

Le commerce bruxellois en chiffres



MOBILITÉ ET LOGISTIQUE
DANS LES NOYAUX COMMERÇANTS

Colophon

Étude réalisée par hub.brussels

Avec la collaboration de IGEAT - Université Libre de Bruxelles: Mathieu Strale, Pablo Medina Lockhart & Benjamin Wayens

Sous la coordination de Juan Vazquez Parras

Relecture Bénédicte Wilders, Macrine Catteloin

Mise en page Studio fiftyfifty

Date de réalisation Juin 2024

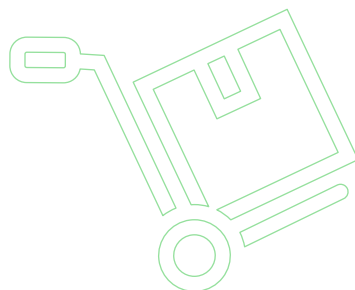
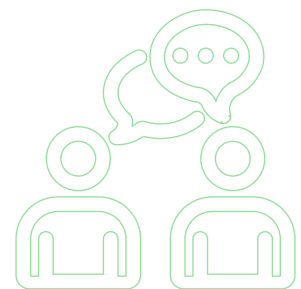
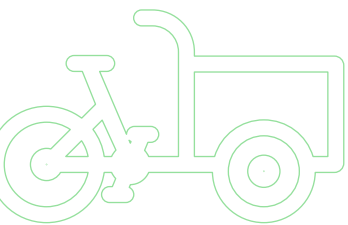
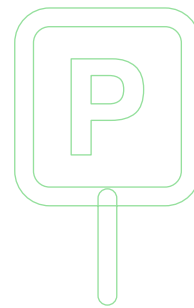
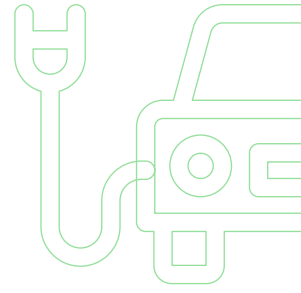
Contact Juan Vazquez Parras – jvazquezparras@hub.brussels

Éditeur responsable Isabelle Grippa, Directrice générale - hub.brussels - Chaussée de Charleroi, 110 - 1060 Bruxelles


Table des matières

Contexte de l'étude	4
Les enjeux de mobilité et de commerce à Bruxelles	6
La mobilité de la clientèle des commerces bruxellois	11
Modes de déplacements de la clientèle	12
Offre de stationnement.....	15
Occupation du stationnement en voirie.....	18
Accessibilité des noyaux commerciaux en transports en commun.....	21
Typologie de la mobilité des noyaux commerciaux	23
La logistique des commerces	26
Estimation des livraisons hebdomadaires générées par l'activité commerciale.....	27
Trafic de poids lourds généré par l'activité commerciale.....	30
Le stationnement réservé aux livraisons.....	33
Typologie de la mobilité logistique des noyaux commerciaux	36
Quelles pistes d'aménagements logistiques?	38
Conclusions	44

Contexte de l'étude



Dans son diagnostic de 2018, le Schéma de Développement Commercial de la Région de Bruxelles-Capitale avait identifié dix-sept thématiques sur lesquelles travailler pour améliorer le cadre dans lequel évoluait la fonction commerciale. Parmi elles, on retrouve la thématique « Mobilité et accessibilité » pour laquelle une des actions prioritaires identifiées était la suivante :

 **Établir un profil de mobilité des noyaux commerçants :** malgré l'existence de nombreuses données relatives au commerce et à la mobilité, peu d'analyses croisées approfondies existent. Ainsi, avant de mener toute action conciliant commerce et mobilité, il semble nécessaire de renforcer cette connaissance intégrée.

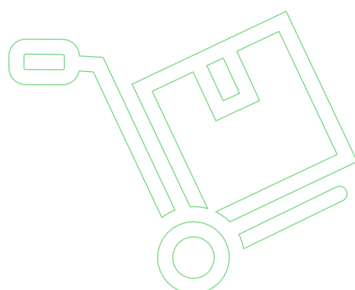
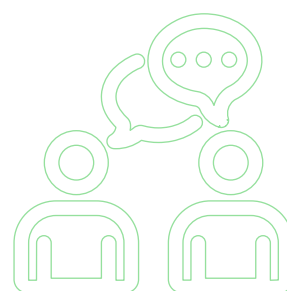
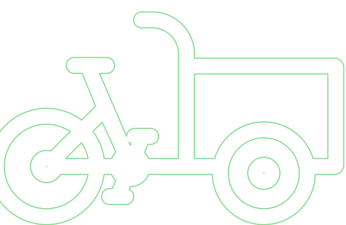
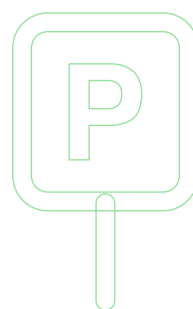
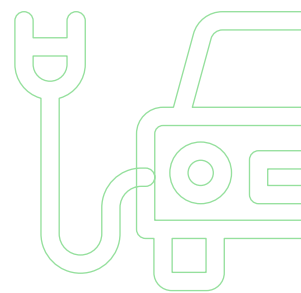


Divisée en quatre parties, cette étude réalisée en partenariat avec l'IGEAT-ULB a pour ambition de répondre à cette action. La première partie de l'étude est une introduction expliquant les enjeux de la mobilité à Bruxelles ainsi que le cadre d'analyse. Les deux parties suivantes vont chercher, par la création d'indicateurs liant commerce et mobilité (2e partie) ou logistique commerciale (3e partie), à établir des profils des noyaux commerçants. Quant à la dernière partie de l'étude, elle propose une discussion évaluant la marge de manœuvre des institutions pour améliorer la logistique dans ces mêmes noyaux.

La création d'indicateurs s'appuie surtout sur des données disponibles en open data ou mises à notre disposition par les institutions régionales bruxelloises. Toutes sont mises à jour régulièrement. Ainsi, si cette étude permet d'analyser les noyaux commerciaux bruxellois sous un nouvel angle, elle offre également la possibilité de créer de nouvelles séries statistiques que hub.brussels mettra à jour au fil des ans pour en analyser les évolutions.



Les enjeux de mobilité et de commerce à Bruxelles



Les questions de mobilité font régulièrement l'actualité à Bruxelles. La mise en œuvre du plan régional de mobilité « Good Move » en est un nouvel exemple. Les déplacements en lien avec les comportements d'achat et l'activité commerciale n'y font pas exception. Que ce soit pour l'accès aux magasins pour la clientèle ou pour les livraisons (tant entrantes que sortantes), les liens entre commerces et mobilité soulèvent de nombreux enjeux.

Pour les clients, les déplacements liés aux activités commerciales représentent, après les déplacements domicile-travail¹, **le second motif de déplacements dans l'espace bruxellois** ou entre la capitale et le reste du pays. Le week-end, c'est de loin la première cause de mobilité.

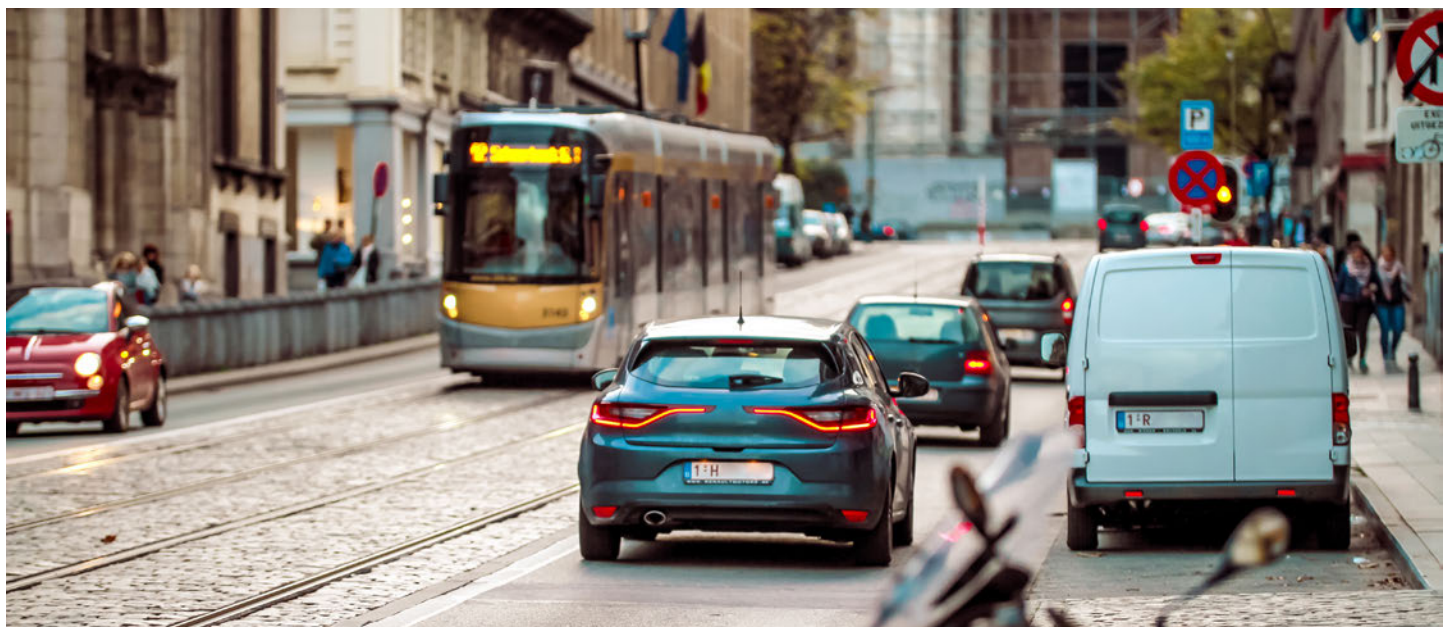
Néanmoins, à Bruxelles, il faut insister sur le fait que **la voiture n'est pas le principal moyen de transport utilisé pour effectuer des achats**. Dans le baromètre des quartiers commerçants², au sein des 60 périmètres monitorés par hub.brussels, la proportion médiane des chalands venant en voiture ou à moto est de 17 %, contre 48 % pour les chalands venant à pied ou à vélo et 43 % pour les utilisateurs des transports en commun.

Pour autant, en interrogeant les ménages bruxellois à leur domicile (ce qui rend le sondage plus complet puisqu'il inclut les personnes ne fréquentant pas les 60 quartiers monitorés), la part de l'automobile comme moyen de transport principalement utilisé pour faire les achats monte à 57 % en moyenne³. Malgré la différence de méthodologie d'enquête, cela s'explique aussi par l'absence de différenciation entre les types d'achats. Les chiffres regroupent

notamment les déplacements réalisés pour les grosses courses (fréquemment réalisées hors des espaces commerçants, dans des zones moins accessibles sans l'utilisation de la voiture) et les achats de biens d'équipement lourd (pour lequel la part des achats faits hors de la Région est importante, et l'usage de la voiture également).

Par ailleurs, cette part moyenne de 57 % cache une réelle variabilité au sein de la population. D'une part, selon l'âge, on passe de 50 % pour les 18-29 ans à plus de 60 % pour les 45-64 ans. D'autre part, selon le niveau socio-économique, on passe de moins de 50 % dans les quartiers populaires à plus de 70 % dans les quartiers les plus aisés, également plus périphériques, moins denses et desservis de manière plus lâche par le commerce et les transports en commun.

Cette variabilité s'observe aussi selon la destination. Les noyaux commerciaux où les chalands viennent surtout en voiture sont d'une part les quartiers populaires diversifiés et de grand rayonnement, comme le quartier Brabant ou Molenbeek - Centre, et d'autre part les centres et parcs commerciaux en entrée de ville, développés à la suite de la généralisation de la mobilité automobile, tels que le Basilix Shopping Center ou Stalle. Cela rappelle, en complément, que l'effet de la structure du noyau (notamment la part de biens lourds tels que les meubles, les électroménagers, etc.) impose même aux clients vivant à proximité d'avoir recours à l'automobile. Néanmoins, pour les clients de la proche périphérie et très dépendants de l'automobile⁴, c'est au moins autant la question du temps d'accès et de la congestion que celle du parking qui doit être posée.



- 1 Deuxième Cahier de l'Observatoire Régional de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale (2013) : les pratiques de déplacement à Bruxelles https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf
- 2 hub.brussels, 2022. Baromètre des quartiers commerçants. Disponible à l'adresse : <https://analytics.brussels/#/>
- 3 VAZQUEZ PARRAS, Juan, TREUTENS, Pierre-Philippe, CONDÉ, Gilles et WAYENS, Benjamin, 2019. Le commerce bruxellois en chiffres. Analyse des comportements spatiaux d'achat des ménages bruxellois [en ligne]. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale. Observatoire du commerce. Disponible à l'adresse : <http://perspective.brussels/fr/etudes-observations/economie-urbaine/observatoire-du-commerce>
- 4 STRALE, Mathieu, 2019. Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées, Brussels Studies [en ligne], 137, <https://journals.openedition.org/brussels/2831>.



Du point de vue des acteurs du commerce, **une bonne accessibilité est souvent un élément clé de leur attractivité** et donc de la vitalité de leur activité commerciale.

Ainsi, les commerçants sont très sensibles aux mesures prises en la matière, notamment celles qui ont trait à l'accessibilité automobile⁵ et aux livraisons. Une crainte récurrente de la part des commerçants est la perte d'accessibilité en voiture. Les représentants des commerçants associent souvent le renforcement de l'attractivité du commerce à l'augmentation du nombre de places de parking et à la diminution du coût de stationnement⁶. C'est une crainte partiellement fondée, même s'il est aussi fréquemment démontré empiriquement que les commerçants surestiment souvent le poids des automobilistes «stricts» dans leur clientèle⁷.

Dans les noyaux du Pentagone ou du Haut de la Ville, les parkings publics, certes payants, ne sont qu'exceptionnellement saturés⁸. Souvent concédés à des opérateurs privés, ils sont trop souvent vus avant tout comme une source de revenus (y compris pour les acteurs publics) et pas assez comme un outil de gestion de la mobilité (notamment en soulageant la pression du parking dans l'espace public). Dans le reste de la Région, avec la généralisation et l'uniformisation du paiement pour le stationnement en voirie, ce rôle initial des parcmètres, à savoir assurer la rotation des véhicules, a été oublié, notamment dans les espaces commerçants. Dès lors, il est probablement légitime que les commerçants se sentent de moins en moins bénéficiaires des politiques de stationnement.

Quant aux acteurs publics, ils doivent **concilier (ou arbitrer) des enjeux parfois antagonistes**. D'une part, ils doivent tenter d'adapter les fondamentaux de la mobilité aux enjeux sociétaux et environnementaux actuels (notamment en réduisant la part prise par l'automobile et en encourageant le recours aux transports publics, au vélo et à la marche). D'autre part, ils doivent conserver un tissu commercial urbain attractif et en bonne santé économique. De plus, cette gestion des enjeux se réalise dans un contexte urbain où l'espace est densément occupé et multifonctionnel et où les politiques relatives à la mobilité ont un effet immédiat sur d'autres dimensions de la gestion urbaine.

Enfin se pose **la question de la logistique**. Si la majorité des livraisons des commerces mobilisent des petits véhicules utilitaires (moins de 3,5 tonnes), il n'existe aucun relevé systématique à leur sujet, que ce soit au niveau de leur nombre, de leur activité ou de leurs origines ou destinations. La taxe kilométrique fournit cependant une information exploitable au sujet des poids lourds, dont le trafic est souvent perçu comme l'élément le plus visible (et le plus gênant ou moins adapté) de la logistique urbaine, quand bien même ils ne constituent pas la majorité des mouvements (ni des stationnements gênants). Avec la multiplication des livraisons à domicile et des envois de colis qui accompagnent l'essor du commerce en ligne, cette vue limitée sur la logistique est problématique, car elle ne permet pas de quantifier, d'anticiper et de répondre précisément à ces tendances. Dans ce contexte, il est malgré tout possible de s'appuyer sur les connaissances actuelles, des approches plus qualitatives et les nombreux tests et études en cours pour tracer et évaluer des pistes d'alternatives au fonctionnement actuel des livraisons.



5 WAYENS, Benjamin, DEBROUX, Tatiana, GODART, Pernelle, MAHIEU, Céline, STRALE, Mathieu et D'ETEREN, Emmanuel, 2020. Le commerce à Bruxelles : réconcilier l'urbain avec un secteur en reconfiguration. Note de synthèse BSI. Brussels Studies [en ligne]. 2020. DOI 10.4000/brussels.4311. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/brussels/4311>.

6 Ibid.

7 Ibid.

8 BREES Gwenaël, 2015, De l'art d'enterrer un parking, Dérivations, https://derivations.be/archives/numero-1/plateforme_marolles.html

En réalisant cette étude et en s'interrogeant sur **le profil d'accessibilité et le profil logistique des noyaux commerciaux, l'objectif est de dépasser la vision trop réductrice du « no parking, no business » pour apprécier la diversité des situations locales**, qu'il convient cependant de synthétiser pour permettre l'action publique et sérier les mesures, qui ne sont évidemment pas que locales. Cette analyse vise donc à objectiver et chiffrer autant que possible les enjeux de mobilité dans les environnements urbains où l'activité commerciale est très présente, en s'interrogeant sur l'offre de stationnement, sur l'accessibilité en transports en commun et sur les pratiques de livraison⁹.

Le territoire couvert par cette étude est la Région de Bruxelles-Capitale et l'échelle d'analyse est celle des noyaux commerciaux définis par hub.brussels dans le cadre du Schéma de Développement Commercial¹⁰. Au nombre de 123, ils regroupent à la fois des espaces commerçants considérés comme traditionnels (quartier Brabant à Schaerbeek, Porte de Namur à Ixelles, place Miroir à Jette ou encore Uccle - Centre) et des espaces plus récents (Docks Bruxsel, Woluwe Shopping Center ou des axes struc-

turants tels que la Chaussée de Ninove ou de Mons). Le périmètre et la localisation de ces noyaux sont représentés dans la Planche 1. **Ces noyaux regroupent un peu plus de 16 000 des 25 000 cellules commerciales de la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui représente 65 % des points de vente**. N'ayant pas accès à des données de surface de vente pour tous les commerces, les surfaces utilisées ici sont estimées avec la surface au sol des bâtiments occupés par un commerce. Il s'agit donc de surfaces brutes surestimant très certainement la réelle emprise au sol du secteur.

Les conditions d'accès à ces noyaux commerciaux, que ce soit pour la clientèle ou les marchandises, ne se limitent pas au périmètre strict des noyaux commerciaux. En effet, une offre de stationnement et d'arrêts de transports en commun à proximité de l'espace commercial peut influencer sa mobilité. Afin de prendre en compte l'influence de cet environnement proche, plusieurs analyses se basent sur un périmètre de cent mètres « à vol d'oiseau » autour du noyau commercial. L'utilisation de ce périmètre élargi est signalée systématiquement dans le volet méthodologique des planches de cette étude.

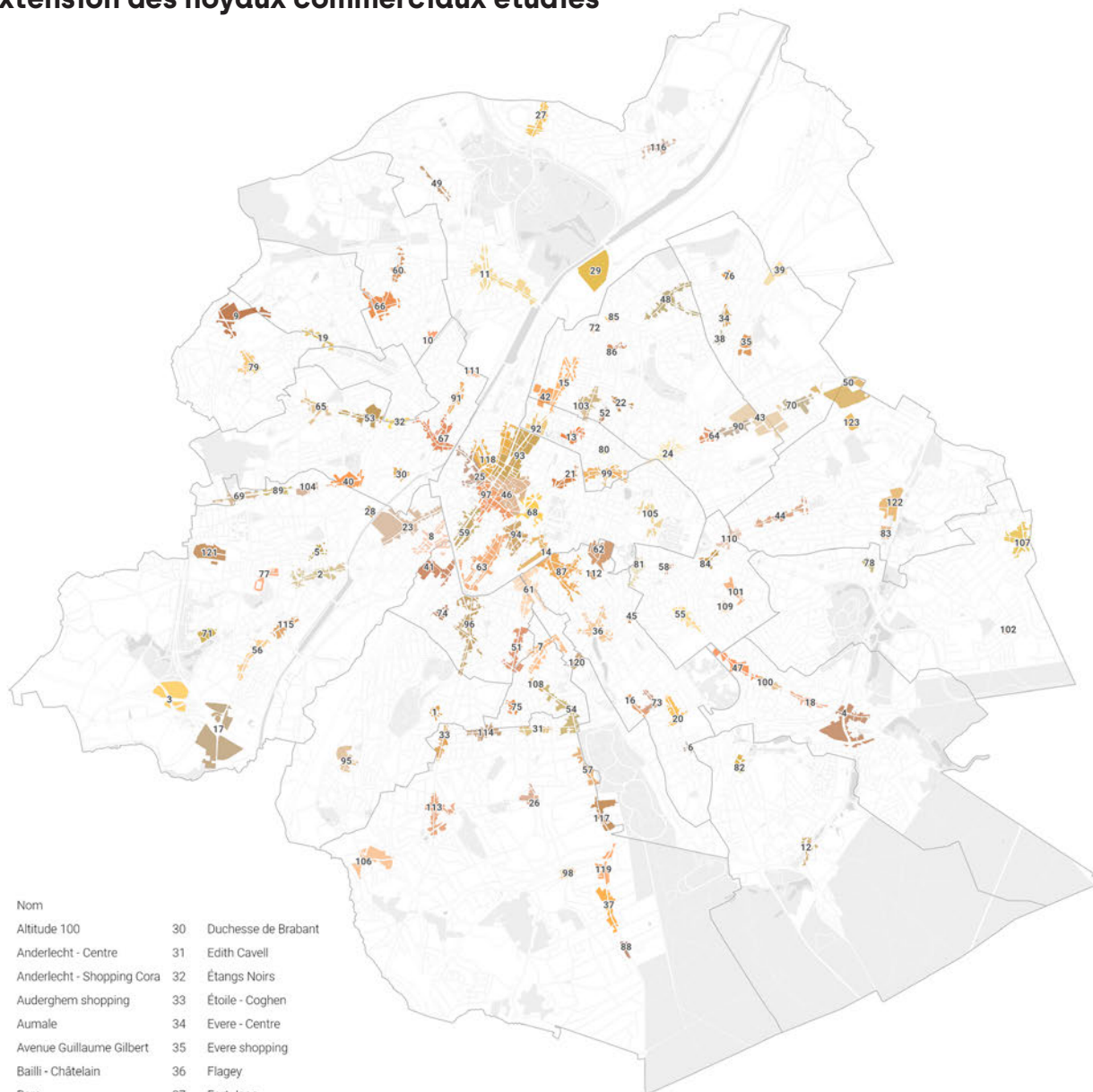


9 Bien que la qualité des espaces publics et l'accessibilité piétonne et cyclable soient aussi des enjeux importants en matière d'attractivité et de mobilité en lien avec les commerces, elles ne font pas l'objet d'un traitement cartographique à ce niveau, car elles relèvent d'une échelle plus fine et locale que celle des noyaux commerciaux (fronts de rue, trottoirs, etc.). Voir CRETEN, Alexis, MEZOUED, Aniss M. et LETESSON, Quentin, 2021. Fluidité des déplacements et gênes piétonnes dans les rues commerçantes de Bruxelles. *Brussels Studies* [en ligne]. 2021. N° 158. DOI 10.4000/brussels.5595. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/5595>

10 Le détail du découpage initial des noyaux commerciaux (https://hub.brussels/app/uploads/2019/07/Structuration_du_paysage_commercial_bruxellois_SDC3_hub-brussels.pdf) a été affiné pour les noyaux très étendus que sont Bruxelles - Centre (divisé en huit : Dansaert, Grand-Place, Mont des Arts, Lemonnier, Rogier, Rue Neuve, Saint-Jacques et Vismet) et le Haut de la Ville (Divisé en deux : Louise et Porte de Namur) afin de permettre une analyse plus détaillée.

Planche 1

Extension des noyaux commerciaux étudiés



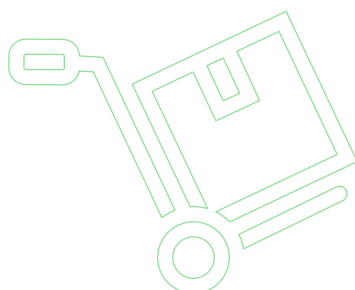
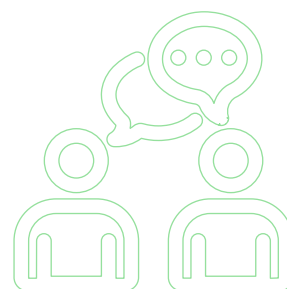
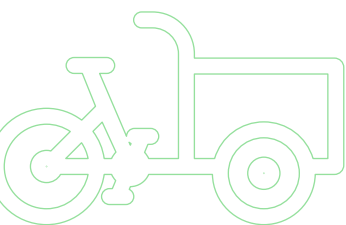
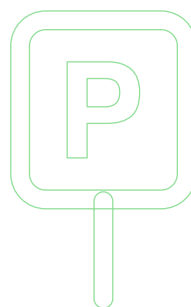
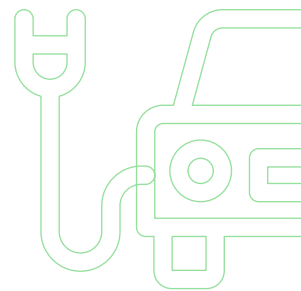
#	Nom				
1	Altitude 100	30	Duchesse de Brabant	80	Place Houwaert
2	Anderlecht - Centre	31	Edith Cavell	81	Place Jourdan
3	Anderlecht - Shopping Cora	32	Étangs Noirs	82	Place Keym
4	Auderghem shopping	33	Étoile - Coghen	83	Place Saint-Lambert
5	Aumale	34	Evere - Centre	84	Place Saint-Pierre
6	Avenue Guillaume Gilbert	35	Evere shopping	85	Place Verboekhoven
7	Bailli - Châtelain	36	Flagey	86	Pogge
8	Bara	37	Fort Jaco	87	Porte de Namur
9	Basilix shopping center	38	Gare d'Evere	88	Prince d'Orange
10	Belgica	39	Gare de Bordet	89	Prince de Liège
11	Bockstael	40	Gare de l'Ouest	90	Reyers
12	Boitsfort	41	Gare du Midi	91	Ribaucourt
13	Botanique	42	Gare du Nord	92	Rogier
14	Boulevard de Waterloo	43	Genève	93	Rue Neuve
15	Brabant	44	Georges Henri	94	Sablon
16	Buyl	45	Germoir	95	Saint-Denis
17	CERIA	46	Grand-Place	96	Saint-Gilles
18	Chant d'oiseau	47	Hankar	97	Saint-Jacques
19	Charles-Quint	48	Helmet	98	Saint-Job
20	Cimetière d'Ixelles	49	Houba - Brugmann	99	Saint-Josse
21	Congrès	50	Ieder zijn huis	100	Saint-Julien
22	Coteaux	51	Janson - Ma Campagne		
23	Cureghem	52	Josaphat		
24	Dailly	53	Karreveld		
25	Dansaert	54	La Bascule		
26	De Fré	55	La Chasse		
27	de Wand	56	La Roue		
28	Delacroix	57	Langeveld		
29	Docks Brussels	58	Leman		
		59	Lemonnier		
		60	Léon Théodor		
		61	Louise		
		62	Luxembourg		
		63	Marolles		
		64	Meiser		
		65	Mettewie		
		66	Miroir		
		67	Molenbeek - Centre		
		68	Mont des Arts		
		69	Moortebeek		
		70	Paduwa		
		71	Parc Vives		
		72	Pavillon		
		73	Petite Suisse		
		74	Place Bethléem		
		75	Place Brugmann		
		76	Place de la Paix		
		77	Place de Linde		
		78	Place des Maieurs		
		79	Place Dr. Schweitzer		
		80	Place Houwaert		
		81	Place Jourdan		
		82	Place Keym		
		83	Place Saint-Lambert		
		84	Place Saint-Pierre		
		85	Place Verboekhoven		
		86	Pogge		
		87	Porte de Namur		
		88	Prince d'Orange		
		89	Prince de Liège		
		90	Reyers		
		91	Ribaucourt		
		92	Rogier		
		93	Rue Neuve		
		94	Sablon		
		95	Saint-Denis		
		96	Saint-Gilles		
		97	Saint-Jacques		
		98	Saint-Job		
		99	Saint-Josse		
		100	Saint-Julien		
		101	Saint-Michel		
		102	Sainte-Alix		
		103	Sainte-Marie		
		104	Scheut		
		105	Schuman - Berlaymont		
		106	Stalle		
		107	Stockel		
		108	Tenbosch		
		109	Thieffry		
		110	Tongres		
		111	Tour et taxis		
		112	Trône		
		113	Uccle - Centre		
		114	Vanderkindere		
		115	Veeveyde		
		116	Vekemans		
		117	Vert Chasseur		
		118	Vismet		
		119	Vivier d'Oie		
		120	Vleurgat		
		121	Westland Shopping		
		122	Woluwe Shopping Center		
		123	Woluwe Shopping Cora		



0 1 2 3 km

Auteurs : IGEAT-ULB & hub.brussels, 2022
Source : hub.brussels, 2022

La mobilité de la clientèle des commerces bruxellois



Modes de déplacements de la clientèle

Source

hub.brussels, 2011 à 2020

Dans les enquêtes menées par hub.brussels dans les 60 quartiers du Baromètre des quartiers commerçants¹¹, on trouve des informations relatives aux modes de déplacements utilisés par les personnes sondées pour venir dans les quartiers. À noter que les centres commerciaux et autres ensembles gérés par le secteur privé ne sont pas monitorés dans le cadre du Baromètre des quartiers commerçants et sont donc exclus de cet indicateur¹².

Indicateur

Part modale déclarée

La part modale déclarée représente le pourcentage des personnes sondées utilisant un mode de transport donné pour venir dans le quartier. Par souci de clarté, les réponses délivrées par les chalands ont été regroupées en trois catégories :

- « À pied ou à vélo » rassemble les réponses « à pied », « à vélo » ou « à trottinette » ;
- « En transports en commun » regroupe les réponses « en bus », « en tram », « en métro » et « en train » ;
- « En voiture et à moto » inclut les réponses « en voiture »¹³, « à moto » et « en taxi ».

Interprétation

Sur l'ensemble des quartiers sondés, la marche ou le vélo représentent près de la moitié des moyens de déplacements déclarés par les personnes ayant répondu à l'enquête pour venir dans les quartiers (48 %). Viennent ensuite l'utilisation des transports publics (43 %) et, finalement, de la voiture (17 %) ¹⁴. Néanmoins, de fortes variations apparaissent entre les espaces commerçants et cela s'explique essentiellement par leur rayonnement¹⁵.

En effet, la marche et l'utilisation du vélo sont particulièrement surreprésentées dans les quartiers commerçants de la première couronne (Saint-Josse - Centre, Flagey, Molenbeek - Centre, Bockstael, etc.) en raison de leur aire de rayonnement essentiellement locale, voire régionale. Ces modes de déplacements sont en revanche sous-représentés dans deux autres types de quartiers. Tout d'abord, dans les quartiers commerçants plus périphériques (Stalle, Herrmann Debroux, Charles-Quint, etc.) où le tissu urbain est moins dense, où la structure de l'offre commerciale induit un usage plus fréquent de la voiture et, finalement, où une partie de la clientèle attirée vit dans la proche périphérie de Bruxelles. Pour ces quartiers, c'est la voiture qui présente une part modale particulièrement élevée. Ensuite, la part de la marche et du vélo est également faible dans les principaux quartiers commerçants de l'hypercentre (Rue Neuve, Louise ou Sablon) en raison de leur rayonnement métropolitain, voire national. Les clients qui les fréquentent venant de tout le pays,

ils réalisent donc des déplacements plus longs et utilisent davantage la voiture ou les transports en commun.

Concernant l'usage des transports publics, il est surreprésenté en centre-ville, dans les quartiers commerçants de la première couronne, mais aussi dans les quartiers périphériques localisés le long des axes de métros ou de trams rapides (Stockel et Auderghem shopping par exemple). En revanche, les transports publics sont bien moins utilisés dans les quartiers commerçants périphériques mal reliés au réseau de transports en commun (Evere - Centre, de Wand, etc.).

Finalement, l'usage de l'automobile est surtout élevé pour se rendre dans les quartiers commerçants les plus périphériques de la Région, où l'offre en transports en commun est plus faible et les distances à parcourir pour se rendre au magasin sont plus longues. Une surreprésentation apparaît aussi dans les quartiers à fort rayonnement de l'hypercentre ou dans les quartiers en entrée de ville. Ils attirent une clientèle métropolitaine et belge proportionnellement plus motorisée et venant à Bruxelles pour des achats moins fréquents et/ou plus volumineux. Ces éléments induisent un plus fort recours à l'automobile. À l'inverse, les petits quartiers commerçants et ceux localisés en première couronne engendrent un faible usage de la voiture, en raison de leur plus faible rayonnement, de la bonne offre de transports en commun et, sans doute, de la forte congestion automobile et des contraintes pesant sur le stationnement dans les parties densément urbanisées.

11 Idid.

12 Comme l'information n'est disponible que pour un nombre limité d'espaces commerçants, le terme "quartier commerçant" sera utilisé au lieu de "noyau commercial" pour ce volet uniquement.

13 Les enquêtes ne demandent pas de précision sur la propriété du véhicule et ne distinguent pas les voitures personnelles des voitures partagées.

14 À noter que les répondants ont la possibilité de donner plusieurs réponses, ce qui explique un pourcentage total supérieur à 100 %.

15 La question du rayonnement est multifactorielle car elle tient à la situation des noyaux commerciaux, à leur taille et à leur composition (type de commerces mais aussi type de gestion des commerces). Cet article revient notamment sur ces questions : <https://perspective.brussels/fr/actualites/la-structure-du-commerce-bruxelles>

De manière synthétique, on peut donc distinguer, en fonction du profil modal, trois logiques de différenciation des espaces commerçants :

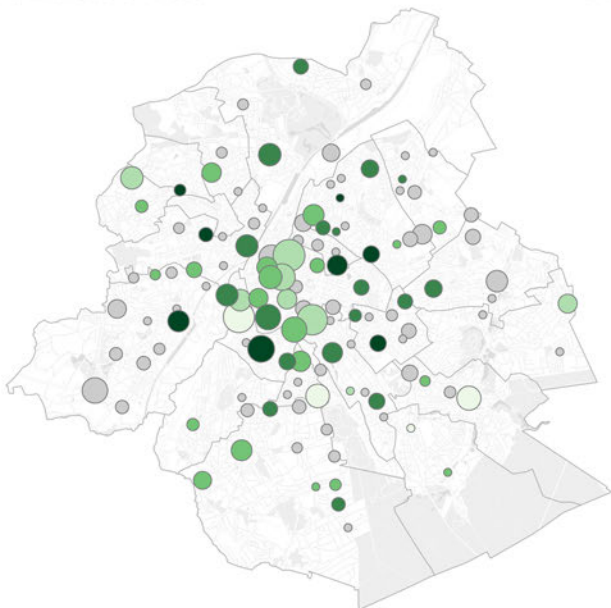
- les quartiers commerçants à fort rayonnement (typiquement la Rue Neuve, Porte de Namur, Brabant, etc.) où l'équilibre entre les modes de transport se joue entre l'automobile et les transports en commun;
- les noyaux à rayonnement communal ou régional (notamment Anderlecht - Centre, Molenbeek - Centre, Saint-Gilles - Centre, etc.) où l'équilibre se joue entre les trois modes de transport, avec une domination de la marche ou du vélo et des transports en commun pour les plus centraux, et de la voiture et des modes doux pour les plus périphériques;
- les petits noyaux pour lesquels l'équilibre se fera entre marche ou vélo et automobile avec un gradient centre-périphérie.

C'est en fonction de ces pratiques différentes que doit être lue la suite de l'analyse. Les espaces à fort rayonnement nécessiteront des infrastructures de transport de grande portée, que ce soit au niveau du parking ou des transports en commun. Pour les quartiers de taille moyenne, l'enjeu sera la desserte locale et régionale en transports en commun et une offre de stationnement relativement élevée. Dans les espaces denses, l'enjeu de l'accessibilité en transports en commun sera plus fort, vu la congestion automobile plus élevée. Partout, la bonne qualité de l'infrastructure piétonne et cyclable concernera un grand nombre de clients.

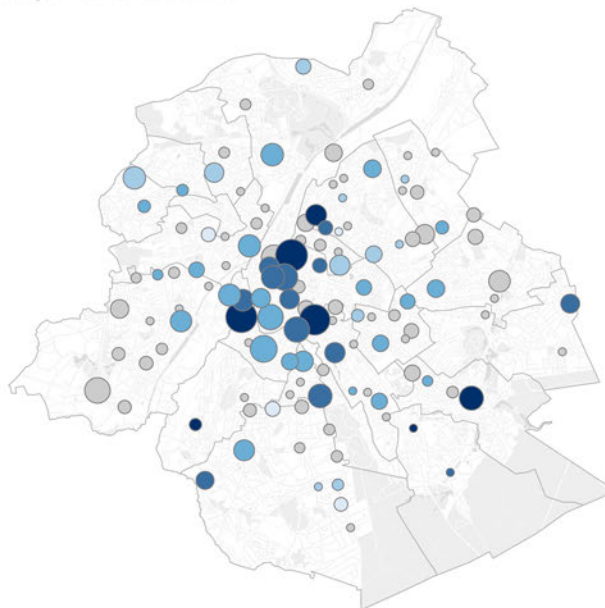


Principal moyen de transport utilisé pour atteindre un noyau commercial

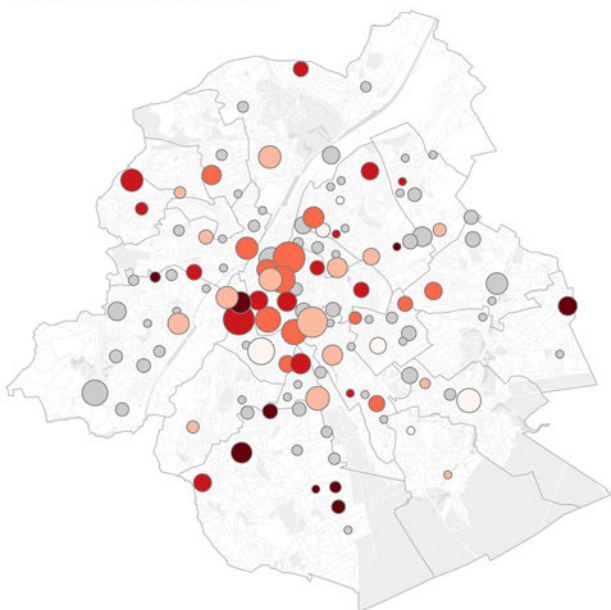
A. Marche et vélo



B. Transports en commun

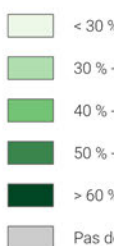


C. Automobile et moto

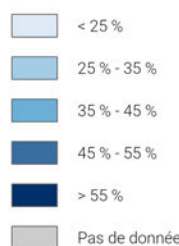


Part modale déclarée

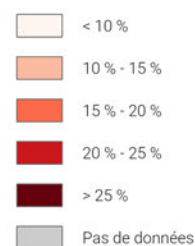
Marche et vélo



Transports en commun



Automobile et moto



Surface au sol des bâtiments occupés par un commerce



0 2,5 5 7,5 km

Auteurs : IGEAT-ULB & hub.brussels, 2022
Source : hub.brussels, 2011 à 2022

Offre de stationnement

Source

parking.brussels
& Bruxelles Mobilité, 2019

Les données relatives au stationnement proviennent de relevés réalisés par parking.brussels et Bruxelles Mobilité pour chaque tronçon de rue et îlot de la Région. En voirie, l'offre de stationnement accessible à la clientèle est composée de l'ensemble des places classées en zones vertes, bleues, oranges, rouges. Sont exclues les places réglementées (livraisons, kiss & ride, car sharing, poids lourds ou encore emplacements pour personnes en situation de handicap). Hors voirie, le stationnement accessible à la clientèle est composé des places proposées directement par les commerces et des parkings accessibles au public, payants ou non.

Indicateurs

Offre totale (en et hors voirie)
et proportion du stationnement hors voirie

Pour déterminer le nombre de places de stationnement par noyau commercial, sont comptabilisées les places en et hors voirie des tronçons et îlots situés dans le périmètre du noyau ainsi que celles localisées dans un périmètre de 100 mètres autour de ce noyau. De ce fait, certaines places de stationnement peuvent être prises en compte pour plusieurs noyaux si ces périmètres de 100 mètres se recouvrent. La proportion du stationnement hors voirie se calcule quant à elle par le rapport entre le nombre de places de stationnement hors voirie et l'offre totale de stationnement.

Interprétation

Sur les 123 noyaux commerciaux considérés, on recense approximativement 124 000 places de stationnement. Parmi elles, 59 % sont situées en voirie et 41 % dans des parkings aménagés. En moyenne, il existe un peu plus de sept places de stationnement accessibles à la clientèle pour chaque commerce dans les espaces étudiés. Cependant, cette moyenne est toute théorique puisque ces places de parking couvrent également d'autres besoins (stationnement des riverains, des travailleurs et des autres visiteurs du quartier). De plus, ces ratios varient fortement d'un quartier à un autre.

Les grands noyaux commerciaux de la première couronne (centres de Saint-Gilles, Molenbeek ou Anderlecht par exemple) se distinguent par un faible ratio de stationnement par commerce et une offre de stationnement hors voirie limitée. Il s'agit d'espaces commerciaux plus anciens, insérés dans un bâti dense, où l'aménagement d'espaces de stationnement supplémentaires est compliqué¹⁶ et coûteux¹⁷ d'un point de vue urbanistique et social. Dans la mesure où leur rayonnement commercial est essentiellement communal ou régional, l'enjeu de l'accessibilité routière depuis l'extérieur de la ville y est moins important. Néanmoins, plusieurs de ces noyaux se distinguent par un fort rayonnement, parfois permanent (Brabant, Molenbeek - Centre ou Porte de Namur), parfois occasionnel (Cureghem lors des marchés hebdomadaires). Dans ces espaces, la faible offre de stationnement s'avère donc plus problématique.

À l'inverse deux types de noyaux se démarquent par une importante offre de stationnement. Il s'agit d'une part des espaces commerciaux du Pentagone en bordure de petite ceinture (Rue Neuve, Vismet, Dansaert, Boulevard de Waterloo, Sablon, etc.) ainsi que le noyau Louise qui s'inscrit aussi dans cette logique. Ces noyaux bénéficient d'une forte offre de stationnement hors voirie. Tous profitent de l'offre des grands parkings publics sur le tracé de la Petite Ceinture, qui datent de sa transformation en autoroute urbaine. Cette situation est compatible avec leur offre commerciale à fort rayonnement, basée sur l'attraction d'une clientèle tant régionale que métropolitaine et belge. À noter que si le piétonnier présente un plus faible ratio de stationnement, il bénéficie indirectement des parkings qui l'entourent, où la clientèle automobiliste trouve une offre abondante.

L'autre catégorie d'espaces fortement dotés en place de stationnement est constituée des centres et parcs commerciaux de la deuxième couronne (Woluwe Shopping Center, Auderghem Shopping, Basilix Shopping Center, Anderlecht Shopping Cora, Westland Shopping, etc.). Ces noyaux commerciaux ont été construits et localisés en fonction d'une bonne accessibilité automobile et de la mise à disposition de grands espaces de stationnement hors voirie et réservés à la clientèle.

¹⁶ BREES Gwenaël, 2015, De l'art d'enterrer un parking, Dérivations, https://derivations.be/archives/numero-1/plateforme_marolles.html;

¹⁷ Voir à ce sujet: <https://www.7sur7.be/home/les-parkings-souterrains-pas-rentables-meme-a-deux-euros-de-l-heure~ab925500/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F> et <https://www.arau.org/content/uploads/2014/05/CP-projets-de-parkings-pentagone-08-05-2014.pdf>

Finalement, à localisation comparable, les petits noyaux commerciaux ont généralement une plus faible offre de stationnement que les plus grands, le plus souvent limitée à l'offre en voirie. Pour autant, l'enjeu de l'accessibilité y est essentiellement local, ce qui n'exclut pas des problèmes de mobilité routière et de pression sur le stationnement, qu'ils soient ponctuels ou non.

À noter que, au-delà de la disponibilité du stationnement, l'accessibilité routière est bien sûr aussi fonction de la saturation du trafic et des embouteillages. S'il n'y a pas de relevé public systématique de cette information, les données disponibles attestent d'une forte congestion générale, qui est d'autant plus élevée qu'on circule dans les espaces urbains denses¹⁸.

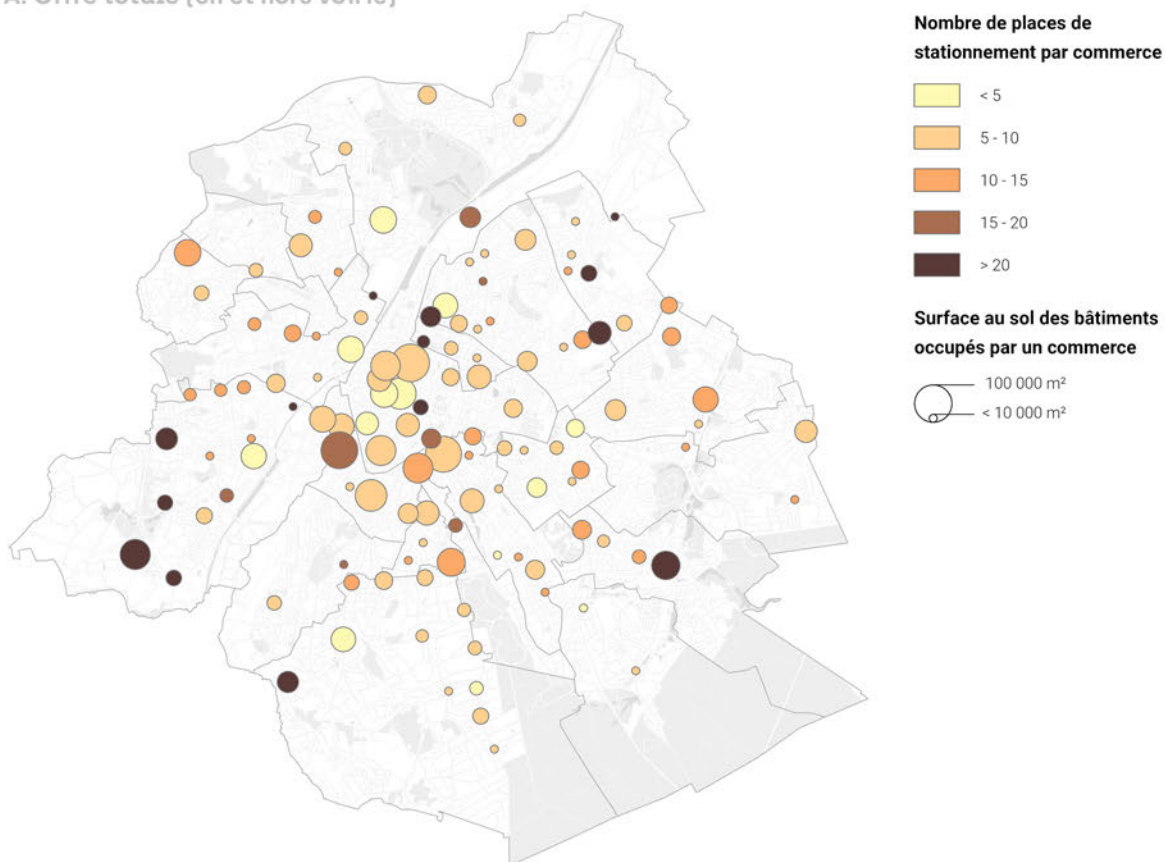
C'est en particulier le cas pour les noyaux commerciaux implantés dans les quartiers denses et autour d'axes routiers étroits comme Molenbeek - Centre (avec la chaussée de Gand), Brabant, Bockstael (rue Marie-Christine) ou Anderlecht - Centre (rue Wayez), qui vont être les plus impactés par cette congestion. En effet, le tissu urbain dense y rend l'aménagement de l'espace public complexe et l'arbitrage difficile entre circulations routière, cycliste et des transports en commun, stationnement et espace piéton. Dans ce cadre, les autorités communales et régionales tentent parfois de rompre avec ces situations par la mise en sens unique et l'ouverture d'espaces de stationnement hors voirie, voire la piétonnisation.



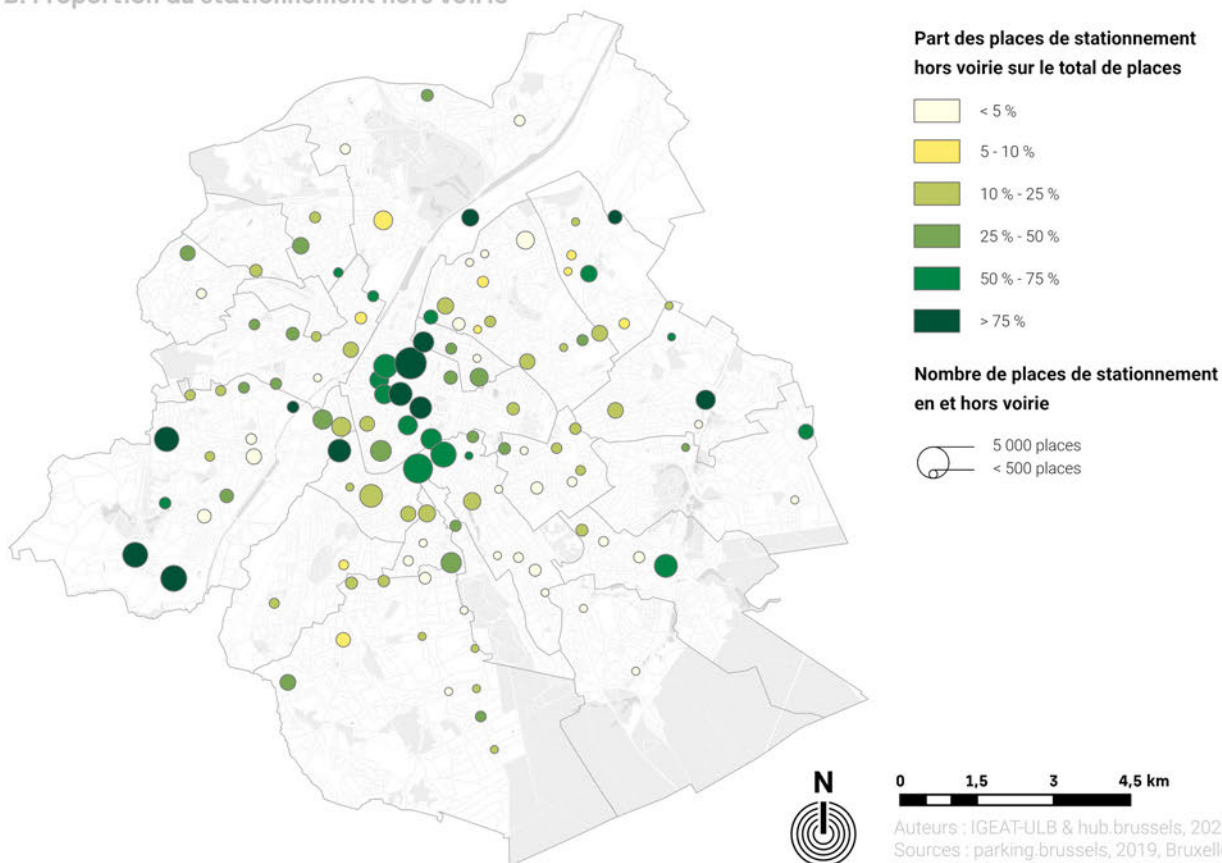
18 Voir notamment les données de TomTom (https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/brussels-traffic/) ou de GoogleMaps (<https://www.google.be/maps/@50.8274276,4.3410342,14332m/data=!3m1!1e3!5m1!1e1?hl=fr>)

Offre de stationnement accessible à la clientèle des noyaux commerciaux

A. Offre totale [en et hors voirie]



B. Proportion du stationnement hors voirie



0 1,5 3 4,5 km

Auteurs : IGEAT-ULB & hub.brussels, 2022
Sources : parking.brussels, 2019, Bruxelles Mobilité, 2019 & hub.brussels, 2022

Occupation du stationnement en voirie

Source

parking.brussels
& Bruxelles Mobilité, 2019

Les données relatives au stationnement proviennent de relevés réalisés par parking.brussels et Bruxelles Mobilité pour chaque tronçon de rue de la Région. Les données relatives à l'occupation sont le résultat de relevés de terrain de parking.brussels et ne concernent que le stationnement en voirie. Il n'existe pas de relevé systématique de l'occupation du stationnement hors voirie, probablement parce que la pression sur le stationnement y est moins forte et que ces données commerciales sont la propriété des gestionnaires de ces parkings¹⁹.

Indicateur

Taux d'occupation du stationnement
en voirie en semaine

Le taux d'occupation des voiries est le rapport entre le nombre de places occupées par un véhicule au moment du relevé et le nombre total de places disponibles. Ce taux est calculé par noyau suivant le même périmètre que celui pris en compte pour déterminer l'offre de stationnement (périmètre des noyaux commerciaux ainsi que des voiries et des îlots situés à moins de 100 mètres de ces noyaux). Le taux d'occupation est décliné selon quatre tranches horaires: 5h-7h, 10h-12h, 15h-17h et 20h-22h. Si la première tranche permet a priori d'apprécier l'occupation des places de stationnement par les riverains, les deux suivantes montrent la pression qu'exercent les autres personnes fréquentant les noyaux (travailleurs, chalands, etc.) sur le stationnement. La dernière tranche se veut intermédiaire puisque, en fonction du noyau, il peut s'agir tant des résidents que de personnes fréquentant le noyau en soirée (pour l'HoReCa ou l'offre culturelle notamment).

Interprétation

On estime que les espaces de stationnement sont saturés (c'est-à-dire qu'il devient difficile de trouver une place) à partir d'un taux d'occupation de 90 %. Or, ce taux est atteint dans de nombreux noyaux commerciaux du centre-ville et de la première couronne pendant la journée²⁰. Ces taux d'occupation ne sont pas spécifiques aux espaces commerçants, ils s'observent en général dans les quartiers densément occupés de la Région. Mais ces problèmes de stationnement sont sans doute plus problématiques pour le commerce, puisque celui-ci fonde son fonctionnement sur l'attraction d'un flux de clients, notamment automobilistes, qui visitent le quartier pour une durée limitée et pour qui la perte de temps due à la recherche d'une place est donc proportionnellement plus pénalisante.

Les noyaux du Pentagone se distinguent par la forte amplitude entre l'intense occupation diurne liée aux activités commerciales et professionnelles et la faible occupation nocturne due à la faible densité d'habitants et leur taux de motorisation plus faible. La situation est particulièrement visible Rue Neuve, au Sablon et au Mont des Arts. Il est à noter que cette forte occupation du stationnement se poursuit en soirée, en raison de l'importance de l'offre HoReCa et d'activités de loisir.

Au contraire, les noyaux commerciaux de la première couronne présentent un taux d'occupation du stationnement élevé en permanence, en raison de la plus forte densité d'habitants (les taux de motorisation restants relativement similaires) et d'activités ainsi qu'en raison de la plus faible offre de stationnement. C'est le cas par exemple des centres de Saint-Gilles, Molenbeek, Saint-Josse ou encore dans les noyaux les plus centraux de Schaerbeek (Sainte-Marie, Josaphat, Coteaux, etc.).

En seconde couronne (c'est-à-dire dans les communes d'Uccle, Auderghem, Evere, etc.), la plus faible densité d'habitants et d'activités et les ratios plus élevés de places de parking par établissement induisent une moindre pression sur l'offre de stationnement en voirie, malgré un taux de motorisation plus élevé.

La saturation du stationnement en voirie des principaux noyaux commerçants du centre-ville est, en terme quantitatif, relativement peu problématique pour l'accessibilité automobile des commerces, car elle est compensée d'une forte offre de parking hors voirie, dont le taux d'occupation est plus faible. Même en centre-ville, on estime ce taux de saturation à moins de 60 %²¹.

19 https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/gm_q7_stationnement_fr_v4.pdf

20 https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_stationnement.pdf

21 https://derivations.be/archives/numero-1/plateforme_marolles.html

Reste cependant à maximiser l'utilisation effective du parking hors voirie et à mieux le valoriser. En revanche, la situation est plus critique en première couronne, d'une part en raison de la saturation permanente du stationnement, d'autre part en raison de la plus faible offre accessible à la clientèle hors voirie. Ceci renforce les constats précédents: dans ces espaces, les noyaux visant une clientèle non bruxelloise ou ceux accueillant de grands marchés connaissent une forte tension, permanente ou occasionnelle, sur le stationnement.

Bien sûr, les noyaux commerciaux plus récents (centres commerciaux notamment) et organisés autour de vastes espaces de stationnement hors voirie sont, sauf cas exceptionnels²², nettement moins concernés par cette problématique.

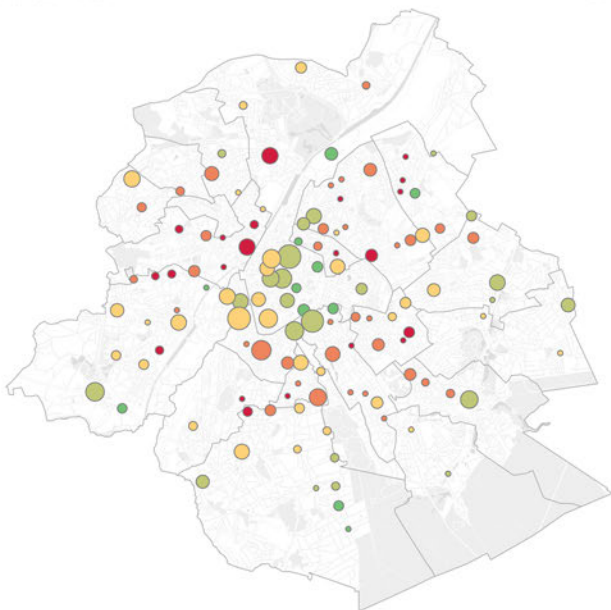


22 Pensons par exemple aux jours de match à Anderlecht, qui nécessitent une gestion spécifique pour le Westland Shopping Center.

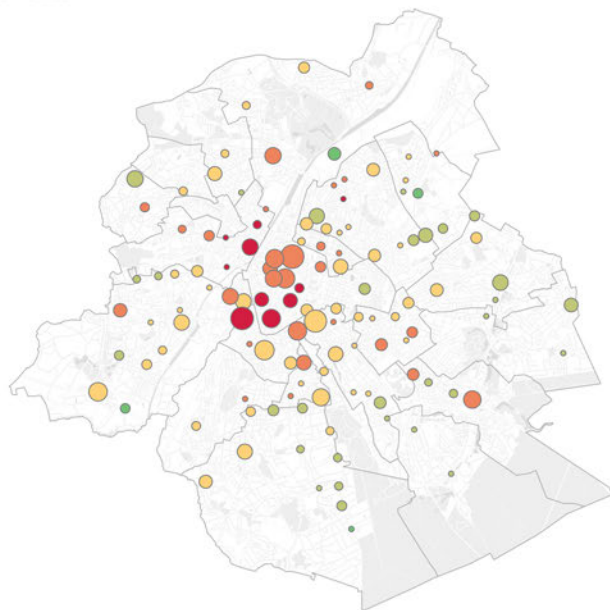
Planche 4

Taux d'occupation du stationnement en voirie en semaine dans les noyaux commerciaux

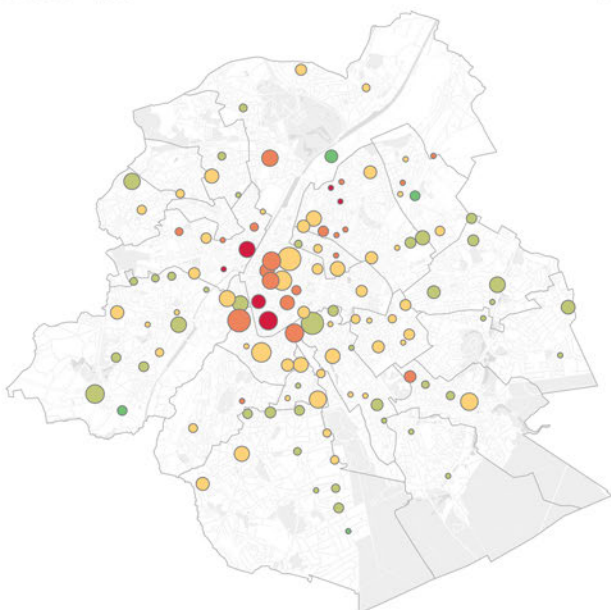
A. 5h - 7h



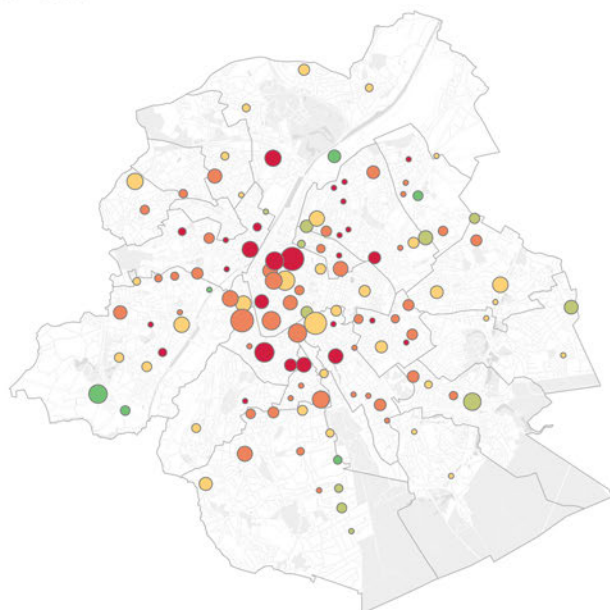
B. 10h - 12h



C. 15h - 17h



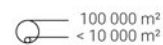
D. 20h - 22h



Taux d'occupation



Surface au sol des bâtiments occupés par un commerce



Accessibilité des noyaux commerciaux en transports en commun

Sources

STIB, De Lijn, TEC et SNCB, 2021

L'indicateur relatif à la qualité de l'accessibilité en transports en commun se base sur des données au format GTFS produites par les opérateurs de transports publics. Ce format de données permet de connaître le réseau de transports (itinéraire, arrêts, etc.) d'un point de vue géographique mais également d'avoir accès aux informations temporelles liées au passage du matériel roulant (fréquence de passage, temps de trajet entre arrêts, etc.).

Indicateur

Temps d'accès moyen en transports en commun

Pour apprécier la qualité de l'accessibilité en transports en commun d'un noyau commercial, un temps d'accès moyen depuis tous les arrêts de transports en commun de la Région de Bruxelles-Capitale vers ce noyau est calculé. Ce calcul combine l'offre des quatre opérateurs (STIB, De Lijn, TEC, SNCB) à trois moments de la journée (moyenne des temps d'accès à 8 h, 12 h et 16 h en semaine) et permet donc d'apprécier la qualité de la desserte régionale en transports en commun. Les arrêts de transports en commun situés dans un rayon de 100 mètres autour des noyaux commerciaux ont été pris en compte.

Interprétation

Le temps d'accès moyen depuis l'ensemble des lieux de départ possibles du territoire bruxellois vers les noyaux commerciaux est d'environ 32 minutes. Néanmoins, ce temps moyen cache une forte variabilité de qualité de la desserte entre les noyaux. Ainsi, on observe un fort gradient centre-périphérie qui résulte de l'organisation de l'offre en transports publics visant la bonne desserte du centre-ville. En effet, la desserte ferroviaire métropolitaine et nationale, organisée principalement pour les déplacements domicile-travail des navetteurs, est centrée sur les principales gares de la capitale (Nord, Centrale, Midi et Schuman). De même, l'offre métropolitaine des opérateurs interrégionaux (TEC ou De Lijn) vise aussi les quartiers de bureaux du centre-ville en parcourant les principales chaussées (chaussée de Ninove, de Louvain, de Wavre, de Waterloo ou de Gand notamment). Même l'offre de la STIB est organisée autour de la desserte des principaux centres d'activités depuis et vers les grandes gares. Ce sont donc les abords des gares du Nord, Centrale et Midi ainsi que le quartier européen qui disposent de la meilleure accessibilité en transports en commun.

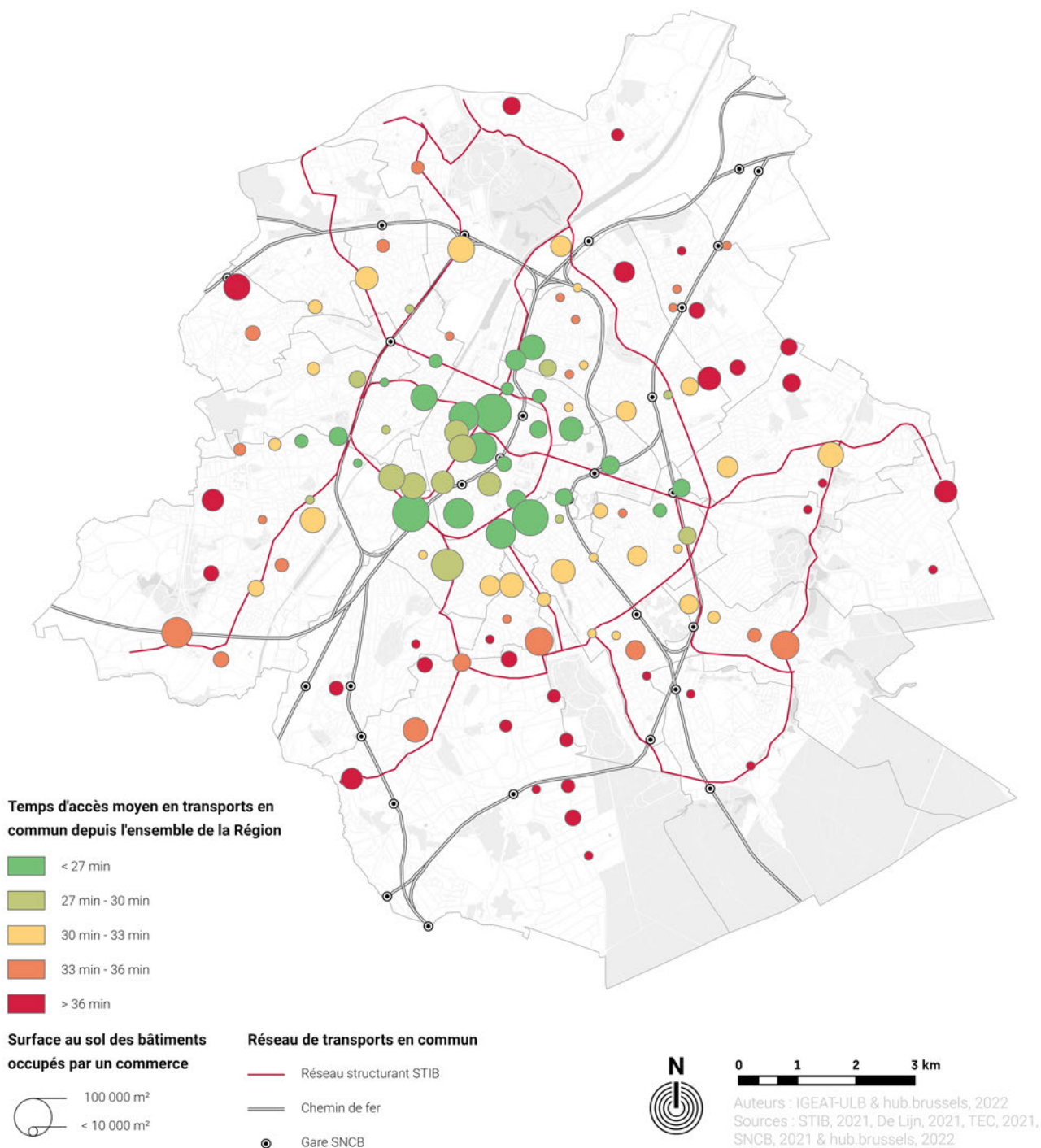
L'impact positif des lignes structurantes de transports en commun urbains (métros et trams en site propre) pour l'accessibilité des noyaux commerçants apparaît clairement. En première couronne, elles assurent une desserte de bonne qualité aux noyaux commerçants localisés le long de la chaussée de Gand (Molenbeek - Centre, Étangs Noirs et Karreveld), de l'avenue Louise (Vleurgat et Bailli - Châtelain) ou encore à proximité de nœuds tels que Mérode (Place Saint-Pierre et Tongres), la Gare de l'Ouest, etc. En seconde couronne, cette meilleure desserte apparaît au niveau de Miroir, du Woluwe Shopping Center, de Docks Bruxsel ou de Hankar. En revanche, les noyaux commerciaux d'Uccle, Evere, Forest, Boitsfort ou Ganshoren et Neder-Over-Hembeek, qui sont éloignés du centre et qui ne sont pas desservis par des lignes rapides de transports en commun urbains, apparaissent comme peu accessibles. Relativement à leur proximité du centre, c'est le cas aussi des espaces commerçants de

Schaerbeek et Ixelles, pour lesquels l'offre en transports en commun dépend essentiellement des bus et des trams circulant en surface, mais pas forcément en site propre.

Du point de vue du lien avec la structure de l'offre commerciale, les noyaux commerciaux à fort rayonnement du centre-ville ont une bonne accessibilité en transports en commun urbains, métropolitains et nationaux. Pensons par exemple à la Rue Neuve, à Louise ou au Sablon. Cela leur permet potentiellement d'attirer la clientèle régionale et métropolitaine en évitant l'usage de la voiture. C'est également le cas d'un nombre limité de centres ou parcs commerciaux de la seconde couronne, ceux situés à proximité d'une station de métro (qui correspond généralement aussi au terminus ou à un point de passage des bus interrégionaux des TEC ou de De Lijn connectant Bruxelles à sa proche périphérie) comme le Woluwe Shopping Center, Docks Bruxsel ou Auderghem Shopping. Les autres, comme le Basilix Shopping Center ou le Westland shopping Center, continuent donc à dépendre plus fortement de l'accessibilité routière. En première couronne, l'accessibilité des noyaux du sud-est et de l'est de Bruxelles est moins bonne, en raison de l'absence de lignes structurantes de transports en commun et des mauvaises performances du réseau de surface dans ce tissu urbain dense. C'est le cas par exemple de Janson - Ma Campagne, de la Bascule, ou du Cimetière d'Ixelles.

Pour les plus petits noyaux commerciaux, comme la Place Brugmann à Ixelles, le Parc Vives à Anderlecht ou Vekemans à Neder-Over-Hembeek, la moins bonne accessibilité moyenne en transports en commun est moins préjudiciable, vu leur rayonnement plus limité. Un calcul de l'accessibilité locale en transports en commun offrirait sans doute une image plus fine, mais probablement très semblable. Les lignes structurantes (métros et trams en site propre, mais aussi chemin de fer) polarisent aussi l'offre locale des transports publics: les lignes de bus et de tram classiques cherchent à rabattre les voyageurs vers les gares et arrêts de métro et tram principaux.

Qualité de l'accessibilité en transports en commun des noyaux commerciaux



Typologie de la mobilité des noyaux commerciaux



Afin de résumer les résultats obtenus précédemment, une typologie est créée au moyen d'une analyse factorielle visant à synthétiser l'offre et la demande de stationnement décrites par les indicateurs relatifs à l'offre de parkings en voirie et hors voirie (Planche 3), au taux d'occupation du stationnement en voirie (Planche 4) ainsi qu'à la qualité de l'accessibilité en transports en commun (Planche 5). Les résultats relatifs à la mobilité des clients (Planche 2) ne sont pas retenus puisqu'ils ne sont pas disponibles pour l'ensemble des noyaux.

Le résultat de cette synthèse est une **typologie en six classes** qui se base sur une double opposition. La première génère un clivage centre-périérie et différencie, d'une part, les noyaux commerciaux - plutôt centraux - bien accessibles en transports en commun et présentant une forte pression sur le stationnement en voirie et, d'autre part, les noyaux dont l'accessibilité en transports en commun est mauvaise et la pression sur le stationnement en voirie est faible - caractéristiques que l'on retrouve surtout en seconde couronne -. La deuxième opposition différencie les noyaux commerciaux selon la part qu'occupe leur offre de stationnement hors voirie.

La première classe (« A », en rouge) englobe les noyaux bénéficiant d'une bonne accessibilité en transports en commun, d'une forte pression sur le stationnement en voirie et d'une faible offre de parking hors voirie. Il s'agit d'espaces commerciaux centraux, bien localisés sur les axes structurants de la STIB, mais où la pression sur le stationnement est importante puisque la saturation en voirie est peu compensée par l'offre hors voirie. On retrouve surtout dans cette catégorie les centres et quartiers principaux des communes de la première couronne (Saint-Gilles, Molenbeek et Saint-Josse pour les centres et Bara, Cureghem, Brabant et Sainte-Marie pour le reste), mais aussi les Marolles et Lemonnier sur Bruxelles ou encore Tongres et Saint-Michel sur Etterbeek. Ce sont pour la plupart des espaces commerciaux anciens avec, d'une part, des rues étroites et un tissu urbain dense limitant l'offre de stationnement (tant en voirie et hors voirie) et, d'autre part, une demande de stationnement forte vu la densité de population. Si, malgré tout, cette pression sur l'accessibilité routière est compensée par la bonne accessibilité en transports en commun, elle devient préoccupante pour les noyaux ayant un rayonnement national voire international (Brabant, Lemonnier, Marolles ou Molenbeek - Centre) et devrait inciter une analyse prioritaire de la situation de la mobilité et du ressenti des commerçants et des chaland.

La deuxième (« B », en orange) reprend les noyaux disposant d'une accessibilité moyenne en transports en commun et d'une faible offre de stationnement hors voirie. Il s'agit de centres villageois ou de quartiers anciens (Anderlecht - Centre, Flagey, Bockstael, Miroir, La Chasse, Bailli - Châtelain, Dailly, Cimetière d'Ixelles ou Helmet). Ce sont des espaces commerciaux d'envergure communale ou régionale. La pression sur le stationnement reste élevée, bien qu'un peu moindre que la catégorie précédente. L'accessibilité en transports en commun y est relativement bonne à l'échelle régionale, mais peu performante à l'échelle métropolitaine ou belge, en raison de l'éloignement vis-à-vis des gares ou des axes de transports en commun urbain structurants. Pour les noyaux à plus fort rayonnement (par exemple Bockstael ou Bailli - Châtelain) cette accessibilité moyenne est plus problématique.

La troisième classe (« C », en jaune) regroupe les noyaux ayant une mauvaise accessibilité en transports en commun, une faible offre de stationnement hors voirie et une faible pression sur le stationnement en voirie. Ce sont essentiellement des petits noyaux commerciaux (à l'exception d'Uccle - Centre) et situés en seconde couronne, comme Evere - Centre, Chant d'oiseaux, Moortbeek ou Vivier d'Oie. Ces noyaux ont un rayonnement essentiellement local et une accessibilité soit routière, soit piétonne. La mauvaise accessibilité en transports en commun à l'échelle régionale est de moindre importance et l'offre de stationnement en voirie suffisante pour répondre aux besoins du chaland.

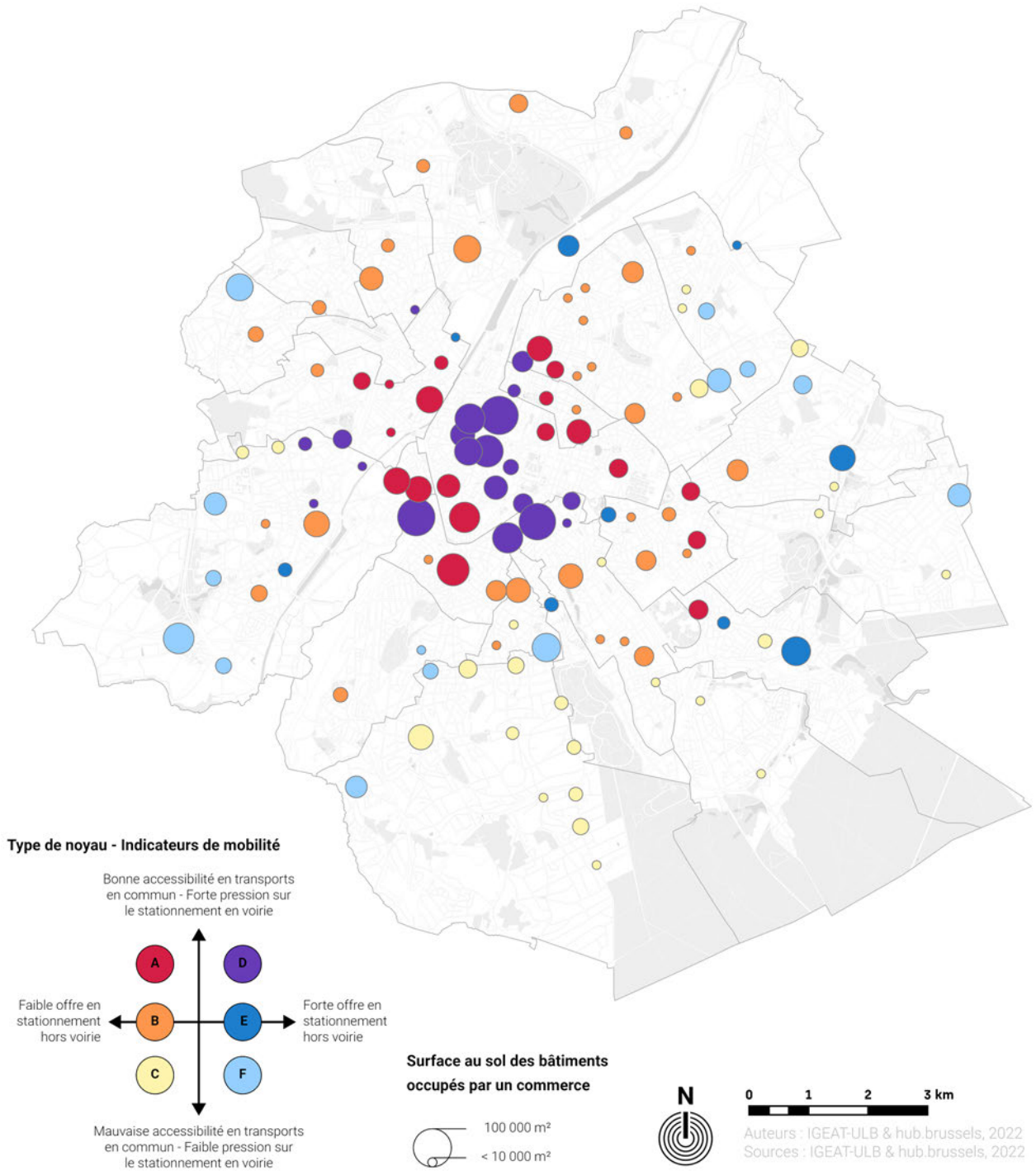
La quatrième classe (« D », en violet), regroupe des noyaux combinant une bonne accessibilité en transports en commun et une forte offre de parking hors voirie, qui compense la pression sur le stationnement en voirie. S'y retrouvent essentiellement des noyaux commerciaux du centre-ville et de ses abords: Grand-Place, Dansaert, Rue Neuve, Boulevard de Waterloo, Louise ou Porte de Namur. Ce sont des noyaux à fort rayonnement régional et national, qui concentrent les grandes chaînes du commerce intégré et les activités commerçantes liées à l'hypercentre touristique. Ils profitent des grands parkings publics de la petite ceinture et de ses abords. Leur bonne accessibilité multimodale, tant en voiture qu'en transports en commun est cohérente avec leur rayonnement étendu. Cette classe regroupe aussi de plus petits noyaux situés à proximité immédiate de gares ou stations de métro, comme Gare de l'Ouest, Trône, Aumale, Luxembourg, Gare du Nord ou Belgica. Ces noyaux vivent en grande partie de la clientèle bruxelloise ou métropolitaine de passage.

La cinquième classe (« E », en bleu vif), regroupe des centres commerciaux planifiés localisés sur des axes de métros ou de trams rapides (Docks Bruxsel, Woluwe Shopping Center, Auderghem Shopping). Ils combinent une très bonne accessibilité routière et une importante offre de parking pour leur clientèle métropolitaine et nationale à une bonne accessibilité en transports en commun pour leur clientèle urbaine. Dans ce cadre, il est intéressant de retrouver Tour & Taxis dans cette catégorie, car les développements commerciaux en cours y visent effectivement une clientèle à fort rayonnement. On retrouve également quelques noyaux commerçants proposant une forte offre de stationnement hors voirie et une relativement bonne accessibilité en transports en commun (Veeweyde, Vleurgat, Jourdan).

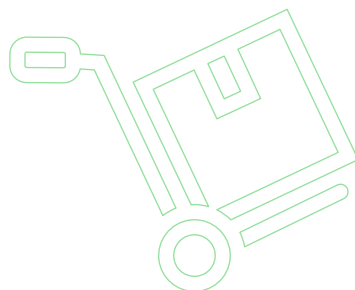
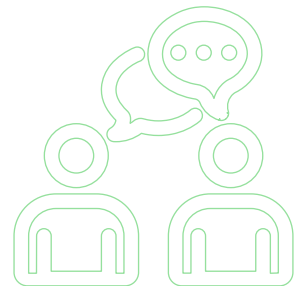
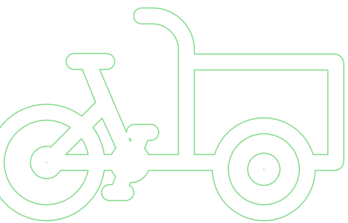
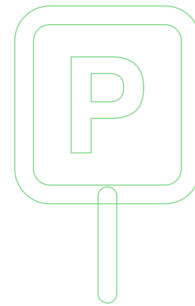
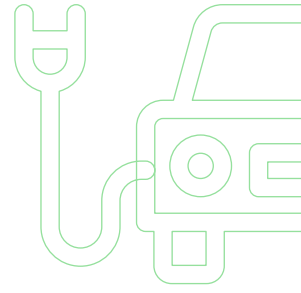
La dernière catégorie (« F », en bleu clair) regroupe les noyaux ayant une mauvaise accessibilité en transports en commun mais une bonne offre de stationnement hors voirie. Il s'agit cette fois de centres commerciaux périphériques, abritant notamment de grands supermarchés (Basilix Shopping Center, Woluwe Shopping Cora, Stalle, Westland Shopping, Anderlecht - Shopping Cora), mais également des noyaux commerciaux localisés en deuxième couronne (Bascule, Étoile - Coghen, Evere Shopping, abords des chaussées de Louvain, Ninove et Waterloo) et abritant également des grandes surfaces généralistes. Ces noyaux présentent un rayonnement régional voire métropolitain ainsi qu'une accessibilité essentiellement automobile, en particulier pour ceux localisés en entrée de ville. Ce sont des noyaux relativement récents, développés dans la logique de la généralisation de la mobilité routière.



Typologie des noyaux commerciaux selon les indicateurs de mobilité



La logistique des commerces



Estimation des livraisons hebdomadaires générées par l'activité commerciale

Source

Bruxelles Mobilité, 2012 sur base du modèle Freturb développé par le LAET (Université de Lyon)

L'estimation des livraisons se base sur le modèle Freturb développé par le Laboratoire Aménagement Economie et Transports de l'Université de Lyon et qui estime les flux de marchandises et de véhicules générés par l'activité économique. À chaque activité est attribué un ratio de livraisons qui est fonction de la taille de l'établissement, du volume de ventes et de l'organisation des livraisons. Ce modèle Freturb a été mobilisé et adapté à la situation bruxelloise dans le cadre d'une commande de Bruxelles Mobilité²³.

Indicateur

Densités de livraisons par commerce et par 100 m² de surface commerciale estimée

En fonction du type de produits vendus, de son appartenance à un réseau d'enseignes et de sa taille, chaque commerce se voit attribuer une valeur estimant le nombre de livraisons le fournissant chaque semaine. Ces valeurs individuelles sont ensuite regroupées par noyau et délivrent donc une estimation du nombre total de livraisons hebdomadaires ayant lieu dans le noyau. Ce total est ensuite divisé par le nombre de commerces se trouvant dans le noyau ou par la surface cadastrale de ces derniers pour obtenir deux valeurs moyennes et ainsi favoriser la comparabilité entre noyaux.

Interprétation

Pour mieux comprendre les données issues du modèle, il faut savoir que:

- toute chose étant égale par ailleurs, la fréquence moyenne des livraisons par commerce augmente avec la taille des magasins, car les volumes de marchandises vendues suivent la même tendance, induisant des besoins plus grands de livraisons;
- à surface de vente égale et activité similaire, les fréquences de livraisons sont plus fortes parmi les magasins indépendants que dans les chaînes d'enseignes ou de succursales, en raison de la moindre intégration de la chaîne logistique et du recours plus fréquent à des petits véhicules (voitures personnelles et camionnettes);
- du point de vue de l'activité, les commerces alimentaires, les pharmacies ou les kiosques génèrent une plus grande fréquence de livraisons que les magasins de produits non alimentaires pour des raisons organisationnelles: la presse doit nécessairement être livrée chaque jour, les médicaments plusieurs fois par jour en raison des contraintes de conservation et d'urgence de mise à disposition, et les produits alimentaires ont aussi un temps de conservation limité.

À l'échelle régionale, on estime que le commerce de détail génère environ un tiers des trajets routiers de marchandises à Bruxelles, ce qui en fait l'activité qui génère le plus de flux²⁴. En moyenne, les commerces étudiés sont

livrés environ une fois par jour. Rapportés à la surface de vente estimée, 100 m² de magasins génèrent environ quatre livraisons par semaine. À l'échelle des 123 noyaux commerciaux considérés, on estime à 118 000 le nombre moyen de livraisons hebdomadaires. Évidemment, ce total se répartit de manière très différenciée suivant la taille des noyaux. Ceux composés de nombreux points de vente (notamment Saint-Gilles - Centre, Saint-Jacques, Grand-Place, Porte de Namur ou encore la Rue Neuve) accueillent près de 4 000 livraisons par semaine tandis que les plus petits noyaux (Parc Vives à Anderlecht, Sainte-Alix ou encore l'Altitude 100) n'atteignent pas les 250 livraisons hebdomadaires.

Lorsqu'on analyse la densité de livraisons rapportée au nombre de commerces, de nouveaux profils logistiques apparaissent et différencient les noyaux indépendamment de leur taille. On observe ainsi une fréquence de livraisons par commerce plus élevée dans les centres commerciaux en entrée de ville et les noyaux situés le long des chaussées. Ce résultat s'explique par la prédominance de la grande distribution généraliste ou spécialisée dont la surface par magasin induit d'importants volumes de vente et donc de livraison. En revanche, on observe des fréquences de livraison par commerce plus faibles dans les noyaux centraux (car abritant de plus petits points de vente générant de plus faibles volumes de vente) et dans ceux qui sont composés majoritairement de commerces non alimentaires (Shopping centers de Woluwe et d'Anderlecht et noyaux spécialisés du centre-ville comme les Marolles, Dansaert ou le Sablon).

²³ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf

²⁴ idem

Rapportée aux surfaces commerciales estimées, l'image de la densité des livraisons est tout autre. Un gradient apparaît entre les noyaux commerciaux comprenant une forte part de points de vente appartenant à des enseignes, où la densité de livraisons est plus faible en raison de chaînes logistiques plus intégrées, et ceux dominés par des commerçants indépendants, où cette densité de livraisons est plus élevée. De ce fait :

- les centres commerciaux de la seconde couronne ainsi que les noyaux centraux à fort rayonnement (abritant de nombreuses enseignes) présentent un faible ratio de livraisons par m² (et en fait aussi une plus grande concentration de celles-ci, par groupage et utilisation de camions);
- les petits noyaux ainsi que ceux de la première couronne présentent de fortes densités de livraisons en raison de leur structure commerciale, mais aussi probablement, en raison de loyers plus hauts qui induisent des volumes de vente par m² commerciaux plus élevés, une plus forte intensité d'utilisation des surfaces de vente;

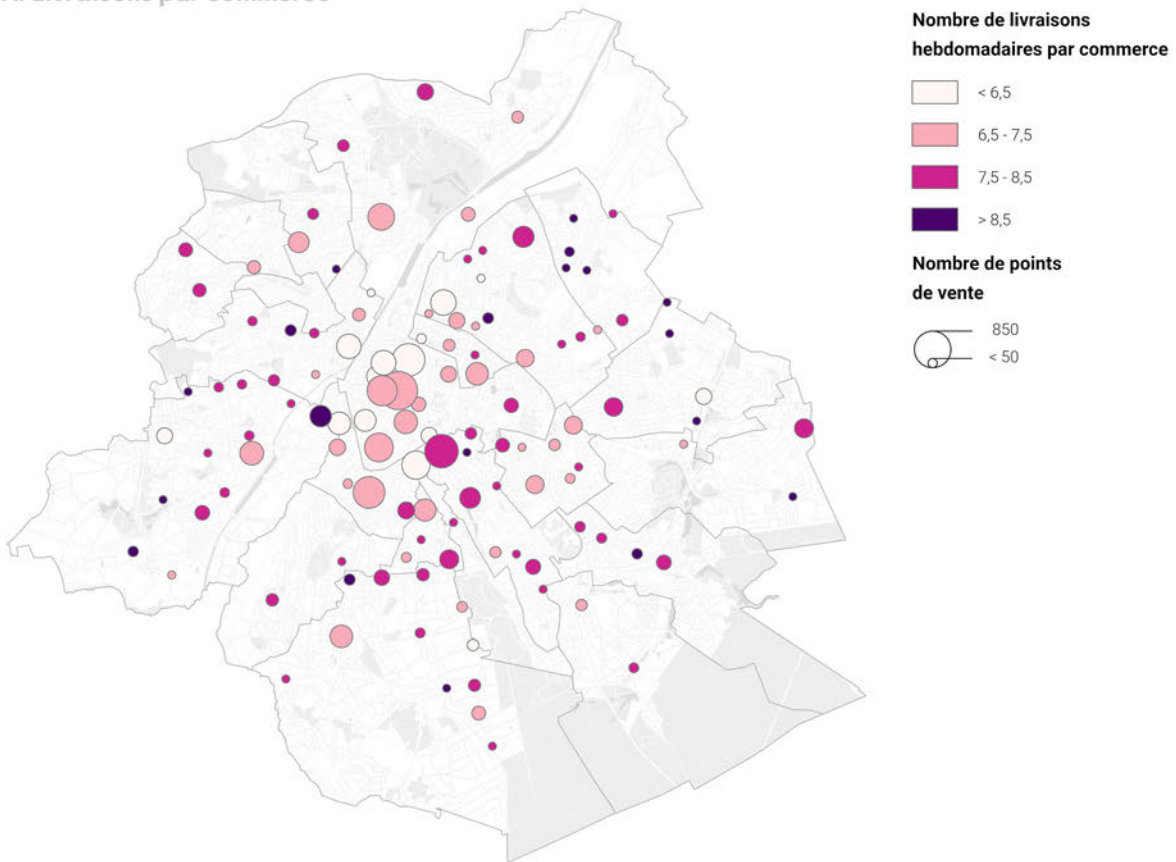
- l'effet de l'HoReCa, qui génère une plus grande densité de livraisons, est visible autour de la Grand-Place et dans les noyaux centraux des communes bruxelloises (Saint-Gilles avec le Parvis, Bockstael, Place de la Vaillance à Anderlecht ou Place Saint-Josse).

À noter que ces profils de densité de livraisons induisent des besoins différents en matière d'espaces de livraison. En général, les centres commerciaux et les grandes enseignes disposent d'espaces logistiques dédiés et organisés en dehors de la voirie. En revanche, les noyaux commerciaux plus centraux et les commerçants indépendants dépendent plus fréquemment des espaces logistiques et de stationnement aménagés en voirie.

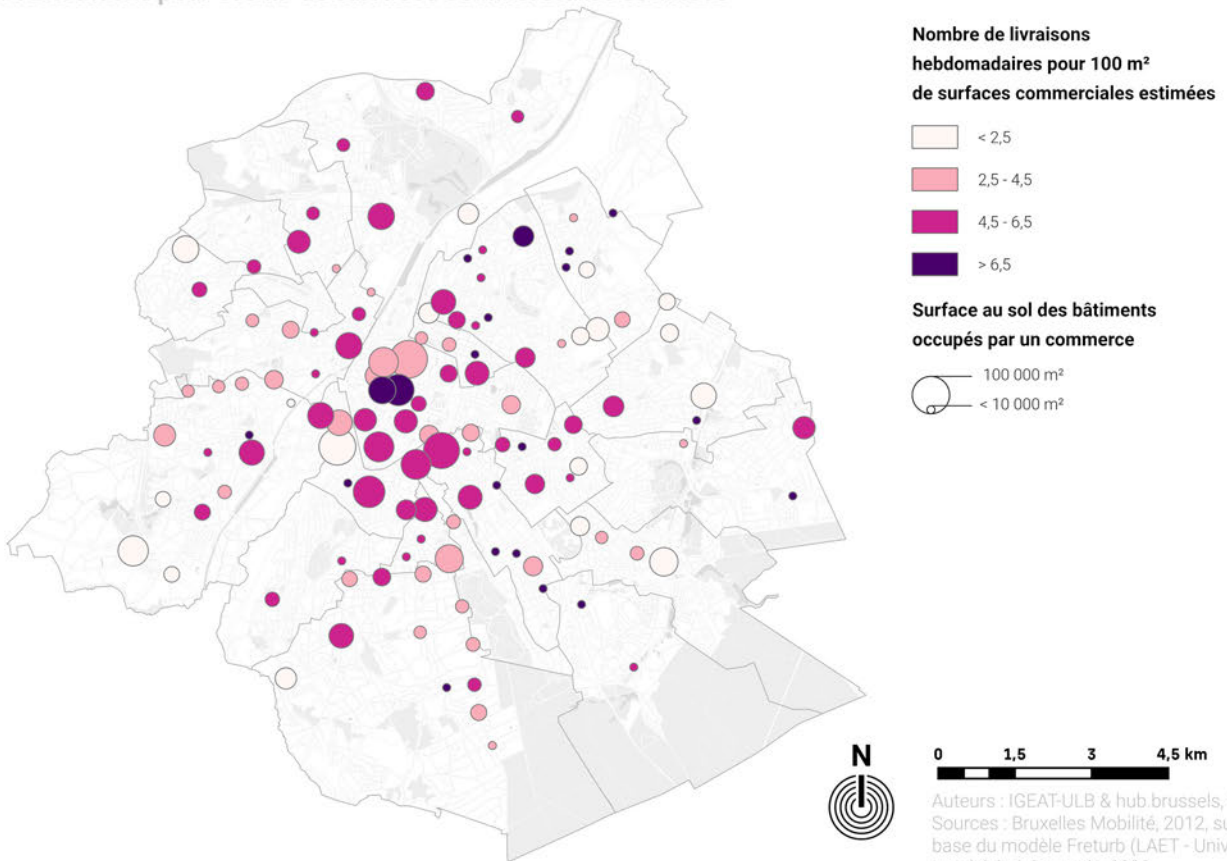


Densité de livraisons dans les noyaux commerciaux

A. Livraisons par commerce



B. Livraisons pour 100 m² de surfaces commerciales estimées



Trafic de poids lourds généré par l'activité commerciale

Sources

Bruxelles Mobilité, 2021 et Bruxelles Mobilité, 2012 sur base du modèle Freturb développé par le LAET (Université de Lyon)

L'indicateur sur le trafic de poids lourds est estimé à partir des données issues de la taxe kilométrique nationale sur les véhicules de plus de 3,5 T de charge utile. Pour la perception de cette taxe, tous les véhicules concernés doivent être équipés d'une borne GPS qui permet d'enregistrer précisément leur parcours et de déterminer le montant de la taxe. Un extrait anonyme de ces relevés a été mis à notre disposition par Bruxelles Mobilité dans le cadre de cette étude. Il couvre une période d'une semaine type (semaine du 22 mars 2021).

Il est important de préciser que les données ne délivrent aucune information sur la nature des camions (camion-benne, poids lourd classique, camion poubelle, etc.), ni sur les marchandises transportées (ou non), ni sur l'activité associée (livraison, chantier, ramassage d'ordures, activité postale, etc.). Il s'agit donc d'une estimation basée sur le seul parcours des véhicules. Pour autant, il s'agit d'une méthode déjà mobilisée pour d'autres analyses de trafic à Bruxelles et validée par des relevés de terrain. Par ailleurs, les données mettant à disposition des informations sur les camions, l'indicateur ne traite pas des trajets effectués en camionnettes. Or, ces dernières représentent la majorité du trafic lié à la logistique des commerces (même si leur présence est souvent perçue, parfois à tort, comme moins génératrice de nuisances que les poids lourds).

C'est pourquoi est créé un deuxième indicateur qui évalue la proportion des poids lourds dans l'ensemble des livraisons au départ des données du modèle Freturb.

Indicateurs

Densité de livraisons poids lourds et proportion des livraisons poids lourds

L'estimation de la densité de livraisons poids lourds dans les noyaux commerciaux est basée sur les arrêts des véhicules concernés par la taxe au sein des périmètres des noyaux commerciaux et dans un rayon de cent mètres à leurs alentours. Un arrêt de plus de 20 minutes dans un noyau commercial est considéré comme une livraison présumée. L'indicateur obtenu est la somme du nombre d'arrêts comptabilisés dans un noyau sur la période de l'extrait anonyme obtenu rapportée au nombre de commerces, ce qui permet la comparabilité entre les noyaux ayant chacun une taille très variable.

L'indice de proportion des livraisons poids lourds, basé sur les estimations du modèle Freturb, est le rapport entre le nombre de livraisons réalisées par poids lourd et le nombre total de livraisons. En fonction des types de produits vendus dans les commerces, de l'appartenance de ces derniers à un réseau d'enseignes et de leur taille, le nombre de livraisons hebdomadaires (poids lourds et totale) varie pour chaque commerce. Ces valeurs individuelles sont regroupées par noyau et l'indice calculé délivre une proportion qui favorise la comparabilité entre noyaux.

Interprétation

À l'échelle régionale, les estimations issues de la taxe kilométrique montrent qu'un peu plus de 13 000 livraisons seraient réalisées par des poids lourds chaque semaine dans les noyaux commerciaux, ce qui équivaut à 0,8 livraisons par commerce. Cette moyenne cache encore une fois des écarts entre les différents noyaux de la Région. Par exemple, on observe des valeurs plus élevées dans les noyaux commerciaux de la deuxième couronne où sont implantées les grandes surfaces généralistes et spécialisées (Cora d'Anderlecht, Basilix Shopping Centre, Auderghem Shopping...). Ces enseignes ont plus systématiquement recours aux poids lourds, qui leur permettent de rationaliser leur logistique, de l'organiser en tournées et de réduire les trajets et la fréquence des livraisons. Par ailleurs, la prédominance de grandes surfaces alimentaires dans les noyaux induit une forte utilisation des poids lourds puisque la livraison de marchandises y est souvent quotidienne (ex: Stalle).

Les noyaux bordant les chaussées (Gare de l'Ouest, Reyers, Mettewie, etc.) présentent aussi un recours aux poids lourds plus important en raison de la plus forte présence d'enseignes (alimentaires ou non), mais aussi de la surreprésentation de commerces vendant des produits volumineux (matériaux de construction, commerces liés à l'automobile, ameublement, électro-ménager) qui favorisent l'usage du camion.

Le recours aux poids lourds est en revanche moins fréquent dans les noyaux de la première couronne et du Pentagone où la part des commerçants indépendants est plus forte: Grand-Place, Saint-Gilles - Centre, Saint-Jacques, Schuman-Berlaymont, etc. Ces commerces ne génèrent pas individuellement un volume de livraisons justifiant l'usage d'un poids lourd et leur organisation logistique est plus rarement organisée à partir de tournées. Ce sont donc les camionnettes qui y sont plus systématiquement utilisées.

Concernant les données issues du modèle Freturb, la proportion des livraisons réalisées par des poids lourds est estimée à 31 %. Si les observations réalisées pour la première et la seconde couronnes restent globalement similaires à l'indice de densité, le Pentagone ne présente pas des résultats identiques.

Cette différence peut s'expliquer par l'offre spécifique de ces noyaux qui, proportionnellement, présentent moins d'enseignes alimentaires (ce qui limite les livraisons quotidiennes par poids lourds) et plus de magasins spécialisés (plutôt l'habillement pour la Rue Neuve ou la Grand-Place et les produits volumineux pour le Sablon et les Marolles) qui nécessitent toutefois le recours aux camions et induisent une part importante de ce type de véhicules dans le total des livraisons réalisées.

Ces observations permettent de faire plusieurs constats. En premier lieu, si les poids lourds ont un impact individuel fort sur le trafic, la sécurité routière ou le bruit, ils permettent de réduire la fréquence des livraisons pour leurs utilisateurs et de rationaliser les flux. À volume égal de marchandises, leur remplacement par des camionnettes (en raison d'une

interdiction des véhicules lourds par exemple) induirait un trafic supplémentaire et une consommation d'espace et d'énergie plus élevée, vu la dispersion des flux dans un plus grand nombre de véhicules.

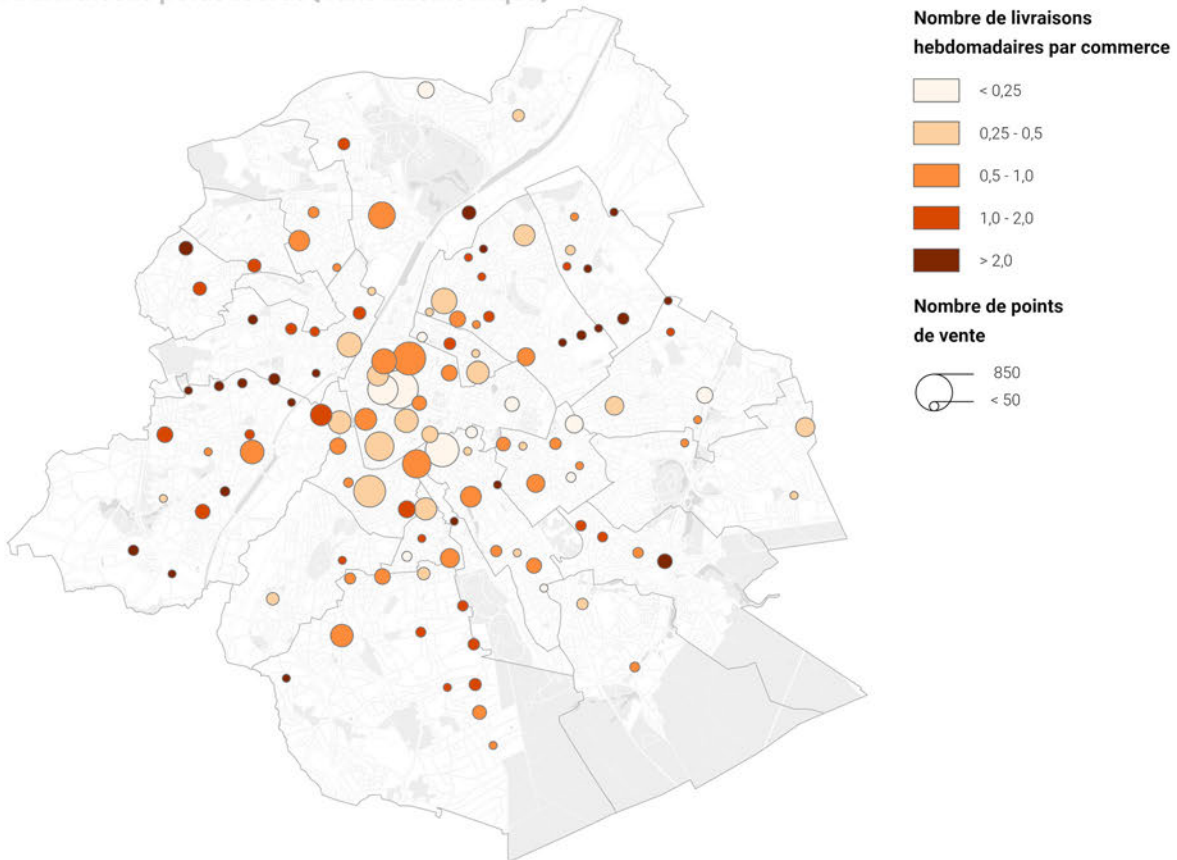
Deuxièmement, la composition du tissu commercial génère des besoins logistiques différents. Les noyaux concentrant de nombreuses enseignes de la grande distribution généraliste ou spécialisée (textile, ameublement, bricolage, etc.) nécessitent des voiries et des lieux de stationnement adaptés à la circulation de véhicules lourds.

Enfin, un troisième et dernier élément est le développement des réseaux d'enseignes et la diversification de leurs concepts: petits supermarchés remplaçant les épiceries indépendantes, augmentation du nombre d'enseignes dans l'HoReCa, etc. Cette tendance induit un changement des besoins logistiques même sans transformation apparente du tissu commercial, avec un recours plus fréquent à des poids lourds par ces acteurs du commerce intégré en croissance (mais au prix de livraisons moins fréquentes).

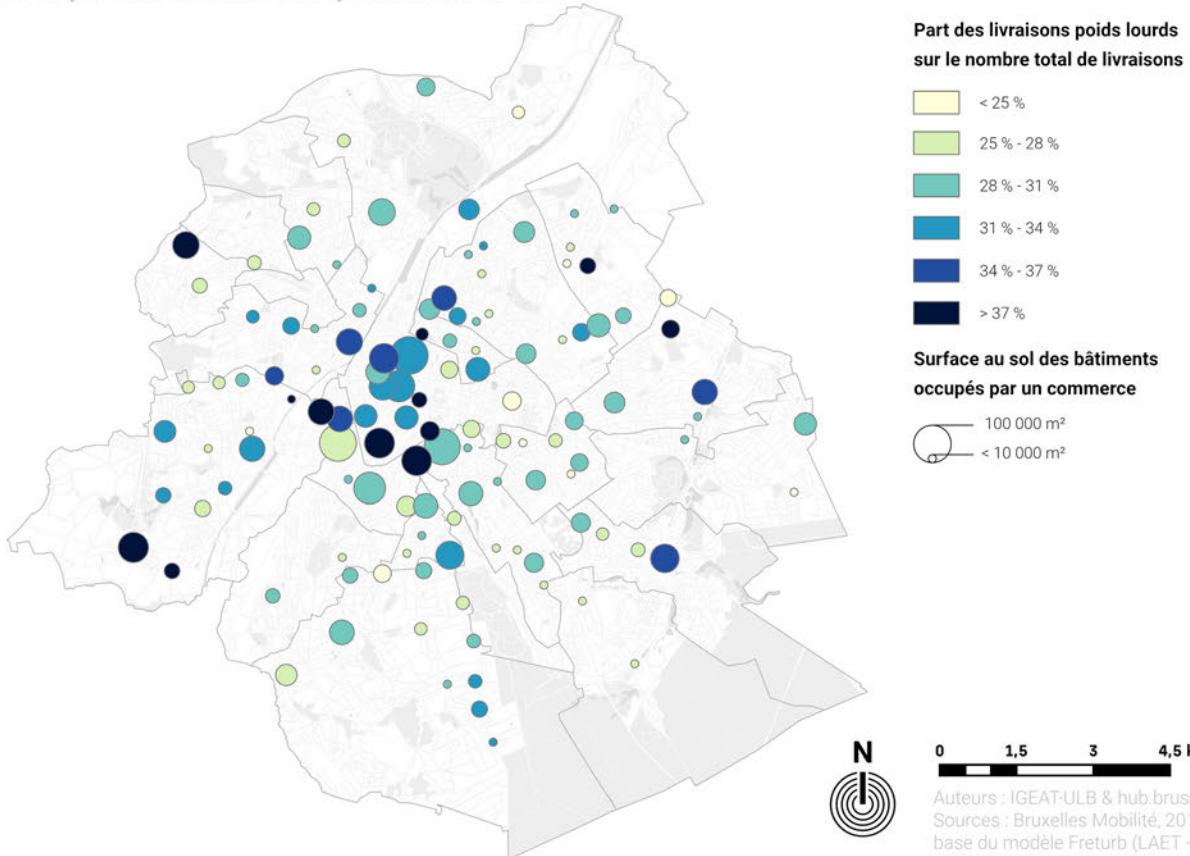


Densité de livraisons poids lourds dans les noyaux commerciaux

A. Livraisons poids lourds [Taxe kilométrique]



B. Proportion des livraisons poids lourds [Freturb]



Le stationnement réservé aux livraisons

Sources

parking.brussels & Bruxelles Mobilité, 2019 et Bruxelles Mobilité, 2012 sur base du modèle Freturb développé par le LAET (Université de Lyon)

Les informations relatives au stationnement en voirie réservé aux livraisons sont issues des données de parking.brussels. Si le nombre de places de stationnement est disponible, ce n'est pas le cas des informations relatives à la taille de ces espaces. Par ailleurs, aucune information n'est disponible sur les espaces aménagés en dehors de la voirie (qui sont généralement le fait de commerces de plus grandes surfaces de vente, du commerce intégré ou des shopping centers).

L'estimation des livraisons se base sur le modèle Freturb qui estime les flux de marchandises et de véhicules générés par l'activité économique. À chaque activité est attribué un ratio de livraisons qui est fonction de la taille de l'établissement, du volume de vente et de l'organisation des livraisons.

Indicateurs

Nombre d'emplacements réservés aux livraisons et livraisons par emplacement

Le stationnement réservé aux livraisons comptabilise le nombre de places de stationnement dédiées dans un périmètre reprenant les voiries et ilots situés dans les noyaux ou à moins de 100 mètres de leur limite. Au regard de la problématique, cela permet par exemple de tenir compte des nouvelles logiques imposées au piétonnier du centre-ville ou encore des entrées « de service » en arrière d'îlot. Ce nombre total de places est ensuite divisé par le nombre de commerces localisés dans le noyau. Les places prises en compte sont les emplacements réservés aux livraisons et aux poids lourds ainsi que les emplacements dépénalisés dédiés aux livraisons.

Le deuxième indicateur est le rapport entre le nombre estimé de livraisons hebdomadaires ayant lieu dans le noyau et le nombre de places de stationnement dédiées aux livraisons.

Interprétation

La géographie des espaces de livraison en voirie dans et autour des noyaux commerciaux bruxellois est complexe à interpréter.

Il semble exister un gradient centre-périphérie, avec une plus grande densité d'espaces de livraison en centre-ville. Cela s'inscrit dans la logique suivante: au sein des espaces denses, la possibilité d'aménager des zones de livraison hors voirie est moindre et la pression sur le stationnement est plus forte. Les espaces dédiés aux livraisons en voirie sont donc d'autant plus utiles. Pour autant, une grande hétérogénéité apparaît, y compris entre noyaux d'une même commune ou de quartiers voisins.

Les très faibles ratios d'espaces de livraison dans les centres commerciaux aménagés s'expliquent par la présence de zones logistiques aménagées sur le site commercial lui-même, en dehors de la voirie. Plusieurs noyaux commerciaux proposent un faible ratio de stationnement réservé à la livraison, comme le piétonnier du centre

de Bruxelles, le Parvis dans le centre de Saint-Gilles ou la place Miroir à Jette, car ils disposent de places publiques ou de rues piétonnes qui font office de zones de stationnement pour les livraisons à certaines heures de la journée. En revanche, les taux relativement bas du quartier Brabant, de Molenbeek - Centre ou de Bockstael sont plus inattendus au regard du tissu commercial et urbain. Les commerçants de ces quartiers denses, où l'offre est composée de petites surfaces de vente, dépendent probablement de la voirie pour stationner les véhicules de livraison.

Dans ce cadre, une étude datant de 2012 et portant sur l'organisation des livraisons des commerces bruxellois chiffrait ces besoins d'emplacements de livraison en fonction de la structure commerciale et sur la base de chiffres français²⁵ qui continuent à faire référence²⁶. L'estimation part de l'hypothèse qu'une aire de livraison sur la voie publique permet de traiter en moyenne 3 livraisons par heure, soit une vingtaine de livraisons par jour ou une centaine par semaine.

25 2012, Les livraisons en voirie en Région de Bruxelles-Capitale, Les cahiers du moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, n°8, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/organisationdeslivraisonsenvoie.pdf>

26 Certu (2013), Aires de livraison: planifier, aménager et gérer l'accueil des véhicules. Mobilités et transports, Outils et Méthodes, http://www.drome-ecobiz.biz/upload/docs/application/pdf/2014-09/aires_de_livraison.pdf

Rapporté à la situation bruxelloise actuelle, le rapport entre la fréquence estimée de livraisons par noyau commercial et l'offre dédiée en voirie laisse apparaître des situations très contrastées. Comme déjà expliqué, certains ratios de livraisons par emplacement disponible semblent élevés (notamment dans le centre du Pentagone, pour les noyaux Miroir ou Saint-Gilles - Centre) mais cachent la présence d'espaces piétons accessibles aux livraisons à certaines heures de la journée.

En dehors de ces exceptions, les ratios se montrent plus faibles au centre de l'agglomération qu'en périphérie. Cela pourrait s'expliquer par une plus grande pression sur le stationnement en général et par une moindre disponibilité d'espaces de livraison hors voirie, qui imposent une plus forte régulation et organisation des livraisons en voirie. Les situations semblent aussi varier d'une commune à une autre, avec des taux élevés à Etterbeek, Uccle ou dans les deux Woluwe, et plus bas à Ixelles, Schaerbeek et Evere.

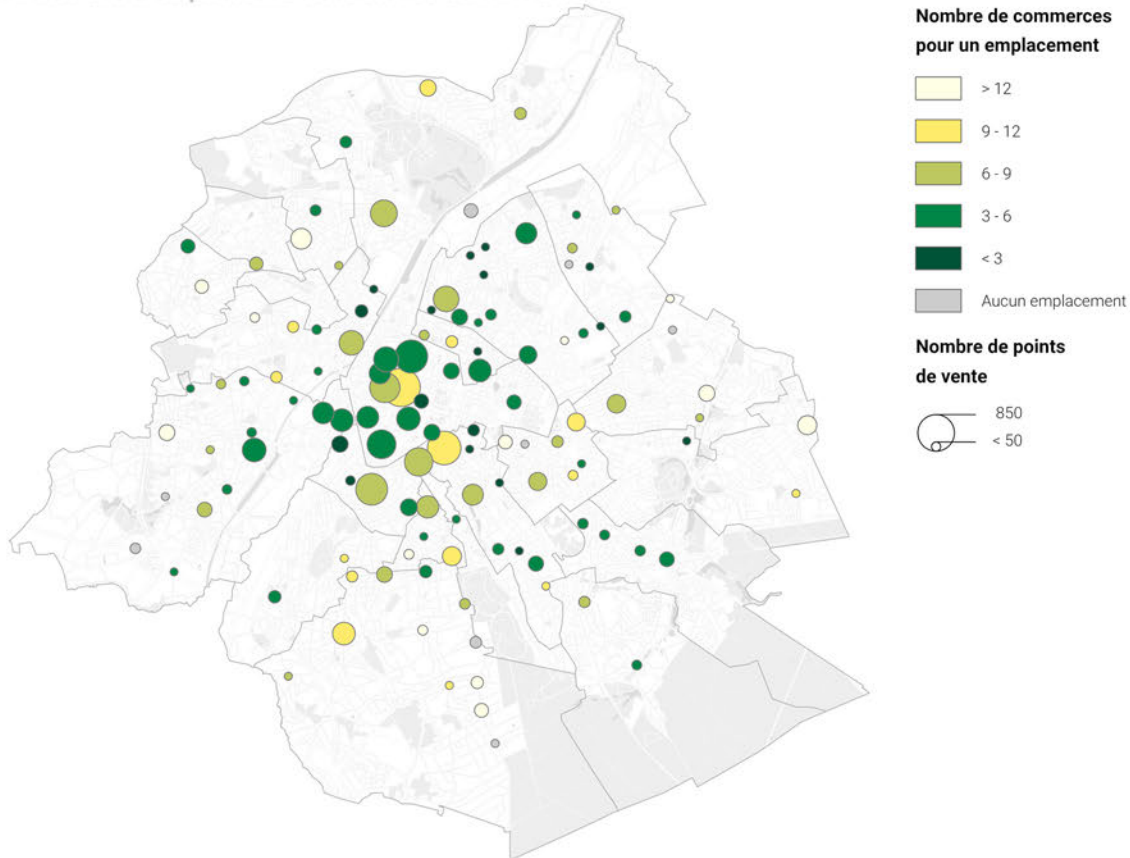
Cela pourrait illustrer des politiques communales différentes. Enfin, certains espaces commerciaux ne proposant aucune place réservée aux livraisons ou présentant des taux très élevés correspondent à des centres commerciaux qui organisent l'essentiel de leur logistique en dehors de la voirie: Docks Bruxsel, Woluwe Shopping Center ou Cora d'Anderlecht par exemple.

Cet indicateur n'est donc pas une image directe de la pression sur les espaces de livraison, car celle-ci dépend aussi de l'offre hors voirie qui n'est pas connue. En outre, la capacité estimée des aires de livraison, autour de 100 livraisons par semaine, dépend aussi du respect de ces espaces par les autres usagers de la route ou du rythme réel des livraisons du quartier. Une analyse de terrain et des enquêtes auprès des commerçants complèteraient donc utilement cet indicateur, pour éclaircir et affiner les résultats et déterminer si l'offre d'espaces de livraison est suffisante ou non.

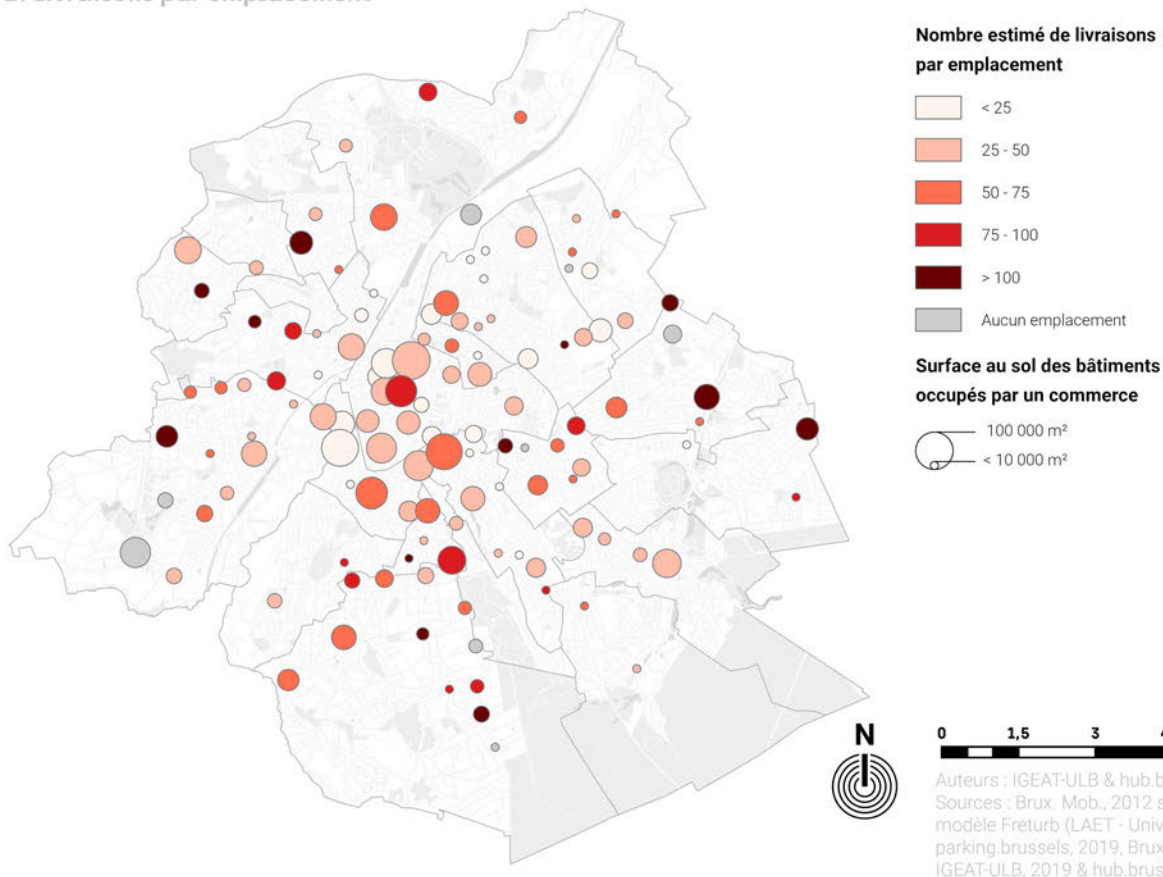


Emplacements réservés aux livraisons dans les noyaux commerciaux

A. Nombre d'emplacements réservés aux livraisons



B. Livraisons par emplacement



Typologie de la mobilité logistique des noyaux commerciaux



Pour synthétiser les résultats des indicateurs liés aux livraisons, une typologie résultant d'une analyse multi-variée (en composantes principales) est réalisée. Elle est basée sur les indicateurs suivants: densité de livraisons par commerce et par m² commercial (Planche 7), densité de livraisons poids lourds par commerce (Planche 8) et part estimée des poids lourds parmi les livraisons du noyau (Planche 8).

Il en résulte une classification des noyaux suivant deux variables synthétiques. La première distingue les noyaux commerciaux selon une dimension assimilable à la fréquence de livraison tandis que la deuxième les différencie selon une dimension associée au recours plus ou moins fréquent aux poids lourds pour les livraisons. La typologie est construite sur le positionnement des noyaux sur ces deux variables et permet de distinguer **sept classes de noyaux** que l'on peut toutefois regrouper en deux ensembles pour faciliter la lecture des résultats.

Le premier ensemble reprend les noyaux présentant des fréquences de livraison faibles. Il s'agit de quartiers commerçants à fort rayonnement ou avec une part élevée du commerce organisé, que ce soient des enseignes généralistes ou spécialisées.

Les noyaux présentant une fréquence de livraison faible et un fort recours aux poids lourds (« A », en bleu vif) sont ceux avec une forte présence de la grande distribution: Auderghem Shopping, Docks Bruxsel, Genève, Hankar, Stalle... Relativement aux surfaces commerciales, les livraisons sont peu nombreuses, mais elles sont très concentrées et fréquemment basées sur des poids lourds, en raison de l'organisation centralisée de la logistique de ces enseignes.

Les noyaux avec une fréquence de livraison faible et un recours moyen aux poids lourds (« B », en bleu clair) correspondent notamment aux noyaux Rue Neuve, Boulevard de Waterloo, Bascule et Louise. Ils ont des caractéristiques proches du type précédent, avec une fréquence de livraison faible due à une structure commerciale basée sur du commerce non alimentaire. Le recours aux poids lourds y est néanmoins plus fréquent, en raison d'une part élevée d'enseignes nationales et internationales dans le tissu commercial, dont la logistique est plus souvent basée sur des tournées de véhicules lourds.

Les noyaux avec une fréquence de livraison faible et un recours faible aux poids lourds (« C », en jaune) correspondent aux espaces commerciaux à fort rayonnement (Dansaert, Porte de Namur, Brabant, Molenbeek - Centre, etc.). Ce sont des noyaux avec un grand nombre de petites cellules commerciales et une part relativement limitée d'enseignes, induisant un fort recours aux camionnettes. La structure commerciale est dominée par des commerces non alimentaires, ce qui implique une densité de livraisons relativement faible.

Le second ensemble comporte des classes de noyaux présentant des types d'organisation logistique répondant à des situations spécifiques.

Les noyaux commerciaux présentant une fréquence de livraison moyenne et un recours moyen aux poids lourds (« D », en mauve) correspondent à des espaces commer-

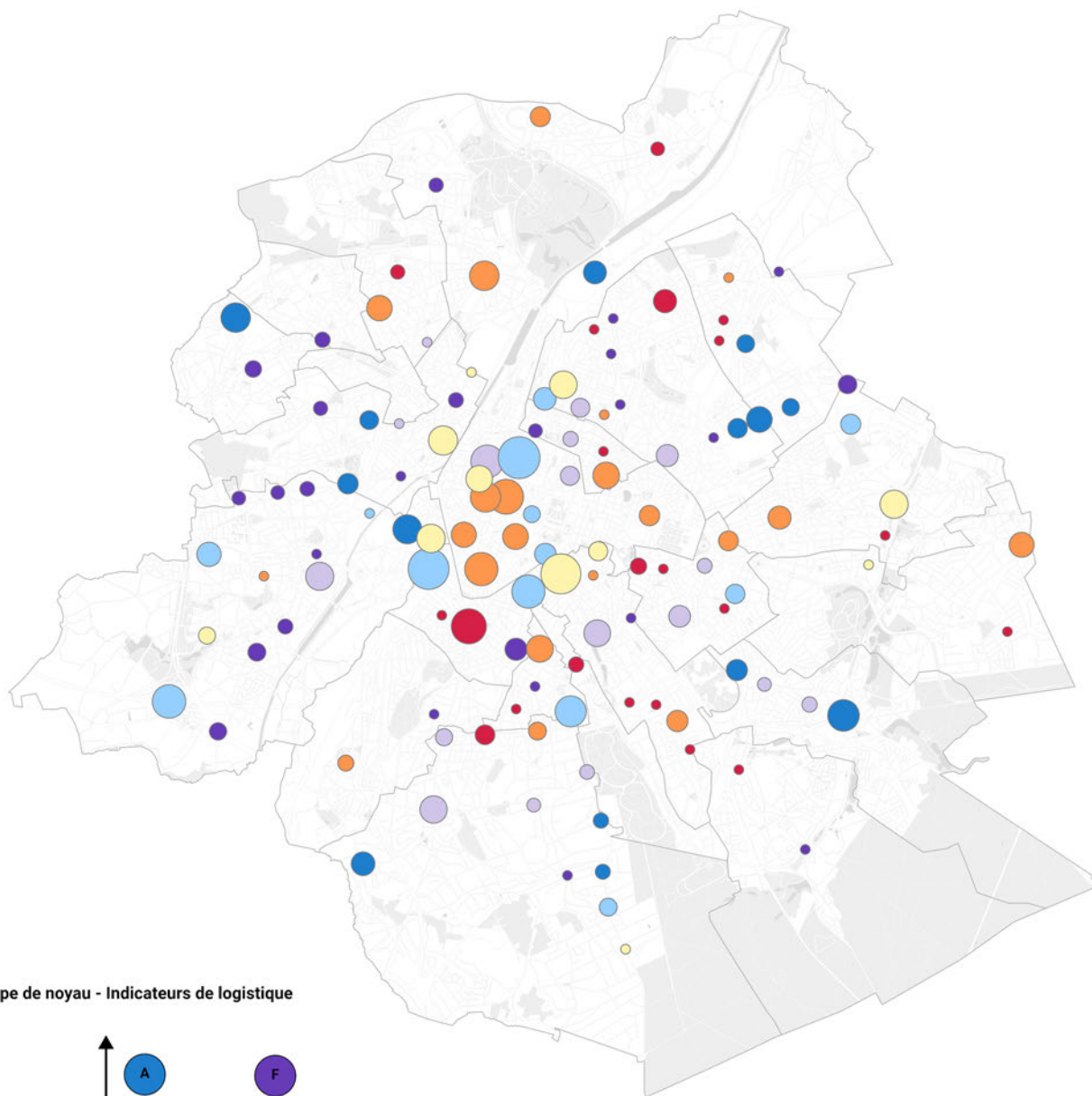
ciaux mixtes, présentant de petites et grandes surfaces et une offre peu spécialisée. Pensons à Flagey, Dailly, à la Chasse ou Étoile - Coghén. De ce fait, ils ne présentent pas de caractéristiques différenciées en matière de logistique.

Les noyaux avec une fréquence de livraison moyenne et un faible recours aux poids lourds (« E », en orange) correspondent à plusieurs espaces commerciaux de l'hypercentre (Grand-Place, Saint-Jacques, Marolles, Sablon) et aux noyaux Schuman, Tongres, Bockstael, de Wand ou encore Place de Linde. Ce sont des noyaux dominés par les commerces indépendants, ce qui implique un faible recours aux poids lourds. Le tissu commercial diversifié ou avec une composante HoReCa plus forte induit une fréquence moyenne de livraisons.

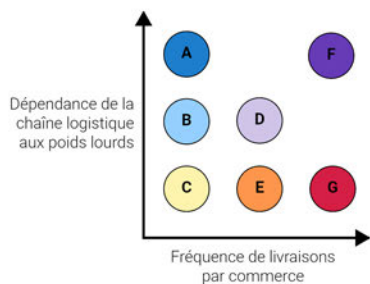
Le long des chaussées de Louvain, de Mons, de Ninove ou de Waterloo apparaissent des **noyaux avec une fréquence de livraison élevée et un fort recours aux poids lourds (« F », en violet)**. Ce sont des noyaux comprenant de nombreux commerces générant des volumes élevés de marchandises: magasins de meubles, vendeurs de matériaux de construction, concessionnaires de voitures et garagistes... S'y retrouvent aussi des enseignes de la grande distribution qui induisent de nombreuses livraisons. Pour toutes ces raisons, le recours aux poids lourds est fréquent et la densité de livraisons y est forte. La dépendance aux poids lourds est d'autant plus forte que la part des commerces générant des flux lourds (matériaux de construction, etc.) ou massifiés (grande distribution) est élevée.

Les noyaux commerciaux présentant une fréquence de livraison importante, mais un faible recours aux poids lourds (« G », en rouge). Ce sont des quartiers à faible rayonnement et en dehors des grandes chaussées, comme la Petite Suisse, Evere - Centre, la Place Houwaert ou encore Vekemans. Ces noyaux sont composés de commerces indépendants et desservant une clientèle locale: boulangeries, librairies, pharmacies... Par les produits qu'ils vendent, ces commerces induisent une fréquence de livraison élevée, essentiellement par le biais de petits véhicules. Le centre de Saint-Gilles fait exception dans cette classe puisque son rayonnement est plus important et son tissu commercial plus diversifié (avec notamment une forte composante HoReCa).

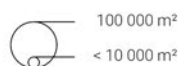
Typologie des noyaux commerciaux selon les indicateurs de logistique



Type de noyau - Indicateurs de logistique



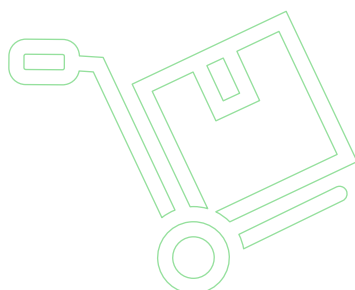
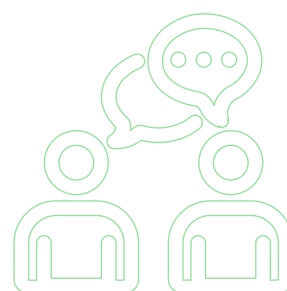
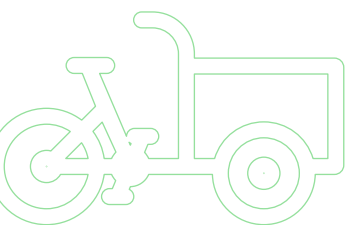
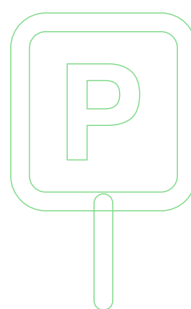
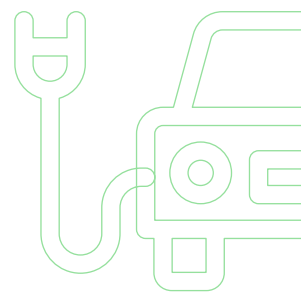
Surface au sol des bâtiments occupés par un commerce



0 1 2 3 km

Auteurs : IGEAT-ULB & hub.brussels, 2022
Sources : IGEAT-ULB & hub.brussels, 2022

Quelles pistes d'aménagements logistiques ?



La logistique du commerce de détail dépend quasi exclusivement des véhicules routiers motorisés. Vu les impacts sociaux, économiques et environnementaux de cette organisation, la question des alternatives potentielles se pose.

Sans changement d'organisation, ces flux routiers liés à la logistique du commerce de détail risquent de poursuivre leur hausse. Les raisons sont multiples : augmentation de la population bruxelloise et du volume de biens achetés et consommés dans la Région, généralisation de l'achat en ligne, fragmentation des commandes et livraisons à domicile qui induisent de nouveaux types de flux²⁷. La littérature et l'examen empirique des pratiques mobilisent **quatre leviers d'action principaux**²⁸, qui peuvent évidemment être combinés :

- recourir à d'autres types de véhicules : utilisation du rail, de la voie d'eau ou de modes de transport sans moteur thermique (vélos cargos etc.);
- changer la motorisation des véhicules : utilisation de motorisation électrique ou hydrogène en remplacement de la motorisation diesel dominante;
- introduire des règles orientant les pratiques de livraison : restrictions d'accès, interdiction de véhicules, incitants à des livraisons à des horaires déterminés;
- organiser différemment la chaîne logistique : mise en place d'espaces de stockage partagés, mutualisation des véhicules, création de centres de distribution urbaine, etc.

Pour concrétiser ces éléments, cette dernière partie propose d'amorcer les réflexions sur l'amélioration de la logistique dans les noyaux commerciaux en examinant chacun de ces leviers au regard de leur potentiel pour la mobilité logistique et en discutant de la marge de manœuvre permise aux institutions en la matière.

Le report modal

Le report modal vise à réduire la part des marchandises transitant par la route et les nuisances liées : congestion, pollution de l'air et bruit, consommation d'énergie, insécurité routière. Il existe de nombreuses infrastructures de transport alternatives à la route à Bruxelles, que ce soit le canal, mais aussi les emprises ferroviaires, voire le réseau de transport urbain de tram et métro. Se pose donc la question de la possibilité d'utiliser ces modes comme substituts aux livraisons en camion et camionnette²⁹.

De la littérature et des études de terrain apparaissent des opportunités, mais aussi des limites, propres à chacun de ces modes de transport alternatifs.

La voie d'eau est un mode adapté d'abord aux flux massifiés et transportés en vrac. De ce fait, à Bruxelles, elle est utilisée en premier lieu pour les matériaux de construction et constitue une alternative pour les magasins vendant ce type de produits, pour autant qu'ils soient proches de la voie d'eau. En revanche, son utilisation pour la distribution fine est plus complexe. Il existe des expériences de distribution de conteneurs ou de palettes, en utilisant des navires plus petits³⁰. Mais la géographie économique et commerciale bruxelloise s'y prête peu : le canal ne correspond pas à un axe commercial fort. À l'exception de certains grossistes qui seraient localisés à proximité de la voie d'eau et dont la clientèle aurait une géographie compatible, les possibilités de mise en œuvre sont limitées. En outre, la partie centrale du canal, la plus intéressante du point de vue commercial, est étroite et bordée par des murs de quais élevés, ce qui rend la manutention de navires et de marchandises complexe. **Le potentiel de la voie d'eau pour le commerce bruxellois est donc limité.**

Le rail est aussi souvent envisagé comme une solution logistique, en particulier pour l'import de marchandises en grands volumes qui seraient ensuite distribuées dans l'espace urbain dense. Ce sont donc plutôt les grandes entreprises qui sont visées : principaux grossistes, entrepôts d'enseignes, industriels fournissant le commerce de détail. Plusieurs villes européennes espèrent mobiliser ce mode de transport pour réduire l'impact de leur logistique urbaine³¹. Les infrastructures ferroviaires sont nombreuses à Bruxelles, mais elles sont saturées par le trafic passager. De ce fait, **Infrabel interdit le transit de marchandises sur la plupart des lignes de la Capitale, rendant le développement de cette solution alternative très hypothétique pour la distribution urbaine.** Pour autant, le marché matinal ou la future plateforme logistique de Schaerbeek Formation, si elle voit le jour³², pourraient mobiliser le chemin de fer pour amener des marchandises provenant du reste de la Belgique et de l'Europe à destination des commerces bruxellois, indirectement, via des grossistes.



27 DABLANC L. (2020). La logistique, une activité urbaine qui passe au premier plan. Terra Nova, 2020,8p. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03155209/document>
28 LEBEAU P., MACHARIS C. (2014). Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile ?, Brussels Studies, Collection Générale, n°80, <https://journals.openedition.org/brussels/1236>; Interreg Europe (2020). Sustainable Urban Logistics, A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Low-carbon economy, https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/policy_briefs/Sustainable_urban_logistics.pdf; TU Delft (2021). Open Courses, City logistics solutions : <https://ocw.tudelft.nl/courses/sustainable-urban-freight-transport-global-perspective/subjects/module-3-city-logistics-solutions/>
29 STRALE M., LEBEAU Ph., WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (2015). Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : Etat des lieux et perspectives, Cahiers de l'observatoire régional de la mobilité, 4., https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf
30 Cerema (2020). La logistique urbaine fluviale. Connaitre pour agir, <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/1401>
31 BONNAFOUS A., DABLANC L. 2017. Marchandises en ville et logistique urbaine : de l'ignorance à l'action. Transports, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01661991/document>; DABLANC L., RAIMBAULT N. (2015). Penser autrement la métropole logistique : questions d'aménagement et d'urbanisme. Dablan, L., Frémont, A. La métropole logistique, Armand Colin, pp. 270-308, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01438854/document>
32 <https://perspective.brussels/fr/projets/territoire-du-canal/schaerbeek-formation>

L'utilisation du réseau de tram ou de métro constitue une alternative envisagée de plus en plus régulièrement dans la littérature scientifique ainsi que dans le discours des pouvoirs publics³³. Il a déjà été mobilisé par le passé, un trafic vicinal de marchandises ayant subsisté jusqu'à la moitié du XX^e siècle. Ce réseau offre l'avantage d'une desserte fine de l'espace urbain et notamment des principaux pôles d'activités. **Il pourrait notamment être mobilisé pour de la distribution de marchandises en heures creuses ou de nuit, lorsque le trafic de passagers est plus faible.** Néanmoins, ces nouvelles utilisations potentielles se heurtent à plusieurs obstacles : l'adaptation des infrastructures au transport de marchandises lourdes, l'absence de sites de chargement et déchargement, les conflits avec le transport de passagers ou la question des nuisances générées aux points de chargement et déchargement (bruits, encombrements). En outre, à Bruxelles, les principaux noyaux commerciaux sont localisés le long d'axes de trams et métros souterrains, ce qui implique des investissements lourds pour permettre de la manutention de marchandises. **Dès lors, si cette alternative mérite d'être étudiée, sa concrétisation interviendrait plutôt à moyen ou long terme.**

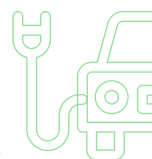
Le recours à des vélos et vélos cargos est pour l'instant la seule solution alternative aux camions et camionnettes utilisés à Bruxelles pour des livraisons de commerces. Ils présentent l'avantage d'une forte flexibilité, d'un faible impact sur la congestion et d'une bonne adaptation au tissu urbain dense³⁴. Ils sont donc particulièrement adaptés aux livraisons urgentes de petits volumes de marchandises : médicaments, colis, articles de presse, livraisons à domicile de commandes faites en magasins ou dans l'HoReCa³⁵. Dans ce cadre, l'électrification des vélos augmente leur potentiel. À ce jour, **c'est sans doute la meilleure alternative aux camionnettes.** D'ailleurs, les expériences se multiplient à Bruxelles³⁶. Néanmoins, cela reste une tendance émergente et limitée, **qui n'est pas adaptée aux volumes plus importants de marchandises**, que ce soit pour les livraisons de grandes surfaces de vente, pour les commerces vendant des biens pondéreux ou volumineux ou pour les livraisons en tournées.

Ces enjeux de choix modaux sont bien sûr aussi liés à la question de la réorganisation des chaînes logistiques et des ruptures de charge. En effet, combiner des modes de transports implique d'ajouter des étapes de groupage et dégroupage des marchandises, posant des enjeux organisationnels, financiers ou réglementaires différenciés selon les types de commerces.

Le changement de motorisation

Recourir à une motorisation alternative est un levier permettant d'**agir sur la pollution de l'air, mais aussi sur le bruit** qui sont parmi les principales nuisances du transport routier de marchandises. Cependant, **ce changement de motorisation ne résout pas la question de la congestion**, puisque le nombre de véhicules en circulation reste égal. De ce point de vue, que ce soit dans la littérature ou au niveau des mesures prises en Europe et à Bruxelles, l'option privilégiée est l'électrification de la flotte routière, camions et camionnettes. Celle-ci peut se faire par le biais de batteries ou via des carburants alternatifs³⁷. Pour orienter ce virage, les autorités bruxelloises et européennes entendent encourager, voire imposer, ce virage en interdisant la circulation des véhicules à motorisation classique. D'abord les plus anciens, ensuite l'ensemble de la flotte. Les horizons temporels actuellement envisagés sont 2030 ou 2035.

La solution électrique semble particulièrement intéressante puisque cette motorisation n'émet aucun polluant à l'usage en milieu urbain. Le véhicule électrique présente aussi une grande souplesse de conduite et est silencieux³⁸. En théorie, il demande aussi moins d'entretien. Il présente néanmoins la difficulté de la durée des temps de charge, de disponibilité des bornes de rechargement et de la pression sur le réseau électrique en cas de massification de son usage. Autres limites, la charge utile et l'autonomie réduites, qui peuvent impliquer pour certains utilisateurs de devoir augmenter la taille de leur parc de véhicules pour prendre en charge un même volume de marchandises. De ce fait, la part des camionnettes électriques ou hybrides dans le parc routier belge reste de moins de 1 % en 2021³⁹, même si les annonces d'acteurs majeurs, comme bpost témoignent d'une volonté d'élargir rapidement ce parc⁴⁰. Se pose enfin la question du bilan environnemental global, de la production à la mise hors d'usage, qui reste scientifiquement discutée. Pour les commerçants, ces véhicules présentent encore un surcoût important par rapport aux motorisations classiques, mais d'après les experts ce surcoût tend à diminuer et devrait disparaître d'ici 2025 ou 2030⁴¹. En outre, des aides à l'achat existent au niveau régional bruxellois⁴² et fédéral et ont d'ailleurs été augmentées en 2021⁴³.



33 STRALE M. (2014), The cargo tram: Current status and perspectives, the example of Brussels, Transport and Sustainability, 6, pp. 245-263, <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/S2044-99412014000006010/full/html>

34 DE SMET D'OLBECKE et coll. (2020) Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier de l'observatoire régional de la mobilité, 7, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2020-12/Le%20v%C3%A9lo%20en%20R%C3%A9gion%20de%20Bruxelles-Capitale.pdf>

35 Ministère de la transition écologique (2021), Plan national pour le développement de la cyclo-logistique https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210503_dp-Plan-developpement-cyclo-logistique.pdf

36 Voir le recensement fait par Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/en/node/617>

37 Transport & Environment (2020), Comparison of hydrogen & electric trucks, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2020_06_TE_comparison_hydrogen_battery_electric_trucks_methodology.pdf

38 LEBEAU Ph., MACHARIS, C. (2014) op. cit.

39 <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#figures>

40 https://www.rtf.be/info/economie/detail_bpost-attend-1200-camionnettes-electriques-d-ici-la-fin-2022?id=10852894


41 <https://www.transportenvironment.org/discover/en-france-les-camions-%C3%A9lectriques-peuvent-devenir-moins-chers-que-les-diesel-d%C3%A8s-2024/>

42 <https://economie-emploi.brussels/prime-lez>


43 <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/bruxelles-multiplie-par-5-la-prime-pour-l-achat-de-vehicules-utilitaires-electriques/10348910.html>

La modification des réglementations relatives aux livraisons

Ce levier vise cette fois à modifier les règles s'appliquant aux livraisons pour tenter d'en réduire les nuisances, localement ou à l'échelle métropolitaine. De ce point de vue, les modalités d'action peuvent porter **sur les heures de livraison, sur les véhicules autorisés ou sur l'organisation de ces livraisons.**



Un premier enjeu est la mise à disposition (et la vérification du respect par les autres usagers) d'espaces de livraison en particulier dans les quartiers denses de l'agglomération et composés de nombreux commerçants indépendants, disposant plus rarement d'espaces logistiques indépendants. Il peut notamment s'agir d'espaces en voirie, de mutualisation d'espaces de stationnement privés ou de la mobilisation des parkings publics sous-utilisés. C'est dans cette optique, par exemple, que des politiques de dépenalisation des espaces de livraison ont été menées dans plusieurs communes bruxelloises pour en faciliter le contrôle par des agents sanctionneurs. **Des résultats précédents ressort l'importance particulière de dégager des espaces de livraison dans les noyaux commerciaux les plus centraux.** Bien sûr, c'est également dans ces espaces que la pression sur l'espace public est la plus forte, ce qui implique des choix politiques compliqués.



Agir sur les heures de livraison vise à **opérer un report dans le temps pour orienter ces activités à des moments où elles génèrent moins de nuisances.** C'est en particulier la réduction de l'impact sur la congestion routière qui est ciblée. Pour l'instant, les moments privilégiés pour les livraisons correspondent aussi aux heures de forte circulation automobile: matinée et heures d'ouverture des commerces. Les experts et les autorités urbaines cherchent donc à modifier ces pratiques, par exemple en autorisant les livraisons tôt en matinée, plus tard en soirée, voire la nuit, lorsque le réseau routier est plus calme. Si cette alternative est souvent valorisée dans la littérature sur la logistique urbaine et commerciale, dans les faits, elle présente plusieurs limites. Tout d'abord, elle est **peu adaptée aux commerçants indépendants**, car ceux-ci sont rarement présents en dehors des heures d'ouverture et peuvent plus difficilement créer des espaces de stockage temporaire pour réceptionner les livraisons. En revanche, c'est une **alternative potentiellement plus intéressante pour les enseignes du commerce intégré et les grandes surfaces**, qui disposent plus souvent d'espaces dédiés à la logistique où des marchandises livrées en dehors des heures d'ouverture peuvent être réceptionnées. De ce fait, les enseignes de la grande distribution et leur organe représentatif, COMEOS, sont demandeurs de développer ces livraisons à horaires décalés⁴⁴.

Se pose cependant la question du bruit généré par les véhicules et par les opérations de chargement et déchargement en soirée, en matinée ou de nuit. Celle-ci implique soit d'utiliser des véhicules adaptés et moins bruyants, qui sont plus coûteux⁴⁵, ainsi que de revoir les pratiques, soit de réserver ces solutions aux commerces disposant d'un espace logistique fermé ou situés en dehors des quartiers urbains denses.

Partant d'une idée similaire, il est aussi possible de régler les moments où les livraisons sont autorisées **par l'ouverture de voiries ou d'espaces de livraison à certains moments de la journée.** C'est très souvent le mode d'organisation des espaces commerciaux piétons, comme le piétonnier du centre-ville ou les places Flagey et du Miroir, ainsi que le Parvis de Saint-Gilles par exemple. Les enseignes et acteurs du commerce organisés autour d'une logistique centralisée et planifiée peuvent s'y adapter sans grande difficulté. Cependant, c'est un mode d'organisation qui correspond moins au mode de fonctionnement des commerçants indépendants ou de ceux qui se basent sur des livraisons irrégulières ou urgentes, comme les pharmaciens, les garagistes et vendeurs de pièces détachées ou les libraires par exemple. De ce fait, une enquête récente sur l'espace piéton du centre-ville faisait ressortir de nombreuses critiques vis-à-vis de cette mesure⁴⁶.

Réglementer les véhicules pouvant prendre part à des activités logistiques vise généralement à interdire ceux qui semblent les moins adaptés aux livraisons en ville, en particulier les poids lourds. C'est un outil à manier avec prudence. En effet, la circulation de véhicules lourds génère localement d'importantes nuisances, que ce soit sur leur trajet avec le bruit, la congestion, la pollution et l'insécurité routière, ou à leur lieu d'arrêt avec l'inadaptation aux voiries, l'encombrement et le bruit. Pour autant, globalement, **un camion rempli génère moins de pollution, de bruit et d'encombrement que toutes les camionnettes qui seraient nécessaires pour transporter le même volume de marchandises**⁴⁷. Or, des analyses actuelles de la situation bruxelloise, ressort le fait que l'essentiel des camions en circulation à Bruxelles y mènent des livraisons et enlèvements⁴⁸. Vu la forte congestion et la circulation complexe, très peu de poids lourds transitent par Bruxelles « sans raison ». Les interdire sur une voirie, dans un quartier ou une commune revient donc à risquer de multiplier les véhicules légers de livraison, ce qui réduira peut-être localement certaines nuisances, mais augmentera l'impact global de la logistique urbaine. De ce fait, ce type de mesure doit aller de pair avec des politiques d'aménagement du territoire, de mobilité et de délivrance des permis.

44 LEBEAU Ph., MACHARIS, C. (2014) op. cit. et https://www.sustainabilityreports.be/sites/default/files/reports/csr_report_comeos_2018_le_commerce_comme_miroir_de_la_societe_.pdf

45 BOUGHRIET R. (2010), Vers une réduction des nuisances des véhicules de livraisons en ville, Actu-Environnement, https://www.actu-environnement.com/ae/news/region_ile-de_france_casino_carrefour_monoprix_livraisons_vehicules-villes_9480.php4

46 VERLINDE S., KIN B., STRALE M. & MACHARIS C. (2016), Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity, Brussels Center Observatory, <https://bsi-bco.brussels/wp-content/uploads/2016/12/BSI-BCO-P1-Verlinde-et-al.pdf>

47 VIOLA C. (2017), La prise en compte de la logistique urbaine par les collectivités territoriales, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01588993/document>

48 Analyses de Bruxelles mobilité non publiées.

Ceci permettrait d'un côté de ne pas accepter des activités commerciales générant des flux inadaptés aux voiries ou de les encadrer en soumettant leur autorisation à conditions, de l'autre de mettre en place des aménagements de l'espace public qui ne bloquent pas des activités déjà en place. C'est un aspect complexe qui demande une vision globale. Une même activité commerciale, selon qu'elle est gérée par un indépendant, un franchisé ou une enseigne, générera des organisations logistiques et donc des besoins d'aménagement très différents. Ce constat concerne tous les noyaux commerciaux bruxellois, vu la diffusion des petits formats de point de vente des enseignes de la grande distribution et la poursuite de l'intégration du commerce de détail.

La réorganisation des chaînes logistiques

Ce dernier levier cherche à agir en amont des livraisons, en réorganisant les flux et leur géographie. L'objectif poursuivi est de **réduire le nombre de trajets de livraison et leurs impacts**⁴⁹. Dans ce cadre, il existe deux modalités d'action :

- **La mutualisation des véhicules** : l'objectif est de réduire le nombre de véhicules en circulation en regroupant les flux et en augmentant leur taux de remplissage, ainsi qu'en réorganisant les trajets pour en réduire le nombre et la longueur.
- **La création d'espaces logistiques urbains** : cette fois, l'idée est de créer des espaces d'entreposage temporaire en ville, à proximité des noyaux commerciaux ou en entrée d'agglomération, pour y regrouper les livraisons. Vers ou depuis ces lieux peuvent alors être mises en place des tournées de livraison qui réduisent le nombre de trajets et de véhicules en circulation.

Ces deux leviers mobilisent des changements de réglementation, des incitants aux acteurs économiques, voire des investissements publics dans de nouveaux espaces logistiques et véhicules dédiés.

Si ces solutions alternatives semblent séduisantes et sont plébiscitées dans la littérature scientifique et dans les politiques publiques qui cherchent à prendre en charge la logistique urbaine, les exemples concrets de fonctionnement sont bien plus rares⁵⁰. En effet, il existe plusieurs obstacles qui les rendent peu opérationnelles.

Tout d'abord, **les acteurs économiques qui peuvent optimiser leurs flux logistiques l'ont déjà fait** sur une base individuelle. Ce sont les grandes enseignes généralistes et spécialisées, qui fonctionnent toutes à partir de grands centres de distribution d'où partent des tournées optimisées. Ils sont situés en dehors des limites régionales bruxelloises aux alentours du ring et des grands axes autoroutiers reliant Bruxelles au reste de la Belgique, afin d'assurer une bonne accessibilité à l'échelle nationale⁵¹. De ce fait, ces entreprises ne sont pas intéressées par l'ajout d'étapes supplémentaires dans leurs chaînes logistiques.

De l'autre côté du spectre, **les commerçants indépendants fonctionnent dans une logique individuelle** et leur logistique se base souvent sur des grossistes et marchés de gros implantés dans l'espace urbain dense. Leur intérêt pour l'ajout d'acteurs supplémentaires ou la collaboration avec d'autres commerçants potentiellement concurrents est donc également limité. Une mutualisation des flux pose aussi la question de la répartition des responsabilités économiques et juridiques, en cas de retard, de casse ou de vol des marchandises, ou pour arbitrer entre des intérêts potentiellement contradictoires des commerçants.

De ce fait, **les acteurs les plus intéressés par ces espaces mutualisés sont ceux dont l'activité économique est déjà basée sur ce regroupement de flux : les entreprises de transport express et de livraison de colis**. Disposer d'espaces logistiques urbains leur permet de desservir plus rapidement leurs clients et de regrouper les flux destinés à ou provenant de leurs grands entrepôts belges et européens. Ces entreprises sont les seules à avoir lancé des tests de mutualisation à Bruxelles⁵².

Ces difficultés n'impliquent pas d'abandonner les réflexions. Le développement du commerce en ligne et des livraisons à domicile implique de réfléchir à des politiques d'accompagnement : création d'espaces logistiques ou de services dédiés comme des armoires à colis, des points relais ou services de livraisons mutualisés par quartier. Il s'agit aussi de lier les mesures en matière de livraison des commerces de détail avec celles relatives à l'implantation des activités logistiques sur le territoire régional. Le maintien d'activités de commerce de gros et d'entreposage à proximité immédiate des quartiers denses réduit la longueur des livraisons finales de nombreux commerçants. Or ce sont ces trajets qui sont les moins bien optimisés et génèrent le plus de nuisances. Il s'agit donc qu'ils soient les plus courts possibles.



49 DABLANC L., SAVY M., VELTZ P., CULOZ A., VINCENT M. (2017) Des marchandises dans la ville : Un enjeu social, environnemental et économique majeur. [Rapport de recherche] IFSTTAR – Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01627851/document>

50 STRALE M. (2020), Sustainable urban logistics: what are we talking about? Transportation Research Part A, 130, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856418304580>

51 STRALE M., LEBEAU Ph., WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (2015), op. cit.

52 Voir par exemple <https://www.citydepot.be/fr/>, http://homepages.ulb.ac.be/~mjanjevi/deliverables/TNT_Express.pdf



Vers une prise en compte des réalités individuelles ?

De ce tour d'horizon, mais aussi de précédentes études de terrain bruxelloises, ressort l'intérêt d'une approche pragmatique⁵³.

Un point de départ utile est de **partir des réalités des commerçants bruxellois, qui envisagent la logistique d'un point de vue individuel**, dans un contexte économique déjà fortement contraint par des marges bénéficiaires très faibles. Des choix politiques visant une optimisation collective (changement des horaires de livraison, interdictions de circulation, mutualisation des flux, réaménagement de voiries...) ne correspondent pas nécessairement, voire s'opposent, aux intérêts individuels de ces commerçants et peuvent même mettre leur activité en péril. De plus, **ces intérêts peuvent être antagonistes selon qu'il s'agisse de commerçants indépendants, de franchisés ou d'enseignes, ou en fonction de la clientèle et du type de biens vendus**. De ce fait une enquête récente sur l'espace piéton du centre-ville faisait ressortir le faible intérêt des commerçants pour les solutions proposées⁵⁴. Ceci n'implique pas de rejeter toute politique qui viserait un objectif collectif au nom des intérêts individuels mis à mal. Il s'agit en revanche de comprendre et prendre en compte ces réalités pour identifier qui seront les gagnants et perdants potentiels des mesures envisagées, et mettre en place des mesures d'accompagnement, de sensibilisation ou de compensation⁵⁵. Il s'agit aussi d'être prudent vis-à-vis de solutions « clé-sur-porte » provenant d'exemples étrangers. Si les villes européennes et occidentales partagent certains fondamentaux du point de vue de leur tissu commercial, les disparités locales et les réalités propres à chaque ville restent importantes.

Si un certain scepticisme règne, il tient sans doute aussi au besoin de communiquer les enjeux et d'intégrer les professionnels dans les discussions. Développer des solutions très concrètes, répondant immédiatement à la demande des commerçants et leur faisant prendre conscience de l'intérêt d'une approche collective de l'organisation logistique permet de créer un climat de confiance facilitant un travail vers des projets plus ambitieux. C'est notamment la démarche défendue dans le plan régional de mobilité Good Move⁵⁶. Dans ce cadre, **une attention particulière devrait être mise sur les commerçants indépendants**, car leur capacité d'adaptation est plus faible. Ce sont aussi les acteurs dont l'organisation logistique est la moins optimisée pour l'instant. Or, pour l'instant également, les initiatives de réorganisation des chaînes logistiques du commerce s'adressent ou conviennent mieux aux enseignes, car elles ont en moyenne une capacité d'investissement plus grande ainsi que la possibilité d'amortir ces frais sur un périmètre d'activités plus étendu. De plus, le fait que ces enseignes maîtrisent, intègrent, voire internalisent aussi leur logistique, rend la réorganisation de l'approvisionnement plus simple, car elle implique un nombre plus restreint d'acteurs et d'intérêts éventuellement divergents à concilier.

Au contraire, les commerçants indépendants ont une maîtrise logistique bien plus faible. Ils envisagent la question à leur échelle, là où ils ont une capacité d'action, c'est-à-dire à la fin de la chaîne, au niveau de la livraison finale. C'est donc à partir de ce maillon qu'il est possible de sensibiliser et d'impliquer ces acteurs. **Concrètement, cela impliquerait de résoudre en priorité les questions de livraisons en voirie et de circulation en ville à l'aide de mesures qui n'impliquent pas de remise en cause de l'organisation logistique des commerçants** : création d'espaces de livraison en suffisance et vérification de leur disponibilité effective, intégration des enjeux logistiques dans les plans de circulation et le réaménagement des voiries etc.



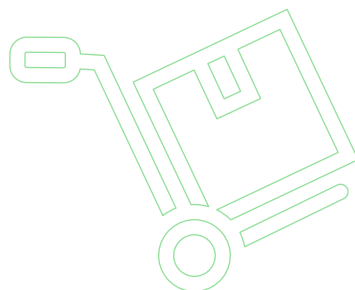
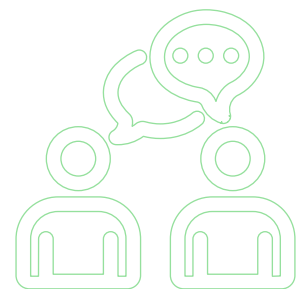
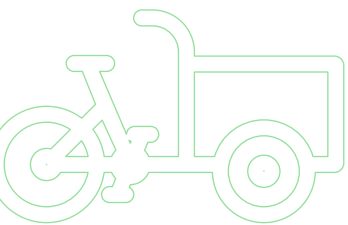
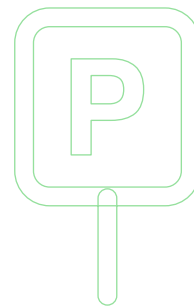
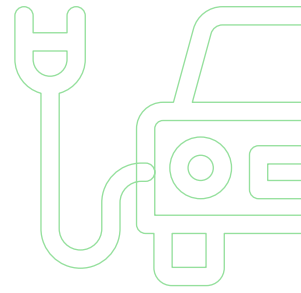
53 WAYENS, Benjamin, DEBROUX, Tatiana, GODART, Pernelle, MAHIEU, Céline, STRALE, Mathieu et D'ETEREN, Emmanuel, 2020. op. cit.

54 VERLINDE S., KIN B., STRALE M. & MACHARIS C. (2016), Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity, Brussels Center Observatory, <https://bsi-bco.brussels/wp-content/uploads/2016/12/BSI-BCO-P1-Verlinde-et-al.pdf>

55 WAYENS, Benjamin, DEBROUX, Tatiana, GODART, Pernelle, MAHIEU, Céline, STRALE, Mathieu et D'ETEREN, Emmanuel, 2020. op. cit.

56 Région de Bruxelles Capitale (2021), Synthèse du plan Good Move https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-03/GOODMOVE_synthese.pdf

Conclusions



L'analyse de la mobilité dans les noyaux commerciaux permet de dégager plusieurs constats. **L'usage de la voiture pour la fréquentation du commerce ne disparaîtra pas à court terme.** Ce n'est pas forcément souhaitable ni possible partout. Les conflits actuels autour de la mise en œuvre de Good Move, au sein desquels l'accès aux commerces fait partie des enjeux centraux, témoignent de la sensibilité du sujet. Il convient donc probablement de **mener une réflexion constructive sur la question de l'accessibilité des commerces.** Elle devrait être fondée sur une objectivation systématique du mix de mobilité nécessaire au bon fonctionnement commercial de chaque espace, ce que facilite la cartographie réalisée dans la première partie de ce document. Cette réflexion ne doit pas se limiter au parking et doit intégrer (la perception de) l'accessibilité du noyau par tous les modes, en tenant compte de l'aire de chalandise et du rayonnement du noyau commercial. Selon les noyaux concernés, cela pourrait mener à un panel de recommandations et d'acteurs impliqués allant de mesures très locales (amélioration de l'accessibilité piétonne, rotation des parkings, création d'aires de livraison...) à des questions métropolitaines (rôle de la SNCB et des parkings de persuasion pour la fréquentation commerciale...). Cela concourrait à développer une politique de mobilité moins exclusivement centrée sur les déplacements domicile-travail⁵⁷. **La réflexion sur le mix de mobilité doit aussi intégrer la question des livraisons, y compris celles liées au commerce en ligne.** De nombreux points de vente sont en voie de devenir des points de retrait, ce qui a des conséquences en termes de nombre ou de fréquence des visites de clients et des livraisons⁵⁸. Tout comme pour les déchets, le commerce électronique risque d'augmenter les flux sortants des commerces.

En matière de livraisons, la logistique des commerces urbains se distingue par une très forte utilisation des camionnettes. En effet, ces véhicules légers répondent aux besoins de flexibilité et de transport fréquent de petits volumes qui correspondent aux attentes de nombreux commerçants indépendants. Cette logistique est aussi très individualisée, en raison de la difficulté de grouper les flux issus de multiples provenances et de collaborer entre commerçants ayant des attentes différentes et parfois contradictoires. Les flux se concentrent aux heures d'ouverture des commerces, ce qui peut être conflictuel avec la fréquentation par les piétons et le reste de la circulation routière et avec la réglementation qui voudrait que ces livraisons aient lieu le plus tôt possible dans la journée. **Le commerce intégré, c'est-à-dire les enseignes nationales et internationales et leurs franchises, s'organise autour d'une logistique plus centralisée que les commerçants indépendants, qui implique donc des véhicules plus lourds, camions et semi-remorques**⁵⁹. C'est un paramètre important à prendre en compte puisque cela implique des aménagements adaptés pour accueillir de tels véhicules y compris en zone piétonne. Un dernier élément intéressant est le clivage qui apparaît entre les solutions proposées par les autorités et vantées dans la littérature scientifique (livraisons décalées, centres de distribution urbaine, livraisons à vélo) et l'intérêt très faible de la part des professionnels du commerce sur le terrain. Cela témoigne de la complexité pour les autorités de comprendre et de gérer cette problématique, optimisée à l'échelle individuelle des commerçants qui la prennent largement en charge financièrement et dans leur organisation⁶⁰.

57 HUBERT, Michel, LEBRUN, Kevin, HUYNEN, Philippe et DOBRUSZKES, Frédéric, 2013. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. In: Brussels Studies. Note de synthèse BSI. 18/09/2013. Disponible à l'adresse: <http://journals.openedition.org/brussels/1184>

58 LIBESKIND, Jérôme, 2015. La Logistique Urbaine. 1. Limoges: FYP Éditions.

59 STRALE M., LEBEAU Ph., WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (2015), Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles: Etat des lieux et perspectives, Cahiers de l'observatoire régional de la mobilité, 4., https://mobillite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf

60 SOTIAUX A., STRALE M. (2017), Enjeux logistiques du piétonnier et des réaménagements connexes. Synthèse des résultats d'une enquête auprès des professionnels, Brussels Center Observatory, <http://bco.bsi-brussels.be/enjeux-logistiques-du-pietonnier-et-des-reamenagements-connexes-synthese-des-resultats-dune-enquete-aupres-des-professionnels/>

Pour autant, la situation n'est pas figée. Les derniers relevés de fréquentation des noyaux commerciaux (qui datent d'avant la pandémie de la covid-19) font ressortir une baisse de l'usage de l'automobile, au profit des modes doux et des transports en commun. C'est une tendance lourde de la mobilité urbaine bruxelloise, qui concerne tous les motifs de déplacement. Il s'agira cependant de réexaminer ces perspectives avec les chiffres les plus récents et de déterminer si la pandémie remet ou non en cause ces tendances. De plus, ce moindre usage de l'automobile est beaucoup moins clair pour les déplacements liés à la périphérie, où l'offre alternative à l'automobile reste faible. En ce qui concerne les livraisons, l'enjeu le plus immédiat va probablement être le changement de motorisation des véhicules routiers et la capacité des acteurs commerciaux et de leurs livreurs à s'y adapter. Là aussi, il s'agira de mettre à jour ces perspectives au regard de la situation post-coronavirus et de l'accélération de l'émergence de nouvelles pratiques d'achat - livraisons à domicile, commerce en ligne - qui impliquent de nouveaux besoins logistiques.



