

Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale

adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 11 juillet 2013



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

| | |
|------------------------|--|
| AATL | Administration de l'aménagement du territoire et du logement de la Région de Bruxelles-Capitale |
| ABE | Agence régionale pour l'entreprise |
| ABP | Agence Bruxelles Propreté |
| ADT | Agence de développement territorial de la Région de Bruxelles-Capitale |
| AFOM | Atouts – Forces – Opportunités – Menaces (SWOT en anglais) |
| Atrium | Agence régionale qui coordonne les investissements urbains et le développement des quartiers commerçants |
| AVCB | Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale |
| BECI | Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles |
| CCB-C | Confédération Construction Bruxelles-Capitale |
| CDU | Centre de distribution urbaine |
| CEFL | Centre européen des fruits et légumes |
| CERTU | Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Ministère français de l'Urbanisme) |
| CES | Conseil économique et social européen |
| Comeos | Porte-parole du commerce et des services en Belgique |
| CRM | Commission régionale de la Mobilité |
| CRR | Centre de recherches routières |
| DRU | Direction de la Rénovation urbaine de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement de la Région de Bruxelles-Capitale |
| ELP | Espace de livraison de proximité |
| ELU | Espace logistique urbain |
| ETP | Equivalent temps plein |
| FEBETRA | Fédération belge des transporteurs |
| FEDER | Fonds européen de Développement régional |
| IBGE | Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (Bruxelles Environnement) - Administration de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale |
| ICT | Information and communications technology (TIC en français) |
| IRIS TL | Centre de Référence bruxellois pour le Transport et la Logistique |
| LaMiLo | Last Mile Logistics |
| MABRU | Marché matinal de Bruxelles |
| MOBIRIS | Centre de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale |
| NO₂ | Dioxyde d'azote |
| PM₁₀ | Particules fines inférieures à microns |
| PPAS | Plan particulier d'affectation du sol |
| PPI | Plan Pluriannuel d'Investissements (SNCB) |
| PPP | Partenariat public-privé |
| PRAS | Plan régional d'affectation du sol |
| PRDD | Plan régional de développement durable |
| SDRB | Société de développement régional bruxellois |
| SNCB | Société nationale des chemins de fer belges |
| STIB | Société de transports intercommunaux bruxellois |
| Sugar | Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by regional and Local Policies |
| SWOT | Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats (AFOM en français) |
| TIC | Technologies de l'information et de la communication (ICT en anglais) |
| TIR | Transport international routier |
| UCM | Union des classes moyennes |
| ULB | Université Libre de Bruxelles |
| UNIZO | Unie van Zelfstandige Ondernemers |
| UPTR | Union professionnelle des transporteurs routiers |
| VUB | Vrije Universiteit Brussel |
| WP | Workpackages |
| ZAPT | Zone d'activités portuaires et de transport dans le plan régional d'affectation du sol |
| ZIR | Zone d'intérêt régional dans le plan régional d'affectation du sol |
| ZLU | Zone logistique urbaine |

Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale

adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 11 juillet 2013



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 4 |
| 1. ENJEUX | 6 |
| 1. Analyse SWOT | 6 |
| Forces | 6 |
| Faiblesses | 6 |
| Opportunités | 7 |
| Menaces | 7 |
| 2. Efficacité des modes d'approvisionnement | 10 |
| 2. VISION ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX | 14 |
| 3. STRUCTURE DE DISTRIBUTION URBAINE ET ESPACES LOGISTIQUES URBAINS | 18 |
| 4. PLAN D'ACTIONS | 24 |
| 1. Structure physique de la distribution urbaine | 26 |
| 1. [1] Analyser les flux de marchandises en vue d'un scénario de distribution | 32 |
| 1. [2] Élaborer le business case de la structure de distribution urbaine | 33 |
| 1. [3] Identifier et réserver des terrains pour la distribution urbaine | 34 |
| 1. [4] Développer physiquement la structure du réseau de distribution urbaine | 35 |
| 1. [5] Initier un projet pilote de distribution urbaine au centre TIR | 36 |
| 1. [6] Faire évoluer le centre TIR en centre de distribution urbaine | 37 |
| 1. [7] Encourager le transport par palettes et/ou par tricycles de la voie d'eau vers le centre | 38 |
| 1. [8] Acheminer préférentiellement les matériaux de construction par la voie d'eau | 39 |
| 1. [9] Soutenir les initiatives privées innovantes | 40 |
| 1. [10] Participer activement au projet européen LaMiLo - Last Mile Logistics | 41 |
| 2. Planification territoriale et secteur immobilier | 42 |
| 2. [11] Réaliser l'inventaire de l'immobilier logistique et le comparer avec les besoins | 44 |
| 2. [12] Former et sensibiliser les acteurs & partenaires de la planification à la distribution urbaine et aux besoins logistiques | 45 |
| 2. [13] Intégrer la distribution urbaine et les besoins logistiques dans les outils planologiques et réglementaires | 46 |
| 2. [14] Intégrer la distribution urbaine et les besoins logistiques dans la stratégie de développement de la zone Canal, dont le plan directeur Canal | 47 |
| 2. [15] Développer des projets pilotes de zones d'entreprises avec possibilités logistiques | 48 |
| 2. [16] Développer le site de Schaerbeek-Formation comme pôle logistique au service de la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland | 49 |
| 2. [17] Réserver des terrains pour des affectations de distribution urbaine et logistiques | 50 |



| | |
|--|-----------|
| 3. Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines | 52 |
| 3. [18] Améliorer les livraisons en voirie | 55 |
| 3. [19] Déployer des itinéraires marchandises | 56 |
| 3. [20] Instaurer une tarification routière kilométrique | 58 |
| 3. [21] Organiser le stationnement des poids lourds | 59 |
| 3. [22] Favoriser les chantiers générant moins de nuisances sur les routes | 60 |
| 3. [23] Mener une réflexion sur les espaces de livraisons de proximité (ELP) | 61 |
| 3. [24] Mettre en place les livraisons à horaire décalé | 62 |
| 3. [25] Former et sensibiliser des acteurs & partenaires des livraisons à la distribution urbaine et aux besoins logistiques | 63 |
| 3. [26] Limiter les émissions polluantes du transport de marchandises | 64 |
| 4. Données, recherche et innovation | 66 |
| 4. [27] Établir un plan annuel de recherche et d'innovation en transports de marchandises et lancer un appel à projets | 68 |
| 4. [28] Monitorer les flux de marchandises et organiser des comptages | 69 |
| 4. [29] Étudier la faisabilité de modes de transport novateurs : utilisation des rails urbains | 70 |
| 4. [30] Participer à des projets européens d'échanges de bonnes pratiques | 71 |
| 5. Coordination régionale | 72 |
| 5. [31] Coordonner et évaluer la politique relative au transport de marchandises | 74 |
| 5. [32] Sensibiliser aux implications des choix logistiques en matière de transport et aux modes de transport alternatifs | 75 |
| 5. [33] Améliorer le transport de marchandises exportées par les entreprises bruxelloises | 76 |
| 5. [34] Accompagner des projets pilotes de rationalisation des livraisons à l'échelle des quartiers | 77 |
| 5. [35] Établir des plans de Livraison d'Entreprise | 78 |
| 5. [36] Rationaliser les distances du transport de marchandises | 79 |

INTRODUCTION

La distribution urbaine englobe les activités logistiques et le transport de marchandises destinés à approvisionner les entreprises, les institutions et les autres consommateurs en milieu urbain. Elle concerne toutes les livraisons vers et depuis les villes, telles que les livraisons aux supermarchés, magasins de détail, entreprises, bureaux, institutions, chantiers, déchets, établissements HORECA, hôpitaux, etc. et aussi l'acheminement des marchandises produites par les entreprises bruxelloises.

Comme beaucoup de régions et de villes d'Europe, la Région de Bruxelles-Capitale est confrontée à des difficultés pour l'organisation du transport de marchandises. Bien que le transport de marchandises ne représente qu'une part relativement faible du trafic total (les camions représentent 6% des entrées et sorties de véhicules de la Région de Bruxelles-Capitale, comptages juin 2012), il génère, lorsqu'il est associé aux autres formes de circulation dans la région urbaine, des problèmes d'accessibilité, de viabilité et de sécurité de la ville.

Afin d'optimiser et de rendre plus efficaces ces flux de marchandises, conformément au plan régional des déplacements IRIS 2 approuvé en 2010, la Région a élaboré une stratégie politique générale en matière de transport de marchandises qui :

- garantit l'approvisionnement de la ville ;
- limite les nuisances ;
- vise une intégration avec le développement des activités logistiques dans la Région ;
- tient compte de la volonté de développement durable de la Région.

Pour rédiger ce plan, Bruxelles Mobilité a confié une mission aux consultants Buck Consultants International et Espaces Mobilités. Il s'agissait d'une mission d'étude et aussi de mise en place de concertation.

En effet, ce fut un parti pris que d'associer dès le départ les acteurs publics et privés à la recherche des solutions à mettre en place pour améliorer la distribution urbaine. Dans ce cadre, des entretiens ont d'abord été organisés avec des représentants des intégrateurs (DHL et TNT), de la distribution urbaine (Press Shop), du transport de matériaux de construction (Groupe Gobert), de la grande distribution (Carrefour), du transport de déchets (Bruxelles Propreté) et de l'industrie (European Music distribution). Ces entretiens ont permis de mieux comprendre les comportements de transport et de prendre la température des défis à relever. Ils n'avaient pas pour objectif une analyse exhaustive des besoins mais ils ont orienté les ateliers participatifs.

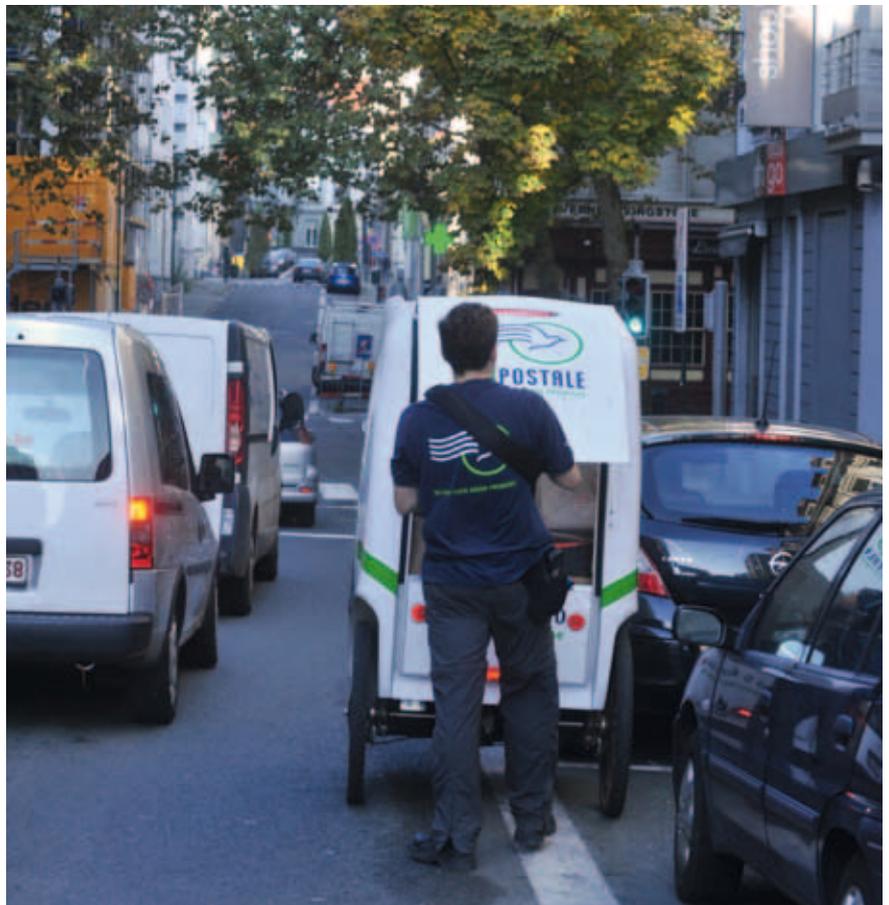
Quatre ateliers participatifs ont été organisés en 2011 dans le cadre de la Commission régionale de la Mobilité. Pour l'occasion, les invitations ont été étendues à un vaste groupe d'acteurs intéressés issus des secteurs publics et privés. En moyenne, une quarantaine de participants représentant différents secteurs (chargeurs, commerçants, prestataires de services logistiques, organismes publics, organisations patronales et unions professionnelles, organisations de défense des habitants et de l'environnement et universités) étaient présents. Au départ de témoignages d'acteurs de la chaîne de distribution, l'avis de participants était demandé par écrit sur des propositions et ensuite débattu. Les trois premiers ateliers ont eu pour thèmes la mutualisation des flux de marchandises, les infrastructures mutualisantes et le "last mile delivery". Le dernier atelier a approfondi les résultats des trois premiers ateliers en demandant aux participants d'établir des priorités dans les propositions.

Ce travail combiné à un état des lieux et un diagnostic de la situation a constitué la base de réflexion pour établir la vision intégrée et le plan d'actions pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale.

L'élaboration du plan a été enrichie par la participation de la Région de Bruxelles-Capitale au projet européen SUGAR. SUGAR est l'acronyme de Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies. Il s'agit d'un programme développé dans le cadre du programme INTERREG IVC de l'Union européenne. SUGAR visait l'échange, la discussion et le transfert de connaissances, d'expériences et de bonnes pratiques en matière de distribution urbaine. L'originalité du projet SUGAR fut d'établir des passerelles entre "sites de bonnes pratiques", c'est-à-dire des villes qui avaient déjà une expérience réussie d'une politique sur le transport de marchandises, comme Paris ou Londres, et "sites de transfert", des villes qui souhaitaient apprendre et progresser dans une politique sur le transport de marchandises, comme Bruxelles. Outre des mesures particulières comme les plans de livraisons d'entreprises ou le groupement de matériaux de construction expérimentés à Londres, ce sont aussi des facteurs clés de succès qui ont été mis en évidence comme d'associer les acteurs, de partir de l'existant ou encore de viser la rentabilité économique des actions mises en place.

Début 2013, le projet de plan approuvé en première lecture par le Gouvernement a été soumis aux avis de la Commission régionale de mobilité, du Conseil économique et social et du Conseil de l'environnement, aux différentes administrations régionales et aux pararégionaux concernés (Port de Bruxelles, IBGE, SDRB, ABE, Atrium, STIB), aux communes et aux acteurs ayant participé à la concertation initiale (BECI, Comeos, FEBETRA, CRR, CCB-C). Une dizaine de séances d'information ont été organisées à la demande de ces différents organismes et plus de trente avis ont été reçus.

Les stakeholders ont reconnu unanimement l'utilité de disposer d'un plan concernant cet enjeu majeur et, globalement, ils ont apporté un large soutien au projet de Plan de la Région. Tous ont souligné qu'ils appréciaient le travail de partenariat et de concertation constructive mené pour l'établissement du plan et qu'ils souhaitaient voir celui-ci se poursuivre de manière structurelle. Les demandes de concertations spécifiques ont été reprises et les fiches concernées ont été modifiées. Une demande de plus grande concertation avec les deux autres régions a aussi été prise en compte tout comme la coordination avec les planifications stratégiques de la Région que sont le PRDD, le PRAS, IRIS2 ou le plan Canal. D'autres accents ont été développés dans le plan comme l'évaluation des impacts ou le développement de l'usage du vélo dans la logistique.



1. ENJEUX



1. Analyse SWOT

Une analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces, AFOM en français, ou SWOT, en anglais, exige une compréhension des facteurs internes (le profil d'approvisionnement de la Région de Bruxelles-Capitale) et externes (influences extérieures). Cette analyse s'appuie sur les conclusions formulées durant la procédure de concertation. Elle a permis de mettre en évidence les enjeux et de dégager des pistes de solutions pour renforcer et optimiser la structure de distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale.

ATOUTS

La position de la Région de Bruxelles-Capitale en tant que capitale de la Belgique et de l'Europe, au cœur de marchés de consommateurs relativement vastes, est une force importante qui attire de grands flux de marchandises. De plus, la Région de Bruxelles-Capitale est bien desservie par un réseau routier, ferroviaire et navigable qui la relie à d'autres régions clés du nord-ouest de l'Europe. Le port de Bruxelles, qui est un catalyseur du traitement de flux entrants et sortants de conteneurs et de vrac, est un pivot majeur de ce réseau. C'est particulièrement le cas, par exemple, en ce qui concerne le transport de matières premières de construction par voie navigable en vue de l'approvisionnement des centrales à béton et des grossistes qui se sont installés dans la zone portuaire, d'où ils desservent les chantiers de construction de la Région de Bruxelles-Capitale. La proximité de l'aéroport est un autre atout pour l'expédition rapide d'envois express au départ de la Région.

L'attraction exercée par la Région de Bruxelles-Capitale en tant que centre de décision politique (inter)national a incité d'autres centres de décision à s'y installer. Tout ceci, ainsi que la grande concentration de population diversifiée, fait de la Région de Bruxelles-Capitale un marché intéressant pour différents types de commerçants. Réparties sur les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale, des concentrations de magasins réunissant négociants et commerçants sont également apparues.

FAIBLESSES

La Région de Bruxelles-Capitale a beau disposer d'importantes infrastructures de transport, elle est aussi une des zones les plus congestionnées d'Europe. Bien que le transport de marchandises ne représente qu'une petite part du trafic total (14% : 6% en camions et 8% en camionnettes, sur base des comptages effectués par Bruxelles Mobilité en 2012), associé aux autres formes de circulation routière dans la région urbaine, il génère des problèmes d'accessibilité, de viabilité et de sécurité de la Région. Malgré cette part réduite, des études montrent que le transport urbain de marchandises représente 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre liées au transport (Source: CERTU).

Afin de mettre en perspective la situation actuelle du transport de marchandises et trouver des solutions, il manque encore à la Région de Bruxelles-Capitale des données quantitatives exactes et suffisantes en ce qui concerne le profil d'approvisionnement des commerçants, des entreprises et des consommateurs existants, telles que le volume, la nature, le conditionnement, la provenance, la destination, la fréquence de livraison, les modes de transport...

Étant donné sa part limitée dans l'usage global de la route, le transport régional de marchandises n'a pas été une priorité politique majeure dans le cadre de la gestion de la mobilité. Par conséquent, la Région ne dispose toujours pas de vision intégrée ni de politique de soutien visant spécifiquement à optimiser et à rendre durable le transport urbain de marchandises. Les flux de marchandises ne s'arrêtent pas aux frontières de la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, en raison des connaissances logistiques peu développées de certaines parties intéressées, du contexte institutionnel complexe et de la collaboration interrégionale limitée, les procédures de décision peuvent traîner longtemps et la mise en œuvre et le maintien être entravés par des mesures politiques qui ont un impact sur le transport de marchandises.

Les problèmes liés au chargement/déchargement obligent parfois les transporteurs à mal se garer, ce qui provoque la frustration des autres usagers de la route et des amendes croissantes. Le territoire urbain manque aussi d'espaces logistiques appropriés et abordables. De ce fait, de nombreux mouvements de transport sont nécessaires et l'approvisionnement est fragmenté et occasionnel. L'absence de réglementation de l'accès des poids lourds en ville ne favorise pas non plus un transport regroupé efficace.

Le canal maritime Bruxelles-Escout, qui devient ensuite le canal de Charleroi, traverse la Région de Bruxelles-Capitale du nord au sud. Pour l'instant, l'infrastructure multimodale présente est peu employée pour les flux de marchandises entrants et sortants, notamment en raison du manque d'attention et de volonté des transporteurs urbains et des autres parties intéressées à trouver des solutions innovantes et à collaborer davantage.

OPPORTUNITÉS

Dans son dernier Livre Blanc (2011), la Commission européenne identifie la distribution urbaine comme un axe important de la mobilité urbaine. Dans ce domaine, elle entend organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet. L'objectif est de raccourcir le plus possible la partie individuelle des livraisons, qui est la partie la plus "inefficace" du trajet. Dans ce document, la Commission vise une réduction de moitié de l'utilisation des véhicules à moteur à combustion classique dans la circulation urbaine d'ici 2030. À partir de 2030, le transport urbain devra devenir progressivement neutre en CO₂ pour atteindre une neutralité totale en 2050. Pour réaliser la nouvelle politique de transport, l'Europe devra dégager davantage de moyens pour la distribution urbaine.

Consommateurs et entreprises sont de plus en plus conscients de l'impact de leurs actions sur l'environnement et sur leur cadre de vie. Des termes tels que "responsabilité sociétale des entreprises" se retrouvent parmi les priorités des entreprises et des associations d'entreprises. Cette évolution recèle des opportunités afin de mutualiser les flux de marchandises et de rendre le transport plus durable, en recourant par exemple à la navigation intérieure ou au transport ferroviaire.

Diverses villes d'Europe mènent une politique active afin d'optimiser leur approvisionnement urbain. Les moyens dont elles disposent à cet effet et les actions qu'elles entreprennent sont très variés. Les particularités de chaque région urbaine débouchent en effet sur des solutions sur mesure. Toutefois, des leçons peuvent être tirées de la politique de facilitation, de l'usage de l'infrastructure et des initiatives parfois très novatrices prises ailleurs. Les progrès dans le domaine des nouvelles technologies (propres) et le développement d'applications ICT de plus en plus complexes offrent également des possibilités de suivi et de canalisation plus efficaces des flux de marchandises.

L'espace est généralement compté, en particulier dans la Région de Bruxelles-Capitale où les prix de l'immobilier et des terrains sont en outre parmi les plus élevés de Belgique. À l'heure actuelle, la Région de Bruxelles-Capitale dispose néanmoins de plusieurs sites qui offrent encore des possibilités de nouveaux développements logistiques (Schaerbeek-Formation, par exemple).

MENACES

Le coût du développement de concepts de distribution urbaine peut être très élevé. De plus, ce type de concepts comprend souvent un transbordement supplémentaire qui augmente encore les frais dans la chaîne. De ce fait, la plupart des projets liés à la distribution urbaine ne peuvent pas, pour le moment, être rentabilisés sur une base privée. Sans intervention des pouvoirs publics, les intervenants concernés du marché risquent de ne pas être disposés à modifier leur comportement.

Selon les prévisions, la population de la Région de Bruxelles-Capitale devrait augmenter de 170.000 à 200.000 habitants entre 2007 et 2020 (source : IBSA). La Région absorberait alors 40% de l'augmentation totale de la population belge. Cette augmentation de la population s'accompagnera aussi de flux de marchandises supplémentaires, à savoir, selon la Commission européenne, une augmentation de 80% d'ici 2050. Si aucune mesure n'est prise, ces tendances auront incontestablement un impact négatif sur les conditions de logement, de vie et de travail et accroîtront la pollution et la congestion.

L'analyse SWOT est synthétisée dans le tableau ci-contre.

Tableau 1 : Analyse SWOT

ATOUS

- Grand marché de consommateurs
- Présence de grandes zones commerçantes
- Présence de centres de décision
- Infrastructure de transport (multimodale) bien développée
- Présence de plaques tournantes intermodales (port de Bruxelles et proximité de Brussels Airport)
- Grands volumes de flux de matériaux de construction
- Initiatives privées de livraisons à vélo à Bruxelles
- Présence d'universités

OPPORTUNITÉS

- Soutien de l'Europe en ce qui concerne la distribution urbaine et politiques volontaristes au niveau régional (Plan Iris 2, plan de stationnement, tarification routière...)
- Prise de conscience écologique des consommateurs et des entreprises
- Augmentation des coûts énergétiques en faveur d'un meilleur groupage des marchandises
- Innovation dans le domaine de la distribution urbaine, expériences utiles d'autres villes européennes et développement des nouvelles technologies (ICT, motorisation...)
- Projets offrant de l'espace pour des développements logistiques (Schaerbeek-Formation, Abatan, Biestebroeck) et immobilier logistique disponible dans la région (Canal Logistics) et dans la zone métropolitaine
- Intérêt de valoriser les métiers de la distribution urbaine
- Participation de Bruxelles Mobilité et du Port de Bruxelles à des projets européens (benchlearning)

FAIBLESSES

- Congestion structurelle du réseau routier et part relativement limitée du rail et de la navigation intérieure
- Absence de données précises sur les flux de marchandises entrants et sortants de la région
- Prépondérance du transport de marchandises occasionnel et manque de dynamisme des transporteurs et des chargeurs pour trouver des solutions innovantes et mener des partenariats.
- Contexte institutionnel complexe, faible collaboration interrégionale et nombreux niveaux de pouvoir
- Connaissances logistiques peu développées des stakeholders
- Manque de respect des zones de chargement/déchargement et localisation parfois peu adaptée aux besoins
- Manque d'espaces logistiques adéquats et abordables en centre-ville pour une distribution locale
- Projets récents de logistique à Bruxelles (Canal Logistics, bpost) pas assez orientés vers la distribution urbaine et/ou l'utilisation de la voie d'eau

MENACES

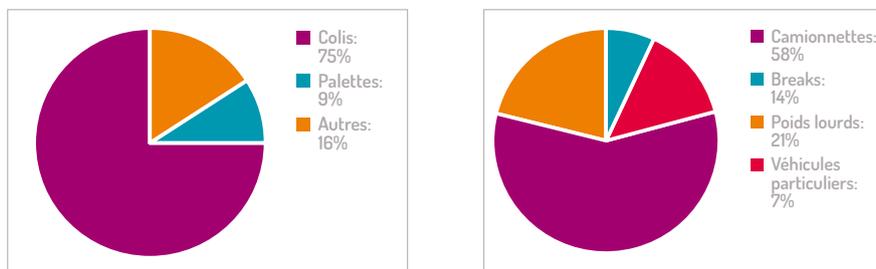
- Secteur de la logistique bruxelloise qui part dans la zone métropolitaine
- Augmentation de la population qui va accroître la pression sur le foncier industriel et logistique et va générer des flux de marchandises plus importants
- Politique de tarification routière pour les camions de plus de 3,5 tonnes qui risque d'augmenter le nombre de petits véhicules
- Phénomène "Nimby" compliquant la mise sur pied de projets logistiques

2. Efficacité des modes d'approvisionnement

Des études menées dans plusieurs villes, notamment en France dans le cadre du programme Marchandises en Ville, ont conclu à l'existence d'une série d'invariants du transport de marchandises en ville qui vont parfois à l'encontre des idées reçues sur les livraisons. A Bruxelles, il y a eu peu d'études approfondies sur les marchandises en ville. Toutefois, une enquête réalisée place Jourdan à Etterbeek en 2007 et une enquête dans le quartier Marie-Christine à Laeken en 2008 tendent à confirmer les résultats français.

Ces enquêtes dans différentes villes montrent que les colis individuels tels que les cartons, boîtes, caisses, etc. sont les conditionnements les plus utilisés (+/- 75%) lors de la distribution urbaine. Nous pouvons nous attendre à ce qu'il en soit de même dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ces études révèlent aussi que les palettes ne représentent qu'une part limitée (moins de 10%).

Figure 1 : Nature des conditionnements et types de véhicules dans le centre-ville de Liège



Source: EGIS-CRR, 2005

Par ailleurs, les véhicules utilisés pour le transport en centre-ville sont surtout des grands et petits utilitaires, d'une charge utile inférieure à 3.500 kg. Pour une grande part, le recours à des colis et à des utilitaires s'explique par l'accessibilité parfois limitée en ville (ruelles et rues étroites, bordures de trottoir hautes...) et par le manque de capacité de stockage des entreprises.



Les modes de transport, l'organisation et la fréquence des livraisons dans la Région de Bruxelles-Capitale dépendent fortement du type d'intervenant.

Tableau 2: Types d'organisation du transport

| Type/Organisation | Modes de transport | Organisation des livraisons | Fréquence des livraisons |
|---|--|---|--|
| COURSIER EXPRESS | <ul style="list-style-type: none"> Utilitaires (en général) Coursiers à vélo (occasionnellement) | <ul style="list-style-type: none"> Transport pour compte propre Tournées de livraison et d'enlèvement fixes Hub en périphérie de Bruxelles Transport groupé | <ul style="list-style-type: none"> Plusieurs trajets par jour Heures variables |
| APPROVISIONNEMENT DE "PETITES" FILIALES | <ul style="list-style-type: none"> Camion (7,5 - 20 tonnes) | <ul style="list-style-type: none"> Transport pour compte propre Tournées fixes Dépôts/locaux en périphérie Transport groupé par point de livraison (chariots) | <ul style="list-style-type: none"> Trajets quotidiens en ville Au moins 1 livraison par semaine et par magasin |
| TRANSPORTEUR DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION | <ul style="list-style-type: none"> Camion (7,5 - 20 tonnes) Poids lourds (plus de 18 tonnes) Navigation intérieure pour le transport du vrac (sable et gravier) | <ul style="list-style-type: none"> Transport pour compte propre Hub en périphérie Transport groupé | <ul style="list-style-type: none"> Livraisons quotidiennes en ville |
| SECTEUR DE LA GRANDE DISTRIBUTION | <ul style="list-style-type: none"> Camion (7,5 - 20 tonnes) Poids lourds (plus de 18 tonnes) | <ul style="list-style-type: none"> Sous-traitance et propre transport Tournées fixes Différents dépôts dans le pays Chariots et palettes Transport groupé par point de livraison | <ul style="list-style-type: none"> Plusieurs fois par jour (en fonction de la taille du supermarché à approvisionner) Heures fixes et plages de livraison strictes |
| TRANSPORT DES DÉCHETS | <ul style="list-style-type: none"> Camion (7,5 - 20 tonnes) | <ul style="list-style-type: none"> Transport pour compte propre Division de la Région de Bruxelles-Capitale en 3 zones Tournées fixes Point de déchargement fixe (incinérateurs) | <ul style="list-style-type: none"> Au moins 2 fois par semaine et par zone Chaque jour plus de 300 camions |
| INDUSTRIE | <ul style="list-style-type: none"> Réception de marchandises : poids lourds (plus de 18 tonnes) Livraisons de marchandises : camion (7,5 - 20 tonnes) | <ul style="list-style-type: none"> Transport sous-traité Pas de tournées fixes | <ul style="list-style-type: none"> Réception quotidienne de conteneurs (grands volumes) Envois express quotidiens (petits volumes) |

Source: Buck Consultants International sur base d'interviews

Globalement, le transport groupé de marchandises à destination du centre-ville est la méthode d'approvisionnement la plus efficace. Davantage d'adresses de livraison sont alors desservies par un seul véhicule. L'utilisation de véhicules complètement chargés pour approvisionner les supermarchés et grandes chaînes de magasins (approvisionnement des filiales) est très efficace aussi. Nous ne pouvons pas en dire autant des nombreux transporteurs qui se rendent en ville pour une ou plusieurs livraisons partielles. Cette catégorie englobe les tournées, le transport occasionnel et le transport pour compte propre des magasins.

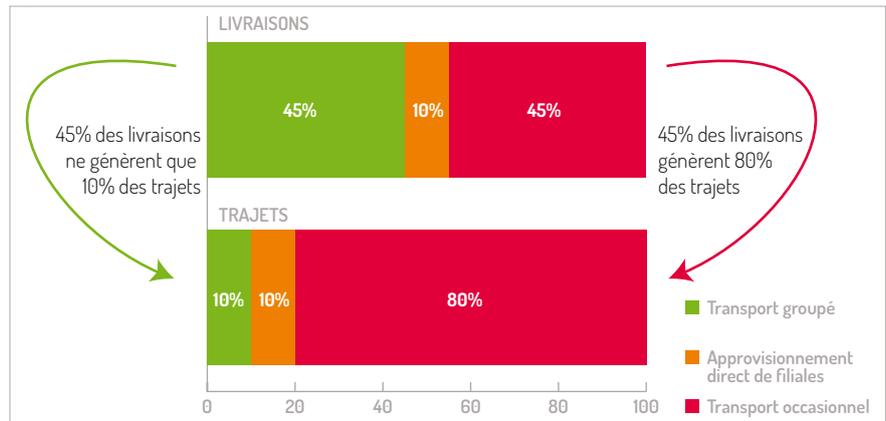
De nombreuses études sur l'approvisionnement dans les villes européennes mettent en évidence un lien certain entre les diverses méthodes d'approvisionnement efficaces et moins efficaces.

Les analyses montrent que dans l'ensemble, 45% des livraisons en zone urbaine sont bien organisées. Elles se font par des tournées planifiées et efficaces, avec des véhicules les plus remplis possible; ces livraisons "groupées" ne génèrent que 10% du trafic de marchandises en ville.

Les études montrent qu'à contrario, le transport occasionnel, peu organisé, concerne aussi 45% des livraisons mais que celles-ci génèrent près de 80% des trajets.

Un dernier système concerne l'approvisionnement direct de filiales: 10% des livraisons correspondent à 10% des flux.

Figure 2: Nombre de livraisons et de véhicules



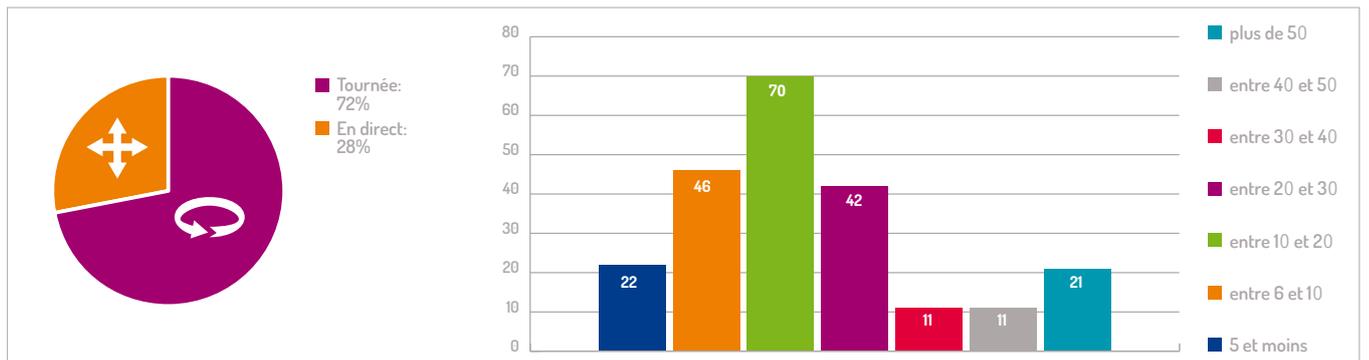
Source : Buck Consultants International (2011)



Le transport occasionnel entraîne la présence de nombreux petits véhicules. Afin d'optimiser davantage le transport de marchandises, des solutions structurelles devront être trouvées essentiellement pour ce groupe.

Bien que le nombre total de livraisons dans la Région de Bruxelles-Capitale soit inconnu, il existe des indications de la façon dont les transporteurs desservent la zone urbaine et la durée moyenne de chaque arrêt. Ainsi, la plupart des livraisons (environ 70%) ont lieu dans le cadre de tournées de livraison fixes. Chaque jour, chauffeurs et coursiers livrent de 10 à 20 établissements en ville.

Figure 3: Organisation et nombre de livraisons dans le centre-ville de Liège



Source : EGIS-CCR, 2005

Les livraisons just-in-time résultent d'une volonté de minimiser les stocks. Si elles font parties d'une organisation logistique efficace, elles ne génèrent pas plus de déplacements. Il faut néanmoins reconnaître que les livraisons just-in-time et le développement de l'e-commerce impliquent des livraisons dans des temps très courts pour répondre à la demande du client et peuvent générer des trajets supplémentaires.



2. VISION ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX



Le transport de marchandises est d'une importance vitale pour l'approvisionnement de la Région de Bruxelles-Capitale. La croissance attendue de la population et l'essor du commerce international laissent prévoir que les flux de marchandises au départ et à destination de Bruxelles ne vont faire qu'augmenter. Bien que cette augmentation soit profitable au fonctionnement économique de la Région de Bruxelles-Capitale et soit aussi une source d'emplois, elle possède des conséquences négatives sur l'accessibilité, le climat d'habitat, de travail et de vie et l'environnement.

En France, le CERTU indique que si les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de voyageurs stagnent, voire sont en baisse dans certaines villes, la croissance des émissions du transport est portée par le transport de marchandises. Le transport des marchandises est responsable d'environ 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre liées au transport. Ceci confirme clairement que le transport de marchandises est un nouvel enjeu des politiques de mobilité en ville.

La situation actuelle en matière de transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas tenable à terme. Des mesures seront nécessaires dans divers domaines afin de garantir simultanément l'approvisionnement de la Région et une amélioration de la qualité de la vie (environnement, santé, sécurité, mobilité). L'amélioration des flux est aussi importante pour tous les acteurs économiques de la distribution urbaine qui sont actuellement confrontés à des difficultés quotidiennes et des surcoûts générés par la congestion ou les difficultés de livraison.

Par conséquent, la Région de Bruxelles-Capitale souhaite, en collaboration avec les entreprises, améliorer la qualité du transport de marchandises. Des efforts communs et équitables de la part de toutes les parties concernées sont nécessaires afin d'accroître l'efficacité de la gestion du transport et améliorer la fiabilité des livraisons. Parallèlement, il est essentiel de réduire la consommation d'énergie, de limiter l'impact sur l'environnement et de tendre vers une meilleure qualité de vie. Améliorer le transport de marchandises en ville sera bénéfique tant pour les habitants que pour les transporteurs et les acteurs économiques.

La diversité des acteurs, des modes de transport et des marchandises fait qu'il n'existe pas de solution unique à la problématique du transport de marchandises. Différentes interventions sont nécessaires, à différents niveaux. Des combinaisons d'actions profitant à toutes les parties concernées ("win-win") doivent être imaginées.

L'objectif principal est d'arriver, d'ici 2020, à un **approvisionnement plus intelligent et plus propre** de la Région de Bruxelles-Capitale en concrétisant diverses pistes de solution en vue d'une situation "win-win" avec les parties intéressées. Cependant, plusieurs actions peuvent être prises à plus court terme, soit d'ici 2014, afin de limiter certaines nuisances liées à la distribution urbaine et poser les premiers jalons d'un transport de marchandises plus efficace et plus respectueux de l'environnement. **Travailler en partenariats est un pilier de la vision pour améliorer l'approvisionnement urbain.**

Un approvisionnement plus intelligent et plus propre peut se définir en trois points :

- 1. une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville.**
- 2. un report modal de la route vers la voie d'eau et le rail et les trajets restants (dernier kilomètre) à l'aide de véhicules plus respectueux de l'environnement.**
- 3. faciliter la vie des livreurs.**

En pratique, un approvisionnement plus intelligent revient souvent à grouper des flux de marchandises à destination de la ville. Différentes manières de procéder sont possibles. Le point de départ est le commerçant/négociant local/"responsable achats" d'une entreprise qui, en commandant moins souvent, peut concentrer les expéditions sur un nombre de jours de livraison limité. Ensuite, le choix du transporteur par le fournisseur détermine la

possibilité de livraison groupée en ville. À mesure que le fournisseur ou son transporteur dispose d'un plus grand nombre d'adresses de livraison en centre-ville, l'approvisionnement peut être optimisé.

Enfin, la Région peut collaborer avec les entreprises logistiques afin de mettre en place une livraison davantage groupée des marchandises, en créant les conditions propices. Nous pensons, à cet égard, à l'aménagement de nouveaux centres de distribution urbaine ou à l'octroi d'avantages aux transporteurs qui pratiquent les livraisons groupées en centre-ville.

Le résultat recherché est une diminution du nombre de mouvements de véhicules et des nuisances, ainsi qu'un régime uniforme pour la distribution urbaine dans toute la Région. L'enjeu consiste à réduire le nombre de livraisons malgré une croissance démographique très forte attendue d'ici 2020. On estime aujourd'hui le nombre de livraisons quotidiennes à quelque 100.000 à 120.000 déplacements. La transition visée doit avoir lieu en plusieurs phases afin de permettre aux parties concernées de s'adapter. En outre, la Région de Bruxelles-Capitale devra investir dans le développement et la mise en œuvre de nouveaux concepts sur mesure de distribution urbaine. Les pouvoirs publics et le secteur privé doivent en arriver à la conclusion que seule une approche régionale commune est efficace.

Par ailleurs, les actions garantiront les impératifs "just in time" conditionnant certaines activités.

À noter que l'application des actions et mesures intègre les spécificités des commerces en tenant compte de leur taille, nature, quartier d'implantation. En fonction, l'exécution des mesures et actions du Plan est adaptée.

Ainsi, il doit être possible de faire de la Capitale de l'Europe un exemple en matière de distribution urbaine efficace et innovante. Concrètement, il doit en résulter, à terme, une diminution mesurable des émissions et des mouvements de véhicules.

L'objectif à long terme, en 2050, relatif à la réduction des émissions est défini sur la base de l'objectif de la Commission européenne en ce qui concerne la qualité de l'air¹. En vertu de celui-ci, le transport de marchandises dans les villes européennes doit être neutre en CO₂ d'ici 2050. Il est bien entendu évident que cet objectif de neutralité en matière de gaz à effet de serre nécessite des actions très volontaristes dans d'autres domaines que le transport notamment la décarbonisation du secteur de production d'électricité.

Tableau 3 : Objectifs chiffrés liés à la distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale

| Année | Diminution des émissions | Diminution des mouvements de véhicules |
|-------|--------------------------|--|
| 2020 | -20% | -10% |
| 2030 | -50% | -20% |
| 2050 | -100% | -30% |

Source : Buck Consultants International

La diminution du nombre de mouvements de véhicules repose sur la mise au point d'un cadre permettant le groupement des flux. À cet égard, la croissance attendue de la population et l'augmentation prévue des flux de marchandises qui l'accompagne ont également été prises en considération, tout comme la rapidité à laquelle un processus de changement donne des résultats. Lors de la phase de démarrage, un plus long laps de temps est utile avant d'obtenir des résultats positifs, car les leçons nécessaires n'ont pas encore été tirées. En supprimant les problèmes de démarrage et en accomplissant des actions à plus grande échelle, de meilleurs résultats peuvent être obtenus, dans une plus grande proportion, après un certain temps. À long terme, un ralentissement se produit car il devient de plus en plus difficile d'optimiser davantage.

¹ Livre Blanc : Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. Commission européenne 28.03.2011. Téléchargeable à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

Outre la diminution des mouvements de véhicules suite au groupage des marchandises et le recours à des modes de transport moins polluants, la Région vise une réduction de la demande de transport de marchandises par une promotion de l'approvisionnement local.

Les mesures de ce plan stratégique sont regroupées en cinq axes stratégiques :

- **Structure physique pour la distribution urbaine**

Il convient d'élaborer un cadre permettant de grouper autant que possible les marchandises et de les transporter de manière plus propre au départ et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce domaine est lié à la mise au point d'un cadre de distribution organisationnel et infrastructurel sur mesure pour la Région. Certains types de marchandises exigeront une mutualisation centralisée (hub), tandis que d'autres nécessiteront une structure décentralisée comportant plusieurs sites autour de la Région.

- **Planification territoriale et immobilier**

Une offre adéquate d'espace et d'immobilier logistique est cruciale pour le développement de nouvelles structures de distribution urbaine. Le caractère exigü du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale risque cependant de freiner le développement de structures de distribution urbaine efficaces. L'optimisation du transport de marchandises dépend donc dans une large mesure des choix opérés pendant le processus de conception et de planification. Le transport de marchandises doit en faire partie intégrante et doit bénéficier de l'attention des pouvoirs publics et des promoteurs immobiliers.

- **Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines**

Les mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité et d'une réduction des nuisances dans la Région sont liées à l'amélioration des problèmes actuels et aux conditions préalables à un approvisionnement urbain plus efficace. Il s'agit à la fois de mesures infrastructurelles et de mesures réglementaires.

- **Approvisionnement efficace et respectueux de l'environnement grâce à des recherches et innovations permanentes**

En tant que capitale de l'Europe, la Région de Bruxelles-Capitale doit jouer un rôle de pionnier en matière de distribution urbaine. Les entreprises bruxelloises doivent être encouragées à participer à des projets "win-win" novateurs. Les nouveaux concepts de distribution urbaine doivent pouvoir être transposés dans le contexte bruxellois et leur faisabilité opérationnelle et économique doit pouvoir y être testée. La recherche et l'innovation constituent dès lors une préoccupation permanente et doivent faire partie intégrante de la politique du transport de marchandises.

- **Rôle de facilitateur de la Région**

Afin que l'approvisionnement soit plus efficace et durable, il est nécessaire de mettre en place, outre des mesures logistiques, des mesures d'accompagnement ayant un impact sur le comportement et l'organisation des acteurs du transport de marchandises à Bruxelles. À cet égard, la Région de Bruxelles-Capitale a un rôle important à jouer. Avant tout, il est essentiel de créer un cadre de qualité au sein duquel la stratégie du transport de marchandises peut être élaborée. Pour ce faire, une harmonisation est nécessaire entre les différents domaines et acteurs. En outre, les autorités ont une fonction importante à remplir en ce qui concerne la sensibilisation du public en matière de distribution urbaine.



3. STRUCTURE DE DISTRIBUTION URBAINE ET ESPACES LOGISTIQUES URBAINS



L'efficacité des livraisons dans la Région de Bruxelles-Capitale s'améliorera au fur et à mesure que le groupement des flux de marchandises s'accroîtra. De ce fait, le nombre de mouvements de véhicules nécessaires pour effectuer les livraisons diminuera. Un approvisionnement plus efficace de la Région de Bruxelles-Capitale grâce au groupement des flux de marchandises permettra également d'améliorer la qualité de l'air, d'accroître l'accessibilité, de diminuer (éventuellement) les frais de livraison pour les entreprises et de renforcer la sécurité routière.

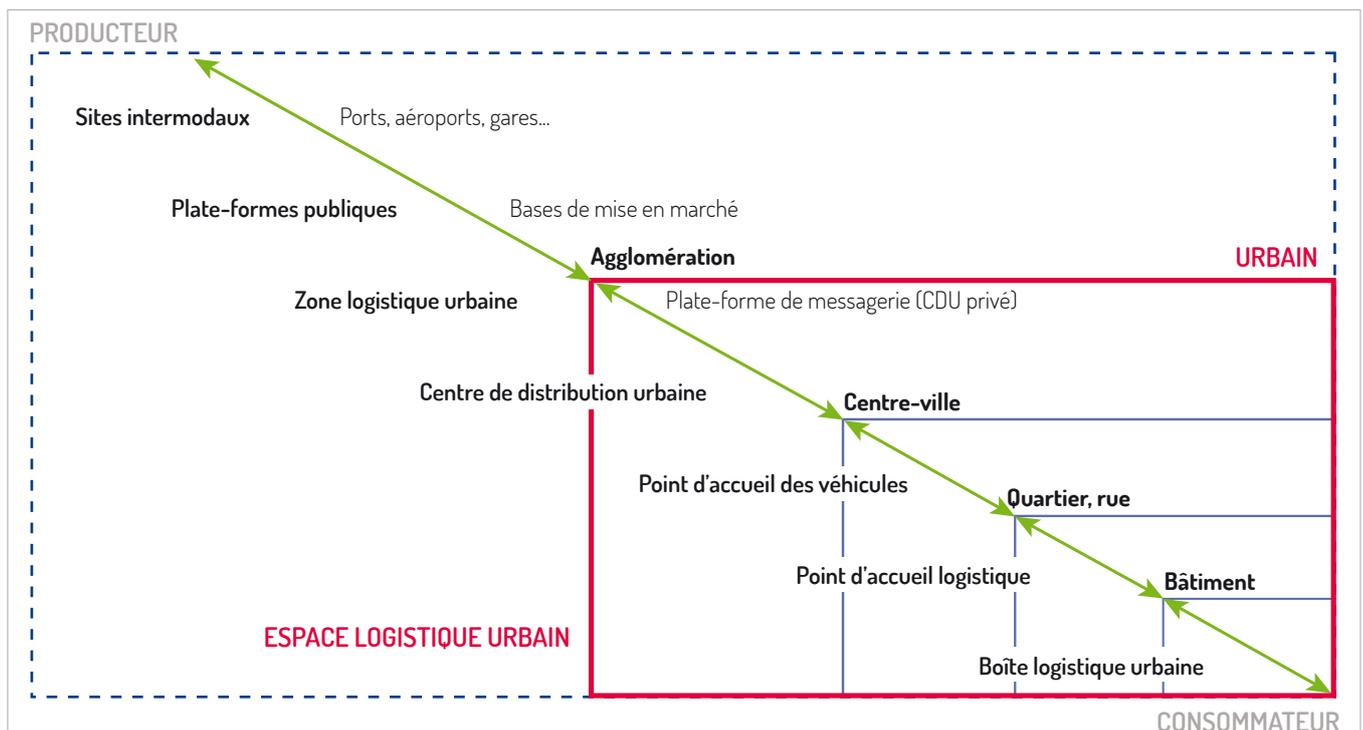
Avant d'entrer dans le plan d'actions proprement dit, il est intéressant de se pencher sur les divers espaces logistiques urbains (ELU) et sur la définition de Centre de Distribution Urbaine (CDU). Le terme Centre de Distribution Urbaine a eu plusieurs significations selon les époques et les pays. Les définitions sont souvent vagues et ambiguës et les appellations rencontrées sont très nombreuses.

Le Programme européen BESTUFS (Bestufs Good practice Guide on Urban freight, 2007) estime que ce qui, aujourd'hui, définit le mieux un CDU est un équipement logistique, localisé à proximité relative de la zone qu'il dessert (centre-ville, ville entière, lieu spécifique comme un centre commercial), auquel de nombreux transporteurs confient leur fret et à partir duquel des livraisons mutualisées sont effectuées. Des services logistiques divers à valeur ajoutée additionnelle peuvent y être également offerts.

Ce concept recouvre donc des réalités variées, il privilégie des activités multi-clients, une rupture de charge et le passage d'un gros véhicule à des petits. L'objectif est de réduire globalement le nombre de véhicules de livraison en aire urbaine et la distance parcourue par ceux-ci.

Daniel Boudouin a réalisé une classification des espaces logistiques urbains (Documentation française, 2006) dont les grandes lignes sont reprises ci-dessous. Afin d'optimiser les flux de marchandises urbains, diverses initiatives ont été prises sous ce dénominateur d'espace logistique urbain. Qu'elles soient fixes ou mobiles et qu'elles aient lieu dans des espaces fermés ou ouverts, ces initiatives ont toutes pour but de grouper les flux de marchandises urbains. Globalement, 5 types d'espaces logistiques urbains sont distingués :

Figure 4: Types d'espaces logistiques urbains (ELU)

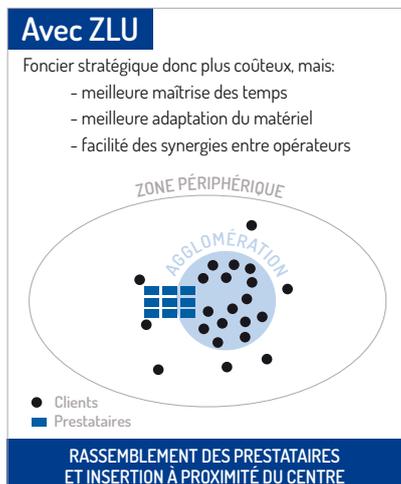
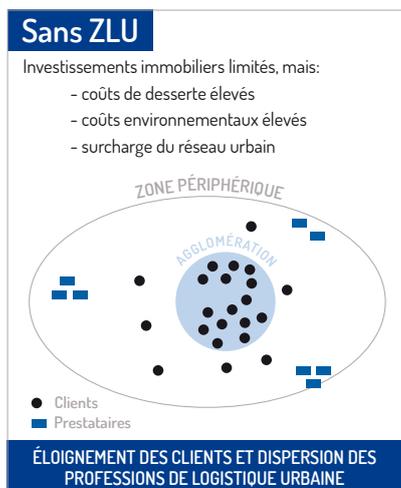


Source : Ville, Rail & Transports, 9 mars 2011

ZONES LOGISTIQUES URBAINES (ZLU)

Ces zones sont destinées aux activités liées à la livraison de marchandises en relation directe avec le fonctionnement de la ville et le stockage de courte durée.

Figure 5 : Zones logistiques urbaines (ZLU)



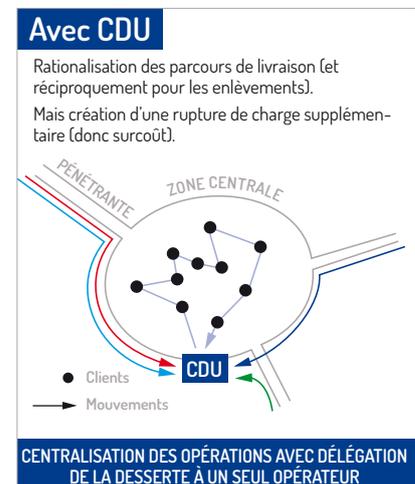
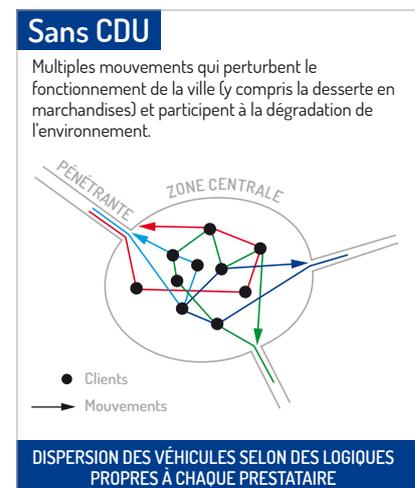
Source : Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINE (CDU)

Selon Boudouin, les centres de distribution urbaine sont des zones de groupement des marchandises en provenance ou à destination du centre urbain. BESTUFS élargit la notion de territoire desservi; ce peut être le centre urbain, la ville entière, partie de celle-ci ou un lieu spécifique, voire un centre commercial en particulier. Ces centres de distribution urbaine sont généralement des initiatives publiques. Plusieurs villes européennes utilisent déjà des centres de distribution urbaine (CDU).

Les transporteurs, les chargeurs et les fournisseurs livrent les marchandises aux CDU, après quoi les marchandises sont acheminées jusque dans le centre-ville à l'aide de véhicules propres. En outre, les CDU peuvent constituer une solution à l'espace de stockage parfois réduit dont disposent les commerçants. Le centre TIR exerce déjà partiellement un rôle de CDU notamment pour le secteur des boissons alcoolisées. Par ailleurs, une partie des loges (sous douanes ou non) servent de superficie de stockage aux commerçants du centre-ville.

Figure 6 : Centres de distribution urbaine (CDU)



Source : Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

Des études et projets pilotes ont déjà permis de mieux comprendre les facteurs de succès et d'échec des CDU. Les principaux facteurs de succès sont les suivants :

- La rentabilité doit être étudiée clairement par des méthodes coûts-bénéfices incluant les coûts externes pour démontrer les bénéfices du système.
- Un soutien des pouvoirs publics locaux est nécessaire afin de créer les circonstances favorables à la mise en place d'un CDU mais ce soutien ne devrait pas être nécessaire pour l'exploitation permanente.
- Il doit exister des possibilités afin de récupérer ailleurs dans la chaîne les frais supplémentaires engendrés par le transbordement et le transport sur le dernier kilomètre ("last-mile").
- La présence de services logistiques à valeur ajoutée permet de compenser (en tout ou en partie) le surcoût lié au transbordement et de générer des rentrées financières et la création d'emploi.
- Le programme SUGAR recommande aussi de partir de structures existantes et de construire des partenariats avec des logisticiens.
- Bien identifier les flux importants de marchandises (par exemple à destination de quartiers de bureaux, hôpitaux, universités) dont le groupage est susceptible de générer à la fois une diminution des distances parcourues et des économies pour les destinataires.
- Travailler en partenariats avec les destinataires des livraisons (commerces, entreprises) pour qu'ils soutiennent suffisamment l'initiative afin de disposer d'un volume critique suffisant pour le CDU.
- Réaliser rapidement de petits projets pilotes et en évaluer les impacts avant de généraliser la mesure.
- Des réglementations d'accès à certains territoires soutiennent le groupage et ou l'usage de véhicules propres.

Par ailleurs, des facteurs d'échec sont aussi régulièrement cités :

- L'utilisation d'un CDU augmente les frais dans la chaîne. Jusqu'à présent, les entrepreneurs sont peu disposés à supporter ce surcoût. Par conséquent, il convient de faire en sorte que les frais de transbordement et le coût du transport sur le dernier kilomètre soient aussi limités que possible. La possibilité de réalisation à long terme d'un business case positif, sans le soutien des autorités, reste peu claire.
- L'utilisation d'un CDU crée une situation floue en ce qui concerne le transfert des responsabilités. Ce problème doit être réglé sur le plan juridique.
- Les rapports concurrentiels avec les transporteurs locaux existants peuvent être perturbés.

En outre, nous devons constater que tous les flux de marchandises ne sont pas adaptés à une distribution via des CDU. Les livraisons par des spécialistes du centre-ville (coursiers express, intégrateurs...) et des transporteurs au service d'une chaîne (chaînes de magasins et supermarchés, par exemple) sont déjà relativement groupées et s'effectuent à l'aide de camions pleins. Les CDU conviennent pour les transporteurs et fournisseurs occasionnels. De tels types de structures de distribution se caractérisent par le nombre limité d'adresses de livraison dans le centre urbain, de sorte qu'en général, le dernier kilomètre n'est pas efficace. Comme le nombre d'adresses de livraison dans la Région est limité, ce groupe représente la vaste majorité des mouvements de véhicules générés par le transport de marchandises. En livrant leurs marchandises à un CDU, les transporteurs occasionnels ne doivent plus se rendre eux-mêmes dans le centre-ville, ce qui permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.

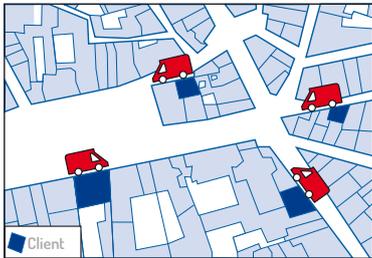
POINTS D'ACCUEIL DES VÉHICULES (PAV)

Un point d'accueil des véhicules est une zone de stationnement que les véhicules peuvent utiliser à certaines heures de la journée afin de livrer des marchandises. Un point d'accueil des véhicules implique qu'une partie de la distance jusqu'au lieu de livraison soit parcourue à pied ou avec un mode de transport adapté.

Figure 7: Points d'accueil des véhicules (PAV)

Sans ELP

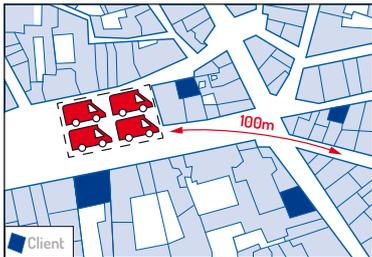
Dans les zones problématiques, les véhicules utilitaires contribuent à aggraver le déficit d'accessibilité. Faute de place disponible, ils se positionnent sur rue, au plus près du client.



STATIONNEMENT PERTURBATEUR DURANT L'OPÉRATION DE LIVRAISON OU D'ENLÈVEMENT

Avec ELP

Des places réservées et sécurisées sont mises à disposition des transporteurs. Ces derniers acheminent à pied depuis l'ELP les envois (éventuellement avec l'aide de moyens mis à disposition ou du personnel affecté).



AFFECTATION D'UN ESPACE DÉDIÉ QUI PERMET DE DESSERVIR UNE ZONE DE 100M DE RAYON

Source: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

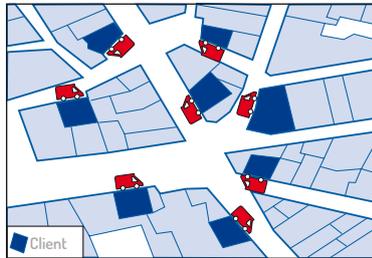
POINTS D'ACCUEIL DES MARCHANDISES (PAM)

Un point d'accueil des marchandises est un endroit où le transporteur peut déposer les marchandises. Il ne doit donc plus se rendre chez le client final. Ce dernier vient chercher les marchandises lui-même (ou envoie une tierce personne les chercher) au moment de son choix.

Figure 8: Points d'accueil des marchandises (PAM)

Sans PAM

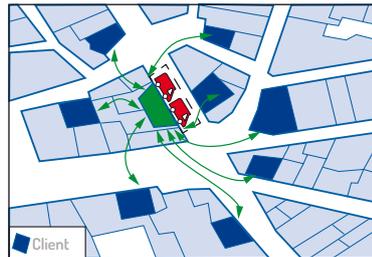
Les approvisionnements et enlèvements sont confrontés à un espace contraint (étroitesse des rues, forts mouvements de personnes...) durant les heures où le transport est effectué habituellement.



LES UTILITAIRES ONT DES DIFFICULTÉS POUR ASSURER LA RELATION AVEC LEURS CLIENTS (HEURES, LIEUX)

Avec PAM

Les envois sont acheminés (si possible hors période de pointe) sur une base située à proximité des clients. Ces derniers réalisent eux-même la liaison avec le site (ou la confient à un prestataire).



LE PARCOURS TERMINAL (OU ORIGINE) DEPUIS LA BASE (PAL) EST PRIS EN CHARGE PAR LE CLIENT

Source: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

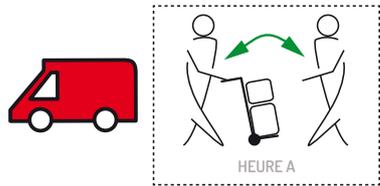
BOÎTES LOGISTIQUES URBAINES (BLU)

Les boîtes logistiques urbaines peuvent être fixes ou mobiles. Leurs dimensions sont variables. Elles sont déposées à des endroits stratégiques, facilement accessibles pour les clients. Ceci correspond à ce qui est actuellement développé par bpost, le client peut se faire livrer un colis dans les distributeurs automatiques de paquets situés dans des lieux bien accessibles comme les gares.

Figure 9: Boîtes logistiques urbaines (BLU)

Sans BLU

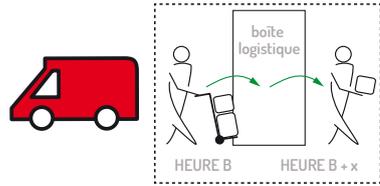
Les contraintes spatiales et temporelles pèsent lourdement sur la productivité de la desserte. Le transporteur n'est pas totalement maître de l'exploitation.



RELATION PHYSIQUE NÉCESSAIRE ENTRE LE TRANSPORTEUR ET LE CLIENT (ou son représentant)

Avec BLU

L'existence de boîtes logistiques permet de déconnecter le transporteur du client. Ceci conduit à une plus grande liberté dans la gestion du temps.



DÉPÔT DES ENVOI DANS UNE BOÎTE EN DEHORS DE LA PRÉSENCE DU CLIENT

Source: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

Tableau 4 : Synthèse et caractéristiques de l'espace logistique urbain

| Type d'ELU | Principaux objectifs | Modification de la chaîne logistique | Volontarisme politique | Implication des opérateurs privés |
|------------|---|---|--|---|
| ZLU | <ul style="list-style-type: none"> • Diminuer le nombre de véhicules utilitaires sur les pénétrantes • Améliorer la productivité des opérations de desserte urbaine | <ul style="list-style-type: none"> • Aucun changement dans les pratiques, ni chez les transporteurs, ni chez le client | <ul style="list-style-type: none"> • Adaptation des plans d'urbanisme • Maîtrise du foncier | <ul style="list-style-type: none"> • Concerne tous les logisticiens urbains |
| CDU | <ul style="list-style-type: none"> • Limiter les conflits entre usagers de la voirie publique • Améliorer l'environnement urbain | <ul style="list-style-type: none"> • Rupture dans le lien transport/client • Nécessité de rétablir les circuits d'administration des envois | <ul style="list-style-type: none"> • Coûts de fonctionnement importants • Fort engagement politique | <ul style="list-style-type: none"> • Identification des opérateurs et des flux adaptés à ce type de fonctionnement |
| PAV | <ul style="list-style-type: none"> • Faciliter le stationnement des véhicules utilitaires et limiter les gênes • Réduire le temps d'approche | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de modification pour le destinataire • Le transporteur allonge le parcours à pied | <ul style="list-style-type: none"> • Faible investissement et coûts opérationnels modérés • Équipement facile à déplacer | <ul style="list-style-type: none"> • Implication des transporteurs express lors du montage des projets |
| PAM | <ul style="list-style-type: none"> • Faciliter l'accessibilité des zones difficiles d'accès • Satisfaire des clients qui sont peu disponibles | <ul style="list-style-type: none"> • Déplace le lieu de livraison terminale • Requiert une information adaptée | <ul style="list-style-type: none"> • Important travail de concertation avec les acteurs concernés • Mise à disposition d'espaces de stockage | <ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation des acteurs |
| BLU | <ul style="list-style-type: none"> • Livraison sans la présence du client • Favorise les livraisons en dehors des heures de pointe | <ul style="list-style-type: none"> • Déplace le lieu de livraison terminale • Requiert une information adaptée | <ul style="list-style-type: none"> • Faible implication des pouvoirs publics • Concertation avec les gestionnaires d'espaces publics (gares, stations de métro, parkings...) | <ul style="list-style-type: none"> • Équipements mis en place par des sociétés spécialisées |

Source : Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

4. PLAN D' ACTIONS



L'ambition de la Région de Bruxelles-Capitale est d'obtenir le plus rapidement possible des résultats pour un approvisionnement plus propre et plus intelligent de la Région. Cela concerne également le transport de biens qui quittent la Région. Concrètement, cela signifie moins de mouvements de véhicules et moins d'émissions. Pour y parvenir, il est indispensable de s'atteler activement à la réalisation de différentes stratégies de développement qui créent une situation "win-win" pour toutes les parties concernées.

Les priorités ont été identifiées lors de quatre ateliers participatifs (voir *Introduction*). Au cours de ceux-ci, les parties intéressées ont pu faire part de leur vision et de leur expérience pratique en ce qui concerne la politique à mener en matière de distribution urbaine. En outre, les participants ont tenté de trouver des mesures applicables en réponse à diverses questions thématiques. Les réponses à ces questions ont contribué à identifier des priorités concrètes ou à en détailler d'autres.

Bon nombre des priorités proposées ont été citées plusieurs fois, sous une forme légèrement différente, ce qui souligne l'importance de leur mise en pratique. Par conséquent, elles constituent des points forts autour desquels des actions politiques doivent être développées lors d'une étape ultérieure.

Afin de pouvoir présenter les objectifs stratégiques et les priorités correspondantes de manière claire, elles sont groupées et détaillées ci-après en fonction des cinq axes suivants dégagés dans la vision de l'organisation du futur transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale :

- **Structure physique de la distribution urbaine.**
- **Planification territoriale et secteur immobilier**
- **Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines.**
- **Données, recherche et innovation.**
- **Rôle de coordination de la Région.**

Les objectifs et priorités de chaque axe sont détaillés ci-après. Chaque axe comprend une série d'actions. Pour chacune d'elle, après une description du contexte, les objectifs sont décrits ainsi que les mesures pour y parvenir. Le calendrier, les moyens budgétaires et humains nécessaires ; les responsabilités des partenaires (pilotes et acteurs à impliquer) sont indiqués ainsi que des repères pour vérifier l'efficacité des actions.

Lors de l'élaboration du plan d'actions, divers éléments ont été pris comme points de départ :

- Le nombre d'actions est limité afin de pouvoir se concentrer suffisamment sur leur mise en œuvre et éviter la perte d'efficacité liée à un angle d'approche trop vaste.
- Le plan d'action doit être actualisé tous les deux ans et adapté à l'évolution du contexte du marché volatil des livraisons urbaines. Une actualisation signifie que de nouvelles actions peuvent être ajoutées ou que la portée d'actions existantes peut être adaptée. En d'autres termes, le plan d'action proposé est le point de départ d'un processus itératif.
- Dans la mesure du possible, les actions seront exécutées en collaboration avec les entreprises afin de créer le soutien nécessaire et permettre aux actions de se mettre en place plus rapidement. La collaboration peut être opérationnelle (motivation personnelle, par exemple) ou financière (structures de PPP, par exemple).
- La mise en œuvre des actions implique également le concours des communes, ces dernières seront associées aux actions qui les concernent.
- Durabilité, viabilité économique, concurrence loyale et liberté de choix sont à la base des actions.
- Le plan d'action est dynamique. Toutes les actions ne peuvent pas être développées en détail immédiatement car elles dépendent encore de résultats d'études complémentaires, par exemple. L'évolution du marché peut aussi donner lieu à l'ajustement ou à la suppression d'actions.
- Un suivi annuel de la mise en pratique des actions est essentiel à la réussite du plan d'actions. La réduction du nombre de mouvements de véhicules et des émissions doit y être traduite.

Les éléments budgétaires repris dans le plan d'actions sont indicatifs et n'engagent pas le budget régional à ce stade. La mise en œuvre des actions imposera pour chacune d'elles la définition de moyens précis et leur engagement.

1. Structure physique de la distribution urbaine

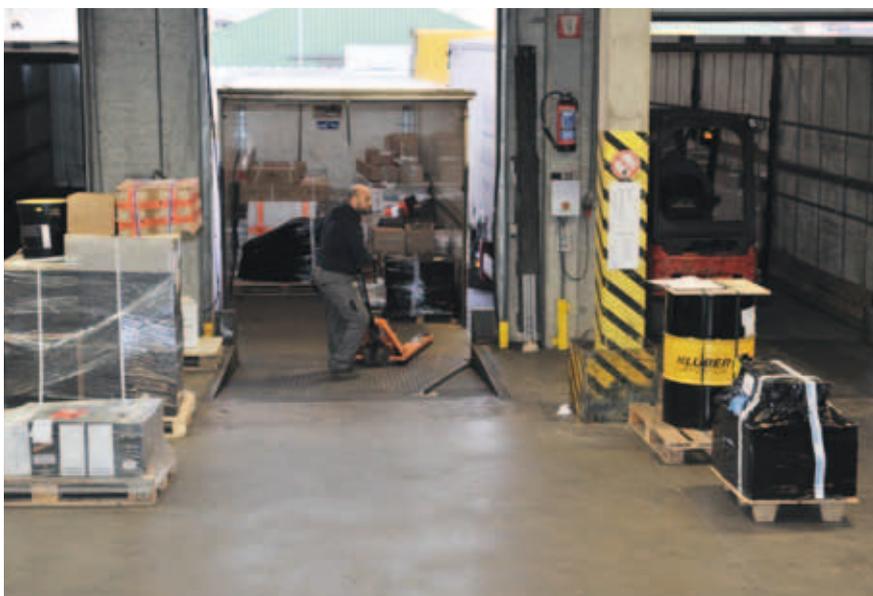
Afin de permettre la mutualisation des flux de marchandises, l'infrastructure logistique de la Région de Bruxelles-Capitale doit la faciliter. L'intégration de plateformes existantes au sein d'un réseau unique de distribution urbaine, parallèlement au développement de nouvelles infrastructures, est un point de départ important dans ce cadre. La détermination de la structure optimale du réseau de distribution urbaine est un travail sur mesure pour lequel différentes combinaisons peuvent être envisagées :

- Une structure centralisée où un grand centre de distribution urbaine dessert l'ensemble de la Région.
- Une structure hiérarchisée où un centre de distribution urbaine et plusieurs satellites (micro-hubs) sont répartis à travers la Région.
- Une structure distributive où des centres de distribution urbaine desservent une zone géographique donnée de la Région ou livrent des catégories de produits spécifiques (matériaux de construction, par exemple).

En premier lieu, il convient de se pencher sur le rôle que le **Port de Bruxelles** peut jouer dans ce scénario. En effet, la présence d'une structure existante telle que le port est un atout important pour le transport de marchandises dans la Région et offre encore de multiples opportunités de mutualiser les flux de marchandises. Par conséquent, le port doit être un partenaire privilégié dans le cadre de l'élaboration d'une structure solide. Le port dispose en effet de l'espace, du savoir-faire et de l'infrastructure nécessaires afin de devenir un port d'approvisionnement à part entière de la Région.

Historiquement, le port regroupe principalement des activités de type secondaire (industrie) et tertiaire "lourd" (commerce de gros, logistique...). Si le rôle du port pour l'approvisionnement de la capitale est déjà prépondérant (construction², produits énergétiques³, produits alimentaires⁴, biens de consommation courante⁵...), les trafics liés à la voie d'eau se concentrent encore principalement sur les marchandises en vrac. Le Port a entamé en 2001 la diversification de ses trafics par la création d'un terminal à conteneurs à l'avant-port, prolongée depuis 2010 par la mise sur pied d'une ligne régulière de transport par voie d'eau de matériaux de construction palettisés. Ce faisant, le Port remplit les missions qui lui ont été dévolues par la Région de promotion de la voie d'eau et de création de valeur ajoutée et d'emplois. La participation du Port à une structure de distribution urbaine est un axe important complémentaire. Afin de renforcer le lien entre le port et la zone urbaine, le port devra devenir un partenaire majeur de tous les domaines politiques touchant au transport de marchandises dans la Région. Un tel accent implique toutefois que le Port devra travailler au développement de nouvelles infrastructures et à l'élaboration d'un vaste ensemble de services spécifiquement centrés sur l'approvisionnement des commerçants et des entreprises.

Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale devra également jouer un rôle de facilitateur dans le développement de structures visant avant tout à encourager les prestations des entreprises (individuelles). Il convient à cet égard de songer aux nouvelles méthodes de livraison que les coursiers express mettent au point afin de desservir le centre-ville plus efficacement. Comme de telles initiatives contiennent souvent un élément lié à la durabilité, il est recommandé de les soutenir et de les maintenir autant que possible.



² Centrales à béton, importateurs de sable.

³ Approvisionnement des stations-services et mazout de chauffage.

⁴ Cf. Mabru-CEFL et la meunerie Ceres qui livre également les boulangeries bruxelloises, tant artisanales qu'industrielles.

⁵ Importateurs de meubles, de vêtements, de chaussures... au centre TIR.

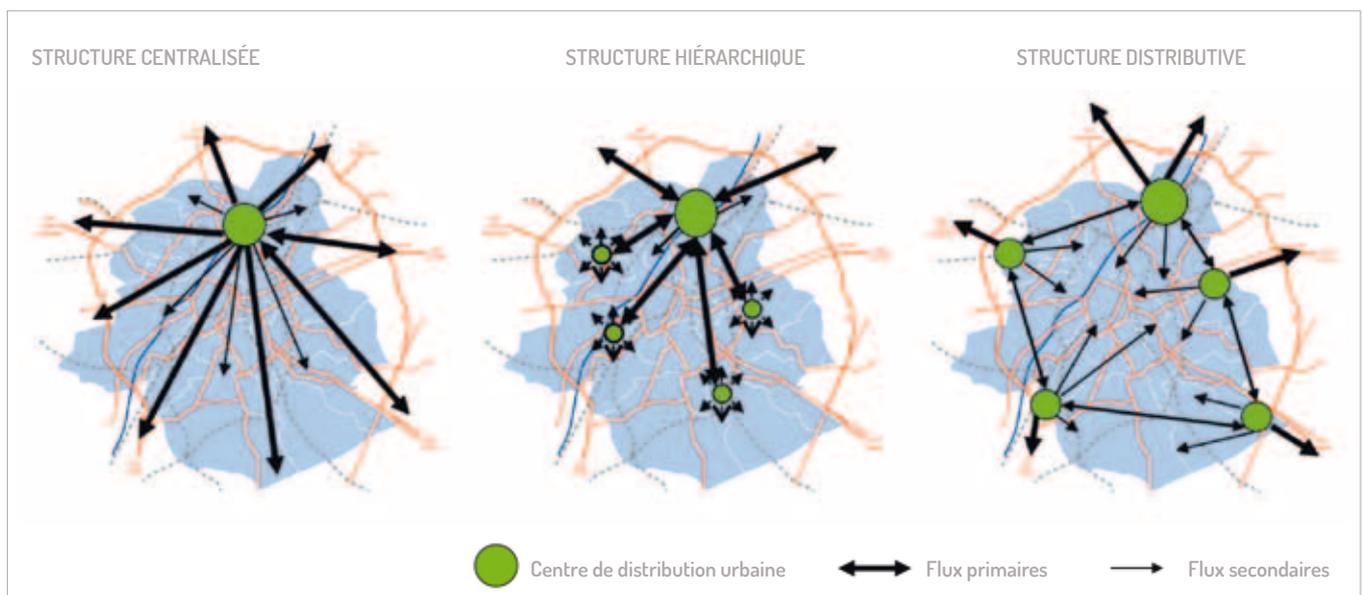
Les priorités dans ce domaine sont les suivantes :

- Déterminer la structure optimale du réseau de distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale.
- Faire intervenir le Port de Bruxelles comme partenaire important dans la distribution urbaine.
- Faciliter les initiatives privées ayant un impact positif sur l'approvisionnement de la Région.

La morphologie de la Région de Bruxelles-Capitale laisse supposer que plusieurs points de transbordement ou CDU sont peut-être nécessaires pour assurer la distribution urbaine. Leur nombre précis, leur taille et leur emplacement optimal (sur les principales voies pénétrantes, le long de la voie d'eau) doivent encore être étudiés plus en détail. Concrètement, cela signifie qu'il est nécessaire d'analyser les flux de marchandises en termes de nature, conditionnement, volume, origine/destination, fréquence de livraison et modes de transport utilisés et les conditions d'accessibilité des sites potentiels. Les schémas ci-dessous indiquent les structures possibles pour un schéma de distribution mais ne constituent pas le choix de la structure optimale. La localisation des plateformes sur les schémas est purement indicative et n'augure en rien de leur localisation réelle qui sera fonction des paramètres évoqués plus haut. En outre, les résultats de l'étude Plan Canal en cours seront considérés.

Néanmoins, le site de Schaerbeek-Formation apparaît d'ores et déjà comme un maillon essentiel de la structure de par son accessibilité tri-modale, ses réserves foncières et les décisions du gouvernement quant à son affectation. De même, le Centre TIR aura également son rôle à jouer puisqu'il s'agit d'une infrastructure existante de première importance dans la logistique urbaine bruxelloise. Et il est aussi fort probable qu'un espace de distribution se placera dans la partie sud du canal.

Figure 10: Structures du réseau de distribution urbaine



Source : Buck Consultants, 2011

Une structure distributive semble la plus appropriée au contexte bruxellois car elle permet de phaser les différents investissements et faire évoluer le système en fonction des besoins.

Tableau 5 : Avantages et inconvénients des différentes structures du réseau de distribution urbaine

| | STRUCTURE CENTRALE | STRUCTURE HIÉRARCHIQUE | STRUCTURE DISTRIBUTIVE |
|----------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| Coûts d'exploitation | ++ | - | + / 0 |
| Dernier kilomètre | + | ++ | ++ |
| Handling | 0 | -- | 0 |
| Evolutivité | -- | 0 | +++ |
| Environnement | + | + | ++ |
| Investissements | ++ | + / 0 | + |

Source : Buck Consultants, 2011

Lors de la détermination de la structure optimale du réseau, il convient de tenir compte également des souhaits des commerçants, des entreprises et des prestataires de services logistiques. Ce sont eux, en effet, qui sont nécessaires pour assurer le chargement aux points de transbordement possibles.

Il est impératif de s'intéresser à l'utilisation du canal comme voie de desserte de qualité. Étant donné que le canal traverse la Région de Bruxelles-Capitale, son utilisation pour l'accomplissement du dernier kilomètre semble à première vue une solution évidente. En outre, il existe déjà des concepts innovants de navigation intérieure rendant inutile une infrastructure de quai adaptée, grâce à une grue de chargement et de déchargement autonome embarquée. L'utilisation du canal permettra de décongestionner les voies d'accès au centre. Par ailleurs, de petits points de transbordement sécurisés le long du canal peuvent être envisagés.

L'analyse des flux de marchandises et l'élaboration du business case fourniront des informations précieuses afin que le port puisse intervenir dans la distribution urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces informations permettront plus particulièrement de réaliser une transposition concrète en fonctions, surfaces et coûts des projets prévus ainsi qu'une réorientation des fonctions et services existants. Il convient de songer au développement d'une plate-forme logistique urbaine à Schaerbeek-Formation, à la rénovation et l'expansion du centre TIR, à la création probable d'un espace logistique au sud du canal, etc. En outre, ces données seront utiles dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de la zone du canal.

Un des angles d'approche du Port afin de déterminer sa place au sein du réseau de distribution urbaine est la mise au point de projets pilotes de traitement de flux de marchandises spécifiques. Nous songeons ici avant tout au transport de matériaux de construction mais au-delà d'autres secteurs devront être investigués.

| | |
|-----------------------------------|--|
| OBJECTIF(S) STRATÉGIQUE(S) | <ul style="list-style-type: none"> Groupement du transport occasionnel de marchandises Réduction du nombre de mouvements de véhicules dans la zone urbaine Valorisation du rôle du port et d'autres infrastructures logistiques dans la Région de Bruxelles-Capitale |
| APPROCHE (PRIORITÉS) | <ul style="list-style-type: none"> Déterminer la structure optimale du réseau de distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale Faire intervenir le Port de Bruxelles comme partenaire important dans la distribution urbaine Faciliter les initiatives privées ayant un impact positif sur l'approvisionnement de la Région |

Sources d'inspiration

UTRECHT

Le "bierboot" d'Utrecht est équipé d'une grue, ce qui lui permet d'effectuer des opérations de chargement et déchargement. Il est principalement utilisé pour l'approvisionnement du secteur Horeca installé le long des canaux mais il est également utilisé occasionnellement pour le transport d'objets lourds dans le cadre de projets de construction. Les livraisons ont lieu deux fois par jour.

Figure 11 : Bierboot d'Utrecht

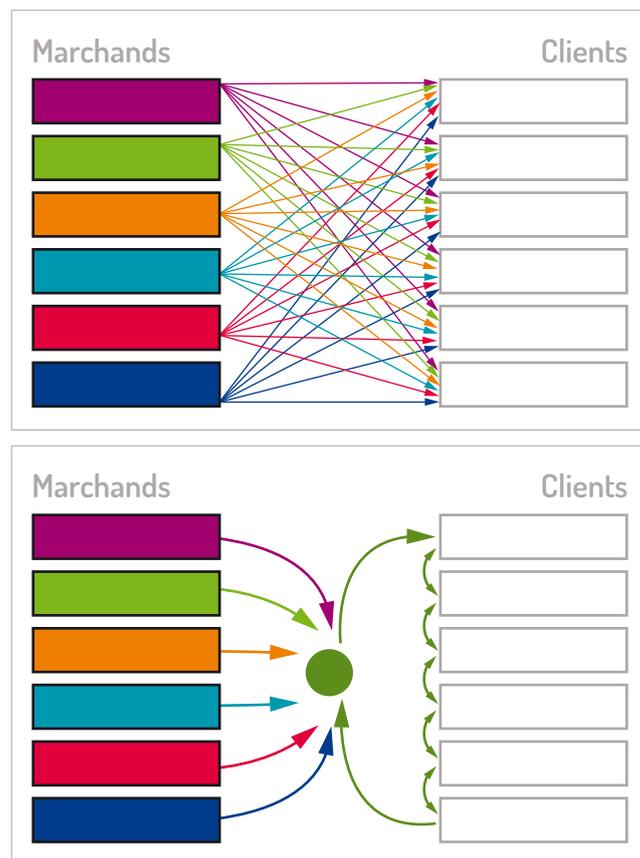


Source : Buck Consultants International (2010)

LONDRES

Divers projets ont déjà été menés à bien dans le domaine de la logistique de la construction en Europe. La plupart de ces projets concernaient la création d'un **centre de groupement des matériaux de construction** permettant le groupement des livraisons aux chantiers de construction urbains. Un business case réalisé à Londres a ainsi montré que grâce aux livraisons groupées, les frais de livraison ont pu être réduits de 20%.

Figure 12 : Centre de groupement des matériaux de construction à Londres



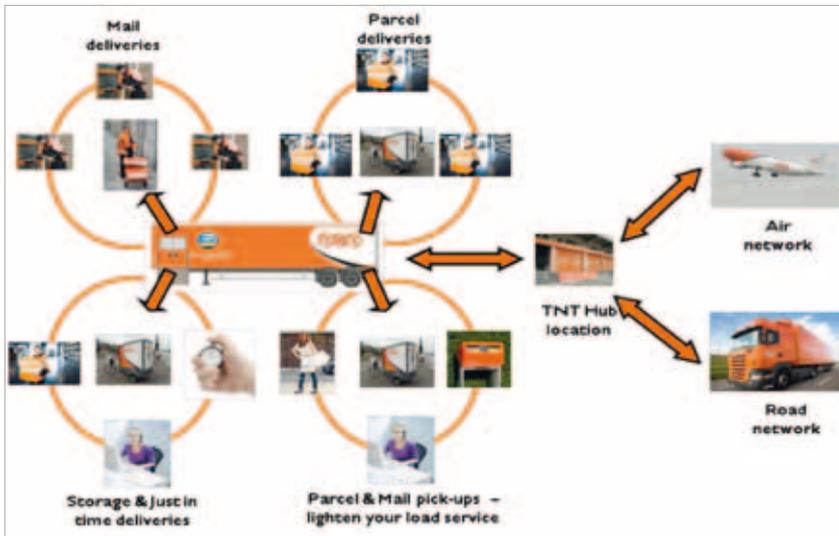
Source : Transport for London

➔ Faciliter les initiatives privées ayant un impact positif sur l'approvisionnement

TNT - HUB MOBILE

Le dépôt mobile mis au point par TNT est un bon exemple. Le concept consiste à organiser la livraison sur le dernier kilomètre et l'enlèvement au moyen de vélos-cargos, à partir d'un camion stationné dans le centre-ville.

Figure 13 : Le dépôt mobile en tant que solution rentable et sans émissions pour la distribution urbaine



Source: TNT Express

Figure 14 : Exemples de boîtes logistiques urbaines

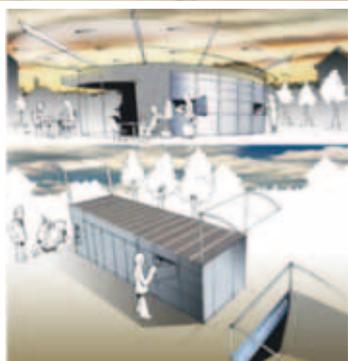


Source: Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

BRUXELLES

bpost a lancé en 2011 le concept du **bpack**. Ces distributeurs automatiques de colis sont accessibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Cinq distributeurs seront installés dans les stations du métro bruxellois dans le cadre d'une phase de test d'un an.

Figure 15: Exemples de distributeurs automatiques de paquets



Source : bpost – DHL

1.[1] ANALYSER LES FLUX DE MARCHANDISES EN VUE D'UN SCÉNARIO DE DISTRIBUTION

Contexte

L'analyse AFOM a montré que le manque de données était une faiblesse importante de la Région en ce sens qu'il empêche de mettre en perspective la situation actuelle du transport de marchandises et de trouver des solutions.

Il manque encore à la Région de Bruxelles-Capitale des données quantitatives exactes et suffisantes en ce qui concerne le profil d'approvisionnement des commerçants, des entreprises et des consommateurs existants, telles que le volume, la nature, le conditionnement, la provenance, la destination, la fréquence de livraison, les modes de transport... et la production de marchandises par les entreprises bruxelloises.

Il est important de ne pas limiter les flux de marchandises à l'approvisionnement des commerces de détails mais bien d'englober l'ensemble des activités qui génèrent du transport de marchandises et de disposer d'une vue sectorielle (différenciation des zones et des activités).



Mesures

- **Lancer des études des flux de marchandises à Bruxelles.**
- **Enquête auprès des entreprises :** la façon la plus rapide de collecter de telles informations est d'organiser une enquête écrite et de demander à la moitié, au moins, des entreprises et des commerçants de la Région de Bruxelles-Capitale d'y participer. Des études antérieures nous ont appris qu'un taux de réponse de 10 à 20% suffit pour pouvoir extrapoler les informations reçues jusqu'au niveau des principales concentrations de commerces et d'entreprises. L'enquête doit permettre de visualiser le potentiel de groupement des entreprises et commerces bruxellois ainsi que les emplacements où le plus de groupements peuvent à première vue être réalisés. Il est néanmoins important de garantir la protection et l'anonymat de ces données pour une participation complète des entreprises.
- **Analyse de gravité :** étant donné la complexité (différents types de marchandises, conditionnements, moments de commande, etc.) de la distribution urbaine, il convient ensuite de s'intéresser de plus près et de manière détaillée aux principales concentrations de flux de marchandises. En d'autres termes, il est nécessaire de procéder à une analyse de gravité au niveau des principales concentrations de flux de marchandises (au niveau du quartier) afin de déterminer le centre de gravité réel des flux de marchandises. Un questionnaire bien rédigé doit permettre de combiner l'analyse de gravité et celle des flux de marchandises.
- **Scénarios de distribution :** l'analyse des flux de marchandises permet de déterminer dans les grandes lignes leur concentration dans les différentes zones de la Région de Bruxelles-Capitale. Les résultats de l'analyse doivent ensuite être utilisés pour construire des scénarios de développement autour des structures de réseau offrant un potentiel intéressant et déterminer la structure optimale en valorisant les infrastructures existantes et le rôle du Port et en facilitant les initiatives privées ayant un impact positif sur les objectifs.
- **Analyse multimodale de l'accessibilité des sites potentiels.**

CALENDRIER

| 2012-2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Région de Bruxelles-Capitale: 190.000 €. Participation Europe (LaMiLo): 60.000 € (engagements 2012)

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote :** Bruxelles Mobilité

| **Acteurs :** Commission Régionale de la Mobilité, Port de Bruxelles, Conseil économique et social

REPÈRES

| Projet européen LaMiLo 2013-2015 — voir action [10]

| Étude "Prospective Research" ULB-VUB

| Étude "Palettes" du Port de Bruxelles

1.[2] ÉLABORER LE BUSINESS CASE DE LA STRUCTURE DE DISTRIBUTION URBAINE

Contexte

La réussite d'un groupement des marchandises à l'échelle d'une région dépend de la prise en compte de certains facteurs de succès et facteurs d'échecs présentés antérieurement dans ce document. La prise en compte de tous les facteurs, l'analyse de la viabilité du projet et l'adhésion de tous les acteurs sont des étapes primordiales de la mise sur pied d'une structure de distribution urbaine.

CALENDRIER

| 2013-2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Région de Bruxelles-Capitale: 165.000 €. Participation Europe (LaMiLo): 85.000 €
| 0,25 équivalent temps plein (2013), 1 équivalent temps plein (2014)

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité
| **Acteurs publics:** Commission Régionale de la Mobilité (CRM), section spécialisée transport des marchandises, AATL, SDRB, Port de Bruxelles, Régions flamande et wallonne...
| **Acteurs privés:** BECI, UCM, UNIZO, Comeos, Communauté Portuaire Bruxelloise, chargeurs, FEBETRA, commerçants, prestataires de services logistiques, promoteurs immobiliers, institutions financières, prestataires de services juridiques, UPTR, Association des usagers des Ports de Bruxelles et de Vilvorde...

REPÈRES

| Accord politique pour 2013 sur la structure, Plan Canal
| Projet européen LaMiLo – voir action [10]

Mesures

- Intégrer le scénario de développement le plus optimal dans un business case.
- Mener un processus de concertation avec les parties intéressées des secteurs public et privé.

Le business case définira :

- **le rôle de tous les acteurs** (commerçants, entreprises, pouvoirs publics, exploitants, prestataires de services logistiques), qui doit être évalué en fonction de l'espace, du coût du développement et de l'exploitation, des économies, des conséquences sociales, de l'impact environnemental, des processus logistiques, etc.
- **les localisations potentielles**, disponibilité foncière, coûts, accessibilité.
- **le coût du développement** basé sur l'inventaire de l'espace et des emplacements nécessaires. Afin de tenter de réduire le coût total du développement, la mesure dans laquelle il est possible d'utiliser les structures existantes peut être étudiée. Il convient de songer aux possibilités au sein de la zone portuaire et à l'offre d'immobilier logistique en périphérie de Bruxelles.
- **la structure d'exploitation optimale.** Il est nécessaire de déterminer quels acteurs exploiteront le réseau et comment cette exploitation peut être organisée au mieux. Plusieurs options sont en effet possibles, par exemple :
 - exploitation (concession) par un ou plusieurs prestataires de services privés sélectionnés via un appel d'offres public ;
 - exploitation 100% publique ;
 - exploitation mixte publique/privée.Les engagements de résultat qui doivent être évalués périodiquement doivent garantir une qualité optimale de la prestation de services. En outre, l'utilisation de véhicules neutres en CO₂ pour le transport sur le dernier kilomètre doit faire l'objet d'accords clairs.
- **les possibilités de financement** du développement de la structure de réseau la plus optimale **et la répercussion des coûts sur les utilisateurs.** Il est indispensable de chercher des solutions permettant de récupérer ailleurs dans la chaîne les frais supplémentaires du transbordement et du transport ultérieur, par exemple en octroyant une subvention publique.
- **les services logistiques associés.** Outre la réception des marchandises et l'organisation du transport sur le dernier kilomètre, le business case doit aussi tenir compte de la mise au point d'un ensemble de services logistiques plus vaste, par exemple un espace de stockage pour les commerçants et des activités à valeur ajoutée. Des parkings sécurisés pour les camions (clôture et vidéosurveillance), proposant des infrastructures réservées aux chauffeurs telles que possibilités de restauration, sanitaires et postes de réglage des rétroviseurs, peuvent aussi être aménagés. Des quais publics de chargement/déchargement sont aussi à envisager. La distribution urbaine à vélo fera aussi partie du business case et envisagera le développement d'outils spécifiques : entrepôt qui pourrait être partiellement géré par le secteur public pour stockage et/ou mutualisation du matériel, dispatching centralisé.
- **les aspects réglementaires connexes.**

La Région veillera dans le cadre de l'élaboration du business case à éviter tout surcoût potentiel global pour l'utilisateur final lors de la mise en place des CDU.

1.1.3 IDENTIFIER ET RÉSERVER DES TERRAINS POUR LA DISTRIBUTION URBAINE

Contexte

L'enquête auprès des entreprises et l'analyse gravitaire (action [1]) indiqueront déjà où se concentrent les plus grands flux de marchandises à Bruxelles et le business plan (action [2]) indiquera quelle structure optimale de consolidation est nécessaire à Bruxelles.

Objectifs

- Permettre le développement de la structure de distribution.
- Développer une stratégie foncière de la distribution à Bruxelles.

Mesures

En parallèle avec une réservation de principe de terrains logistiques dans les documents de planification de la Région de Bruxelles-Capitale (action [13]), rechercher et réserver, après validation, des terrains pour les différents types d'espaces logistiques définis par le business case pour la structure de distribution :

- Terrains multimodaux répondant à des critères d'accessibilité durable (Schaerbeek-Formation, un terrain garantissant l'accès à la voie d'eau dans le Sud sur le canal).
- Terrains de grande superficie (min. 3ha) pouvant accueillir des CDU (projet pilote de plate-forme de distribution urbaine intégré au projet économique de l'ensemble du Centre TIR et de son extension et de la zone Tour & Taxis, Schaerbeek-Formation, et potentiellement Petite-Île, OTAN, etc.).
- Petites plate-formes le long du canal pour la distribution fluviale.
- Petits espaces à proximité des noyaux commerciaux pour l'installation d'ELP urbains.
- Affectations de préférence de type "zones logistiques" pour les zones d'industries urbaines et portuaires aux activités productives.
- Concertation avec les Provinces du Brabant et les Régions flamande et wallonne.
- etc.



CALENDRIER

| 2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,2 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTES

| Pilotes: Bruxelles Mobilité et AATL

| Partenaires: SDRB, Atrium, AATL, ADT, Port de Bruxelles, Communauté Portuaire Bruxelloise, Société d'Acquisition Foncière, Provinces du Brabant et Régions flamande et wallonne, Association des usagers des Ports de Bruxelles et de Vilvorde...

REPÈRES

| Contrat de gestion Région de Bruxelles-Capitale-Port 2013-2018

| Plan Canal

1.[4] DÉVELOPPER PHYSIQUEMENT LA STRUCTURE DU RÉSEAU DE DISTRIBUTION URBAINE

Contexte

Le business case et l'étude des sites potentiels (actions [2] et [3]) auront défini la meilleure structure de distribution pour Bruxelles, son mode de fonctionnement et de financement.

Objectif

Concrétiser la stratégie de consolidation de flux pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Mesures

- Acheter des terrains/bâtiments via un organisme public ou partenariat public/privé.
- Délivrer les autorisations.
- Construire des infrastructures (entrepôts, plate-formes, quais, etc.).
- Gérer la structure ou établissement de concessions de services publics.



CALENDRIER

| 2015-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 1 équivalent temps plein

Pour information : Le coût du développement d'un bâtiment logistique, y compris le prix du terrain, s'élève à 10-15 millions €

ACTEURS - PILOTES

| **Pilotes** : Bruxelles Mobilité et organismes publics concernés (en fonction du terrain et/ou des modalités d'acquisitions)

| **Partenaires** : Société d'Acquisition Foncière, Port de Bruxelles, AATL, ADT, SDRB, services de l'urbanisme, prestataires de services logistiques, investisseurs, promoteurs immobiliers, Communauté Portuaire Bruxelloise, communes, etc.

REPÈRES

| Préparation du contrat de gestion Région de Bruxelles-Capitale-Port 2013-2018

| Plan Canal

1.15] INITIER UN PROJET PILOTE DE DISTRIBUTION URBAINE AU CENTRE TIR

Contexte

Dans le cadre du projet Européen LaMiLo (voir action [10]), la Région de Bruxelles-Capitale souhaite avancer sur la définition d'une structure de distribution optimale à l'échelle d'une ville et, surtout, démontrer la viabilité de ce concept par la mise sur pied d'un projet pilote de groupage des marchandises sur un des sites identifiés. Le projet se termine en 2015, il est donc nécessaire de trouver un endroit disponible rapidement pour lancer ce projet.

Le statut public des entrepôts du Centre TIR (propriété du Port de Bruxelles), son intégration probable dans la future structure de distribution en tant qu'infrastructure existante de premier plan et la concomitance d'un projet d'extension lié à un projet économique sur ce site en font un endroit privilégié pour accueillir le projet pilote de LaMiLo.

Objectif

Développer un projet pilote de plate-forme de distribution urbaine intégré au projet économique de l'ensemble du Centre TIR et de son extension et de la zone Tour & Taxis: services de groupage, transfert vers des véhicules propres (vélos, véhicules électriques), transfert de palettes depuis la voie d'eau, quai de déchargement public tout en veillant à une intégration urbaine de qualité.

Mesures

- Business case de la plate-forme et identification des facteurs clés de succès (contrats de concessions).
- Réalisation de la plate-forme et d'un quai public de chargement.
- Concession d'exploitation par un logisticien (achat de véhicules, gestion).
- Mise en place du pilote et évaluation.
- Étude d'un raccord au futur tram pour une utilisation logistique.

Contraintes et facteurs clés de succès

L'interdiction de pénétrer dans le centre-ville avec des grands camions (semi-remorques), la tarification routière, la mise en place d'itinéraires interdits aux poids lourds ou de zones à basses émissions, une bonne accessibilité au Centre TIR par les camions venant du Nord sont des mesures qui peuvent soutenir fortement des projets de groupage.

CALENDRIER

| 2013-2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Budget LaMiLo 250.000 €
 en co-financement: Région de Bruxelles-Capitale 125.000 €,
 Europe 125.000 €

| Mise à disposition du foncier par le Port

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité

| **Partenaires:** Port de Bruxelles, Atrium, prestataires logistiques, les communes concernées

REPÈRES

| 2013-2018:

Contrat de gestion entre le Port de Bruxelles et la Région

| Projet Européen LaMiLo — voir action [10]



1.[6] FAIRE ÉVOLUER LE CENTRE TIR EN CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE

Contexte

Le Centre TIR est géré par le Port de Bruxelles. Il offre en concession des quais de déchargement, des entrepôts logistiques et des bureaux.

En date du 8 juillet 2010, le gouvernement régional a décidé de maintenir le terrain de 8,6 hectares adjacent au centre TIR en zone portuaire et de transport afin de permettre au Port de développer un projet économique sur la zone en tenant compte de son environnement urbain. En décembre de la même année, le port a signé une convention de partenariat avec la SDRB.

L'action concerne tant le centre TIR existant que son extension.

Objectifs

- Développer les activités logistiques à finalité urbaine et de distribution urbaine.
- Ajouter des services de groupage aux activités actuelles.
- Favoriser un transfert vers des véhicules propres.
- Étudier le transfert de palettes depuis la voie d'eau vers le centre TIR.
- Améliorer l'intégration urbaine et étudier la faisabilité d'un projet de livraisons par tram (action [28]).

Mesures

- Révision des contrats de bail des entreprises du centre TIR à échéance : insertion de clauses favorisant la distribution urbaine bruxelloise.
- Soutien des initiatives de groupage.
- Soutien des initiatives de livraison propres (vélos, véhicules électriques).

Contraintes et facteurs clés de succès

L'interdiction de pénétrer dans le centre-ville avec des grands camions (semi-remorques), la tarification routière, la mise en place d'itinéraires interdits aux poids lourds ou de zones à basses émissions sont des mesures qui peuvent soutenir fortement des projets de groupage.



CALENDRIER

| 2013-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Moyens humains au Port de Bruxelles

ACTEURS - PILOTE

| Pilote: Port de Bruxelles

| Partenaires: Bruxelles Mobilité, prestataires logistiques, les communes concernées

REPÈRES

| 2013-2018: Contrat de gestion entre le Port de Bruxelles et la Région

1.[7] ENCOURAGER LE TRANSPORT PAR PALETTES ET/OU PAR TRICYCLES DE LA VOIE D'EAU VERS LE CENTRE

Contexte

Afin de susciter de nouveaux trafics à haute valeur ajoutée, le Contrat de Gestion du Port de Bruxelles 2008-2012 prévoyait que le Port mettrait à l'étude et mènerait un projet pilote en matière de transport palettisé.

En octobre 2010, le Port a initié et développé, en collaboration avec la société concessionnaire du Port MPro, une ligne régulière de transport palettisé de matériaux de construction. À l'heure actuelle, les transports palettisés sont réalisés pour MPro.

Cette technique de transport par palettes, urbanistiquement plus attractive que le transport par conteneurs, pourrait permettre d'engendrer des gains d'espaces et le développement d'activités nouvelles, en particulier avec le secteur des matériaux de construction mais pas uniquement.

Objectif

L'utilisation du canal permettra de décongestionner les voies d'accès au centre-ville.

Mesures

- Étude du potentiel de transport de marchandises par palettes et par tricycles.
- Identification des sites potentiels (nombre, localisation) et étude de marché.
- Aménagement de petits points de transbordement sécurisés le long du canal : les chargeurs pourraient y déposer des marchandises, lesquelles seraient enlevées puis expédiées directement à leur destination finale mais pourraient aussi éventuellement passer par un CDU implanté dans la zone portuaire.
- Soutien à l'implantation du service.



CALENDRIER

| 2012-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Étude du potentiel co-financement Bruxelles Mobilité-Port 60.000 €

| Moyens humains au Port de Bruxelles

ACTEURS - PILOTE

| Pilote : Port de Bruxelles

| Partenaires : Bruxelles Mobilité, Atrium, prestataires logistiques, les communes concernées

REPÈRES

| 2013 : Étude de faisabilité économique du transfert vers la voie d'eau des biens de consommation courante palettisés en région bruxelloise (Port de Bruxelles)

| Projet européen *Connecting Citizen Ports* piloté par le Port de Bruxelles

1.[8] ACHEMINER PRÉFÉRENTIELLEMENT LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION PAR LA VOIE D'EAU

Contexte

Actuellement, le transport de matériaux de construction constitue une grande partie du flux de marchandises à destination de la zone du centre-ville. De grands projets de construction sont en cours ou en prévision dans la Région. Le marché prévoit qu'à court terme, la Région de Bruxelles-Capitale attirera 80% de l'ensemble des flux de matériaux de construction en Belgique.

Plusieurs projets sont déjà en cours au port de Bruxelles en matière de transport de matériaux de construction et de biens de consommation, notamment pour l'approvisionnement du chantier Up-Site le long du canal et l'évacuation des déchets du chantier par voie d'eau (150.000 tonnes).

Objectif

Une logistique de la construction plus efficace doit permettre d'éviter les problèmes lors de projets de construction ainsi que de réduire les nuisances aux abords du chantier et les perturbations du fonctionnement logistique et de la circulation de la Région.

Mesures

- En collaboration avec le Port et la Confédération Construction Bruxelles-Capitale (CCB-C), il convient d'examiner quels grands projets de construction prévus peuvent être utilisés comme projets pilotes en matière de livraisons groupées de matériaux de construction depuis la zone portuaire et d'en examiner les coûts.
- En collaboration avec le Port, rechercher d'abord les types et les moyens d'incitation et le cas échéant, les moyens réglementaires pour conduire les entreprises situées à proximité de la voie d'eau à l'utiliser pour évacuer les déchets de construction et amener les matériaux.
- Étude et développement d'un projet pilote de groupement de matériaux et déchets de construction au bassin Vergote.
- Développement de la ligne régulière palettisée au bassin Vergote.
- Un projet de matériaux de construction palettisé au terminal Sud à Anderlecht.

Contraintes et facteurs clés de succès

Il convient toutefois de ne pas oublier que l'accent sur la logistique de la construction n'est qu'une première étape. D'autres secteurs et spécialisations doivent peu à peu être pris en considération.



CALENDRIER

- 2014
- 2015
- 2013-2020
- > 2014
- > 2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- Construction 250.000 € (aide européenne possible via le programme Civitas)
- 0,05 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

- Bruxelles Mobilité, AATL dont DRU, Bruxelles Environnement, Port de Bruxelles, communes, Confédération de la Construction Bruxelles-Capitale (CCB-C), prestataires logistiques, Commission des Chantiers, Région flamande

REPÈRES

- 2013-2018 : Contrat de gestion entre le Port de Bruxelles et la Région
- Projet Distribouw (Région flamande)

1.19] SOUTENIR LES INITIATIVES PRIVÉES INNOVANTES

Contexte

De plus en plus de fournisseurs et transporteurs cherchent des solutions afin d'améliorer la logistique urbaine de manière rentable, notamment sur le dernier kilomètre par le développement des livraisons à vélo ou en **triporteur électrique** ou encore la mise en place de **dépôts mobiles*** d'où les livraisons peuvent être effectuées par des petits véhicules électriques ou des triporteurs. Les transporteurs réfléchissent également au développement de **distributeurs automatiques de colis*** et de **boîtes logistiques urbaines**. Cette solution consiste en une sorte de casier où le transporteur peut déposer les marchandises et où le destinataire peut ensuite venir récupérer celles-ci à l'aide d'un code unique. La mise au point de tels concepts est parfois gênée par les limitations des réglementations ou par les procédures d'autorisation nécessaires.

* voir exemples en début de chapitre.

Objectif

La Région doit être un partenaire actif (facilitateur) pour les entreprises et transporteurs qui développent et souhaitent tester de nouvelles méthodes durables d'approvisionnement et d'exportation de leurs productions.

Mesures

- Faciliter les projets pilotes relatifs à la distribution urbaine :
 - guidance dans les processus administratifs ;
 - délivrance des autorisations ;
 - recherche de locaux.
- Accompagner les porteurs de projets dans la recherche de subsides.
- Initier des projets via la participation en tant que ville de démonstration au sein de projets européens.



CALENDRIER

| 2012-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote** : Bruxelles Mobilité

| **Partenaires** : Port de Bruxelles, SDRB, communes de la Région de Bruxelles-Capitale, AVCB, TNT, bpost, Ecopostale, Communauté Portuaire Bruxelloise, etc.

REPÈRES

| 2009-2010 : Développement des services de coursiers à vélo

| 2010 : Démarrage des livraisons en triporteurs électriques par Ecopostale

| 2011-2012 : Développement des packstations par bpost. La Région recommande une localisation des packstations dans des lieux facilement accessibles par les différents modes de transport (gares, stations de métro, supermarchés...) et si possible en-dehors de l'espace public

1.[10] PARTICIPER ACTIVEMENT AU PROJET LAMILO - LAST MILE LOGISTICS

Contexte

LaMiLo (Last Mile Logistics Zero Carbon Urban Freight Delivery) est un projet proposé dans le programme Interreg IVC.

Le projet regroupe des acteurs privés, publics et académiques de l'Europe du Nord-Ouest partageant l'ambition de rendre les livraisons dans nos rues plus efficaces et moins polluantes en planifiant, testant et mettant en œuvre des stratégies et des projets pilotes pour la logistique du dernier kilomètre.

Objectifs

Les objectifs du projet sont :

- Changer le comportement des chargeurs et transporteurs en prouvant que la distribution urbaine "Zéro carbone" peut être plus efficace.
- Fournir une plateforme neutre de collaboration et d'échange d'expériences pour bâtir une approche coordonnée de la distribution urbaine.
- Développer avec les partenaires privés et publics des "business models" en abordant les défaillances du marché, en quantifiant les bénéfices environnementaux et en identifiant les innovations menant à un autofinancement à la fin du programme LaMiLo.
- Grouper les livraisons au sein de centres de distribution pour les distribuer de manière coordonnée et "décarbonée" sous un label unique LaMiLo.
- Réaliser des projets pilotes de démonstration qui appliquent les principes de LaMiLo.

Mesures

- Participer activement au projet LaMiLo dans les work packages transversaux :
 - WP1 - Communication, Management & Evaluation : Partnership, Financial Management, Procurement and Audits, Dissemination and Lobbying.
 - WP2 - Base line : Barriers, Existing Best Practice and Tools, Consumer "Behaviour", Business "Behaviour".
 - WP3 - Business Model : Strategies, Business Planning, Technical and Financial Viability, Community and Business Stakeholder Engagement, Planning and Regulatory Mechanisms, Policy, guiding each of the demonstrators in WP5.
 - WP4 - Design : Zero Carbon Urban Delivery, Urban and Peri-urban Consolidation Centres, Supply Chain and Home Delivery Mechanisms ; ICT based Customer Interface.
- Mener à bien l'investissement bruxellois en tant que "démonstrateur" des solutions proposées dans le WP5 - Demonstrators : transnational co-operation in the preparation and delivery of Investments in respective Partner Locations through joint peer reviews and expert exchanges.
- L'investissement bruxellois consiste en la définition de la structure optimale de distribution pour la Région de Bruxelles-Capitale et en la mise en œuvre d'un projet pilote de consolidation des marchandises dans un des sites identifiés de cette structure de distribution.



CALENDRIER

| 2013-2015

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,5 équivalent temps plein (2013-2014)

| 792.000 € dont 50% sont financés par le programme Interreg IVC

ACTEURS - PILOTE

| Pilote : Bruxelles Mobilité

| Partenaires : Port de Bruxelles, 14 partenaires internationaux du projet, acteurs privés bruxellois (TNT, bpost, Ecopostale, Tour & Taxis, etc.)

2. Planification territoriale et secteur immobilier

Le domaine "Planification territoriale et secteur immobilier" est étroitement lié au développement d'une structure de distribution urbaine bien conçue. Le développement de ce réseau dépend en effet de l'existence d'une offre suffisamment grande et adaptée de biens immobiliers. Toutefois, l'espace libre disponible pour la logistique dans la Région de Bruxelles-Capitale est en concurrence avec d'autres fonctions, ce qui augmente son coût.

En outre, l'offre actuelle d'espace logistique ne correspond pas directement aux besoins actuels des entreprises logistiques qui s'orientent vers l'approvisionnement urbain. Ainsi, les constructions basses et anciennes dominent alors que des bâtiments modernes, plus hauts et modulables sont nécessaires.

| | |
|-----------------------------------|---|
| OBJECTIF(S) STRATÉGIQUE(S) | <ul style="list-style-type: none"> • Veiller à disposer de l'espace suffisant pour le développement de la structure de réseau optimale de distribution urbaine |
| APPROCHE (PRIORITÉS) | <ul style="list-style-type: none"> • Inventorier l'immobilier logistique • Intégrer le processus d'approvisionnement urbain dans les différents processus de planification territoriale |



Sources d'inspiration

PARIS

MONOPRIX: Depuis 2007, 72 magasins Monoprix en région parisienne sont approvisionnés par voie ferrée et véhicules roulant au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). 120 000 tonnes de boissons, textiles, produits de beauté et articles pour la maison et le loisir sont ainsi acheminées chaque année. Une navette ferroviaire emprunte, cinq jours par semaine, les voies de la ligne D du RER (axe Paris-Melun) depuis les entrepôts de Combs-la-Ville (77) et Lieusaint (77), vers la gare de Bercy (Paris XIIème). Les livraisons vers les magasins sont ensuite effectuées par des camions équipés de dispositifs anti-bruit et roulant au GNV.



MARSEILLE

SOGARIS: En plein cœur de Marseille sur le site ferroviaire d'Arenc, Sogaris a développé en partenariat avec la SNCF une plate-forme de 9 hectares dédiée aux activités de logistique urbaine. Située en bordure des infrastructures portuaires sur un terrain embranché fer, la plate-forme logistique a accès au réseau autoroutier (A7, A50 et A55), et bénéficie d'une situation très proche du centre-ville de Marseille et du quartier d'affaires d'Euroméditerranée.

En témoigne le récent lancement de la locomotive "last mile" electro-diesel TRAXX de Bombardier ayant précisément comme marché la distribution plus fine des marchandises.



2.[11] RÉALISER L'INVENTAIRE DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE ET LE COMPARER AVEC LES BESOINS

Contexte

Le premier "Observatoire des activités productives" en Région de Bruxelles-Capitale a été édité par l'AATL et la SDRB en février 2012. Il recense tous les sites comptant au moins un bâtiment dont la superficie est égale ou supérieure à 1000 m² et leur occupation. Les plus grands espaces logistiques y sont repris.

L'enquête auprès des entreprises et l'analyse gravitaire (action [1]) indiquera où se concentrent les plus grands flux de marchandises à Bruxelles.

Objectif

Disposer d'un observatoire de l'immobilier logistique.

Mesures

- Compléter les travaux de l'observatoire des activités productives en incluant les plus petits entrepôts et les espaces logistiques et portuaires (y compris TIR et non bâtis). Affiner l'analyse sur la logistique en étudiant l'occupation des espaces, leur système de fonctionnement, leur accessibilité par les différents modes de transport et les prix de l'immobilier logistique.
- Mettre cette base de données à jour régulièrement.
- Comparer cet inventaire avec les besoins identifiés par l'enquête et l'analyse gravitaire en prenant en compte le fait que les exigences en matière d'implantation des entreprises, des commerçants et des transporteurs urbains sont très différentes.



CALENDRIER

| 2013 : + récurrent

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Région de Bruxelles-Capitale : 37.500 €, Participation Europe (LaMiLo) : 37.500 €
| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| Pilote : AATL
| Partenaires : Bruxelles Mobilité, AATL, SDRB, Port de Bruxelles, promoteurs, propriétaires, Communauté Portuaire Bruxelloise

REPÈRES

| Étude AATL existante : "Observatoire des activités productives"

2.[12] FORMER ET SENSIBILISER LES ACTEURS & PARTENAIRES DE LA PLANIFICATION À LA DISTRIBUTION URBAINE ET AUX BESOINS LOGISTIQUES

Contexte

Les décisions d'aménagement ou de mobilité peuvent être lourdes d'impact sur le fonctionnement du transport de marchandises. Par ailleurs, les enjeux globaux de celui-ci et les solutions nouvelles, moins polluantes, ne sont pas toujours intégrés par les agents économiques.

Objectif

Partager la connaissance des enjeux et des contraintes du transport de marchandises en ville et rechercher des solutions concrètes.

Mesures

- Organisation d'une formation récurrente de deux jours sur les besoins du secteur logistique (urbanisme, aménagement et mobilité).
- Actions ciblées sur les secteurs moins bien organisés.
- Publication et diffusion de bonnes pratiques.



CALENDRIER

| 2013-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,3 équivalent temps plein

| 10.000 €

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité

| **Partenaires:** AATL, Bruxelles Environnement, SDRB, ADT, Atrium, Monuments et Sites, Régions flamande et wallonne, propriétaires ou gestionnaires d'immeubles commerciaux

REPÈRES

| Formations publiques récurrentes Conseiller en mobilité (CEMA) et Pyblic

2.[13] INTÉGRER LA DISTRIBUTION URBAINE ET LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LES OUTILS PLANOLOGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

Contexte

Le règlement régional d'urbanisme (art. 18) impose des aires de livraison hors voirie pour certains nouveaux bâtiments. Ces conditions ont montré leurs limites notamment pour les projets importants (Néo, Docks Bruxsel) pour lesquels il n'y a pas de lignes directrices.

Objectifs

- Intégrer la logistique dès le début de la planification et renforcer la prise en compte du transport de marchandises en particulier dans les études de mobilité et dans les plans de développement urbain.
- Privilégier les livraisons hors voirie, en domaine privé plutôt qu'en voirie ou en domaine public.
- Utilisation efficiente de l'espace, durabilité et attrait visuel.

Mesures

- Évaluer les besoins des entreprises qui génèrent des flux de marchandises en regard de la demande d'espaces et la pertinence des conditions d'exploitation (exemple : conditions de livraisons pour des surfaces commerciales de proximité).
- Renforcer la thématique du transport de marchandises dans l'ensemble des études de mobilité et en particulier, rédiger des clauses types pour les plans communaux de mobilité, études d'incidences, permis d'environnement...
- Établir des recommandations pour les schémas et plans directeurs et mettre en place des mesures d'information.
- Favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises : étudier la faisabilité de points de transbordement à Equilis-JUTS et Abatan.
- Modifications réglementaires : rechercher les moyens d'imposer aux promoteurs de grands projets la recherche de solutions pour une optimisation des livraisons sur le site (voir aéroport Heathrow à Londres, Potsdamerplatz à Berlin) sans pour autant trop alourdir leurs charges administratives et financières.
- Les actions proposées dans ces études devront être en accord avec les objectifs énoncés dans le présent plan et permettre de mener des actions spécifiques au niveau communal. De plus, ces études doivent renforcer les connaissances sur les pratiques de livraison et améliorer la disponibilité des données.



CALENDRIER

| Récurrent

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,5 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTES

| **Pilotes :** Bruxelles Mobilité, AATL

| **Partenaires :** Autorités délivrant des permis, auteurs de schémas directeurs, conseillers en mobilité, AATL, ADT, SDRB, Bruxelles Environnement, Port de Bruxelles, promoteurs...

REPÈRES

| Plan Canal

2.[14] INTÉGRER LA DISTRIBUTION URBAINE ET LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE CANAL, DONT LE PLAN DIRECTEUR CANAL

Contexte

La Région de Bruxelles-Capitale se voit aujourd'hui confrontée à des défis urbains importants. Ces défis, d'ordres démographiques, économiques, sociaux, environnementaux, territoriaux, sont une opportunité pour elle de repenser son territoire dans sa globalité par une politique de planification ambitieuse et cohérente.

Plus que dans tout autre territoire, ces défis sont présents dans la zone liée au canal et leur résolution nécessite une démarche d'aménagement intégrée, liant cohésion territoriale et cohésion sociale, pour arriver à une vision claire et partagée de l'avenir de cette zone.

Le PRDD définira le rôle de la zone du canal à l'échelle de la Région et de l'aire métropolitaine. L'approche du Plan Directeur, à une échelle plus fine et ancrée dans la réalité du territoire et du tissu urbain et socio-économique, complétera et précisera les recommandations du PRDD sur cette zone dont la transformation aura un impact sur la Région toute entière.

Objectifs

- Intégrer la logistique dès le début de la planification et renforcer la prise en compte du transport de marchandises, tant pour la distribution que pour les productions des entreprises bruxelloises, en particulier dans les études de mobilité.
- Veiller à une utilisation efficiente de l'espace, à la durabilité des activités et à l'intégration urbaine de celles-ci.

Mesures

- Évaluer les besoins des entreprises qui génèrent des flux de marchandises en regard de la demande d'espaces.
- Évaluer le potentiel foncier disponible pour des activités urbaines mixtes intégrant les besoins logistiques.
- Imposer aux promoteurs la recherche de solutions pour une optimisation des livraisons sur le site (quai mutualisé sur l'îlot).
- Favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises : étudier la faisabilité de points de transbordement à Equilis-JUTS et Abatan.
- Veiller à l'intégration urbaine des activités logistiques, seul gage de la durabilité dans un contexte de pression importante du logement sur les fonctions plus faibles.



CALENDRIER

| 2013-2014

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Étude complémentaire à chiffrer selon les besoins
| 2013 : Suivi 0,2 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| Pilote : AATL
| Partenaires : Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, SDRB, ADT, Port de Bruxelles, Communauté Portuaire Bruxelloise, Association des Usagers des Ports de Bruxelles et Vilvorde...

2.[15] DÉVELOPPER DES PROJETS PILOTES DE ZONES D'ENTREPRISES AVEC POSSIBILITÉS LOGISTIQUES

Contexte

Les évolutions du matériel de livraison (camions avec élévateurs par exemple) et les contraintes de sécurité justifient de mutualiser les infrastructures de livraison hors voirie d'entreprises. Les activités productives, les services intégrés aux entreprises, les commerces et les commerces de gros s'implantent préférentiellement au rez-de-chaussée; il importe par conséquent d'y affecter prioritairement ces espaces.

Objectif

Mutualiser les livraisons de plusieurs entreprises présentes sur un même îlot ou un même site.

Mesures

- Développer un projet pilote de mutualisation hors voirie des livraisons de plusieurs entreprises (quai de livraison commun à plusieurs entreprises, espace de stockage). Ces mutualisations des infrastructures bénéficieront tant aux exportations de biens produits en Région de Bruxelles-Capitale qu'à l'approvisionnement des entreprises.



CALENDRIER

| 2015-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| À préciser en temps voulu

ACTEURS - PILOTE

| Pilote: SDRB

| Partenaires: Bruxelles Mobilité, AATL, communes, Communauté Portuaire Bruxelloise, Association des Usagers des Ports de Bruxelles et Vilvorde...

CONTEXTE

| Les évolutions du matériel de livraison (camions avec élévateurs par exemple) et les contraintes de sécurité justifient de mutualiser les infrastructures de livraison hors voirie d'entreprises

2.[16] DÉVELOPPER LE SITE DE SCHAERBEEK-FORMATION COMME PÔLE LOGISTIQUE AU SERVICE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET SON HINTERLAND

Contexte

Le site de Schaerbeek-Formation représente actuellement la plus grande réserve foncière prochainement disponible de Bruxelles. On estime que 45 ha seront utilisables sur le site pour de nouvelles affectations.

La libération de la plus grande partie des terrains (40 ha) est prévue pour 2020 dans l'Arrêté Royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des actifs et passifs visés à l'art. 454, §2, alinéa 2 de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la SNCB au Fond d'Investissements Ferroviaires (FIF) (MB 31/12/2004)... Ces travaux doivent se trouver dans le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) 2013-2025 du groupe SNCB.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé le 14 janvier 2010 sa volonté de développer un centre de distribution urbaine, multimodal et logistique (de minimum 10 ha) sur le site de Schaerbeek-Formation. Celui-ci sera intégré à un pôle logistique et économique plus vaste qui sera lié à l'activité portuaire. Le Gouvernement bruxellois a aussi décidé d'inscrire ce pôle dans le cadre du schéma directeur Schaerbeek-Formation qui est en cours de préparation. Pour l'aménagement de ce pôle logistique sur le site, le Gouvernement bruxellois a octroyé au Port de Bruxelles un droit de préemption.

Le Port a réalisé en 2012 une étude de marché du projet d'extension des activités portuaires sur le site de Schaerbeek-Formation. Elle conclut en l'opportunité de développer une plate-forme trimodale de logistique urbaine jumelée à un parking longue durée pour les poids lourds ainsi qu'un cluster agro-alimentaire autour de MABRU et du CEFL. Ces développements occuperont l'entièreté des 45 ha utilisables de Schaerbeek-Formation.

Bruxelles Mobilité, en partenariat avec le Port, la SDRB, MABRU et le CEFL, a entamé une étude quant à l'opportunité d'un terminal TGV-fret sur ce site.

Objectif

Profiter de l'accessibilité trimodale du site et des réserves foncières disponibles pour développer un élément fort de la structure de distribution urbaine.

Mesures

- Assurer le timing de libération des terrains : vérifier leur inscription dans le PPI de la SNCB.
- Modifier le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) pour confirmer juridiquement l'affectation logistique du site.
- Développer sur Schaerbeek-Formation une plate-forme tri-modale de distribution urbaine pour le groupage/dégroupage des marchandises à destination de Bruxelles et son aire métropolitaine, associée à un cluster agro-alimentaire regroupé autour des nouvelles installations de MABRU et du CEFL.
- Intégrer au développement de la plate-forme la création de parkings longue durée pour les poids lourds pour compenser le manque d'aires de repos à Bruxelles et soulager les voiries locales où ce type de stationnement nuit fortement au cadre de vie.

CALENDRIER

- | 2013-2015 : Finalisation des études d'affectation et urbanistiques, inscription au PRAS
- | 2015-2020 : Montages juridiques et financiers
- | 31/12/2020 : Libération des terrains par le groupe SNCB
- | > 2020 : Réalisation

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 2013-2015 : 0,1 équivalent temps plein
- | > 2015 : À préciser en temps voulu

ACTEURS - PILOTE

- | **Pilote** : AATL
- | **Partenaires** : Bruxelles Mobilité, Port de Bruxelles, communes, Communauté Portuaire Bruxelloise, SNCB, Infrabel, , Association des Usagers des Ports de Bruxelles et Vilvorde...

REPÈRES

- | 2008-2013 : Projet de Schéma Directeur pour le site de Schaerbeek-Formation
- | 2012 : Étude de marché du projet d'extension des activités portuaires sur le site de Schaerbeek-Formation
- | 2012-2013 : Étude de faisabilité - Mise en place d'une liaison TGV-Fret sur le site de Schaerbeek-Formation

2.[17] RÉSERVER DES TERRAINS POUR DES AFFECTATIONS DE DISTRIBUTION URBAINE ET LOGISTIQUES

Contexte

La population de la Région de Bruxelles-Capitale est en croissance depuis une quinzaine d'années et compte **1.119.088 habitants** (janvier 2011). L'Institut bruxellois de statistique et d'analyse prévoit plus de 1.230.000 habitants vers 2020-2025. Cette augmentation démographique implique de plus grands flux de marchandises et nécessite de réserver de l'espace pour les activités logistiques de distribution urbaine.

La stratégie vise le développement d'activités logistiques urbaines, l'ajout de services de groupage aux activités actuelles pour diminuer les distances parcourues pour les livraisons en ville et le report vers la voie d'eau et le rail. Le transport par rail réclame une massification très importante des flux pour assurer sa rentabilité et ces conditions ne sont pas actuellement réunies.

Certaines expériences d'approvisionnement urbain par le rail ont montré des résultats intéressants et les évolutions au niveau du matériel ferroviaire laissent présager une plus grande flexibilité en matière d'opérations ferroviaires⁶. De plus, le renchérissement des coûts énergétiques combiné à une congestion des axes routiers et à un renforcement des réglementations environnementales pourrait laisser entrevoir de nouveaux modes d'exploitation ferroviaire viables économiquement.

La plupart de ces terrains sont déjà convoités pour d'autres usages, notamment du logement et des bureaux, et ont été étudiés pour certains dans le cadre de schémas directeurs voire de PPAS. Il est important de préserver de l'espace pour les entreprises nécessitant des espaces mixtes et éviter les effets d'éviction des entreprises logistiques et de distribution des zones de mixité à cause de phénomènes NIMBY.

Le Port a prévu d'acquérir le site "Esso" (2,3 ha) et d'autres terrains encore disponibles à cet endroit (6,5 ha) : réhabilitation et installation de murs de quai.

Objectifs

- Préserver et développer la superficie de sites susceptibles d'accueillir des activités logistiques dans le plan régional d'affectation des sols : assurer un potentiel suffisant d'affectations urbanistiques permettant des activités logistiques dans le PRAS (zones de forte mixité, d'industries urbaines, d'activités portuaires et de transport d'intérêt régional et la zone de réserve foncière).
- À plus long terme, réserver des terrains situés le long des lignes ferroviaires afin d'anticiper le développement d'une distribution orientée à l'avenir davantage vers le chemin de fer et le tram.
- Développer des synergies avec les Régions flamande et wallonne.



CALENDRIER

| 2013-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,2 équivalent temps plein
| Budget à préciser en temps voulu

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote** : AATL
| **Partenaires** : Bruxelles Mobilité, Port de Bruxelles, communes, ADT, SNCB, Infrabel, Régions flamande et wallonne, Province des Brabant flamand et wallon, communes flamandes et wallonnes

REPÈRES

| Contrat de gestion Région de Bruxelles-Capitale-Port 2013-2018

⁶ En témoigne le récent lancement de la locomotive "last mile" electro-diesel TRAXX de Bombardier ayant précisément comme marché la distribution plus fine des marchandises.

Mesures

Analyse et sélection de terrains

- Des terrains devraient **être réservés**. À titre d'exemples, les sites potentiels suivants bénéficiant d'une bonne accessibilité en regard des critères du transport de marchandises seront analysés : ancien site de bpost à Anderlecht (accessibilité route - véhicules propres), Schaerbeek-Formation (accessibilité tri-modale) ou encore dans la Zone du canal (bi- ou tri-modale) : Biestebroeck, Vergote, sites pour déchargement de palettes depuis la voie d'eau (Porte de Ninove) et en zone commerciale, la zone entre deux portes (Toison d'Or) présente des opportunités pour des points de débarquement de marchandises dans les zones commerciales.
- **Analyser** plus en profondeur les terrains sélectionnés pour leur proximité par rapport aux lignes ferroviaires, l'intérêt et la possibilité de préserver certains de ceux-ci ou du moins une partie dans une politique de long terme visant à assurer un approvisionnement durable de la région.
- À titre d'exemples, d'autres friches ferroviaires offrent des opportunités intéressantes **et** pourraient également être valorisées à des fins de distribution urbaine.
 - **ZIR Gare de l'Ouest** : endroits les mieux accessibles de la Région suite au bouclage du métro et à la réouverture de la ligne ferroviaire 28, urbanisation dense prévue, intérêt en matière de distribution urbaine (rail et à proximité du Pentagone via la Chaussée de Gand) : potentiel pour le développement d'activités logistiques de proximité et la dynamisation de l'emploi local peu qualifié.
 - **ZIR Tour & Taxis** : terrain de 8,6ha, adjacent au centre TIR existant (PRAS zone d'activités portuaires et de transport et à proximité immédiate du canal et de la ligne ferroviaire 28), une nouvelle ligne de tram est envisagée sur le site.
 - **ZIR Delta** : un schéma directeur en cours. L'implantation de l'hôpital CHIREC y est envisagée de même qu'un quartier mixte de logement et de bureaux ainsi que des parkings de type P + R. Il s'avère que le terrain est avantageusement connecté au rail et à proximité de l'E411 et du ring autoroutier de telle manière qu'une réflexion pourrait être menée pour la création d'une zone de logistique urbaine.
 - **Zone Chaudron** : un terrain de quelque 14 ha jouxte la ligne ferroviaire 50 à Anderlecht à proximité du Ring et du pôle hospitalier d'Erasmus. Cette parcelle fait l'objet d'un PPAS pour la création d'un quartier durable. La STIB a également le projet de créer un nouveau dépôt de métro en partie souterrain le long de la voie ferrée. Cet endroit pourrait être envisagé pour la création d'une plate-forme bi-modale (fer-route) pour l'approvisionnement de la région vu sa proximité au ring autoroutier et à un itinéraire poids lourds venant du sud de l'agglomération via le Boulevard industriel. Le réaménagement du boulevard Simonet consécutif à l'implantation d'un dépôt de métro souterrain pourrait aussi être une opportunité de développer un espace de stationnement pour poids lourds à proximité du ring et d'une station de métro.
 - **Gare de Berchem** : un terrain de 3 ha, situé sur Ganshoren, semble encore disponible le long de la ligne ferroviaire 50, à proximité du ring autoroutier et l'autoroute E40 ainsi que de nombreuses entreprises. Ce terrain apparaît au PRAS comme une zone d'industries urbaines. La SDRB entend y développer des entreprises. Une réflexion pourrait être menée sur l'intérêt de réserver ces terrains afin d'y créer à l'avenir des activités logistiques en relation avec le rail.
 - **Anderlecht - Canal** : deux terrains jouxtant le canal à Anderlecht. Celui situé au nord du canal offre une potentialité de trimodalité. Ces terrains se situent à proximité de grossistes en matériaux de construction, des abattoirs et d'entreprises de voitures d'occasion. En ce qui concerne le vaste parking situé au sud du canal, il semblerait qu'Abatan souhaiterait mieux valoriser ce terrain avec un éventuel recours à la voie d'eau.
- Concertation avec les Régions flamande et wallonne, voire avec les provinces et communes sur l'opportunité de développer des activités liées à la distribution urbaine de Bruxelles sur des terrains sis dans ces régions.

3. Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines

Les transporteurs urbains dans la Région de Bruxelles-Capitale sont chaque jour confrontés à des problèmes opérationnels tels qu'un manque d'emplacements leur permettant de charger et de décharger, le respect des horaires de livraison, les perturbations lors de travaux de construction, etc. Il en résulte une augmentation des coûts, du stress et un manque de personnel motivé.

Le but de ce domaine est d'aborder, à court et moyen termes, les problèmes opérationnels les plus préoccupants de la distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale et de faciliter la vie des livreurs. Dans ce cadre, il convient de viser une harmonisation maximale entre les communes et la Région.

| | |
|--|--|
| <p>OBJECTIF(S) STRATÉGIQUE(S)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Éliminer les problèmes opérationnels du transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale et faciliter la vie des livreurs • Réduire les émissions nocives du transport de marchandises |
| <p>APPROCHE (PRIORITÉS)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Garantir le respect de la disponibilité des aires de livraison et sanctionner les infractions • Veiller à ce que les fenêtres de livraison soient suffisamment flexibles • Prévoir suffisamment de lieux de chargement/déchargement au sein des concentrations de magasins et veiller à leur utilisation correcte • Parvenir à un transit plus rapide du transport de marchandises dans la ville • Limiter les émissions du transport de marchandises dans la zone urbaine |



Sources d'inspiration

Dans de nombreuses villes d'Europe, y compris dès à présent dans la Région de Bruxelles-Capitale, des initiatives sont étudiées afin d'améliorer la circulation des flux de marchandises (distribution de nuit, horaires de livraison, zones de livraison, itinéraires pour les marchandises, etc.). Tous ces exemples possèdent, à peu de choses près, autant d'avantages que d'inconvénients. Néanmoins, ils peuvent se révéler très précieux s'ils sont mis en pratique de manière intelligente.

AMSTERDAM

Le "Voorkeursnet Goederenvervoer" est un réseau sélectif d'itinéraires préférentiels que les transporteurs de marchandises peuvent utiliser de manière souple et en toute sécurité, sur lequel l'impact environnemental (nuisances, pollution de l'air et bruit) est réduit. Les itinéraires préférentiels sont les plus logiques menant aux principales destinations des transporteurs de marchandises dans la ville. Une des principales destinations des transporteurs de marchandises à Amsterdam est la zone commerciale Stadsdeel Centrum. Dans ce centre, les transporteurs peuvent utiliser les autres itinéraires existants pour le transport de marchandises. Tous les véhicules transportant des marchandises sont autorisés sur ces itinéraires, y compris les camions de plus de 7,5 tonnes, ce qui n'est pas le cas sur les autres routes.

Figure 16: Voorkeursnet Goederenvervoer à Amsterdam



Source: Commune d'Amsterdam

BORDEAUX

Espaces de Livraisons de Proximité (ELP): La Communauté Urbaine et la Mairie de Bordeaux, les fédérations de transporteurs et de commerçants, la Chambre de Commerce et d'Industrie ont décidé de mener une expérience de facilitation des livraisons de marchandises en centre ville de Bordeaux, par l'implantation et l'exploitation d'Espaces de Livraisons de Proximité (ELP). L'ELP est une aire d'arrêt et de manutention sur la voie publique, exclusivement destinée à la livraison de marchandises aux établissements voisins. Cette aire est réservée, protégée et contrôlée par un personnel indépendant du transporteur mais qui participe à la manutention et à la livraison terminale. Ces ELP sont surtout utilisés à proximité de zones piétonnes en-dehors des heures d'accès à ces zones, les livraisons n'étant autorisées qu'entre 7h et 11h. De nouveaux ELP ont été mis en place en octobre 2011.

Figure 17: Points d'accueil des véhicules à Bordeaux



Source: Ville de Bordeaux

GAND

MINDER HINDER: les travaux à la gare Saint-Pierre et aux abords, à Gand, auront un très grand impact sur les flux de circulation au départ et à destination de la gare ainsi que sur les flux de passage à proximité de la gare pendant les différentes modifications, de courte ou de longue durée, de la situation. Toutefois, l'organisation bien pensée de déviations et un bon aménagement des carrefours, entre autres, sont un aspect important. La manière optimale de communiquer doit être adaptée. Par conséquent, tous les partenaires du projet (Ville de Gand, Région flamande, groupe SNCB, De Lijn...) ont décidé de constituer une équipe ayant pour mission de réduire les nuisances.

Le tableau ci-dessous synthétise les réglementations dans plusieurs villes.

| VILLE | RÈGLEMENTATION | REMARQUES |
|------------------|--|--|
| AMSTERDAM | <ul style="list-style-type: none"> • Règle générale: 7h à 20h • Zone piétonne: 7h à 11h | <ul style="list-style-type: none"> • Véhicules <65db(A) : autorisés également entre 20h et 23h • Véhicules <60db(A) : aucune restriction |
| LYON | <ul style="list-style-type: none"> • Règle générale: 7h à 19h • Zone piétonne: 6h à 11h30 (seulement les véhicules >7,5t) | <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation obligatoire d'un disque de livraison (30 min max) |
| PARIS | <ul style="list-style-type: none"> • Règle générale: 7h à 20h • Zone piétonne: au cas par cas | <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation obligatoire d'un disque de livraison (30 min max) • Autorisation de circuler pour les véhicules d'une surface supérieure à 43m² seulement entre 22h et 7h • Autorisation de circuler pour les véhicules d'une surface supérieure à 29m² seulement entre 22h et 17h |
| GAND | <ul style="list-style-type: none"> • Règle générale: 7h à 20h • Zone piétonne: 18h à 11h | |

PROTOCOLE PIEK

À l'instar d'autres pays européens tels que les Pays-Bas, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne et la Suède, la Région de Bruxelles-Capitale doit travailler à un **protocole PIEK** et des certificats PIEK. Le protocole PIEK renferme les dispositions des normes relatives aux nuisances sonores qui doivent être respectées. Les certificats PIEK peuvent ensuite être décernés par les fournisseurs de composants silencieux et les constructeurs automobiles lorsqu'il s'avère que les directives du protocole PIEK sont respectées. Un autocollant apposé sur le pare-brise permet aux parties concernées de faire savoir que le chargement et le déchargement durant la nuit et les heures creuses génèrent un minimum de nuisances sonores. Il prouve aussi clairement aux instances de contrôle que le véhicule satisfait aux normes en vigueur. Bien que le projet PIEK flamand soit encore en cours, des résultats provisoires révèlent qu'une infrastructure fixe de chargement et de déchargement adaptée donne les meilleurs résultats en termes de réduction du bruit. Lors de l'implantation éventuelle de nouvelles filiales de chaînes de magasins et de supermarchés, il peut être utile d'incorporer une infrastructure de chargement et de déchargement silencieuse aux directives de construction.



3.[18] AMÉLIORER LES LIVRAISONS EN VOIRIE

Contexte

Les opérations de livraison en voirie engendrent de nombreux problèmes. Le nombre d'aires de livraison ou leur qualité peut poser problème mais c'est surtout leur disponibilité pour les livreurs qui fait défaut. Devant la grande diversité des aménagements et des systèmes de gestion des aires de livraison dans les 19 communes bruxelloises, il est nécessaire d'en homogénéiser l'aménagement et les horaires de fonctionnement. Cela sera bénéfique aux transporteurs qui pourront mieux appréhender leurs livraisons à Bruxelles et aux citoyens pour qui des règles simples et univoques sont plus faciles à respecter.

La clé d'un système de livraison en voirie performant reste néanmoins le contrôle de l'infrastructure. Les aires sont aujourd'hui bien trop souvent occupées par des véhicules en stationnement. Les heures de livraisons autorisées sont actuellement très variables. Pour les transporteurs urbains, des fenêtres de livraison trop courtes peuvent générer une perte d'efficacité du transport. La concertation des parties intéressées a révélé que la politique relative aux fenêtres de livraison n'est pas harmonisée dans les 19 communes. En matière d'uniformité des heures de livraisons, on observe des pratiques variables dans les villes européennes. Toutefois, la plupart des villes ont un système homogène sur tout leur territoire et dans les zones piétonnes, souvent équipées de contrôles d'accès, les livraisons ne sont généralement autorisées qu'entre 7h (voire 6h30) et 11h.



Objectifs

- Prévoir suffisamment de lieux de chargement/déchargement au sein des concentrations de magasins et à proximité des entreprises qui en font la demande et veiller à leur utilisation correcte.
- Contrôler le bon usage des aires de livraisons et sanctionner.
- Harmoniser les horaires de livraisons dans les 19 communes.

Mesures

- Publication du guide des livraisons en ville destiné aux gestionnaires de voirie (méthode pour évaluer les besoins en aires de livraison, homogénéiser l'aménagement, les horaires et le contrôle).
- Plan régional de stationnement : harmoniser les horaires de livraisons et encourager le recours à la dépenalisation des aires de livraisons (places payantes où les véhicules en stationnement sont soumis à un prix très élevé dès la première minute (100€) mais où l'arrêt des véhicules de livraison est gratuit). Le contrôle et la perception des recettes du stationnement payant peuvent alors être réalisés par les stewards.
- Mise en place de conventions et de moyens pour un contrôle de police régulier (mécanismes d'avenant aux conventions de mobilité ou de contrat avec les communes).
- Évaluation de la mise en œuvre des recommandations faite en concertation avec les commerçants, les entreprises et les riverains des différents noyaux commerciaux de la Région.
- Information sur les réglementations et la disponibilité des aires (site internet).
- Expériences pilotes d'organisation adaptée des livraisons dans les quartiers commerçants à forts flux piétons (Goulet Louise, porte de Namur).

CALENDRIER

- | 2013 : Plan de stationnement
- | 2014 : Conventions et moyens de contrôle-sanction
- | 2015 : Évaluation, information et site internet
- | 2015-2020 : Expériences pilotes dans quartiers piétons

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 0,5 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

- | **Pilote** : Bruxelles Mobilité
- | **Partenaires** : AVCB, communes, Agence du Stationnement, Atrium, transporteurs, police, parquet, UCM, UNIZO, BECI, Comeos, Bruxelles Environnement, STIB

REPÈRES

- | Plan de stationnement

3.[19] DÉPLOYER DES ITINÉRAIRES MARCHANDISES

Contexte

Les nombreux transporteurs de marchandises ne savent pas toujours quel itinéraire il est préférable d'emprunter, depuis le Grand Ring, pour rejoindre les zones industrielles et commerciales. Il est important de garantir une information claire, actualisée et fiable aux transporteurs.

Une étude relative à la création d'itinéraires pour le trafic lourd menée en 2003 par le Centre de Recherches Routières pour le compte de la Région bruxelloise avait proposé des itinéraires pour une dizaine de zones (dont 3 ont été analysées en profondeur) attirant des flux importants de trafic lourd depuis le Ring Nord et le Ring Sud. Elle proposait une signalisation directionnelle hiérarchisée en amont du Ring, sur le Ring et à l'intérieur de la Région, en veillant à sa lisibilité. L'étude préconisait de privilégier la signalisation directionnelle (fléchage) à la signalisation de police (panneaux d'interdiction) qui nécessite des moyens de contrôle dont nous ne disposons pas. Suite à une concertation avec la Région flamande, seule une signalisation spécifique pour les véhicules à destination de la zone portuaire (notamment du centre TIR) a pu être installée sur le Ring.

L'accord de Gouvernement prévoit de réglementer l'accès des gros camions dans les centres urbains et les quartiers résidentiels. L'étude préparatoire au plan a mis en évidence les nombreuses difficultés liées à la mise en œuvre de cette interdiction : report de marchandises vers un plus grand nombre de camionnettes générant plus de nuisances qu'un seul poids lourd, nombreuses exceptions nécessaires, difficulté de la mise en œuvre et du contrôle.

Une étude précise sur la signalisation des zonings et des entreprises isolées a plus récemment été menée, dont les recommandations n'ont pas encore été traduites en réalisations sur le terrain.

À long terme, un système de navigation assistée plus dynamique destiné aux transporteurs professionnels peut également être envisagé ainsi que des systèmes de gestion du trafic et une signalisation routière électronique. Sur le plan technologique, il existe déjà une vaste gamme d'applications permettant une gestion intelligente du trafic et de la signalisation routière.

Objectif

Guider les chauffeurs jusqu'à leur destination finale via l'itinéraire le plus rapide et le plus optimal pour préserver la qualité de vie en ville.



Mesures

- **Améliorer la signalisation routière** depuis le Grand Ring (voire en amont du territoire régional aux stations services, sur les aires de repos autoroutières ou aux postes frontières) jusqu'aux principales concentrations industrielles et commerciales en suivant les principes développés par la Région.
- **Accompagner les communes désirant implémenter des restrictions locales d'accès.** Les communes ont la possibilité de prendre des réglementations locales pour restreindre la circulation des poids lourds dans certaines voiries comme par exemple la zone confort à Bruxelles-Ville. La Région peut aussi prendre l'initiative de restrictions d'accès aux poids lourds, ceci se fera toujours en concertation avec les communes et les zones de police concernées.
- **Mettre en place une communication performante** à destination des transporteurs. Ceci peut se concrétiser par plusieurs actions : personne de contact au sein de l'administration, organisation de workshop, numéro vert à destination des transporteurs et chargeurs, base de données d'information sur le site de Bruxelles Mobilité, intégration aux systèmes GPS, distribution de cartes et prospectus explicatifs notamment par les commerçants, etc.
- Rechercher des correspondances avec des **projets européens en vue du développement d'un système de navigation assistée dynamique.**
- **Réaliser un inventaire des systèmes actuellement en circulation** sur le marché ou déjà utilisés dans d'autres villes. La manière dont un système intelligent de gestion du trafic depuis le Grand Ring extérieur jusqu'au centre de Bruxelles peut être mis en place, peut être étudiée en collaboration avec la Région wallonne et la Région flamande.
- Après 2015, évaluer l'opportunité de mettre en place une réglementation contraignante d'origine régionale pour favoriser le recours à des infrastructures de groupage et ainsi limiter les nuisances.

CALENDRIER

- | 2013 : Signalisation interne à la Région
- | 2013-2015 : Règlementations locales
- | 2015-2020 : Projet européen de système de navigation dynamique assistée
- | 2015-2020 : Règlementation de la circulation des poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 1 équivalent temps plein (Direction Gestion et Entretien de Bruxelles Mobilité)

ACTEURS - PILOTES

- | **Pilotes :** Signalisation : Bruxelles Mobilité (Direction Gestion et Entretien)
Règlementations locales : Communes
Communication : Bruxelles Mobilité
ITS et projets européens : Mobiris
- | **Partenaires :** Communes, Régions flamande et wallonne, associations des transporteurs, FEBETRA, Atrium, Port de Bruxelles, STIB, etc.

REPÈRES

- | Étant donné que la Commission européenne s'intéresse au développement et à l'implémentation d'applications technologiques et TIC dans la circulation, il est possible de bénéficier de fonds européens
- | Projet UrbanZen⁷ de la Région wallonne auquel Bruxelles Mobilité est associé

⁷ Le projet *UrbanZen* rassemble plusieurs entreprises privées, des partenaires publics et le Centre de Recherches Routières. Il est basé sur la centralisation d'informations provenant conjointement des chauffeurs eux-mêmes et des autorités communales. Il a pour objectif un retour d'information vers les chauffeurs en temps réel par GPS permettant, en cas de problème, un reroutage vers un itinéraire bis compatible avec les contraintes émises par les gestionnaires communaux.

3.[20] INSTAURER UNE TARIFICATION ROUTIÈRE KILOMÉTRIQUE

Contexte

Les trois Régions ont décidé de réformer la fiscalité routière y compris l'Eurovignette (d'application actuellement pour les poids lourds).

La France et l'Allemagne, voisins directs, introduiront/ont introduit un prélèvement kilométrique pour les poids lourds. À défaut d'une initiative similaire en Belgique, il en résulterait une importante pression supplémentaire sur le réseau routier des Régions suite à des déplacements de trafic originaires des pays voisins.

La spécificité de Bruxelles en tant que milieu urbain implique un certain nombre de mesures particulières.

Objectif

Instaurer une fiscalité plus équitable, améliorer la mobilité et la qualité de l'air et augmenter la performance environnementale du système de transport dans les trois Régions.



Mesures

- **Introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds (de plus de 3,5 tonnes)** en remplacement de l'Eurovignette et en respectant la Directive Européenne Eurovignette et les principes de non-discrimination et de proportionnalité.
- **Mener une étude interrégionale** (en cours) afin de mettre en place le prélèvement kilométrique et une fiscalité verte pour poids lourds, de fixer des bases communes et cohérentes ainsi que les règles dans le cadre desquelles chaque Région peut maintenir ses propres priorités et accents politiques afin de prendre en compte, entre autres, ses particularités géographiques.

Il apparaît, avec une certaine évidence, que la mise en place d'un tel système devra s'accompagner d'une politique ambitieuse visant à optimiser la distribution urbaine notamment par la mutualisation des flux. Par ailleurs, si différenciation des tarifs il y a, il va de soi que certaines voiries seront favorisées et que des synergies existeront avec les études sur les itinéraires plus propices à la circulation des poids lourds.

Un niveau de tarif plus élevé au sein de la Région bruxelloise trouverait sa justification de par les coûts d'infrastructure plus élevés d'une part et lorsqu'on analyse le niveau des coûts marginaux externes du transport routier en zone urbaine par rapport à celui estimé sur autoroute d'autre part. De plus, il faut éviter un trafic de transit supplémentaire qui pourrait être engendré par des distances plus courtes parcourues en traversant la Région bruxelloise.

- Prendre en compte les impacts du transport de marchandises dans le calcul de la tarification.

CALENDRIER

- | 2011 : Début des études interrégionale et spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale
- | Selon l'accord politique - 2016 : Introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds, en remplacement de l'Eurovignette

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | Étude interrégionale réalisée par le consortium Fairway : 6% d'1.5 millions €
- | Étude spécifique pour la Région de Bruxelles-Capitale afin d'analyser notamment différents scénarii tarifaires et les impacts socio-économiques
- | Coûts d'investissements et d'exploitation du système
- | Moyens humains supplémentaires :
- | Études : 2 équivalent temps plein de Bruxelles Mobilité
- | Ces moyens font partie du programme Tarification routière du Gouvernement et ne sont pas comptabilisés dans le plan Marchandises

ACTEURS - PILOTES

- | Partenariat avec les Régions flamande et wallonne
- | Pilotes bruxellois : **Pour la préparation**, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement et **pour l'exécution** Bruxelles Fiscalité avec la future agence interrégionale pour le péage (VIAPASS)

REPÈRES

- | Accord politique signé le 21/01/2011 par les trois Régions
- | Approbation des documents d'architecture provisoire par les 3 Régions (19 et 20 juillet 2012)

3.[21] ORGANISER LE STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS

Contexte

Le manque de places de stationnement des poids lourds dans la ville est une difficulté pour les chauffeurs et le stationnement anarchique de poids lourds est de plus mal perçu par les habitants des quartiers dans lesquels les camions stationnent. Une étude réalisée en 2005⁸ a quantifié ces éléments. Le stationnement longue durée est dû à plusieurs facteurs :

- De nombreux camionneurs habitent en Région de Bruxelles-Capitale et laissent leur camion garé en voirie la nuit et le week-end.
- Les transporteurs venant de loin arrivent la nuit et doivent attendre l'ouverture des entreprises pour effectuer leurs livraisons.
- Les chauffeurs ayant effectué des livraisons à Bruxelles cherchent à stationner leur poids lourds pendant leur temps de repos.
- Le week-end, les transporteurs peuvent également se trouver dans l'obligation d'attendre avant de reprendre la route car la circulation est interdite le week-end et les jours fériés dans le pays dans lequel ils se rendent.



Objectifs

Les avantages de réserver des emplacements au stationnement des poids-lourds sont les suivants :

- Les poids lourds disposent ainsi d'endroits où leur stationnement est autorisé et non contesté.
- Ces emplacements ne risquent pas d'être monopolisés par du stationnement voiture, notamment de la part des navetteurs.
- Les éventuelles nouvelles réservations participent à la réduction du nombre de places de stationnement à destination comme prévu par le plan IRIS 2.

Mesures

Réserver des emplacements de stationnement pour les poids lourds conformément au Plan Régional de Politique de Stationnement :

- Chaque commune accueille des poids-lourds au prorata du linéaire de voies accessibles "tous camions" sur son territoire : les modalités sont définies dans le cadre du plan de stationnement.
- Une éventuelle réduction locale de ce pourcentage devra être justifiée par une étude de stationnement orientée poids lourds, validée par l'Agence du Stationnement (Parking.Brussels).
- Pour déterminer les emplacements réservés au stationnement des poids lourds, les communes s'inspireront des critères suivants :
 - Localisation en zone d'industrie urbaine, de bureaux et ZAPT ;
 - Espace disponible : une largeur de stationnement de 2,5 mètres ;
 - Faibles flux de circulations piétonne et cycliste ;
 - Peu de riverains ;
 - Accessibilité pour les chauffeurs : offre transports publics, possibilités de stationnement moyenne et longue durée (facteur de succès).

Créer un parking longue durée pour les poids lourds sur le site de Schaerbeek-Formation (voir action [16]).

CALENDRIER

| > 2020 : Parking poids lourds sur Schaerbeek-Formation

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Les moyens nécessaires sont comptabilisés dans le plan régional de stationnement

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote** : Agence Régionale de Stationnement (Parking.Brussels)
| **Partenaires** : Communes, Bruxelles Mobilité, Police, Parquets, STIB, Port de Bruxelles

REPÈRES

| 2013 : Plan Régional de Politique de Stationnement

⁸ Étude de faisabilité - Réalisation de parkings "Poids Lourds" longue durée en Région de Bruxelles-Capitale, Aries Consultants pour le compte de l'AED, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 2005

3.[22] FAVORISER LES CHANTIERS GÉNÉRANT MOINS DE NUISANCES SUR LES ROUTES

Contexte

La croissance démographique attendue à Bruxelles a comme conséquence la présence de nombreux chantiers sur le territoire régional. Ceux-ci impliquent un charroi important lié directement aux chantiers et sont aussi source de contraintes pour les transporteurs qui doivent parfois effectuer des détours importants sans avoir une vision claire sur les déviations ou se retrouver dans des voiries peu adaptées au trafic lourd (blocages, insécurité routière, nuisances sonores...).

Objectifs

- Favoriser le recours à la voie d'eau pour l'approvisionnement des chantiers.
- Garantir les conditions de circulation du transport de marchandises malgré les chantiers.

Mesures

- Développement de projets pilotes d'acheminement des matériaux de chantier par la voie d'eau.
- Étude d'abord des types et des moyens d'incitation à ces pratiques et le cas échéant, des moyens réglementaires (permis d'urbanisme, d'environnement).
- En Commission de coordination des chantiers, évaluer l'impact des déviations imposées sur la circulation des poids lourds et les livraisons et, le cas échéant, proposer des mesures spécifiques pour garantir des itinéraires. Lors de la communication sur les chantiers (site internet de Bruxelles Mobilité), ajouter un volet spécifique au transport de marchandises.
- Dans le cadre de chantiers très importants, confier une mission de préparation, de suivi et de contrôle à un organisme indépendant.



CALENDRIER

| 2014-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,3 équivalent temps plein

| 2014 : 50.000 €

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote :** Bruxelles Mobilité (Direction Gestion et Programmes)

| **Partenaires :** Port de Bruxelles, Police, Bruxelles Environnement, communes, association des impétrants, Confédération de la Construction Bruxelles-Capitale (CCB-C), STIB

3.[23] MENER UNE RÉFLEXION SUR LES ESPACES DE LIVRAISONS DE PROXIMITÉ (ELP)

Contexte

La création d'Espaces de Livraison de Proximité (ELP) comme à Bordeaux est une piste intéressante pour la Région bruxelloise. La diversité des quartiers commerciaux bruxellois (nature, taille, localisation) nécessitera une adaptation des concepts aux contextes spécifiques. Plusieurs axes commerciaux en Région bruxelloise sont adaptés à ce type de fonctionnement, surtout avec les projets de piétonisation en cours.

Objectifs

- Améliorer la circulation de tous les usagers dans les zones commerçantes denses en particulier dans les piétonniers, mener une réflexion spécifique sur les axes commerciaux parcourus par des transports publics.
- Faciliter les conditions de livraisons pour les chargeurs et les commerçants.

Mesures

- Établir un dialogue avec les commerçants au sujet du nombre de zones de chargement et de déchargement à créer dans chaque quartier commercial et le projet de transbordement de palettes depuis la voie d'eau mené par le Port de Bruxelles.
- Projet pilote de zones de stationnement pilotes (ELP) : localisation, infrastructures et gestion.



CALENDRIER

- | 2013 : Dialogue avec les commerçants
- | 2014-2015 : Premier projet pilote
- | 2015-2020 : Autres projets pilotes

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 0,1 équivalent temps plein
- | 100.000 €/projet pilote

ACTEURS - PILOTE

- | **Pilote** : Bruxelles Mobilité
- | **Partenaires** : Gestionnaires de projet, AATL, Atrium, BECI, UCM, UNIZO, Comeos, communes, Port de Bruxelles

REPÈRES

- | Examiner les possibilités de lier les projets pilotes à un projet de réaménagement de voirie ou de développement urbanistique (utilisation des charges d'urbanisme), un chantier important est source de nuisance pour les livraisons et peut donc constituer une opportunité

3.[24] METTRE EN PLACE LES LIVRAISONS À HORAIRE DÉCALÉ

Contexte

Afin de mieux répartir le transport de marchandises, il convient de réfléchir à la facilitation et à l'encouragement de la distribution durant le début de la nuit et les heures creuses dans la Région de Bruxelles-Capitale. Des expériences en Flandre, aux Pays-Bas et dans d'autres pays européens montrent que les avantages de l'approvisionnement des magasins en dehors des heures de pointe du matin et du soir l'emportent sur les inconvénients. En outre, la possibilité croissante d'utilisation de technologies silencieuses offre des perspectives de réduction maximale des nuisances sonores.

La distribution au début ou à la fin de la nuit et durant les heures creuses est avant tout une solution possible à la problématique de l'approvisionnement des grandes filiales de chaînes de magasins et de supermarchés. Pour l'instant, de grands véhicules pleins sont utilisés, de sorte que durant la journée, ils peuvent difficilement manœuvrer dans la circulation dense, ce qui provoque des nuisances.

En Région de Bruxelles-Capitale, les horaires de livraisons des grands magasins sont définis dans le cadre de leur permis d'environnement.

Objectif

Faciliter et encourager la distribution durant la nuit (début de soirée/nuit ou fin de nuit) dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mesures

- Lancer rapidement les réflexions avec les acteurs bruxellois sur les modalités d'expérimentation des livraisons de nuits en Région de Bruxelles-Capitale (respect de critères environnementaux performants).
- Mettre au point une procédure d'accréditation pour les livraisons de nuit en Région de Bruxelles-Capitale basée sur le protocole PIEK, les certificats PIEK et les permis d'environnement.



CALENDRIER

| 2013

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 30.000 €: Communication

| 0,2 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTES

| Copilotage: Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement

| Partenaires: Bruxelles Environnement, communes, Comeos, commerçants, Régions flamande et wallonne, BECI, UCM, UNIZO, FEBETRA, transporteurs

REPÈRES

| Étude Région flamande terminée fin 2011

3.[25] FORMER ET SENSIBILISER LES ACTEURS & PARTENAIRES DES LIVRAISONS À LA DISTRIBUTION URBAINE ET AUX BESOINS LOGISTIQUES

Contexte

Automobilistes, commerçants, entreprises; communes, policiers... De nombreux acteurs interviennent dans les processus de livraisons. Tous ne sont pas conscients des enjeux de l'approvisionnement, des impacts de certaines pratiques par rapport aux livraisons ou des économies qui peuvent être réalisées.

Objectif

Partager la connaissance des enjeux et des contraintes du transport de marchandises en ville et rechercher des solutions concrètes.

Mesures

- Organisation d'actions thématiques de formation et de sensibilisation des acteurs (commerçants, entreprises, livreurs, automobilistes, agents communaux et policiers...).
- Développement de supports de communication.



CALENDRIER

| 2014-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,3 équivalent temps plein

| 10.000 €/an

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité

| **Partenaires:** AATL, Bruxelles Environnement, AVCB, communes, associations de commerçants, UCM, UNIZO, BECI, Agence du Stationnement, Atrium, transporteurs, police, parquet, Iris TL, etc.

3.[26] LIMITER LES ÉMISSIONS POLLUANTES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Contexte

Afin de maintenir et d'améliorer la qualité de l'air, l'Union européenne a introduit une directive relative à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air, également connue sous le nom de Directive-cadre Qualité de l'air. Cette directive a été complétée par quatre directives traitant de diverses matières polluantes spécifiques. La première de ces directives (1999/30/CE) traite, notamment, de quelques polluants nocifs pour la santé fortement présents dans la Région de Bruxelles-Capitale tels que le NO₂ et les PM₁₀. En ce qui concerne la nouvelle directive européenne relative à la qualité de l'air (2008/50/CE), les États membres peuvent demander un report des délais s'ils n'atteignent pas certaines valeurs limites relatives au NO₂ et aux particules fines. En raison, d'une part, de la forte densité de population et du réseau routier dense dans la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, du fait que la pollution de l'air dépasse les frontières, des concentrations élevées de polluants atmosphériques (NO₂ et PM₁₀) sont observées dans l'air ambiant.

Il existe un risque réel que la valeur limite annuelle de NO₂ ne soit pas atteinte dans la Région de Bruxelles-Capitale. Des mesures concrètes s'imposent donc. Celles-ci doivent toucher en priorité le transport de marchandises. En effet, dans une publication récente, le CERTU précise que la contribution des poids lourds et des véhicules utilitaires légers aux émissions nationales de gaz à effet de serre augmente depuis 1990, que ce soit en valeur absolue ou en proportion. Si les émissions des voitures particulières ont progressé de 5% entre 1990 et 2007, les émissions des véhicules utilitaires légers et des poids lourds, qui assurent une grande partie du transport de marchandises, ont progressé de 28% durant la même période et représentent aujourd'hui 45% des émissions liées aux transports.

L'instauration de zones basses émissions peut contribuer à ce que la qualité

de l'air soit satisfaisante dans les zones urbaines. Une zone basses émissions est une zone délimitée (une ville ou une partie d'une ville) où l'accès des camions émettant une trop grande quantité de particules fines et de dioxyde d'azote est limité. Comme la Région de Bruxelles-Capitale attire de nombreux flux de marchandises, le transport par route contribue dans une large mesure aux émissions de PM₁₀ et de NO₂. Afin de réduire les émissions nocives du transport de marchandises, les nouveaux camions doivent satisfaire à la législation européenne relative aux émissions (2005/55/CE). Cette législation est régulièrement renforcée mais rien n'empêche les camions plus anciens de rester en service.

L'instauration d'une zone à basses émissions est une mesure envisagée pour que la qualité de l'air s'améliore au niveau local. La Région bruxelloise a lancé une étude relative à l'instauration de zones à basses émissions. Cette étude a montré

qu'une zone basses émissions ne serait intéressante que si elle englobait toute la Région de Bruxelles-Capitale. Les gains en mobilité seraient limités et les impacts en matière de respect des normes de qualité de l'air seraient également limités. Le principal avantage se trouve au niveau de la santé publique. Par ailleurs, en matières économiques, les coûts de mise en œuvre sont potentiellement élevés de même que les coûts de renouvellement de la flotte qui impactent plus fortement les plus petites structures, lesquelles ont déjà du mal à survivre dans le secteur logistique dont chacun sait que les marges sont faibles. Ces mesures sont à mettre en lien avec la structure de distribution urbaine développée par le Plan.

Objectif

- Assurer les livraisons en ville par des véhicules moins polluants (pollution de l'air et nuisances sonores).



Mesures

- Étudier les caractéristiques environnementales (air et bruit) en regard des caractéristiques de chargement et de rayon d'action pour établir un instrument de choix du mode de transport le plus eco-efficient en fonction du type de transport
- Favoriser l'usage de véhicules électriques pour les opérations de livraison en ville. Pour ce faire :
 - identifier les opérateurs faisant un nombre élevé de livraisons en ville et leur donner des incitants pour assainir leur flotte ;
 - pour les colis (poste, intégrateurs), les pousser vers des solutions de type Eco postale (tricycles) qui montrent d'ores et déjà leur grand intérêt en milieu urbain. Les voiries piétonnes, les contrôles d'accès, les horaires de livraisons plus resserrés et les embouteillages sont également favorables aux tricycles électriques ;
 - pour les marchandises plus encombrantes (brasseries, Coca-Cola, boulangeries, fournisseurs de matériel de bureau, déménagements, etc.), remplacer la flotte actuelle par des véhicules moins polluants. Les fournisseurs des pharmacies nécessitent des conditions spécifiques de conservation des médicaments mais sont également transférables sur des véhicules types vans électriques.
- Les incitants qui pourraient favoriser ce changement :
 - subsides à l'achat des véhicules ;
 - élargissement des horaires de livraisons y compris la nuit si véhicules propres et silencieux ;
 - insertion de clauses dans les cahiers des charges des marchés publics pour approvisionnement propre des administrations et en toute sécurité (diminution des angles morts) ;
 - limiter le trafic de marchandises en transit par la Région ;
 - favoriser l'achat de véhicules propres pour le ramassage des déchets ;
 - en coordination avec le futur Plan déchets, évaluer les impacts des modes de transport des déchets (collectes et sorties de la Région) dans le but de renforcer l'utilisation de la voie d'eau et de véhicules propres.



CALENDRIER

| 2015-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,25 équivalent temps plein

| Subsidés et incitants : À déterminer

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote** : Bruxelles Environnement

| **Partenaires** : Bruxelles Mobilité, Services Publics Fédéraux, ABP, FEBETRA, UPTR, Port de Bruxelles

REPÈRES

| Par ailleurs, monter progressivement une structure de distribution pour les transports occasionnels (mesures du chapitre 1) est globalement favorable à l'utilisation de véhicules propres. Le regroupement des marchandises dans des centres de consolidation permet leur transfert sur des véhicules propres pour les derniers kilomètres

| Le tram étant un véhicule électrique : étudier l'opportunité d'un tram cargo prend également ici tout son sens

4. Données, recherche et innovation

En tant que capitale européenne, la Région de Bruxelles-Capitale souhaite jouer un rôle de pionnier en matière de distribution urbaine et compter parmi les premières villes à atteindre les objectifs européens à long terme en ce qui concerne le transport urbain de marchandises. Comme la distribution urbaine est un travail sur mesure, la recherche et l'innovation jouent un rôle important dans l'élaboration de solutions adaptées permettant de rendre le transport de marchandises plus efficace et plus durable.

Toutefois, pour l'instant, la Région de Bruxelles-Capitale accorde trop peu d'importance à l'acquisition de connaissances relatives à la distribution urbaine, alors que bon nombre de ces connaissances sont déjà disponibles dans les universités et les écoles supérieures. En outre, de nombreuses connaissances peuvent également être glanées de manière informelle parmi la communauté portuaire ainsi qu'auprès des prestataires de services logistiques, des entreprises, des commerçants et des unions professionnelles. En d'autres termes, la transposition des connaissances présentes et déjà acquises en solutions pratiques répondant aux besoins des commerçants et entreprises bruxelloises est insuffisante. Par conséquent, la capacité d'innovation de la Région de Bruxelles-Capitale est limitée par rapport à d'autres grandes villes européennes.

Dans ces dernières, des investissements importants sont réalisés en vue du développement de concepts innovants visant à améliorer l'approvisionnement urbain. Dans la plupart des cas, ces innovations ne peuvent pas être simplement copiées dans un autre contexte ou une autre ville. Souvent, leur transposition est compliquée par le tissu historique d'une ville et la capacité des infrastructures existantes. Dès lors, il est toujours nécessaire de procéder à des études préalables.

Les connaissances relatives à la distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale sont segmentées et les centres de connaissance sont souvent des "concurrents". Par conséquent, il est important de faire en sorte que ceux-ci collaborent, afin de rassembler les connaissances et d'élaborer ensemble des innovations en matière de distribution urbaine. Malgré le lien existant avec les institutions de connaissance (universitaires) présentes, il s'agit ici non seulement d'une forme "écrite" académique de connaissance et d'innovation, mais tout autant de la mise au point de produits, services et processus concrets.

Afin d'identifier des solutions novatrices créées sur mesure, il est essentiel de disposer de données exactes sur les mouvements de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les progrès et les résultats du transport de marchandises peuvent ainsi être suivis. En outre, les données peuvent également servir de base à l'identification de nouvelles mesures ou de mesures de correction. Si cette identification a lieu régulièrement, les instances politiques peuvent réagir plus rapidement. Il est essentiel d'attirer l'attention des transporteurs urbains sur des modes de transport, concepts et infrastructures innovants. Souvent, les transporteurs urbains reculent devant le surcoût lié au service, à la maintenance ou au transport supplémentaire. Il convient de faire en sorte qu'ils soient disposés à investir dans des alternatives en matière de distribution urbaine, en insistant sur le fait que les structures en réseau peuvent aussi générer des avantages économiques et des avantages en matière d'image innovante et durable.

| | |
|-----------------------------------|--|
| OBJECTIF(S) STRATÉGIQUE(S) | <ul style="list-style-type: none"> • Jouer un rôle de pionnier en matière de distribution urbaine durable |
| APPROCHE (PRIORITÉS) | <ul style="list-style-type: none"> • Mettre sur pied un groupe de réflexion sur le thème de la distribution urbaine • Monitorer les flux de marchandises et organiser les comptages • Étudier la faisabilité de projets novateurs |

Sources d'inspiration

LA ROCHELLE

Le "CLUB DU DERNIER KILOMÈTRE DE LIVRAISON" (CDKL), fondé par le Club des voitures écologiques, en partenariat avec le GART, a été créé en mai 2011 dans l'optique de répondre aux différents problèmes causés par les livraisons marchandes au sein de nos villes, tels que la pollution, les embouteillages ou encore le stationnement difficile. Véritable théâtre d'échange, de débat et de réflexion entre industriels, responsables et élus locaux, le Club a la lourde tâche de trouver une réponse au dilemme opposant le maintien et le développement du commerce urbain, indispensable à la qualité de vie des habitants et au dynamisme économique et social, aux désagréments que ces deux conditions peuvent poser. Au programme, la possibilité d'utiliser les réseaux de transport public de voyageurs pour le fret, mais aussi le développement des véhicules propres pour la livraison en ville. La lourde question de la mobilisation du foncier pour les espaces logistiques urbains y sera aussi traitée.

AMSTERDAM

La ville d'Amsterdam a imaginé l'utilisation de **trams de fret** pour l'approvisionnement urbain. Ces trams étaient dotés d'un système de chargement/déchargement pouvant accueillir 6 conteneurs (2,4x1,7x2,3 m) et une capacité de chargement de 2 tonnes. Les marchandises étaient chargées sur le tram dans des centres de distribution aux frontières de la ville et acheminées par tram vers les 15 lieux de déchargement (cityhubs). De là, les marchandises étaient livrées par des petits véhicules électriques. Le projet a été abandonné faute de financement et de soutien de la ville.

Figure 18: CityCargo à Amsterdam



Source: Buck Consultants

PARIS

Le projet "TRAMFRET" lancé par la ville de Paris, la RATP, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) et l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme), consiste à faire circuler sur les lignes classiques des rames de tramway destinées au transport de marchandises. Deux rames ont ainsi circulé à vide pendant plusieurs semaines, en dehors des heures de pointe et sur un parcours de 8 km entre les stations Pont du Garigliano et Porte d'Ivry (les rames fictives de fret étant intercalées entre deux rames de voyageurs). L'objectif est d'examiner la possibilité d'utiliser l'infrastructure du tramway pour acheminer des marchandises de façon écologique dans les commerces du centre-ville sans perturber le trafic passagers.

Cette idée vise à désengorger la capitale du trafic de camions. Principal atout: la densité du réseau de tramways franciliens, qui devrait atteindre les 100 km en 2020. Seule incertitude: parvenir à décharger les marchandises au cœur des commerces, sans rupture de charge. Pour éviter ce type de difficulté, des raccordements devraient être créés vers des entrepôts ou des centres commerciaux pour un coût de quelques centaines milliers d'euros. Casino et Carrefour, qui ont des magasins en bordure de ligne de tramway, travaillent avec l'Apur sur ce sujet et pourraient faire entrer des rames directement dans leur entrepôt.

BRUXELLES

L'étude de faisabilité de l'aménagement d'une liaison TGV sur le site de Schaerbeek-Formation répond également à la volonté de développer des alternatives à la route. Dans cette optique, Bruxelles Mobilité mène actuellement une étude sur la manière dont une liaison TGV et/ou train à vitesse élevée dans la Région de Bruxelles-Capitale peut ou non être réalisée et rentabilisée.

4.[27] ÉTABLIR UN PLAN ANNUEL DE RECHERCHE ET D'INNOVATION EN TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET LANCER UN APPEL À PROJETS

Contexte

La création d'un groupe de réflexion sur le thème de la distribution urbaine permet de centraliser les connaissances présentes dans la Région de Bruxelles-Capitale et de mettre en place des solutions innovantes qui pourront ainsi être mises en œuvre plus rapidement.

Il importe également d'accueillir des propositions émanant du marché ou des quartiers, relevées par les organisations de quartier et les associations de commerçants.

Objectif

Soutenir la recherche et l'innovation en matière de distribution urbaine.

Mesures

- **Mise en place d'un groupe de réflexion** au sujet de solutions innovantes possibles (4 réunions/an, formulations d'avis aux instances politiques au sujet des nouveaux développements et des innovations). Outre les universités, les écoles supérieures et les instances publiques, les entreprises privées et les associations de commerçants doivent faire partie de ce groupe. Le groupe de réflexion dégage les besoins des entreprises de manière "ascendante" et collecte des informations auprès des institutions de connaissance de manière "descendante".
- **Établir un plan politique en matière de recherche et d'innovation** relatif à la distribution urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale.
- **Lancer un appel à projets annuel**, en vue du développement de concepts innovants de distribution urbaine et du test de ceux-ci dans le cadre de projets pilotes.



CALENDRIER

- | Préparation en 2014
- | Récurrent à partir de 2015

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 2014 : 15.000 € préparation
- | 2015-2020 : 500.000 €/an
- | 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

- | **Pilote** : Bruxelles Mobilité
- | **Partenaires** : Innoviris, Universités, Port de Bruxelles, BECI, Atrium, Comeos, Iris TL, Bruxelles Environnement

4.[28] MONITORER LES FLUX DE MARCHANDISES ET ORGANISER DES COMPTAGES

Contexte

La collecte continue des données est essentielle afin d'identifier les points susceptibles d'amélioration et de connaître les nouvelles actions ou interventions nécessaires. La Région doit travailler à la constitution d'un cockpit de données où les flux de transport sont surveillés en permanence et intégrés aux bases de données de MOBIRIS. Par ailleurs, le monitoring des données doit inventorier les effets de la distribution urbaine pour la Région à différents niveaux. L'impact économique et environnemental à long terme, en particulier, de l'approvisionnement urbain doit être identifié et suivi. Ceci implique qu'une mesure initiale de l'impact actuel du transport urbain de marchandises sur l'environnement et l'économie doit d'abord être réalisée.

L'analyse des données obtenues doit permettre d'identifier en permanence de nouvelles actions politiques à mener ou d'adapter les initiatives en cours. En outre, il sera plus facile de convaincre les parties intéressées si l'intérêt des différentes actions peut être démontré à l'aide de données concrètes.



Objectifs

- Disposer d'un observatoire des transports de marchandises à Bruxelles.
- Évaluer la part du trafic de marchandises en transit dans la Région (par route, voie d'eau et chemin de fer).

Mesures

- Établissement d'un plan pluriannuel de récolte de données en transport de marchandises.
- Récolte et analyse des données.
- Publication en 2014 d'un cahier de l'Observatoire de la Mobilité dédié au transport de marchandises.

CALENDRIER

| Récurrent

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 30.000 €/an

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité (MOBIRIS)

| **Partenaires:** Bruxelles Mobilité (Stratégie), Universités, Port de Bruxelles, Bruxelles Environnement

4.[29] ÉTUDIER LA FAISABILITÉ DE MODES DE TRANSPORT NOVATEURS : UTILISATION DES RAILS URBAINS

Contexte

L'utilisation du métro et/ou du tram pour le transport de marchandises constitue un axe de réflexion pertinent comme le montrent les expériences étrangères. L'extension du centre TIR et l'arrivée d'une nouvelle ligne de tram sur le site contigu de Tour et Taxis peuvent constituer une opportunité intéressante. Par ailleurs, l'utilisation de la station de métro Saintelette a déjà été évoquée pour distribuer des marchandises acheminées par voie fluviale.

Mesures

- Étude des possibilités d'utilisation des 19 lignes de tram pour le transport de marchandises. L'étude pourra plus particulièrement porter sur les lignes de tram pouvant être utilisées pour acheminer les marchandises au départ et à destination des CDU éventuels.
- Étude de l'opportunité et de la faisabilité d'une utilisation de la nouvelle infrastructure de tram à Tour& Taxis en lien avec le projet pilote de plate forme de distribution urbaine au centre TIR.
- Étude de l'opportunité d'un terminal TGV fret et/ou d'un train à vitesse élevée à Schaerbeek-Formation.

Facteurs clés de succès

Lors de l'implémentation de tels concepts innovants, il convient d'être particulièrement attentif à la mise en place d'une structure d'organisation et de financement solide.

CALENDRIER

| 2015-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| Étude 100.000 €

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote :** Bruxelles Mobilité

| **Partenaires :** STIB, prestataires de services, chargeurs, Bruxelles Environnement, Port de Bruxelles...

REPÈRES

| Études à inscrire au contrat de gestion de la STIB

| La mise en place d'un projet européen dans le cadre du 8e programme-cadre ou des projets CIVITAS serait une belle opportunité de bénéficier de subsides européens et d'échanger avec d'autres villes européennes et d'autres opérateurs de transport public qui réfléchissent actuellement à ce genre de systèmes (Paris, Glasgow...) même s'il est évident que leur développement est assez prospectif

4.[30] PARTICIPER À DES PROJETS EUROPÉENS D'ÉCHANGES DE BONNES PRATIQUES

Contexte

La participation de Bruxelles Mobilité au projet SUGAR a considérablement nourri la réflexion bruxelloise sur sa stratégie en matière de transport de marchandises. D'autres projets tels que Civitas ou encore BESTUFS qui regroupaient toutes les bonnes pratiques de logistiques urbaines ont également montré l'intérêt de partager les expériences entre les villes européennes confrontées à des problèmes similaires ainsi que l'importance de regrouper les acteurs publics et privés en réseau pour apprendre à travailler ensemble vers un but commun.

Par ailleurs, la Commission européenne a repris la logistique urbaine comme un axe d'action dans son dernier Livre Blanc. Elle entend particulièrement soutenir la recherche de solutions innovantes via le financement de projets de recherche et de démonstration en la matière.

Objectifs

- Se tenir au courant des avancées technologiques et des solutions innovantes mises en œuvre ailleurs en Europe.
- Bénéficier de financements européens pour soutenir nos organismes de recherche scientifique et technologique.
- Devenir une ville de démonstration de la viabilité de certaines mesures ou réalisations.

Mesures

- Participer à un nombre accru de projets européens en cours ou à venir et touchant à la problématique de la distribution urbaine.
- Projets en cours suivis par Bruxelles Mobilité :
 - StraightSol : projet de démonstration de solutions innovantes pour la distribution urbaine. Bruxelles est membre d'un projet en partenariat avec la VUB et TNT pour la création et l'exploitation de Hub Mobiles pour la distribution de colis en centre-ville ;
 - Bestfacts : projet de rassemblement et de dissémination de bonnes pratiques ;
 - Trailblazer : projet traitant des Plans de Livraison d'Entreprise ;
 - LaMiLo : voir action [10].
- Projets auxquels le Port de Bruxelles participe :
 - Connecting Citizen Ports 21 ;
 - Distribouw ;
 - Watertruck.
- Favoriser la mise en place de partenariats (partenaires publics et privés, locaux et supra-locaux) pour accélérer l'éclosion de projets pilotes à Bruxelles.



CALENDRIER

| Continu

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| 0,1 équivalent temps plein

| 5.000 €/an

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote**: Bruxelles Mobilité

| **Partenaires**: Polis, autres services du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (cellules FEDER, relations extérieures, etc.), Port de Bruxelles

5. Coordination régionale

La politique relative au transport de marchandises et à la distribution urbaine touche à divers domaines politiques et implique de nombreux acteurs (commerçants, entreprises, transporteurs, secteur de l'immobilier, communes, population...). En raison de l'absence de vue d'ensemble et de coordination, des initiatives bien intentionnées manquent parfois leur objectif.

La grande majorité des flux de marchandises au départ et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale est acheminée par la route. Malgré la présence du port, la part de la navigation intérieure dans le transport de marchandises reste limitée. Les entreprises implantées dans la zone portuaire et aux abords sont celles qui utilisent le plus les services du port. Pour les autres entreprises et commerçants de la Région, le port est encore largement inconnu, en raison, principalement, du manque de connaissances sur les possibilités de transport multimodal.

Parallèlement aux mesures logistiques, des actions influençant le comportement et l'organisation des acteurs du transport de marchandises dans la Région sont nécessaires. Les entreprises et les commerçants sont de plus en plus attentifs à l'impact de leur activité sur l'environnement et sont également de plus en plus disposés à organiser celle-ci de manière plus écologique.

Les nombreuses actions nécessaires pour atteindre les objectifs à long terme (moins d'émissions et de mouvements de véhicules) doivent être mises en place au moment opportun et suivies comme il se doit. Une approche coordonnée est nécessaire afin de conserver une vue d'ensemble et, si nécessaire, d'apporter des corrections en fonction des objectifs à atteindre.

Une sensibilisation à l'importance de la distribution urbaine doit être opérée à différents niveaux. Toutes les parties concernées doivent prendre conscience que le "business as usual" n'est plus possible. Cela signifie notamment qu'il faut créer un cadre permettant d'obtenir un réel engagement de la part des entreprises bruxelloises à viser un acheminement des marchandises plus efficace et plus durable.

| | |
|-----------------------------------|--|
| OBJECTIF(S) STRATÉGIQUE(S) | <ul style="list-style-type: none"> • Coordonner la politique relative au transport de marchandises et à la distribution urbaine |
| APPROCHE (PRIORITÉS) | <ul style="list-style-type: none"> • Coordonner et gérer l'application du plan • Sensibiliser aux choix logistiques • Développer des actions pilotes vis à vis des quartiers et des entreprises |

Sources d'inspiration

LYON

Le pôle de compétitivité Lyon Urban Truck & Bus (LUTB) a développé le jeu CityFret qui est conçu comme outil de promotion des objectifs environnementaux du Grand Lyon. Il contribue à la sensibilisation du grand public aux enjeux de la logistique urbaine des marchandises en présentant des concepts logistiques innovants. L'objectif du jeu est de livrer des colis à Lyon en remplissant plusieurs missions pour lesquelles le joueur doit choisir plusieurs stratégies et obtenir les meilleurs résultats tant sur le plan environnemental qu'économique ou social.

Figure 19: Jeu CityFret pour le Grand Lyon



Source: Lyon Urban Truck & Bus

LONDRES DELIVERY SERVICING PLANS (DSP)

Les expériences des plans de livraisons d'entreprises ont montré qu'en analysant les différentes commandes et leur chaîne logistique, on pouvait facilement réduire de 20% le nombre de livraisons hebdomadaires aux quais de déchargement de l'entreprise et réduire ainsi dans la même proportion le nombre de mouvements de véhicules de livraison dans le trafic.

5.[31] COORDONNER ET ÉVALUER LA POLITIQUE RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Contexte

L'élaboration et l'introduction d'une politique relative au transport de marchandises ont un impact sur différents domaines politiques. En premier lieu sur la mobilité, mais tout autant sur l'aménagement du territoire, les travaux publics, l'économie, l'environnement, etc.

Par conséquent, la politique relative au transport de marchandises doit être élaborée, directement et indirectement, sous divers angles.

Afin de parvenir à une approche plus coordonnée, la Commission Régionale de la Mobilité (CRM) a déjà mis en place une section spécialisée chargée de la préparation de la politique en matière de transport de marchandises. Une fois cette politique élaborée, la Commission Régionale de la Mobilité et la section spécialisée joueront un rôle important dans la mise en pratique de la politique.

Objectifs

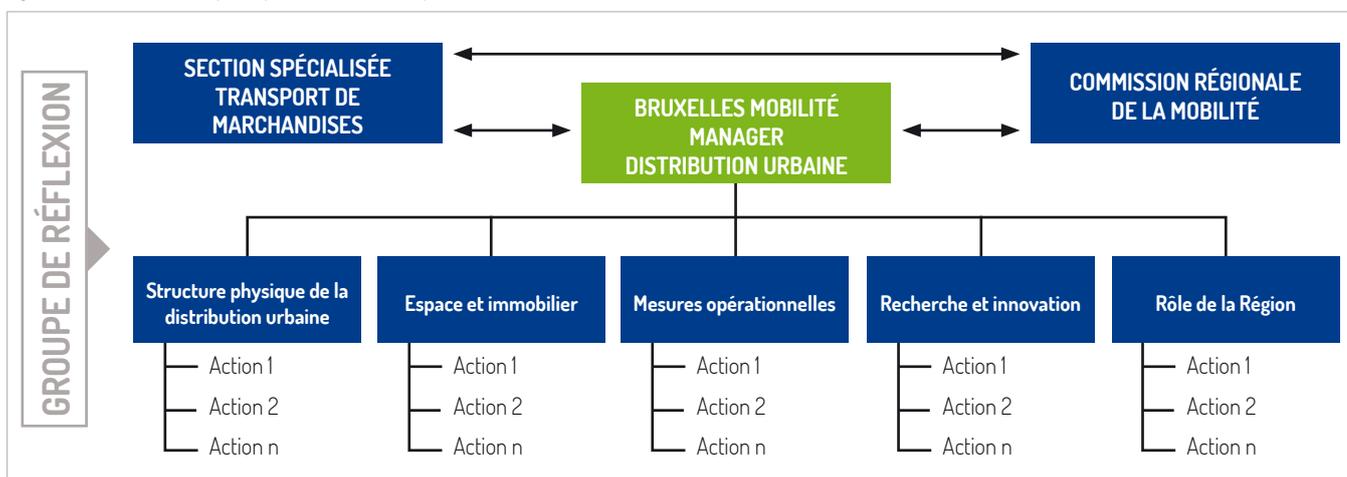
- Coordonner la politique relative au transport de marchandises en concertation avec les acteurs du secteur.
- Évaluer la mise en œuvre du plan tous les deux ans.

Mesures

- Transposer la politique relative au transport de marchandises dans un programme de travail annuel de la cellule transport de marchandises, la mettre en œuvre et l'évaluer tous les deux ans.
- Organiser la consultation bi-annuelle de la section spécialisée de la CRM, point de contact entre les différents domaines politiques et entre les instances politiques et le secteur privé.
- Coordonner les initiatives fédérales, interrégionales et internationales relatives au transport urbain de marchandises.

| |
|--|
| CALENDRIER Récurrent |
| MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS 1 équivalent temps plein |
| ACTEURS - PILOTE Pilote: Bruxelles Mobilité Partenaires: Administrations bruxelloises, Services publics fédéraux, Régions flamande et wallonne, Commission régionale de la Mobilité, SNCB, Conseil économique et social |

Figure 20: Exécution de la politique relative au transport de marchandises



5.[32] SENSIBILISER AUX IMPLICATIONS DES CHOIX LOGISTIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET AUX MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Contexte

Dans la problématique de la mobilité, tant les décideurs politiques que les citoyens s'intéressent principalement au transport des personnes. En raison de la différence de perspectives et d'intérêts, en matière de distribution urbaine et de choix logistiques des entreprises, des campagnes distinctes sont nécessaires par groupe cible.



Objectif

Conscientiser sur l'impact, l'importance et les implications du transport de marchandises à Bruxelles.

Mesures

- Mener des campagnes de communication annuelles sur un groupe cible (instances politiques, citoyens, entreprises, commerçants et transporteurs urbains).
- Étendre le site portail de Bruxelles Mobilité afin d'y intégrer une section spécifiquement consacrée au transport de marchandises.



CALENDRIER

| Récurrent

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| campagne: 100.000 €/an

| site portail: 15.000 €/an

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| Pilote: Bruxelles Mobilité

| Partenaires: Port de Bruxelles, Atrium, Comeos

5.[33] AMÉLIORER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EXPORTÉES PAR LES ENTREPRISES BRUXELLOISES

Contexte

Plusieurs actions du plan ont pour objectif des mesures qui participent à l'amélioration des conditions de transports des marchandises produites par les entreprises bruxelloises.

Cela concerne notamment l'analyse des flux de marchandises, la facilitation d'actions novatrices privées, la logistique dans la zone du canal, l'amélioration des livraisons en voirie et le développement de projets pilotes d'amélioration de la logistique — hors voirie — dans des zones d'entreprises, le plan pluriannuel de recherche et d'innovation, la sensibilisation des acteurs et les plans de livraison d'entreprise.

Objectifs

- Améliorer les conditions de transport des marchandises exportées par les entreprises bruxelloises.
- Favoriser le regroupement des marchandises produites par les entreprises bruxelloises et l'usage de modes de déplacements moins polluants.

Mesures

- **Concertation** avec les différents secteurs productifs pour identifier les besoins spécifiques et les priorités.
- **Étendre les missions de l'expert en transport du Port** (service aux entreprises pour favoriser l'usage de la voie d'eau) à une mission générale d'amélioration de l'efficacité de la chaîne de distribution (groupage, modes utilisés, livraisons).
- **Élaborer des clauses types pour les cahiers des charges** qui intègrent une meilleure gestion des livraisons.



CALENDRIER

| Récurrent

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| expert en transport : 100.000 €/an (12 dossiers d'entreprises)

| 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote** : Bruxelles Mobilité

| **Partenaires** : Port de Bruxelles, BECI, SDRB, Communauté Portuaire Bruxelloise, Association des Usagers des Ports de Bruxelles et Vilvorde

5.[34] ACCOMPAGNER DES PROJETS PILOTES DE RATIONALISATION DES LIVRAISONS À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS

Contexte

Il importe également de mener à l'échelle de quartiers commerçants des initiatives pilotes visant à mobiliser les acteurs économiques pour une rationalisation des livraisons et la mise en place de systèmes de groupement des marchandises au sein d'une sorte de coopérative. Ces initiatives peuvent être lancées lors des Plans communaux de Mobilité. Les commerçants, les entreprises et les transporteurs urbains peuvent être convaincus grâce à une communication portant sur les bons résultats des projets pilotes de distribution urbaine. Démontrer que des avantages sociaux mais aussi économiques peuvent être obtenus permet de convaincre ces acteurs. Le secteur HORECA aux abords de la Grand-Place ou les commerçants de la place De Brouckère/rue Dansaert pourraient être des pilotes intéressants.

Objectif

Groupage de marchandises à destination d'un même quartier pour diminuer les flux.

Mesures

- Appel à projet pilote de quartier.
- Bruxelles Mobilité apportera son soutien technique et financier pour faciliter la mise en œuvre et en fera l'évaluation.



CALENDRIER

| 2015-2020

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

| À déterminer en temps voulu

ACTEURS - PILOTE

| **Pilote:** Bruxelles Mobilité

| **Partenaires:** Atrium, Comeos, associations de commerçants, UCM, UNIZO, communes, Port de Bruxelles

5.[35] ÉTABLIR DES PLANS DE LIVRAISON D'ENTREPRISE

Contexte

Les entreprises sont les bénéficiaires finaux des chaînes logistiques. En tant que clients des opérateurs, ce sont elles qui créent la demande de transport. Elles ont donc un rôle central dans les processus bien qu'elles l'ignorent la plupart du temps. Au sein d'un même organisme, les commandes des différents départements de l'entreprise (ou de l'administration, de l'hôpital, de l'université) sont encore souvent effectuées indépendamment les unes des autres, ce qui génère une logistique peu efficiente. Certaines entreprises sont aussi directement productrices de biens et doivent les acheminer vers leurs bénéficiaires.

Les entreprises bruxelloises occupant plus de 100 travailleurs sont déjà soumises à une obligation de réaliser un diagnostic et un plan de déplacements pour leurs travailleurs et visiteurs (plan de déplacements d'entreprise PDE). La partie relative aux livraisons est très succincte.

Un changement vers une logistique plus durable nécessite d'obtenir un engagement réel de la part des entreprises bruxelloises.

Objectifs

- Rationaliser le nombre de livraisons vers et depuis les entreprises bruxelloises.
- Promouvoir l'utilisation de véhicules moins polluants dont les camionnettes, les vélos et les tricycles électriques.

Mesures

- **Mener au minimum quatre projets pilotes de profils différents**: organisations publiques et privées, immeuble regroupant plusieurs entreprises, activités de bureaux et activités logistiques.
- Identifier le potentiel des entreprises visées, les seuils pertinents pour mettre en œuvre un PLE et les conséquences environnementales.
- **Intégrer les "Plans de Livraison d'Entreprises" dans les outils existants (écolabel, permis d'environnement, plan de déplacements d'entreprises)**.
- **Proposer des clauses-types pour les cahiers de charges pour les livraisons des entreprises publiques et privées.**
- **Mettre en place une obligation pour les entreprises générant de nombreuses livraisons de réaliser un "Plan de Livraison d'Entreprise - PLE"** (cf. exemple de Londres):
 - intégrer les PLE à l'obligation des PDE et/ou aux permis d'environnement;
 - nouveauté pour des entreprises, commerces ou industries qui ne comptent pas de nombreux employés mais attirent un nombre élevé de livraisons. Le plafond devrait être fixé sur base d'enquêtes.

CALENDRIER

- | 2013: Lancement de deux projets pilotes
- | 2014: Deux projets pilotes supplémentaires
- | 2015: Mise en place de l'obligation (en fonction des évaluations des pilotes)

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 0,5 équivalent temps plein en 2013-2014 et 0,25 équivalent temps plein après
- | 50.000 €/an

ACTEURS - PILOTES

- | **Copilotage**: Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement
- | 2013 - 2014: Lancement de quatre projets pilotes - Pilote: Bruxelles Mobilité
- | Après 2014: Mise en place de l'obligation - Pilote: Bruxelles Environnement
- | **Partenaires**: Bruxelles Environnement, BECI, partenaires privés

5.[36] RATIONALISER LES DISTANCES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Contexte

La structure actuelle du transport de marchandises s'appuie sur des déplacements majoritairement à longues distances, souvent intercontinentaux. La Région entend ne pas rester passive face à l'augmentation du nombre de ces déplacements.

Il convient de privilégier davantage les circuits courts, la production de proximité et/ou locale et l'acheminement des produits sur les distances réduites

Objectif

Rationaliser la demande de transports de marchandises sur longues distances et privilégier les circuits courts.

Mesures

- Mener des études relatives au type de flux et aux distances concernées.
- Mener des études relatives au potentiel des productions locales et de proximité et à leur acheminement.
- Mettre en œuvre un projet pilote incitant le recours à la production locale et de proximité.



CALENDRIER

- | 2013 : Lancement des études
- | 2014 : Mise en place de projets pilotes

MOYENS BUDGÉTAIRES ET HUMAINS

- | 0,25 équivalent temps plein

ACTEURS - PILOTES

- | **Pilotes** : Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement
- | **Partenaires** : Bruxelles Environnement, Atrium, Régions voisines, producteurs locaux et de proximité

BIBLIOGRAPHIE

BESTUFS

Bestufs Good practice Guide on Urban freight, 2007, http://www.bestufs.net/gp_guide.html

BOUDOUIN Daniel

Les espaces logistiques urbains Guide méthodologique, PREDIT, Documentation française, 2006

BRUXELLES MOBILITÉ, Centre de mobilité

Comptages de véhicules aux principales entrées et sorties de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012, non publié

BRUXELLES MOBILITÉ

Enquête sur les livraisons dans le quartier Marie-Christine à Laeken, 2008, non publié

COMMISSION EUROPÉENNE

Livre Blanc : Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, 28.03.2011, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

CERTU

Mobilités et transports, Fiche N°17 : Réduction de gaz à effet de serre liés aux transports

COMMUNE D'ETTERBEEK

Enquête réalisée place Jourdan, 2007, non publié

EGIS-MOBILITÉ-CRR,

Étude des livraisons dans le centre-ville de Liège, 2005

INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE

Les cahiers de l'IBSA n°1, Projections démographiques bruxelloises 2010-2020, Mai 2010, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

SUGAR

Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies, <http://www.sugarlogistics.eu/>

VILLE, RAIL ET TRANSPORTS

Types d'espaces logistiques urbains, 9 mars 2011, <http://www.ville-rail-transport.com>

Editeur responsable : Camille Thiry

Service public régional de Bruxelles - Bruxelles Mobilité

CCN – Rue du Progrès, 80/1 - 1035 Bruxelles

www.bruxellesmobilite.be - ☎ 0800 94 001

© 2013



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES