



AVIS

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

28 février 2013

Demandeur	Secrétaire d'Etat Bruno De Lille
Demande reçue le	22 janvier 2013
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Demande traitée le	29 janvier et 7 février 2013
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	28 février 2013

Préambule

Le plan stratégique pour le transport de marchandises a pour objectif 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.*

Pour atteindre cet objectif, le plan identifie 36 actions qui se répartissent selon cinq axes :

- Structure physique pour la distribution urbaine ;
- Planification territoriale et immobilier ;
- Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines ;
- Données, recherche et innovation ;
- Coordination régionale.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Vision et objectifs généraux

Ce plan stratégique pour le transport de marchandises est une première avancée dans la mesure où jusqu'à présent le transport de marchandises ne semblait pas être une priorité au niveau régional.

Pourtant, **le Conseil** souligne le rôle essentiel du transport des marchandises pour l'approvisionnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Un transport efficace des marchandises est d'autant plus important que le contexte bruxellois implique une augmentation constante du flux de marchandises à destination de la Région de Bruxelles-Capitale, s'expliquant en partie par son développement économique et la croissance démographique.

Le Conseil soutient dès lors le Gouvernement dans sa volonté d'élaborer un plan stratégique visant à améliorer l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale en général et l'accessibilité au transport de fret en particulier. Ce plan doit participer au développement économique et social de la Région bruxelloise.

Comme mentionné dans le plan, en Région bruxelloise, 45 % des livraisons assument 80 % des trajets. Il s'agit donc là d'un transport de marchandises qui n'est pas efficace. **Le Conseil** constate que la volonté du plan est de trouver des solutions structurelles à cette part de déplacements inefficaces afin d'optimiser davantage le transport de marchandises. Il estime cependant que certaines dimensions de l'évolution du marché (e-commerce, par exemple) et d'organisation des entreprises et des institutions (just-in-time, par exemple) ne sont pas assez prises en compte. En effet, **le Conseil** insiste pour que les « petites livraisons », souvent effectuées en camionnette, puissent dans la mesure du possible être rationalisées et regroupées. Une réflexion en amont sur l'organisation de celles-ci doit avoir lieu et des pistes de solutions pourraient être trouvées via le lancement de projets pilotes.

1.2 Contenu du plan

Le Conseil souligne positivement la structure de ce plan stratégique qui, pour chacune des actions proposées, identifie le contexte, les mesures, le calendrier, les moyens budgétaires et humains, les acteurs et pilotes et des repères.

Le Conseil estime important de pouvoir avoir une vision globale de la problématique du transport de marchandises, c'est pourquoi, il souhaite qu'au niveau intra-bruxellois, il y ait une cohérence entre les différents plans, codes, schémas directeurs... en lien avec la matière (plan de stationnement, COBRACE, schéma directeur du Canal, schéma de développement commercial, ...).

Dans ce cadre, il demande de pouvoir être tenu au courant des résultats des différentes études et scénarii envisagés notamment pour le choix de localisation des centres de distribution urbaine. Le plan devra également prendre en compte les résultats de ces études et **le Conseil** souhaite pouvoir adapter son avis s'il l'estime nécessaire.

En outre, **le Conseil** demande que le plan ait une dimension davantage sectorielle. En effet, en Région de Bruxelles-Capitale, se côtoient différents types d'entreprises localisées dans différentes zones de la Région : centre, à proximité du Ring ou en périphérie. **Le Conseil** souhaite donc que ce plan fasse des différenciations en fonction des zones et des entreprises.

1.3 Concertation avec les publics concernés

Le Conseil souligne la concertation des différents acteurs (privés et publics) préalablement à la rédaction du plan et leur association dans la mise en œuvre des 36 actions.

Pour s'assurer que cette démarche reflète au mieux les réalités du terrain, **le Conseil** estime que le secteur de la construction, du commerce, du transport ainsi que le secteur technologique (ICT) devraient davantage être concertés et impliqués dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce plan. Vu l'impact local, jusqu'au niveau des quartiers, une concertation avec les quartiers commerçants s'impose également. Au niveau du plan proposé, il est important de bien évaluer et le cas échéant, compléter les acteurs-pilotes et partenaires pour chaque action. Ainsi, **le Conseil** attire l'attention sur l'implication de l'Association des Usagers des Ports de Bruxelles et Vilvorde aux activités du Port de Bruxelles.

1.4 Concertation communes-Région, interrégionale et internationale

Certaines des actions proposées sont d'un certain intérêt pour les communes, **le Conseil** estime donc qu'une information et une implication des 19 communes de la Région est nécessaire.

Pour **le Conseil**, étant donné que le transport de marchandises ne s'arrête pas aux frontières bruxelloises, il importe de se concerter avec les deux autres Régions afin d'échanger des études, des bonnes pratiques et de voir ce qu'elles envisagent en matière de transport de marchandises (par exemple, localisation de centres de distribution urbaine, ...). Cette concertation devrait permettre aussi l'optimisation économique et logistique des solutions proposées. Il souhaite donc une réflexion (par exemple : problématique du Ring) et cohérence au niveau interrégional entre les différents plans en lien avec la matière.

Le Conseil estime essentiel de s'inspirer des mesures mises en œuvre dans d'autres villes. A cet égard, **le Conseil** salue la participation de la Région bruxelloise au projet européen SUGAR¹ qui organise l'échange, la discussion et le transfert de connaissances, d'expériences et de bonnes pratiques en matière de distribution urbaine.

1.5 Influence du prix de distribution

Le Conseil estime que lors de la mise en œuvre des différentes actions proposées, il faut toujours rester vigilant à l'évolution du prix de distribution des marchandises en Région de Bruxelles-Capitale et ses éventuelles répercussions sur le prix final payé par les consommateurs et à la rentabilité des commerces bruxellois concernés. Dans ce cadre, **le Conseil** attire l'attention sur les facteurs de réussite des centres de distribution urbaine, comme indiqués au chapitre 4 du plan.

1.6 Trafic de transit

Dans les études qui doivent être menées, **le Conseil** estime important d'avoir une attention particulière sur le trafic de transit sur Bruxelles et de prendre en compte les données des camions qui traversent Bruxelles, des bateaux passant par le port de Bruxelles et des marchandises déchargées par les bateaux à Bruxelles et qui continuent leur trajet en camion hors de la Région.

2. Considérations particulières

2.1 Action 1 - Analyser les flux de marchandises en vue d'un scénario de distribution

Le Conseil réitère sa remarque formulée dans les considérations générales - point 1.2 - sur la prise en compte des résultats des études.

Par ailleurs, **le Conseil** estime qu'il faut que le Gouvernement garantisse le caractère confidentiel des données qui seront récoltées auprès des entreprises et qu'elles ne puissent pas être individualisées afin de rassurer les entreprises et les encourager à participer.

2.2 Action 2 à Action 7

Le Conseil estime qu'il est important d'avoir une approche différenciée selon le type de produits lors du développement de ces actions.

2.3 Action 8 - Acheminer préférentiellement les matériaux de construction par la voie d'eau

Le Conseil insiste pour que le secteur de la construction soit intensivement impliqué dans « *la recherche des moyens réglementaires envisageables pour obliger les entreprises situées à proximité de la voie d'eau à l'utiliser pour évacuer les déchets de construction et amener les matériaux* ».

¹ Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by regional and Local Policies

2.4 Action 12 - Formation et sensibilisation des acteurs & partenaires à la distribution urbaine et aux besoins logistiques

Le Conseil souligne positivement l'attention portée à la formation et la sensibilisation qui sont des atouts pour induire un changement de comportement. Eu égard au faible budget prévu pour cette mesure, **le Conseil** estime qu'un ciblage des entreprises et des secteurs « moins bien organisés au niveau du transport de marchandises » est nécessaire. Les bonnes pratiques pourraient également être largement diffusées.

A cet égard, **le Conseil** insiste pour que le niveau politique local, jusqu'au niveau des quartiers, soit impliqué.

En outre, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que cette action fait doublon avec l'action 26 (avec quelques petites nuances).

2.5 Action 15 - Développer des projets pilotes de zones d'entreprises avec possibilités logistiques

Le Conseil réitère sa considération générale selon laquelle des actions doivent être menées en amont pour inciter les entreprises à organiser au mieux les « petites livraisons » via la rationalisation et le regroupement.

2.6 Action 16 - Développer le site de Schaerbeek-Formation comme pôle logistique au service de la Région de Bruxelles-Capitale et son hinterland

Le choix semble définitivement se poser sur la mise en place d'une « *plateforme trimodale de logistique urbaine jumelée à un parking longue durée pour les poids lourds ainsi qu'un cluster agro-alimentaire autour du MABRU et CEFL. Ces développements occuperont l'entièreté des 45 ha utilisables de Schaerbeek-Formation* ».

Le Conseil estime ce choix opportun du point de vue économique (emploi, facilitation de la logistique urbaine, diminution de la congestion liée au transport de marchandises, ...), environnemental (développement de la multimodalité, probable baisse des émissions de polluants résultant d'une baisse de la congestion, ...) et social (diminution des nuisances liées au parking des poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale, ...).

2.7 Action 17 - Réserver des terrains pour des affectations de distribution urbaine et logistiques

La situation de la Région de Bruxelles-Capitale (enclavée sans perspective d'élargissement de son territoire, ne correspondant pas à son hinterland économique, ...) implique une grande concurrence pour l'utilisation des réserves foncières.

Le Conseil insiste sur l'importance de l'existence de terrains logistiques qui sont indispensables à l'activité économique. **Le Conseil** se demande s'il est envisageable, et dans quelle mesure, de localiser des centres de distribution urbaine hors du territoire bruxellois.

2.8 Action 20 - Tarification routière

Le Conseil signale qu'il a remis un avis le 18 octobre 2012 (A-2012-053-CES)² sur la Réforme interrégionale de la fiscalité routière.

2.9 Action 21 - Stationnement des poids lourds

Le Conseil estime important de prévoir des infrastructures (feux, signalisation, ...) adaptées pour les poids lourds tant au niveau du stationnement que pour fluidifier le passage de ceux-ci vers les zones importantes. Ceci aura un impact positif sur la mobilité des autres usagers, au niveau de l'économie, de l'environnement, de la santé...

2.10 Action 22 - Des chantiers générant moins de nuisances sur les routes

Le Conseil insiste, ici, également pour que le secteur de la construction soit intensivement impliqué dans « *la mise en œuvre des mesures réglementaires pour favoriser l'utilisation de la voie d'eau dans le secteur de la construction* ».

2.11 Action 24 - Livraisons à horaire décalé

Le Conseil a pris connaissance des expériences menées en Flandre, en la matière, où les livraisons peuvent se faire entre 6h - 7h et 19 - 23h sachant que l'engagement est de ne pas dépasser 65 dB à 7,5m du camion. L'objectif étant d'éviter que les camions chargés de marchandises ne circulent aux heures de pointe et ainsi fluidifier le trafic, diminuer la pollution, ...

Le Conseil estime qu'il faut cependant rester attentif au fait que les livraisons à horaire décalé pourraient avoir un impact négatif sur les conditions de travail de certains travailleurs. Dès lors, **le Conseil** apprécierait ces expériences pour autant qu'elles soient réalisées dans le respect de la concertation sociale au sein des secteurs.

Dans l'objectif de l'action 24, **le Conseil** insiste pour que le terme « nuit » soit bien compris dans le sens « d'horaire décalé » (entre 6h - 7h et 19 - 23h).

2.12 Action 26 - Formation et sensibilisation des acteurs & partenaires à la distribution urbaine et aux besoins logistiques

Le Conseil renvoie à ses remarques formulées pour l'action 12.

2.13 Action 27 - Plan annuel de recherche et d'innovation en transports de marchandises et appel à projets

Le Conseil insiste sur l'importance de l'innovation pour tous les acteurs économiques dans la Région de Bruxelles-Capitale et demande à ce que le choix des partenaires concernés aille dans ce sens.

² Cet avis est disponible à l'adresse suivante : http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/avis/avis-du-conseil/par-date/2012/Avis_fiscalite_routiere.pdf/view

Cette remarque vaut également pour l'action 33 (l'amélioration des conditions de transports des marchandises produites par les entreprises bruxelloises) et l'action 35 (plan de livraison d'entreprise), où la recherche et l'innovation et la participation de tous les acteurs économiques auront également un effet positif.

2.14 Action 28 - Monitorer les flux de marchandises et organiser des comptages

La Région de Bruxelles-Capitale manque cruellement de données statistiques. **Le Conseil** estime donc positif que des données sur le transport de marchandises puissent être récoltées et analysées. Ceci permettra de pouvoir ajuster au mieux les actions détaillées dans ce plan.

Le Conseil renvoie à sa considération émise dans le point 2.1 sur le caractère confidentiel et non individualisable des données.

2.15 Action 30 - Participer à des projets européens d'échanges de bonnes pratiques

Le Conseil soutient la participation à ces projets qui permettent l'échange de bonnes pratiques.

2.16 Action 31 - Coordonner la politique relative au transport de marchandises

Le Conseil souligne positivement la consultation de la Commission régionale de la mobilité.

2.17 Action 35 - Plans de Livraison d'Entreprise

Le Conseil constate que le Gouvernement entend mener deux projets pilotes en matière de Plan de livraisons d'Entreprise en 2013. Il estime dès lors prématuré d'introduire, dès 2014, une quelconque obligation pour les entreprises générant de nombreuses livraisons. Une évaluation des projets pilotes est nécessaire avant de se prononcer sur tout caractère réglementaire.

En outre, pour **le Conseil**, afin de tenir compte de la diversité des entreprises et des secteurs, il serait plus pertinent de mener davantage de projets pilotes.

3. Considération de terminologie

Le Conseil attire l'attention sur le fait que pour certaines des actions, le terme « entreprise » devrait être élargi car il peut s'agir non seulement d'entreprises mais également d'organisations au sens plus large : administrations, hôpitaux, ...

*
* *