



QUESTION

02

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Mars 2017

## Pourquoi y a-t-il autant de camions dans et autour de Bruxelles ?

Carrefour d'échanges européen, la Région bruxelloise est directement impactée par l'augmentation générale du transport de marchandises, qui se fait essentiellement par la route. Chaque jour ainsi, 16.000 camions et 26.000 camionnettes entrent et circulent dans la Région. Si le transport de marchandises ne représente en moyenne que quelques pourcents du trafic, on considère qu'il est responsable jusqu'à 30% de la pollution atmosphérique due au trafic. Il génère également des nuisances en termes de bruit, de congestion ou de sécurité. C'est aussi un enjeu vital pour l'approvisionnement des entreprises et des habitants. Car les projections liées aux modes de production et de consommation obligent à anticiper une très forte augmentation des flux dans les années à venir, qui imposent de repenser, en particulier, la distribution urbaine.

### De plus en plus de marchandises, transportées par la route

Au cœur de l'espace européen, dotée de conditions géographiques favorables et d'une forte densité de population et d'activités, la Belgique est, depuis le Moyen-âge, une plaque tournante d'échanges de marchandises. La mise en place d'un réseau autoroutier dense couvrant l'ensemble du pays a renforcé cette position, allant de pair avec une croissance du trafic de poids lourds. Cette augmentation du nombre de camions s'explique par :

#### 1. Un changement de paradigme économique

Passant d'un marché de l'offre à un marché de la demande, les entreprises ont élargi leurs gammes de produits tout en réduisant leur durée de production. Cette économie mondialisée, marquée par des flux croissants d'échanges internationaux de biens, va de pair avec l'essor de la logistique, très développée en Belgique.

#### 2. Une croissance absorbée par la route

Ce fonctionnement de l'économie en flux tendus a, en effet, favorisé la route qui peut répondre aux exigences de rapidité, de coût et de flexibilité et proposer une solution efficace pour le transport de plus petits volumes. L'augmentation du transport de marchandises a ainsi été presque intégralement absorbée par la route qui prend actuellement en charge près de trois-quarts des échanges au niveau belge et 90% des transports de marchandises à Bruxelles. Au contraire, le rail et la voie d'eau ont connu un déclin.

## Pourquoi y a-t-il autant de camions dans et autour de Bruxelles ?



### Un trafic routier spécifique avec des impacts élevés

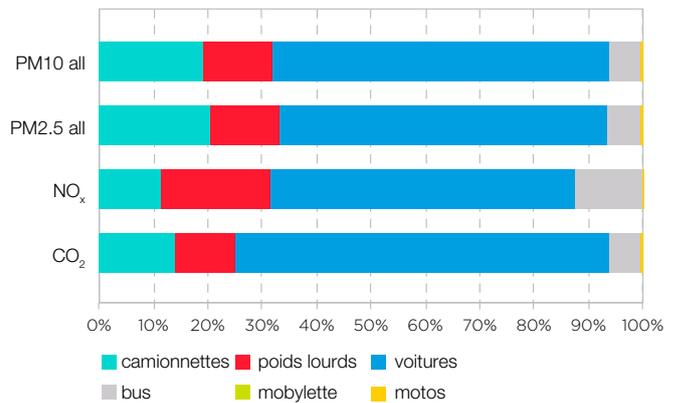
Chaque jour ainsi, 16.000 camions et 26.000 camionnettes entrent et circulent dans la Région. Bien que représentant globalement 10% de la circulation, dans des proportions variables selon le type de voirie. Ce trafic de marchandises est responsable de 30% de la pollution atmosphérique due au trafic. Il génère aussi de nombreuses nuisances: congestion, doubles files, bruit, insécurité routière, etc.

- **Le trafic de poids lourds** représente environ 10% des véhicules circulant sur le Ring de Bruxelles. S'agissant de transport national ou international, de nombreux véhicules sont en transit et n'entrent pas dans la Région. Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, les camions représentent 6% des véhicules aux entrées de la ville, seulement 3% sur le réseau intra-bruxellois et tombe à 1% de camions dans les quartiers résidentiels. A destination des activités bruxelloises, ce trafic relève de la distribution urbaine, nécessaire à l'approvisionnement des habitants et des entreprises, et au bon fonctionnement de la Région.
- **Les camionnettes** représentent, quant à elles, 8% du trafic que ce soit en entrées de ville ou sur le réseau local. Elles se répartissent de façon plus homogène sur tous les types de voiries.

- La proportion des camionnettes est en augmentation, tandis que le nombre de camions régresse un peu, du fait, notamment, de la très forte croissance du e-commerce, de la largeur réduite de certaines voiries ou la taxation kilométrique qui ne concerne pas ce type de véhicules.

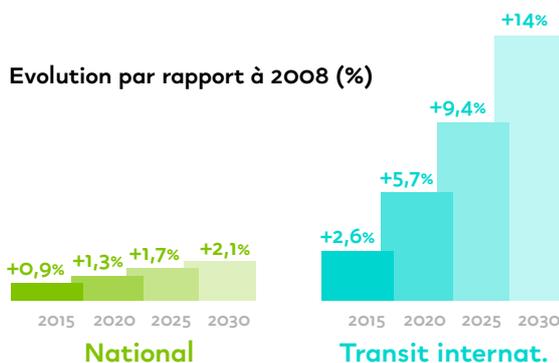
### Emissions de polluants et de CO<sub>2</sub> liées au trafic routier de marchandises en Région de Bruxelles Capitale

Bruxelles Environnement



### Distance moyenne parcourue par une tonne sur le territoire belge

Bureau Fédéral du Plan



## Pourquoi y a-t-il autant de camions dans et autour de Bruxelles ?



### Des perspectives de forte croissance à anticiper

La hausse attendue des échanges de marchandises impliquera inévitablement une augmentation du nombre de poids lourds, notamment sur les axes autour de Bruxelles. La progression du e-commerce risque également d'augmenter fortement le nombre de camionnettes. Car, du fait de ses atouts de flexibilité, la route devrait conserver sa domination sur les autres modes à l'horizon 2030 en Belgique. Il s'agit donc d'une problématique majeure de la politique de mobilité, pourtant assez peu intégrée dans les précédentes politiques de mobilité. Depuis 2013, la Région s'est cependant dotée d'un plan stratégique pour le transport de marchandises, dont les premiers effets concrets sont observables, en particulier en matière de distribution urbaine.

### La voie d'eau, un potentiel pour certains types de marchandises

Le transport fluvial est adapté à certaines sortes de marchandises et pas à d'autres. Ainsi, les deux catégories de marchandises les plus souvent débarquées à Bruxelles sont les matériaux de construction et les produits pétroliers. La voie d'eau sert aussi à l'évacuation de plusieurs centaines de tonnes de terres et déblais de chantier. Après un déclin continu, la voie d'eau semble d'ailleurs inverser la tendance, liée notamment au nouvel intérêt de ce mode de transport dans le cadre de la desserte des ports maritimes. Au Port de Bruxelles, en 2016, tous les trafics ont été à la hausse et le trafic fluvial par conteneurs est en très nette augmentation, avec plus de 50% en un an. Cela confirme le potentiel

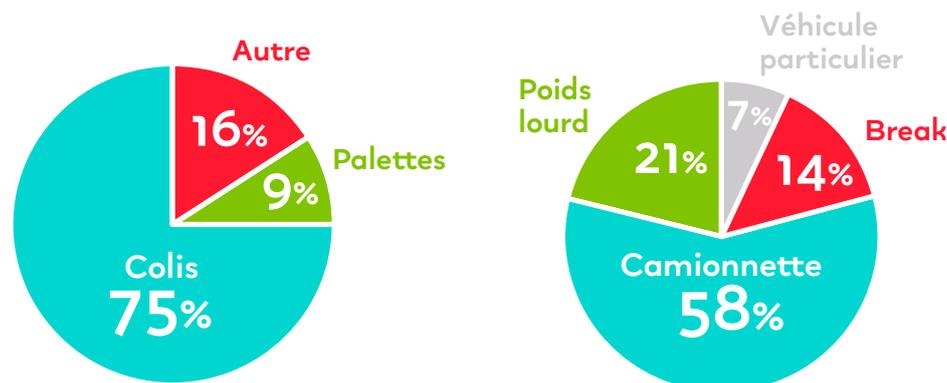
de report de la route vers la voie d'eau pour le transport conteneurisé. Le Port soutient aussi le développement de nouveaux trafics, comme le transport de palettes par la voie d'eau.

### Le ferroviaire, un mode rigide offrant peu de perspectives à court-terme

Le rail peut être un mode de transport très efficace. Mais il est aussi très rigide et répond donc difficilement aux contraintes de flexibilité imposées par les échanges économiques actuels. Le destinataire doit notamment disposer d'un branchement direct sur le rail, ce qui n'est, aujourd'hui, rentable que pour une entreprise qui envoie et reçoit des volumes très importants. Ce mode de fonctionnement n'est pas compatible avec l'approvisionnement d'une ville où les flux sont très éclatés, à l'exception de l'industrie lourde comme pour l'usine Audi à Bruxelles ou l'import massif de céréales pour la meunerie Cérés. Dans tous les autres cas, il faut prévoir un transbordement vers le camion: une étape qui ne permet pas de rivaliser avec la flexibilité de la route. Par ailleurs, la saturation actuelle des infrastructures ferroviaires pour le transport de personnes laisse peu de place au transport de marchandises. À court terme, les opportunités du ferroviaire sont donc faibles à Bruxelles mais il est recommandé de préserver certaines zones bien accessibles via le rail pour ne pas hypothéquer d'éventuels développements à plus long terme.

### Nature des conditionnements et types de véhicules pour le transport de marchandises en ville

EGIS-CRR, 2005



## Pourquoi y a-t-il autant de camions dans et autour de Bruxelles ?



### L'enjeu majeur : repenser la distribution urbaine

La distribution urbaine vise à acheminer, dans les meilleures conditions, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent en ville. On parle alors du « dernier kilomètre », qui représente, à lui seul, une grande partie des coûts de la logistique. Celui-ci s'effectue presque exclusivement par la route, puisque les destinations sont réparties sur toute l'agglomération. Et l'analyse des données va parfois à l'encontre des idées reçues sur les livraisons en ville. Ainsi :

- **Les colis individuels**, comme les cartons, sont les conditionnements les plus utilisés (±75%) tandis que les palettes ne représentent qu'une part limitée des livraisons (moins de 10%).
- **Les véhicules utilisés sont surtout des camionnettes**, du fait d'une accessibilité souvent limitée en ville (ruelles et rues étroites, hautes bordures de trottoir...) et d'un manque de capacité de stockage des entreprises.
- **Plus de 50%** des livraisons en zone urbaine sont organisées sous la forme de tournées planifiées et efficaces, avec des véhicules bien remplis. L'approvisionnement direct de filiales a recours le plus souvent à des camions complètement chargés pour approvisionner les supermarchés et les grandes chaînes des

magasins, ce qui est très efficace. Même les plus gros camions ont donc leur place en ville et les interdire reviendrait à générer 2 ou 3 fois plus de mouvements avec de plus petits véhicules. A contrario, le transport occasionnel, peu organisé, concerne de l'ordre de 45% des livraisons et génère près de 80% des trajets.

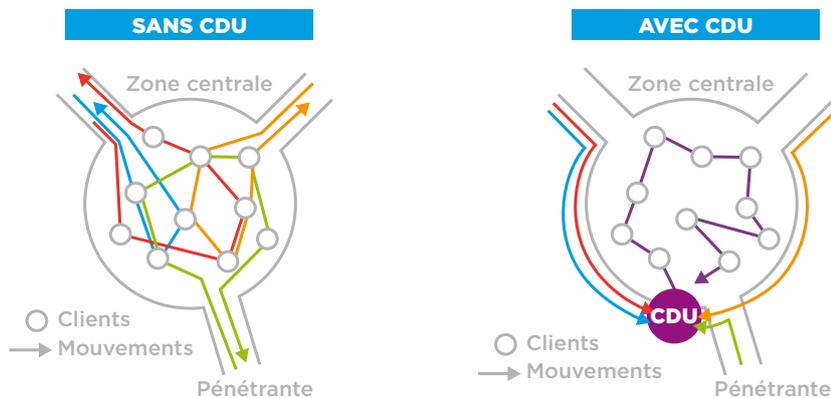
### Des solutions à intégrer

Dans le cadre du Plan stratégique pour le transport de marchandises, la Région a proposé 36 actions pour réduire et optimiser le transport de marchandises dans et vers la ville, favoriser le report modal et faciliter la vie des livreurs. Grâce à ce plan, des solutions innovantes ont pu être développées qui sont autant de pistes à intégrer pour repenser et optimiser la distribution urbaine.

#### 1. Intégrer les atouts d'un centre de distribution urbaine

Pour limiter les livraisons peu efficaces, la Région de Bruxelles-Capitale a participé au projet européen LaMiLo pour mettre en place un Centre de distribution urbaine (CDU) géré par la société CityDepot. Equipement logistique, localisé à proximité relative de la zone qu'il dessert (centre-ville, ville entière, lieu spécifique comme un centre commercial), le Centre de distribution urbaine se voit confier leurs marchandises par de nombreux transporteurs pour organiser des livraisons mutualisées. Des

Centre de distribution urbaine, D. Boudouin, La Documentation française, 2006



#### Dispersion des véhicules selon les logiques propres à chaque prestataire

Multiples mouvements qui perturbent le fonctionnement de la ville (y compris la desserte de marchandises) et participent à la dégradation de l'environnement.

#### Centralisation des opérations avec délégation de la desserte à un seul opérateur

Rationalisation des parcours de livraison (et réciproquement pour les enlèvements) Mais création d'une rupture de charge supplémentaire (donc surcoût)



## Pourquoi y a-t-il autant de camions dans et autour de Bruxelles ?

services logistiques divers à valeur ajoutée (stockage, reconditionnement, étiquetage, etc.) peuvent y être également offerts. 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 ou de plus petite taille. A quantités de marchandises équivalentes, le CDU opéré par CityDepot permet de diminuer de 21% les kilomètres parcourus, de 13% les émissions de CO<sub>2</sub> et de 22% les autres types de polluants. Pourtant, tous les flux ne passeront pas par un CDU: certains sont déjà optimisés tandis d'autres sont trop spécifiques, comme l'express ou le frais. Les CDU sont donc une solution, mais certainement pas la seule.

### 2. Mieux gérer la demande en amont

Bruxelles Mobilité travaille avec les entreprises et les administrations sur l'optimisation de leurs processus d'achats et la gestion des commandes pour les inciter à diminuer le nombre de déplacements induits par les activités économiques de la ville. Ces Plans de Livraisons d'Entreprises visent également à promouvoir l'usage de véhicules moins polluants et l'utilisation de services de coursiers à vélos pour les petits colis et courrier. Par

ailleurs, le citoyen achetant sur Internet peut limiter les transports générés en groupant ses commandes, en favorisant l'utilisation de points relais ou de consignes et en limitant les retours de marchandises.

### 3. Intégrer la logistique à vélo comme une solution crédible

«La logistique du vélo», c'est-à-dire les livraisons de marchandises en vélo-triporteur ou la messagerie par des coursiers à vélo prend un tournant décisif en Europe. Car s'il existe déjà, dans beaucoup de villes, de petites entreprises de livraison à vélo ou en triporteur, les grands acteurs du secteur logistique sont, eux aussi, en train de se convertir au triporteur. Le projet européen Cycle Logistics a démontré qu'au moins 25% des livraisons dans une ville pourraient techniquement être réalisées par un triporteur électrique. Les véhicules actuels sont déjà en mesure de transporter une charge utile dépassant les 250 kg et l'industrie du cycle est en train de développer de nouveaux véhicules plus capacitaires et mieux équipés (réfrigération, sécurité, etc.). De nouveaux modèles d'affaires sont en train d'émerger et une part croissante des acteurs de la logistique s'intéresse donc au vélo.

### Efficacité des modes de livraison en ville

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

