



SEMINAIRE DU 16.11.23 - SYNTHESE

Thématique

Le séminaire s'inscrit dans la prolongation du séminaire organisé en 2022 sur le thème « Approvisionner la ville » et a permis de faire le point tant sur l'évolution du cadre stratégique de la logistique urbaine que sur le retour d'expérience des opérateurs et fournisseurs de services logistiques. Ceci a permis notamment de mettre en exergue les évolutions en matière de micro-logistique.

Programme du séminaire

- *Rappel des enseignements du séminaire « Approvisionner la ville » de 2022.*
Kristel Mazy, UMon

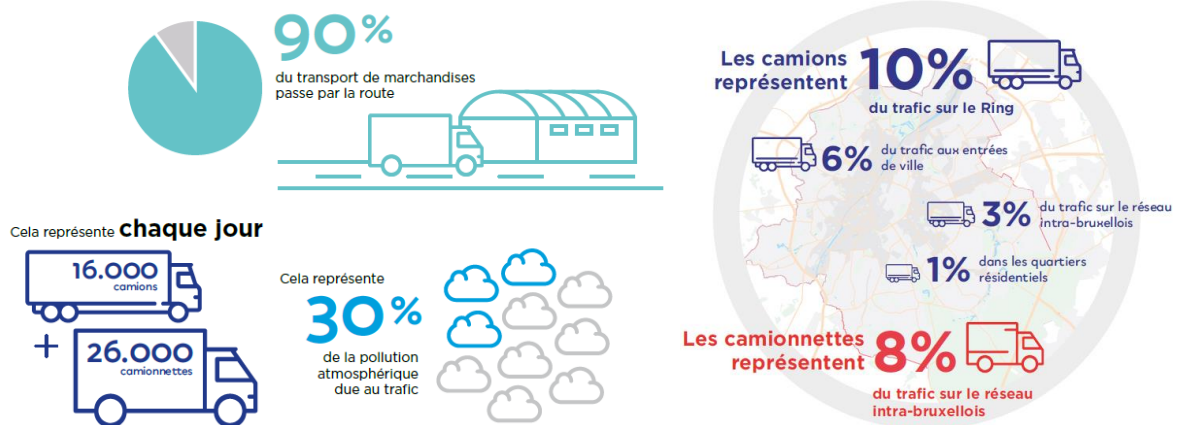
Les experts présents constatent la nécessité d'une plus grande efficacité de l'intégration des systèmes logistiques et de leurs acteurs pour atteindre les objectifs 2030 fixés par l'UE. Sur le plan territorial, la mobilisation de terrains au sein du tissu urbain dense pour héberger les différentes activités logistiques est clairement identifiée pour éviter la tendance de localisation hors de Bruxelles. Enfin, pour garantir un lien structurant entre approvisionnement et recyclage/réemploi, la mise en œuvre de la stratégie « Shifting Economy » doit être poursuivie pour établir les bases d'une meilleure coordination des initiatives « Plan industriel », « Small Business Act », « Next Tech », « Plan Régional d'Innovation », « Good Move », « Révolution » et « Good Food ».



- *Quelles évolutions le cadre stratégique de la logistique urbaine a-t-il connu récemment ?*
Charlotte De Broux, Bruxelles Mobilité

L'augmentation de la population a comme conséquence une augmentation des besoins de marchandises. Avec la mondialisation, elle accroît l'importance de la logistique pour approvisionner la ville. Dans ce secteur, la pression de la concurrence et de la rentabilité est très forte. Ainsi, l'augmentation du prix du foncier a fait en sorte que les entrepôts ont quitté la ville ; et la suppression des dispatchings entraîne un *Last Mile* plus long avec davantage de kilomètres parcourus.

L'impact des véhicules de transport est très important : ils ne représentent que 13,5 % du parc mais 30% des polluants et 18 % des coûts de congestion. Le coût externe des camionnettes est plus important que celui des camions en termes de tonnes par kilomètre parcouru à cause des accidents, de la pollution et du CO2. La fragmentation des flux se traduit par une forte augmentation des camionnettes par rapport aux camions, imposée par la difficulté de réaliser des tournées en ville avec un grand camion à cause des embouteillages, de la taxation ainsi que des plans de circulation. Le commerce électronique augmente de plus de 20% par an ; et sur ce plan, 69 % des consommateurs préfèrent une livraison au domicile.



L'Union Européenne a fixé un objectif de décarboner le last Mile dans les villes pour 2030. Le plan stratégique bruxellois de transports de marchandises avait prévu une réduction de 20% des émissions et de 10 % des véhicules à l'horizon 2020, mais les données manquent pour vérifier que l'objectif est atteint.

Les camions circulent rarement dans les quartiers (moins de 1%) ; ce sont les camionnettes et autres véhicules de livraison qui assurent la livraison de proximité. En principe le transport pour autrui est mieux organisé que celui qui se fait pour compte propre : les livraisons à la maison sont censées réduire le nombre de déplacements. L'infrastructure bruxelloise compte 1983 km de voirie, ainsi que 160 km de lignes ferroviaires (mais seulement 3 quais pour marchandises en dehors de la jonction nord –midi) et enfin quelques 14 km de canal. On rencontre principalement la difficulté de financer le transbordement entre modes de transport et de livraison. Mais cela suppose de disposer de l'immobilier logistique de proximité nécessaire : des micros-hub, des aires de livraison, des livraisons à vélo-cargo. Il n'y a plus d'itinéraires obligatoires pour les véhicules lourds sauf l'interdiction de circuler dans les tunnels.

Le plan Good Move s'aligne sur les objectifs de transition écologique avec Good Food, Renolution etc. La RBC entend optimiser les chargements et les trajets. Les services de mobilité s'articulent autour de pôles logistiques comme bpost à Carkoke, Schaerbeek formation, le centre TIR. On constate que les centres de distribution urbaine prévus dans les stratégies antérieures ont été abandonnés ; il est vrai qu'ils assurent à ce jour un maximum de 100 camions/ jour alors que 16 000 camions / j circulent dans et autour de Bruxelles.

Number of deliveries and vehicles

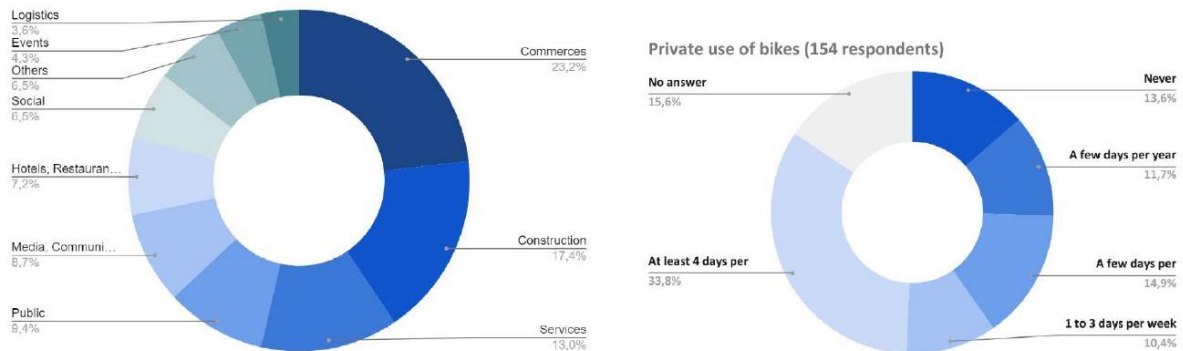


Source : Buck Consultants International (2011)

Les choix opérés par le Gouvernement sont d'imposer la tarification des camionnettes comme pour les camions selon le kilométrage parcouru, l'interdiction à terme ou l'imposition dissuasive afin de favoriser la sortie des moteurs thermiques euro 6 (ou) ; la rationalisation des commandes et des livraisons à travers notamment l'obligation de plans de livraison d'entreprises. Cette dernière mesure vise en particulier le changement de la pratique logistique du secteur de la construction. Dans ce sens, une piste explorée est la labellisation des véhicules comme à Londres (FORS) : les 120.000 véhicules labellisés sont les seuls à être autorisés à pénétrer dans Londres.

Renaud Sarrazin, Urbike

Urbike est une coopérative de cyclo logistique. Ses vélos-cargos avec remorques électriques peuvent emporter une charge de 250 KG. Pour garantir de bonnes conditions de travail et de salaire aux livreurs, il faut un système très efficace avec une densité de livraisons forte et des flux compatibles, prévoyant beaucoup d'arrêts sur une seule tournée. A ce jour, Urbike emploie 40 travailleurs. Les livreurs sont aujourd'hui fortement précarisés : sa société opte pour des contrats de salariés. Il estime qu'il faudrait légiférer pour intégrer les coûts externes aux livraisons et faire payer le coût réel.

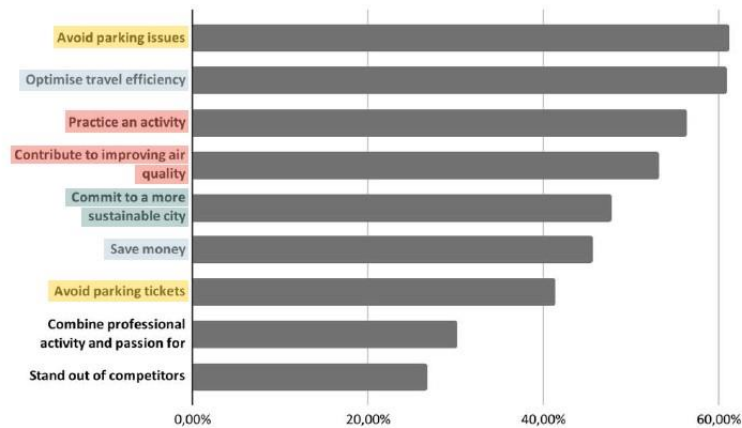


Répartition des participants au programme cAIRgo bike for pros en fonction de leur secteur d'activités et de la fréquence de leur pratique du vélo (à titre privé)

Urbike dispose d'un hub au boulevard industriel, connecté aux grands axes structurants pour réceptionner les marchandises. Les flux internes à Bruxelles sont spécifiques, qu'il s'agisse de livraisons à des entreprises spécialisées (libraires, sanitaire, etc.) Ou des livraisons à domicile. La vitesse est de dix-sept km/h en moyenne à vélo électrique, contre sept à douze pour des camionnettes. De plus, ces véhicules ne rencontrent évidemment pas de problèmes de stationnement.

Enquête en ligne "Conversion Tool" (378 répondants)

Public-cible très hétérogène de personnes intéressées par le vélo-cargo (à des degrés divers)
Enquête avec plusieurs choix possibles parmi 9 options proposées



Le potentiel de développement est très important. Urbike représente 1 % du marché alors qu'une livraison sur trois se fait à courte distance et est donc possible à vélo. Ph. Lovens estime que le transbordement peut rester efficace si on sort du standard « euro palette » et si le système est bien géré notamment de façon digitale. Il signale que la Fédération belge du cyclo logistique (BFCL) estime possible de changer profondément les habitudes.

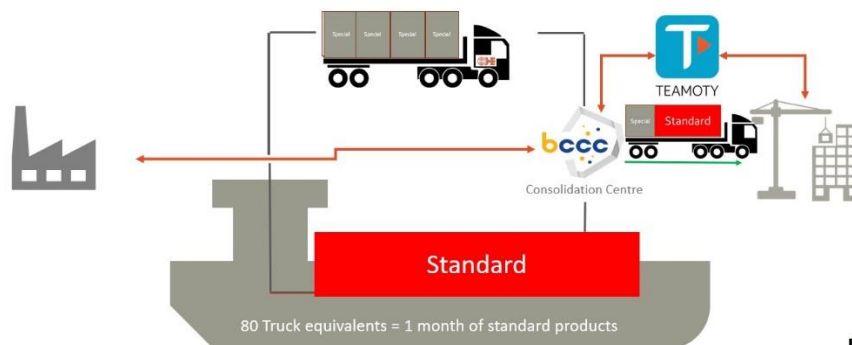
Conclusions

La micrologistique est en phase expérimentale à Bruxelles et dispose d'une très grande marge de progression. Les facteurs déterminants pour la montée en puissance de la micrologistique sont l'accessibilité (corridors vélos) et le stationnement adapté. L'amélioration de la formation et des conditions de travail (statut), l'expérimentation de collaborations entre vélo cargo et autres moyens de transport et un socle de mesures politiques cohérentes sont autant d'autres défis à la progression de la micrologistique.

- *Quels sont les retours d'expérience des opérateurs et fournisseurs de services logistiques ?*

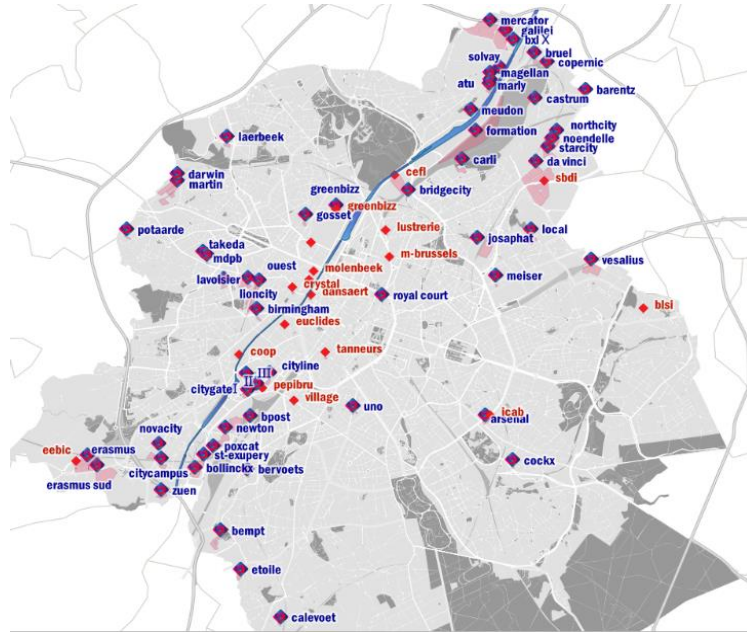
Mark Gossenaerts, Shipit Multimodal Logistics

Shipit poursuit le déploiement de ses activités à Bruxelles avec maintenant deux sites qui permettent de couvrir 70% de la population bruxelloise à moins de 5km (Trends Impact Award). Shipit poursuit aussi le développement de services logistiques intégrés (acheminement, stockage, livraison) pour le secteur de la construction ainsi que de filières de recyclage.



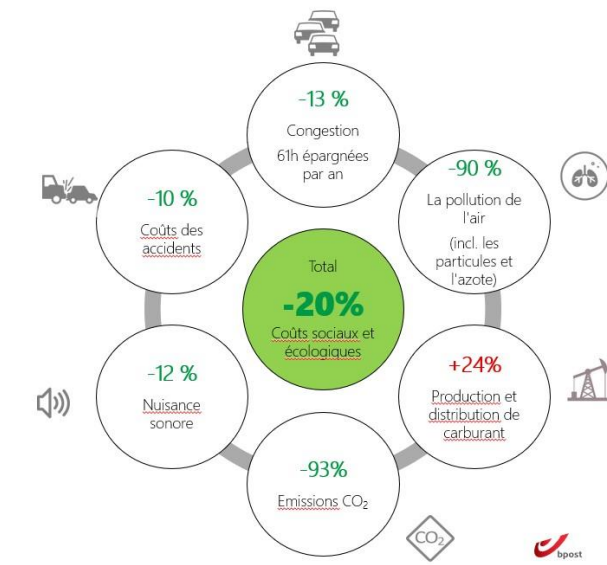
Philippe Antoine, Citydev

Citydev, qui initialement n'hébergeait pas d'activités logistiques du fait de leur faible densité d'emploi, héberge aujourd'hui 21 sociétés logistiques (transporteurs, éco-mobilité et fonctions de support). L'évolution de la mission de Citydev est également visible dans les types de parcs d'activités développés : monofonctionnels (Newton) ; à mixité horizontale (Greenbiz) ; et à mixité verticale (Novacity). Enfin, des expérimentations sont en cours sur l'intégration de mini-CDU au sein des parcs d'activités (au détriment d'une cellule d'activité économique).



Karin Enzlin, B-Post

B-Post poursuit une politique de décarbonation via la réduction des km parcourus (points collecte, micro-hubs) ainsi que par la mise en service de e-bikes et e-trailers (686km parcourus par jour par 5.600 vélos). En termes de trame spatiale au service de ses livraisons, BPost travaille actuellement à l'ouverture de deux micro-hubs pour couvrir la RBC en plus des points de collecte espacés d'environ 400m.



Partenaires

Bruxelles Mobilité, Urbike, Citydev, Bpost, Shipit Multimodal Logistics.

Recommandations

Les recommandations des experts portent sur la communication, la formation et le développement de règles ainsi que d'infrastructures :

- davantage de communication par les politiques sur la logistique urbaine
- poursuivre la formation permanente des entreprises en micrologistique et prévoir pour les entreprises une analyse des besoins logistiques en amont de leur implantation sur le territoire de la RBC
- régler le statut des travailleurs de la micrologistique et monitorer les économies sociales
- développer une infrastructure pour le développement de stationnement de vélo-cargo en voirie ainsi que de micro-hubs à l'échelle des quartiers

UNE INITIATIVE DE FOR URBAN PASSION

L'association regroupe en Belgique francophone les professionnels des territoires (urbanistes, architectes, paysagistes, sociologues, développeurs immobiliers, experts en mobilité, en environnement, etc.).

Avec le soutien de Bruxelles-Mobilité

