

Avis du 13 septembre 2023 concernant les aspects économiques du projet de loi modifiant la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux

TABLE DES MATIÈRES

1. Executive summary	3
2. Observations préliminaires.....	7
2.1. Contexte	7
2.2. Problématique.....	7
2.3. Points clés du projet de loi	8
2.4. Analyse de WIK-Consult	9
2.5. Options politiques.....	10
2.6. Limites de l'analyse sur laquelle repose le présent avis	11
3. Description du marché	12
3.1. Le secteur postal en bref	12
3.2. Accent sur les colis et les envois express nationaux et entrants.....	13
3.3. Le tarif d'expédition implicite (ARPU).....	13
3.4. Emploi dans le secteur postal.....	14
3.5. Détaillants en ligne	16
3.6. L'utilisateur final	18
3.7. Institutions publiques	18
4. Segmentation du marché (opérateurs postaux).....	19
4.1. Méthodologie	20
4.2. Conséquences économiques de la modification de la loi pour le secteur et les parties prenantes	23
4.2.1. <i>Indication de l'impact sur les opérateurs et les sous-traitants.....</i>	23
4.2.1.1. Opérateurs de catégorie 2a	23
4.2.1.2. Opérateur de catégorie 1.....	25
4.2.1.3. Opérateurs de catégorie 2b et 3	26
4.2.1.4. Impact des mesures en matière de transparence sur les petits opérateurs et les sous-traitants	26
4.2.2. <i>Indication de l'impact économique sur détaillants en ligne.....</i>	26
4.2.3. <i>Indication de l'impact économique sur le consommateur</i>	27
4.2.4. <i>Indication de l'impact sur l'emploi</i>	27
4.2.5. <i>Conclusion.....</i>	28

1. Executive summary

1. À la suite de l'annonce de fraude sociale et fiscale potentielle dans le secteur de la distribution de colis il y a deux ans, une réflexion a été lancée afin de trouver des pistes pour contrer ce problème. Le projet de loi en réaction aux infractions notamment au droit du travail et au droit de la sécurité sociale dans le secteur de la distribution de colis, imposant essentiellement une compensation minimale et des temps de conduite maximums pour les livreurs et se consacrant à la transparence et à la prévention, est déjà la deuxième proposition formulée concernant cette problématique. Bien que l'IBPT soutienne totalement une lutte plus efficace contre ce type d'infractions, l'on est en droit de se demander, d'une part, si la modification de la législation sectorielle (la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux) constitue la meilleure piste et, d'autre part, quelles sont les conséquences économiques possibles de cette nouvelle législation sur les différents acteurs du secteur de la distribution de colis.
2. Un projet de loi précédent imposait aux opérateurs postaux – via leurs sous-traitants ou non, si ceux-ci satisfont également aux exigences – de recourir à terme à un pourcentage minimal de 80 % de salariés sur une base annuelle pour la distribution de colis et les services express. À la suite d'une consultation publique et vu les analyses d'impact de l'IBPT et de l'Université d'Anvers, il a été décidé de renoncer à cette approche. L'Université d'Anvers a également pointé le risque de régulation excessive, des problèmes d'efficacité de la proposition et les difficultés d'intégration dans le cadre juridique plus large, et a avancé des alternatives et propositions complémentaires.
3. Bien que la ministre de la Poste n'ait pas demandé à l'IBPT d'estimer l'impact du présent projet de loi, l'IBPT a déjà souligné l'impact important du projet de loi sur le secteur postal ainsi que la nécessité d'une analyse d'impact économique dans le cadre d'une étude du 15 juin 2023 relative aux aspects postaux de l'e-commerce¹. Le présent avis s'inscrit dans la suite de celle-ci. Il donne une indication de l'impact économique sur les opérateurs, les sous-traitants, les clients finaux et les détaillants en ligne et présente les conséquences possibles pour l'emploi. Dans ce cadre, l'IBPT se base notamment sur un certain nombre d'hypothèses concernant les éléments principaux du projet de loi pour les opérateurs concernés, comme le niveau actuel des heures prestées et temps de conduite, la rémunération actuelle, le coût d'un coordinateur et les coûts IT liés au transfert d'informations.

¹ Étude effectuée par WIK-Consult pour le compte de l'IBPT
[Aspects postaux de l'e-commerce | IBPT](#)

4. L'IBPT estime que l'imposition de temps de conduites maximums toucherait durement les opérateurs alternatifs plus grands dans le domaine de la distribution de colis comme GLS, PostNL et DPD qui sont caractérisés par des prix de vente moyens (ou ARPU, « average revenue per unit ») faibles. D'ailleurs, justement en raison de leur faible ARPU, les principaux concurrents de bpost au sein du segment des colis doivent maintenir leurs coûts le plus bas possible. Pour y parvenir, ils doivent faire en sorte que leurs livreurs distribuent le plus possible de colis par jour. L'imposition de temps de conduite maximums les inciterait à avoir recours à plus de livreurs pour pouvoir distribuer le même volume de colis. Dans le scénario le plus réaliste de l'analyse, ils reporteraient les coûts de ces livreurs supplémentaires sur le client final, compte tenu des marges déjà limitées (3,3 % en moyenne). Malgré les augmentations tarifaires que ces opérateurs appliqueraient, leur marge continuerait de baisser et deviendrait même légèrement négative (-0,5 % dans le scénario le plus réaliste, ne tenant pas encore compte des coûts du capital). Cette situation est difficilement viable à terme. Pour les opérateurs plus petits actifs dans ce segment, les conséquences d'une diminution des marges (voir également le paragraphe 7 ci-dessous) peuvent être encore plus importantes, de sorte que ces opérateurs plus petits risquent même de disparaître du marché à la suite de l'introduction des mesures proposées.
5. L'on peut attendre de bpost qu'elle suive (en partie) l'augmentation tarifaire de ses concurrents les plus proches afin d'augmenter sa marge. L'IBPT estime que bpost augmenterait ses tarifs jusqu'à ce que cela ait un effet négatif sur son propre volume, jusqu'au point où l'afflux de nouveaux volumes (provenant des opérateurs susmentionnés, à la suite de leur augmentation tarifaire) soit égal au flux sortant de ses propres volumes (en raison de leur propre augmentation tarifaire). Une augmentation tarifaire de bpost comporte le risque que cela incite les détaillants en ligne à se charger eux-mêmes de la distribution (voir également ci-dessous l'impact sur les détaillants en ligne). Toutefois, il est également possible que bpost, à l'instar des autres opérateurs, épargne ses clients les plus sensibles aux prix et augmente les tarifs pour les clients moins sensibles aux prix.
6. En raison de leur puissance sur le marché, les grands détaillants en ligne comme Amazon, Bol.com et CoolBlue, vu leurs volumes considérables et la menace potentielle toujours présente d'une distribution par leur propre services, ne seraient que peu ou pas affectés. La situation est vraisemblablement différente pour les petits détaillants en ligne, qui seraient eux confrontés à des augmentations tarifaires. Ces acteurs pourraient répercuter (en partie) l'augmentation tarifaire sur le consommateur, qui sera lui-même aussi probablement confronté à des tarifs plus élevés lors de l'envoi de colis. Cela pourrait nuire au secteur de l'e-commerce en Belgique, alors que la Belgique accuse encore un retard sur ce plan par rapport à des pays similaires en Europe.
7. Les coûts pour apporter plus de transparence en introduisant un système d'enregistrement du temps seront souvent supportés par les opérateurs au lieu des sous-traitants. Les opérateurs pourraient envisager de facturer une « redevance » aux sous-traitants pour l'utilisation de leurs systèmes. Les investissements IT nécessaires n'auraient aucun impact notable sur la marge des grands opérateurs existants vu la part limitée de ces coûts dans l'ensemble pour eux. En revanche, l'IBPT observe un impact clair pour les opérateurs plus petits et les start-ups. Cela est préoccupant, car l'innovation provient souvent des petits acteurs flexibles.

8. À première vue, l'effet sur l'emploi semble positif, étant donné que l'on compterait vraisemblablement plus de 500 livreurs de plus en Belgique. Toutefois, compte tenu de la pénurie de main-d'œuvre, avec une offre qui a du mal à suivre la demande importante sur le marché du travail, l'on peut s'interroger sur la possibilité de trouver cette main-d'œuvre supplémentaire (à court terme). Alors que l'emploi de livreurs pourrait augmenter à court terme, l'on ignore l'effet à moyen et à long terme. En cas de sorties du marché à la suite d'une baisse des marges de certains acteurs (certainement les petits) ou d'une restriction de l'e-commerce en Belgique, l'emploi pourrait à nouveau stagner, voire baisser, après cette croissance initiale.
9. Bien que la présente analyse économique se focalise principalement sur les effets sur le marché postal belge et ses utilisateurs et parties prenantes, l'IBPT souhaite néanmoins également souligner l'impact sur les institutions telles que l'IBPT, le SPF Économie, l'ONSS et le SPF ETCS. Il ne s'agit pas uniquement de personnel supplémentaire nécessaire pour des tâches telles que la surveillance, la collecte de données et les sanctions, mais aussi d'investissements IT en soutien. Pour la collectivité, ces coûts s'ajoutent à l'impact en question. Étant donné que l'IBPT est financé par les opérateurs, cela alourdira directement l'impact sur le secteur. L'impact économique esquissé dans la présente analyse (sans effets de deuxième ligne) est donc manifestement une sous-estimation.
10. Cette forte probabilité de sous-estimation concernant l'impact est davantage soulignée par le fait qu'en cas d'absence de preuve concrète que les compensations se situent en réalité en dessous de celles des conventions collectives de travail, l'IBPT part du principe que les compensations actuelles payées aux livreurs se situent déjà au-dessus du minimum fixé. Un impact de cette mesure n'a donc pas été pris en compte.
11. Il ressort de l'analyse de cet avis que la mise en œuvre du projet de loi aurait des conséquences négatives sur la rentabilité des opérateurs postaux actifs dans la partie « la moins chère » du segment des colis, qui sont déjà confrontés à de faibles marges. Cela serait particulièrement flagrant pour les petits opérateurs et les start-ups. Les mesures constituent donc une barrière à l'entrée sur le marché pour de tels acteurs. L'imposition des mêmes mesures à tous les acteurs, quels que soient leur taille et le segment au sein duquel ils sont actifs, peut être considérée comme discriminatoire. De plus, l'on ne peut pas exclure des sorties du marché, y compris d'acteurs de grande envergure, vu les marges potentiellement négatives.
12. Enfin, l'IBPT souligne également l'impact négatif attendu des mesures proposées sur le développement de l'e-commerce en Belgique en général et sans oublier le consommateur, qui pourrait être confronté à des augmentations tarifaires.
13. L'IBPT souhaite insister sur le fait que d'autres pistes seraient plus adaptées pour s'attaquer aux infractions potentielles visées. Comme déjà indiqué par WIK-Consult, l'exemple de l'Italie pourrait être suivi avec simplement une surveillance et des contrôles supplémentaires, ainsi que l'introduction de seuils. Le système italien peut être résumé comme suit :

Après une analyse du marché italien des colis, l'AGCOM² a décidé³ d'introduire des exigences d'information complémentaires pour les grands opérateurs de colis. Les principaux gestionnaires de colis devront présenter une copie des contrats conclus avec les sous-

² Le régulateur ainsi que l'autorité de la concurrence pour le secteur des communications en Italie.

³ DELIBERA N. 94/22/CONS OBBLIGHI REGOLAMENTARI NEL MERCATO DEI SERVIZI DI CONSEGNA DEI PACCHI. Voir : <https://www.agcom.it/documents/10179/26404870/Delibera+94-22-CONS/bba51c0c-a699-46e7-b8a8-6dae77c720af?version=1.4>.

traitants directs et des contrats de travail standard pour les employés à différents niveaux de l'entreprise à l'autorité de surveillance.

Sur la base de la décision du régulateur italien (AGCOM), tous les opérateurs affichant un chiffre d'affaires supérieur à 10 millions d'euros doivent :

- Fournir à l'AGCOM des informations liées aux conditions financières des services offerts au public ainsi qu'aux conditions de référence financières (prix moyens) pour les clusters suivants de clients professionnels, qui sont caractérisés sur la base du chiffre d'affaires annuel :
 - chiffre d'affaires supérieur à 1 million €
 - 250 000 € < chiffre d'affaires < 1 million €
 - 50 000 € < chiffre d'affaires < 250 000 €
 - 5 000 € < chiffre d'affaires < 50 000 €
- Envoyer à l'AGCOM les contrats en vigueur régissant directement les relations commerciales avec les entreprises dans le secteur, qui sont directement liées contractuellement et participent à la fourniture du service postal ;
- Fournir à l'AGCOM une déclaration sur le respect des conditions de travail envers toutes les personnes impliquées dans la prestation de services, et ce à chaque niveau de l'organisation du réseau ;
- Fournir à l'AGCOM les règles contractuelles standard qui sont utilisées envers le personnel appartenant aux différentes catégories à chaque niveau de l'organisation.

2. Observations préliminaires

2.1. Contexte

14. En réaction aux infractions notamment au droit du travail et de la sécurité sociale dans le secteur de la distribution de colis, la vice-Première ministre et ministre (notamment) de la Poste a préparé un projet de loi modifiant la loi postale en imposant une compensation minimale et des temps de conduite maximums pour les livreurs, misant sur la transparence et la prévention. Bien que la ministre de la Poste n'ait pas demandé cette fois-ci à l'IBPT de réaliser une analyse d'impact de ce projet de loi, l'IBPT a déjà souligné l'impact important du projet de loi sur le secteur postal ainsi que la nécessité d'une analyse d'impact dans le cadre d'une étude récente du 15 juin 2023 relative aux aspects postaux de l'e-commerce⁴ (effectuée par WIK-Consult pour le compte de l'IBPT). C'est cela, ainsi que l'impact clair sur les institutions telles que l'IBPT, qui fut le moteur d'une nouvelle analyse d'impact.
15. Le présent avis a donc été émis de la propre initiative du Conseil de l'IBPT, conformément à l'article 14, § 1^{er}, 1^o, de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges. Le présent avis a pour but d'analyser l'impact économique du projet de réglementation. Il ne s'agit aucunement d'une analyse juridique. Les conclusions du présent avis reposent sur une estimation de l'évolution du marché sur la base des informations et des chiffres disponibles (notamment provenant de l'observatoire postal de l'IBPT qui se base sur les 25 plus grands acteurs du secteur). Ces résultats donnent avec un certain degré de probabilité une indication de l'évolution du secteur, dans les limites des données disponibles.

2.2. Problématique

16. Plusieurs articles dans la presse belge font état de soupçons de fraude sociale (infractions éventuelles au droit du travail et de la sécurité sociale) et fiscale dans le secteur de la distribution de colis⁵. Les pratiques identifiées sont portées devant le tribunal, mais il faudra attendre la fin de l'instruction judiciaire avant de connaître le jugement⁶.
17. Cette situation doit être envisagée dans le cadre du secteur belge des colis et des services express, au sein duquel de nombreux opérateurs sont actifs. En termes de volume, DPD, PostNL, UPS, GLS, Mondial Relay, DHL (Express et Parcels), TNT et Fedex sont les principaux opérateurs alternatifs, aux côtés du prestataire du service universel bpost. Pour la distribution, à savoir le dernier maillon de la chaîne, ces opérateurs alternatifs font souvent appel à des sous-traitants, plutôt que de travailler avec leur propre personnel. Ce recours structurel à la sous-traitance passe souvent par des petites entreprises. Dans ce contexte concurrentiel, les marges des opérateurs alternatifs sont particulièrement faibles, malgré une augmentation (jusqu'à la stagnation en 2022) du volume de distribution de colis. La forte pression pour maintenir les coûts de distribution à un faible niveau, afin de préserver la marge le plus possible, constitue probablement un terrain propice aux infractions potentielles.

⁴ <https://www.ibpt.be/operateurs/publication/aspects-postaux-de-l-e-commerce>

⁵ Voir e.a. L. BOVE, La justice menace de fermer les dépôts de PostNL et GLS, lecho.be, 18.06.2021; E. STEFFENS, Importante descente de l'inspection du travail dans trois dépôts de PostNL, une dizaine d'infractions constatées, VRT.be, 22.11.2021.

⁶ https://www.standaard.be/cnt/dmf20220902_94764183

18. La problématique ci-dessus a incité le gouvernement à prendre des mesures pour mettre fin à ces formes de fraude sociale et fiscale, aussi en vue de la protection des travailleurs, soit des objectifs auxquels l'IBPT souscrit.
19. Dans le cadre du projet de loi actuel, la ministre de la Poste prévoit l'imposition d'une compensation minimale, de temps de conduite maximums et de mesures devant augmenter la transparence.

2.3. Points clés du projet de loi

20. Le projet de loi⁷ vise à ajouter les mesures suivantes à la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux (ci-après la « loi postale ») :
 - L'obligation pour tout prestataire de services de distribution de colis en Belgique d'une part, de se notifier auprès de l'IBPT avant le début de ses activités (en mentionnant notamment son adresse, ses coordonnées et une estimation de la date de lancement de l'activité) et, d'autre part, de communiquer, tous les semestres, une série de données de façon régulière à l'IBPT comme le nom, l'adresse et les coordonnées des sous-traitants directs et des donneurs d'ordre, le nombre de colis distribués par chacun de ses sous-traitants directs ou pour chaque donneur d'ordre qui a été prestataire de services postaux au cours du dernier semestre, ainsi que les compensations versées aux sous-traitants ou les montants facturés aux donneurs d'ordre, la localisation des centres de distribution et la description des services.
 - ⇒ Nouveaux articles 6/1, 6/2 et 8/1 ajoutés à la loi postale
 - Une responsabilité en chaîne est imposée à cet égard et un non-respect de l'obligation concernant l'enregistrement du temps de distribution de colis visée dans l'article 5/3 sera sanctionné d'une amende de niveau 2 selon le Code pénal social⁸.
 - ⇒ Complément à l'article 3, § 2, de la loi postale
 - L'interdiction en Belgique d'offrir, de fournir ou de faire fournir des services postaux consistant en la distribution de colis contre une compensation qui ne respecte pas un montant minimum horaire équivalent aux barèmes applicables dans la commission paritaire⁹ pour les ouvriers dans le secteur (CP 140.03) multiplié par un coefficient qui reflète d'autres coûts et les obligations légales ou réglementaires (les détails concrets à cet égard doivent encore être élaborés dans un AR).
 - ⇒ Nouvel article 10/1 ajouté à la loi postale

⁷ Projet de loi portant des dispositions diverses en vue d'améliorer les conditions de travail des livreurs de colis postaux. Document parlementaire 55K3480 disponible sur : [La Chambre des représentants de Belgique \(dekamer.be\)](https://www.dekamer.be/IVZ/55K3480/)

⁸ Une amende de niveau 2 correspond à une amende administrative à hauteur de 200 à 2 000 euros / une amende pénale de 400 à 4 000 euros (peine d'emprisonnement non applicable).
<https://www.sociare.be/nl/kennisbank/sociaal-strafwetboek>

⁹ Une commission paritaire est un organe de concertation belge entre les employeurs et les travailleurs, principalement en vue de la négociation de conventions collectives de travail ainsi que le contrôle de leur mise en œuvre.

- L'obligation, pour tout sous-traitant et donneur d'ordre qui prestent des services de distribution de colis en Belgique, de mettre en place et d'utiliser un système d'enregistrement du temps qui enregistre le « temps de distribution » de tous les livreurs qui distribuent des colis pour leur compte en Belgique, ainsi que l'introduction d'une limitation du temps de distribution. Ainsi, le temps de conduite serait normalement limité à 9 heures par jour. En guise d'exception, il est possible de conduire 10 heures pendant maximum deux jours d'affilée. Sur une base hebdomadaire, le temps de conduite devrait s'élever à maximum 56 heures, et maximum 90 heures sur deux semaines. Un système d'enregistrement du temps sera utilisé pour vérifier cela (introduction dans une application de l'Office national de sécurité sociale (ONSS), via un tachygraphe ou un système valide propre). De cette manière, l'administration disposera de données concernant le début et la fin du temps de distribution des colis par donneur d'ordre, le point de départ et d'arrivée, la nature du moyen de transport ainsi que le numéro d'entreprise de l'employeur ou du donneur d'ordre.
 - ⇒ Nouveaux articles 5/3 et 5/4 ajoutés à la loi postale
- La mise en place de mesures de prévention (coordinateur, plan de vigilance) au sein de chaque entreprise prestataire de services de distribution de colis.
 - ⇒ Nouvel article 5/2 ajouté à la loi postale

2.4. Analyse de WIK-Consult

21. Comme mentionné dans l'introduction, WIK-Consult avait également consacré de l'attention à ce projet de loi dans son analyse de l'e-commerce effectuée pour le compte de l'IBPT. WIK-Consult a notamment formulé les remarques et inquiétudes suivantes :

- Ce projet de loi peut constituer un frein à l'entrée sur le marché, alors que l'innovation dans le secteur doit notamment venir des entrants ;
- Les petites entreprises (les petits opérateurs et notamment les (petits) sous-traitants) peuvent moins facilement satisfaire aux conditions, en particulier concernant la capacité informatique, le soutien juridique et la coordination nécessaires. Selon WIK-Consult, il convient pour cette raison de prévoir une exception pour les petites entreprises.
- Il n'y avait pour ce projet de loi aucune consultation publique ni étude d'impact¹⁰ ;
- Le paiement d'une rémunération horaire et non par colis livré, comme cela est actuellement souvent le cas, permettra aux coûts de moins varier en fonction du volume de colis, ce qui signifie en termes économiques que la part des coûts fixes dans les coûts totaux de distribution augmentera¹¹ ;
- Idéalement, cette problématique, qui existe également ailleurs, devrait être approchée de manière horizontale parmi tous les secteurs ;
- Plus de surveillance (comme en Italie) et des contrôles complémentaires pourraient déjà potentiellement suffire à atteindre l'objectif visé ;
- Création d'une charge administrative lourde pour les opérateurs, les sous-traitants, ainsi que pour l'IBPT, l'ONSS et le Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie (SPF Économie) ;
- Les règles proposées pourraient potentiellement nuire à l'e-commerce en Belgique ;
- Une clause de révision et une évaluation des mesures légales après 2 ans s'imposent.

¹⁰ L'IBPT a organisé une [consultation publique relative à une version antérieure du projet de loi](#) qui visait à imposer aux prestataires de services postaux d'une certaine envergure de recourir à un pourcentage minimal de salariés ou d'intérimaires.

¹¹ Nous pourrions ainsi également douter de l'objectif visé de l'amélioration de la sécurité routière (en limitant le temps de conduite et, par conséquent, le risque de fatigue au volant). En effet, une pression encore plus grande reposerait sur les livreurs afin de distribuer le plus possible de colis par heure. Ceux-ci se retrouvent certes moins d'heures derrière le volant, mais sont plus pressés.

2.5. Options politiques

22. Un projet de loi précédent imposait aux opérateurs postaux – via leurs sous-traitants ou non, si ceux-ci satisfont également aux exigences – de recourir à terme à un pourcentage minimal de 80 % de salariés sur une base annuelle pour la distribution de colis et les services express. À la suite d’une consultation publique et vu les analyses d’impact de l’IBPT et de l’Université d’Anvers, il a été décidé de renoncer à cette approche. L’Université d’Anvers a pointé le risque de régulation excessive, des problèmes d’efficacité du projet et les difficultés d’intégration dans le cadre juridique plus large, et a avancé des alternatives et propositions complémentaires.
23. Le projet de loi actuel vise également à réagir aux infractions notamment à l’encontre du droit du travail et de la sécurité sociale dans le secteur de la distribution de colis. Dans cette optique, une compensation minimale et des temps de conduite maximums pour les livreurs seraient essentiellement imposés, en accordant également une attention particulière à la transparence et à la prévention. Toutefois, ce paquet de mesures a potentiellement un impact négatif sur diverses parties prenantes du secteur.
24. D’autres pistes peuvent cependant être envisagées pour s’attaquer plus efficacement aux infractions visées avec moins de conséquences négatives et potentiellement drastiques pour le secteur. Comme déjà indiqué par WIK-Consult, l’exemple de l’Italie pourrait être suivi avec une surveillance et des contrôles supplémentaires pour atteindre l’objectif visé. Le système italien peut être résumé comme suit :
25. Après une analyse du marché italien des colis, l’AGCOM¹² a décidé¹³ d’introduire des exigences d’information complémentaires pour les grands opérateurs de colis. Les principaux gestionnaires de colis devront présenter une copie des contrats conclus avec les sous-traitants directs et des contrats de travail standard pour les employés à différents niveaux de l’entreprise à l’autorité de surveillance.

Sur la base de la décision du régulateur italien (AGCOM), tous les opérateurs affichant un chiffre d’affaires supérieur à 10 millions d’euros doivent :

- Fournir à l’AGCOM des informations liées aux conditions financières des services offerts au public ainsi qu’aux conditions de référence financières (prix moyens) pour les clusters suivants de clients professionnels, qui sont caractérisés sur la base du chiffre d’affaires annuel :
 - chiffre d’affaires supérieur à 1 million €
 - 250 000 € < chiffre d’affaires < 1 million €
 - 50 000 € < chiffre d’affaires < 250 000 €
 - 5 000 € < chiffre d’affaires < 50 000 €
- Envoyer à l’AGCOM les contrats en vigueur régissant directement les relations commerciales avec les entreprises dans le secteur, qui sont directement liées contractuellement et participent à la fourniture du service postal ;
- Fournir à l’AGCOM une déclaration sur le respect des conditions de travail envers toutes les personnes impliquées dans la prestation de services, et ce à chaque niveau de l’organisation du réseau ;

¹² Le régulateur ainsi que l’autorité de la concurrence pour le secteur des communications en Italie.

¹³ DELIBERA N. 94/22/CONS OBBLIGHI REGOLAMENTARI NEL MERCATO DEI SERVIZI DI CONSEGNA DEI PACCHI. Voir : <https://www.agcom.it/documents/10179/26404870/Delibera+94-22-CONS/bba51c0c-a699-46e7-b8a8-6dae77c720af?version=1.4>.

- Fournir à l'AGCOM les prescriptions contractuelles standard qui sont utilisées envers le personnel appartenant aux différentes catégories à chaque niveau de l'organisation.

2.6. Limites de l'analyse sur laquelle repose le présent avis

26. Afin d'estimer l'impact des mesures décrites ci-dessus, certaines hypothèses ont dû être formulées pour certains aspects en raison d'un manque d'informations¹⁴.
27. C'est notamment le cas pour :
 - **Le coût d'un coordinateur et les coûts informatiques liés au transfert d'informations**, l'IBPT ayant réalisé lui-même une estimation des coûts que supporterait à cet égard un opérateur ou un sous-traitant.
 - **L'écart entre le niveau des heures prestées et les temps de conduite actuels et le maximum tel que prévu dans le projet de loi**, l'IBPT se basant sur la littérature et des cas récents.
 - **L'écart entre le niveau de la rémunération ou compensation actuelle et le minimum tel que prévu dans le projet de loi**, l'IBPT partant du principe que la compensation actuelle est déjà supérieure au minimum.
28. En tant que régulateur du secteur postal, l'IBPT n'a aujourd'hui aucune information concrète sur les plateformes pour la distribution de repas comme Deliveroo et Uber Eats. Bien que de telles plateformes relèvent également de la portée de cette modification de la loi, comme clarifié par l'exposé des motifs de ce projet de loi¹⁵, elles ne sont donc pas reprises dans cette analyse.
29. En ce qui concerne l'impact économique sur le secteur, l'analyse se focalise sur les opérateurs qui, selon l'IBPT, seront le plus fortement touchés au niveau financier par l'effet de la limitation des temps de conduite¹⁶. Les calculs (sur la base des informations qui ont été demandées auprès des grands opérateurs via l'observatoire de l'IBPT) sont en grande partie basés sur des hypothèses prudentes. Par conséquent, les résultats doivent être interprétés comme une indication de l'impact du projet de loi, qui sous-estime probablement l'impact réel.

¹⁴ Ces points sont détaillés dans la partie 4.1 Méthodologie.

¹⁵ Les envois distribués pour compte de tiers sont inclus, comme indiqué à la section « 4.3. Auto prestation » de l'exposé des motifs de ce projet de loi. La section « 4.5. Quelques exemples » clarifie en outre que la livraison de denrées alimentaires comme la « livraison de pizzas, plats préparés ou à préparer » relève dans ce cas du champ d'application.

¹⁶ La raison pour cela est donnée à la section 4.1

3. Description du marché

3.1. Le secteur postal en bref

30. Le secteur postal se compose de différents segments : les envois de correspondance, les colis et envois express et la distribution de la presse aux abonnés. Les envois de correspondance (qui comprennent les envois publicitaires adressés) ont généré 32 % des revenus dans le secteur en 2021. Ce pourcentage est largement dépassé par le segment des colis et des envois express, qui représente 65 % des revenus. Le segment de la distribution de la presse ne représente que 3 % des revenus générés¹⁷. Par rapport à 2010, on constate que la part des revenus du segment des colis et des envois express a augmenté de pas moins de 45 points de pourcentage. C'est sur ce segment que le projet de loi, et donc cette analyse d'impact, se concentre.
31. Si l'on considère l'ensemble du segment belge des colis et des envois express, c'est-à-dire les colis nationaux et internationaux (entrants et sortants), l'IBPT a constaté en 2021, sur la base de son observatoire, que 10 opérateurs sont actifs dans ce segment avec une part de marché d'au moins 1 % en termes de volume¹⁸.
32. Comme le montre la figure ci-dessous, bpost détient la plus grande part de marché (35-45 %) en termes de volume dans l'ensemble du segment. DPD, PostNL et United Parcel Service (UPS) détiennent entre 10 et 20 % de parts de marché. GLS suit avec 5-10 % de part de marché et les autres acteurs ont chacun une part de marché inférieure à 5 %.

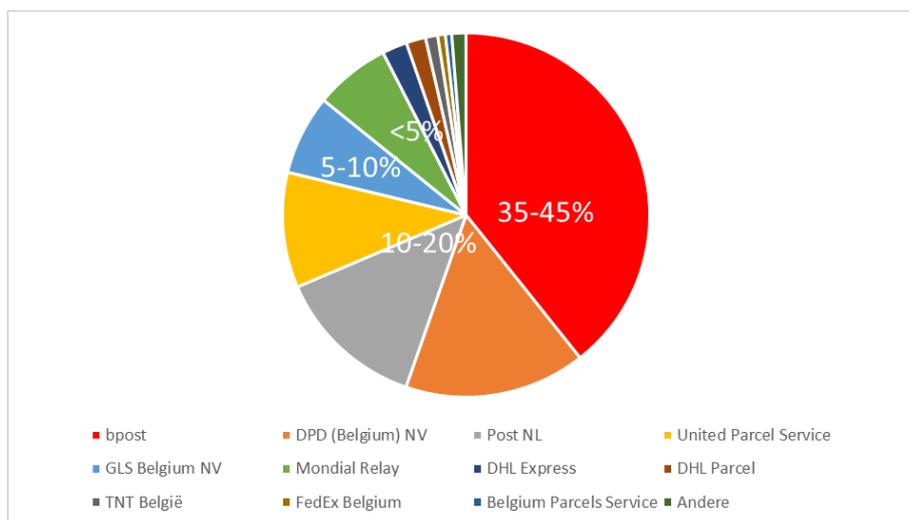


Figure 1 : Parts de marché en termes de volume pour les colis et les envois express nationaux, entrants et sortants (2021)

Source : IBPT

¹⁷ Voir aussi l'observatoire postal de l'IBPT : <https://www.ibpt.be/consommateurs/publication/communication-du-19-decembre-2022-concernant-l-observatoire-du-marche-des-activites-postales-en-belgique-pour-2021>

¹⁸ <https://www.ibpt.be/consommateurs/publication/communication-du-19-decembre-2022-concernant-l-observatoire-du-marche-des-activites-postales-en-belgique-pour-2021>

3.2. Accent sur les colis et les envois express nationaux et entrants

33. Le projet de loi porte spécifiquement sur la distribution lors du « last mile » des colis et des envois express. Les colis qui sont distribués en Belgique sont, d'une part, des colis nationaux (c'est-à-dire expédiés et distribués en Belgique) et, d'autre part, des colis internationaux entrants (c'est-à-dire expédiés depuis l'étranger, mais distribués en Belgique). C'est donc ce sous-segment spécifique et pertinent de la distribution sur le territoire belge que l'IBPT prend en compte dans l'analyse.¹⁹ Dans ce sous-segment, les envois nationaux représentent la part la plus importante, à savoir 57 %.
34. Dans ce sous-segment spécifique des colis et envois express nationaux et entrants, bpost représentait une part de marché, en termes de volume, de 50-60 % en 2021. PostNL et DPD détiennent chacune une part de marché de 10 à 20 %, GLS et UPS entre 5 et 10 % chacune et les autres opérateurs moins de 5 %.

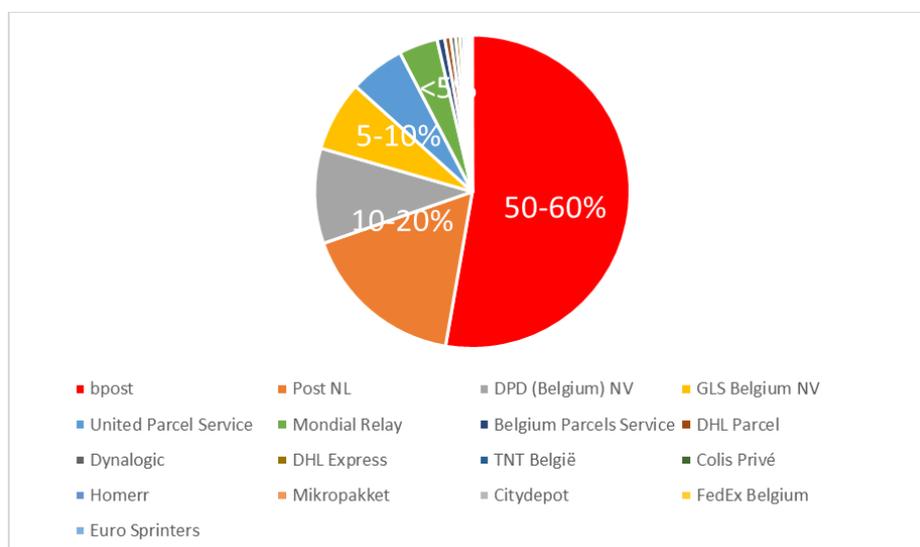


Figure 2 : Parts de marché en termes de volume pour les colis et les envois express nationaux et entrants (2021), source : IBPT

3.3. Le tarif d'expédition implicite (ARPU)

35. Dans l'observatoire postal, le chiffre d'affaires et le volume sont mis en rapport, ce qui donne un tarif implicite ou ARPU (« average revenue per unit »). L'ARPU global est calculé comme le tarif moyen pondéré par unité dans le segment, pour tous les opérateurs, formats et destinations. Le volume dans le segment des colis et des envois express a augmenté plus fortement que le chiffre d'affaires après 2016 et jusqu'en 2020, ce qui a réduit le tarif implicite. Depuis 2020, l'IBPT constate toutefois, une augmentation concernant le tarif implicite, probablement en raison d'une hausse de l'inflation. Cependant, le niveau du tarif implicite en 2022 est encore bien inférieur à celui de 2016.

¹⁹ Lorsque les envois internationaux sortants sont enlevés par l'opérateur en question au moment de la distribution, ce qui peut être le cas pour les envois express, par exemple, un changement de la loi visant la distribution peut néanmoins également avoir un impact sur les envois internationaux sortants.

36. Les aspects suivants peuvent expliquer le niveau inférieur de l'ARPU global par rapport à 2016 (à la figure 3) :

- La croissance plus forte des volumes de colis standard que des volumes d'envois express plus coûteux ;
- La croissance en volume est essentiellement portée par les plus grands acteurs de l'e-commerce, qui ont l'avantage de pratiquer des prix plus bas (grâce à leur pouvoir de négociation) ;
- Comme la croissance est portée par l'e-commerce, le segment C2X (envois expédiés par le consommateur), avec des prix plus élevés, augmente moins que le segment B2X (envois expédiés par une entreprise) ;
- Une concurrence plus forte dans un secteur en croissance où les économies d'échelle sont grandes incite les opérateurs à se préoccuper davantage de leur part de marché que de leur rentabilité immédiate.

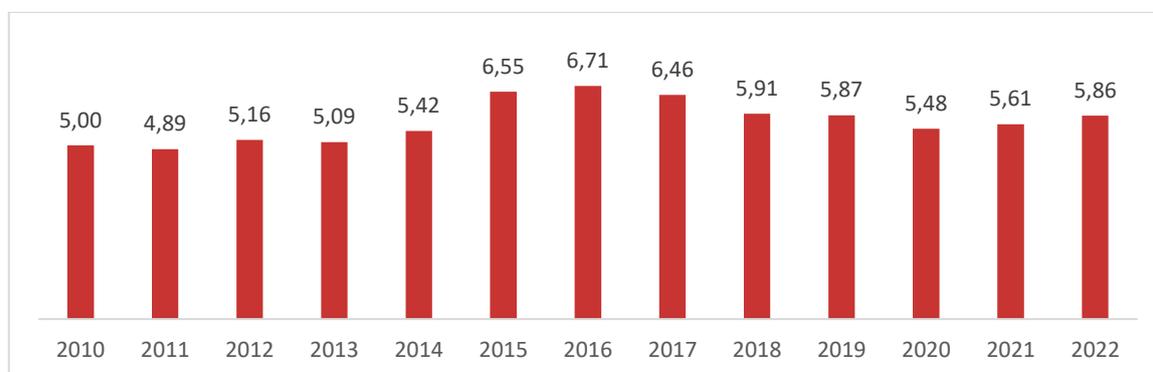


Figure 3 : Tarif implicite dans le segment des colis et envois express (2010-2022) en €
Source : IBPT

37. Une analyse détaillée montre que l'ARPU peut varier considérablement par opérateur et selon l'origine/la destination de l'envoi. La moyenne pondérée pour les envois nationaux en 2020 s'élevait à 5,5 euros, tandis que la moyenne non pondérée s'élevait à pas moins de 15,3 euros. De même, la médiane de 7,7 euros et l'écart type de 27,3 euros indiquent une déviation standard importante lorsque les opérateurs sont considérés individuellement. De telles différences peuvent par exemple s'expliquer par différentes sortes de services comme une focalisation sur la livraison à domicile par rapport à celle dans un point de service postal, l'express par rapport aux colis, etc.

3.4. Emploi dans le secteur postal

38. Au 30 juin 2022²⁰, selon les données de l'ONSS, le secteur des activités postales comptait 34 329 salariés en termes d'emploi direct. Cela représente une hausse limitée de 0,9 % par rapport à 2021. Toutefois, ce chiffre global cache une diminution du personnel chez le prestataire du service universel bpost (nace 53.1) de 1,5 % à 25 971 travailleurs et une augmentation de 9,5 % chez les opérateurs alternatifs (nace 53.2) à 8 358 travailleurs. Dans le secteur postal, bpost reste néanmoins l'employeur le plus important, avec environ 3 travailleurs sur 4.

²⁰ Nous étudions systématiquement la situation au 30 juin de l'année en question, c'est-à-dire à la fin du deuxième trimestre. L'emploi est alors généralement moins influencé par des variations saisonnières.

39. Sur une plus longue période observée, l'IBPT constate globalement un renversement de tendance depuis plusieurs années. Alors que le secteur a connu une réduction des effectifs au niveau des travailleurs dans les années 2000, l'IBPT constate une légère augmentation de l'emploi depuis 2017, grâce notamment à la part croissante des colis et des envois express dans le volume des envois. Entre-temps, l'on dénombre même 11,4 % de salariés en plus dans ce secteur par rapport au chiffre le plus bas, en 2016. Le niveau actuel est cependant bien en deçà de ceux des années 2000. Ainsi, entre 2010 et 2022, il reste encore une différence en termes d'emploi dans le secteur postal (-9,4 %). Cette différence est encore plus grande entre 2000 et 2021 (environ -30,9 %).
40. En ce qui concerne les équivalents temps plein (ETP), l'augmentation globale en 2022 est également limitée (+1,2 %). Ici aussi, il y a une grande différence entre 2022 et les années 2010 et 2020, respectivement -13,7 % et -37,7 %. En 2022, un peu plus de 9 employés sur 10 dans le secteur postal travaillent à temps plein.
41. Outre ses propres travailleurs « permanents », le secteur postal emploie également des travailleurs temporaires et le recours à la sous-traitance/à des travailleurs indépendants est également très répandu dans le secteur postal.
42. Sur la base d'une enquête menée par l'IBPT, le nombre total de travailleurs temporaires le 30 juin 2021 s'élevait à environ 3 150 personnes, soit une forte augmentation par rapport à un an auparavant (+ 75 %). L'IBPT a toutefois constaté un effet de fin d'année plus limité dans cette catégorie en 2021, le nombre de travailleurs temporaires augmentant jusqu'à environ 3 700 au 31 décembre 2021.
43. Concernant les travailleurs (indépendants) en sous-traitance, les réponses à l'enquête de l'IBPT indiquaient 6 900 personnes, soit une augmentation de près de 5 %. Compte tenu de cela, le secteur postal génère donc, indirectement, encore plus d'emplois que ce que montre la figure ci-dessous.

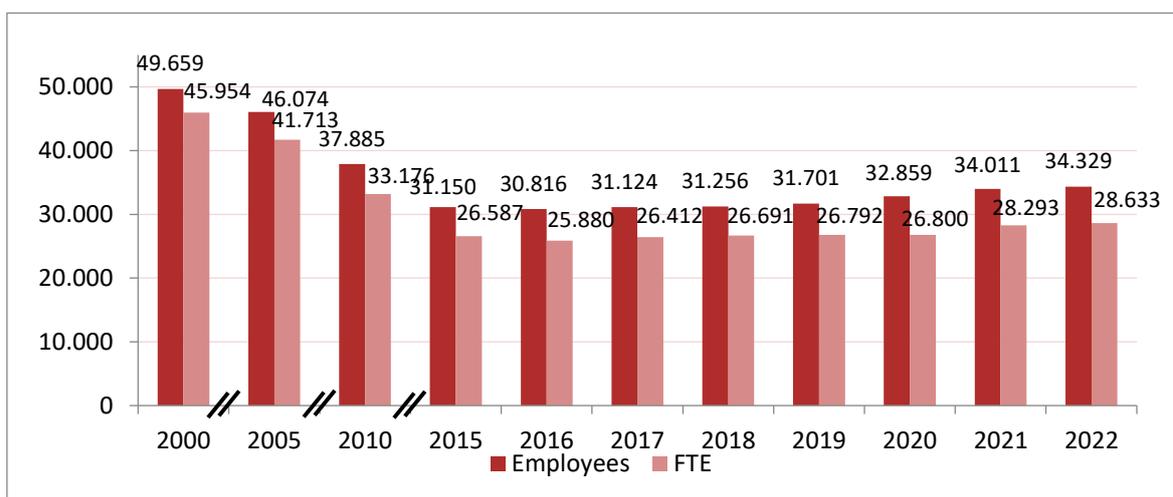


Figure 4. Emploi salarié dans le secteur postal, source : ONSS

3.5. Détaillants en ligne

44. La forte croissance du segment des colis et des envois express était due à la croissance de l'e-commerce. Selon la « Ecommerce Foundation », l'e-commerce en Belgique est encore dominé par les acteurs étrangers. Sur la base du chiffre d'affaires de l'année 2018²¹, les sociétés néerlandaises Bol.com et Coolblue ont enregistré la plus grande part. Amazon se trouvait dans le top 10 avec à la fois Amazon.fr (4^e place), Amazon.com (7^e) et Amazon.de (10^e). En ce qui concerne les magasins belges, seuls Vanden Borre et Vente-Exclusive (Veepee) figurent sur cette liste.

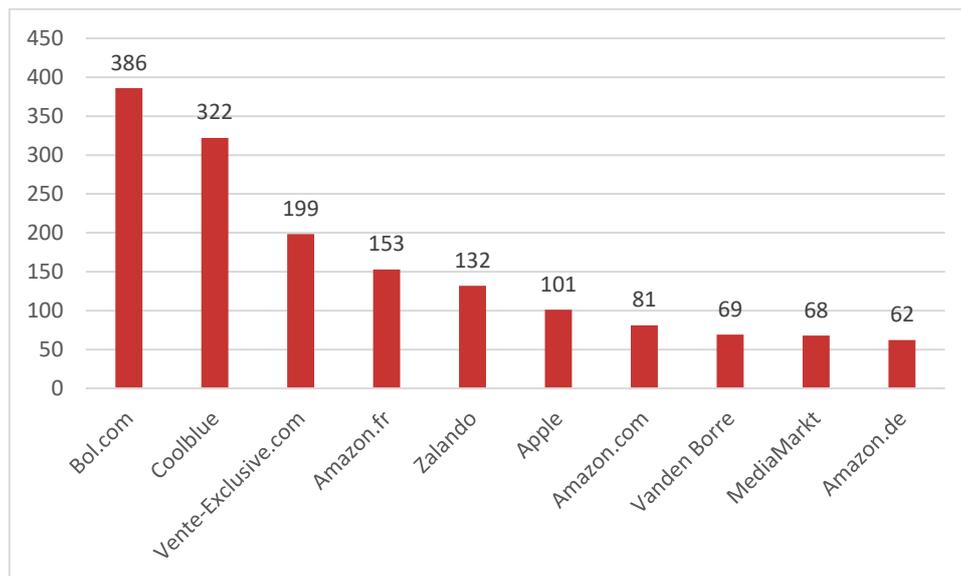


Figure 5 : Les 10 plus grands acteurs de l'e-commerce en Belgique en 2018 selon le chiffre d'affaires (en millions d'euros), source : E-commerce Foundation

45. Il est important de prendre également en considération ces acteurs, étant donné qu'une modification de la loi qui touche à la distribution de colis peut également avoir un impact indirect ou même direct sur ces acteurs et les inciter à éventuellement prendre eux-mêmes davantage en charge la distribution de colis, dans la mesure où ils seraient qualifiés de prestataires de services de livraison de colis au sens de la loi.
46. Amazon a déjà emprunté cette voie, comme le montre l'ouverture d'un premier centre de distribution dans notre pays à Anvers fin 2022²². Dans d'autres pays également, Amazon a déjà commencé à livrer elle-même des colis. Comme le montre la figure 6 ci-dessous, elle est devenue le leader du marché (en termes de revenus) pour le segment B2C en Italie²³. À titre d'information, le segment des colis en Italie est encore moins développé qu'en Belgique, avec une moyenne de seulement 14 colis par habitant en 2020 (contre 7 en 2016) contre 29 pour la Belgique (contre 14 en 2016)²⁴. Sur les marchés moins matures, une forte hausse est généralement plus évidente.

²¹ <https://www.ecommercenews.be/buitenlandse-spelers-domineren-ecommerce-top-10/>

Pour Vente-Exclusive, une correction ultérieure de 61 à 199 millions d'euros a été apportée.

²² De Standaard (17/02/2022) « Amazon opent eerste Belgische bezorgcentrum in Antwerpen » https://www.standaard.be/cnt/dmf20220217_94731408

²³ AGCOM : Allegato B alla delibera n. 255/21/CONS, p. 16 <https://d110erj175o600.cloudfront.net/wp-content/uploads/2021/08/30120028/Allegato-27-8-2021-1630048465736.pdf>

²⁴ ERGP PL II (21) 25 report on core indicators 2020 for monitoring the European postal market <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/48634>

47. Dans le même temps, la domination de plateformes néerlandaises telles que Bol.com et Coolblue rend la tâche plus difficile pour Amazon de s'installer en Flandre²⁵. Amazon recourait principalement à bpost pour distribuer ses colis, représentant 8 % du volume de colis de bpost et même 20 % des colis dans le sud du pays²⁶. L'impact possible pour les détaillants en ligne est également analysé plus loin.
48. Bol.com, qui fait partie du groupe Ahold Delhaize, a annoncé le 4 avril 2022²⁷ qu'elle allait collaborer avec l'opérateur postal Budbee (aujourd'hui Instabee) pour installer des distributeurs automatiques de colis dans 700 magasins Albert Heijn au cours des prochaines années. Ce projet est présenté comme un moyen écologique de livrer (et de collecter) les colis, mais il pourrait bien sûr aussi réduire le nombre de livraisons à domicile de colis de Bol.com par PostNL.

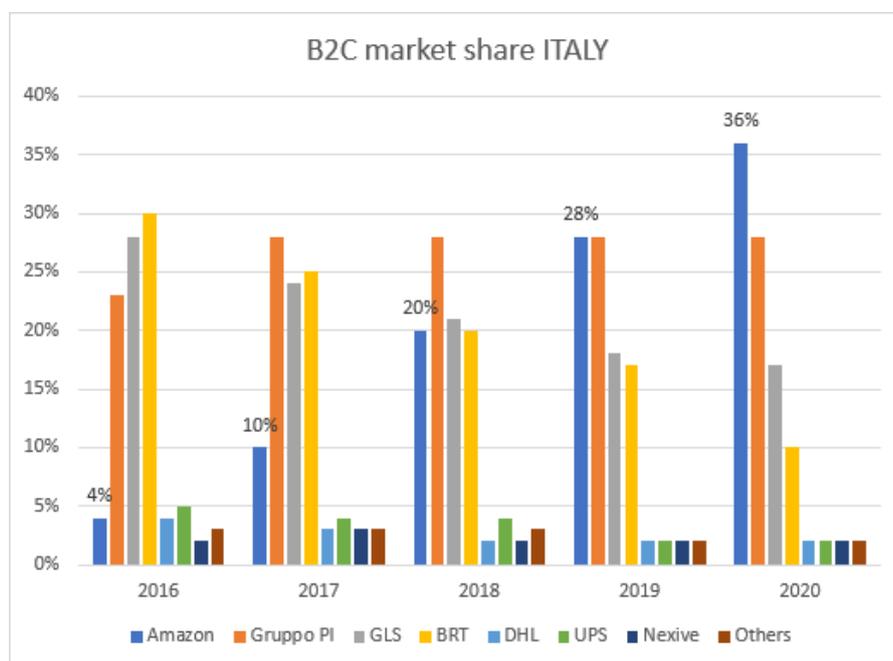


Figure 6 : Évolution du chiffre d'affaires des colis en Italie dans le segment B2C (2016-2020), source : AGCOM

²⁵ De Standaard (18/02/2022) : « Webgigant Amazon opent eerste Belgische bezorgcentrum » https://www.standaard.be/cnt/dmf20220217_97883084

²⁶ De Standaard (12/03/2022) : « Hoe Amazon een logistiek imperium uitbouwt » https://www.standaard.be/cnt/dmf20220311_96626737

bpost a entre-temps annoncé un « commercial hunting plan » couronné de succès pour récupérer ailleurs le « volume perdu » (comme Amazon se chargeait elle-même de la distribution) <https://bpostgroup.com/sites/default/files/2023-05/bpostgroup%201Q23%20Transcript.pdf>

²⁷ <https://pers.bol.com/nl/nieuws/albert-heijn-bol-com-en-budbee-introducteren-pakketkluisen/>

3.6. L'utilisateur final

49. Sur la base d'une enquête menée auprès des utilisateurs finaux des services postaux de 2021²⁸, l'IBPT dispose d'un aperçu raisonnable de la réception et de l'envoi de colis par les consommateurs. 57 % des utilisateurs finaux résidentiels déclarent ainsi recevoir un colis au moins une fois par mois. Plus précisément, dans le groupe des 18 à 35 ans, 72 % reçoivent un colis au moins une fois par mois. En 2020, les utilisateurs finaux résidentiels ont reçu des colis bien plus souvent qu'en 2015. En 2015, seulement 8 % des utilisateurs résidentiels ont reçu un colis sur une base mensuelle. Lors des entretiens approfondis et des groupes de discussion, les utilisateurs finaux résidentiels ont indiqué que le fait de commander des produits en ligne et de les faire envoyer était une pratique désormais bien établie.
50. Contrairement à la réception de colis, l'envoi de colis est beaucoup moins pratiqué par les utilisateurs finaux résidentiels, selon l'enquête précitée sur les utilisateurs finaux de services postaux. Si l'IBPT faisait abstraction des retours et se concentrait uniquement sur les envois que les consommateurs paient directement, seuls 7 % des Belges envoient un colis chaque mois. Ceci est confirmé par l'observatoire postal de l'IBPT, qui montre qu'en 2021 seulement 9 % du volume des colis est envoyé par des particuliers. Il ressort de l'observatoire que 6 % du volume est attribuable aux retours.
51. Pour l'envoi de colis, 80 % des utilisateurs finaux résidentiels font appel à bpost. DHL est utilisée par 12 % des Belges, principalement par des utilisateurs plus jeunes (18-34 ans). Suivent PostNL (taux d'adoption de 9 % en Belgique et de 14 % en Flandre) et Mondial Relay (taux d'adoption de 8 % en Belgique et de 14 % en Wallonie).
52. Il est important de tenir compte de l'utilisateur final dans cette analyse également, étant donné qu'un changement de la loi pourrait potentiellement conduire à un rétrécissement du paysage concurrentiel, ce qui pourrait impliquer une augmentation des tarifs.

3.7. Institutions publiques

53. Bien que cette analyse économique accorde en premier lieu de l'attention aux effets sur le secteur postal en Belgique, ses utilisateurs et les détaillants en ligne, l'IBPT souhaite néanmoins souligner l'existence d'un impact supplémentaire pour les institutions impliquées que sont l'IBPT, le SPF Économie, l'ONSS et le SPF ETCS (Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale). Il ne s'agit pas uniquement de coûts liés au personnel supplémentaire requis (pour des tâches telles que la surveillance, la collecte de données et les sanctions), mais aussi d'investissements IT en soutien de la mise en œuvre du projet de loi. En ce qui concerne l'IBPT en particulier, étant donné que son fonctionnement est financé par les opérateurs postaux, cela ne fera qu'alourdir les coûts supportés par le secteur.

²⁸ <https://www.ibpt.be/operateurs/publication/communication-du-23-fevrier-2021-concernant-les-utilisateurs-finals-de-services-postaux-belges>

4. Segmentation du marché (opérateurs postaux)

54. Sur la base des caractéristiques des différents opérateurs dans le segment des colis et des envois express, la segmentation suivante a été réalisée dans le cadre de cet exercice :

- **Catégorie 1 : bpost (divers services dont les colis, ARPU faible)**
Cette première catégorie ne comprend que le prestataire du service universel (PSU) bpost, qui est le leader incontesté du marché au sein du segment des colis et des services express. Le fait que bpost puisse compter sur environ 16 000 facteurs²⁹ (y compris les travailleurs statutaires et contractuels des anciens régimes) pour la distribution des colis signifie qu'elle fait très peu appel à des sous-traitants³⁰.
- **Catégorie 2a : GLS, PostNL, DPD et Mondial Relay³¹ (colis, ARPU faible)**
Cette catégorie comprend les opérateurs qui distribuent également des colis³² mais qui ont souvent recours à de petits sous-traitants et des travailleurs indépendants. Tout comme bpost, ces opérateurs travaillent également avec un **ARPU faible**, provoquant ainsi une **pression plus élevée sur la maîtrise des coûts**, ce qui peut constituer un terrain propice aux infractions présumées. bpost et les opérateurs de la catégorie 2a peuvent donc être considérés comme les concurrents les plus proches les uns des autres. À l'avenir³³, l'IBPT pourra également placer dans cette catégorie plus que probablement des plateformes telles qu'Amazon, si elles ne distribuent pas uniquement leurs propres produits mais aussi ceux de tiers qui offrent des produits via elles.
- **Catégorie 2b : Citydepot, DHL Parcel, Dynalogic et G3 (colis, ARPU élevé)**
Cette catégorie comprend des opérateurs alternatifs qui se spécialisent eux aussi dans les colis, tout comme la catégorie 2a. Toutefois, **l'ARPU est plus élevé** chez eux étant donné que ces opérateurs sont pour la plupart actifs dans des niches telles que la distribution urbaine intelligente et écologique (Citydepot), les envois internationaux (G3) et les livraisons de grands formats (Dynalogic).
- **Catégorie 3 : UPS, Mikropakket, BPS, TNT, DHL Express, FedEx et Europrinters (envois express, ARPU élevé)**
Cette catégorie comprend les opérateurs qui se concentrent principalement sur les envois express sensibles au facteur temps³⁴, avec un ARPU d'habitude plus élevé. Ils sont donc, dans une moindre mesure, des concurrents directs des opérateurs qui distribuent des colis³⁵.

²⁹ Qui, outre des colis, distribuent également du courrier transactionnel, des envois recommandés, des publicités adressées et non adressées, des périodiques et des journaux, et fournissent (encore) d'autres services d'intérêt économique général.

³⁰ Plutôt pour les fonctions de soutien (consultance) que pour la distribution sur le « last mile ».

³¹ Mondial Relay est un cas particulier étant donné qu'elle se concentre fortement sur la livraison dans des points de service postal (magasins et récemment aussi des distributeurs automatiques de colis) au lieu de la livraison à domicile, ce qui a naturellement un impact sur son ARPU, en raison d'un prix inférieur de par exemple 3,75 euros au lieu de 6 euros en Belgique.

³² Parfois avec un accent plus fort sur le B2B (où le destinataire est aussi une entreprise) comme DPD ou GLS.

³³ Actuellement, des données du secteur font encore défaut dont la distribution par Amazon, celles-ci seront bientôt disponibles avec le prochain observatoire postal de l'IBPT.

³⁴ Dans le cadre de l'observatoire de l'IBPT, l'on entend par « envois express » les envois très sensibles au facteur temps et qui doivent être distribués avant une heure précise, choisie par l'expéditeur, et ce, souvent directement, sans passer par une tournée de distribution qui concerne également d'autres envois. Par exemple, par le biais d'une garantie de livraison, comme la garantie de livraison avant 9h, 10h ou 12h le jour suivant. En revanche, les colis standard, comme ils font partie d'une tournée de distribution régulière, sont souvent distribués en J+1 (pour les envois nationaux).

³⁵ UPS est un opérateur qui, en plus des envois express, se concentre également sur les colis standard.

4.1. Méthodologie

Origine des données

55. Les chiffres relatifs au volume et au chiffre d'affaires sont basés sur les données de l'observatoire postal de l'IBPT. Les marges sont tirées des comptes annuels des différents opérateurs. En raison de la volatilité annuelle, une marge moyenne par opérateur a été déterminée pour la période 2017-2020³⁶. Pour bpost en particulier, il s'agissait de la période 2018-2021³⁷ du rapport annuel et il a été décidé d'isoler la division « Parcels & Logistics Europe and Asia » afin de s'aligner le plus possible sur les activités des autres opérateurs (et d'exclure, par exemple, les envois de correspondance ou les activités de Radial aux États-Unis). Ces marges sont toujours utilisées en combinaison avec le chiffre d'affaires pour estimer les coûts totaux. Ces coûts totaux sont ensuite répartis en coûts relatifs aux envois nationaux, aux envois internationaux entrants et sortants, proportionnellement au chiffre d'affaires généré dans ces divisions. Cela permet de se concentrer sur les envois nationaux et entrants, c'est-à-dire les envois qui sont effectivement distribués en Belgique et qui font l'objet des mesures proposées³⁸.

Coût variable

56. Une proportion de 58 % de coûts variables dans les coûts totaux a été utilisée comme point de départ³⁹. Cette part élevée est due à la nature des tournées pour la distribution des colis qui sont flexibles et de point à point, contrairement, par exemple, à la distribution des envois de correspondance (non-prior) où des tournées fixes sont utilisées et entraînent donc relativement plus de coûts fixes. En cas de changement de volume, l'IBPT suppose donc que 58 % des coûts liés aux envois nationaux ou entrants suivront proportionnellement le changement de volume, tandis que 42 % de ces coûts resteront constants. Pour l'analyse ci-dessous, ce rapport déterminera à quel point les coûts peuvent reculer dans le calcul d'éventuelles baisses de volume. Cette hypothèse s'applique à tous les opérateurs postaux. L'IBPT souligne que, vu que des différences peuvent apparaître dans la structure de coûts des entreprises en question, une variation apparaîtra en ce qui concerne la part des coûts variables dans les coûts totaux.

Coût lié au « last mile »

57. Le coût lié au « last mile » (largement variable) est le poste de dépense le plus important de tout le processus, puisqu'il représente plus de 53 % du coût total d'un colis ou d'un envoi express⁴⁰. Dans le cadre du « last mile », nous partons de 80 % de coûts salariaux (ou plus généralement de coûts liés au travail) et 20 % de coûts de transport.

³⁶ Pour Citydepot, seules les informations concernant 2020 sont disponibles. Pour Mondial Relay, les informations concernent l'ensemble de l'entreprise, et donc également la société mère en France ainsi que les filiales dans d'autres pays. Aucune marge n'était disponible pour Mikropakket, BPS et TNT. Pour les catégories 2b et 3, l'IBPT utilise des marges moyennes pondérées basées sur le chiffre d'affaires des différents opérateurs.

³⁷ Pour 2018, il n'y a pas eu de répartition Parcels & Logistics Europe and Asia.

³⁸ Les envois internationaux sortants peuvent également être partiellement impactés, dans le cas où il y a également une collecte de colis et d'envois express.

³⁹ Comme utilisé dans l'étude « RFID-based Entry into the German B2B Parcel Market and its Effect on Competitive Strategies, Prices and Market Shares: The Case of Red Parcel Post » (2009), une certaine variation entre les opérateurs est bien entendu possible.

⁴⁰ « the last mile's hefty share in total parcel delivery cost – often reaching or even exceeding 50 percent – makes it a key process step for those seeking to gain a competitive advantage »

Élasticité

58. Si un opérateur décide de répercuter une augmentation des coûts sur les clients finaux sous la forme d'une augmentation tarifaire, la perte de volume qui y est liée est estimée sur la base d'une élasticité pour les colis de -1,17⁴¹. Cela signifie que si le prix d'un colis facturé par l'« opérateur X » devait augmenter de 10 %, le volume de cet opérateur diminuerait de 11,7 %. Il s'agit d'une valeur moyenne pour les clients professionnels qui – comme indiqué à la section 3.6 – représentent plus de 90 % du volume. Pour certains types d'envois (classes de poids, formats, délais d'acheminement, etc.) et de clients (par exemple, PME vs. grands détaillants en ligne), l'élasticité peut bien sûr différer considérablement.
59. Le tableau 1 ci-dessous illustre la manière dont la baisse de volume est calculée pour la catégorie 2a, en fonction du nombre de livreurs supplémentaires nécessaires (et donc de l'augmentation des coûts). En effet, en raison du faible ARPU au sein de cette catégorie, la pression exercée sur la maîtrise des coûts est plus forte et l'on peut donc supposer que les temps de conduite les plus longs actuels se situent ici. À la suite des mesures proposées, la catégorie 2a, en particulier, nécessiterait des livreurs supplémentaires pour rester dans les limites fixées par la loi concernant les temps de conduite maximums. Il s'agit d'une hypothèse prudente, car cette nécessité pourrait également voir le jour dans d'autres catégories, augmentant ainsi davantage l'impact⁴². Toutefois, dans le cadre de la présente analyse, en ce qui concerne les opérateurs postaux, nous nous focalisons sur l'impact sur la catégorie 2a.

Livreurs supplémentaires

60. Pour déterminer le nombre de livreurs supplémentaires nécessaires pour la catégorie 2a, l'IBPT suit la méthode suivante. Dans la littérature, l'on considère normal qu'un livreur puisse distribuer entre 80 et 120 colis par jour. La presse fait état de 200 colis par jour, mais un tel nombre doit être considéré comme une donnée aberrante (Mommens, Peeters, et al. 2022)⁴³. Si nous considérons qu'une distribution de 120 colis/jour est possible lors d'une semaine de travail régulière de 40h (à savoir 15 colis par heure), et si un livreur travaillait 90h sur 2 semaines (le maximum selon le projet actuel), un total de 35 100 colis maximums pourraient être distribués par livreur par an⁴⁴. Si, dans le cas extrême, actuellement tous les livreurs distribuent 200 colis/jour pendant une année complète (env. 52 000 colis par livreur par an), 48 % de livreurs supplémentaires seraient nécessaires pour distribuer le même volume (par rapport au maximum proposé).

https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/travel%20transport%20and%20logistics/our%20insights/how%20customer%20demands%20are%20reshaping%20last%20mile%20delivery/parcel_delivery_the_future_of_last_mile.ashx

« The last mile of your product's delivery accounts for more than 53% of the total shipping costs. »

⁴¹ -1,17 est la valeur pour les clients professionnels (B2B et B2C représentent ensemble 91 % du marché en termes de volume) selon une étude des élasticités effectuée par l'IBPT, référence : <https://www.ibpt.be/consommateurs/publication/communication-du-20-avril-2021-concernant-les-etudes-delasticite-des-produits-postaux>

⁴² bpost a aussi déjà connu des grèves en raison d'une charge de travail trop élevée, par exemple : « *Postbodes leggen werk neer vanwege hoge werkdruk* » De Standaard, 1^{er} juillet 2021

⁴³ Mommens, K., J. Peeters, K. Cauwelier, et C. Macharis. 2022. « *Rapport Marktanalyse Pakket Automaten Netwerken België.* »

⁴⁴ L'IBPT se base ici simplement sur une semaine de travail de cinq jours. Étant donné qu'il peut aussi s'agir d'indépendants, l'IBPT ne tient pas compte de jours fériés ou de jours de congé (lesquels ne sont pas non plus mentionnés dans la modification de la législation). L'IBPT ne tient pas non plus compte d'une semaine de six jours, bien qu'un certain nombre d'opérateurs distribuent également, souvent contre un supplément, le samedi.

61. L'IBPT reprend ce scénario dans son analyse de sensibilité (48 % de livreurs en plus, arrondi à 50 %) comme limite maximale. Toutefois, une hausse modeste du nombre de livreurs de 25 % (à savoir la moitié du scénario extrême) semble beaucoup plus réaliste. À la suite de cette analyse, l'IBPT considère une augmentation de 25 % du nombre de livreurs nécessaires pour faire face au « surplus » par rapport aux temps de conduite maximums proposés comme le scénario le plus probable.

Part supplémentaire de livreurs nécessaires pour le last mile (1)	Part du coût lié au « last mile » (2)	Part du coût lié aux livreurs du « last mile » (80 % personnel/20 % véhicule) (3)	Surcoût moyen total (4=1*2*3)	Augmentation tarifaire (vu les marges) (5=4)	Baisse de volume catégorie 2a (6=5*élast.)
25 %	53 %	80 %	10,6 %	10,6 %	-12,4 %
50 %	53 %	80 %	21,2 %	21,2 %	-24,8 %

Tableau 1 : Impact d'une proportion plus élevée de livreurs sur le coût total

Rémunération

62. En ce qui concerne l'écart entre le niveau de rémunération actuel et la rémunération minimale, le raisonnement de l'IBPT est le suivant. Un échantillon d'opérateurs indique qu'ils s'attendent à ce que la rémunération telle que reprise dans les commissions paritaires (CP) (comme la CP 140.03⁴⁵ pour les ouvriers dans le secteur ou la CP 226⁴⁶ pour les employés dans le secteur) soit respectée. Si tel est le cas, le niveau de la rémunération actuelle satisfait déjà au minimum proposé. Par prudence, l'IBPT part donc du principe qu'aujourd'hui l'exigence relative au salaire minimum est déjà satisfaite, ce qui est probablement une sous-estimation (vu notamment les constatations de travail au noir par l'inspection sociale).

IT et coordination

63. Comme déjà mentionné à la section 3.1 sous la base légale applicable, la mise en œuvre de la modification législative entraînera des coûts informatiques et de coordination. En effet, il est imposé à chaque opérateur et sous-traitant de faire preuve de transparence, d'une part chaque semestre concernant les données relatives aux services réalisés, donneur d'ordre ou sous-traitant, volumes et, d'autre part, quotidiennement concernant les données de temps de conduite et lieux. Ces dernières, en raison de leur communication quotidienne, généreront la charge administrative et le coût les plus importants.

64. En principe, ces données mises à jour quotidiennement peuvent être introduites selon les manières suivantes :

- Manuellement (l'ONSS prévoirait cette option à partir du jour 1 via un formulaire électronique, avec éventuellement la possibilité d'une version papier⁴⁷) ;

⁴⁵ <https://www.cgsib.be/fr/sector/transport-routier-et-logistique-ouvriers/transport-routier-et-logistique-ouvriers>

⁴⁶ <https://www.cgsib.be/fr/sector/commerce-international-transport-et-logistique-employes/commerce-international-transport-et-logistique-employes>

⁴⁷ L'exposé des motifs précise ceci :

« Dans un premier temps, l'enregistrement se fait via un formulaire électronique mis à disposition par l'ONSS. Le donneur d'ordre et le sous-traitant peuvent utiliser leur propre système d'enregistrement du temps si celui-ci offre des garanties équivalentes. Sur proposition de l'organe paritaire, un (modèle d') enregistrement papier du temps de distribution des colis peut être fixé par AR. Ensuite, dans une seconde phase, lorsqu'elle aura été

- Enregistrées via un tachygraphe ;
 - Enregistrées via une solution IT propre. Cette dernière pourrait être intégrée dans l'application actuelle pour la définition d'itinéraires et le scanning de colis.
65. Concernant la dernière option, l'IBPT a réalisé une estimation des coûts informatiques et de développement potentiels d'un système de notification (géré par l'IBPT) et d'un système d'enregistrement du temps (géré par l'ONSS).
66. La distribution de colis a déjà lieu de manière extrêmement automatisée à l'heure actuelle. Un système informatique pouvant être utilisé par les sous-traitants est généralement déjà présent chez les opérateurs. Par conséquent, l'IBPT part du principe que seuls les opérateurs seront responsables des développements informatiques et que les sous-traitants introduiront des informations supplémentaires dans ce système, ce qui signifiera certainement des coûts supplémentaires pour eux. Une « redevance » peut éventuellement être demandée au sous-traitant pour l'utilisation de ce système informatique (par ex. un coût de démarrage).
67. L'IBPT part du principe que les entreprises de distribution de colis développeront au moins un nouveau système qui sera idéalement couplé avec le système existant de l'ONSS et de l'opérateur lui-même. Le développement d'un tel système d'enregistrement de temps est approximativement estimé⁴⁸ par l'IBPT à un coût par opérateur de 300 000 à 700 000 euros **ou en moyenne 500 000 euros** (un coût annuel estimé à 100 000 euros si le logiciel est amorti sur 5 ans). L'IBPT suppose simplement que le coût de la coordination est également déjà inclus dans cet investissement.
68. Du point de vue théorique, les données devraient également pouvoir être introduites manuellement, par exemple via la plateforme prévue de l'ONSS. Le coût est toutefois estimé par l'IBPT à un niveau plus élevé que le coût susmentionné pour le développement d'un système. Il est éventuellement plus intéressant d'opter pour l'introduction manuelle uniquement pour les petits opérateurs et les start-ups.

4.2. Conséquences économiques de la modification de la loi pour le secteur et les parties prenantes

69. Outre l'impact sur les différentes catégories d'opérateurs (en termes de volume, de part de marché, d'ARPU et de marges), l'impact économique sur les détaillants en ligne et les consommateurs est également examiné.

4.2.1. Indication de l'impact sur les opérateurs et les sous-traitants

4.2.1.1. Opérateurs de catégorie 2a

70. L'IBPT présume que le besoin de livreurs supplémentaires se fera surtout sentir au sein de la catégorie 2a qui, en raison de son ARPU faible, doit maintenir les coûts au niveau le plus bas possible en faisant distribuer le plus possible de colis par les livreurs par jour de travail. L'impact du projet de loi est exposé ci-dessous.

développée, l'enregistrement se fait au sein d'une base de données informatique gérée par l'Office national de Sécurité sociale et le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale. »

⁴⁸ Des jours-hommes ont été estimés (400 à 480 jours-hommes par opérateur) pour les activités suivantes : analyse, une base de données centrale, couplage avec la base de données de colis centrale existante, une interface sur la nouvelle base de données, le transfert des données vers l'ONSS, la réalisation de statistiques, un accès à l'application et/ou l'application ONSS qui est mise à la disposition du livreur. L'on prévoit à cet égard une marge de sécurité de 20 %.

71. Comme indiqué dans le tableau 1 ci-dessus, une augmentation de 25 % du nombre de livreurs entraînerait une **hausse du coût total de 10,6 %** à la suite d'une augmentation du coût du « last mile » qui représente 53 %.

			+25 % livreurs de cat. 2a	+50 % livreurs de cat. 2a
			-12,4 % volume de cat. 2a	-24,8 % volume de cat. 2a
		Part de marché	Modification de la part de marché	Modification de la part de marché
1	bpost	50-60 %	=	=
2a	GLS Belgium SA Post NL DPD (Belgium) SA Mondial Relay	30-40 %	- 4 pt de %	- 9 pt de %
2b	Belgique Diffusion/Citydepot* DHL Parcel Dynalogic G3 Worldwide (Belgium) S.A.	<5 %	1 pt de %	3 pt de %
3	United Parcel Service Mikropakket Belgium Parcels Service TNT Belgique DHL Express FedEx Belgium Euro Sprinters	5-10 %	+2 pt de %	+ 5 pt de %

Tableau 2 : Impact sur les parts de marché en fonction du pourcentage de livreurs supplémentaires pour la catégorie 2a

72. Vu la marge limitée générée au sein de cette catégorie, l'absorption de ce coût n'est pas une option. Faire baisser le volume, de sorte qu'il ne soit pas nécessaire de recourir à des livreurs supplémentaires, n'est pas non plus une option. Dans ce cas, les économies d'échelle importantes seraient trop fortement touchées. Le coût total supplémentaire de 10,6 % est par conséquent **répercuté totalement sur l'utilisateur** dans notre analyse.
73. Ce sont probablement les clients (plus petits) les moins sensibles aux prix qui seront les plus touchés, tandis que les grands acteurs de l'e-commerce – qui réalisent des volumes importants – ne seront probablement pas affectés.
74. Néanmoins, une telle augmentation tarifaire entraînerait globalement une **baisse du volume de -12,4 %** (avec une élasticité de -1,17). Si 50 % de livreurs supplémentaires s'avéraient nécessaires, le volume de la catégorie 2a diminuerait même de près de 25 %, comme le montre le tableau 2.

75. Cette baisse de volume compensera partiellement la hausse des coûts, grâce à une diminution des coûts variables qui y seraient liés. Toutefois, le tableau 3 montre qu'il y aurait finalement un **impact négatif clair sur la marge**. L'augmentation du nombre de livreurs ferait évoluer la marge de la catégorie 2a vers un niveau légèrement négatif (depuis 3,3 %). Une telle situation n'est pas viable à plus long terme, surtout que des coûts tels que la rémunération du capital n'ont pas encore été pris en compte. Vu ce résultat, il n'est pas certain que de tels opérateurs restent actifs à plus long terme (en Belgique).

	Marges		
	Basis-scenario	+25% bedelers cat. 2a	+50% bedelers cat. 2a
Cat. 1	7,9%	12,3%	15,8%
Cat. 2a	3,3%	-0,5%	-5,2%
Mondial Relay	7,2%	4,2%	0,8%
GLS Belgium NV	5,7%	2,1%	-2,3%
Post NL	4,3%	-0,9%	-7,6%
DPD (Belgium) NV	-0,9%	-2,7%	-4,9%
Cat. 2b	-2,8%	5,8%	11,6%
Cat. 3	1,6%	4,9%	7,7%

Tableau 3 : Impact sur les marges en fonction du pourcentage de livreurs supplémentaires pour la catégorie 2a et coût administratif (IT) pour tous les opérateurs

76. Enfin, il convient de mentionner que, vu la taille des opérateurs, l'IBPT n'observe **aucun effet significatif de l'ajout des coûts IT estimés annuellement** (amortissement de 100 000 euros) sur la marge.

4.2.1.2. Opérateur de catégorie 1

77. Dans ce scénario, bpost utiliserait la répercussion des coûts supplémentaires de la catégorie 2a (son concurrent le plus proche au sein du segment des colis) pour **augmenter ses propres tarifs**. Vu l'importance des économies d'échelle, nous supposons que bpost augmentera ses tarifs jusqu'au point où l'afflux de nouveaux volumes (de la catégorie 2a) est égal au flux sortant de ses propres volumes (en raison de sa propre augmentation tarifaire).
78. La combinaison de tarifs supérieurs et d'un volume stable (et de coûts stables) **entraînera une marge supérieure** pour bpost pouvant s'élever à 7,9 % dans le scénario de base et jusqu'à 12,3 % dans le scénario le plus probable.
79. Cette approche (augmentation tarifaire) de bpost inclut le risque que cela incite les détaillants en ligne à se charger eux-mêmes de la distribution (voir également ci-dessous l'impact sur les détaillants en ligne et notamment Amazon). Toutefois, comme l'IBPT le supposait déjà pour la catégorie 2a, bpost épargnera probablement ses clients les plus sensibles aux prix et augmentera notamment les tarifs pour les clients les moins sensibles aux prix (à nouveau l'élasticité de -1,17 est utilisée). Voir également la section concernant les détaillants en ligne pour l'impact.

80. Pour bpost également, vu son ampleur, **l'IBPT n'observe aucun effet significatif de l'ajout des coûts IT estimés annuellement** (à savoir un amortissement annuel de 100 000 euros) sur la marge.

4.2.1.3. Opérateurs de catégorie 2b et 3

81. Dans notre modèle, ces opérateurs sont encouragés à maintenir leur ARPU déjà plus élevé à un niveau constant afin d'attirer le plus de volume supplémentaire possible. Néanmoins, cela permet aux marges de progresser clairement. Pour la catégorie 2b, de -2,8 % dans le scénario de base jusqu'à 5,8 % dans le scénario le plus probable. Pour la catégorie 3, l'évolution est de 1,6 % à 4,9 %.
82. Vu la taille plus limitée des opérateurs dans la catégorie 2b, l'IBPT observe **un impact de l'ajout des coûts IT estimés annuellement** (amortissement de 100 000 euros) sur la marge. Sans l'ajout, elle s'élèverait selon cette analyse d'impact à 6 % au lieu de 5,8 %.

4.2.1.4. Impact des mesures en matière de transparence sur les petits opérateurs et les sous-traitants

83. Les petits opérateurs, les start-ups et les sous-traitants subiront proportionnellement l'impact le plus important sur leurs marges à la suite des investissements IT nécessaires et des charges administratives supplémentaires, vu l'ampleur relativement importante de ces coûts dans l'ensemble. Le premier effet de cette mesure sera donc plus lourd pour eux.
84. Comme indiqué ci-dessus, ce seront probablement les opérateurs qui prévoient un système IT, mais il n'est pas exclu que les sous-traitants doivent payer une « redevance » pour son utilisation (par exemple un coût pour démarrer en tant que sous-traitant). Les opérateurs plus petits et les start-ups, qui travaillent avec un nombre limité de livreurs (en sous-traitance), peuvent éventuellement aller encore plus loin et reporter une part encore plus grande du coût sur leurs sous-traitants ou encourager l'introduction manuelle des données nécessaires (par ex. concernant les temps de conduite). Pour eux, le deuxième effet de la mesure sera d'autant plus grand.

4.2.2. Indication de l'impact économique sur détaillants en ligne

85. À la suite des augmentations tarifaires, tant de la catégorie 2a que (dans une moindre mesure) de la catégorie 1, de nombreux utilisateurs seront confrontés à des tarifs plus élevés du fait de hausses de prix soit au niveau des nouveaux tarifs de la catégorie 2a et 1, soit au niveau des tarifs déjà plus élevés de la catégorie 2b et 3 en cas de passage à cette catégorie (comme ce fut également le cas lors de la pandémie, lorsqu'une recherche fut lancée afin de traiter la forte augmentation soudaine du volume de l'e-commerce).
86. Concernant les détaillants en ligne plus grands, ceux-ci seront plus que probablement épargnés en raison de leur volume (et l'importance des économies d'échelle) ainsi que de la menace qu'ils effectuent éventuellement eux-mêmes la distribution. Le détaillant en ligne qui est passé à sa propre distribution est Amazon, qui faisait auparavant livrer ses colis principalement⁴⁹ par bpost et qui a ouvert un « centre de distribution » à Anvers fin 2022.

⁴⁹ Cependant, Amazon a également encore une participation de 10 % dans l'opérateur Colis Privé.
<https://www.tijd.be/ondernemen/logistiek/containerreus-cma-cgm-stapt-in-pakjesdienst-colis-prive/10363242.html>

87. Les clients plus petits de catégorie 2a et 1, dont également les acteurs plus petits de l'e-commerce, ne pourront toutefois pas y échapper. Cela pourrait retreindre la croissance de l'e-commerce en Belgique, alors que la Belgique – comme indiqué dans l'étude de Wik-Consult sur l'e-commerce – a encore sur ce plan un retard à rattraper par rapport à des pays similaires en Europe.
88. Si une sortie du marché devait en outre effectivement avoir lieu, par des opérateurs confrontés à une marge trop basse voire négative, cela nuirait à terme à la concurrence et pourrait faire monter davantage les tarifs. Les effets mentionnés peuvent donc inclure une sous-estimation supplémentaire, surtout à plus long terme.

4.2.3. Indication de l'impact économique sur le consommateur

89. Vu qu'une partie du volume sera distribuée à des tarifs plus élevés (soit en raison de l'augmentation tarifaire des catégories 2a et 1, soit en raison du glissement vers 2b et 3), il se peut que les coûts supplémentaires générés soient (partiellement) répercutés sur l'utilisateur final. Celui-ci peut également être confronté lui-même à des tarifs plus élevés pour l'envoi de ses propres colis C2X, tant avec la catégorie 2a qu'avec bpost (ou en cas de changement vers la catégorie 2b ou 3).

4.2.4. Indication de l'impact sur l'emploi

90. Dans l'analyse ci-dessus, l'IBPT présumait que 25 % de livreurs supplémentaires seraient nécessaires pour la catégorie 2a.
91. À première vue, l'effet semble positif, étant donné que l'emploi en Belgique augmenterait probablement de plus de 500 personnes. Toutefois, compte tenu de la pénurie de main-d'œuvre, avec une offre qui a du mal à suivre la demande importante sur le marché du travail, l'on peut s'interroger sur la possibilité de trouver cette main-d'œuvre supplémentaire (à court terme). En Flandre⁵⁰, le VDAB considère aujourd'hui par exemple le métier de facteur comme un métier en pénurie⁵¹, notamment en raison de la nécessité de posséder un permis de conduire B, ainsi que de la flexibilité nécessaire et de la charge de travail actuelle.
92. L'emploi de livreur pourrait donc augmenter à court terme, mais l'on ignore l'effet à moyen et à long terme. En cas de sorties du marché à la suite des éléments abordés ci-dessus ou de la diminution de l'e-commerce en Belgique, l'emploi pourrait stagner, voire baisser à nouveau, après la croissance initiale.

⁵⁰ Il existe en Flandre une liste de 234 métiers en pénurie. ACTIRIS mentionne à Bruxelles « uniquement » 38 métiers qui engagent d'urgence, dont au sein du secteur du transport seulement le métier de conducteur poids lourd : <https://yes.actiris.brussels/fr/article/37-etudes-qui-mener-des-metiers-qui-engagent-durgence>
En Wallonie, la liste comporte 75 métiers et des métiers dans le secteur des transports apparaissent plusieurs fois, sans toutefois mentionner spécifiquement le métier de livreur ou facteur :

<https://emploi.wallonie.be/home/travailleurs-etrangers/permis-de-travail/liste-des-metiers-en-penurie.html>

⁵¹ <https://www.vdab.be/trendsdoc/beroepen/index.html?brp=TA5820>

4.2.5. Conclusion

93. L'IBPT suppose qu'en raison des mesures prévues dans le projet de loi le besoin de livreurs supplémentaires se fera surtout sentir auprès des opérateurs alternatifs au sein de la distribution de colis (la catégorie 2a), qui en raison de leur prix de vente moyen (ARPU) faible doivent maintenir les coûts au niveau le plus bas possible en faisant distribuer le plus possible de colis par les livreurs par jour de travail. Dans le cadre du scénario le plus probable, leur coût total augmenterait de 10,6 %, augmentation qui serait ensuite répercutée sur l'utilisateur. Néanmoins, cette augmentation tarifaire dans son ensemble entraînerait une baisse du volume qu'ils distribuent de 12,4 %.
94. Cette baisse de volume compensera partiellement la hausse des coûts, grâce à une diminution des coûts variables qui y seraient liés. Néanmoins, il y a au final un impact négatif clair sur la marge, qui évoluerait vers un pourcentage légèrement négatif (venant de 3,3 % en moyenne). Une telle situation n'est pas viable à plus long terme, certainement pas lorsque le coût du capital doit encore être pris en compte, ayant pour effet d'éventuelles sorties du marché.
95. Dans ce scénario, bpost profiterait de la répercussion des coûts supplémentaires auprès de ces opérateurs concurrents (catégorie 2a) pour également augmenter ses tarifs, jusqu'à ce que l'afflux de nouveaux volumes provenant d'opérateurs de la catégorie 2a à la suite de leur augmentation tarifaire corresponde au flux sortant de volume propre (en raison de sa propre augmentation tarifaire). La combinaison de tarifs supérieurs et d'un volume stable (et de coûts stables) entraînera une marge supérieure pour bpost pouvant s'élever jusqu'à 12,3 % dans le scénario le plus probable.
96. Les opérateurs de niches ou du segment des envois express s'en sortiront bien étant donné que le volume supplémentaire peut leur apporter des marges supérieures. Toutefois, l'effet de l'ajout d'un coût IT estimé annuellement peut être considérable pour eux. Les petits opérateurs et les start-ups subiront proportionnellement l'impact le plus lourd sur leurs marges à la suite des investissements IT nécessaires et de la charge administrative supplémentaire. Ils tenteront probablement de récupérer une partie significative de ces coûts auprès de leurs sous-traitants.
97. En raison des augmentations tarifaires, de nombreux utilisateurs seront confrontés à des tarifs plus élevés. Les détaillants en ligne plus grands (et notamment Amazon) seront probablement épargnés en raison de leur forte position de négociation, et ce au détriment des entreprises (d'e-commerce) plus petites et des clients résidentiels qui devront faire face à l'addition. Dans tous les cas, les augmentations tarifaires limiteront la croissance de l'e-commerce en Belgique. Si des sorties du marché devaient avoir lieu, cela pourrait nuire à terme à la concurrence et pousser davantage les tarifs à la hausse.
98. À première vue, l'effet sur l'emploi semble positif. La question est de savoir si les emplois supplémentaires peuvent être pourvus rapidement dans la pratique. De plus, l'on ignore l'effet à moyen et à long terme. En cas de sorties du marché, l'on devrait assister à une baisse de l'emploi lors d'une deuxième phase. En fait, il y aura un impact, impliquant en grande partie des coûts pour la collectivité, auprès des administrations.

99. Vu l'analyse qui précède qui, compte tenu des hypothèses adoptées, fait état d'un impact significatif (même de marges négatives) pour les opérateurs postaux actifs dans la partie la « moins chère » du segment des colis, où la pression sur les coûts est la plus élevée, ainsi que pour les petits opérateurs et les start-ups (barrière à l'entrée sur le marché), l'e-commerce en Belgique en général, sans oublier le consommateur, l'IBPT émet un avertissement concernant l'impact économique négatif potentiel découlant de ce projet de loi modifiant la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux. Selon l'IBPT, il existe, comme indiqué dans l'étude WIK-Consult, des pistes alternatives pouvant réaliser les objectifs fixés, avec des conséquences négatives moins drastiques pour le secteur et pour les consommateurs. L'IBPT propose d'approfondir davantage ces pistes alternatives.

Axel Desmedt
Membre du Conseil

Bernardo Herman
Membre du Conseil

Luc Vanfleteren
Membre du Conseil

Michel Van Bellinghen
Président du Conseil