



AVIS

CCE 2022-1130

**Agenda de la durabilité pour l'e-commerce
et la logistique belges**

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB





Avis

Agenda de la durabilité pour l'e-commerce et la logistique belges

Bruxelles
12.05.2022

Saisine

Le 23 novembre 2021, Monsieur De Croo, Premier ministre, a adressé au Conseil central de l'économie (CCE) une demande d'avis relative à une « E-commerce Strategy 4 Belgium » (CCE 2021-3142). La demande d'avis se compose de 5 questions. Le présent avis accorde une attention particulière à la cinquième question du Premier ministre : « Dans quelle mesure le commerce électronique subit-il actuellement des changements majeurs (par exemple en raison de la crise corona, de l'importance croissante de la durabilité et du problème du dernier kilomètre, de la 5G, de l'impact sur la demande de transport et la congestion...) ? Quelles opportunités cela pourrait-il créer pour la Belgique ? »

Le 9 décembre 2021, Madame De Sutter, vice-première ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste, a demandé l'avis du CCE (CCE 2021-3311) sur le verdissement de l'e-commerce.

Étant donné qu'il existe des liens étroits entre la demande d'avis du Premier ministre pour ce qui est de la question 5 et la demande d'avis de la vice-première ministre De Sutter, les membres, réunis au sein de la sous-commission « E-commerce strategy 4 Belgium » et des CCS Distribution et Consommation (ci-après : les membres), ont décidé de traiter les deux demandes conjointement. Puisque la demande d'avis de la vice-première ministre De Sutter porte sur le verdissement de l'e-commerce, la première étape consistera à examiner le transport et le dernier kilomètre (ou *last mile*) inhérent au commerce électronique.

En réponse à la demande d'avis du Premier ministre et de la ministre De Sutter, les membres se sont réunis une première fois le 21 décembre 2021 pour examiner les avis que les CCS Distribution et Consommation avaient émis à ce sujet dans le passé : « Œuvrer pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables (CCE 2019-2545) » et « Nécessité d'une politique coordonnée pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables » (CCE 2021-1970). Les 18 mars, 21 mars, 27 avril et 5 mai 2022, les membres se sont à nouveau réunis pour discuter des éléments à incorporer dans un avis.

Le présent avis se concentre sur le dernier kilomètre (ou *last mile*) des livraisons e-commerce et propose un scénario-cadre qui doit permettre le déploiement progressif d'une distribution et d'une livraison e-commerce sans émissions dans les villes et les villages. Les membres ne se prononcent pas dans le présent avis sur la durabilisation de l'ensemble de la logistique (= plus large que la logistique de l'e-commerce) à l'horizon 2050. Toutefois, les membres sont convaincus qu'un scénario de durabilisation assorti d'un calendrier doit être élaboré pour tous les flux logistiques. Ce scénario devra tenir compte, en fonction du secteur et du type de service logistique, des évolutions technologiques et d'une offre de marché suffisamment disponible. Dans ce contexte, les partenaires sociaux souhaitent poursuivre dans un avenir proche le dialogue avec les différents niveaux de pouvoir afin de développer, par analogie avec le présent avis, un calendrier équilibré pour une logistique sans émissions complète et uniforme d'ici 2050.

L'avis a été approuvé le 12.05.2022, au terme d'une procédure écrite, par la CCS Distribution et les assemblées plénières de la CCS Consommation et du Conseil central de l'économie.

Introduction

La pandémie de COVID-19 a considérablement accéléré le développement de l'e-commerce en Belgique et dans le monde. Les confinements et les mesures de restriction ont mis à l'arrêt une grande partie de la société et du commerce physique. Les consommateurs belges se sont par conséquent tournés vers le commerce en ligne. La technologie numérique et le commerce en ligne ont évité à la population d'être complètement coupée de la vie sociale. Avec l'aide de l'e-commerce, la population a continué à avoir accès à des biens et services essentiels et moins essentiels. Le secteur de la distribution a frayé son chemin vers la vente en ligne et a ainsi pu mieux survivre à cette crise sanitaire.

L'e-commerce est l'une des composantes de la révolution numérique qui, à son tour, est un moteur important d'une société en mutation rapide. D'un côté, l'e-commerce offre des possibilités sur les plans économique, écologique et social. Par exemple, les personnes qui rencontrent des difficultés à se rendre au magasin peuvent utiliser le canal en ligne pour faire leurs achats et se les faire livrer à domicile. Mais d'un autre côté, la fracture numérique constitue un défi majeur. Dans ce contexte, le gouvernement doit veiller à que certains services importants ne soient pas exclusivement disponibles en ligne à l'avenir. Les citoyens qui manquent de compétences numériques doivent continuer à avoir accès aux services importants. En outre, la croissance de l'e-commerce a encore intensifié la circulation routière, le nombre de camionnettes sur nos routes augmentant de 10% par an en moyenne. L'e-commerce accroît ainsi la pression sur l'environnement, l'espace public et la sécurité routière.

En termes d'impact environnemental, la logistique urbaine est responsable d'au moins un quart des émissions de CO₂ liées au transport dans les villes. Pour d'autres émissions, telles que les oxydes d'azote et les particules, ce chiffre atteint 30%, voire même 50%, alors que seuls 10 à 20% des véhicules-kilomètres en ville sont utilisés pour le transport de marchandises¹.

La pression accrue sur la sécurité routière se traduit par une augmentation du nombre de victimes (tués et blessés) causées par des accidents. En 2019, 53 accidents mortels impliquant une camionnette ont été enregistrés, et ce nombre passe à 63 en 2021. Le nombre de blessés dans des accidents impliquant une camionnette est également plus élevé en 2021 (3 434) qu'en 2019 (3 413)².

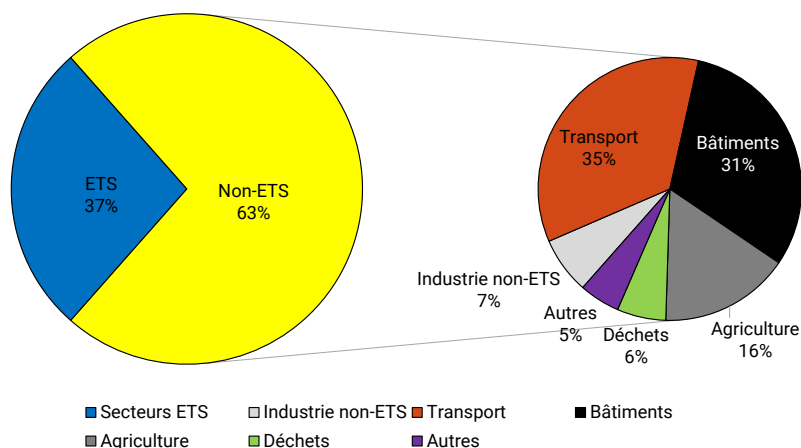
Sur le total des émissions des secteurs non-ETS³, le secteur des transports représentait 35% en 2016.

¹ [Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek - Convenant - 20190402_1.pdf \(vlaanderen.be\)](#)

² [barometer.utf8 \(vias.be\)](#)

³ Secteurs non-ETS : secteurs qui ne relèvent pas du système d'échange de quotas d'émission, notamment les transports, la construction, l'agriculture, les déchets et le reste de l'industrie non-ETS.

Figure 1 : Contribution des secteurs non-ETS aux émissions de gaz à effet de serre de la Belgique, 2016



Source : Note documentaire CCE « État des lieux en matière de soutenabilité environnementale (CCE 2019-0711) »

Le transport routier représente la grande majorité des émissions totales du secteur des transports, soit 98% (sur la base des chiffres de 2019). Au cours de la période 1990-2019, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport routier ont augmenté de 25%, ce qui en fait l'un des principaux facteurs de croissance des émissions. Sur la même période, le transport de marchandises augmente de 120% tandis que le transport de passagers augmente de 26%⁴.

Aujourd'hui, certains chercheurs, dont le Prof. Dr. Gevaers, estiment que moins de 5% des livraisons dans les villes sont exemptes d'émissions. Il est toutefois possible d'augmenter ce pourcentage. Une étude européenne montre que, dans les villes, 51% du transport motorisé de marchandises peut être transféré aux vélos (cargo). Un tiers de ce potentiel de transfert est lié au transport commercial, deux tiers à la logistique privée, y compris le transport pour se rendre au magasin et le transport d'articles de loisirs. Ce transfert modal peut avoir un effet positif sur la qualité de l'air, la sécurité routière et l'habitabilité des villes⁵. Une étude londonienne basée sur les données de la société de vélos cargo Pedal Me montre que, dans une grande ville, les vélos cargo (électriques) peuvent livrer jusqu'à 60% plus rapidement que les camionnettes⁶.

Outre la livraison, les flux de retour (gratuit) font également partie du transport de colis et du transport à durabiliser. Selon une étude réalisée par Safeshops auprès de 279 boutiques en ligne belges, le taux de retour moyen serait de 3,5% en 2021. Ce taux de retour moyen diffère toutefois en fonction de la taille de la boutique en ligne. Par exemple, les boutiques en ligne de taille moyenne à grande enregistrent un taux de retour moyen de 7%, tandis que les boutiques en ligne de taille très petite à petite voient 2 et 3% de leurs commandes renvoyées, respectivement.

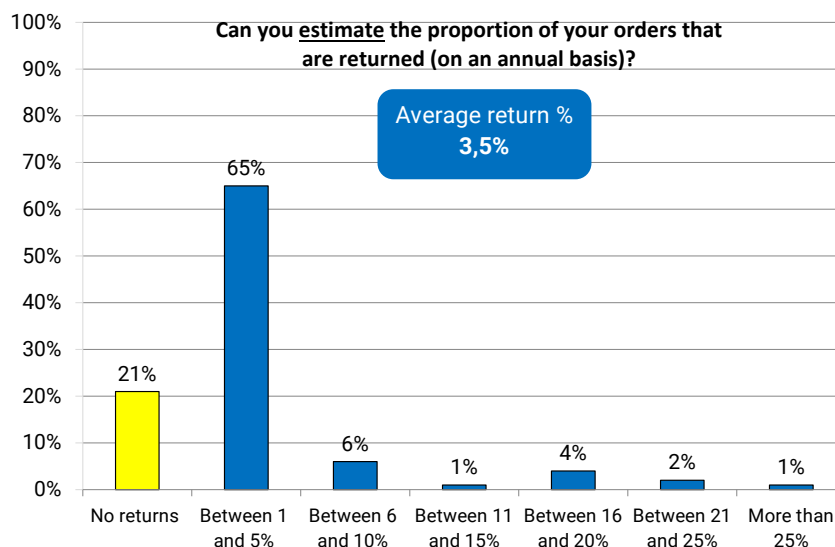
En outre, ce pourcentage moyen dépend fortement du type de produit et donc du secteur. Ainsi, les secteurs des vêtements et chaussures ont un taux de retour plus élevé en moyenne, de respectivement 8 et 12%, tandis que ceux de l'alimentation et du divertissement ont un taux moyen plus faible de 1 et 2%.

⁴ Source : Climat.be

⁵ Source : Whrighton S et Reiter K. (2016), CycleLogistics – moving Europe forward!, via [lien](#)

⁶ Source : article dans The Guardian "Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds", via [lien](#)

Figure 2 : Taux de retour moyen sur une base annuelle



Source : Sustainability Report 2021, Safeshops

Des études spécifiques pour des sous-produits tels que les vêtements, les chaussures, la mode féminine... sur des plateformes en ligne indiquent des taux de retour plus élevés. Par exemple, selon une étude réalisée sur des plateformes en ligne aux Pays-Bas par Shopping Tomorrow⁷, 54,43% des unités de vêtements pour femmes commandées en ligne sont retournées, alors que le taux de retour des commandes passées dans les propres boutiques en ligne des marques est de 40,6%. Pour la Belgique, le pourcentage de retour pour ce type de produit sur les plateformes en ligne et les boutiques en ligne est respectivement de 38,33% et 27,1%. Douze marques néerlandaises possédant leur propre boutique en ligne dans différents pays européens et cinq plateformes en ligne qui vendent à distance dans différents pays européens ont participé à cette étude⁸. Dans ce contexte, il convient d'examiner comment les retours (gratuits) peuvent être organisés aussi durablement que possible.

⁷ Shopping Tomorrow: « Gezocht: retourmanager e-commerce fashion », groupe d'experts Cross-Border E-commerce 2018-2019

⁸ En raison de la taille limitée de l'échantillon, les résultats doivent être interprétés avec prudence.

AVIS

Les interlocuteurs sociaux, réunis dans la sous-commission « E-commerce Strategy 4 Belgium » et les CCS Distribution et Consommation (ci-après : les membres), souhaitent engager un dialogue constructif sur un cadre propre à donner corps à la future politique en matière de logistique durable de l'e-commerce et du dernier kilomètre en Belgique.

Dans ce contexte, les membres proposent un scénario-cadre qui permet le déploiement progressif d'une distribution et d'une livraison e-commerce sans émissions au sein des villes (zones densément peuplées) et des communes (zones faiblement peuplées).

Préalablement à l'élaboration de ce scénario, des informations ont été rassemblées sur l'initiative néerlandaise visant à établir une zone à zéro émission dans au moins 30 villes d'ici 2025, ainsi que sur les initiatives politiques régionales belges pertinentes et les avis émis à ce sujet par les Conseils économiques et sociaux (CES) régionaux. Les principaux éléments de ces initiatives sont présentés à l'annexe 1.

Les membres notent avec satisfaction que des initiatives et des accords de coopération intéressants (comme la coopération interrégionale sur la taxe kilométrique intelligente pour les camions) sont en cours à tous les niveaux de pouvoir régionaux et se félicitent de ces actions. Néanmoins, selon les membres, il manque un cadre politique uniforme qui permettrait une coordination optimale entre les initiatives régionales. En outre, les membres sont convaincus qu'une politique cohérente peut renforcer notre important secteur logistique et ainsi soutenir la croissance et la compétitivité de l'économie belge. Ils rejoignent ainsi les avis⁹ des CCS Distribution et Consommation. Dans cette quête de cohérence entre les initiatives politiques des différentes Régions, les membres estiment que le Comité de concertation fédéral a un rôle à jouer. Ce comité peut faciliter la concertation entre Régions.

Ainsi, l'autorité fédérale pourra, entre autres, soutenir la concertation interrégionale sur une éventuelle extension de la taxe kilométrique intelligente. À la lumière de cette concertation, les membres soulignent la forte augmentation du nombre de camionnettes sur la route après l'introduction du système de taxe kilométrique intelligente et son impact négatif sur la sécurité routière. Si une taxe (redevance) kilométrique intelligente générale devait être introduite, les membres du CCE estiment qu'elle devrait remplir un certain nombre de conditions¹⁰.

Ils renvoient dans ce contexte aux conditions fixées à l'unanimité dans leur avis « Mesures concrètes pour la partie fédérale du Plan national Énergie-Climat¹¹ » (CCE 2018-1750), qui ont été reprises dans le « Rapport Emploi-Compétitivité 2018-2019¹² » (CCE 2019-2102). Ces conditions sont expliquées en détail à l'annexe 2.

⁹ « Œuvrer pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables (CCE 2019-2545) » et « Nécessité d'une politique coordonnée pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables (CCE 2021-1970) »

¹⁰ « Le système devrait être harmonisé sur l'ensemble du territoire belge sans empêcher les Régions d'appliquer des tarifs différenciés ; la redevance devrait être fixée en fonction de la congestion, de la pollution atmosphérique et de l'utilisation de l'infrastructure ; il conviendrait d'effectuer une analyse des conséquences sociales d'une telle redevance et des mesures adéquates à prendre dans ce cadre ; il faudrait continuer à investir dans les transports publics avec pour résultat une excellente couverture et une infrastructure adaptée afin d'offrir une alternative fiable à la voiture individuelle ; le CCE devrait être consulté sur les alternatives à la voiture de société qui seraient développées. »

¹¹ (CCE 2018-1750) p. 17-18 via lien

¹² Rapport Emploi-Compétitivité 2018-2019 - Focus sur des principes et mesures concrètes pour relever les défis socio-économiques de la Belgique (CCE 2019-2102), p. 33-34 via [lien](#)

Les membres souhaitent également attirer l'attention du gouvernement fédéral sur les leviers dont il dispose pour soutenir les politiques des Régions, des villes et des communes. On trouvera ci-dessous une liste non exhaustive des compétences fédérales qui peuvent être utilisées à cette fin :

le levier fiscal ; il conviendra d'examiner comment des mesures de soutien (comme une déduction fiscale accrue pour les véhicules sans émissions) ou de dissuasion (par exemple, lier le maintien de la déduction fiscale à des véhicules sans émissions) pourraient être incluses dans la boîte à outils (la carotte fiscale ou le bâton fiscal) afin d'établir une distinction entre les véhicules sans émissions et les autres véhicules, et ce dans la perspective du verdissement du parc de véhicules. Dans ce contexte, les membres évoquent entre autres la possibilité de s'inspirer de la « Loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité » du 25 novembre 2021.

la législation postale ; dans ce contexte, les membres sont particulièrement intéressés par la consultation concernant un avant-projet de loi modifiant l'article 5 de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux pour prévoir un pourcentage de travailleurs salariés dans le secteur de la distribution de colis en Belgique.

l'aménagement d'infrastructures publiques en fonction de l'électrification des véhicules (cf. les projets fédéraux de bornes de recharge le long des autoroutes) ;

les leviers de la politique et du transport ferroviaires ;

les leviers en relation avec les plateformes numériques et collaboratives ;

le Plan fédéral de développement durable, qui devrait accorder toute l'attention nécessaire à la question de la logistique de l'e-commerce et du dernier kilomètre ;

l'extension du tachygraphe aux livraisons e-commerce afin, d'une part, de faire respecter la législation sociale et, d'autre part, de promouvoir des taux de remplissage élevés et de réduire le nombre de livraisons par transport routier ;

l'ouverture de casiers automatiques et de centres de distribution dans le cadre du dernier kilomètre pour tous les opérateurs actifs dans la livraison de colis, via des obligations de service public, moyennant une rémunération appropriée.

Dans le droit fil de cet avis-cadre, les membres formuleront des recommandations additionnelles sur les leviers fédéraux énumérés ci-dessus.

Ces leviers doivent être alignés autant que possible entre eux et avec les compétences régionales, et actionnés dans le cadre d'une même vision. Les membres souhaitent attirer l'attention des décideurs politiques sur le fait que la coopération entre l'Europe et les gouvernements fédéral et régionaux sera indispensable afin d'optimiser ces leviers pour rendre les livraisons e-commerce plus durables. Les membres souhaitent également souligner que l'activation de ces leviers, parmi d'autres, peut accélérer la création d'une logistique innovante et durable en Belgique. Une condition importante est que cela passe par la coopération avec les différentes parties prenantes. Un tel renforcement de ce pôle de croissance logistique pourrait également contribuer de manière significative à la compétitivité de l'économie belge. Les technologies, le savoir-faire et l'expertise développés au cours d'un tel processus pourraient alors être eux-mêmes exportés dans le cadre d'une meilleure pratique.

Les membres proposent un scénario-cadre en matière de verdissement de la logistique de l'e-commerce dans les villes et les communes belges. Ce scénario-cadre est le fruit d'un débat constructif entre les membres. Pour formuler ce scénario, les membres se sont largement inspirés des Pays-Bas, pionniers d'une politique de zones à zéro émission, et de leur agenda de mise en œuvre de la logistique urbaine, ainsi que des initiatives de politique régionale en Belgique et des avis des CES régionaux en la matière. En outre, le scénario-cadre a été examiné de près par plusieurs experts universitaires. Avec ce scénario, les membres souhaitent réduire les émissions polluantes, réduire ou éviter la congestion et accroître la sécurité routière dans les villes et communes. Cela contribuera de manière substantielle à la stratégie à long terme de l'UE visant à atteindre des émissions nettes nulles et la neutralité climatique d'ici 2050. En outre, selon les membres, il convient d'accorder l'attention nécessaire aux aspects environnementaux au sens large, à savoir une durabilisation du processus de production intégral des modes de livraison durables (TCO), des points de stockage et de transbordement, des distributeurs de colis et de la consommation d'énergie associée, une affectation des sols optimale en tenant compte de l'espace public limité, de l'impact sur l'approvisionnement en eau et sur la consommation de papier et de carton grâce, par exemple, à l'optimisation des emballages de l'e-commerce afin d'obtenir un chargement optimal et intelligent...

Les membres renvoient à cet égard à l'avis « *Nécessité d'une politique coordonnée pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables*¹³ » des CCS Consommation et Distribution, qui propose une politique à trois volets pour rendre la logistique de l'e-commerce plus durable. Cette politique devrait se concrétiser par trois panoplies d'instruments pouvant être déployés séparément ou combinés et qui devraient idéalement être associés à un outil web pour renforcer la transparence. Ces trois volets sont particulièrement complémentaires.

Le premier volet concerne la nécessité de rendre plus durables les modes de transport utilisés pour les livraisons et les retours de produits, avec une attention particulière pour le vélo, le vélo électrique et les vélos cargo, les véhicules de livraison électriques et autres véhicules de livraison sans émissions. Les membres soulignent que la mobilité et l'infrastructure devront être adaptées, par exemple pour que les coursiers à vélo puissent travailler de manière fluide et efficace, qu'ils aient accès à un nombre suffisant de points de transbordement et qu'ils puissent utiliser des voies de roulage délimitées, par exemple des couloirs de bus et de taxi pour éviter les embouteillages.

Le deuxième volet porte sur l'optimisation des livraisons et des retours par la coopération et le regroupement des flux logistiques. Les membres encouragent l'optimisation et le regroupement des livraisons et des retours, mais reconnaissent que le nombre croissant de commandes via les plateformes numériques, qui chapeautent plusieurs boutiques en ligne, rend difficile le regroupement des flux logistiques. Cela ne doit toutefois pas empêcher les pouvoirs publics de soutenir les initiatives de coopération, par exemple un modèle de logistique pour les villes intelligentes. Dans ce domaine également, une infrastructure appropriée joue un rôle important pour que les acteurs de la logistique disposent de suffisamment de points de stockage et de transbordement partagés. Les différentes autorités peuvent donc jouer un rôle important dans l'optimisation des livraisons et des retours en encourageant la coopération entre acteurs de la logistique de l'e-commerce afin de regrouper un maximum de flux logistiques.

Enfin, les membres attirent l'attention sur le troisième et dernier volet, à savoir le transfert des livraisons et des retours vers des casiers automatiques ou points de retrait. Pour répondre au problème des livraisons à domicile manquées, des casiers automatiques ou des boîtes extérieures (à accès sécurisé) installés à proximité de nouvelles constructions ou de bâtiments existants peuvent apporter une solution durable. Toutefois, le rôle des casiers automatiques et des points de retrait ne se limite pas à éviter les livraisons à domicile manquées, puisque 19 % des consommateurs préfèrent que les livraisons soient effectuées dans des points de retrait ou des casiers. Ces casiers et points de retrait doivent donc être placés à des endroits stratégiques pour que les consommateurs puissent y accéder à vélo ou en combinaison avec un autre moyen de transport. L'installation de casiers automatiques dans les grands projets de construction mérite certainement l'attention des pouvoirs publics. En outre, les casiers et les points de retrait sont importants pour résoudre le problème des retours. En effet, ils

¹³ [Pratiques du commerce : Nécessité d'une politique coordonnée pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables \(fgov.be\)](https://www.fgov.be/fr/pratiques-du-commerce-necessite-dune-politique-coordonnee-pour-une-logistique-de-le-commerce-et-un-last-mile-durables)

permettent de regrouper les retours, d'essayer un vêtement/d'examiner le produit au point de retrait et de renvoyer le colis immédiatement s'il ne convient pas. L'avantage des casiers automatiques est que le distributeur peut également récupérer les retours au moment de la livraison (24 heures sur 24).

Les membres rejoignent les recommandations formulées dans les avis précédents des CCS Distribution et Consommation, appelant à travailler sur un outil web de sensibilisation qui donne aux consommateurs une indication visuelle du ou des choix de livraison les plus durables lors de la validation d'un achat en ligne (comme un délai de livraison prolongé ou une livraison par des modes durables). On pourrait s'attendre à ce que les consommateurs ayant des habitudes de consommation durables optent également pour des options de livraison durables, mais dans la pratique, ce n'est pas toujours le cas. Selon les membres, un outil web peut sensibiliser les consommateurs afin que leurs intentions en matière de durabilité se traduisent dans les faits par des choix de livraison durables.

Compte tenu des possibilités économiques et technologiques, les membres recommandent que le processus visant à rendre plus durables la distribution et la livraison des colis e-commerce en ville soit réalisé par étapes successives. Dans ce contexte, ils soulignent qu'il existe des modes de transport sans émissions performants et matures pour les livraisons du commerce électronique, tels que les vélos cargo et les camionnettes électriques. Les membres notent également que l'offre de véhicules électriques et de technologies pour les livraisons lourdes et longue distance est encore limitée. Dans cette optique, ils proposent de supprimer dans une première phase les émissions des flux de transport de l'e-commerce puis, dans une seconde, de supprimer celles de l'ensemble des flux de distribution et de livraison.

Les membres présentent donc une proposition de scénario-cadre avec des échéances d'ici à 2050 pour aider à réaliser le verdissement de la logistique de l'e-commerce sur le territoire belge d'une manière réaliste, ambitieuse et efficace. Avec ce scénario-cadre, les membres souhaitent initier une concertation constructive entre les autorités fédérale, régionales et locales afin d'aboutir à une feuille de route (agenda de mise en œuvre) efficace pour la mise en place d'un transport sans émissions sur l'ensemble du territoire belge. Dans ce scénario, les flux logistiques sans émissions du commerce électronique devraient jouer un rôle de locomotive, selon les membres. L'autorité fédérale devra alors jouer un rôle de soutien et de facilitation dans le cadre du déploiement de l'agenda convenu via ses compétences, afin de soutenir pleinement les Régions et les autorités locales dans sa mise en œuvre. Pour réaliser ce scénario-cadre, un système de suivi sera nécessaire afin de répertorier clairement les flux de transport et de logistique en vue de les rendre plus durables ; les infrastructures nécessaires ainsi que du matériel roulant nouveau et adapté seront requis.

Proposition de scénario-cadre :

2022-2025

Les membres demandent au politique d'utiliser la période entre 2022 et 2025 de manière productive pour préparer une logistique à émission zéro, notamment pour l'e-commerce.

Une image fiable des flux logistiques (de l'e-commerce) actuels est indispensable si nous voulons faire des choix politiques éclairés pour une logistique plus durable, celle de l'e-commerce en particulier. Les membres et les experts universitaires consultés s'accordent à dire que cela a fait défaut jusqu'à présent. C'est pourquoi ils proposent de **répertorier les flux de transport et de logistique** (acheminement, type de véhicule, taux de remplissage...) dans toutes les villes et communes belges moyennant la mise en place d'un **système de mesure et de contrôle**. Ces systèmes de contrôle doivent permettre, entre autres, de surveiller la sécurité du trafic et le respect de la législation sociale. Les méthodes possibles de collecte de données comprennent une application, un tachygraphe numérique, une plateforme de partage de données (telle que la plateforme TOKEN (Transformative Impact of Blockchain technologies in Public Services) basée sur la technologie blockchain¹⁴ qui se concentre sur la logistique du dernier kilomètre dans l'alimentaire) ... ;

Poursuivre les études et les plans de mise en œuvre des différentes Régions et de l'autorité fédérale dans le cadre de l'échange d'idées et de bonnes pratiques sur les besoins en infrastructures (telles que plateformes de transbordement et centres de distribution, infrastructures de chargement, casiers...), les opérations logistiques et les investissements nécessaires ;

Encourager davantage les investissements dans les infrastructures (de chargement) ;

Encourager l'installation de casiers et de boîtes à des endroits stratégiques dans l'espace public et les habitations privées, avec un accès libre pour tous les opérateurs de livraison de colis ;

Promouvoir les véhicules de livraison, les camionnettes et les camions légers à émission zéro via :

une déduction fiscale avec différenciation de l'avantage fiscal en fonction du niveau d'émission des véhicules afin de rendre la flotte de livraison plus écologique ;

une taxe kilométrique intelligente avec une différenciation tarifaire en fonction du niveau de pollution des camionnettes et des camions légers, qui peut contribuer à un chargement et à une livraison efficaces et durables. Les membres déclarent que le gouvernement fédéral peut soutenir les Régions dans leur politique de taxe kilométrique intelligente¹⁵ un encouragement supplémentaire des modes de transport à émission zéro et à faible consommation d'énergie, tels que les vélos cargo (p.ex. subvention pour rendre l'achat d'un véhicule à émission zéro plus attractif).

¹⁴ [TOKEN et PuC3 | imec \(imec-int.com\)](https://www.imec-int.com/)

¹⁵ Les membres du CCE renvoient dans ce contexte au paragraphe 5.2.2 de leur avis « Mesures concrètes pour la partie fédérale du Plan national Énergie-Climat » (CCE 2018-1750), cf. annexe 2.

Dans ce contexte, les membres signalent que des études universitaires, dont celle de Lebeau et al¹⁶, montrent que l'augmentation de la déduction fiscale pour les véhicules de livraison à émission zéro ou la diminution de la déduction fiscale pour les véhicules de livraison conventionnels en combinaison avec une taxe kilométrique intelligente (y compris des tarifs ajustés pour les heures de pointe et les heures creuses) pourrait soutenir l'électrification des véhicules de livraison et donc de la logistique urbaine.

Les membres notent également que l'énergie (par exemple l'électricité) produite pour alimenter les véhicules à émissions nulles devra également être entièrement renouvelable et sans émission à long terme. Ils soulignent qu'il convient d'envisager non seulement les véhicules sans émission, mais aussi un transfert modal vers des véhicules à faible consommation d'énergie (p.ex. les vélos ou vélos cargo).

2025-2030

Les membres notent que, pour déterminer les paramètres permettant de rendre durables la livraison et la distribution en ville au cours de la période 2025-2030 et au-delà, une densité de population suffisamment élevée joue également un rôle, en plus d'une taille de population minimale. Cette observation devra être prise en compte lors de la lecture de cette proposition de scénario-cadre et des objectifs connexes visant à rendre la livraison et la distribution e-commerce en ville plus durables.

L'introduction d'**applications intelligentes** basées sur un système de mesure qui permet, au moyen d'un système de péage par exemple, de rendre les modes de livraison durables plus attractifs (fiscalement) que les modes polluants, d'interdire ou de limiter (via des corridors à émission) l'accès des véhicules de livraison polluants à certaines zones (comme aux Pays-Bas à partir de 2025) et de vérifier si les véhicules de livraison entrant dans certaines zones ont un taux de remplissage minimum ;

Passer de x% à 50% de distribution et de livraison e-commerce sans émissions dans les **villes et communes de ≥ 40 000 habitants**.

Les moyens possibles pour cela sont :

l'implantation optimale de centres de distribution ou de plateformes de transbordement à accès libre dans les villes de ≥ 40 000 habitants. En ce qui concerne l'implantation des plateformes de transbordement, les membres se réfèrent à l'expertise et aux meilleures pratiques acquises dans le cadre du projet R!sult¹⁷, auquel six villes ont participé. Cette étude montre qu'une ville de 40 000 habitants ou plus bénéficierait normalement de l'implantation d'un centre de distribution ou d'une plateforme de transbordement¹⁸ ;

l'installation optimale de casiers universels, par ex. aux Mobipoints (ou « mobipunten » et « hoppin' punten » en Flandre), surtout dans les villes et communes de ≥ 40 000 habitants.

¹⁶ Lebeau P., C. Macharis et J. Van Mierlo, *How to improve the total cost of ownership of electric vehicles: an analysis of the light commercial vehicle segment*, publié dans le *World Electric Vehicle Journal* en décembre 2019

¹⁷ VIL (2020), R!sult Responsive sustainable urban logistics

¹⁸ Le Dr Eric Cornelis note dans le cadre de la rédaction du présent avis que l'expérience française montre que les centres de distribution urbains sont difficilement viables sans subventions.

Les membres notent dans ce contexte que :

- la zone sans émissions doit être délimitée de telle sorte qu'il reste possible pendant une période initiale, par exemple par le biais d'une mesure exceptionnelle, d'approvisionner les plateformes de transbordement (mobiles ou non) dans les centres-villes avec des camions conventionnels. À partir de ces plateformes de transbordement (mobiles), les marchandises à livrer pourront ensuite être transférées vers des véhicules de livraison sans émissions optimaux (tels que les vélos cargo). Les plateformes de transbordement doivent permettre d'opter systématiquement pour la méthode de livraison la plus efficace et la plus durable afin de rendre le dernier kilomètre plus écologique ;
- outre la taille de la population, d'autres paramètres doivent être pris en compte pour déterminer les options d'approvisionnement les plus durables, tels que la densité de population et le relief des différentes villes belges.

2030-2035 :

Les membres demandent que les ambitions pour la période 2030-2035 soient encore relevées en passant de :

50% à 100% de livraisons e-commerce sans émissions dans les **villes et communes de ≥ 40 000 habitants**.

x% à 50% de livraisons e-commerce sans émissions dans les **villes et communes de 10 000 à 40 000 habitants**.

2035-2040 :

À partir de la période 2035-2040, les ambitions en matière de livraisons sans émissions seront encore renforcées pour les plus petites villes et communes en passant de :

50% à 100% de livraisons e-commerce sans émissions dans les villes et communes de 10 000 à 40 000 habitants ;

de x% à 50% de livraisons e-commerce sans émissions dans les **villes et communes de < 10 000 habitants**.

2040-2050 :

Transition vers une **économie totalement neutre sur le plan climatique** pour l'ensemble de l'UE (Pacte vert pour l'Europe).

Conclusion

Les membres souhaitent attirer l'attention des décideurs politiques sur le fait que le présent avis vise à fonder une consultation coordonnée entre les différents niveaux de pouvoir et le groupe plus large des parties prenantes (interlocuteurs sociaux à tous les niveaux, groupes d'intérêt, ONG, universitaires, etc.). Dans ce contexte, les interlocuteurs sociaux demandent au gouvernement fédéral de poursuivre le dialogue avec eux sur cette question. Par exemple, il convient d'examiner comment distinguer dans la pratique les livraisons e-commerce (sans émissions) des autres livraisons (sans émissions) (p.ex., comment distinguer une camionnette de livraison qui effectue des livraisons e-commerce et une camionnette de livraison qui se rend sur un chantier de construction ?). En outre, les objectifs fixés dans ce cadre dépendent de leur faisabilité juridique et technologique (par exemple, nombre suffisant de bornes de recharge, adéquation/développement de la gamme de voitures électriques destinées au transport par rapport aux besoins en la matière).

Les membres s'engagent également à soutenir les décideurs politiques par des suppléments d'avis afin d'aider à mettre en œuvre des politiques soutenues par la société visant à rendre la logistique de l'e-commerce et le transport en général plus durables, dans le cadre d'une réalisation réaliste, efficace et ambitieuse d'une économie climatiquement neutre d'ici 2050. Dans ce contexte, ils souhaitent attirer l'attention du gouvernement fédéral sur les leviers (cf. supra) dont il dispose pour soutenir les politiques des Régions, villes et communes.

Une coopération renforcée entre Régions, administrations locales et gouvernement fédéral dans ce domaine peut stimuler la durabilité du pôle de croissance logistique, ainsi qu'apporter une contribution significative à la compétitivité de l'économie belge, en étant une locomotive du développement de la logistique sans émissions pour l'e-commerce et de manière générale.

Annexe 1 :

Initiatives aux Pays-Bas et dans les Régions belges

Pays-Bas

L'accord néerlandais sur le climat prévoit qu'au moins 30 villes devront avoir créé une zone à zéro émission d'ici 2025. Tous les nouveaux camions et camionnettes entrant dans une zone à zéro émission doivent être exempts d'émission à partir de 2025. Pour les camionnettes et camions existants, un régime transitoire est prévu entre 2025 et 2030 sur la base de la norme Euro des véhicules. Les zones à zéro émission sont établies par les villes et les communes. Si aucune zone à zéro émission n'a été créée d'ici 2025, le ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (IenW) introduira des mesures juridiques après 2025 pour réaliser ces zones d'émission zéro avant 2030.

Région flamande

S'inspirant de l'exemple néerlandais, le gouvernement flamand a exprimé sa volonté de créer des zones à zéro émission pour la distribution et la livraison d'ici 2025. Les villes peuvent y adhérer volontairement. La Flandre fournit un cadre avec des objectifs clairs et uniformes (à partir de 2025 et à l'horizon 2030), une vision cohérente de la manière dont ces objectifs peuvent être atteints et la politique d'accompagnement nécessaire. 13 villes-centres, l'Union des villes et communes de Flandre (VVSG), les entreprises et les secteurs codéterminent le contenu du cadre flamand. Cette consultation est menée par le département Mobilité et Travaux publics (MOW). En outre, l'autorité flamande et un groupe d'entreprises et d'autorités locales ont signé une déclaration d'engagement, le Vlaamse Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek, afin de promouvoir, par leurs propres actions, des activités de livraison efficaces et sans émissions dans les villes.

Région de Bruxelles-Capitale

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a mis en place une zone à faibles émissions en 2018, qui sert de point de départ pour évoluer à terme vers une mobilité à zéro émission. En 2035, la RBC deviendra une zone à émission zéro (ZEZ) sur l'ensemble de son territoire. Dans son plan de mobilité 2020, le gouvernement de la RBC se concentre sur trois piliers : une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville, un report modal de la route vers la voie d'eau et le rail, et les trajets restants (dernier kilomètre) à l'aide de véhicules plus respectueux de l'environnement, et faciliter la vie des livreurs. L'attention est également portée sur le besoin de sites logistiques et d'entrepôts, tant en ville qu'en périphérie, sur l'utilisation de vélos cargo, sur un meilleur taux de remplissage des véhicules de livraison, etc. Dans son plan stratégique pour le transport de marchandises, le gouvernement de la RBC énumère un certain nombre d'actions, dont la mise en place d'un centre de distribution urbaine géré par CityDepot, le regroupement des commandes, les points d'enlèvement, la réduction des retours et la promotion des livraisons à vélo (électrique). Entre 2013 et 2015, le projet LaMiLo (Last Mile Logistics) a mené des projets pilotes sur la distribution urbaine sans CO₂.

Région wallonne

Le gouvernement wallon, lui aussi, œuvre activement à une logistique urbaine durable. À partir du 1er janvier 2023, la Région wallonne mettra en place des restrictions d'accès aux véhicules polluants sur son territoire. La période 2023-2030 verra une élimination progressive des véhicules les plus polluants (d'Euro I à Euro VI en 2030). En outre, depuis 2020, les communes ont la possibilité de créer des zones à faibles émissions permanentes ou temporaires sur leur territoire. L'initiative Get Up Wallonia vise entre autres à attirer les acteurs du transport et de la logistique pour soutenir le développement de l'e-commerce local. Les conclusions d'une des trois Task Forces de Get Up Wallonia proposent de lancer des expériences innovantes, inspirées de l'initiative Urbike menée par un consortium d'acteurs de la

RBC, dans laquelle d'anciens livreurs de Deliveroo, des acteurs du secteur de la distribution, des centres de recherche universitaires, des syndicats, etc. travaillent ensemble pour construire un modèle durable du « last mile » dans le secteur de la logistique. Dans sa « Stratégie Régionale de Mobilité » d'octobre 2020, le gouvernement wallon souligne l'importance de développer des transports et une logistique à moindre consommation d'énergie et impact environnemental, des infrastructures de recharge, des réseaux de distribution d'énergie, des parkings adaptés et des véhicules à carburant alternatif.

Lean & Green Europe

Le programme Lean & Green Europe vise à réduire les émissions de CO₂ d'au moins 20% dans un délai maximum de 5 ans. Après son lancement aux Pays-Bas en 2008, l'Institut flamand pour la logistique (VIL) a introduit ce programme en Flandre.

En 2014, le pôle de compétitivité Logistics in Wallonia (LiW) l'a mis en œuvre en Wallonie.

Annexe 2 :

Extraits d'anciens avis/rapports à propos d'une taxe kilométrique intelligente

1. Rapport Emploi-Compétitivité 2018-2019 - Focus sur des principes et mesures concrètes pour relever les défis socio-économiques de la Belgique (CCE 2019-2102)

Les membres rappellent le passage de l'alinéa « 1.3.2 Déplacer la fiscalité automobile de la possession vers l'utilisation » du volet « Développer davantage la multimodalité » du rapport susmentionné concernant les conditions d'une taxe (redevance) kilométrique intelligente :

La multimodalité ne signifie pas que la voiture soit bannie ou que l'on empêche son utilisation, mais elle signifie que l'usager de la mobilité est encouragé à l'utiliser d'une manière socialement responsable¹⁹.

La fiscalité automobile actuelle n'incite pas à une utilisation responsable de la voiture, car elle ne confronte pas suffisamment les automobilistes au coût sociétal de leurs déplacements en voiture. La fiscalité automobile doit glisser de la possession vers l'utilisation du véhicule. La littérature économique sur le sujet identifie différentes pistes à cet effet.

Parmi ces pistes figure un système de **redevance kilométrique intelligente**. Si un tel système devait être instauré, **plusieurs conditions** devront être remplies : le système doit être harmonisé pour l'ensemble du territoire belge sans empêcher les Régions à appliquer des tarifs différenciés ; la redevance doit être fixée en fonction de la congestion, de la pollution atmosphérique et de l'utilisation de l'infrastructure ; il convient d'effectuer une analyse des conséquences sociales d'une telle redevance et des mesures adéquates qui doivent être prises dans ce cadre ; il faut continuer à investir dans les transports publics avec une excellente couverture et une infrastructure adaptée, afin d'offrir une alternative fiable à la voiture individuelle ; le CCE doit être consulté sur les alternatives à la voiture de société qui seront développées.

2. Avis « Mesures concrètes pour la partie fédérale du Plan national Énergie-Climat²⁰ »(CCE 2018-1750)

Les membres rappellent le passage de l'alinéa « 5.2.2 Redevance kilométrique pour tous » de l'avis unanime susmentionné :

« Le Conseil plaide pour l'harmonisation, la cohérence et une totale coordination entre les Régions afin d'éviter les problèmes auxquels seraient confrontés les travailleurs se déplaçant entre les trois Régions du pays suite à l'éventuelle instauration d'une redevance kilométrique. Le Conseil demande, si un tel système est instauré, qu'un système harmonisé soit mis en place dans les Régions.

¹⁹ C'est-à-dire une utilisation de la voiture qui tient compte des coûts sociétaux (p.ex. la congestion et la pollution de l'air) qu'elle engendre.

²⁰ Avis (CCE 2018-1750) p. 17-18 via lien

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, il doit se développer en vue de réaliser les objectifs²¹ d'une politique de mobilité durable. L'avantage du système pour le citoyen doit être clair et réel.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré pour tous les véhicules, il doit déplacer la fiscalité de la possession vers l'utilisation d'un véhicule. Cette redevance doit être modulable (« intelligent »). La redevance doit être fonction de :

- la congestion et donc du nombre de kilomètres parcourus à un endroit déterminé et à un moment donné ;
- la pollution atmosphérique émise et donc du nombre de kilomètres parcourus, des performances environnementales du véhicule et de l'endroit où le véhicule se trouve à un moment donné (pic de pollution en ville, ...) ;
- l'utilisation des infrastructures.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, il doit non seulement être modulable par rapport à son application, mais également dans le sens « policy alignment » (au sein de et entre tous les niveaux de pouvoirs) : accises, tva, taxe carbone, redevances diverses doivent être intégrées dans l'approche pour créer des conditions d'équité et d'efficacité et de recherche d'effet voulu.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, les voyageurs pratiquant le covoiturage doivent pouvoir répartir le montant de cette redevance entre eux.

En parallèle, le Conseil :

- appelle à une analyse de tous les impacts sociaux d'une telle redevance (en particulier pour les plus défavorisés et/ou pour les habitants dans une région avec une offre de transport public restreinte) ainsi que des mesures appropriées à prendre dans ce cadre ;
- estime que des mesures très concrètes doivent être prises pour continuer à investir dans le transport collectif avec une excellente couverture et une infrastructure adaptée, afin d'offrir une alternative fiable à la voiture individuelle. En effet, beaucoup de travailleurs qui font la navette en voiture sont dépendants de leur voiture et ont trop peu de choix de mobilité alternative pour l'instant ;
- demande d'être consulté sur les alternatives à la voiture de société qui seront développées.

²¹ Objectifs tels que définis dans l'avis du CCE du 18.11.2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable, à savoir :

- donner aux citoyens (travailleurs y-compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;
- permettre aux entreprises d'accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et de pouvoir fournir leurs biens et services de la même façon ;
- minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique.