

# Chiffres clés sur le TRANSPORT DE MARCHANDISES à Bruxelles





# TABLE DES MATIÈRES

---

Le transport de marchandises à Bruxelles	5
Les réseaux bruxellois	6
La circulation des camions et camionnettes	7
Le parc de véhicules	8
L'organisation du transport de marchandises par route	9
L'optimisation des livraisons	10
La logistique à vélo	11
L'immobilier logistique	12
Le stationnement des camions et camionnettes	13
L'emploi dans la logistique et le commerce de gros	14
Les nuisances - Pollution de l'air	16
Les nuisances - Pollution sonore	17
La sécurité routière	18
Le transport de marchandises non routier	19
Le transport de marchandises par voie d'eau	20
Le transport de marchandises en train et en avion	21
La mobilité	22
La population	24
L'emploi	25
Le commerce physique...et l'influence du numérique	26
<b>FOCUS : e-commerce</b>	
Les Belges et l'e-commerce	28
Toujours plus de colis en Belgique	29
Livraisons isolées	30
Livraisons groupées	31



# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES À BRUXELLES

---

La Région a vu, comme partout en Europe, le nombre de camions et de camionnettes de livraison augmenter. L'essentiel du transport de marchandises s'y fait par la route. C'est une activité indispensable au bon fonctionnement d'une métropole telle que Bruxelles et nécessaire aux personnes et aux secteurs économiques (construction, alimentation, habillement...).

La majorité du transport est bien planifiée et organisée dans des véhicules bien remplis. On estime en revanche qu'une petite moitié du transport est peu organisée et génère une part disproportionnée de trajets.

Souffrant lui-même de la congestion du réseau routier, le transport de marchandises est à l'origine de nuisances, comme le stationnement gênant pendant le (dé)chargement, le bruit, les risques d'accidents ou la pollution. Or, l'évolution des modes de livraisons (e-commerce, flux tendus, livraisons express...) et la croissance démographique vont entraîner une augmentation des flux dans les années à venir.

Dans ce contexte de densification des villes, la logistique urbaine est donc un véritable enjeu. Afin d'y répondre, la Région a élaboré un **Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises**<sup>1</sup>.

Cette brochure a pour but de **replacer le transport de marchandises dans le contexte régional** par rapport aux données de **population, du commerce, des transports**, etc.

---

1. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-transport-de-marchandises>

## LES RÉSEAUX BRUXELLOIS

---



**1.983** KM DE VOIRIES  
**221.887** ADRESSES EN RÉGION BRUXELLOISE  
**3.989** AIRES DE LIVRAISONS EN VOIRIE



**14** KM DE CANAL  
**6** KM DE QUAIS  
**1** TERMINAL À CONTENEURS



**160** KM DE LIGNES FERROVIAIRES  
**3** QUAIS FERROVIAIRES POUR LE FRET



**1** AÉROPORT (en dehors du territoire régional)



La route est le moyen d'approvisionnement principal des marchandises. Ceci s'explique par la flexibilité qu'elle offre puisque c'est le seul mode de transport qui permette de desservir toutes les adresses en Région bruxelloise.

Le faible coût du transport routier est un autre élément qui n'encourage pas la recherche d'alternatives, comme le recours à la voie d'eau ou au chemin de fer.

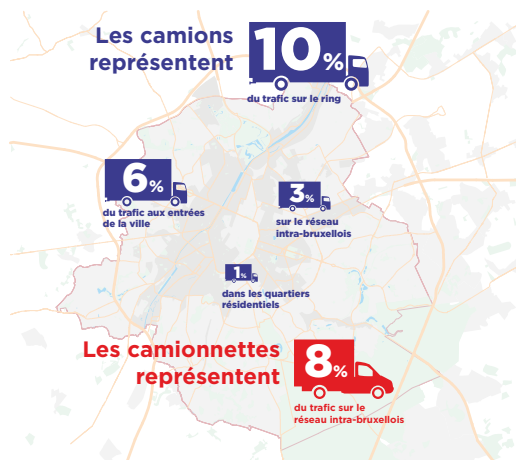
# LA CIRCULATION DES CAMIONS ET CAMIONNETTES



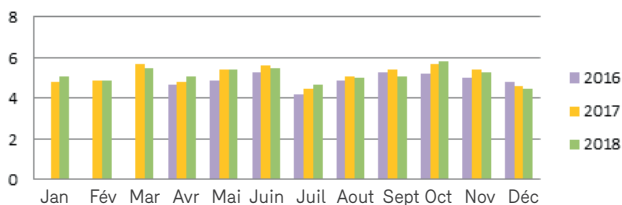
## COMPTAGES DES VÉHICULES ENTRANT DANS LA RÉGION, EN SEMAINE, ENTRE 4H ET 22H

	2012
Camions (>3.5t) 	16.500 / jour 6% du trafic
Camionnettes (<3.5t) 	26.500 / jour 8% du trafic

Source : Bruxelles Mobilité



## MILLIONS DE KM PARCOURUS PAR DES CAMIONS (> 3,5T) EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



Données issues de la taxe kilométrique pour les poids lourds de + 3,5t

Source : Viapass

Grâce à la taxe kilométrique, on sait que le nombre de kilomètres parcourus par les camions est en légère augmentation. Grâce à des comptages, on sait que leur proportion dans le trafic diminue à mesure que l'on entre dans des rues locales. Les camionnettes, en revanche, représentent une part constante du trafic, que l'on considère les grands axes ou les voiries de quartier.

# LE PARC DE VÉHICULES

## IMMATRICULATION DES VÉHICULES NEUFS EN BELGIQUE ENTRE 2004 ET 2017



**+2,9%/AN** EN MOYENNE POUR LES CAMIONNETTES <3,5T



**+1,1%/AN** EN MOYENNE POUR LES CAMIONS ET TRACTEURS ROUTIERS >3,5T



**+2,5%/AN** EN MOYENNE POUR LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

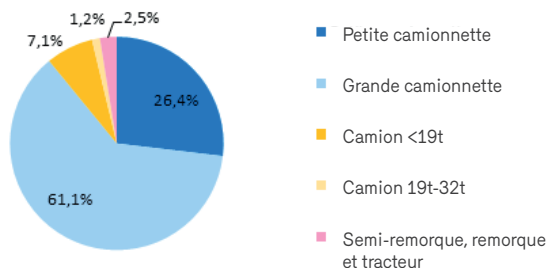


**+1,2%/AN** EN MOYENNE POUR LES VOITURES

Source : FEBIAC

## VÉHICULES STATIONNÉS EN VOIRIE À BRUXELLES (2017)

12.000 véhicules de transport de marchandises stationnés en voirie la nuit à Bruxelles dont 89% de camionnettes et 11% de camions



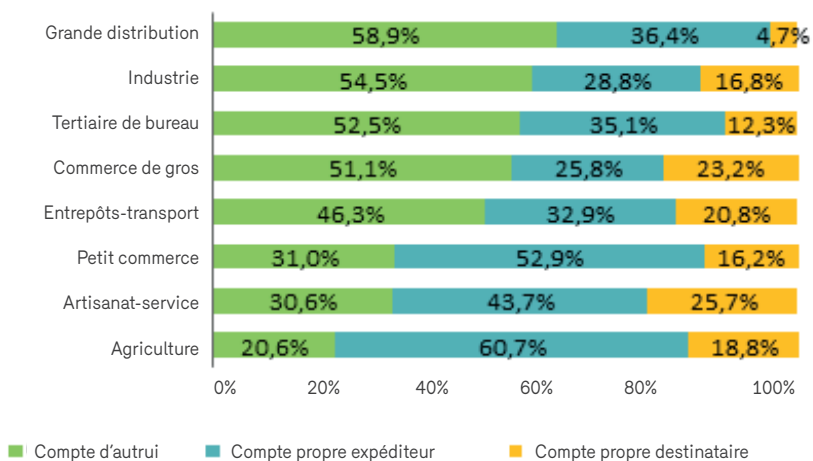
Source : Bruxelles Mobilité

À l'échelle de la Belgique, on immatricule de plus en plus de camionnettes. À Bruxelles, cette tendance se confirme dans leur part dominante parmi les véhicules de transport de marchandises stationnés en voirie. Rien n'indique que le nombre de camions diminue.



# L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

## PART DES FLUX SELON LE MODE DE GESTION ET LE SECTEUR À BRUXELLES



Source : FRETURB

Il existe plusieurs façons d'organiser le transport de marchandises. Celui-ci peut être pris en charge par un sous-traitant dont le métier est de gérer le transport et éventuellement la logistique pour d'autres entreprises. C'est le transport pour **compte d'autrui**.

Quand le transport est pris en charge par l'entreprise qui expédie les marchandises, on parle de transport pour **compte propre expéditeur**.

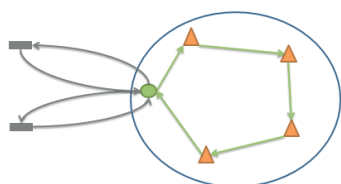
Enfin, lorsque que c'est le destinataire qui va chercher les marchandises, il s'agit de **compte propre destinataire**. C'est le mode d'organisation qui présente le plus de risque de n'être pas optimisé puisqu'il est difficile de l'organiser en tournée pour minimiser les kilomètres parcourus.

# L'OPTIMISATION DES LIVRAISONS

## GROUPEZ LES TOURNÉES

LE PROJET LAMILO : création d'un centre de distribution urbaine (CDU) avec CityDepot. Impact à Bruxelles :

- - **21%** de kilomètres parcourus
- - **13%** d'émissions de CO<sub>2</sub>
- - **22%** d'émissions de particules fines
- - **22%** d'émissions de NO<sub>x</sub>



Source : Bruxelles Mobilité

## GROUPEZ LES COMMANDES

Les Plans de Livraisons d'Entreprises (PLE)

### 7 ENTREPRISES PILOTES DEPUIS 2014

Les entreprises sous-estiment souvent leur nombre de livraisons. Avoir connaissance de ses flux est la 1<sup>ère</sup> étape avant de rationaliser ses commandes. Chez l'un des pilotes, les flux entrants étaient 5 fois plus élevés qu'estimé et 4 fois plus pour les flux sortants.

On peut allier flexibilité du transport routier et durabilité en jouant sur l'organisation des livraisons : c'est le **groupage des flux**, pour limiter les kilomètres parcourus. On augmente la densité de livraisons et on diminue l'impact environnemental en mutualisant les tournées de livraisons de plusieurs prestataires. Ce principe est appliqué par des entreprises de transport pour des raisons d'efficacité mais ne parvient pas toujours à un résultat optimal. En poussant cette logique dans des entrepôts situés en bordure de ville, on obtient un CDU (Centre de Distribution Urbaine).

Il est également possible de **grouper les flux via les commandes**. Avec un PLE (Plans de Livraisons d'Entreprises), une entreprise analyse la façon dont elle est approvisionnée et dont elle passe commande. En groupant ses commandes et ses livraisons, elle diminue ses coûts et améliore la mobilité à Bruxelles.

# LA LOGISTIQUE À VÉLO



**6 ENTREPRISES SPÉCIALISÉES DANS LES LIVRAISONS À VÉLO ACTIVES À BRUXELLES**



MOTORISATION PRESQUE **500 FOIS** MOINS PUISSANTE QU'UNE CAMIONNETTE POUR UNE CHARGE UTILE À PEINE **10 FOIS** INFÉRIEURE



VITESSE MOYENNE D'UNE VOITURE EN HEURE DE POINTE : **15 À 20** KM/H

VITESSE MOYENNE D'UN CYCLISTE : **16** KM/H



**400 KM** DE RUES EN SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL) : SENS UNIQUE VOITURE MAIS DOUBLE SENS CYCLABLE

Source : Bruxelles Mobilité

**51%** DES DÉPLACEMENTS PRIVÉS ET PROFESSIONNELS, LIÉS À UN TRANSPORT DE MARCHANDISES, DANS LES VILLES EUROPÉENNES POURRAIENT ÊTRE EFFECTUÉS À VÉLO

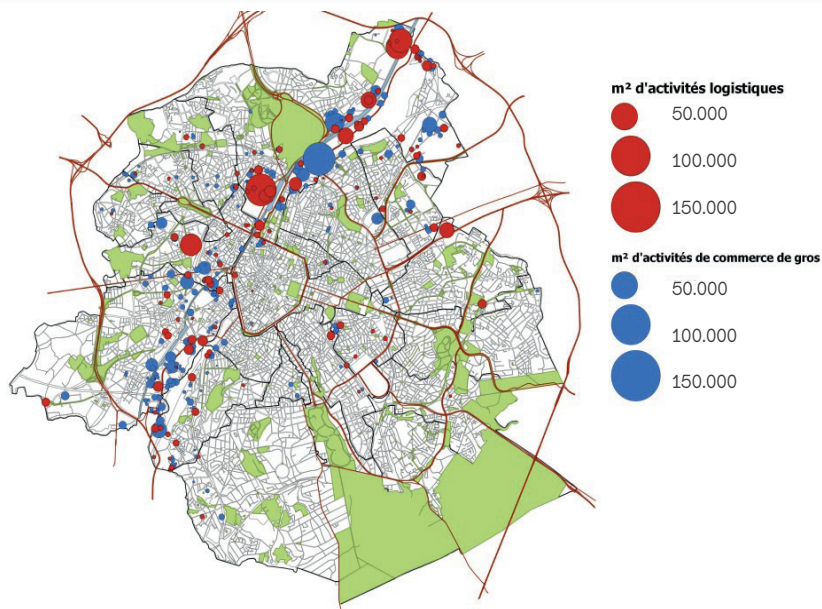
Source : projet Cyclelogistics

Le vélo permet beaucoup de choses et connaît un succès grandissant : livraison de courrier express, de colis dans une tournée de distribution, de repas, de courses, pour des déménagements, pour des dépannages, au service d'artisans et de professions libérales.

# L'IMMOBILIER LOGISTIQUE



2.000.000 M<sup>2</sup> D'ENTREPÔTS



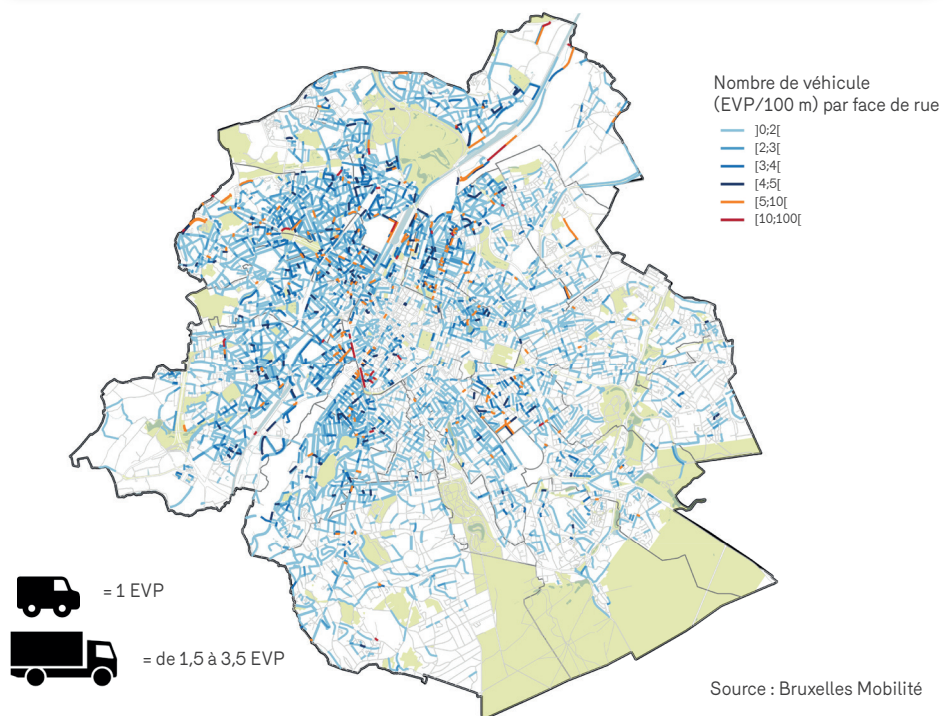
Source : Observatoire des activités productives, immobilier logistique et état des lieux 2017

L'immobilier logistique se concentre sur l'axe industriel historique de la Région, le canal, avec une diversité importante en termes de bâti et d'utilisation en fonction de la zone (zones industrielles récentes plutôt en périphérie et zones industrielles anciennes au centre). Si certains bâtiments, comme le Centre TIR, comptent plusieurs milliers de m<sup>2</sup>, d'autres n'en ont que quelques centaines et sont insérés dans le tissu urbain.

Une concurrence accrue entre les fonctions urbaines tend à pousser à la reconversion des sites anciens. Les sites logistiques urbains sont pourtant essentiels pour intégrer les nouvelles tendances : économie circulaire, circuits courts, logistique à vélo...

# LE STATIONNEMENT DES CAMIONS ET CAMIONNETTES

DENSITÉ DU STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS ET CAMIONNETTES SUR LES VOIRIES BRUXELLOISES, EXPRIMÉE EN ÉQUIVALENT VÉHICULE PARTICULIER (EVP)

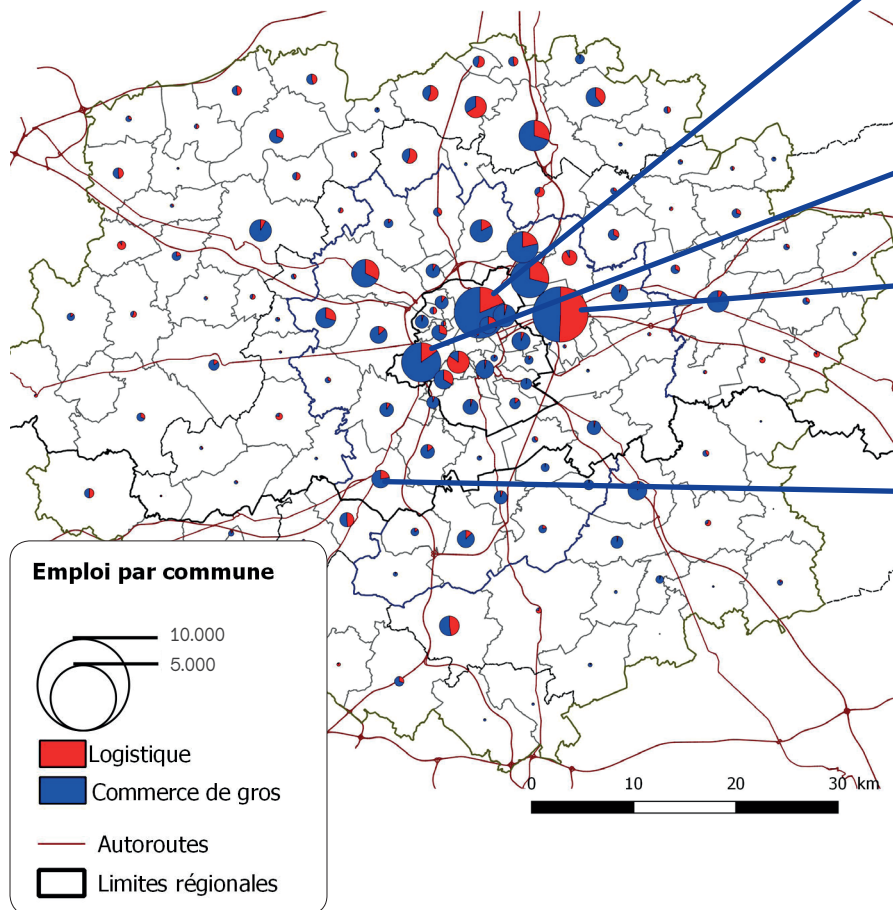


Le stationnement des poids lourds est encadré et se concentre dans quelques zones dédiées. Le stationnement des camionnettes est beaucoup plus diffus. Les camionnettes, qui ne sont pas plus encadrées que les voitures, présentent des problèmes spécifiques, notamment en termes de sécurité routière et du masque de visibilité qu'elles constituent. Vu leur hauteur, il est difficile de se garer hors voirie. Avec l'accroissement du nombre de camionnettes, ce phénomène va probablement progresser à l'avenir.

# L'EMPLOI DANS LA LOGISTIQUE ET LE COMMERCE DE GROS



**35.000 EMPLOIS DANS LA RÉGION BRUXELLOISE ET SA PÉRIPHÉRIE**



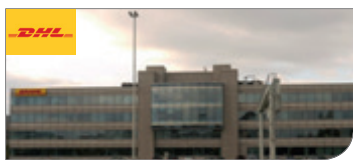
Source : Observatoire de la mobilité n°4, Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles



Mabru : le marché matinal est le plus grand marché de gros de Belgique. Il abrite 120 entreprises et occupe environ 500 personnes. 8 à 10.000 tonnes y sont traitées chaque semaine.



Les abattoirs d'Anderlecht accueillent l'ensemble de la chaîne de distribution de la viande, de l'abattage à la vente de détail, en passant par le grossiste. Grâce à la proximité géographique, les besoins en transport sont limités.



Encadrement de la chaîne logistique. Exemple du centre DHL situé dans l'un des zonings près de l'aéroport.



Centre de distribution de Colruyt à Halle. Installés à proximité des grands axes autoroutiers, les centres de distribution desservent les magasins en ville.

Le transport de marchandises génère de nombreux emplois en ville. Il s'agit essentiellement d'emplois peu qualifiés (chauffeurs, manutentionnaires, gestionnaires de stock), mais la part d'emplois très qualifiés liés à la gestion des échanges ne doit pas être négligée.

C'est un secteur qui représente 5 à 10% des emplois dans une agglomération, avec une tendance au maintien, voire à la hausse.

# LES NUISANCES

## POLLUTION DE L'AIR

---

### LE CONSTAT

#### INFLUENCE DU TRANSPORT ROUTIER GLOBAL (2015) :

- PARTICULES FINES (PM10) : **38%** DES ÉMISSIONS
- SUBSTANCES ACIDIFIANTES (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>) : **60%** DES ÉMISSIONS
- PRÉCURSEURS D'OZONE (NO<sub>x</sub>, COV, CO, CH<sub>4</sub>) : **48%** DES ÉMISSIONS
- GAZ À EFFET DE SERRE : **29%** DES ÉMISSIONS

Source : Bruxelles Environnement

### LES MESURES POUR LUTTER POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR



**1** ZONE À BASSES ÉMISSIONS (LEZ) DEPUIS 2018 POUR LES VOITURES ET CAMIONNETTES EN RÉGION BRUXELLOISE



**1** TARIFICATION KILOMÉTRIQUE BASÉE SUR LA NORME EURO DEPUIS 2016 POUR LES POIDS-LOURDS (>3,5T) EN BELGIQUE

Le transport de marchandises génère une part importante des émissions de polluants liées au transport routier.

Vouloir bannir les camions au profit de camionnettes n'est toutefois pas la solution. Celles-ci ont une moins bonne efficacité énergétique et polluent davantage à quantité de marchandises équivalente.



# LES NUISANCES

## POLLUTION SONORE



### A 50 KM/H, ÉMIS PAR

- LE BRUIT D'UN VÉHICULE SEMI-LOURD (PETIT CAMION OU GROSSE CAMIONNETTE) EST ÉGAL AU BRUIT D'UN VÉHICULE LÉGER (VOITURE OU PETITE CAMIONNETTE) +6DB
- LE BRUIT D'UN VÉHICULE LOURD (GROS CAMION) EST ÉGAL AU BRUIT D'UN VÉHICULE LÉGER + 9DB

Source : Bruxelles Environnement



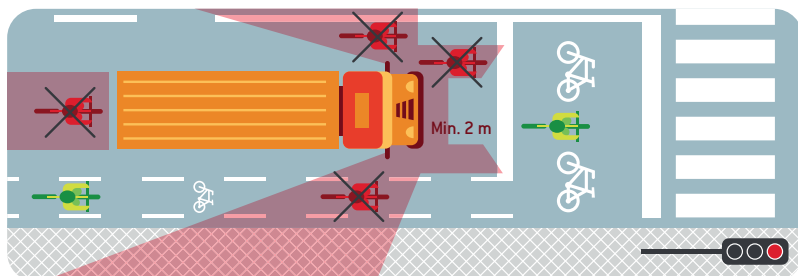
Le bruit des véhicules de livraisons est le principal frein au développement des livraisons de nuit, qui présentent pourtant un intérêt en matière de mobilité. Des adaptations sur les véhicules, les infrastructures et dans le comportement du chauffeur peuvent diminuer les nuisances sonores.

# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- **240 BLESSÉS (2 TUÉS) DANS UN ACCIDENT IMPLIQUANT UNE CAMIONNETTE EN 2017**
- **65 BLESSÉS (1 TUÉ) DANS UN ACCIDENT IMPLIQUANT UN CAMION EN 2017**

Source : Police fédérale

## LES ANGLES MORTS D'UN CAMION



En raison de leur taille, de leur masse et des angles morts, les véhicules de livraisons représentent un danger plus grand que les voitures, en particulier pour les piétons et les cyclistes. Pour cela, les chauffeurs de poids lourds sont soumis à une réglementation très stricte, notamment sur les temps de conduite.

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES NON ROUTIER



**4.850.000** TONNES TRANSPORTÉES PAR VOIE D'EAU AU PORT DE BRUXELLES EN 2017



**237.499** TONNES TRANSPORTÉES EN TRAIN À BRUXELLES EN 2017



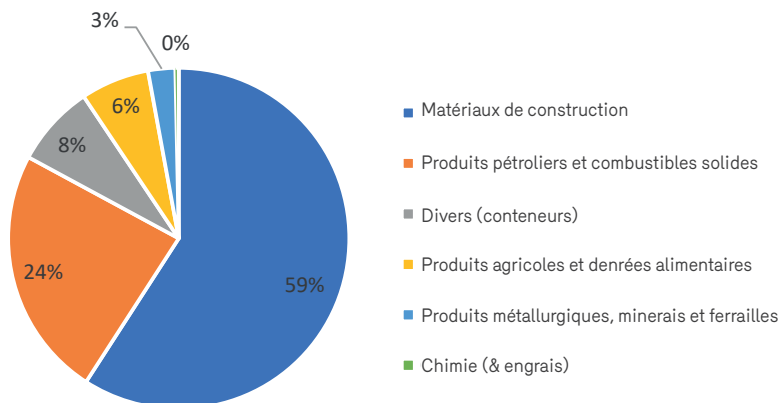
**535.634** TONNES TRANSPORTÉES PAR AVION À L'AÉROPORT DE ZAVENTEM EN 2017

Les alternatives au transport par route existent mais ne concernent qu'une petite part des échanges. Parmi les modes de transport non routier, la voie d'eau domine largement le train et l'avion en terme de tonnes transportées.

Il n'existe pas de données comparables fiables pour la route, étant donné le très grand nombre et la diversité d'acteurs impliqués dans le transport de marchandises par route. On travaille donc avec des ratios par habitant sur lesquels la littérature scientifique s'accorde. La notion de tonne doit aussi être regardée avec un œil critique. Une tonne de sable ne représente en effet pas le même encombrement et le même nombre de livraisons qu'une tonne de paquets d'e-commerce.

# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE D'EAU

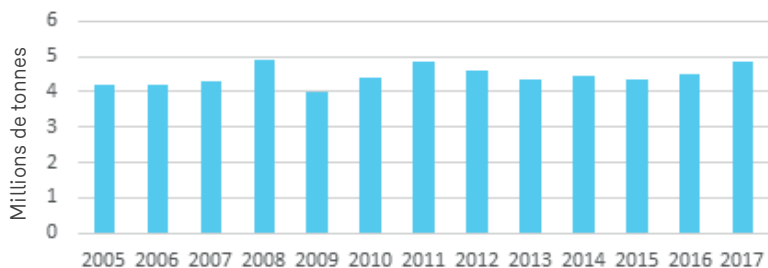
## MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR VOIE D'EAU (2017)



**35 BATEAUX/JOUR EN MOYENNE DONT 1/3 EN TRANSIT**

**4,8 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN 2017 (+2,1 MT EN TRANSIT)**

## TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DE MARCHANDISES : CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (HORS TRANSIT)



Source : Port de Bruxelles

# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN TRAIN ET EN AVION



## EN TRAIN

**237.499** TONNES DE MARCHANDISES  
TRANSPORTÉES EN 2017 SOIT ENVIRON  
**1.000** TRAINS DE MARCHANDISES PAR AN

Source : Lineas



## PAR AVION

**1** AÉROPORT À MOINS DE 10KM DU CENTRE DE  
BRUXELLES  
**535.634** TONNES TRANSPORTÉES EN 2017

Source : Brucargo

La voie d'eau est essentiellement utilisée pour des biens lourds, transportés en grandes quantités.

Le train est utilisé très marginalement, notamment en raison de la saturation du réseau par le transport de personnes. C'est pourtant le mode de transport le moins polluant.

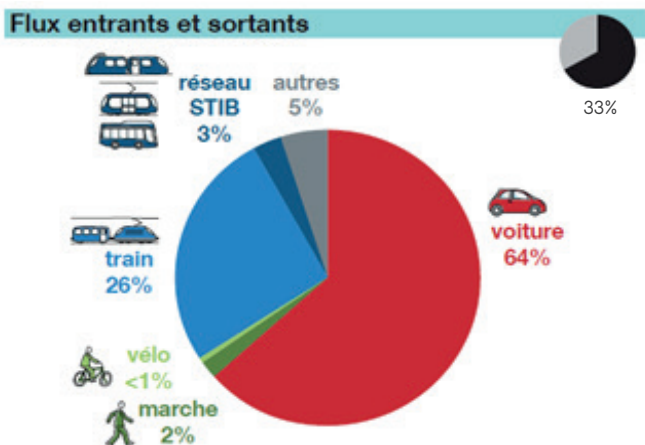
L'aéroport est situé juste à côté de la Région bruxelloise, mais il dessert une zone bien plus large.

Bien souvent, un pré- ou post-acheminement par la route est aussi nécessaire.

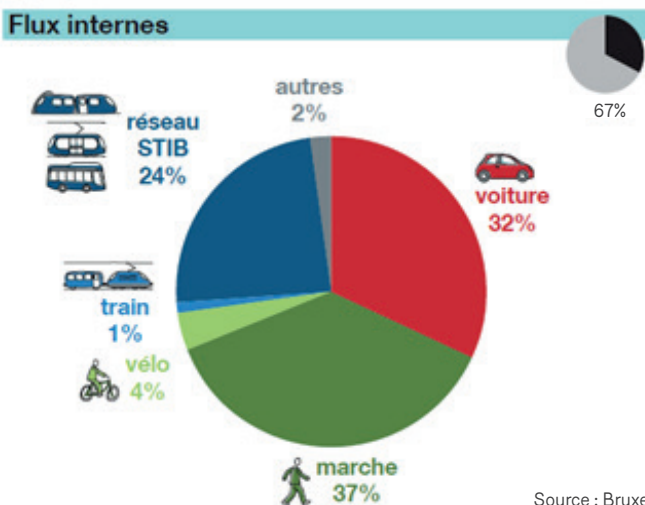
# LA MOBILITÉ

## SITUATION ACTUELLE

POUR LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES ENTRANTS ET SORTANTS DE LA RÉGION (33% DES FLUX)



POUR LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES INTERNES À LA RÉGION (67% DES FLUX)



Source : Bruxelles Mobilité

# LA MOBILITÉ

## ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES



**+ 13%** DE CYCLISTES CHAQUE ANNÉE EN MOYENNE DEPUIS 2000

**+ 6,4%** D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES CHAQUE ANNÉE EN MOYENNE DEPUIS 2000

Source : Bruxelles Mobilité



**+ 5%** DE VOYAGEURS SUR LE RÉSEAU DE LA STIB CHAQUE ANNÉE EN MOYENNE DEPUIS 2000

**+ 4,2%** DE CAPACITÉS (PLACES/KM) SUR LE RÉSEAU DE LA STIB CHAQUE ANNÉE EN MOYENNE DEPUIS 2000

Source : STIB



**5** OPÉRATEURS DE VOITURES PARTAGÉES

**4** OPÉRATEURS DE VÉLOS PARTAGÉS

**3** OPÉRATEURS DE TROTTINETTES PARTAGÉES

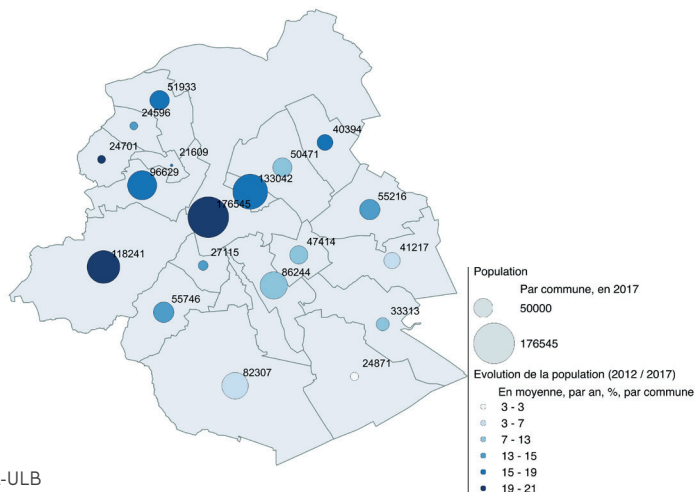
Si la congestion ne diminue pas, la place de la voiture baisse au profit des modes actifs et des transports en commun. La volonté du futur Plan Régional de Mobilité est de restreindre la circulation automobile, surtout dans les quartiers résidentiels, pour améliorer la qualité de vie.

A contrario, le transport de marchandises ne cesse d'augmenter à cause de la croissance de la population et des nouveaux modes de livraisons. Le e-commerce risque également d'entraîner de plus en plus de livraisons.

# LA POPULATION



**1.191.604 HABITANTS EN 2017 →**  
**+ 15,5% DEPUIS 2007**



Source : IBSA-ULB



**41,5 TONNES DE MARCHANDISES / HABITANT / AN POUR FAIRE VIVRE LA VILLE**

Source : Lebeau et Macharis, 2014



**1,4 TONNES DE DÉCHETS / HABITANT COLLECTÉS EN 2014**  
**300 KG DE DÉCHETS MÉNAGERS / HABITANT / AN EN 2016**

Source : Bruxelles Environnement

L'alimentation, la construction, l'habillement... ces secteurs répondent aux besoins fondamentaux des Bruxellois. Pour cela, des marchandises sont apportées en ville.

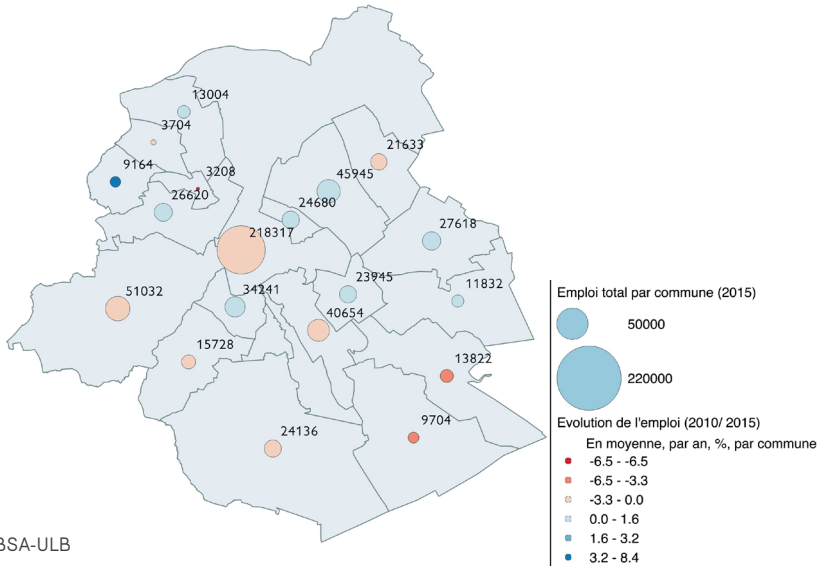
Quand la population augmente à Bruxelles, la demande en transport de marchandises et la production de déchets augmentent aussi.



# L'EMPLOI



**708.912 EMPLOIS À BRUXELLES EN 2015**



Source : IBSA-ULB



## 1 LIVRAISON / EMPLOI / SEMAINE EN MOYENNE

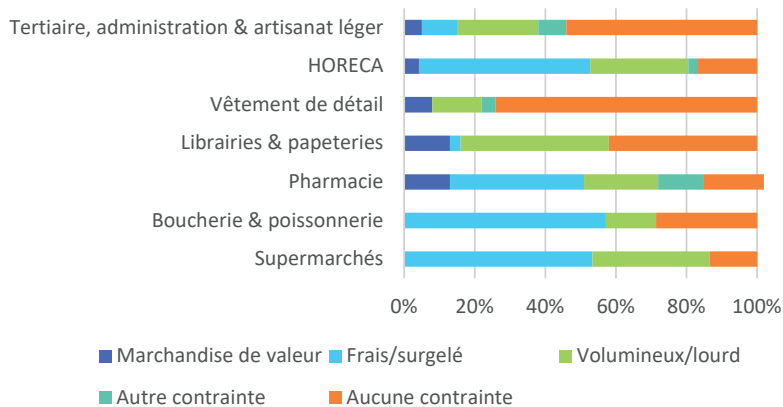
Source : Bruxelles Mobilité (FRETURB)

Toute activité économique, même tertiaire, génère des livraisons. La nature et le nombre de livraisons varient toutefois selon le type d'activité.

La structure économique ainsi que la localisation des emplois ont donc une influence directe sur le transport de marchandises.

## LE COMMERCE PHYSIQUE...

### CONTRAINTES RELATIVES À LA RÉCEPTION DES MARCHANDISES PAR TYPE D'ÉTABLISSEMENT DANS LE PENTAGONE - 2017



Source : Bruxelles Mobilité

Le type de commerce a une influence majeure sur deux aspects du transport de marchandises : la fréquence des livraisons et le type de véhicule.

Une pharmacie va générer bien plus de livraisons qu'un magasin de vêtements par exemple, mais celles-ci seront aussi plus courtes. Les produits frais doivent être livrés dans des véhicules réfrigérés et dans des délais très courts. Les marchandises lourdes comme les palettes pour la grande distribution ou les boissons pour l'HORECA nécessitent quant à elles un camion pour être livrées, puis un transpalette.

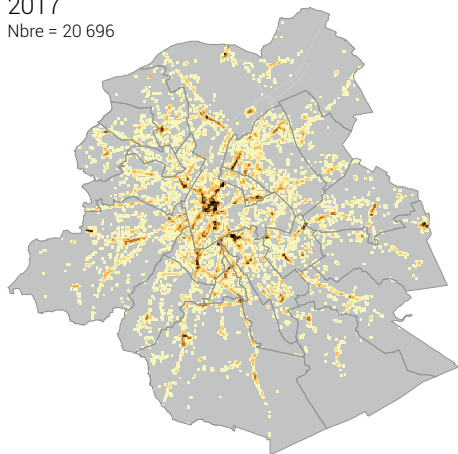
# ET L'INFLUENCE DU NUMÉRIQUE



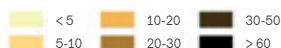
**20.696** COMMERCE EN 2017  
**- 8,4%** DEPUIS 1997

Source : hub.brussels

2017  
Nbre = 20 696

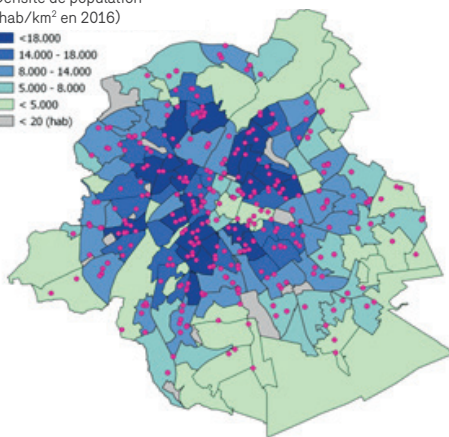
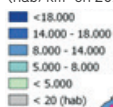


## CONCENTRATION DE COMMERCE (NBRE/HA)



Source : hub.brussels

Densité de population  
(hab/km<sup>2</sup> en 2016)



## LOCALISATION DES POINTS RELAIS (2018)

Source : Bruxelles Mobilité

Les commerces sont moins nombreux qu'auparavant et davantage concentrés dans certaines zones où consommateurs et livreurs affluent. Le e-commerce modifie l'horizon des commerces et pas seulement du point de vue du consommateur. De nouvelles pratiques commerciales se développent, comme l'activité de points relais. Les magasins qui ne recevaient jusque-là que des marchandises se mettent à en expédier pour livrer les clients de leur site internet.

## **FOCUS : E-COMMERCE**

### LES BELGES ET L'E-COMMERCE

---

**67%** DE LA POPULATION A COMMANDÉ DES PRODUITS OU SERVICES CETTE ANNÉE

ÉVOLUTION 2016-2018 : **+ 6%**

**64%** DE LA POPULATION OPTÉ POUR UNE LIVRAISON À DOMICILE

ÉVOLUTION 2016-2018 : **- 9%**

**73%** DE LA POPULATION DÉCLARE NE PAS AVOIR BESOIN D'UNE LIVRAISON LE JOUR-MÊME

**7** CLIENTS SUR **10** RENVOIENT DES PRODUITS

Source : Comeos

**16%** DES LIVRAISONS À DOMICILE ÉCHOUENT À LA PREMIÈRE TENTATIVE

Source : bpost

L'E-COMMERCE REPRÉSENTE **16%** DE LA CONSOMMATION TOTALE EN BELGIQUE

Source : BeCommerce Monitor

Le e-commerce modifie la livraison des marchandises. Les volumes sont éclatés sur de nombreuses adresses, chaque habitation devenant potentiellement un point de livraison. Si la taille des véhicules diminue, leur nombre augmente en contrepartie. Les flux retour représentent une charge supplémentaire pour la mobilité mais posent aussi un problème en matière d'environnement. Une enquête a montré qu'en Allemagne, 30% des marchandises retournées chez Amazon sont détruites, même si elles sont en bon état.

## FOCUS : E-COMMERCE

### TOUJOURS PLUS DE COLIS EN BELGIQUE

#### WEBROOMING

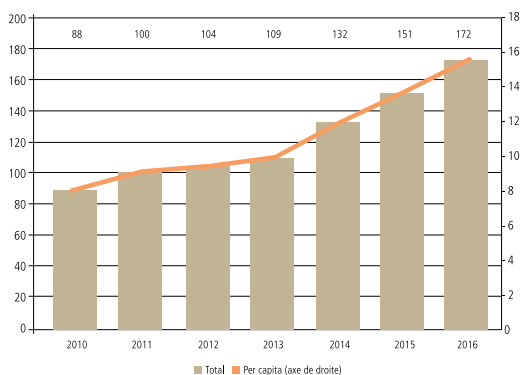
48% DES GENS DÉCLARENT CHERCHER DE L'INSPIRATION EN LIGNE AVANT D'ALLER EN MAGASIN

#### SHOWROOMING

28% DES GENS DÉCLARENT CHERCHER DE L'INSPIRATION EN MAGASIN AVANT D'ACHETER EN LIGNE

Source : Comeos

#### ÉVOLUTION DU VOLUME DE SERVICES EXPRESS ET DE COLIS (2010-2016)



Évolution du volume de services express et de colis au total (en millions d'unités) et per capita (en unités par an)

Source : IBPT

La nouvelle tendance est le commerce omnicanal, qui fait disparaître la frontière entre achat en ligne et achat dans un commerce physique en croisant les possibilités d'achat et de livraisons. Ceci s'illustre par les phénomènes de webrooming et de showrooming. Du point de vue de la mobilité, ceci implique qu'un client qui commande en ligne peut très bien s'être déplacé - à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture - jusqu'au magasin et inversement. On ne peut donc opposer de façon simpliste e-commerce et commerce physique comme étant bons ou mauvais pour la mobilité. Tout dépend des modes de déplacement et de livraisons choisis par les acheteurs.

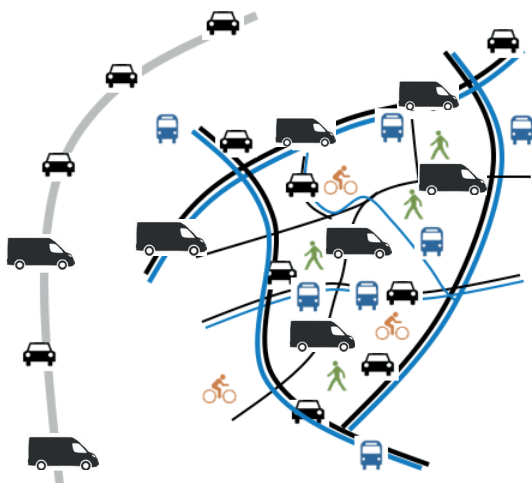
## FOCUS : E-COMMERCE

### LIVRAISONS ISOLÉES

- LIVRAISON À DOMICILE : 64%
- AU TRAVAIL : 2%

Source : Comeos

#### LIVRAISONS À DOMICILE DANS LES QUARTIERS



**Livraison à domicile** : risque d'échec et besoin de repasser une deuxième fois, diffusion dans les quartiers résidentiels...  
La livraison à domicile est le mode de livraison le plus plébiscité. C'est pourtant celui qui a le plus d'impacts négatifs sur la qualité de vie.

# FOCUS : E-COMMERCE

## LIVRAISONS GROUPEES

- EN POINT RELAIS : **9%**
- EN MAGASIN : **8%**
- DANS UNE CONSIGNE : **1%**

Source : Comeos

### LIVRAISONS EN POINT RELAIS



**Les points relais et les consignes** sont une façon de concentrer les livraisons e-commerce et d'éviter les livraisons dans les quartiers résidentiels. Une étude du Vlaams Instituut voor Logistiek a montré qu'on peut réduire le coût économique et environnemental du "dernier km" de 60 à 80%. Pour cela, il faut que 75% des livraisons se fassent en point relais et non à domicile, et que le trajet jusqu'au point relais ne se fasse pas en voiture.

**Les livraisons en magasin** permettent d'intégrer la commande e-commerce à la chaîne logistique de l'entreprise et de livrer le colis sans kilomètre supplémentaire.

## POUR EN SAVOIR PLUS

Site portail de Bruxelles Mobilité  
[www.mobilite.brussels](http://www.mobilite.brussels)

Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises  
A télécharger sur le site [www.mobilite.brussels](http://www.mobilite.brussels)

Cahier de l'Observatoire de la Mobilité n°4, Le transport de  
marchandises et la logistique à Bruxelles  
A télécharger sur le site [www.mobilite.brussels](http://www.mobilite.brussels)

## EN COLLABORATION AVEC

IGEAT - Université Libre de Bruxelles  
MOBI - Vrije Universiteit Brussel

**Sources** : BeCommerce Monitor, bpost, BRAT, Brucargo,  
Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, COMEOS,  
Cyclelogistics, FEBIAC, FRETURB, [hub.brussels](http://hub.brussels), IBPT, IBSA,  
Lineas, Observatoire de la mobilité, Police fédérale, Port de  
Bruxelles, STIB et Viapass

