

Good Neighbourhood

A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

L'ambition est de garantir l'approvisionnement des différentes fonctions urbaines de proximité, d'optimiser globalement les livraisons à l'échelle des quartiers, en ce compris celles engendrées par l'e-commerce, de réduire les impacts sur la circulation des modes actifs et des transports publics et de diminuer les nuisances qu'elles génèrent.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



 Définition d'une stratégie régionale pour le développement et le succès de hubs logistiques de proximité

 Lancement d'un projet pilote pour le développement de hubs logistiques de proximité

 Dans le cadre de la modification globale du PRAS qui doit, entre autres objectifs, permettre de garantir sa compatibilité avec le PRM, examiner la pertinence d'une modification permettant un usage plus flexible des espaces et encourager la prise en compte des aspects logistiques dès la conception de nouveaux projets d'aménagement urbain

 Etudier la possibilité d'autoriser les livraisons de nuit dans les grands magasins sous condition

 Réaliser une étude de faisabilité sur le développement d'un réseau de lockers neutres pour le e-commerce en lien avec le développement de mobility hubs, et des quartiers apaisés notamment

 Encourager la mutualisation efficace de la livraison urbaine pour réduire les mouvements de véhicules

 Soutenir les commerçants dans une démarche de changement de mode de livraison (établissement d'un diagnostic, comparaison du mode de livraison actuel avec un mode alternatif, avantages-inconvénients-coûts de ce changement d'habitude, etc.) – voir action D.7

Analyse de l'avancement et des freins

De manière générale, ces actions logistiques sont en lien direct avec les aspects territoriaux. Il s'agit de mettre à disposition des lieux d'échanges ; une condition indispensable pour le développement d'une logistique durable. Or à Bruxelles le foncier encore disponible est rare et essentiellement concentré le long du canal¹.

Aujourd'hui, l'optimisation des livraisons est une préoccupation transversale régionale. En plus de se retrouver dans l'action C.12, cette dimension a également été intégrée dans la shifting economy (Log 7, 9 et 10), le Green deal logistique et de manière thématique dans Good Food et Renolution ce qui témoigne de l'importance du dossier ;

En ce qui concerne les hubs logistiques, grâce à un renfort en ressources humaines, la mise en œuvre des sous-actions de l'action A5 devrait continuer à avancer dans les prochains mois et années. Plus précisément pour le développement des microhubs logistiques, la Région vise désormais à s'appuyer sur le projet des hubs mobilité pour pouvoir en déployer dès 2024.

L'une des complexités réside dans le large éventail de préoccupations qui doivent être prises en compte lors de la conception d'un hub comme :

- limiter le nombre d'autorisations nécessaires pour en faciliter le (re)déploiement
- Permettre un transbordement efficace (dimensions des europalettes, zone exempte de précipitations, etc.)
- Être sûr (vol, visibilité, etc.)
- Facile à utiliser (commande numérique ?)
- Robustes (vandalisme) et faciles à entretenir

La nécessité d'un usage plus flexible des espaces et de la prise en compte des aspects logistiques dans les projets a été identifiée dans le cadre de la révision du PRAS et la réflexion est en cours. Plus concrètement cela signifie que la logistique doit pouvoir s'implémenter ailleurs qu'en ZAPT et ZIU et que certains termes comme « dépôt », « entrepôt », « hubs » doivent être définis avec attention. L'enquête publique pour le PRAS est prévue en 2025.

Une étude sur les possibilités d'effectuer des livraisons de nuit a été réalisée par Bruxelles Mobilité avec l'appui de Bruxelles Environnement. Celle-ci recommande d'adapter le cadre réglementaire pour étendre les horaires de livraisons en soirée/nuit. Bruxelles Environnement a préparé un projet d'arrêté « BRUSONOLEX » qui contient un chapitre consacré aux livraisons pour permettre dans certains cas, sur base des conclusions de l'étude, de livrer en horaires décalés. Cet arrêté remplacera les arrêtés bruit de voisinage et bruit et vibration et sera présenté lors de la prochaine législature.

L'étude sur la faisabilité du développement d'un réseau de lockers neutres pour le e-commerce doit encore être lancée.

La mutualisation des livraisons reste un enjeu important et se traduit pour l'instant surtout via le Green Deal Logistique basses émissions qui vise entre autres des actions "avoidance", c'est-à-dire limiter le nombre de km parcourus grâce par exemple au groupage des livraisons. Un appel à projet collaboratif a été lancé en 2023 grâce à un financement de Bloomberg Philanthropies. L'objectif était de pousser des signataires à s'associer pour mettre en œuvre des actions concrètes dont la mutualisation. Les deux projets retenus impliquent une forme de mutualisation des flux et l'utilisation de véhicules électriques et/ou de vélos cargo.

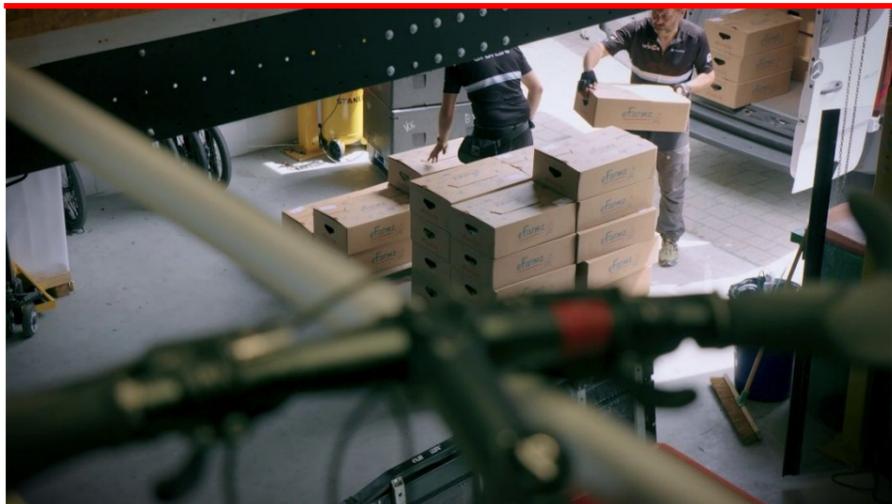
Le soutien aux commerçants demeure important pour faire évoluer les pratiques. Pour ceux qui souhaitent opérer les livraisons eux-mêmes Cairgo Bike permettait d'obtenir une prime de Bruxelles Économie et Emploi et un accompagnement d'Urbike. Le projet s'est clôturé fin 2023 après avoir permis l'accompagnement de plus de 300 entreprises et l'octroi de 400 primes à des PME bruxelloises. Toutefois, l'accompagnement par Urbike pour les entreprises se prolonge et les aides financières sont intégrées aux primes à l'expansion économique. Un autre projet est toujours en cours pour les commerçants qui souhaitent confier leurs livraisons à un prestataire externe. Il s'agit de Bike Delivery, porté par Groupe One et subsidié par Bruxelles Économie et Emploi et Bruxelles Mobilité jusqu'en mars 2024. Bike Delivery vise à offrir des livraisons à vélo mutualisées aux commerçants bruxellois avec un prix abordable. C'est Cargo Velo qui a remporté l'appel d'offre de Groupe One et qui opère donc les livraisons.

Chiffres clés

- Nombre de projets pilotes accompagnés chaque année : un par an (Bike Delivery, Cairgo Bike et Green Deal logistique)
- Nombre d'organisations accompagnées par Cairgo Bike : 220 organisations accompagnées par Urbike et 400 PME bruxelloises soutenues par une prime de Bruxelles Économie et Emploi

¹ Carte 15, https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective_brochure_observatoire-04-2018_web.pdf

Réalisations illustrées



« Crédit : Urbike : Le projet ARCHIPEL soutient le recours à la cyclologistique dans les quartiers grâce à la mutualisation des flux de plusieurs acteurs et au développement de micro hubs logistiques. Il est financé par Bloomberg Philantropies dans le cadre du Green Deal Logistique basses émissions porté par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. »



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.



GOOD NEIGHBOURHOOD

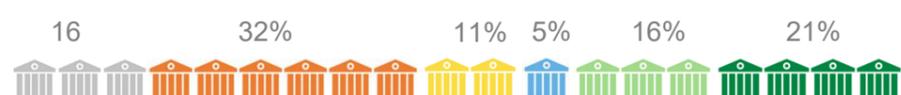
A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

L'ambition est de garantir l'approvisionnement des différentes fonctions urbaines de proximité, d'optimiser globalement les livraisons à l'échelle des quartiers, en ce compris celles engendrées par l'e-commerce, de réduire les impacts sur la circulation des modes actifs et des transports publics et de diminuer les nuisances qu'elles génèrent.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes

Intégrer les recommandations sur l'organisation des livraisons

Moyenne : 1.81
Écart-type : 1.72



Développer des systèmes de livraison plus durables

Moyenne : 1.61
Écart-type : 1.33



Encourager la création d'espaces dédiés à la logistique urbaine

Moyenne : 0.47
Écart-type : 0.94



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

À l'heure actuelle, très peu de communes engagent des actions concrètes pour encourager la création d'espaces dédiés à la logistique urbaine de proximité dans les quartiers commerçants ou à des systèmes de consignes dans certains immeubles et parkings. Les communes interviennent généralement peu sur les questions logistiques dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme, car elles considèrent que cela concerne davantage le privé, qu'il n'y a pas de personne-ressource sur le sujet ou que la thématique n'est pas à l'ordre du jour ou prioritaire au sein de la commune.

La plupart des communes gèrent l'implantation des zones de livraison des commerces en fonction des demandes de commerçants (cas de création) et de plaintes de riverains (cas de retrait). Aucune commune ne développe d'approche spécifique pour en évaluer les besoins au sein des quartiers commerçants de leur commune ni leur évolution dans le temps. Moins de la moitié des communes se réfère spécifiquement aux recommandations du Cahier du moniteur de la mobilité sur l'organisation des livraisons en voirie afin d'analyser et traiter ces demandes. De ce fait, bien que certaines expriment le souhait de rationaliser horaires et longueur des espaces dédiés, il n'y a pas de politique d'harmonisation des horaires, dont les limites sont fixées pour répondre aux besoins exprimés par les commerçants. Constat est fait qu'il y a globalement de moins en moins de demandes formulées.

Enfin, dans le cadre du projet Cairgo bike¹ coordonné, Urbike a accompagné plus de la moitié des communes bruxelloises. Plusieurs communes ont fait l'acquisition de vélos-cargos (notamment via les subsides de Bruxelles Mobilité) et ont entamé la réflexion via le Plan Climat ou leur PDE en cours pour développer des systèmes de livraisons plus durables pour les livraisons communales et être ainsi exemplaires en la matière. Pour la plupart d'entre elles, la démarche est toutefois à ses débuts et l'utilisation pour la gestion des livraisons spécifiquement n'est pas encore en place.

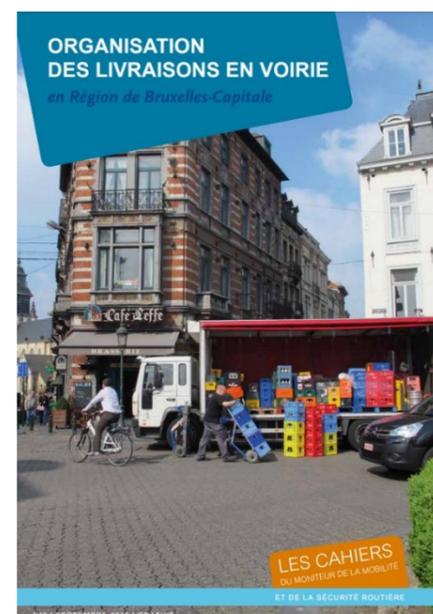
Pour environ la moitié des communes, la démarche n'est ni initiée, ni d'actualité sans que des éléments bloquants n'aient pu être spécifiquement identifiés au niveau communal sur le sujet.

Chiffres clés

/

Bonnes pratiques

- La commune d'Anderlecht impose de manière systématique des espaces dédiés à la logistique urbaine dans le cadre des permis d'urbanisme délivrés dans le quartier Biestebroeck.
- La commune d'Evere a fait l'acquisition de 4 vélos-cargo en 2022 pour les agents communaux de divers services (promotion économique, plantations, événements, éducation). Ces derniers ont été formés à la conduite du vélo-cargo par Urbike². À Watermael-Boitsfort, aussi suite à l'accompagnement d'Urbike c'est le personnel communal en charge de la maintenance des bâtiments communaux qui se déplace en vélo cargo³.
- Dans le cadre du traitement des demandes de création de zones de livraison, la commune d'Ixelles utilise le Cahier du Moniteur de la Mobilité et de la sécurité routière n°8 portant sur l'organisation des livraisons en voirie⁴. Cet outil définit les enjeux de livraison en ville et répond à certaines questions sur le nombre d'aires de livraison à prévoir, les limites temporelles et spatiales de celles-ci, ainsi que la façon de les matérialiser.



Cahier du Moniteur de la Mobilité et de la sécurité routière n°8 (<https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/organisationdeslivraisonsenvoie.pdf>)

- L'exemple de l'étude menée par la Ville de Bruxelles présentée à la fiche C.12 est également une bonne pratique en matière de logistique urbaine.

¹ Il s'agit d'un projet coordonné par Bruxelles Mobilité avec un soutien du Fonds Européen de Développement Régional. <https://cairgobike.brussels/fr>

² <https://www.facebook.com/infoEvere/videos/-evere-a-velo-la-commune-enfile-le-casque-et-investit-dans-des-voies-cargos-co/1297310427344697/>

³ https://urbikecoop.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/2023/05/Final-report-cAIRgo-bike-for-pros-a-conversion-journey-to-cargo-bikes-for-Brussels-professionals-2_compressed.pdf

⁴ <https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/organisationdeslivraisonsenvoie.pdf>