

APPROVISIONNER LA VILLE

Un examen transversal de la logistique et de la production



EXECUTIVE SUMMARY

Le séminaire a permis d'écouter une dizaine d'intervenants, et d'avoir des discussions approfondies sur le thème. Les principaux enseignements ont trait à ces deux fils rouges.

1/ Comment améliorer la cohabitation entre transport de biens et vie en ville ? Et comment ramener en ville le « last mile » (plutôt que « the 10 last miles ») alors que les grands centres logistiques ont émigré dans la lointaine banlieue de Bruxelles. Dès lors, comment organiser une trame spatiale multiscalaire, qui renforce l'efficacité du groupage-dégroupage-livraison (pour permettre une gestion efficace du *last mile*) ? Cela suppose notamment de traiter à la fois Good Move et Good Neighbourhood.

2/ Concernant le soutien à l'économie durable et à la transition : ce qui est entrepris se distingue par une vision éclairée des objectifs, et les premiers résultats sont encourageants. La stratégie intègre un volet logistique, dont l'objectif est de réduire les besoins de transporter. Pour autant, la préoccupation apparue pendant le séminaire est : comment impliquer plus largement les entreprises, face aux (embryons des) actions entreprises ?

In fine, il apparaît que l'on peut faire confiance à certains acteurs agiles, tels bpost, Shipit, Urbike et bien d'autres. Mais on a observé tout au long de ce séminaire un manque de vision dans le chef du politique. Une certaine peur de la planification et de la réglementation semble bien témoigner d'une défiance vis-vis du rôle de régulateur que doit assurer l'État, s'il veut rester « actif » et peser davantage sur les orientations pratiques de la stratégie en matière d'approvisionnement.

THEME TRAITE - RAPPEL

Bruxelles étouffe sous la pollution et les encombrements. On le voit chaque jour, les camions ou camionnettes occupent une place importante et croissante dans la mobilité bruxelloise. En cause, la mobilité des biens. Approvisionner la ville constitue une condition essentielle pour assurer la survie tant de ses habitants que de ses entreprises. Peut-on pour autant éviter de l'encombrer ou de la polluer davantage ?

Une triple question doit alors être traitée.

- D'une part, comment réduire le coût social et énergétique du transport ainsi que les nuisances (bilan carbone, bruit, etc.)? Rappelons-le : la pollution de l'air et le bruit sont des facteurs majeurs de bonne santé. Comment augmenter l'efficacité globale ? Doit-on rendre plus sévères les normes, interdire certains véhicules dans certains quartiers ?
- D'autre part, la distribution des biens et produits se doit d'être hautement efficace. Une meilleure performance doit être obtenue, tant en regard des modes d'acheminement, du groupage-dégroupage, du « last mile » (dernier kilomètre). Parmi les solutions avancées, les hubs de distribution: devraient-ils être d'initiative privée ou publique? A tout le moins, les pouvoirs publics devraient en assurer encadrement et régulation.
- Enfin, comment faire en sorte que les produits, souvent pondéreux et acheminés de loin, satisfassent les besoins des bruxellois et contribuent également à l'activité locale ? Quelle contribution attendre du recyclage ou plus largement de la transition économique à l'échelle de Bruxelles ? Le secteur de la construction peut-il adopter d'autres pratiques, en développant le recyclage ou la réutilisation des matériaux ?

VISITE DE TERRAIN

Cette visite de terrain (FR & NL) s'est tenue, le matin du 10 novembre et en français et en néerlandais, dans diverses zones stratégiques liées au thème « Approvisionner la ville ». Elle a démarré devant la Gare du Nord (blvd S. Bolivar) pour une arrivée à la Gare Maritime (Tour & Taxis). Elle a été guidée par Pierre Lemaire, Secrétaire général de FUP, et par ailleurs chargé de mission à perspective.brussels.

Points principaux de la visite :

- Quartier Nord : projet Proximus & ZIN (conversion de bâtiment de bureau et filières de réemploi), projet d'agriculture urbaine au parc Maximilien
- Bassin Vergote : projet de centre de transbordement, village de la construction et entreprises Stevens & Inter-beton
- Visite de Shipit Multimodal Logistics
- Masterplan TIR, Be-Here et Greenbiz.

SEMINAIRE

Celui-ci s'est tenu le 10 novembre de 13h30 à 18h30. Il s'est composé d'exposés généraux et de deux panels thématiques. Le présent rapport en rend compte.

SYNTHESE DES ENSEIGNEMENTS

EXPOSES GENERAUX

1. DIALOGUE INTRODUCTIF

Paul Vermeylen, président For Urban Passion et Philippe Lebeau, enseignant et chercheur à VUB, membre de groupe de recherche MOBILISE

Les relations ville campagne

Julien Gracq évoquait dans son livre « La forme d'une ville » le rôle des chaussées, ces « *pédoncules urbains qui nourrissent la ville des apports de la campagne et réciproquement* ». Avec Gracq, on peut affirmer que la ville s'observe de manière féconde autant depuis sa périphérie que depuis son centre. En termes systémiques, on parlera entre ville et campagne dès lors d'échanges dynamiques et nourriciers, de frontières et donc de porosité. Ces relations ont évolué et évoluent de plus en plus rapidement, elles interrogent le thème de ce séminaire.

Davantage encore

En une vingtaine d'années, la circulation mondiale des marchandises a connu une augmentation deux fois plus forte (multipliée par vingt) que la production de ces mêmes biens (multipliée par dix, selon l'OCDE).

Cette « rage de transporter » ne concerne pas seulement nos biens de consommation directe, mais aussi les biens intermédiaires (composantes) ou les matières brutes nécessaires à la fabrication : pièces détachées, produits semi-assemblés ou biens terminés sont produits ici, assemblés là, vendus ailleurs encore.

Économie et transport mondialisés

Aujourd'hui, au gré des siècles ou des décennies, il y a davantage de :

- Mondialisation : la recherche de profit a entraîné la compétitivité à outrance en vue de la rentabilité maximale, dont l'organisation géographique des activités : production là où la main d'œuvre est peu chère, centre de contrôle et de gestion dans les métropoles CBD, transport à longue distance au vu du faible coût (fuel lourd, kérosène, etc.),
- Numérisation : accentuation de ces tendances, changement des modes de vie : travail à domicile, e-commerce, etc.
- Changement des valeurs face au travail : thèmes écologiques, sociétaux ; nombreuses tâches ressenties comme inutiles, superficielles ou vides de sens (*Bullshit jobs*) ; elles conduisent parfois au *Quiet quitting* (démission silencieuse) des jeunes principalement ; recherche vers davantage d'autonomie personnelle ou élective.

Mondialisation et démondialisation ?

Cette logique est sans doute appelée à se modifier au regard de :

- l'évolution géopolitique qui semble de plus en plus être sous l'emprise de la constitution de nouveaux « blocs »
- le besoin d'assurer la sécurité d'approvisionnement de produits de première nécessité, besoin notamment apparu lors de la crise Covid
- last but not least, l'enjeu énergétique, climatique et environnemental.

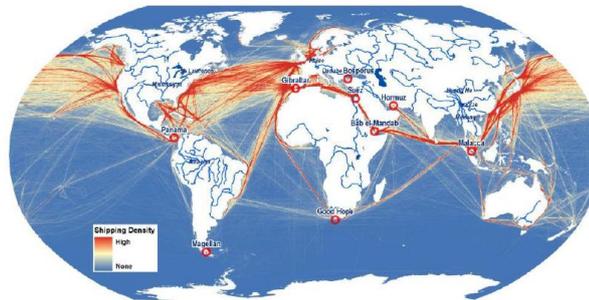
Ces éléments nécessitent un rééquilibrage de la production aux échelles mondiales, européennes, nationales, régionales et locales.

Un secteur devenu critique de l'économie mondialisée

Pour Philippe Lebeau, il y a lieu de souligner ceci. Le transport de marchandises est un secteur critique pour l'économie et il faut donc inclure les acteurs et soumettre les plans aux citoyens pour respecter la démocratie. L'intégration des politiques de l'union européenne. qui s'opposent aux règles nationales

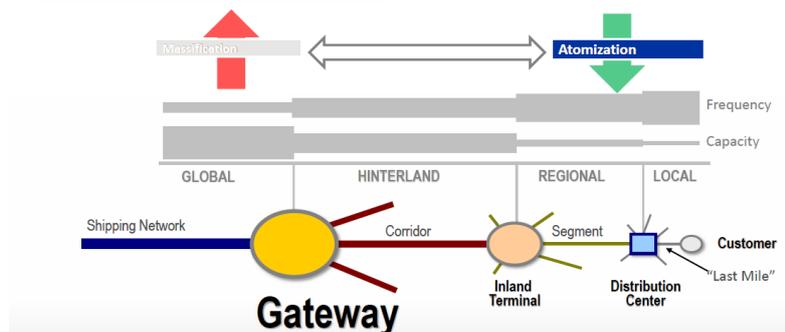
visé à la rationalisation des centres de distributions toujours de plus en plus grands. La réduction des coûts impose des centres logistiques importants : par exemple, en Belgique il y en a un en Flandre le long du canal pour tout le continent européen. La *Supply chain* depuis les années '70 a organisé le transport par containers sur des bateaux de plus en plus grand (jusque 18.000 containers sur un seul bateau).

THE GLOBAL SUPPLY CHAIN
THE GLOBAL VILLAGE



L'échelle logistique internationale est très différente de la distribution urbaine : ce sont des flux massifiés autour de ports importants avec une réduction de coût maximale, alors que la distribution urbaine implique de se préoccuper du last mile. La massification des transports en vue de réduire les coûts s'est faite sans la qualité du service.

WRAP UP
GLOBALISATION AND URBANISATION



Les flux mondiaux s'intensifient, et s'organisent depuis les régions productrices, depuis les hubs d'envoi, en passant par les hubs d'entrée de continents, puis des hubs sous-régionaux, pour finir par les centres de distribution souvent à l'échelle nationale/suprarégionale.

Le système repose sur l'efficacité de l'intégration d'une mobilité inclusive et des systèmes logistiques. Dès lors, le lien entre globalisation et métropolisation s'affirme dans ce schéma. Il s'agit d'un processus de massification qui au bout de la chaîne doit s'atomiser. La question clé pour lui est : Comment faire des ponts ? Comment inclure tous les acteurs dans les processus de décision ?

Il y a donc une fragmentation des flux jusqu'à la camionnette. Par exemple, Décathlon importe des produits du monde entier notamment d'Asie (Inde ou Bangladesh), dans certains ports spécifiques comme Barcelone ou Anvers, vers des entrepôts continentaux.

2. XAVIER TACKOEN. QUE SE PASSE-T-IL AILLEURS ?

Xavier Tackoen, CEO de Espaces-Mobilité, est co-auteur du plan Good Move. Il dresse un bref panorama à l'international des actions entreprises et des stratégies menées dans différentes villes. Tout d'abord, il rappelle que le projet mobilité à l'horizon 2040, en particulier le plan marchandises

adopté il y a 10 ans, on y est déjà pratiquement : l'essentiel devrait être en place pour que des résultats apparaissent aujourd'hui. Or, on est loin du compte.

Le plan avait prévu la mise en place de la commission régionale marchandises ; elle n'a pas vu le jour ; elle avait la charge d'œuvrer sur :

- L'identification des aires de livraison, et leur lien numérique
- Les espaces logistique de proximité
- La récupération d'espaces de parking comme espace logistique
- L'usage du Canal (p. e. modèle des bateaux autonomes pour les déchets à Amsterdam).

La gestion des espaces logistiques de proximité est la plupart du temps problématique : on constate que ces secteurs économiques doivent le plus souvent être aidé pour évoluer. Certaines villes un comme Paris ou à Madrid ont récupéré des espaces inutilisés de stationnement pour créer des centres logistiques de quartier. La RATP a conclu un partenariat avec Amazon pour une Smart City : les dépôts de bus sont utilisés pendant la journée pour préparer les livraisons et les livrer avec des véhicules électriques. A Lille, on a vu des plates-formes multimodales ferroviaire/ fluvial. À Londres, des livraisons à vélo type Delivero livrent du matériel de construction comme des plaques de plâtre. A Paris, un centre logistique intermodal avec le rail a été mis en place mais ne fonctionne pas car il est trop coûteux De même le fluvial pour les conteneurs n'a pas fonctionné à cause d'absence d'équilibre économique.

A Singapour il y a très peu de voitures, donc depuis 20 ans les gens se font livrer chez eux. Dans certaines villes françaises comme Toulouse ou Nantes, on applique un disque horaire de livraison, comme les disques pour la limitation du stationnement. Certains utilisent également le macaron pour les artisans comme à Bordeaux.

X. Tackoen en tire les conclusions que de nombreux essais ont été développé à l'international, mais doit constater que peu d'entre elles se sont concrétisées. Souvent des projets inspirants ont été abandonnés à cause de l'impossible équation économique. Pour Bruxelles, un des aspects plus positifs concerne le transport de marchandises par des vélos cargos : ces moyens cyclistes se sont développés sur les mêmes infrastructures pour les personnes que pour les marchandises.

Lors de l'échange Q/R qui a suivi, on s'est interrogé sur les raisons de ces faibles avancées. La complexité et la difficulté de la matière sont avancées ; d'autres estiment qu'il s'agit surtout d'un manque de détermination pour créer un cadre d'actions et le mettre en place.

3. THOMAS EJZIEN, « SHIFTING ECONOMY »

Thomas Ejzyn, représente Bruxelles Economie-Emploi. La Shifting economy permet de faire le lien entre les questions de l'approvisionnement et celles relatives au recyclage, voie importante pour réduire l'emploi de bien qui proviennent de l'extérieur de la Région. Il présente la convergence d'intérêt sur ces trois plans : climat, économie, social.

La transition économique, un triple enjeu :

1. Climatique



- Au minimum -40 % (-47 % depuis lors) d'émissions en 2030, décarbonation en 2050
- Préservation d'un monde habitable
- Préserver la qualité de vie des Bruxellois

2. Economique



- Pour une économie bruxelloise prospère
- Maintenir et créer de l'emploi de qualité
- Pour des entreprises compétitives

3. Social



- Maintenir un niveau de vie suffisant
- L'instauration d'une société plus inclusive

Lancé en début de législature, le plan vise principalement à booster la transition économique (*Shifting economy*). A cette fin, le plan et ses acteurs accordent une large place à l'expérimentation, car les modèles sont réellement à inventer, Bruxelles étant une des villes pionnière en la matière.

A ce stade, le plan se structure. Pas moins de 7.000 entreprises sont impliquées, avec l'appui de leurs organisations patronales, ainsi que le concours de divers acteurs associatifs (les chevaux légers de l'innovation) principalement sur le versant social de la stratégie.

L'initiative se structure à travers une « coupole » qui fédère diverses autres initiatives : notamment le Plan Industriel, le Small Business Act (SBA), NextTech, le Plan Régional d'Innovation (PRI), le PGRD, Good Food, Renolution et Good Move. Il s'agit d'agir de concert dans tous les secteurs.

Elle est dès lors structurée selon ces axes :

Shifting Economy: Les Focus Sectoriels prioritaires

La Shifting Economy dédie une attention particulière à 6 secteurs clés de l'économie régionale



Alimentation durable (Good Food)



Industries créatives et culturelles



Mobilité (Good Move)



Construction (Renolution)



Santé



Ressources-déchets (PGRD)

Par exemple, le réemploi ou le recyclage permettent en premier lieu d'éviter de gaspiller les ressources : les matières usagées une première fois sont considérées comme des matières premières pour d'autres usages. Pour les entreprises, divers offres sont proposées ou articulées au sein de la stratégie.

Les instruments économiques au service de la transition Le parcours de l'entrepreneur.e sur le chemin de la transition



Quelques principes ou valeurs promues par la Shifting economy :

- thèmes : gisement – commerce – digitalisation – commerce international, ...
- avoir des entreprises en transition , c'est avoir des entreprises d'avenir
- l' épargne citoyenne peut être mobilisée (via finance&invest.brussels)
- stimuler les transferts selon des « critères », des passerelle se créent entre l'exemplarité et l'intégration au travers de divers outils.

Ainsi, le secteur de la construction, qui fera l'objet d'un examen plus détaillé, est structuré comme suit dans la stratégie.

- La rénovation énergétique présente un gisement très important d'emplois et de prospérité économique pour la RBC
- Alliance sectorielle mobilisant acteurs publics, privés et associatifs autour d'actions concertées liées aux enjeux de la stratégie de rénovation
- Interaction SE & Renolution :
 - Favoriser l'accès au foncier bruxellois pour les entreprises de rénovation et d'économie circulaire
 - Développement d'infrastructures de logistique urbaine pour l'approvisionnement en matériaux neufs et en matériaux de réemploi

En définitive, la Shifting economy ou la transition économique est un enjeu d'aujourd'hui et de demain. C'est une stratégie très transversale, dont la force réside dans le potentiel synergique.

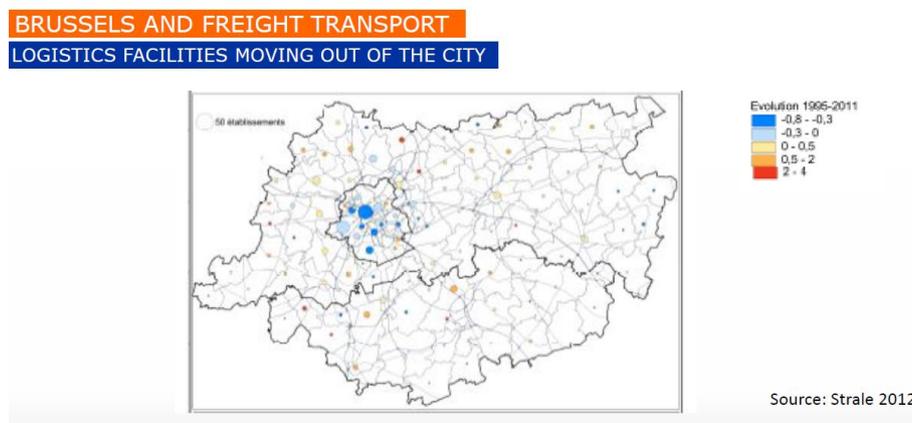
PANEL 1. MOBILITE ET PLANIFICATION

Animation : Kristel Mazy et Benoit Périlleux.

1. PHILIPPE LEBEAU, MOBILISE-VUB

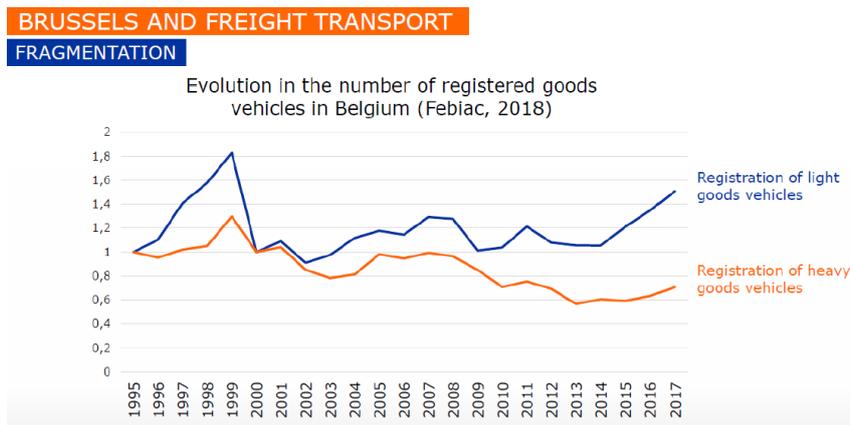
Philippe Lebeau est notamment co-auteur de l'étude « Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile » in Brussels Studies 2014. Outre son exposé introductif, il met l'accent sur les « coulisses » des chaînes d'approvisionnement au sein du monde globalisé, avec un focus sur les enjeux du « last mile ». Il a également proposé quelques perspectives de solutions stratégiques opérationnelles.

Tout d'abord, il met en exergue la « fuite » ou la tendance à se localiser hors de Bruxelles dans le chef des grands acteurs de la distribution, tendance qui date d'au moins deux décennies. On en mesure les conséquences en termes d'allongement du dernier km.



Un premier effet est relatif au remplacement des camions par des véhicules plus légers. A cet égard, on note l'émergence de nouvelles formes de mobilité, souvent liées à l'avènement des nouvelles

technologies : vélo-cargo, véhicules électriques ; distribution à partir de plateformes partagées, aide à la localisation de places de livraison, etc.



On observe la forte augmentation de l'e-commerce ; celui-ci renforce les besoins en matière de distribution urbaine et de livraison aux particuliers. Les pratiques des « petits » commerces évoluent ; ceux-ci doivent fidéliser leur clientèle et mettre en œuvre un suivi des commandes efficace. Les enjeux sont dès lors de : livrer le bon produit, en bon état, dans les meilleurs délais souhaités et à un tarif compétitif, voire gratuitement ; trouver les bonnes solutions en termes de stockage (lieu, niveau, réapprovisionnement...)

Cette émergence accentue la nécessité de hubs de distribution d'initiative privée; le rôle des pouvoirs publics sera d'assurer l'encadrement et la régulation ; ils devront également arbitrer la concurrence foncière (différentes fonctions : faibles – fortes).

Le transport occasionnel de biens représente plus de 80% des trajets effectués à Bruxelles ; il présente dès lors des potentiels d'optimisation importants : rationalisation des tournées, optimisation des livraisons express, recours au transport hybride, etc. En définitive, la performance de l'écosystème « production locale » et « mobilité » appelle à de nouvelles stratégies pour l'ensemble des composantes.

2. CHARLOTTE DE BROUX. BRUXELLES-MOBILITE

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.

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.

3. PIERRE FILS, BPOST

Son entreprise a une mission de service public pour la distribution de lettres. La distribution de colis est une activité commerciale dans un marché très concurrentiel qui doit faire l'objet d'un équilibre commercial. Les volumes de colis sont triés et consolidés dans 3 centres à Anvers, Bruxelles et Charleroi. Les bureaux distributeurs sont proches des villes. Les camions circulent remplis de manière optimale entre les centres de tri et les bureaux distributeurs, parfois avec doubles decks. A Bruxelles, il y a 3 hubs : Tour et taxis, Schaerbeek et Anderlecht (boulevard industriel). La consolidation s'effectue à deux niveaux : au niveau national et au niveau des villes (la Belgique en compterait 25).

Pour les paquets produits localement, des expériences de consolidation locales ont lieu, notamment à Anvers (cult) avec une livraison décarbonée. À Malines, les livraisons sont groupées avec des tournées fixes qui permettent également de prendre en charge des paquets mis à disposition des destinataires dans des points PUDO (pick up-drop off) pour une livraison réussie du premier coup. L'enlèvement dans ces points PUDO se fait de manière préférentielle à une distance de maximum 400 mètres du domicile. Pour Bruxelles la livraison se fait en camionnettes électriques (60) et à vélo cargo (16).

bpost doit assurer la rentabilité du service de colis. Dans ce cadre, P. Fils se montre, à titre personnel, favorable à une réglementation qui favorise les bonnes pratiques et la qualité du service. Ainsi, il insiste sur l'intérêt de penser à des boîtes ou armoires à colis lors de la construction de nouveaux immeubles pour limiter les livraisons infructueuses. Il faudrait également multiplier les points de retrait dans les différents quartiers.

4. PHILIPPE LOVENS, 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.

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.

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.

5. BENEDICTE WILDER, HUB

En ce qui concerne l'approvisionnement des commerces, B. Wilder estime très difficile de faire fonctionner des entrepôts communs par quartier, les commerçants étant très individualistes. Lors de l'aménagement des boulevards du centre, une tentative a été faite de proposer aux commerçants des services de livraison intégrés avec une contribution de 5 euros par mois ; mais cela n'a pas eu aucun succès. De plus, les besoins sont parfois spécifiques (maintien du froid ou pas, livraison de nuit, etc.). Enfin, souvent les aires de livraison sont insuffisantes ou occupées irrégulièrement.

6. DISCUSTANT. MICHEL HUBERT, ULB, U SAINT-LOUIS

A travers la visite et le premier panel, M. Hubert relève ces éléments centraux :

- Une vision globalement négative se dégage d'un secteur caractérisé par ses nuisances environnementales, visuelles, qui déforce sa mise en concurrence avec les fonctions « nobles » (résidentiel, récréatif...). Il y a peu/pas d'exemple de mixité fonctionnelle mais plutôt horizontale (ex. bassin Vergote). L'envers du décor c'est un secteur à haute pénibilité (trafic, horaires, charge...), avec un emploi souvent précarisé ; mais c'est un secteur essentiel pour main-d'œuvre peu qualifiée nombreuse à Bxl (cf. Renaud Sarrazin). Voilà une première raison de s'y intéresser pour mettre en place des solutions durables environnementales et humaines.
- Ce secteur est en pleine évolution avec d'énormes conséquences en aval pour la ville : énorme explosion des colis (75% des livraisons) en croissance de 15% par an (cf. patron de Shipit) ; explosion du nb de camionnettes (58%). Cela constitue aussi des motifs de s'y intéresser.
- Le mode de gouvernance est peu transparent et peu discuté. Quelles sont les échelles d'action ? Au plan géopolitique (mondiale, européenne, belge, métropolitaine, régionale bruxelloise). Par secteur d'activité (construction, textile...) ? Quels sont les espaces de concertation (ex. comité de pilotage du Plan Canal (Chemetoff) ? Quels sont les acteurs qui ne coopèrent pas ? (à l'inverse, ex. RATP et accueil des livraisons Amazon et Chronopost à Paris).

PANEL 2. VILLE PRODUCTIVE ET SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

Animation : Bruno Clerbaux et Dirk Van de Putte.

1. PHILIPPE MOSSERAY, DG GROW

Phillipe Moseley est chargé de mission à la Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME de la Commission européenne, en charge de la politique de l'UE sur le marché unique, l'industrie, l'esprit d'entreprise et les petites entreprises. Il travaille sur la "transition verte" du secteur de la construction. Il a articulé son exposé en deux temps : premièrement une mise en contexte du secteur de la construction dans l'Union européenne ; deuxièmement les politiques de la commission en matière de la construction à la lumière des scénarii de la transition.

Pour mémoire, le poids de l'écosystème de la construction dans l'Union européenne est important et s'appuie sur le rapport annuel du marché unique de l'année 2022 (<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/48877>). Il en rappelle quelques valeurs marquantes : le secteur de la construction représente 9,6% de la valeur ajoutée brute (1.208 milliards €), 25 millions d'emplois, 5,3 millions d'entreprises, 37,1% des déchets (2020), 50% des ressources extraites.



La Commission européenne sous-tend son action en matière d'économie circulaire dans le secteur de la construction à travers six lignes politiques.

1. La transition socioéconomique. Elle se concrétise par :

- L'élaboration du « parcours de transition » vers un écosystème vert, numérique et résiliente) (<https://europa.eu/!rbYpRM>, EN)
- La mise en place dans ce cadre d'un « Forum de Haut Niveau pour la Construction »
- La production subséquente en 2021 d'un document de consultation proposant des scénarios pour la transition du secteur de la Construction.

2. La réglementation des produits de construction (CPR). La Commission établit des règles à l'échelle de l'UE pour la commercialisation des produits de construction, dont plusieurs sont en cours de révision. Ainsi ces règles visent à :

- Améliorer le fonctionnement du marché unique des produits de construction : libération du potentiel de croissance et d'emplois, amélioration de la compétitivité
- Intégrer les exigences de fabrication écologique, durabilité, économie circulaire, numérisation (Révision du CPR : <https://europa.eu/!Dy69pr>)
- Définir les informations environnementales à fournir par le fabricant de produits de construction sous la forme d'une déclaration volontaire ou sous la forme d'une déclaration obligatoire incluse dans le cadre réglementaire du CPR. La déclaration volontaire prend la forme de déclarations environnementales de produits, elle s'applique aux produits déjà sur le marché et constitue la référence lors de la phase de conception de la révision. La déclaration obligatoire intégrée avec validation par des organismes accrédités est liée à la mise sur le marché du produit dans le cadre de l'introduction progressive par famille de produits de construction.

3. La circularité. Dans le cadre de sa politique visant à soutenir les principes de circularité dans le secteur de la construction, la Commission a lancé une étude sur la motivation des acteurs de la construction à adopter des approches circulaires, y compris les indicateurs qu'ils pourraient utiliser pour rendre compte de la circularité. (<https://europa.eu/!RpW4xD>)

4. La promotion des marchés publics vertueux. La Commission mène également une politique de promotion sur les marchés publics pour des solutions durables. Voir 2 documents
 - Circular construction- road- infrastructures, public space
 - Zero-emission construction sites (<https://bigbuyers.eu>)
5. La politique relative aux investissements directs. Elle vise des projets « durables », adaptés en fonction du changement climatique. Une nouvelle version de la note Sustainable finance est disponible depuis janvier 2022. Elle étudie comment intégrer les considérations de durabilité dans sa politique financière afin de soutenir le "green deal" européen. Ainsi, une circulaire « Eau/Biodiversité/Pollution/Économie circulaire » en préparation (voir Finance durable : <https://europa.eu/!HxqP7d>).
6. La politique de soutien en faveur de l'économie circulaire. Elle vise spécifiquement le secteur de la construction et se décline au travers de différents domaines d'action :
 - La Commission appuie financièrement le traitement des déchets de construction et démolition dans le cadre de sa politique Recovery and Resilience Facility (RRF Facilité de récupération et de résilience) (https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/ecosystems_en). Une révision du protocole est planifiée en 2023
 - Le soutien financier de la Commission cible également les écosystèmes de construction à raison de 56,4 milliards d'euros. Les informations sur l'obtention de ce financement sont disponibles dans une note publiée en 2022 (https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/ecosystems_en)
 - Le support financier de la Commission pour la Recherche et le développement « Horizon Europe » représente 95,5 milliards €. Le secteur de la construction est partie prenante dans les cluster 4 (numérique, industrie, espace), 5 (Climat, Énergie et mobilité = partenariat Built4People), et 6 (alimentation, bioéconomie, ressources naturelles, agriculture, environnement) (voir : Conseil Européen de l'Innovation : <https://eic.ec.europa.eu> et [Funding&tender opportunities: https://europa.eu/!jH76RF](https://eic.ec.europa.eu/funding&tender-opportunities)).

2. ESTHER VAERNEWYCK. BRUXELLES ECONOMIE-EMPLOI

Elle présente "RENOLUTION: la stratégie pour rénover ensemble pour une ville durable". Après la stratégie de l'Europe en matière de construction durable, Ester Vaernewyck a exposé celle de la Région de Bruxelles-Capitale, traduite par le plan RENOLUTION en cours de développement, notamment au moyen d'ateliers de réflexion dont celui de la Logistique qu'elle pilote. Elle construit son argumentation en rappelant d'abord quelques constats essentiels pour ensuite indiquer les objectifs et les moyens envisagés pour mener à bien cette « Renolution ». Ce qui lui permet de mettre en perspective la thématique du présent séminaire par un focus sur un atelier relatif à la logistique.

Ester Vaernewyck rappelle que le secteur de la construction est la principale source de gaz à effet de serre en Région de Bruxelles-Capitale, représentant 56% des émissions directes. Cela est dû notamment au fait que 33% des toits ne sont pas isolés et 40% des maisons construites avant 1945.

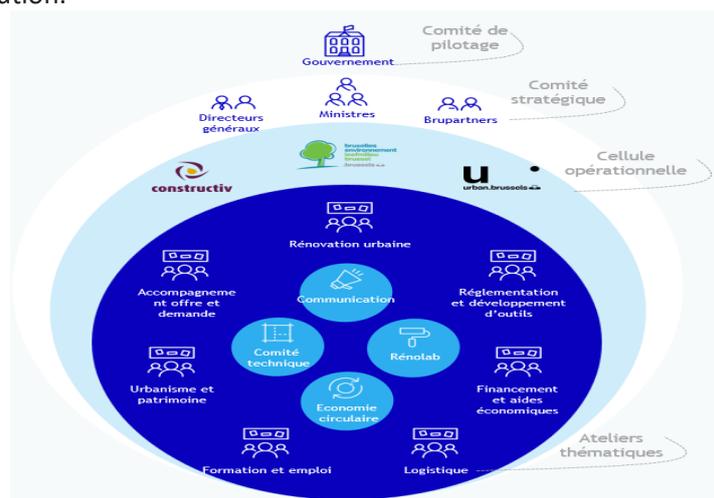
1. L'objectif de Renolution est de transformer radicalement la rénovation des bâtiments à Bruxelles pour atteindre les objectifs européens de réduction des gaz à effet de serre, à savoir -55% d'ici 2030 et -80 à -95% d'ici 2050. Ainsi, il s'agit d'atteindre :
 - dans le secteur du logement public une moyenne de 100kwh/m2/an (PEB C+) en 2040 et les mêmes résultats en 2050 pour le logement privé
 - dans le secteur tertiaire public un parc neutre en énergie pour en 2040 et les mêmes résultats dans le secteur tertiaire privé pour l'année 2050.
2. Pour atteindre cet objectif, les partenaires de Renolution veulent déployer les ressources nécessaires pour rénover mieux, plus vite et à plus grande échelle. A cette fin, on cherche les

moyens d'augmenter le nombre d'entreprises et la qualité du travail. Cela commence par la prise en compte globale des facteurs d'émission de gaz à effet de serre pour les réduire en déployant 2 moyens :

- Réduction des émissions directes (augmentation de la performance énergétique) et réduction des émissions indirectes (augmentation de la circularité)
- La transition vers une économie circulaire pour générer moins de consommation et moins de déchets.



3. À cet effet l'« Alliance Renolution » a été créée, une alliance inédite et très large conçu comme un lieu de dialogue et de collaboration entre les secteurs publics et privés. Le principes de fonctionnement de l'Alliance sont défini dans un « Manifeste » en 6 points : collaboration organisée entre les secteurs, horizontalité dans les ateliers de travail, ambition (répondre réellement à l'objectif), simplification dans l'accompagnement et le soutien des particuliers et du secteur tertiaire, respect du patrimoine et du cadre de vie, circularité. Les 7 ateliers thématiques et les 4 ateliers transversaux sont les garants d'une gouvernance claire du projet Renolution.



4. Ester Vaernewyck illustre le fonctionnement des ateliers en mettant un focus sur l'atelier en charge de la logistique. Cet atelier s'inscrit dans le groupe de travail « Accès aux gisements, production locale et logistique » dans le cadre de la Shifting Economy dont le secteur de la construction est un des secteurs prioritaires. S'agissant d'un levier opérationnel du Shifting de la Construction Renolution il intervient selon 4 axes stratégiques :
- l'axe production (foncier, relocalisation de la production) ;
 - l'axe logistique (écosystème intelligent) ;
 - l'axe accès aux ressources durables (disponibilité) ;
 - l'axe régulation (cadres environnementaux, légaux, fiscaux)

L'atelier logistique aborde les problèmes liés à l'accueil des entreprises, aux zones de stockage, aux petits ateliers, aux plates-formes logistiques, aux centres de consolidation des entreprises bruxelloises qui précèdent le nouveau plan industriel de la RBC. Par exemple : l'approvisionnement en chantiers, l'évacuation des terres et des déchets en raison de l'augmentation du rythme de rénovation, la surcharge des accès à Bruxelles, la congestion et les nuisances liées au réseau logistique du secteur de la construction, le manque d'espace pour les entreprises bruxelloises, le manque de zones de stockage pour les matériaux recyclés, etc.

Plus concrètement, il s'agit de prévoir de l'espace à trois fois plus d'entreprises supplémentaires et de proposer de nouvelles activités circulaires (réutilisation, centre de consolidation), d'atténuer l'impact de l'augmentation des chantiers de construction (dans le cadre de Good Move), de déterminer des espaces de stockage pour les matériaux de réemploi, de soutenir la création et l'expérimentation de projets et/ou de modèles logistiques, examiner la possibilité de rendre obligatoire un plan logistique, analyser l'utilisation des voies navigables pour l'approvisionnement des chantiers, de cartographier le développement d'espaces de stockage mutualisés, réfléchir avec les revendeurs en matériaux à une logistique moins impactante.

3. MICHEL DE BIEVRE, COMMUNAUTE PORTUAIRE

Michel de Bièvre est directeur et représente la communauté portuaire de Bruxelles. Celle-ci regroupe 150 entreprises situées le long du canal et qui utilisent la voie d'eau ou sont indirectement liées aux activités portuaires. M. De Bièvre invite à zoomer sur la zone du canal, car des entreprises comme Shipit, Ziegler, Van Moer, CCP, Inter-Beton et d'autres approvisionnent la ville, mais elles ont aussi besoin d'être approvisionnées. Il serait donc peu judicieux de ne pas s'occuper de l'approvisionnement de la zone du canal ou de négliger la question connexe de la mobilité des poids lourds.

- La carte Good Move + n'indique que quelques axes reliant le Ring de Bruxelles à la zone du Canal. Il est cependant prévu de réduire le nombre de routes, et cela crée un problème majeur pour l'approvisionnement de la zone du canal par camion. L'approvisionnement par bateau est important et augmentera dans les années à venir, mais l'approvisionnement en camions n'en est pas moins vital pour des entreprises comme Ziegler, Van Moer, De Meuter. En supprimant les axes Good Move +, et rendant ainsi l'accès de la zone du Canal quais impossible, les entreprises situées le long du canal seront poussées à se délocaliser vers Vilvorde, juste au-dessus de la région bruxelloise. On peut, bien sûr, les laisser se délocaliser, mais la demande d'emplois à Bruxelles restera toujours aussi forte. Il s'agit là de défis concrets et pragmatiques pour lesquels des solutions raisonnables et praticables doivent être générées.
- La Communauté portuaire et ses membres soutiennent les principes discutés lors de ce séminaire et l'idée d'approvisionner la ville de manière douce, électrique, hydrogène, Urbike. Des entreprises comme Ziegler et d'autres le font déjà ou prévoient de le faire. Michel De Bièvre insiste néanmoins sur le fait que la question de l'accessibilité des entreprises par camion doit recevoir toute l'attention qu'elle mérite. Il s'interroge notamment sur la demande de permis introduite par la ministre Vanden Brandt visant à réduire l'accès de l'A12 vers l'avenue Van Praet de trois à une seule voie. Il met en garde pour la complication accrue que cela générera au niveau du pont van Praet formant déjà un nœud très compliqué pour le trafic des poids lourds. L'augmentation des arrêts, démarrages et accélérations fréquents dans les embouteillages seront contre-productifs en termes de pollution, principalement au niveau du pont van Praet¹.

¹ Le pont Van Praet est une intersection très compliquée car les camions venant du périphérique vers la chaussée de Vilvorde - Ziegler, De Meuter et d'autres - doivent traverser ce pont et prendre la sortie du centre des Docks, conçue pour les voitures mais pas pour les camions. Cette structure crée des embouteillages dont les poids lourds sont eux-mêmes à l'origine, principalement en raison de l'énorme effort qu'ils doivent fournir pour se faufiler sans priorité entre deux voitures.

- La problématique de l'accessibilité de l'activité productive a fait l'objet de dialogues lors de l'élaboration du projet Chemetoff dans un groupe de travail avec l'auteur de projet, les représentants du cabinet du Ministre-président de l'époque et la SAU. Cette dernière avait également désigné trois Project managers : un pour l'Avant-port ; un pour Heyvaert ; et un pour Biestebroek. Mais après quelques années se dialogue c'est estompé et actuellement il n'y a plus de vision sur l'ensemble des 14 km du canal. Michel Bièvre regrette l'estompement d'une vision d'ensemble comme Chemetoff ou d'autre l'ont développé.
- Dans cette perspective, il plaide, avec la Communauté portuaire, pour rendre la ville et sa démographie à la population en donnant à Biestebroek, au quartier Heyvaert et à la zone centrale une fonction résidentielle. Il insiste aussi sur la concentration de l'activité économique dans l'avant-port jusqu'à Buda et sur la nécessité de sauvegarder les derniers terrains disponibles dans la région pour les entreprises et le secteur économique, car il ne reste pratiquement plus de terrains pour l'activité productive. Il place ainsi l'économie productive le long de la voie d'eau, du rail et de la route et veut concentrer les activités logistiques dans "Schaerbeek Formation".
- Les plans de la Shifting economy sont excellents. Les entreprises de construction soutiennent cette stratégie de rénovation circulaire et sont prêtes à contribuer à son développement économique et à celui de l'emploi qu'il génèrera. Cependant, l'économie circulaire suppose la présence de centres logistiques et des camions qui les desservent. Le Canal est idéalement situé à cet effet. Des entreprises comme De Meuter et De Kempeneer pourront y recycler et éventuellement utiliser la voie navigable. La place qu'accorde le politique aux sociétés de logistique et à ceux qui doivent les rendre opérationnelles se pose, car les entreprises sont confrontées à des problèmes majeurs, surtout par rapport au plan « Good Move » et des plans de mobilité locale, actuellement mis en œuvre dans les communes.
- Le Port de Bruxelles n'a par ailleurs pas de vision globale d'un approvisionnement adapté à la future économie circulaire. Il ne lui suffit plus de mettre à disposition ses terrains le long de l'avenue de Vilvorde et du canal en fonction de la demande. Le secteur privé appelle le port à développer une stratégie et une meilleure organisation foncière, notamment en termes de logistique. Un séminaire sur la logistique a été organisé fin juin 2022, auquel ont participé le ministre Maron et des représentants d'AB InBev, Van Moer, Shipit, bpost et d'autres, afin de réfléchir à la manière d'approvisionner la ville. Le ministre a même été surpris de constater que les entreprises étaient déjà bien plus avancées qu'il ne le pensait. Il reste néanmoins regrettable qu'il n'y ait pas plus de discussion. Il est grand temps que les instances publiques s'adressent aux entreprises de logistique.
On peut se demander si les plans de mobilité ont pris en compte le plan Renolution. Les entreprises, qui investissent actuellement dans la logistique circulaire et créent des emplois, ne sont en tous cas pas consultés.

4. MARC GOOSSENAERTS, SHIPIT

M. Goossenaerts est Business Unit Director de Shipit. Pour lui, acteur de la logistique en transition, il s'agit d'être partenaire et d'être respecté comme partenaire. Le secteur de la logistique veut être partenaire de la ville productive, et veut être acteur du bien-être dans la ville au bénéfice de ses habitants.

- 50% des marchandises sont acheminées à destination par camion car il est impossible de tout apporter par bateau, même si le volume transporté par bateau équivaut celui de 50 camions. En outre, toutes les entreprises de fabrication ne produisent pas des modules de 50 camions en même temps. Il y a et il y aura toujours un besoin de transport individuel par camion. La logistique peut certes s'efforcer de réduire le plus efficacement possible le nombre de camions, mais penser ou rêver qu'il sera possible de réduire les routes de pénétration de trois à une voie est voué à l'échec si l'on tient compte de l'augmentation des volumes à transporter en raison de la croissance démographique continue de presque 5000 personnes par an, même si la croissance prévue en

2023 se réduira à un chiffre inférieur.

Cette population entend acheter des produits qui évoluent selon les besoins de consommation, parfois de façon versatile. C'est un cauchemar pour ceux qui doivent approvisionner la ville dont la population augmente alors que le nombre et le transport de marchandise est de plus en plus limité. Pour mémoire, un bateau équivaut 50 camions. Un bateau transporte des containers qui contiennent chacun un même type de produits.

- Il y a un port à container à Bruxelles. Pour avoir un container qui soit rentable il faut au moins 20.000 TU par an. Or le Trimodal Terminal Brussels permet à peine d'atteindre 20k TU/an. Un deuxième port à containers à Bruxelles ne sera donc jamais rentable. La société qui voudrait commencer avec ce deuxième terminal pourrait, comme beaucoup de sociétés le font, accepter quelques subventions pour démarrer et savoir comment faire durant quelques années mais devra s'arrêter après un certain temps.
- Les opérateurs logistiques doivent être considérés comme des partenaires dans la réflexion. Les opérateurs logistiques sont des sociétés de productions, mais elles ont deux raisons qui motivent leur existence : la première raison de chaque société est de faire du bénéfice et de créer des emplois ; la deuxième raison de ces sociétés c'est leur rôle social.

5. DISCUSSION AVEC LES INTERVENANTS

- En observant les exposés de ce matin, on a constaté qu'il y avait encore de la place pour l'activité logistique et que celle-ci peut se transformer. On n'en est donc pas encore au point de saturation de l'infrastructure existante. Ainsi, malgré son attrait intellectuel, on peut se demander si la formation d'un centre tri-modal sur le site de Schaerbeek a du sens et s'il existe des études à ce sujet. Pour Benoit Périlleux, il est effrayant que la Région développe des projets apparemment merveilleux qui, à y regarder de plus près, ne peuvent être justifiés économiquement. Ce fut le cas pour le projet de Ro-Ro pour transférer les voitures d'occasion du quartier Heyvaert vers le port, pour se rendre compte que personne ne voulait s'y rendre parce que c'était trop cher à cause des coûts de transbordement, et donc le camion domine toujours, même pour le transport de voitures d'occasion. Une vision prospective de l'avenir du centre logistique tri-modal ne suffit pas ; il est également essentiel de disposer de données solides et d'un plan d'affaires.
- Michel De Bièvre herinnert eraan dat de Haven van Brussel verantwoordelijk zal zijn voor de activiteiten van het logistieke centrum. perspective.brussels en Citydev stellen momenteel een bestek op. Mais a contrario, sont simultanément prévus, au milieu du projet d'activités productives, l'ouverture de la Senne et l'aménagement de pistes cyclables. Cela crée à nouveau de la complexité plutôt que de la clarté. Au lieu d'encourager les entreprises à quitter le centre-ville pour un centre moderne et concentré, relié à l'aéroport, à la voie navigable et au rail, le site est déjà coupé en deux. Pour déterminer les spécifications d'un centre logistique à Bruxelles, il est nécessaire de connaître en profondeur le secteur de la logistique.
- Pour Marc Goossenaerts, l'utilisation de la formation de Schaerbeek comme plate-forme logistique a du sens, mais la logistique ne peut être organisée uniquement par le train, car les marchandises doivent être distribuées dans la ville. Beaucoup de gens pensent que les petits véhicules sont meilleurs. Nous ne pouvons pas imaginer les embouteillages lorsque les camions en ville seront remplacés par de petits véhicules. Les bâtiments sont actuellement un mauvais exemple de durabilité. Il faut absolument rénover et isoler les bâtiments par une économie circulaire à grande échelle, mais comment vas-t-on faire avec le plan de mobilité si on ne s'accorde pas sur le fait qu'il faille pouvoir circuler, avec des camions, même petits ou avec Urbike.
- Elisa Donders herinnert eraan dat het Renolucie-plan bedoeld is om een alliantie te bevorderen met de rechtstreeks betrokken actoren uit de privé-sector en om te vermijden dat maatregelen unilateraal worden opgelegd. De vraag is nu hoe te handelen om concrete projecten op te bouwen, in de site van Schaerbeek vorming.
- Michel De Bièvre invite à prendre contact avec la fédération du bâtiment, l'association portuaire et la logistique ferroviaire avec les représentants du bureau d'études mandaté par le ministre

Maron qui viendra sur place pour faire des analyses et écouter les entreprises telles que Van Moer, MaBru, le Centre maraîcher et fruitier de Vilvorde et d'autres qui utiliseront le train.

6. DISCUTANT: PIERRE COËRS

Il est expert en durabilité industrielle, et conseiller auprès de Corporate Sustainability and Responsibility Europe (CDSR). A la suite des exposés et au panel de la seconde partie, P. Coërs relève les éléments cruciaux de synthèse et de réflexion suivants.

Exposé Shifting Economy

Cela semble bien se structurer (Pôles, 7000 entreprises) ; il est positif qu'il y ait une place pour l'expérimentation et pour le côté social et que la Région veuille éviter au maximum les emplois délocalisables. La stratégie semble pertinente de rassembler tous les plans et stratégies régionaux (Plan Industriel, Small Business Act (SBA), NextTech, Plan Régional d'Innovation (PRI), PGRD, GoodFood, Renolution, Good Move etc.). Elle vise à impliquer tous les secteurs (les commerçants y sont-ils représentés ?). Il faudrait pousser davantage l'épargne citoyenne au bénéfice des entreprises en transition. Il lui semble aussi nécessaire d'augmenter le patrimoine foncier de Citydev. Il estime enfin qu'il y a une bonne synergie annoncée entre les pôles de Shifting economy et les pôles de réflexion logistique (cf. exposé Renolution)

Exposé Economie circulaire dans la Construction

La politique UE se construit ; il rappelle les thèmes abordés dans l'exposé : élaboration d'un langage commun sur la durabilité (taxonomie), documents de guidance (dont sur la Transition pour la construction), harmonisation des critères et règles pour la commercialisation des matériaux de construction dont le passage prévu vers une déclaration obligatoire (non encore d'application donc), élaboration de cahiers de charge pour les marchés publics pour plus de durabilité (Big Buyers), groupe de travail sur les indicateurs de circularité (difficiles à évaluer ; la RBC y est-elle représentée ?), « Protocole » de traitement des déchets de construction...

Certains objectifs plus spécifiques et fort intéressants ont été évoqués ; exemples : avoir des LCA (analyses de cycle de vie) des bâtiments, définition des critères environnementaux qui deviendront des exigences (empreinte carbone des matériaux), faisabilité de rénovation massive avec éléments préfabriqués

Exposé Renolution . Il s'agit de rénover ensemble pour une ville durable. Il pointe de grand intérêt de l'Alliance. La stratégie fait le lien avec la logistique ; mais l'atelier logistique ne commencera qu'en janvier ; pose des interrogations.

CONCLUSIONS

En conclusion, deux fils rouge doivent être traités (et le sont sans doute encore trop peu à ce jour).

1. Comment améliorer la cohabitation entre transport de biens et vie en ville ? Et comment ramener en ville le « last mile» (plutôt que « the 10 last miles ») : où en est-on ?

1.1. Concernant la planification, on a noté la volonté de consolidation locale, dans l'optique de la pacification des circulations. L'exposé de bpost le montre: le projet à l'échelle nationale a un intérêt indirect pour Bruxelles (centre de tri principal), et permet d'éviter des flux inutiles vers Bruxelles. On voit bien que l'on ne plus parler de CDU (Centre de distribution urbaine) mais de l'immobilier logistique (cf. Charlotte de Broux). Quand et où se mettra 'il en place ? Quid de la multiplication nécessaire des points d'enlèvement ? Que fait-on en matière de planification et de réglementation urbanistique ? Quid alors du report modal vers voie d'eau et chemin de fer (ex. de

Shipit)? Et quid du projet de plateforme trimodale à Schaerbeek-Formation (pôle de développement prioritaire) prévu à l'horizon 2020 (accord de majorité de 2014) où seraient regroupées activités industrielles, marché de gros (Mabru – actuellement connecté uniquement à la route) et activités portuaires ? Dans cette optique, quel sort va-t-on réserver à l'avenir du centre TIR dans ce contexte ?

1.2. En définitive, comment organiser une trame spatiale multiscalair ?

Celle-ci qui renforce l'efficacité du groupage-dégroupage-livraison (pour permettre une gestion efficace du last mile) ? Cela suppose de traiter à la fois Good Move et Good Neighbourhood. Mais par exemple, s'agit-il des mêmes mailles pour habitants et pour livreurs ? Comment sont-ils au mieux articulés aux pôles logistique régionaux ?

2. Concernant l'économie et la transition, les questions suivantes restent posées.

2.1. Economie circulaire et de transition : on voit des pilotes qui défrichent ; mais il y a des difficultés pour les entrepreneurs qui doutent : est-ce trop tôt car c'est trop tôt, ou est-ce trop tard car c'est trop tard ? Comment les impliquer dans des actions plus larges, face aux (embryons des) actions entreprises ?

2.2. Rêve-t-on d'une ville sans magasins ? Car aussi rôle social et culturel (parallèle avec les agriculteurs = rôle de production + de « jardinier » de la campagne). Il y a spécifiquement des difficultés des « petits » vis-à-vis de nombreuses approches évoquées en lien avec la logistique dans la ville (tendances : labellisation, sous-traitance des transports, centres de distribution, mise en place de « conseiller les logistiques ..., ..., ...) ; ainsi, la construction est encore souvent un artisanat (surtout la rénovation) ; les conseillers logistiques seront-ils accessibles aux « petits » aussi ?

2.3. Questions non abordées : faut-il modifier certaines lois ? (parking chantiers ? entreposage ? camions dans tunnels ? Règles différentes pour les voitures et les camionnettes ? Disques de livraison ? Traitement différent des transports professionnels ? Rôle du niveau communal ? Comment faire participer le citoyen (ex. de cette absence : bpost)

In fine, il apparaît que l'on peut faire confiance à certains acteurs agiles, tels bpost, Shipit, Urbike et bien d'autres. Pour autant, vont-ils imprimer durablement de nouvelles manières de faire pour approvisionner la ville de manière efficace et durable, et peser suffisamment sur les mutations nécessaires ? On a observé tout au long de ce séminaire un manque de vision dans le chef du politique. Une certaine peur de la planification et de la réglementation semble bien témoigner d'une défiance vis-vis du rôle de régulateur que doit assurer l'État, s'il veut rester « actif » et peser davantage sur les orientations pratiques de la stratégie en matière d'approvisionnement.