total des activités</i>	5,0%	4,5%	5,9%	6,0%

Source : Statbel, calculs view.brussels

« Les pertes d'emploi dans le transport et la logistique ont représenté 30,5% des pertes d'emplois enregistrées à Bruxelles et dans sa périphérie en 2020, malgré la tendance baissière des faillites »

Les **pertes d'emploi** sont inévitablement et directement liées aux faillites déclarées. Elles peuvent être analysées sur la base de la part que représentent les emplois perdus suite aux faillites dans le secteur du transport et de la logistique par rapport à l'ensemble des secteurs.

Tout d'abord, le secteur du transport et de la logistique concentrait environ 5,7% de l'ensemble des

pertes d'emploi au cours de la période 2018-2019 (ou avoisinant les 320 unités). Si cette proportion se situe toujours à un niveau supérieur de celui d'avant-crise en 2021 (7,7%), les pertes d'emploi dans le transport et la logistique ont représenté 30,5% des pertes d'emplois enregistrées à Bruxelles et dans sa périphérie en 2020 (soit un total 1.901 pertes d'emploi). Cette valeur extrême provient de la déclaration en faillite, dans le courant du mois de juin 2020, de la société **Swissport Belgium** située à l'aéroport de Zaventem dans le Brabant flamand (soit environ 1.500 pertes d'emploi)⁴⁵. De janvier à août 2021, les pertes d'emploi dans le transport et la logistique (soit un total de 228 emplois perdus) provenaient surtout des transports routiers de fret (120 à Bruxelles et 30 dans le Brabant flamand) et des autres activités de poste et de courrier (28 à Bruxelles et 31 dans le Brabant flamand).

45 ["Tout le monde est effondré" : les employés de Swissport Belgium témoignent après la faillite annoncée de l'entreprise](#), RTBF, 11/06/2021.

Tableau 8 : Pertes d'emploi associées aux faillites dans le transport et la logistique ainsi que pour l'ensemble des activités à Bruxelles et dans sa périphérie (2018-2021)

Pertes d'emploi	2018	2019	2020	2021 (janvier à août)
Transports et logistique	317	327	1.901	228
Ensemble des activités	5.578	5.798	6.229	2.947
<i>en % du total des activités</i>	5,7%	5,6%	30,5%	7,7%

Source : Statbel, calculs view.brussels

Par ailleurs, le **tableau 9** reprend l'évolution du nombre moyen d'emplois perdus par faillite dans le secteur du transport et de la logistique ainsi que dans l'ensemble des activités à Bruxelles et dans sa périphérie au cours de la période 2018-2021. Si **les faillites ont globalement diminué depuis le déclenchement de la crise sanitaire en mars**

2020, les emplois perdus par faillite (ratio) ont quant à eux augmenté, mais dans une proportion plus importante dans le secteur du transport et de la logistique (3,2 emplois perdus par faillite en 2021) que dans l'ensemble des activités de Bruxelles et de sa périphérie (2,5 emplois perdus par faillite en 2021).

Tableau 9 : Évolution du ratio des pertes d'emploi par faillite dans le transport et la logistique ainsi que pour l'ensemble des activités à Bruxelles et dans sa périphérie (2018-2021)

Ratios	2018	2019	2020	2021 (janvier à août)
Transports et Logistique	1,6	1,8	13,6	3,2
Ensemble des activités	1,4	1,5	2,6	2,5

Source : Statbel, calculs view.brussels

3.3 Autres impacts de la crise à court terme

3.3.1 Évolution du nombre de DEI depuis le début de la crise

Alors qu'en 2020 les chiffres du chômage d'Actiris liés aux activités du transport et de la logistique (voir section 1.3) n'affichaient pas d'augmentation, les trois premiers trimestres de 2021 semblent nous montrer un effet néfaste, bien que limité, de la crise du coronavirus sur le secteur.

En moyenne, on comptabilise un peu moins de 10.000 demandeurs d'emploi inoccupés bruxellois dans ce domaine professionnel par mois. Les principales professions représentées dans les DEI du secteur sont les métiers «Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)» et ceux des «Transports - Route».

En effet, pour l'année 2020, en variation annuelle, le tableau 8 ci-dessous nous permet globalement de constater que le nombre de DEI inscrits chez Actiris dans un code professionnel du transport et

de la logistique est resté stable suite au déclenchement de la crise sanitaire (variation de 0,0% pour l'ensemble du secteur entre 2019 et 2020), même si une hausse relative de 29,8% est enregistrée dans le sous-domaine «Transports - Eau, Air, Rail». C'est le sous-domaine de l'«Emballage» qui équilibre principalement cette augmentation avec une diminution du nombre de DEI de -8,1%. Les deux sous-domaines principaux (comptant plus de 4.000 DEI chacun), soit le «Transports - Route» (-0,8%) et les «Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)» (+0,8%), sont quant à eux, justement plutôt stables. Ajoutons que cette stagnation du nombre de DEI inscrits liés au secteur du transport et de la logistique contraste avec la hausse observée dans certains secteurs (par exemple, 4,6% pour l'Horeca en variation annuelle) ou celle légère observée sur la période pour l'ensemble des DEI, qui est de 0,9%.

Tableau 10 : Proportion moyenne de DEI inscrits chez Actiris dans un code professionnel du transport et de la logistique en 2020, par sous-domaine professionnel et niveau de qualification

Sous-domaines professionnels	2019	2020					Var. 2020/2019
	TOTAL	Faible	Moyen	Élevé	Étranger sans équivalence	TOTAL	
Transports - Route	4.277	32,9%	16,6%	2,0%	48,4%	4.242	-0,8%
Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)	4.450	39,3%	17,5%	2,3%	40,9%	4.487	0,8%
Transports - Eau, Air, Rail	167	15,6%	41,6%	16,7%	26,1%	217	29,8%

Sous-domaines professionnels	2019	2020					Var. 2020/2019
	TOTAL	Faible	Moyen	Élevé	Étranger sans équivalence	TOTAL	
Transports - Expédition & messagerie	245	31,0%	14,9%	3,5%	50,6%	245	-0,2%
Emballage	621	30,0%	8,8%	1,1%	60,2%	571	-8,1%
Transports et logistique	9.761	35,2%	17,1%	2,5%	45,2%	9.762	0,0%
Total tous domaines	88.047	20,9%	21,5%	17,6%	39,2%	88.803	0,9%

Source : Actiris (ViewStat), calculs view.brussels

Pour 2021, en comparant les trois premiers trimestres de l'année à ceux de 2019, on observe une augmentation de 1,2% des DEI inscrits chez Actiris dans le transport et la logistique, hausse moins forte, mais similaire à l'évolution générale des DEI où l'on constate une hausse de 1,5%. Tout comme cela était déjà le cas en 2020, les DEI inscrits dans les sous-domaines «*Transports - Eau, Air, Rail*» et «*Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)*» ont connu une augmentation, mais de manière plus marquée entre 2019 et 2021 (respectivement +50,0% et +4,7%), tandis que le nombre de DEI des sous-domaines «*Transports - Route*» et «*Emballage*» diminuaient, encore une fois particulièrement pour le sous-domaine de l'«*Emballage*» (-9,5%). Concernant le sous-domaine du «*Transports - Expédition & messagerie*», alors que le nombre de DEI était stable entre 2019 et 2020, il augmente de manière nette sur les trois premiers trimestres de 2021 par rapport à 2019 (+8,5%).

Ces évolutions différenciées peuvent s'expliquer par les éléments suivants. Premièrement, les mesures

telles que le chômage temporaire, le droit passerelle ou encore le moratoire sur les faillites ont joué et continuent encore à jouer un rôle d'amortisseur. Les évolutions variables selon les domaines professionnels pourraient renvoyer à des réalités différentes auxquelles les segments du secteur ont été confrontés, et plus particulièrement la continuité des activités dites « essentielles » du transport depuis le début de la crise sanitaire et l'intensification des achats en ligne (e-commerce).

Enfin, par rapport à l'ensemble des DEI en Région de Bruxelles-Capitale, la répartition des DEI du transport et logistique indique une surreprésentation de DEI avec un diplôme obtenu à l'étranger sans équivalence et avec un faible niveau de qualification et très peu de DEI avec un niveau de qualification élevé. La structure de qualification n'a pas subi de changement majeur suite à la crise, que ce soit au niveau des DEI inscrits dans le transport et logistique que pour l'ensemble des DEI.

Tableau 11 : Proportion moyenne sur 3 premiers trimestres des DEI inscrits chez Actiris dans un code professionnel du transport et de la logistique en 2019 et 2021, par sous-domaine professionnel et par niveau de qualification

Sous-domaines professionnels	2019 3 trim	2021 3 trim					Var. sur 3 trim 2021/2019
	TOTAL	Faible (%)	Moyen (%)	Élevé (%)	Étranger sans équivalence	TOTAL	
Transports - Route	4.317	31,5%	17,0%	1,8%	49,7%	4.185	-3,1%
Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)	4.499	38,5%	17,6%	2,4%	41,4%	4.708	4,7%
Transports - Eau, Air, Rail	162	15,8%	39,1%	17,7%	27,4%	243	50,0%
Transports - Expédition & messagerie	246	30,8%	15,0%	4,0%	50,2%	267	8,5%
Emballage	635	27,6%	8,3%	0,7%	63,4%	575	-9,5%
Transports et logistique	9.859	34,2%	17,2%	2,5%	46,1%	9.978	1,2%
Total tous domaines	88.113	20,4%	21,5%	17,3%	40,8%	89.426	1,5%

Source : Actiris (viewstat), calculs view.brussels

3.3.2 Évolution du nombre d'offres d'emploi

L'analyse de l'évolution du nombre d'offres d'emploi liées au « Transport et Logistique » est le fruit d'une collaboration entre view.brussels et le VDAB. En effet, vu qu'une part importante des activités du secteur se situe dans le Brabant flamand, un nombre potentiellement élevé d'offres d'emploi échappent au champ d'Actiris. Pour pallier à cette difficulté, après une première partie reprenant l'évolution du nombre d'offres d'emploi reçues par Actiris pour le secteur du transport et de la logistique au cours des mois de crise, une seconde présente quant à elle l'évolution des offres d'emploi reçues par le VDAB. Cette combinaison d'indicateurs permet d'avoir une vision

la plus complète possible de l'impact de la crise sanitaire.

► Offres d'emploi reçues par Actiris

L'impact de la crise sanitaire s'observe fortement au travers des offres d'emploi reçues par Actiris pour le secteur du transport et de la logistique.

En 2020, le nombre d'offres d'emploi a diminué de 4,1% par rapport à 2019, surtout dans les sous-domaines « Transports – Route » et « Réassortisseurs-Manutentionnaires » qui, chacun, enregistrent

plus de 100 postes en moins qu'en 2019. À l'inverse, nous observons une hausse dans les postes d'emballage et de gestion/direction. Cette évolution positive est en partie liée à l'intensification de l'e-commerce depuis le début de la crise sanitaire. Nous constatons aussi que la hausse des postes d'emballage, de magasinier et de chauffeur cyclomoteur/coursier vélo ayant déjà eu lieu au cours de l'année 2020, se manifeste encore davantage durant les trois premiers trimestres de 2021.



Pour les trois premiers de 2021, nous observons une hausse absolue importante du nombre d'offres d'emploi (+318,0%), comparé aux trois premiers trimestres de 2019, surtout dans les postes « Transports-route » et « Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique) » et « Emballage ». La plus grande hausse des

offres d'emploi se note dans deux codes professionnels qui sont les chauffeurs de poids lourds (permis C et CE) : avec 2.600 offres elles seules représentent presque la moitié des offres du secteur (et une hausse de 2.000 offres comparé à 2020).

Tableau 12 : Offres d'emploi reçues par Actiris dans un code professionnel du transport et de la logistique en 2019, 2020 et 2021*, par sous-domaine professionnel

Sous-domaines professionnels	2019	2020	2021*	Var. 2020*/2019*	Var. 2021*/2019*
Transports - Route	849	734	3.393	-13,5%	+382,0%
Réassortisseurs - Manutentionnaires (Logistique)	494	328	1.064	-33,6%	+152,1%
Gestion - Direction	151	244	316	+61,6%	+163,3%
Transports - Eau, Air, Rail	76	41	57	-46,1%	-19,7%
Emballage	16	174	733	+987,5%	+5.135,7%
Total - Transports et Logistique (V.A.)	1.586	1.521	5.563	-4,1%	+318,0%
Total Transports et Logistique (% du total général)	4,5%	4,8%	14,3%	-	-

Source : Actiris, calculs view.brussels

* Les trois premiers trimestres

Enfin, mise à part les entreprises du secteur d'activité des «*Transports et entreposage*» (identifiées à partir de la section NACE « H ») qui ne prennent que 22% des offres liées aux professions du transport et de la logistique en 2021 (contre encore 23,5% en 2020 et 28,5% en 2019), c'est surtout l'intérim qui prend la plupart de ces offres pour son compte : 59% durant les trois premiers trimestres en 2021 (contre 33% en 2020 et seulement 18% en 2019)⁴⁶.

► Offres d'emploi reçues par le VDAB

Dans le cadre de l'analyse de ses offres d'emploi reçues et provenant de la RBC et de la périphérie, le VDAB a sélectionné celles qui relèvent du secteur du transport et logistique délimité sur la base de la nomenclature NACE-BEL 2003⁴⁷, en considérant de plus seulement les offres d'emploi directement et qui relèvent du circuit économique normal⁴⁸. Toutefois, comme l'analyse des offres chez Actiris, leur analyse s'est concentrée sur les professions qui peuvent être reliées au PFE *Logisticcity.brussels*. Les nomenclatures professionnelles d'Actiris et du VDAB étant sensiblement différentes, l'Annexe 1 présente les sous-domaines professionnels pris en compte dans leur analyse, ainsi que la liste des métiers liés au PFE *Logisticcity.brussels* en regard de ces sous-domaines.

Le VDAB s'intéresse principalement aux fonctions critiques (en gras). Comme pour l'analyse des offres d'Actiris, leur analyse s'est concentrée sur les professions qui peuvent être liées au PFE *Logisticcity.brussels*. Les nomenclatures professionnelles d'Actiris et du VDAB étant sensiblement différentes, l'annexe 1 présente les domaines professionnels pris en compte dans leur analyse, ainsi que la liste complète des professions liées au PFE *Logisticcity.brussels*.

Le VDAB a reçu en 2019 et 2020 respectivement 1.079 et 675 offres d'emploi pour les professions liées à *Logisticcity.brussels*. Elles représentent ainsi 41 à 42% des offres d'emploi reçues pour tous les codes NACE (tous secteurs confondus). Le nombre d'offres d'emploi reçues est à nouveau plus élevé au cours des 6 premiers mois de 2021 (743), et représente pas moins de 53% des offres d'emploi reçues pour tous les codes NACE en 2021. On dénombre moins d'offres d'emploi en suspens sur une base mensuelle en 2020 qu'en 2019. Le nombre mensuel de postes vacants est également plus faible au cours des 6 premiers mois de 2021.

Dans ce qui suit, nous examinons les professions sélectionnées qui sont liées à *Logisticcity.brussels* en fonction du domaine professionnel auquel elles appartiennent.

► **Transport - Water, Lucht, Spoor**

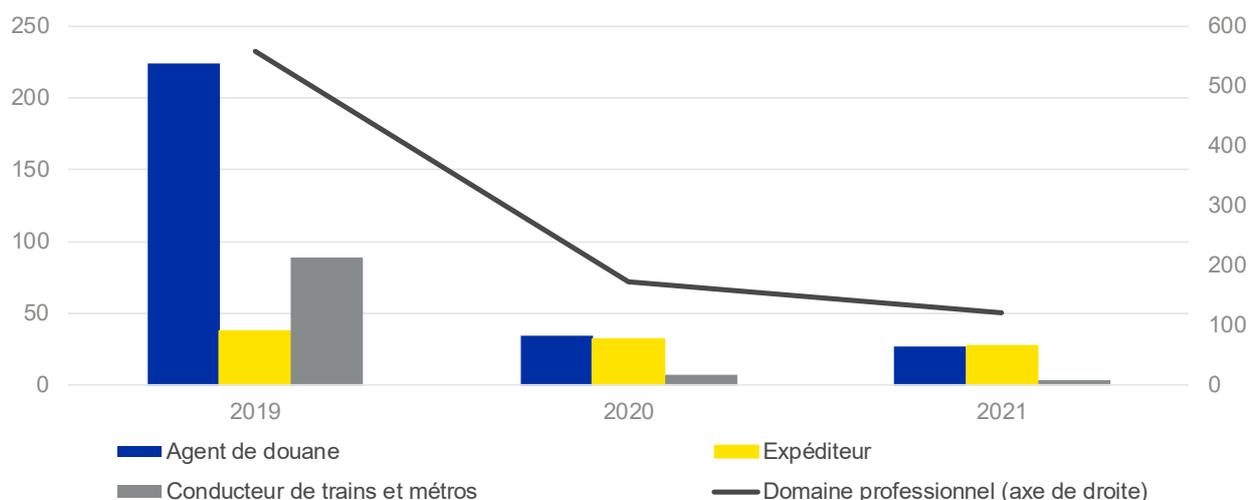
Pour les professions liées à *Logisticcity.brussels* dans le domaine "Transport - Water, Lucht, Spoor", le VDAB a reçu 69% moins d'offres d'emploi en 2020 qu'en 2019. Sur une base mensuelle, on enregistre moins d'offres d'emploi en suspens. Le nombre d'offres d'emploi reçues est à nouveau 82% plus élevé au cours des 6 premiers mois de 2021 qu'au cours des 6 premiers mois de 2020. Le nombre mensuel d'offres d'emploi en suspens augmente légèrement.

46 Pour certaines offres, le site d'Actiris est utilisé intensivement par un employeur de l'intérim, avec une hausse remarquable depuis juillet 2021. L'analyse et les conclusions de ces données doivent donc se faire avec prudence.

47 Selon cette nomenclature les codes pour taxis ne sont pas exclus.

48 Pas d'affectations temporaires : Les agences d'intérim et le travail temporaire n'ont pas été retenus.

Figure 1 : Nombre annuel d'offres d'emploi reçues pour les fonctions (critiques) dans le secteur "Water, Lucht, Spoor" - 2019, 2020, 6 premiers mois de 2021



Les métiers d'*Expéditeur* et de *Agent de douane* sont des **fonctions critiques** en Flandre pour des raisons quantitatives et qualitatives ainsi qu'en raison de conditions de travail spécifiques. À partir de 2021, le métier de *Conducteur de trains et métros* ne sera plus considéré comme fonction critique.

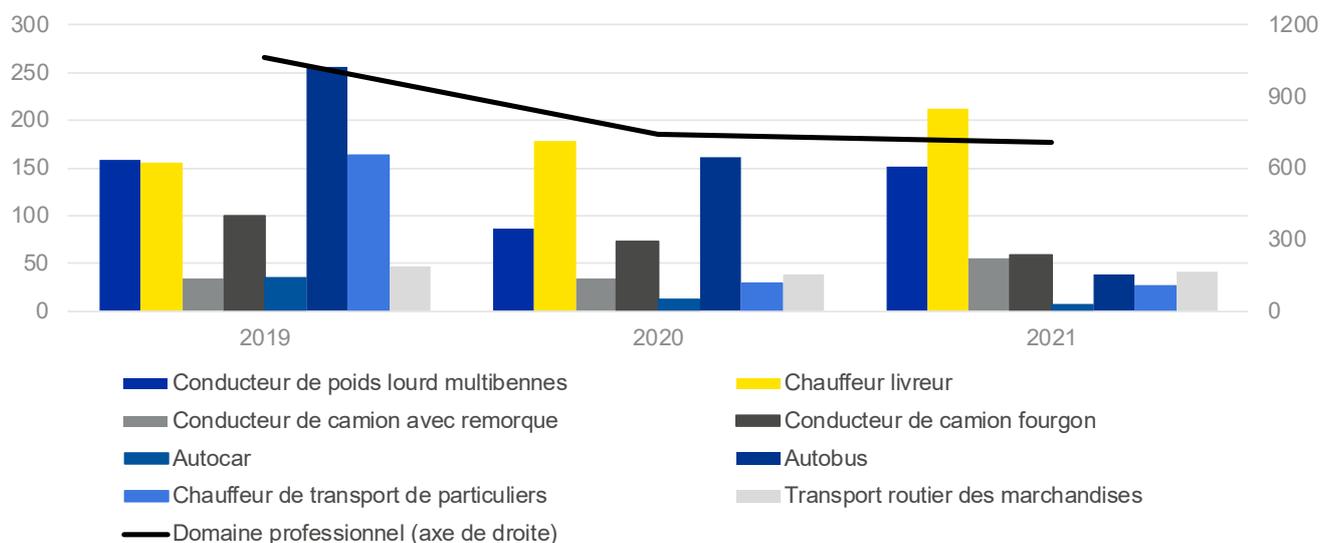
Des procédures et règles douanières - en raison du Brexit - s'appliquent à nouveau au commerce entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. C'est pourquoi le VDAB a reçu de nombreuses offres d'emploi de **Agent de douane** en 2019. Par ailleurs, le nombre d'offres d'emploi reçues pour expéditeur est plus élevé au cours des 6 premiers mois de 2021 qu'en 2019 ou 2020. Le VDAB reçoit beaucoup moins d'offres d'emploi de *Conducteur de trains et métros*.

Les offres d'emploi de **Agent de douane** sont presque toutes situées à Bruxelles, alors que celles d'**expéditeur** sont principalement situées à Vilvorde. Les offres d'emploi de 'medewerker spoorwegnet', 'bemanning zeevaart' et de 'trein- en metrobestuurder' ne se trouvent qu'à Bruxelles. Le VDAB ne reçoit pratiquement jamais d'offres d'emploi pour ces métiers en région de Louvain.

► **Transport - Weg**

Le VDAB a reçu 30% d'offres d'emploi en moins pour les professions liées à *Logisticity.brussels* dans le domaine " *Transport - Weg* " en 2020 par rapport à 2019. Il y a moins d'offres d'emploi en suspens sur une base mensuelle. Le nombre d'offres d'emploi reçues est à nouveau 89% plus élevé pour les 6 premiers mois de 2021 que pour les 6 premiers mois de 2020. Le nombre mensuel d'offres d'emploi en suspens se situe à nouveau également au niveau de 2019.

Figure 2 : Nombre annuel d'offres d'emploi reçues pour les fonctions (critiques) liées à *Logisticity.brussels* dans le secteur "Water, Lucht, Spoor" - 2019, 2020, 6 premiers mois de 2021



Par ailleurs, la plupart des fonctions liées à *Logisticity.brussels* qui relèvent du sous-domaine "Transport – Weg" peuvent être qualifiées de fonctions critiques. "Dispatcher du transport routier des marchandises", "autobus", "autocar", "Conducteur de camion fourgon, avec remorque et transport exceptionnel", "chauffeur livreur et conducteur de poids lourd multibennes" sont des **fonctions critiques** en Flandre pour des raisons quantitatives et qualitatives et en raison de conditions de travail spécifiques. La profession de "Coursier livreur" n'est pas une fonction critique. Bien que l'ascension du e-commerce pendant la crise a entraîné une augmentation du nombre de postes vacants, il reste un surplus de chercheurs d'emploi intéressés par cette profession.

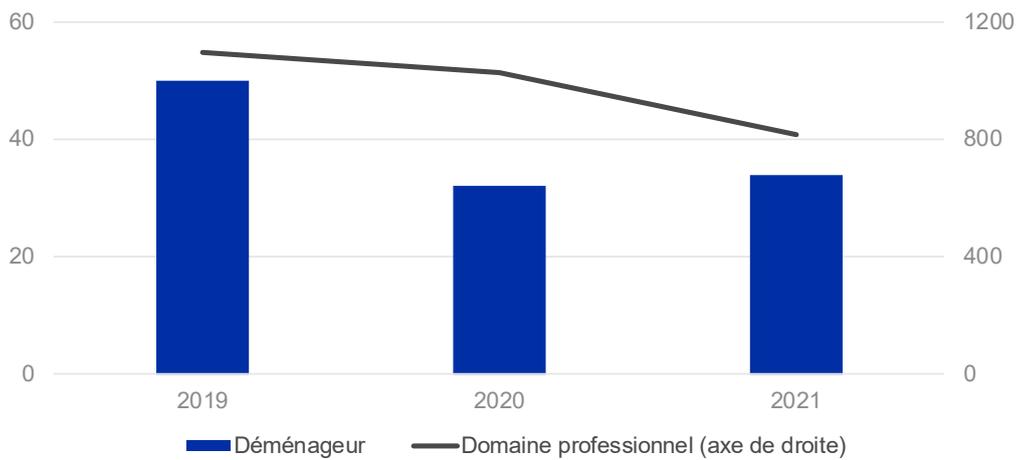
Il y a proportionnellement plus d'offres d'emploi de Conducteur de poids lourd multibennes, de chauffeur livreur, Conducteur de camion avec remorque et de Dispatcher du transport routier des marchandises en 2021. Le nombre d'offres d'emploi pour les Conducteur de camion fourgon se situe au même niveau. Nous recevons beaucoup moins d'offres d'emploi pour les chauffeurs d'autocars et d'autobus. Ces professions sont moins sollicitées en 2020, mais il pourrait s'agir d'un phénomène temporaire. La demande de Chauffeur de transport de particuliers est également en forte baisse. Cependant, il est probable que cela reviendra dans des temps meilleurs, après la crise du Corona.

► **Aanvullers - Laders en Lossers**

En 2020, VDAB a reçu 6% d'offres d'emploi en moins par rapport à 2019. Cependant, il y a des fluctuations. Sur une base mensuelle, il y a également moins d'offres d'emploi en suspens. Le nombre d'offres d'emploi reçues est à nouveau 79% plus élevé sur les 6 premiers mois de 2021 que sur les 6 premiers mois de 2020. Le nombre mensuel d'offres d'emploi en suspens est également en forte hausse. Cette grande variation est liée au nouveau centre de distribution dédié au e-commerce et aux postes vacants de "Magasinier" en juin 2021. Cependant, il y a un surplus de demandeurs d'emploi intéressés par cette profession. Les recherches menées par le VDAB montrent qu'en 2020, cela représenterait 1 demandeur d'emploi masculin sur 5⁴⁹.

49 Plus d'information : <https://www.vdab.be/sites/web/files/doc/trends/ontcijfert2020nr40.pdf>.

Figure 3 : Nombre annuel d'offres d'emploi reçues pour les fonctions (critiques) dans le secteur de 'Aanvullers - Laders en Lossers' - 2019, 2020 et les 6 premiers mois de 2021

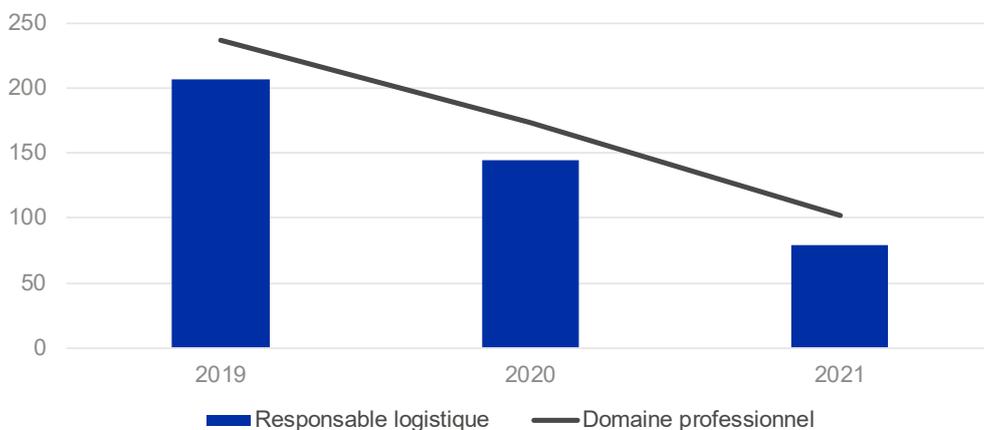


Seule la profession de "Déménageur" fait partie des fonctions critiques en Flandre pour des raisons qualitatives et en raison de conditions de travail spécifiques. Il y a proportionnellement plus d'offres d'emploi pour "déménageur" au cours des 6 premiers mois de 2021. Cela peut être lié à un effet de rattrapage des déménagements reportés par la crise de coronavirus. Il y a plus d'offres d'emploi pour "magasinier" à Vilvorde qu'à Bruxelles ou Louvain. Les offres d'emploi pour "Manutentionnaire" se situent principalement à Vilvorde.

► **Beheer**

Le VDAB a reçu 27% d'offres d'emploi en moins en 2020 qu'en 2019. Il y a également moins d'offres d'emploi en suspens sur une base mensuelle. En effet, le nombre d'offres d'emploi reçues les 6 premiers mois de 2021 est encore 9% inférieur par rapport aux 6 premiers mois de 2020. Toutefois, le nombre mensuel d'offres d'emploi en suspens augmente à nouveau.

Figure 4 : Nombre annuel d'offres d'emploi reçues pour les fonctions (critiques) liées à Logisticity.brussels binnen 'Beheer', 2019, 2020 et les 6 premiers mois de 2021



Seul le métier de "Responsable logistique" est une fonction critique en Flandre pour des raisons qualitatives. Il y a moins d'offres d'emploi pour "Responsable logistique" dans les 6 premiers mois de 2021 par rapport aux 6 premiers mois de 2020. Il y a plus d'offres d'emploi pour "Responsable logistique" à Vilvoorde ou à Bruxelles qu'à Louvain.

3.4 Sorties vers l'emploi au cours de la période avril-décembre 2020

« **De manière générale, il semble que la crise sanitaire a entraîné un enlèvement dans le chômage des CE qui étaient déjà inscrits chez Actiris** »

Outre l'évolution du nombre de DEI inscrits chez Actiris et des offres d'emploi reçues par Actiris pour le transport et la logistique, une autre manière d'appréhender les impacts de la crise sanitaire à court terme consiste à analyser l'évolution des sorties du chômage vers l'emploi et, plus particulièrement, vers des emplois liés au secteur du transport et de la logistique, tel que défini précédemment selon la nomenclature NACE avec une désagrégation des codes jusqu'au niveau 5 digits (cfr. les tableaux 1 et 2). D'un point de vue méthodologique, nous comparons ici les sorties vers l'emploi réalisées au cours de la période avril/décembre 2020 à celles de la période correspondante en 2019. Nous traitons uniquement les sorties vers l'emploi de minimum 28 jours. En effet, seules ces sorties de minimum un mois entraînent une désinscription des chercheurs d'emploi (CE) chez Actiris⁵⁰.

En variation annuelle, tous secteurs confondus, les données montrent que les sorties du chômage vers l'emploi de 28 jours minimum de CE inscrits chez Actiris ont diminué au cours de la période avril/décembre 2020 (-22,3%). Si cette diminution est très importante en début de période (-68,5% en avril, -49,4% en mai et -17,3% en juin), un quasi retour à la normale est observé à partir de juillet (-7,7%) et d'août (-2,3%). La variation annuelle redevient même légèrement positive à partir de septembre (+2,2%). En fin d'année, suite aux nouvelles mesures

restrictives prises pour contrer la propagation de la pandémie, les sorties se font à nouveau plus rares (-1,6% en octobre, -24,7% en novembre et -28,1% en décembre).

Au niveau du profil des CE, **cette diminution touche autant les hommes (-22,2%) que les femmes (-22,4%).** Le croisement des données selon le genre et le niveau d'études montre quant à lui que la baisse annuelle de ces sorties entre 2019 et 2020 **touche relativement plus les CE bruxellois moins qualifiés**, qu'ils disposent d'un diplôme belge ou étranger. De manière générale, il semble donc que la crise sanitaire a entraîné **un enlèvement dans le chômage des CE qui étaient déjà inscrits chez Actiris.**

Nous examinons ensuite si certains secteurs d'activité (nomenclature NACE) se sont plus contractés que d'autres suite au déclenchement de la crise en mars 2020. Au cours de la période analysée, les secteurs enregistrant une diminution plus importante sont dans l'ensemble ceux attendus. En considérant les activités ventilées selon les codes NACE (1 à 2 digits), les (sous-) secteurs les plus durement touchés sont l'Horeca (-62,1%), le commerce de détail (-31,2%), les activités liées à l'emploi dont l'intérim (-14,6%) ainsi que les secteurs «administration publique et défense» (-20,0%) et «services relatifs aux bâtiments ; aménagement paysager» (-27,7%). Au niveau des sorties vers des emplois liés au transport et à la logistique tel que défini dans ce focus à partir de la nomenclature NACE (5 digits), on observe aussi une contraction au cours des mois allant d'avril à décembre 2020 (-29,3%), dont plus de la moitié (58,6%) s'est produite au cours des premiers mois de crise (d'avril à juin 2020). Au cours de la période

50 Autrement dit, si une personne a une sortie vers l'emploi inférieure à 28 jours, alors il reste inscrit comme CE chez Actiris.

analysée, les (sous-) segments du transport et de la logistique les plus significativement impactés sont les «autres transports terrestres de voyageurs» (représentant notamment les autobus et autocars, -11,3%) et surtout les «Transports routiers de fret, sauf services de déménagement» (-39,2%).

L'ensemble des secteurs touchés susmentionnés (NACE – codes 2 digits) et les activités du transport et de la logistique retenues pour ce focus (NACE – codes 5 digits) représentaient près de 68,3% de la contraction des sorties vers l'emploi au cours de la période allant d'avril à décembre 2020.

Tableau 13 : Sorties vers l'emploi de 28 jours minimum par secteur (nomenclature NACE 1, 2 et 5 digits) au cours de la période allant d'avril à décembre 2020

Secteurs (NACE 1, 2 et 5 digits)	Sorties	Variation annuelle en %	Variation annuelle
► Commerce de gros et de détail; réparation de véhicules automobiles et de motocycles (G)	2.374	-31,5%	-1.093
Commerce de gros et de détail et réparation véhicules automobiles et de motocycles (45)	114	-39,7%	-75
Commerce de gros, à l'exception des véhicules automobiles et des motocycles (46)	335	-30,1%	-144
Commerce de détail, à l'exception des véhicules automobiles et des motocycles (47)	1.925	-31,2%	-874
► Horeca - Hébergement et restauration (I)	936	-62,1%	-1.531
Hébergement (55)	37	-88,6%	-287
Restauration (56)	899	-58,0%	-1.244
► Activités de services administratifs et de soutien (N)	5.615	-19,9%	-1.394
Activités de location et location-bail (77)	27	-41,3%	-19
Activités liées à l'emploi (78)	4.054	-14,6%	-695
Activités des agences de voyage, voyagistes, services de réservation et activités connexes (79)	19	-70,3%	-45
Enquêtes et sécurité (80)	183	-34,4%	-96
Services relatifs aux bâtiments; aménagement paysager (81)	1.216	-27,7%	-467
Services administratifs de bureau et autres activités de soutien aux entreprises (82)	116	-38,3%	-72

Secteurs (NACE 1, 2 et 5 digits)	Sorties	Variation annuelle en %	Variation annuelle
▶ Administration publique et défense; sécurité sociale obligatoire (O)	2.870	-20,0%	-716
▶ Transport et Logistique	460	-29,3%	-191
Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a. (49.390)	125	-11,3%	-16
Transports routiers de fret, sauf services de déménagement (49.410)	169	-39,2%	-109
Services de déménagement (49.420)	17	-15,0%	-3
Transports par conduites (49.500)	2	-66,7%	-4
Entreposage et stockage, y compris frigorifique (52.100)	4	-66,7%	-8
Services auxiliaires des transports terrestres (52.210)	8	-70,4%	-19
Services auxiliaires des transports par eau (52.220)	6	-40,0%	-4
Services auxiliaires des transports aériens (52.230)	15	-48,3%	-14
Manutention autre que portuaire (52.249)	2	-50,0%	-2
Autres services auxiliaires des transports (52.290)	26	-7,1%	-2
Autres activités de poste et de courrier (53.200)	86	-10,4%	-10
Total (toutes activités)	25.121	-22,3%	-7.210

Source : Actiris, calculs view.brussels

Enfin, en zoomant cette fois-ci sur les domaines professionnels liés aux activités du transport et de la logistique, la diminution des sorties vers l'emploi susmentionnées sont significatives pour les professions

suivantes : « Chauffeur permis b, be (transport de marchandises) » (-37,6%), « Chauffeur permis b, be (transport de personnes) » (-52,4%) et « Conducteur de poids lourd permis c » (-48,9%).

La crise sanitaire selon les secteurs

Complémentaire à l'analyse multidimensionnelle proposée dans les sections précédentes du rapport, des consultations ont été réalisées auprès de représentant.e.s des six commissions paritaires du transport et de la logistique retenues dans le présent focus. Elles sont le fruit d'une collaboration entre view.brussels et le PFE Logisticity.brussels et se sont tenues au cours des mois de mai et juin 2021. Le fil conducteur de ces consultations suit les trois thématiques qui balisent les focus sectoriels-covid de view.brussels, à savoir l'état du secteur avant la crise (4.1), l'état du secteur pendant la crise (4.2) et les perspectives d'évolution de celui-ci au sortir de la crise.

Les personnes rencontrées sont les suivantes : Jan Baar (CP 127) ; Hans Dewit et Zuhail Altinkaya (CP 140.01) ; Thierry Vanden Driesse et Geert Heylen (CP 104.03) ; Michael Reul, Geert Heylen et Dirk Meert (CP 104.04) ; Juan Caballero (CP 140.05) et Greet Adriaenssen (CP 226).

Le compte-rendu de ces consultations se veut le plus fidèle possible aux propos recueillis.

4.1 Situation du secteur avant la crise

Les consultations menées auprès des représentant.e.s des différentes commissions paritaires qui constituent le secteur du transport de la logistique nous ont permis de dresser plusieurs constats communs concernant la situation du secteur avant la crise.

► **Le premier point commun** concerne la manière dont se structure le secteur au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, qui diffère sensiblement avec sa structura-

tion dans les deux autres régions du pays. Comme nous avons pu le constater dans la section 3.2, le **tissu d'entreprises** présentes sur le territoire de la Région est en effet **constitué à une très large majorité de PME, voire même de micro-PME.**



Hormis pour le segment du commerce international, transport et logistique (CP 226) où l'on retrouve un nombre plus important d'entreprises de grande taille en RBC (mais pour lesquelles il s'agit généralement du siège social et pas nécessairement du siège d'exploitation), les représentant.e.s des *autres commissions paritaires* pointaient tous le fait que les entreprises de plus grande taille sont généralement situées dans la périphérie de Bruxelles. Dans les deux autres Régions, bien qu'aussi constituées majoritairement d'entreprises de petite taille, le nombre de grandes entreprises y est plus important.

► **Un deuxième point commun** est que les différents segments qui constituent le secteur du transport et de la logistique connaissaient des **situations contrastées avant la crise**.

D'un côté, *le segment de l'assistance aux aéroports (CP 104.04)* était marqué avant la crise par un duopole des deux grandes entreprises actives à Zaventem, avec une volonté de tirer les prix vers le bas pour attirer les contrats, entraînant une situation qui n'était pas viable financièrement. De l'autre, *le segment des bus et cars (CP 140.01)* connaissait une situation relativement stable depuis plusieurs années.

Enfin, *le segment du transport routier et logistique (CP 140.03)* connaissait une certaine croissance de l'activité avec l'accroissement de l'e-commerce et ce, d'autant plus en RBC où les entreprises actives dans ce segment sont principalement des PME et micro-PME qui travaillaient principalement vers la distribution express, dont l'e-commerce fait partie.

Le secteur du transport et de la logistique se caractérise en outre par une **grande diversité d'activités au sein d'un même segment**, impliquant que même dans un segment connaissant une diminution de l'activité, certains sous-segments aient eu malgré

tout une évolution positive de celle-ci ces dernières années. **La situation contrastée inter-segments s'observe dès lors parfois également intra-segments.**

À titre d'exemple, *l'activité des sociétés bruxelloises de déménagement (CP 140.05)* reconnues et travaillant auprès des privés serait victime d'une concurrence déloyale pratiquée par de nombreux acteurs réalisant de la fraude sociale. Cette situation a ainsi contraint les sociétés reconnues à se concentrer sur des formes de déménagements bien spécifiques, notamment ceux impliquant des objets de valeur pour lesquels il est nécessaire d'avoir une assurance en règle et certaines compétences spécifiques, ou encore ceux par projets (déménagement de bureaux pour les entreprises, banques, SPF, etc.). La relative souplesse d'une partie des entreprises est dès lors caractéristique du secteur de déménagement dans la mesure où elle a permis à certaines d'entre elles de se réorienter lorsque l'activité économique n'était plus favorable, point particulièrement important dans le cadre de la crise du coronavirus.

► **Un troisième point commun** qui a pu se dégager des consultations concerne la **mauvaise image que véhiculait le secteur** dans son ensemble avant la crise. Deux éléments ont été apportés par plusieurs représentant.e.s pour expliquer ce constat.

Le premier porte plutôt sur la **qualité de l'emploi** au sein du secteur. En effet, de par son fonctionnement et la nécessité de répondre aux besoins de la clientèle, de nombreux emplois exigent une **flexibilité** et ce, tous segments confondus. Cette flexibilité se manifeste tout d'abord par un recours généralisé aux **horaires variables**, supposant des périodes où le nombre d'heures prestées est très important et d'autres où ce nombre est beaucoup plus faible. Pour répondre à cette exigence de flexibilité, de nom-

breux travailleurs sont engagés dans le cadre d'un (ou plusieurs) temps partiel(s). Cette flexibilité offre néanmoins dans certains segments comme celui du *transport routier et logistique* (CP 140.03) la possibilité, en contrepartie, d'être engagé dans le cadre d'un CDI et de bénéficier d'un bon salaire tandis qu'il ne constitue pas du tout une garantie d'en bénéficier dans d'autres comme celui du *déménagement* (CP 140.05).

Pour autant, le **recours au contrat intérim est largement utilisé** dans le secteur. Alors que, dans certains segments comme celui du *commerce international, transport et logistique* (CP 226), ce type de contrat est une porte d'entrée dans le secteur et débouche généralement vers un emploi pérenne ; dans d'autres segments, ce type de contrat atypique est plus souvent utilisé. Par ailleurs, en contrepartie de cette flexibilité, le secteur offre la possibilité pour des demandeurs d'emploi avec peu de qualification et d'expérience d'y être engagé. Une majorité des représentant.e.s rencontrés s'accordent sur le fait que le secteur du transport et de la logistique offre de réelles opportunités d'évolution de carrière : il permet aux travailleurs-euses qui le souhaitent d'évoluer en son sein, même en partant « du bas de l'échelle ».

Le second a trait à la manière dont les opérateurs publics en charge de la formation (Bruxelles Forma-

tion), de l'emploi (Actiris) ainsi que le Pôle Formation Emploi (*Logisticity.brussels*) considèrent le secteur dans la mesure où, selon certains représentant.e.s, ces organismes **ne le considèreraient pas comme une filière de formation ou une filière d'arrivée à l'emploi**. Selon d'autres, un emploi dans le secteur ne serait proposé aux demandeurs d'emploi que lorsque les caractéristiques de ces derniers ne leur permettent pas de trouver aisément un emploi dans d'autres secteurs. D'autres encore estiment que si des collaborations avec les opérateurs publics ont le mérite d'exister, celles-ci doivent être absolument améliorées et être beaucoup plus flexibles dans leur mise en œuvre.

► **Le quatrième et dernier point commun** est la conséquence de l'exigence de flexibilité et son impact sur la qualité de l'emploi dans le secteur. En effet, celle-ci entraîne une **relative difficulté pour les entreprises d'engager** et se matérialise par le nombre élevé de fonctions critiques et métiers en pénurie auxquels doit faire face le secteur. Elle constitue en outre un défi pour les entreprises dans la mesure où la **pyramide des âges des travailleurs** du secteur est **inversée**, une part importante d'entre eux ayant plus 50 ans. Elles devront parvenir à combler les nombreux départs à la pension qui se matérialiseront au cours des années futures.

4.2 Le secteur pendant la crise

Les consultations menées auprès des représentant.e.s des différentes commissions paritaires nous ont également permis de dresser plusieurs constats communs concernant la manière dont le secteur a été impacté durant la crise.

► **Le premier point commun** est que le **secteur** du transport et de la logistique a été **relativement**

moins impacté par la crise du coronavirus comparativement aux autres secteurs préalablement analysés dans le cadre des focus «sectoriels - covid», dont l'Horeca et certains segments du commerce de détail. Cela s'explique notamment par le fait que le **secteur** a été **jugé essentiel** par les pouvoirs publics dès le début du premier confinement. Néanmoins, les **segments** de **l'assistance aux aéroports** (CP

140.04) et l'activité des services occasionnels et services réguliers internationaux (autocars) du segment **bus et cars (CP 140.01)** ont été **davantage touchés car ils dépendent fortement du tourisme.**

► Pour le premier concerné, les représentant.e.s de la commission paritaire précisait que les entreprises actives à l'aéroport de Zaventem ont souffert de l'impossibilité d'augmenter sensiblement, voire de réorienter pleinement, leur activité vers le transport de marchandises, contrairement à l'aéroport de Liège et ce, notamment en raison de la proximité géographique avec le territoire de la RBC et les problèmes de nuisances sonores qu'il y avait déjà auparavant.

Concernant les entreprises d'autocars actives dans le second segment, l'activité tant intérieure (excursions scolaires, transports pour des événements) qu'internationale (fermeture des frontières et réduction du tourisme qui ont eu un impact sur les vacances de ski ou sur les visites des marchés de Noël) a subi de plein fouet la crise sanitaire. L'activité a pu néanmoins partiellement reprendre durant l'été 2020, notamment avec la tenue des camps pour les enfants. Elle a pu également reprendre durant l'année 2021, même si le niveau d'activité se trouvait ralenti au moment des consultations. Les représentant.e.s de la commission paritaire précisait néanmoins que la plupart des sociétés du segment sont des sociétés mixtes qui combinent à la fois des activités d'autocars et des activités de ramassage scolaire.

Cette dernière caractéristique aura permis aux entreprises du segment des bus et autocars de mieux résister à la crise.

Cette grande variété d'activités, caractéristique du secteur déjà abordée ci-dessus, constitue un **deuxième point commun** puisqu'elle s'est également observée dans les autres segments du secteur. Elle aura permis aux **entreprises davantage impactées de réorienter leur activité vers d'autres moins touchées par la crise.** Ainsi, pour le segment commerce et transport de combustibles (CP 127), les entreprises ont pu palier (en partie) la diminution du volume de livraisons de carburants dans les stations-essences par une augmentation des livraisons de combustibles auprès des particuliers qui, vu l'instauration des deux confinements et/ou de la mise en place du télétravail obligatoire, ont vu leur consommation augmenter.

► **Un troisième point commun** est relatif à l'**augmentation du volume de marchandises à transporter durant les périodes de confinement** et

concerne plus spécifiquement les segments actifs dans le transport de marchandises. Les entreprises ont ainsi vu les **besoins des entreprises** de la grande distribution, du secteur pharmaceutique mais aussi des hôpitaux

augmenter sensiblement durant la crise. Plusieurs représentant.e.s des commissions paritaires précisait par ailleurs que, bien que positive, cette situation fut tout de même compliquée à gérer dans la mesure où les entreprises éprouvaient des **difficultés à répondre aux besoins croissants de leurs clients.** Cela s'explique notamment par le fait que l'engagement de travailleurs supplémentaires durant la crise ne fut pas chose aisée. En effet, bien que considéré essentiel par les pouvoirs publics, le secteur a été confronté à la **fermeture des opérateurs de formation et, notamment de Bruxelles Formation** durant une longue période. Cette fermeture

« Le secteur du transport et de la logistique a été moins impacté par la crise. Cependant, certains segments dépendant du tourisme ont été plus touchés et les entreprises ont dû se réorienter. »

fut un **important frein pour former suffisamment les demandeurs d'emploi** pour que ces derniers puissent être rapidement opérationnels.

Cette augmentation de la demande des entreprises fut **conjugée à l'accélération du commerce en ligne**. Pour autant, les représentant.e.s du transport routier et logistique nuancent son impact pour la RBC en indiquant que les entreprises actives dans ce segment à Bruxelles sont généralement de très petites entreprises qui n'ont que très peu concrétisé l'augmentation du volume de marchandises transportées en nouveaux engagements supplémentaires.

► Vu la relative flexibilité du secteur et l'augmentation du volume de marchandises, le **quatrième point commun** repose sur le fait que le **recours au chômage temporaire fut proportionnellement moins important que dans d'autres secteurs**, comme nous avons pu le constater dans la section 3.3.1. L'instauration massive du télétravail pour les employés de

la CP 226 a également permis de limiter le recours à ce dispositif. Finalement, le **chômage temporaire fut davantage mobilisé par les entreprises dont l'activité principale ne leur permettait pas de se réorienter** pleinement car elle constituait plutôt une activité de niche. À titre d'exemple, les entreprises actives dans le déménagement par projets ou celles dont l'activité principale repose sur le transport d'antiquités pour la vente aux enchères d'œuvres d'art ont ainsi été plus durement impactées.

► Finalement, le **dernier point commun** porte sur le fait que les **pertes d'emploi dans le secteur du transport et de la logistique concernaient principalement les travailleurs engagés dans le cadre d'un contrat atypique** (intérim, contrat à durée déterminée, temps partiel), ce qui rejoint le constat émis depuis le début de la crise selon lequel les travailleurs les plus vulnérables aux aléas de l'économie sont typiquement ceux engagés dans le cadre de ces formes d'emploi moins pérennes.

4.3 Perspectives pour le secteur après la crise

« Le ralentissement de l'activité des segments dépendant du tourisme risque d'être durable. Dans les segments du transport de marchandises, l'incertitude subsiste quant à la continuité du volume des marchandises transportées. »

Les représentant.e.s des commissions paritaires s'accordent sur le fait que **l'impact de la crise ne sera pas le même pour tous les segments du secteur**.

Du côté des **segments dépendant du tourisme** (assistance à l'aéroport et autobus et autocars), **bien**

que l'activité ait progressivement repris dans le courant de l'année 2021, son ralentissement risque d'être durable, certains représentant.e.s estimant même que le niveau ne retournera pas à la normale avant 2023. Cette situation risque d'y entraîner progressivement des **licenciements** lorsque les mesures de soutien économique, comme le chômage temporaire, prendront fin.

Du côté des **segments relatifs au transport de marchandises**, malgré l'augmentation de l'activité durant la crise, une certaine **incertitude** régnait au moment où les consultations ont eu lieu **sur la potentielle continuité du volume des marchandises transportées au sortir de la crise**. Le relâ-

chement progressif des mesures de confinement et la probable maîtrise de la pandémie pourrait à terme réduire les besoins des entreprises qui ont massivement fait appel aux entreprises du transport durant la crise.

L'évolution de l'activité de ces différents segments dépendra également de la mise en place des nouvelles législations en matière de mobilité que décideront les autorités de la RBC dans le futur et l'impact que leur instauration pourrait avoir sur le trafic routier, notamment (interdiction du diesel à l'horizon 2030 et de l'essence à l'horizon 2035). **Un retour à la normale pourrait également ralentir, voire réduire, le développement du commerce en ligne.** Les représentant.e.s de ces commissions paritaires ne se prononcent dès lors pas sur la manière dont ces segments pourraient être touchés à moyen et long termes. Pour autant, la représentante du segment du commerce international, transport et logistique (CP 226) constate que les entreprises du segment ont ressenti pendant la crise le besoin d'avoir des centres de distribution situés localement avoir d'être plus proches du marché. Le développement des city-dev, bien que devant être améliorée selon plusieurs représentant.e.s, pourrait ainsi répondre à ce besoin. Par ailleurs, celle-ci s'attend à ce que plusieurs entreprises actives dans le commerce international fusionnent et s'intègrent dans une entité plus grande, dans un souci de rentabilité.

Du côté du segment du commerce et transport de combustibles (CP 127), les entreprises ont conscience qu'elles doivent se préparer pour répondre aux nouvelles demandes du marché, notamment en termes d'évolutions technologiques pour faire face au réchauffement climatique (abandon de certains combustibles, généralisation des pompes à chaleur, etc.). Ces transformations pourraient conduire, selon le représentant de cette commission paritaire, à une

diminution du nombre d'emplois dans les années à venir.

Par ailleurs, malgré des impacts différenciés selon les différents segments, les consultations nous ont permis d'identifier plusieurs points communs sur l'avenir du secteur au sortir de la crise.

► Un **premier point commun** concerne le **développement de la digitalisation** pour l'ensemble du secteur. Cette évolution est d'autant plus **nécessaire** pour les **entreprises actives sur la RBC** qui, comme nous l'avons vu précédemment, sont majoritairement des entreprises de petite taille. Celles-ci devront faire les investissements nécessaires pour assurer cette évolution au risque de voir leur clientèle faire appel à de plus grandes entreprises, basées majoritairement hors de la RBC et pour qui, la phase de digitalisation est déjà en marche.

Cette transformation du secteur va de pair avec les besoins futurs en termes de main-d'œuvre. Plusieurs représentant.e.s de commissions paritaires notaient en ce sens que les **demandeurs d'emploi doivent posséder de plus en plus de compétences** (notamment digitales dans tout ce qui concerne la logistique, mais aussi au niveau de la maîtrise du néerlandais pour pouvoir travailler dans une entreprise de la périphérie) ou d'expérience pour pouvoir intégrer le secteur et y évoluer durablement.

Les besoins de formation y seront donc très importants et ce, d'autant plus à Bruxelles, où une part importante des DEI sont des personnes faiblement qualifiées.

► **Un deuxième et dernier point commun** repose sur la **volonté d'une bonne partie des employeurs du secteur d'aller vers encore plus de flexibilité** à l'avenir pour pouvoir répondre aux besoins de la

clientèle. Cette évolution de la qualité de l'emploi pourrait entrer en **contradiction avec la volonté d'une partie des actuels et futurs demandeurs d'emploi** pour qui la crise du coronavirus semble avoir exacerbé le souhait **d'aller vers des formes d'emploi plus stables** et moins atypiques.

Cela pourrait constituer un **réel défi** pour le secteur dans la mesure où, comme nous l'avons noté ci-des-

sus, la pyramide des âges y est inversée et que de nombreux travailleurs prendront leur retraite dans les années à venir. Défi d'autant plus important pour certains segments comme celui des bus et cars que la crise a provoqué le départ d'un certain nombre de travailleurs qui ont trouvé un emploi en dehors du secteur et pour qui il est difficile de savoir si ceux-ci reviendront au sortir de la crise.

Conclusion

« La crise a intensifié le recours à l'e-commerce et a exacerbé le besoin de main-d'œuvre, se traduisant notamment par une explosion des offres d'emploi gérées par Actiris et le VDAB en 2021. »

Ce rapport met en lumière les effets de la crise sanitaire sur le secteur du transport et de la logistique en Région de Bruxelles-Capitale et dans sa périphérie.

Sur la base de l'état des lieux du secteur avant la crise, il ressort tout d'abord que Bruxelles et sa périphérie constituaient une zone particulièrement dynamique pour le transport et la logistique et concentraient une part importante des postes de travail du secteur pour l'ensemble de la Belgique. Bruxelles et sa périphérie se caractérisaient également par une croissance importante de l'emploi salarié avant le début de la crise sanitaire même s'il pesait plus en périphérie qu'en RBC.

Le constat inverse est observé au niveau de l'emploi indépendant qui pèse plus en RBC qu'en périphérie. Ce dernier connaissait en outre une croissance forte par rapport aux autres secteurs d'activité mais aussi et surtout par rapport à l'emploi salarié du secteur.

Par ailleurs, ce rapport démontre combien il est difficile de saisir entièrement ce secteur dans la mesure où son périmètre ne circonscrit pas des segments d'activités homogènes. D'une part, les différentes sources statistiques ne recouvrent pas exactement les mêmes réalités. D'autre part, les segments qui le composent sont touchés différemment par la crise du coronavirus. La diversité intrinsèque au secteur est apparue dès le début de la crise quand les mesures de confinement et les règles sanitaires ont d'emblée opéré une distinction entre certains segments comme ceux liés au transport de marchandises et à la logistique et d'autre part, les segments plus en lien avec le tourisme (international).

Les premiers ont en quelque sorte été mis en lumière et ont pu continuer leur activité tout au long de la crise. Pour autant, l'impact « positif » de la crise n'a pas été ressenti par toutes les entreprises du segment, certaines ayant plutôt été impactées négativement par la crise. Pour les seconds, la crise a eu un impact bien plus négatif sur leur activité. Le recours massif aux mesures de soutien, tels que le chômage temporaire pour force majeure et le droit passerelle, peut ainsi servir d'indicateur de cet impact pour les entreprises de ces différents segments.

Bien que contenu grâce aux mesures de soutien économique, l'effet négatif de la crise se traduit égale-



ment par une légère augmentation des faillites dans le secteur et ce, même si le secteur a connu dans le courant du mois de juin 2020 la faillite de Swissport Belgium qui constituait un acteur important de la logistique à l'aéroport de Zaventem et entraîna de nombreuses pertes d'emploi. Outre ce cas spécifique, l'augmentation du nombre de faillites se traduit également fort logiquement par une augmentation, bien que contenue, des pertes d'emploi depuis le début de l'année 2020. Sans les mesures de soutien économique proposées par les différents niveaux de pouvoir, le niveau de pertes d'emploi aurait été probablement fortement amplifié.

Déjà observé dans le focus sectoriel consacré au commerce de détail, la crise a intensifié le recours à l'e-commerce, phénomène qui concerne également le secteur du transport et de la logistique dans la mesure où la demande pour la livraison de colis est positivement impactée. En ce sens, la crise a exacerbé le besoin de main-d'œuvre, se traduisant notamment par une explosion des offres d'emploi gérées par Actiris et le VDAB en 2021.

Cette évolution positive du secteur au sortir de la crise est intéressante pour l'activité économique de la Région de Bruxelles-Capitale dans la mesure où le secteur offre de nombreux débouchés aux travailleurs moyennement qualifiés et, dans une moindre mesure aux travailleurs faiblement qualifiés.

Elle est également synonyme de nombreux défis. Tout d'abord, parce que le secteur est globalement vieillissant. La pyramide des âges y est en effet inversée. Cela implique que de nombreux travailleurs prendront leur retraite dans les années à venir. Ce besoin de main-d'œuvre est également sous tension car, dans certains segments comme celui des bus et cars, la crise a provoqué le départ d'un certain nombre de travailleurs qui ont trouvé un emploi en dehors du secteur, travailleurs qu'il faudra également remplacer. Défi d'autant plus compliqué que le secteur éprouve des difficultés depuis des années à engager de nouveaux travailleurs plus jeunes en suffisance.

Cette difficulté est entre autres le fruit de la mauvaise image que véhicule le secteur mais découle aussi de la volonté du secteur d'augmenter encore plus la flexibilité à l'avenir pour pouvoir répondre aux besoins de la clientèle, évolution entrant en contradiction avec la volonté d'une partie des actuels et futurs demandeurs d'emploi pour qui la crise du coronavirus semble avoir exacerbé le souhait d'aller vers des formes d'emploi plus stables et moins atypiques. Ensuite, parce que les besoins de digitalisation y sont importants et qu'ils impliquent que les demandeurs d'emploi doivent posséder de plus en plus de compétences ou d'expérience pour pouvoir intégrer le secteur et y évoluer durablement. Dans cette perspective, il s'agira d'observer à l'avenir si ces potentielles évolutions du secteur tendent à se confirmer.

Bibliographie

BNB (2021), [Rapport 2020 - Développements économiques et financiers](#), 12 février 2021.

Conseil Supérieur de l'Emploi (2020), [État des lieux du marché du travail en Belgique et dans les Régions dans le contexte du Covid-19](#), juillet 2020.

Departement Werk en Sociale Economie (2020), [Groepssectorfoto 2020](#), juin 2020.

Fonds Monétaire International (2020), "A Crisis Like No Other, an Uncertain Recovery", World Economic Outlook, Juin 2020.

OCDE (2020). Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2020, Numéro 1.

Struyven, L., Goesaert, T., Vandekerkhove, T., & Vets, P. (2021). [Dynamique du marché du travail pendant la deuxième vague corona](#), Dynam-Reg Release 2020 Q4, KU LEUVEN – HIVA.

Struyven, L., Goesaert, T., Vandekerkhove, T., & Vets, P. (2020a). [Dynamique du marché du travail en Belgique et dans les régions](#), Dynam-Reg Release 2020, KU LEUVEN – HIVA.

Struyven, L., Goesaert, T., & Vets, P. (2020b). [Secteurs sensibles du chômage temporaire, secteurs sensibles de la dynamique du marché du travail? Impact sectoriel, ampleur et profil du chômage temporaire dans les premiers mois de la crise du coronavirus.](#)

view.brussels (2017), [Transport et Logistique : actualité et perspectives](#), Veille & Anticipation, mars 2017.

view.brussels (2020a), [État des lieux : le marché de l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale](#), décembre 2020.

view.brussels (2020b), [Covid-19 - Focus commerce de détail : Quels sont les impacts potentiels de la crise Covid-19 sur le commerce de détail en Région de Bruxelles-Capitale ?](#), Note d'analyse et de prospective sectorielle, décembre 2020.

view.brussels (2020c), [Covid-19 – Focus Horeca : Quels sont les impacts potentiels de la crise Covid-19 sur l'Horeca en Région de Bruxelles-Capitale ?](#), Note d'analyse et de prospective sectorielle, décembre 2020.

Annexes

Annexe 1 - Activités prises en compte par le VDAB

L'analyse des offres d'emploi du "Transport de la logistique" réalisée par le VDAB (p. 37 à p.40) se base sur la nomenclature d'activités NACE-BEL 2003⁵¹. La sélection suivante a été retenue :

- ▶ *Transport par rail*
- ▶ *Transports urbains et suburbains de personnes et autres transports réguliers de personnes*
- ▶ *Service de taxis*
- ▶ *Autres transports terrestres de personnes*
- ▶ *Services de déménagement, transport de marchandises par route et location de camions avec chauffeur*
- ▶ *Transport par canalisation*
- ▶ *Transport fluvial*
- ▶ *Transport aérien régulier*
- ▶ *Transport aérien non régulier*
- ▶ *Stockage frigorifique et autres entrepôts*
- ▶ *Entretien et réparation de véhicules à moteur*
- ▶ *Autres activités de soutien aux transports terrestres*
- ▶ *Autres activités de soutien au transport par eau*
- ▶ *Autres activités de soutien au transport aérien*
- ▶ *Manutention fret portuaire*
- ▶ *Bureaux d'expédition – support d'affrètement – services de douanes - et autres activités d'expédition de marchandises*
- ▶ *Activités de courrier, à l'exception de la Poste Nationale⁵²*

Nous ne prenons en compte que les offres d'emploi issues du circuit économique normal qui ont été envoyées directement au VDAB. Nous nous limitons également aux régions de Bruxelles, Vilvorde et Louvain. Enfin, nous nous intéressons principalement aux fonctions critiques (en gras).

Le VDAB reçoit des offres d'emploi pour les professions suivantes liées à *Logisticity.brussels* (qui correspondent également à la catégorisation professionnelle chez Actiris) et ce par domaine professionnel :

51 Sont exclus de la sélection : *la navigation maritime et côtière, les voyages spatiaux, l'extraction de pétrole et de gaz naturel.*

52 La Poste Nationale fait l'objet d'un rapport séparé.

Transport - Water, Lucht, Spoor

Nous recevons des offres d'emploi⁵³ pour les professions suivantes liées au PFE *Logisticity.brussels*⁵⁴ :

- ▶ **Expéditeur**
- ▶ **Agent de douane**⁵⁵
- ▶ *Conducteur de train et métro*⁵⁶
- ▶ *Employé du réseau ferroviaire*
- ▶ *Membre d'équipage d'avion*
- ▶ *Préparateur de vol*
- ▶ *Gardien de pont et d'écluse*

Transport - Weg

- ▶ *Dispatcher transport routier de personnes*⁵⁷
- ▶ **Chauffeur privé**
- ▶ *Distributeur de courrier*
- ▶ **Chauffeur de bus**
- ▶ **Chauffeur d'autocar**
- ▶ **Chauffeur de camionnette**
- ▶ **Chauffeur-livreur**⁵⁸
- ▶ *Conducteur de remorque*⁵⁹
- ▶ **Conducteur de poids lourd multibennes**
- ▶ **Chauffeur de camion avec remorque**
- ▶ **Chauffeur de transport exceptionnel**⁶⁰

53 Aucun poste vacant de *capitaine* et de *matelot* n'a été reçu.

54 Pas de lien pour les *agents de bord* et les *agents d'enregistrement*.

55 Pas de profession correspondante pour l'*assistant en commerce international* chez Actiris.

56 Identique à la note de bas de page 7 pour "rangeerder".

57 Pas de profession correspondante pour le *dispatcher du transport routier* de personnes chez Actiris.

58 Permis de conduire C requis.

59 Permis de conduire C requis.

60 Permis de conduire CE requis.

Aanvullers - Laders en Lossers

Nous recevons les offres d'emploi⁶¹ pour les professions suivantes liées au PFE *Logisticity.brussels*:

- ▶ *Employé magasinier*⁶²
- ▶ *Planificateur industriel et logistique*⁶³
- ▶ *Conducteur de chariot élévateur*
- ▶ *Conducteur de chariot élévateur à mât rétractable*⁶⁴
- ▶ *Chargeur-déchargeur*
- ▶ ***Déménageur***
- ▶ *Manutentionnaire de fret aérien*⁶⁵

Beheer

Nous recevons des offres d'emploi pour les professions suivantes liées au PFE *Logisticity.brussels*:

- ▶ ***Responsable logistique***⁶⁶
- ▶ *Responsable du site de la logistique*
- ▶ *Responsable de l'organisation du transport routier de marchandises*

61 Aucun poste vacant pour *employé magasinier*.

62 De très nombreux emplois temporaires, qui ne sont pas pris en compte.

63 Pas de profession correspondante pour le *planificateur de la manutention de marchandises* chez Actiris.

64 Certification requise.

65 Pas de profession correspondante pour le *superviseur de chargement d'avion* chez Actiris.

66 De très nombreuses missions d'agence, qui ne sont pas prises en compte.

Annexe 2 - Nombre et part de chômeurs temporaires sur le nombre de salariés* de la section NACE H « Transport et de la logistique » par code NACE 3 - avril, septembre et novembre 2020 et avril 2021

Codes NACE 3 digits	Dénomination NACE 3 digits	avr-20		sept-20		nov-20		avr-21***	
		%	n	%	n	%	n	%	n
49.1	Transport ferroviaire de voyageurs autre qu'urbain et suburbain	1,0	16	-	-	5,6	92	5,6	92
49.2	Transports ferroviaires de fret	22,2	22	-	-	-	-	-	-
49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	17,5	1.205	12,5	872	14,5	1.004	12,0	832
49.4	Transports routiers de fret et services de déménagement	42,1	1.516	8,3	301	13,4	489	12,0	438
49.5	Transports par conduites	-	-	-	-	-	-	-	-
50.1	Transports maritimes et côtiers de passagers	-	-	-	-	-	-	-	-
50.2	Transports maritimes et côtiers de fret	-	-	-	-	-	-	-	-
50.3	Transports fluviaux de passagers	-	-	-	-	-	-	-	-
50.4	Transports fluviaux de fret	-	-	-	-	-	-	-	-
51.1	Transports aériens de passagers	86,8	511	79,7	423	76,6	379	65,9	326
51.2	Transports aériens de fret et transports spatiaux	-	-	-	-	-	-	-	-
52.1	Entreposage et stockage	42,3	253	6,0	36	8,0%	47	29,7	175
52.2	Services auxiliaires des transports	53,9	1.021	17,4	326	18,7	353	16,0	303
53.1	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	2,2	43	-	-	1,4	30	0,5	10
53.2	Autres activités de poste et de courrier	19,0	167	4,3	37	8,1	73	5,0	45

Section H	26,2	4.768	11,0	2.017	13,5	2.476	12,1	2.230
Transport et logistique**	30,1	4.169	11,3	1.575	14,1	1.970	12,9	1.798
Total RBC	27,6	92.390	8,1	27.260	13,2	44.468	10,5	35.097
<i>Part Transport et Logistique en RBC</i>		4,5%		5,8%		4,4%		5,1%

Sources : ONEM, ONSS, Calculs IBSA et view.brussels

* La part de chômage temporaire a été calculée sur le nombre d'emplois des trimestres disponibles correspondants, sauf disponibilité.

**Secteur du Transport et de la logistique étudié, tel que défini au point 1.3 (sections grisées exclues)

*** Les données du chômage temporaire pour le mois d'avril 2021 sont encore provisoires. Les données définitives devraient être légèrement supérieures à celles présentées ici.

- : moins de 10 personnes

Annexe 3 - Part des chômeurs temporaires sur le nombre de salariés du Transport et de la logistique* en Région de Bruxelles-Capitale selon le sexe et la classe d'âge - avril 2020 et 2021**

Domiciliés en RBC	Transport et logistique*				Tous secteurs confondus				
	% chômage temporaire - avril 2020	Nombre (N) de salariés au T2/2020	% chômage temporaire - avril 2021	N salariés au T4/2020	% chômage temporaire - avril 2020	N salariés au T2/2020	% chômage temporaire - avril 2021	N salariés au T4/2020	
Sexe	Hommes	30,6%	12.603	13,1%	12.703	28,1%	166.743	11,2%	166.795
	Femmes	24,9%	1.261	10,5%	1.269	27,1%	168.177	9,7%	168.893
Classe d'âge	<25 ans	26,5%	716	6,2%	681	39,2%	16.168	11,8%	15.952
	25-34 ans	28,1%	3.423	10,3%	3.491	28,0%	103.759	10,0%	103.269
	35-49 ans	30,6%	6.123	12,6%	6.090	28,0%	130.330	10,9%	130.816
	50 ans et +	31,8%	3.602	16,9%	3.710	24,3%	84.663	10,1%	85.651
Total	30,1%	13.864	12,9%	13.972	27,6%	334.920	10,5%	335.688	

Sources : ONEM, ONSS, Calculs IBSA et view.brussels

* Secteur du Transport et de la logistique étudié, tel que défini au point 1.3

** Les données du chômage temporaire pour le mois d'avril 2021 sont encore provisoires. Les données définitives devraient être légèrement supérieures à celles présentées ici.

Annexe 4 - Nombre et part* d'indépendants à titre principal ayant bénéficié du droit passerelle dans le domaine professionnel des « Transports » en Région bruxelloise (lieu de domicile, situation au 08/2021) – avril, septembre et novembre 2020 et juin 2021**

		Transports		RBC		Part des transports en RBC
		Nombre	Part	Nombre	Part	
Avril 2020	Hommes	1.676	69,0	36.812	58,3	4,6
	Femmes	126	61,8	12.017	52,7	1,0
	Total	1.802	68,4	48.829	56,8	3,7
Septembre 2020	Hommes	301	12,4	7.352	11,6	4,1
	Femmes	33	16,2	3.025	13,3	1,1
	Total	334	12,7	10.377	12,1	3,2
Novembre 2020	Hommes	394	16,2	11.911	18,9	3,3
	Femmes	38	18,6	5.220	22,9	0,7
	Total	432	16,4	17.131	19,9	2,5
Juin 2021	Hommes	265	11,1	7.064	11,0	3,8
	Femmes	25	11,9	2.780	11,8	0,9
	Total	290	11,1	9.844	11,2	2,9

Sources : INASTI, calculs view.brussels et IBSA

*Part calculée sur le nombre d'indépendants à titre principal actifs au 1er janvier 2020 et 1er janvier 2021 selon le cas

**Professions du domaine « Transports » : transport de personnes, correspondances, marchandises et taxis inclus.

