

Nik Delmeire, président de l'OTM Belgian Shippers' Council

"Au bout du compte, ce sont les chargeurs qui paient la facture"

"On entend trop peu la voix des chargeurs dans le débat logistique. Certes, les initiatives ne manquent pas – tant du côté flamand que du côté wallon –, mais les discussions sont essentiellement menées avec les prestataires de services logistiques et les transporteurs. Et on oublie que ce sont les chargeurs qui paient la facture", affirme Nik Delmeire, président de l'Organisation des Traffic Managers (OTM).

"Ce sont l'industrie et le secteur de la distribution qui sont les donneurs d'ordre en ce qui concerne le transport et le stockage", poursuit Nik Delmeire. "Si on tient uniquement compte des revendications des prestataires de services, le risque est grand que l'on développe des solutions 'suboptimales', qui ne répondent pas aux préoccupations de l'ensemble de la chaîne logistique."

Ce manque de reconnaissance n'est-il pas imputable aux chargeurs eux-mêmes ?

"Certainement, les chargeurs ou donneurs d'ordre (les 'shippers' dans le jargon) ne se font pas assez entendre. Notre association compte aujourd'hui à peu près 300 membres, alors que nos organisations sœurs aux Pays-Bas ou en France en comptent beaucoup plus. Avant de devenir membre de l'OTM, je m'occupais de transport au sein d'Agfa. Mais je connaissais à l'époque seulement les transporteurs et les prestataires de services logistiques et savais à peine ce qui se passait du côté de l'État, des fédérations, des associations professionnelles ou des instituts spécialisés. Ce n'est que depuis que je suis membre de l'OTM que j'ai ouvert les yeux.

"La logistique ne s'arrête pas aux frontières. Collaborons davantage au niveau belge"

Nik Delmeire (OTM)

J'ai compris que les chargeurs ne se font pas assez entendre auprès des autorités, des prestataires de services ou des clients. Prenez, par exemple, les négociations actuellement menées au niveau politique concernant la taxe kilométrique. Cette taxe, ce sont les chargeurs qui la paieront, car les presta-

taires de services feront tout pour ne pas devoir supporter ce surcoût.

Dans les entreprises, la logistique n'est pas encore assez prise au sérieux. Elle représente cependant un coût important pour l'entreprise (en moyenne entre 10 et 15% des coûts totaux) et constitue donc un maillon important dans le service aux clients. La logistique est aussi importante que les matières premières. Elle mérite de ce fait aussi que le CEO y prête attention. Mais encore trop peu d'entreprises tentent vraiment d'améliorer la qualité et l'efficacité et de rendre ces processus durables."

Comment se déroulent les tentatives d'améliorer la collaboration au sein de la chaîne logistique ?

"La plupart des discussions se font avec les transporteurs et les prestataires de services logistiques. Avec les transporteurs, la discussion s'oriente très vite sur le prix. Et les vrais problèmes ne sont de ce fait pas abordés. Ce n'est que si on examine l'ensemble du processus qu'on peut envisager des gains d'efficacité qui génèrent de l'argent sans toucher aux marges, et non en n'abordant qu'un maillon du processus. Je constate et un manque de volonté de s'attaquer aux vrais problèmes et un manque de transparence. Je continue à trouver cela étrange. J'ai été, dans ma vie professionnelle passée, acheteur de composants électroniques. J'ai rencontré dans ce cadre des délégués commerciaux qui essayaient de réfléchir avec l'ensemble des parties à la bonne solution. Trop peu de prestataires de services logistiques ont cette attitude.

L'OTM ne ménage pourtant pas, et depuis longtemps, ses efforts pour nouer le dialogue avec les prestataires de services logistiques. Lorsqu'il s'agit d'introduire de nouveaux concepts

Qu'est-ce que le Belgian Shippers Council ?

L'OTM Belgian Shippers' Council a fêté ses 30 ans au mois de février 2010. Il s'agit d'une association nationale qui compte environ 300 membres, pour la plupart des

gestionnaires de transport d'entreprises industrielles, dont un certain nombre de PME. L'association compte également parmi ses membres quelques prestataires

de services et partenaires. Ses objectifs sont la défense des intérêts des chargeurs, la formation et l'échange de connaissances.

Plus d'infos : www.otmbe.org



© D. Rys

Nik Delmeire plaide pour que les chargeurs parlent d'une seule voix.

tels que le regroupement des activités de transport par zone industrielle, il est toujours très difficile de mettre sur pied des accords de coopération entre chargeurs. L'une des raisons en est que les chargeurs 'prendraient' alors le travail des transporteurs. Ceux-ci transportent déjà eux-mêmes conjointement des chargements vers certaines destinations. Cela s'appelle le groupage. Cette méthode est aujourd'hui critiquée, les chargeurs estimant qu'ils ne profitent pas suffisamment des économies que cela génère. Selon moi, nous devons conserver ce concept, mais l'adapter aux nouveaux besoins."

Quelle est la position de l'OTM par rapport aux nombreuses initiatives relatives à la logistique et au transport ?

"Les gouvernements de part et d'autre de la frontière linguistique n'ont eu de cesse de promouvoir la logistique comme un secteur offrant des perspectives de croissance. Cet enthousiasme a généré un très grand nombre d'organisations... et un fractionnement des efforts et compétences. On a, en Flandre, des initiatives telles que Flanders Logistics, le Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), des associations telles qu'OTM, VIB, Pics. A celles-là s'ajoutent celles de Voka, des sociétés de développement provinciales, et des acteurs tels que les entreprises portuaires. Tous ont une voix dans le débat. Un jour, Anvers se targue d'être le meilleur port, un autre, c'est la Province de Flandre orientale qui fait de la publicité pour le port de Gand. En Wallonie, c'est un peu différent. L'initiative 'Logistics in Wallonia', créée dans le cadre du Plan Marshall, joue davantage un rôle confédérateur et facilitateur. On a, au niveau fédéral également, quelques organisations, telles que l'Institut belge des organisateurs de transports (IBOT). Bref, toutes ces initiatives comprennent souvent des variations sur le même thème. Je demande dès lors d'arrêter de gaspiller toute cette énergie et de tenter de créer un seul point de focalisation pour tout le secteur. Une étude est en cours à ce sujet au sein du Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL). Nous devons de nouveau unir nos forces pour ne faire entendre qu'une seule voix, de sorte

que nos préoccupations soient entendues au bon niveau. Nous joignons nous-mêmes, chez OTM, le geste à la parole, en mettant sur pied des accords de coopération avec, par exemple, la VIB (Vereniging voor inkoop en bedrijfslogistiek), Portilog et la FEB. Nous devons aussi davantage œuvrer au niveau belge : les régions sont, prises séparément, aussi grandes qu'un mouchoir de poche. Essayons dès lors d'en faire un mouchoir de poche un peu plus grand... La logistique ne s'arrête pas aux frontières ! La 'banane bleue', comme on l'appelle – cette région d'Europe où se trouvent les consommateurs disposant des moyens financiers les plus importants et qui englobe entièrement notre pays –, se déplace apparemment lentement vers le sud-est. Avant, la Flandre se gaussait d'être en plein cœur de cette zone, aujourd'hui, c'est la Wallonie. Ne perdons pas de vue, encore une fois, que notre pays ne constitue qu'une petite partie de la superficie de la 'banane bleue'. Si nous considérons la Belgique comme un ensemble, nous sommes plus forts, certainement au niveau international."

Le secteur logistique innove-t-il suffisamment ?

"La faiblesse du secteur est également imputable à un manque de connaissances. C'est pourquoi nous investissons beaucoup dans les formations. Par analogie avec nos collègues néerlandais d'EVO, nous organisons par exemple des 'Top coaches pour Top talents', dans le cadre desquels nous cherchons des places de stage pour les étudiants de dernière année des écoles supérieures de logistique flamandes. Le but est de faire en sorte que ces étudiants puissent acquérir de l'expérience en entreprise. Ils doivent de préférence pouvoir y travailler à l'introduction d'un nouveau projet. Il peut s'agir d'un logiciel de précalcul, de la planification du personnel ou du développement d'un réseau de transport. J'ai déjà eu l'occasion d'assister à la présentation de certains travaux de ces jeunes et je dois dire que les progrès sont énormes. Nous parvenons ainsi à élever systématiquement le niveau de la connaissance logistique dans notre pays." ●

Peter Ooms