



**LE TRANSPORT ROUTIER
PEUT-IL ÊTRE DURABLE ?**
Innovation, durabilité et
compétitivité au cœur des débats

13^e COLLOQUE ANNUEL DE LA CELLULE MOBILITÉ DE L'UWE

Vendredi 02 octobre 2015, de 8h30 à 14h00 - Moulins de Beez, Namur

Introduction



- **Vincent REUTER**, Administrateur Délégué de l'UWE
- **André LEBRUN**, Directeur du Département Environnement, Aménagement du territoire, Energie et Mobilité de l'UWE

PARTIE 1



- « **L'innovation au service de la compétitivité et de la durabilité** »
par **Bruno VAN POTTELSBERGHE**, Titulaire de la Solvay Chair of Innovation et Doyen de la Solvay Brussels School of Economics and Management Faculty

PARTIE 1



Réalités et enjeux du transport routier en Belgique

- **Le point de vue des transporteurs**
par **Philippe DEGRAEF**, Directeur de FEBETRA

UWE 02/10/2015

Innovation, durabilité et compétitivité

Philippe DEGRAEF
FEBETRA



QUELQUES CHIFFRES

- 8341 entreprises de transport
- Principalement des petites entreprises
- 54.354 véhicules moteur
- 58.778 ouvriers salariés
- 28.464 employés
- En nette perte de vitesse
- L'activité internationale a chuté de 55 % depuis 2004



CADRE LEGISLATIF

- Tous les niveaux de décision sont concernés
- Cadre de plus en plus européen
- Sixième réforme de l'Etat
- Livres blancs de la Commission européenne 2001, 2005, 2011
- Stratégie européenne en matière de transport



GRANDES LIGNES DE LA STRATEGIE EUROPEENNE

- Trop grande dépendance du pétrole
- Réduction des émissions de CO2
- Comodalité -> transfert modal
- Usager-payeur
- Pollueur-payeur
- Volet social



PERCU COMME DURABLE ?

- Le politique a une nette préférence pour d'autres modes
- Opinion publique fort négative
- Le citoyen refuse ce que le consommateur exige
- Jugements négatifs souvent peu construits
- Méconnaissance des efforts faits



PROGRES ACCOMPLIS

- Normes EURO 0 -> EURO VI
- La consommation a diminué de 60% par tonne transportée
- 25 camions modernes émettent autant de bruit qu'un exemplaire de 1980
- Résultats positifs spectaculaires



QUELQUES EXEMPLES

- Collaborations horizontales
- Carburants alternatifs
- Livraisons en dehors des heures classiques
- Lean and Green
- Ecocombi
- Révision de la fiscalité

UWE 02/10/2015

Merci de votre attention

FEBETRA

Rue de l'Entrepôt 5A

1020 Bruxelles

www.febetra.be



PARTIE 1



Réalités et enjeux du transport routier en Belgique

- **Le point de vue des constructeurs**
par **Thierry VAN KAN**, Président de FEBIAC

RÉALITÉS ET ENJEUX DU TRANSPORT ROUTIER EN BELGIQUE

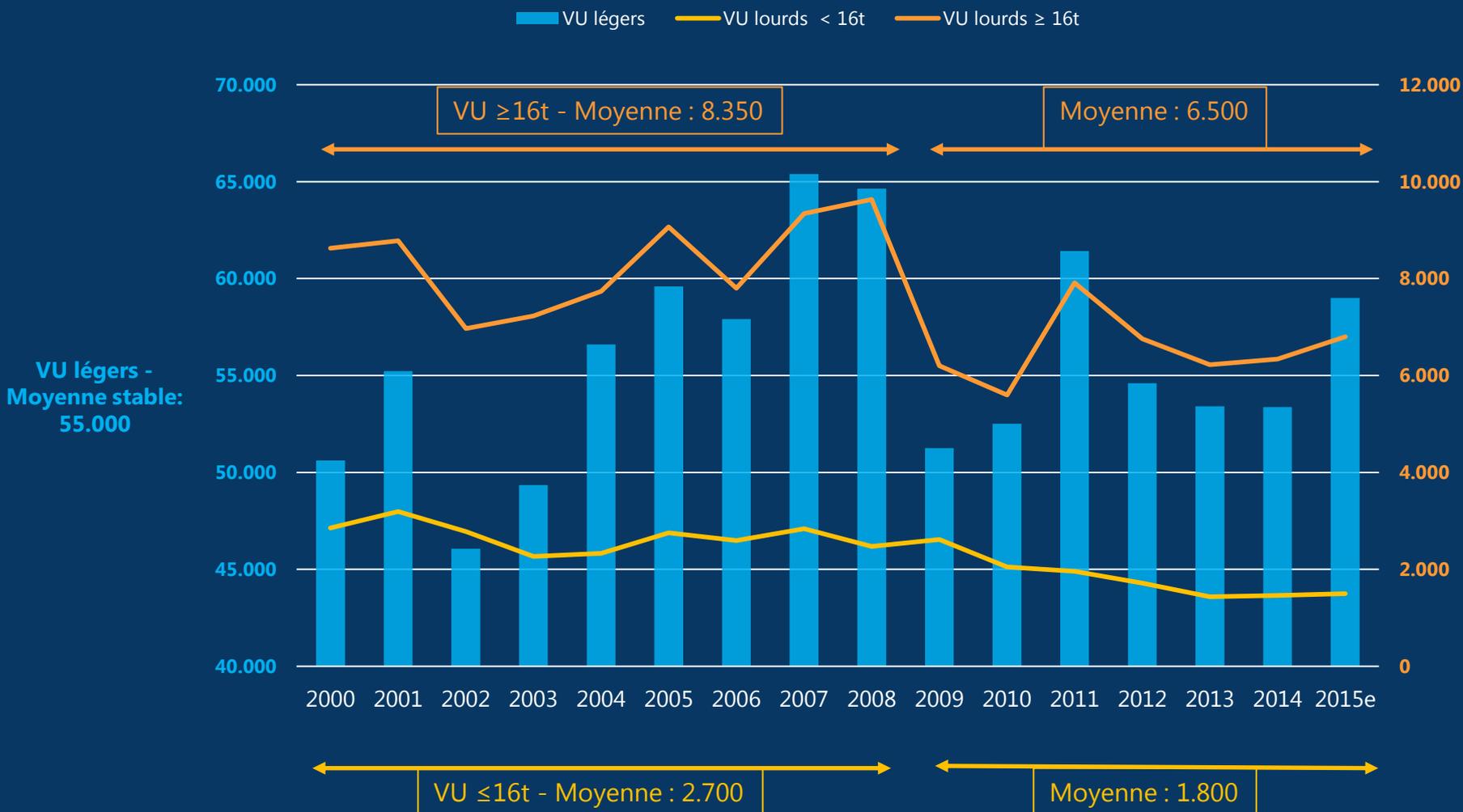
Le point de vue des constructeurs

Thierry van Kan
Président FEBIAC

Qui est et que fait FEBIAC?

- Représentant officiel des marques de voitures, camion(nette)s, bus & motos en Belgique, qui :
 - Organisent et gèrent les réseaux de distribution et canaux de vente de véhicules neufs
 - Mettent sur le marché belge 650.000 véhicules neufs par an
 - Génèrent un chiffre d'affaires de 80 mia €, une valeur ajoutée de 2,4% du PIB & près de 100.000 emplois
- La mission de FEBIAC :
 - Promouvoir un climat d'entreprise favorable pour ses membres
 - Promouvoir un transport par route sûr, confortable, rationnel, respectueux de l'environnement et abordable
- Activités de FEBIAC :
 - Organise les Salons automobiles en janvier à Brussels Expo (500.000 visiteurs en moyenne par an)
 - Produit des statistiques du marché et du parc automobile en Belgique
 - Défend les intérêts du secteur dans les dossiers-clés de la fiscalité, la mobilité, l'environnement et la sécurité routière
 - Organise des formations aux métiers de l'automobile
- Réseau FEBIAC :
 - Membres FEBIAC : 150 importateurs, constructeurs et fournisseurs de services automobiles
 - Belgique : représentation dans les organisations d'employeurs : UWE, VOKA, BECI & FEB
 - International : représentation dans les fédérations automobiles et motos : ACEA, ACEM, OICA

Le marché belge des véhicules utilitaires



Le parc belge des véhicules utilitaires



2005 : 47.000
2015 : 45.000



Délocalisation
Professionnalisation
Consolidation



2005 : 105.000
2015 : 100.000



E-commerce
Trajets plus courts
Accès aux centres urbains
Accès au permis



2005 : 505.000
2015 : 660.000



Réduction de CO₂

En 30 ans

Engagement
2005-2020

Potentiel
2014-2020



- 30%

- 30%
-1,3%/an

- 20%
-3,5%/an

Approche
intégrée

Réduction de CO₂ : approche intégrée



Ecodriving

-5%



LNG



Hydrogène

Carburants alternatifs

-2%



Technologie

-5%



Infrastructure + gestion trafic

-5%



Véhicules de haute capacité

-2%



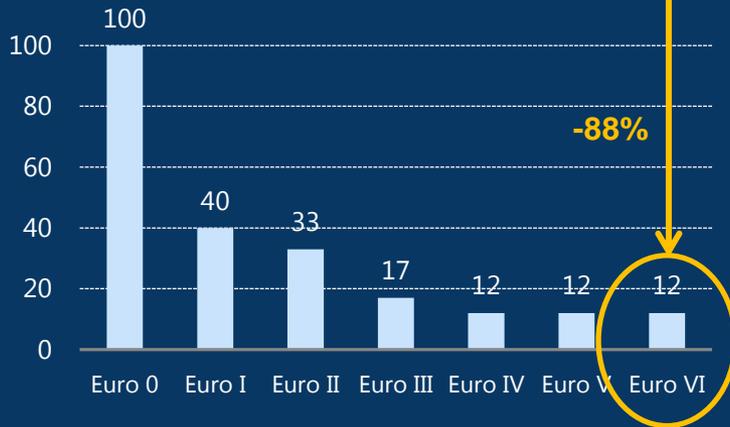
-1%

Fiscalité adaptée

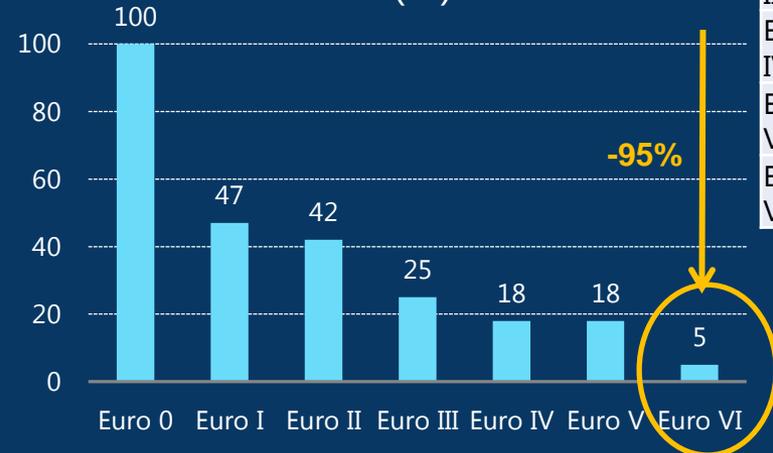
Réductions des émissions polluantes

Euro I	1993
Euro II	1996
Euro III	2001
Euro IV	2006
Euro V	2009
Euro VI	2014

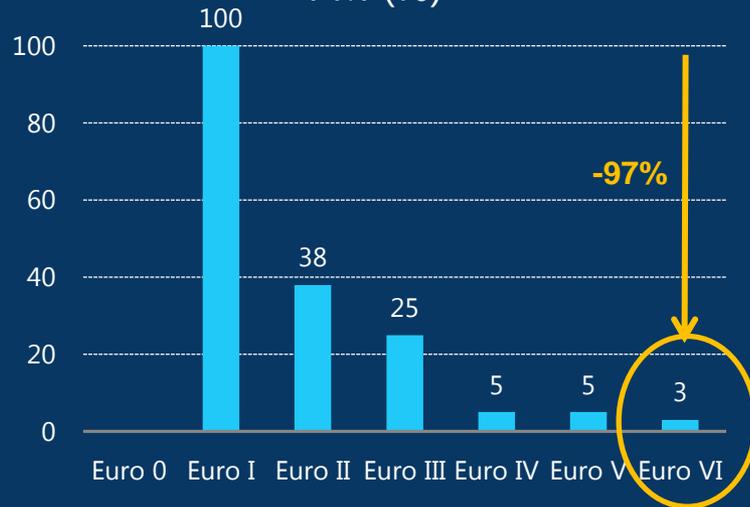
CO (%)



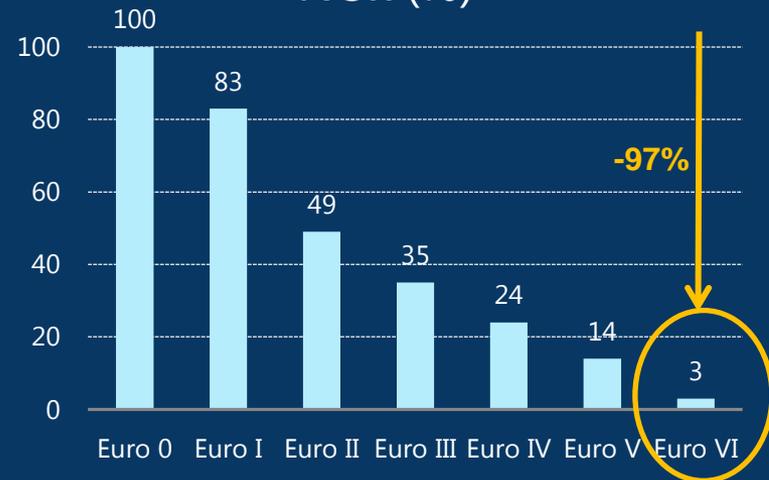
HC (%)



PM (%)

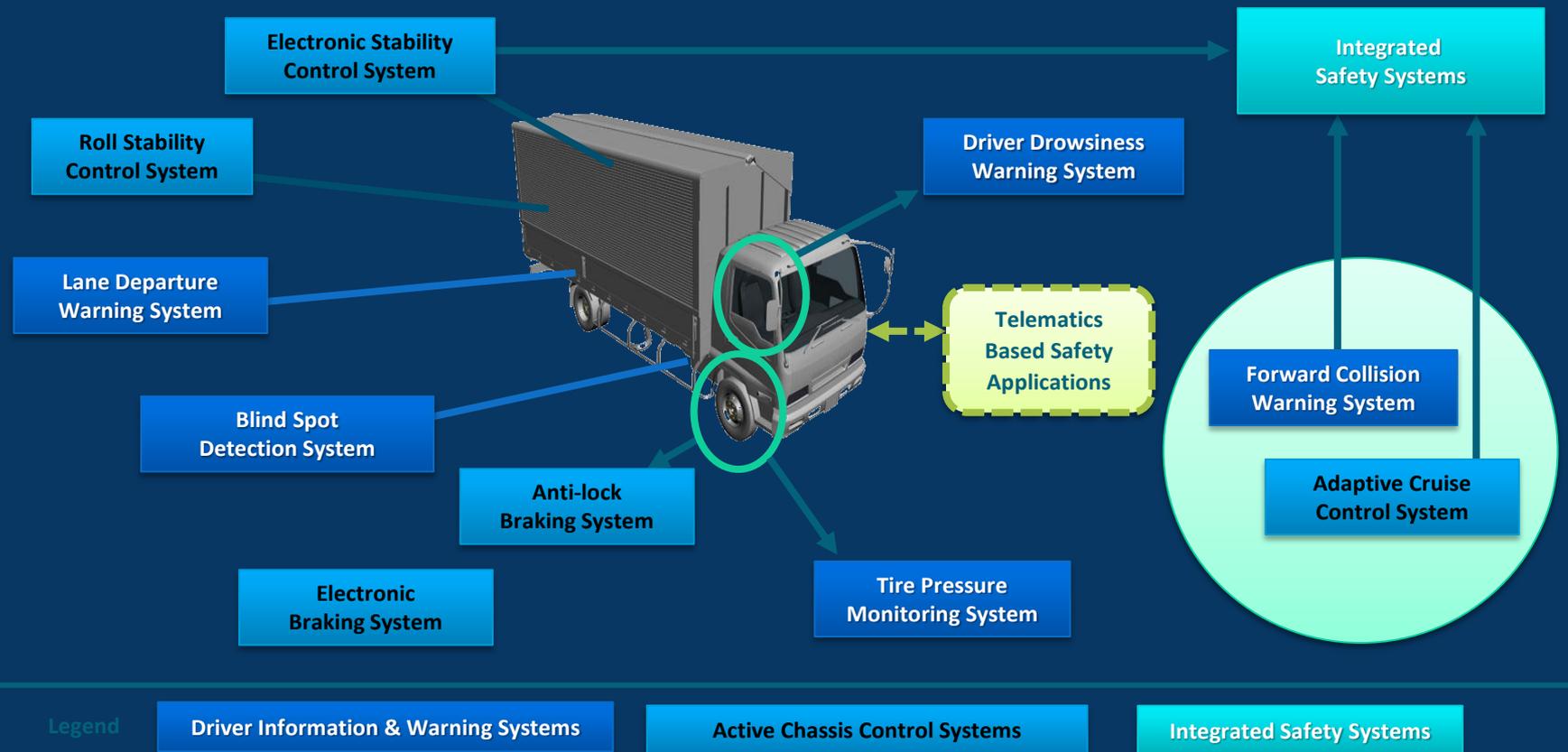


NOx (%)



Vers plus de sécurité active : le véhicule connecté

Global MCV-HCV Market: Overview of Trucks Safety Technologies, 2012 – 2020



Source : Frost & Sullivan

Dispositifs de sécurité active et passive

1970 – Rear underrun protection (RUP)

1980 – Side underrun protection (SUP)

1980 – ABS

1992 – ASR

1993 – Seat belts

1995 – Side marker lights

2000 – Acoustic warning for pedestrians

2002 – Blind spot mirror

2002 – Electronic Braking System with Brake Assist & Drag Torque Control

2003 – Vehicle Stability Control (VSC)

2003 – Front underrun protection (FUP)

2005 – Airbags & seat belt pretensioners

2006 – Front view mirror

2007 – Seat belt reminder

2007 – Lane Departure Warning System (LDWS)

2009 – Adaptive Cruise Control and Forward Collision Warning

2011 – Vehicle Stability Control VSC (legal)

2013 – Advanced Emergency Braking System (AEBS)

2015 – Larger field of vision Class V mirror

2015 – AEBS & LDWS (legal)

Rouge : sécurité active

Bleu : sécurité passive

Source : DAF

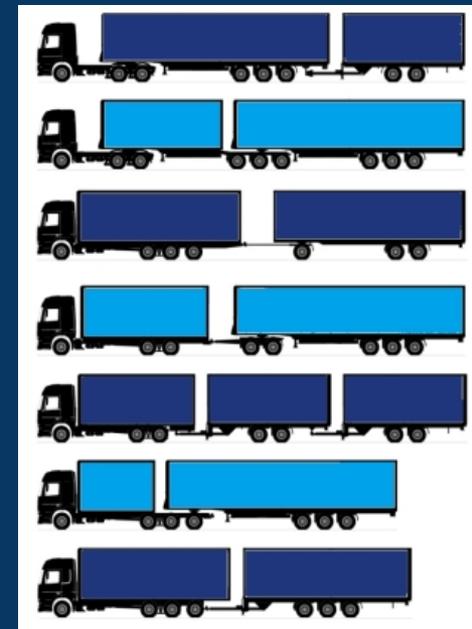
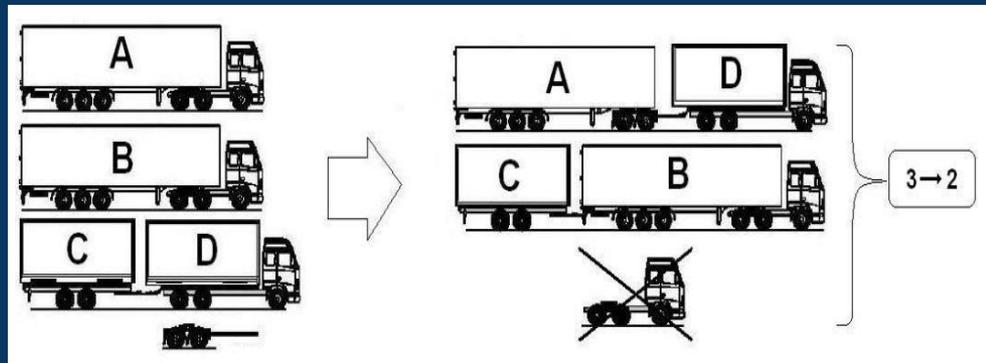
Véhicule à Haute Capacité et Modulable (VHC-M)

3 camions classiques = 2 VHC-M (Ecomobis)

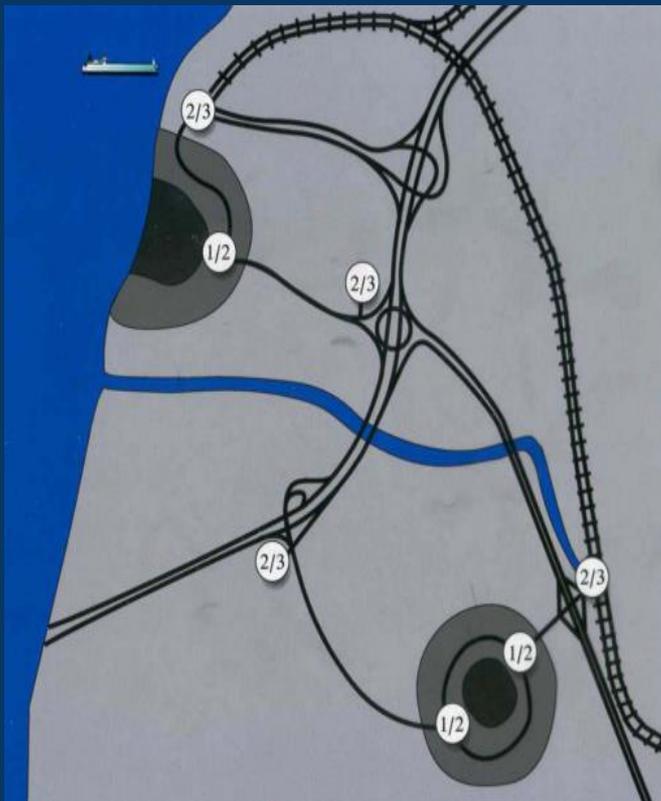
Différentes configurations possibles

- ➔ Moins de camions à chargement égal
- ➔ Moins d'émissions, de coûts et de congestion à sécurité routière égale

- ➔ Modulable et adaptable en fonction du type de route et de la destination



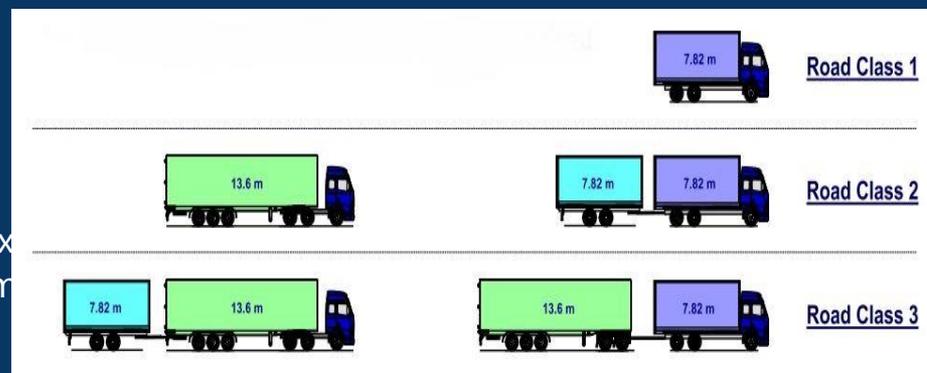
VHC-M dans une logique de co-modalité



Source : Volvo Group

- A. Rail et eau pour le transport longue distance
- B. Nœud intermodal : transbordement entre train/bateau et VHC-M
- C. Réseau routier : VHC-M modulable suivant le type de route :
Routes classes 1 / 2 / 3 : Réseau urbain/rural-régional/autoroutier

D. Aux
com



en

Le VHC-M, un outil polyvalent et efficace de la chaîne logistique pour une approche co-modale

Redevance kilométrique pour poids lourds (+3,5t)

- Taux différenciés selon les normes Euro => favorable pour l'environnement
- Effet trop limité sur la mobilité
- Attention au report sur les VU légers (<3,5t)
- Nécessité de réinvestissement des recettes dans l'entretien et la modernisation de l'infrastructure

= première étape vers un système généralisé de taxation au kilomètre intelligente pour tout le trafic motorisé (Tax shift et non tax lift !)

PARTIE 2



Exemples concrets de bonnes pratiques en matière d'innovation dans le secteur routier

- « La massification des flux de marchandises entre deux concurrents » par **Koen Torrekens**, Managing Director chez STEF Benelux



Horizontal Collaboration Project in Chilled

Koen Torrekens, Managing Director STEF Benelux



Agenda

1. Introduction of STEF, Pepsico & Nestlé
2. Problem statement
3. Horizontal Collaboration
4. Project details & Challenges
5. Future outlook
6. Questions



Key figures of STEF

Temperature controlled European Network



62%
European agrofood market covered by STEF

7 core countries

235
Multi-temperatures sites

2.76 Md Revenue

15 500 Employees

40 000 Clients

Activities by segment

15 %
Frozen
(- 25° C)

11 %
Thermosensitive, Dry & Ambient
(8- 25° C)



74 %
Chilled
(+2 /+4° C)



PepsiCo

One of the biggest Food & Beverages companies in the world.

PepsiCo Worldwide

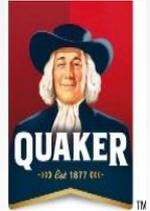
- \$ 66 billion
- 200 countries
- 285.000 employees

PepsiCo Belux

- 220 Mio EUR
- 14 Retail Brands
- 900 employees
- 2 factories in Zeebrugge & Veurne

Performance with Purpose

The Promise of PepsiCo



Nestlé

The World Leading Nutrition, Health and Wellness Company



Nestlé Worldwide

- 92,2 Bio CHF
- 196 countries
- 447 plants



Nestlé Belgilux

- 550 Mio EUR
- 40 Retail Brands
- 1 factory in Etalle



Problem statement

Characteristics of a chilled (2°-4°C) distribution:

Short BBD



Frequent deliveries

Often limited share in the portfolio of many FMCG companies

Delivered in small quantities

+

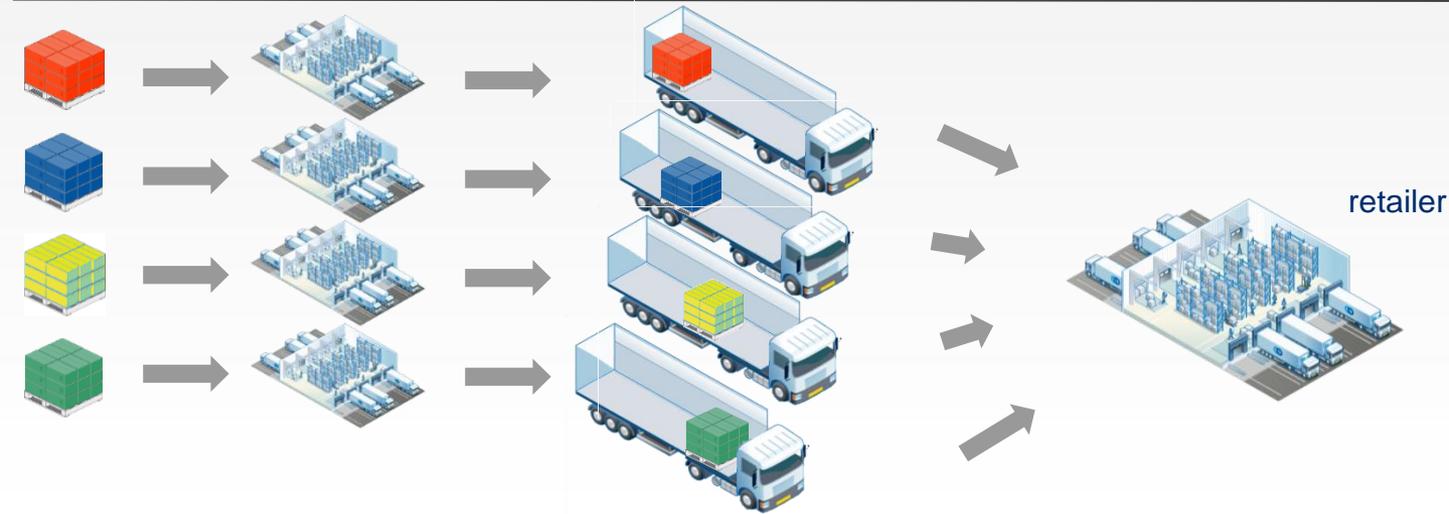
Many FMCG companies have their own DC, but need to deliver to the same retailers



LTL deliveries, low truck fill rate & high CO² emission per pallet delivered

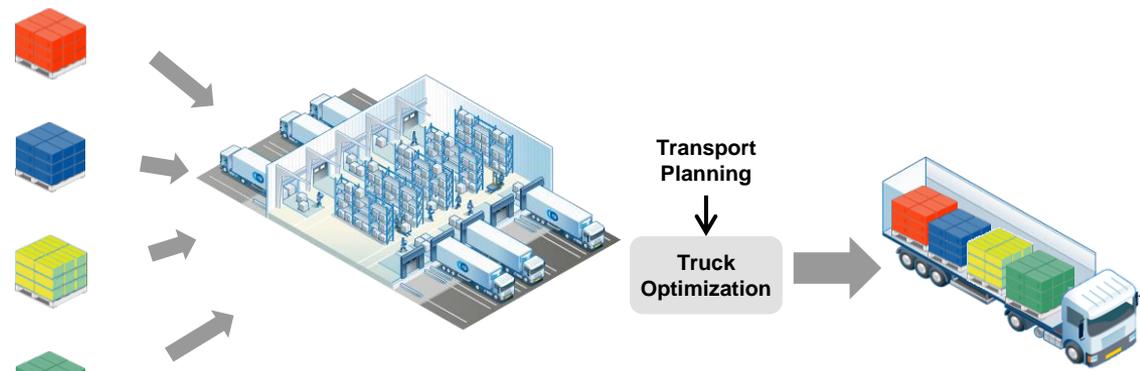


Vision Horizontal Collaboration



BABM Belgilux Association
of Branded products
Manufacturers

Workgroup "Fresh & Chilled"



Project Details & Challenges

- **Need for quantification** while respecting the **legal boundaries**
- Selection of Trustee:

TRI = VIZOR
THE WORLD'S FIRST CROSS SUPPLY CHAIN® ORCHESTRATOR™



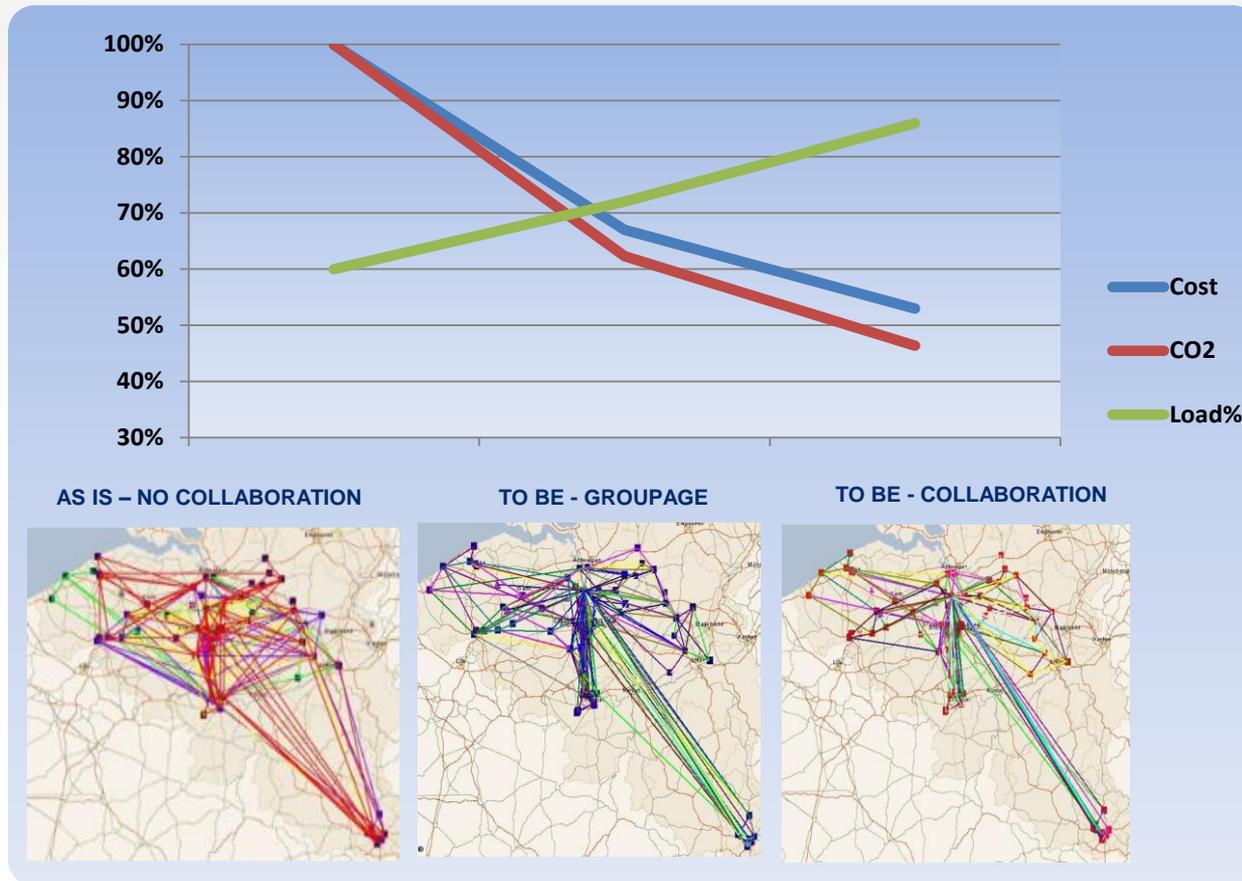
Respect of anti-trust law

- NDA between all involved parties
- BABM and Tri-Vizor as neutral trustees
- Legal advise & monitoring by external law firm and internal legal departments of the companies
- No direct information exchange between the companies



Project Details & Challenges

Convincing results



BUT results could not be realized through the existing network of separated warehouses
>> Decision to move to one shared warehouse



Project Details & Challenges

Tender process

- In general, tendering, selection & possible move is in line with a standard process
- Selected party:



- But there are some significant differences, such as:
 - Strong alignment & consensus is required on all decisions
 - Participants need to be empowered & knowledgeable about the chilled business
 - Knock-out criteria : acceptance of concept “Horizontal collaboration” versus “groupage” >> gain sharing



Advantages for a LSP



- Higher fill rate per warehouse
- Higher fill rate per truck
- Reduction of empty kilometers
- Optimised carbon footprint
- Attractiveness for new partners to enter the “pooling solution”
- Long term volume stability
- Standardization of processes



Gain Sharing Mechanism

The gain, resulting from sharing a truck, is allocated to the manufacturers according to their share volume

Cost Matrix of pallet transport

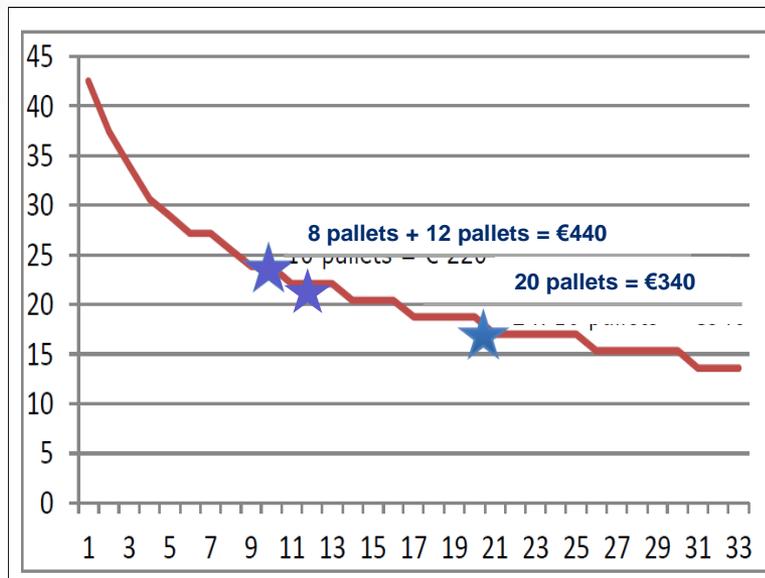


Illustration example with fictitious prices

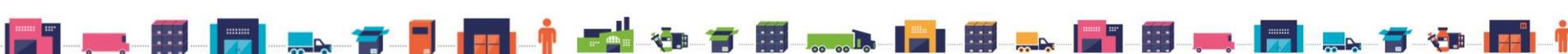
Delivery to a location of 20 pallets

Company A : 8 pallets
Company B : 12 pallets

Gain = € 100 , shared amongst the 2 companies according to their volume in the drop :

Company A = € 100 * 8/20 = € 40
Company B = € 100 * 12/20 = € 60

- Stef has organized its invoicing to reflect this gain sharing mechanism
- Audit done by Tri-Vizor, as trustee, at Stef 2x/year to verify correct application

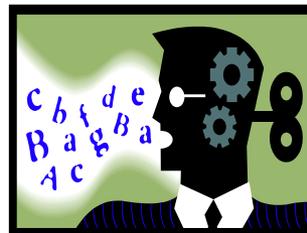


Future Outlook

- **Next steps** in the near future for **our horizontal collaboration project**:
 - Further increase of delivery synchronization with support from customers, who will also benefit from this, by:
 - Improved service
 - Less administration
 - Single truck delivery, reduction of docking time
 - Extending the existing collaborative network to additional manufacturers
- **Future of horizontal/vertical collaboration in general:**



Focus on sustainability



“Mental shift”



European guidelines



Award winning project

- 28 May 2014 : CO3 Award for Horizontal Collaboration
- 27 November 2014 : Supply Chain Award : Prize of the Audience
- 22 April 2015 : European Logistics Association : The European Gold Medal in Logistics and Supply Chain "Project of the year 2015"



Questions?



PARTIE 2



Exemples concrets de bonnes pratiques en matière d'innovation dans le secteur routier

- « La réduction des émissions de CO2 comme objectif », dans le cadre du projet « Lean and Green », par **Olivier MICHAUX**, Manager chez Sud-Fresh

Exemple 1



Colloque UWE

Version 1.0 (02/10/2015)



- La société Sud-Fresh
 - Groupe actif depuis 1997 dans le secteur du transport alimentaire à températures dirigées sur le Belgique et le Grand-Duché du Luxembourg fort aujourd’hui
 - 120 véhicules moteurs
 - > 200 employés

 - Créé en 2010
 - Située à Aubange au sud Luxembourg(zone du PED)
 - Activités logistiques dans le secteur alimentaire à températures dirigées en froid positif (+2°C / +4°C) et froid négatif (-18°C)
 - Cross-docking
 - » Transport régional sur le Benelux et nord de la France
 - Stockage en frais
 - » Plateforme de 4000 m2 en froid positif



- Extension des activités à Bierset
 - Bâtiment constitué d'un congélateur (-18°C) et d'un frigo (+3/4°C)
 - Activités de Cross-docking

- Flotte dédiée à l'activité de Sud-Fresh
 - 25 véhicules composés de porteurs 26 T bi température et de semi bi-températures



Lean & Green

- Volonté de la direction de s'inscrire dans une démarche pro-active et éco-responsable
 - Culture d'entreprise
 - Image de marque

Valeurs:

- *Etre focalisé sur l'excellence de nos services et prestations ;*
- *Etre une société dynamique, flexible à dimension humaine et offrant un environnement de travail le plus adéquat ;*
- *Considérer chaque client comme un partenaire à long terme ;*
- *Agir avec respect et confiance envers nos collaborateurs et nos clients.*

Notre mission consiste à

- *Assurer à coûts maîtrisés le transport et la livraison principalement en multi-températures au départ de la Belgique et du Luxembourg soutenu par un système d'information performant.*

Vision :

- *Devenir un acteur majeur et une référence dans le transport, la distribution et la logistique en multi-températures au départ de la Belgique et du Luxembourg ;*
- *Etre une société tournée vers l'avenir et visant la croissance rentable et cohérente.*



Lean & Green

Awards Lean & Green
reçu le 11 juin 2015!

(2nd édition)



Lean & Green

- Le plan d'action
 - Année de référence 2013
 - Fin du plan 2018
 - Seulement les activités logistiques sont considérées
 - Scope : Transport en propre
 - Out of Scope:
 - Bâtiment Aubange
 - Bâtiment Bierset
 - Transport Hollandais
- ➔ Plus 87% des émissions CO2 sont dans le scope



Lean & Green

- Unité de mesure
 - Transport de palette (enlèvement et livraison)
 - Pas d'information quant au poids
- ➔ Unités relative : KgCO₂/palette transportée



Lean & Green

- Mesures

Faisabilité	Gain estimé en 2018 (KgCO2/Palette)	Faisabilité
Modification du mode de conduite		1
Diminution arrêt moteur		1
Modification du type de véhicule		3
Amélioration aérodynamique		1
Pneumatique		2

GAIN			Faisabilité	
Gain faible			Très facile	1
Gain moyen			Facile	2
Gain élevé			Difficile	3
Gain très élevé			Très difficile	4



Lean & Green

- Mesures

Faisabilité	Gain estimé en 2018 (KgCO2/Palette)	Faisabilité
Optimisation des activités de chargement et déchargement		1
Outil d'optimisation des tournées		3
Nouveau partenariat		3
Augmentation du Chiffre d'affaire et Volume		4

GAIN			Faisabilité	
Gain faible			Très facile	1
Gain moyen			Facile	2
Gain élevé			Difficile	3
Gain très élevé			Très difficile	4



Lean & Green

Merci

PARTIE 2



Exemples concrets de bonnes pratiques en matière d'innovation dans le secteur routier

- « La réduction des émissions de CO2 comme objectif », dans le cadre du projet « Lean and Green », par **Claire BOUFLETTE**, Operation Manager chez Skechers EDC

Exemple 2

SKECHERS EDC

Réduction des émissions de CO2



48 000 m²

7 M de paires en 2013



98 000 m²

17 M en 2015

PLAN: 20 % de réduction en 5 ans



SKECHERS EDC

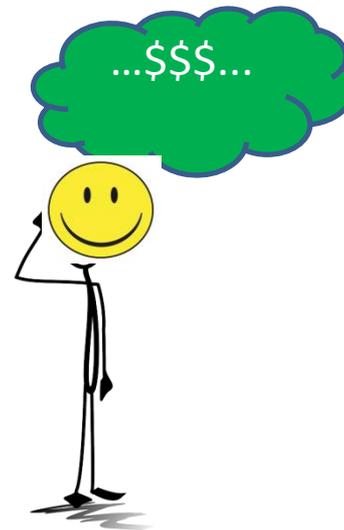
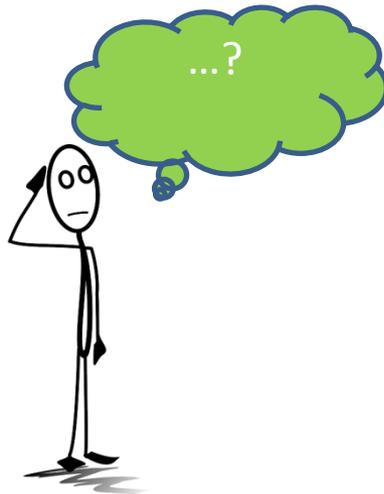
Réduction des émissions de CO2

- Mots-clés du programme:

- LOGIQUE
- COHERENCE
- CONTINUITE
- EQUIPE
- BON SENS



➔ **20%**



SKECHERS EDC

Réduction des émissions de CO2

20% à l'horizon 2018

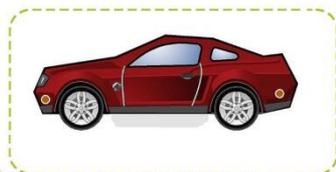
Mesure relative : consommation totale CO2 de l'EDC/ nbres de paires envoyées

2013 → 341 gr de CO2 par paire envoyée



2018 → 273 gr de CO2

1 aller –retour Paris-New York 2,6T de Co2 / passager

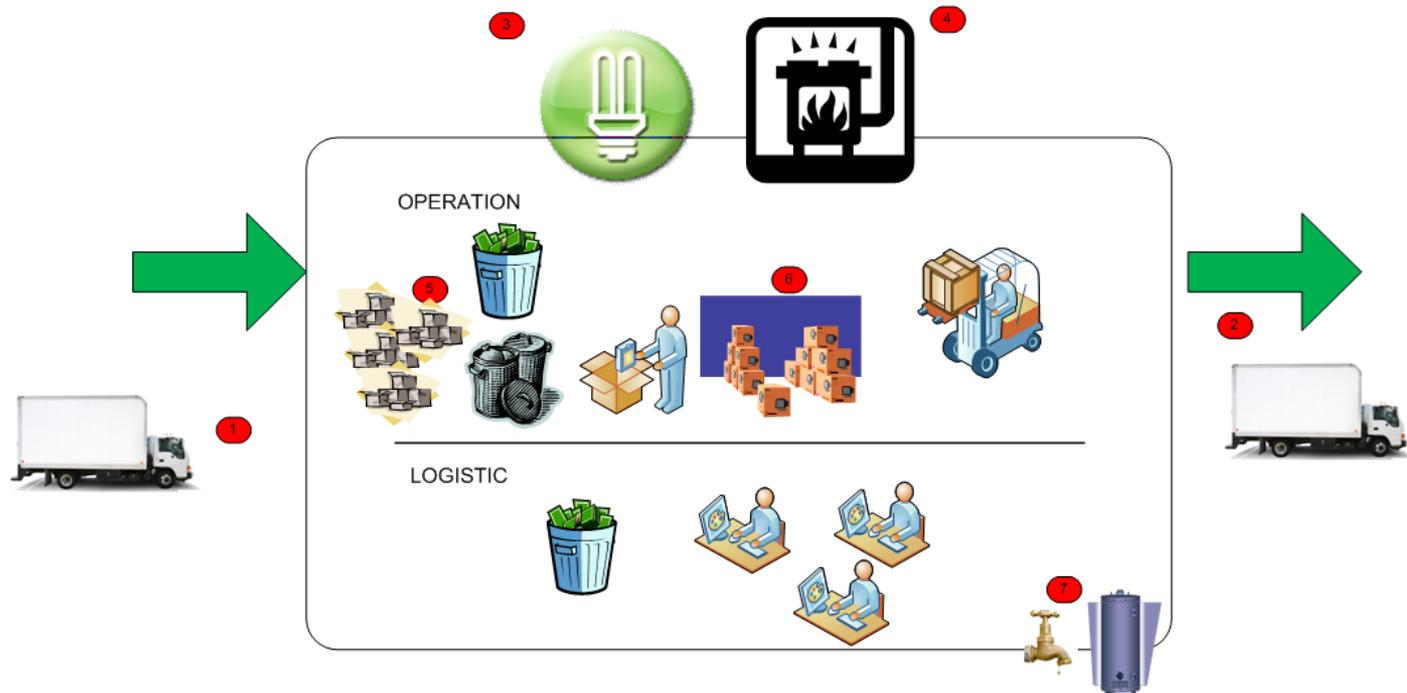


1 km en voiture diesel, moyenne 215 gr de CO2

SKECHERS EDC

Réduction des émissions de CO2

SKECHERS EDC

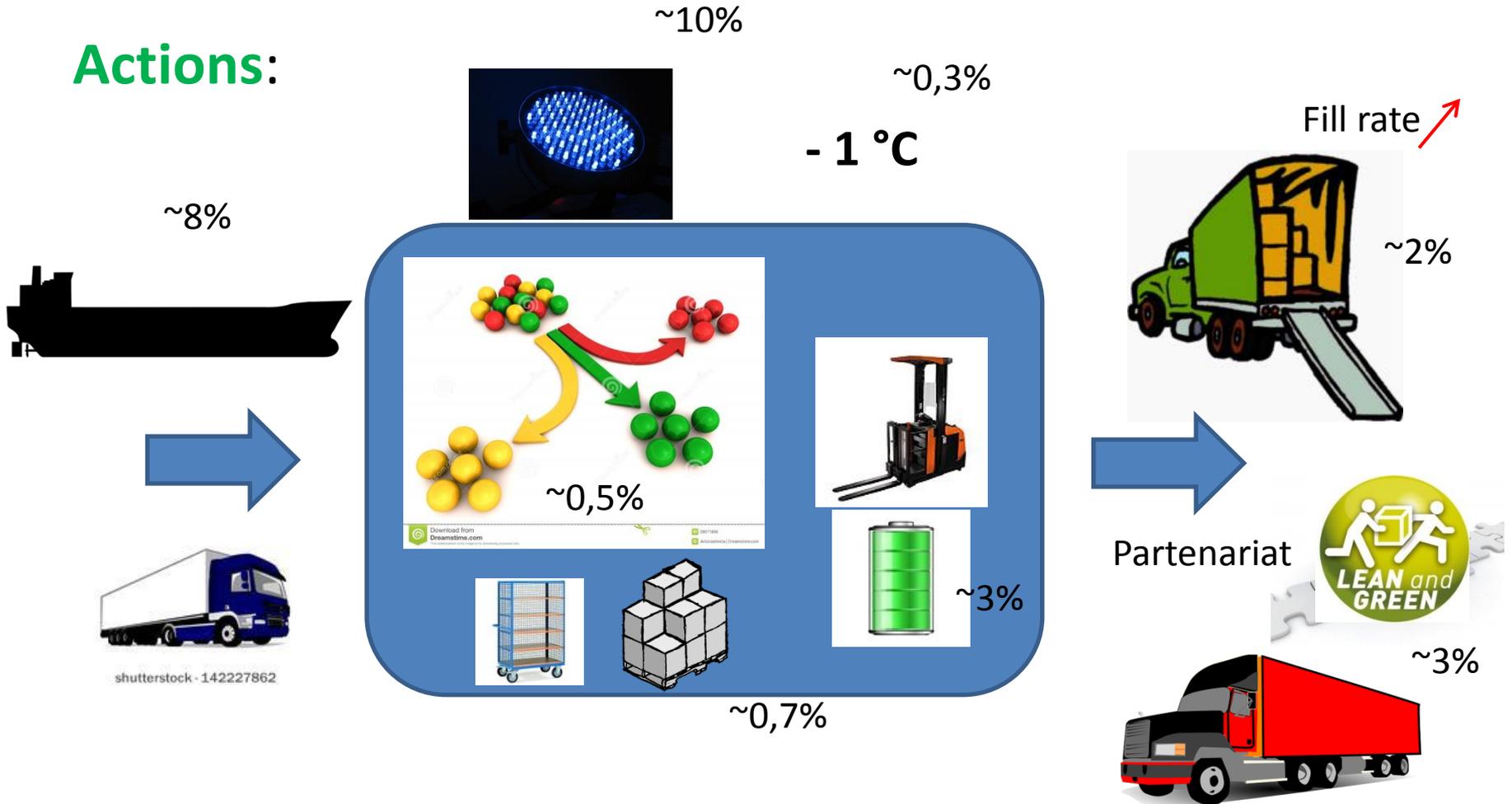


70 % de nos émissions proviennent du transport

SKECHERS EDC

Réduction des émissions de CO2

Actions:



SKECHERS EDC

Réduction des émissions de CO2

Merci pour votre attention



**LE TRANSPORT ROUTIER
PEUT-IL ÊTRE DURABLE ?**
Innovation, durabilité et
compétitivité au cœur des débats

13^e COLLOQUE ANNUEL DE LA CELLULE MOBILITÉ DE L'UWE

Vendredi 02 octobre 2015, de 8h30 à 14h00 - Moulins de Beez, Namur

Pause - Café

PARTIE 2 - suite



Exemples concrets de bonnes pratiques en matière d'innovation dans le secteur routier

- « Les livraisons à horaires décalés »
par **Ivan VAN DE BRUL**, Division Manager Logistics au Groupe Colruyt



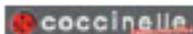
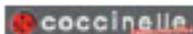
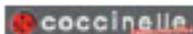
COLRUYT GROUP

Les livraisons à horaires décalés
Colloque de la Mobilité de l'UWE
02/10/2015



colruyt

Nos activités

<p>1 Commerce de détail</p>	<p>2 Commerce de gros et food service</p>	<p>3 Autres activités</p>	<p>4 Activités corporate</p>				
<p>colruyt <small>meilleurs prix</small></p>   <p>colruyt <small>prix • qualité</small></p>    <p>75 % du chiffre d'affaires du Groupe</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="517 459 776 902"> <p>Belgique Commerce de gros</p>    </td> <td data-bbox="846 459 1105 902"> <p>France Commerce de gros</p>     </td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 939 776 1145"> <p>FOODSERVICE</p>  </td> <td data-bbox="846 939 1105 1145"> <p>FOODSERVICE</p>  </td> </tr> </table> <p>17 % du chiffre d'affaires du Groupe</p>	<p>Belgique Commerce de gros</p>   	<p>France Commerce de gros</p>    	<p>FOODSERVICE</p> 	<p>FOODSERVICE</p> 	   <p>Participations</p> <p>8 % du chiffre d'affaires du Groupe</p>	<p>Les activités corporate regroupent tous les services de support, dont Business Processes & Systems, l'administration centrale, les finances, l'environnement, Ressources humaines & Organisation, Corporate Marketing, la communication et la technique et le patrimoine.</p>
<p>Belgique Commerce de gros</p>   	<p>France Commerce de gros</p>    						
<p>FOODSERVICE</p> 	<p>FOODSERVICE</p> 						

Notre mission



Créer ensemble une valeur
ajoutée durable fondée
sur nos valeurs et notre
savoir-faire dans la distribution



Notre politique de mobilité

Éviter les kilomètres, favoriser des moyens de transport alternatifs et plus propres ...>

Une logistique plus durable

Moins de kilomètres, moins de bruit ...>

Des nouvelles techniques de chauffage et refroidissement

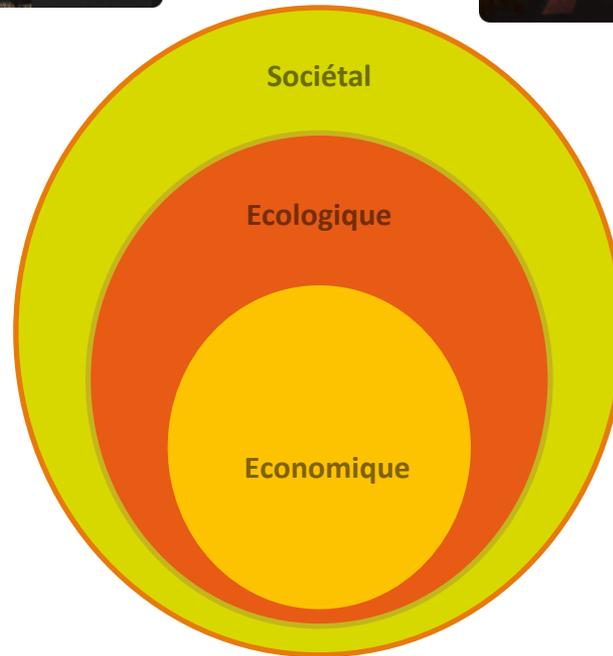


Véhicules plus économiques
Carburants plus propres
Un style de conduite écologique



CO₂
CH₄ HFC's

- 20%
d'émissions en
2020



Sécurité routière



Nous nous engageons ...>

Bien-être



La prévention avant tout ...>

Bien-être au travail



Moins de stress à la caisse ...>

Bien-être

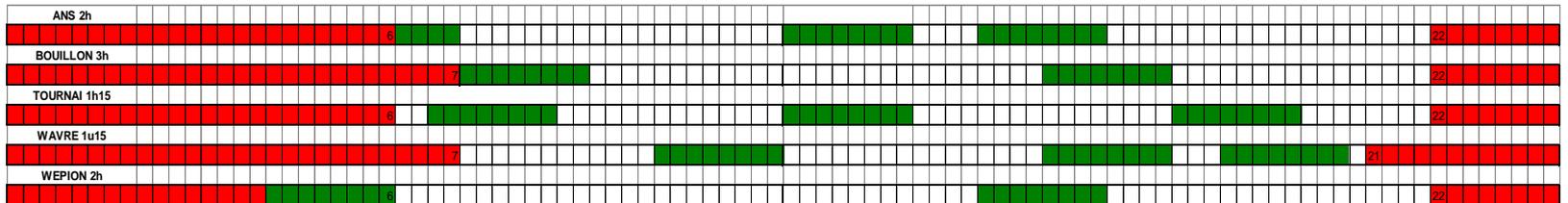
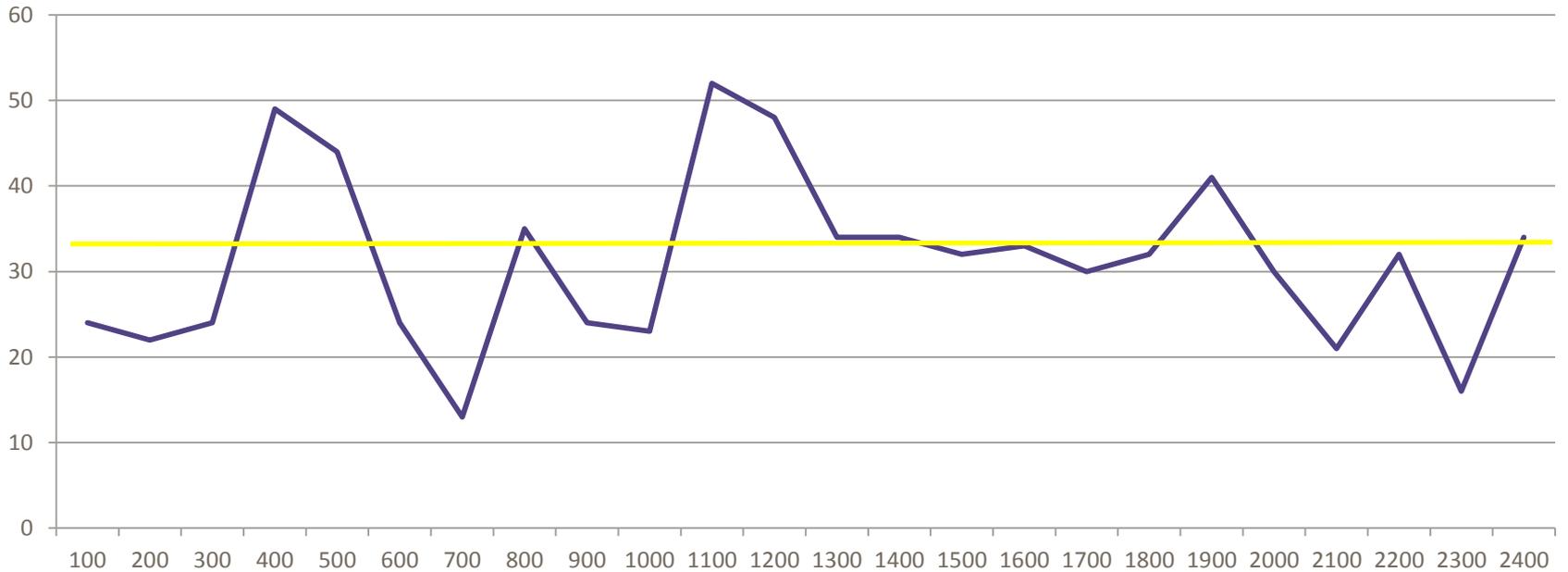


En pleine forme au boulot ...>



Eviter les heures de pointe

Départs entrepôt Colruyt + Okay



Nos investissements : réduire le bruit



3,5 million €

- 45 semi-remorques silencieuses
- 25 transpalettes silencieuses
- 38 quais de déchargement à l'intérieur
- 1 tracteur CNG
- 20 tracteurs Euro 6
- chauffeurs formés et sensibilisés



“PIEK” en Wallonie : les magasins

Magasin	Distance quai-habitat	Densité trafic	Infrastructure	Fréquence de livraison	Analyse sonore ICA
<u>Ans</u>	40m	Dense	Quai ouvert	3 par jour	ok
<u>Bouillon</u>	40m	Peu dense	Table élévatrice	2 par jour	nok
<u>Tournai</u>	20m	Peu dense	Quai intérieur	3 par jour	ok
<u>Wavre</u>	50m	Dense	Quai ouvert	3 par jour	ok
<u>Wépion</u>	100m	Dense	Quai mi-couvert	2 par jour	ok



“PIEK” en Wallonie : les résultats

Source	Impact sur les émissions	Impact sur la congestion	Impact sur la sécurité	Impact sur la rentabilité	Impact sonore
Analyse	positif	positif	positif	positif, à pd 30% des livraisons	dépendant du site
Perception du citoyen	positif	positif	positif		crainte, mais pas de plainte
Perception du chauffeur	positif	positif	positif		
Perception du personnel	positif	positif	positif	positif	



“PIEK” en Wallonie : nos conclusions

Contribution positive à une
mobilité durable

Ni possible ni opportun à 100%

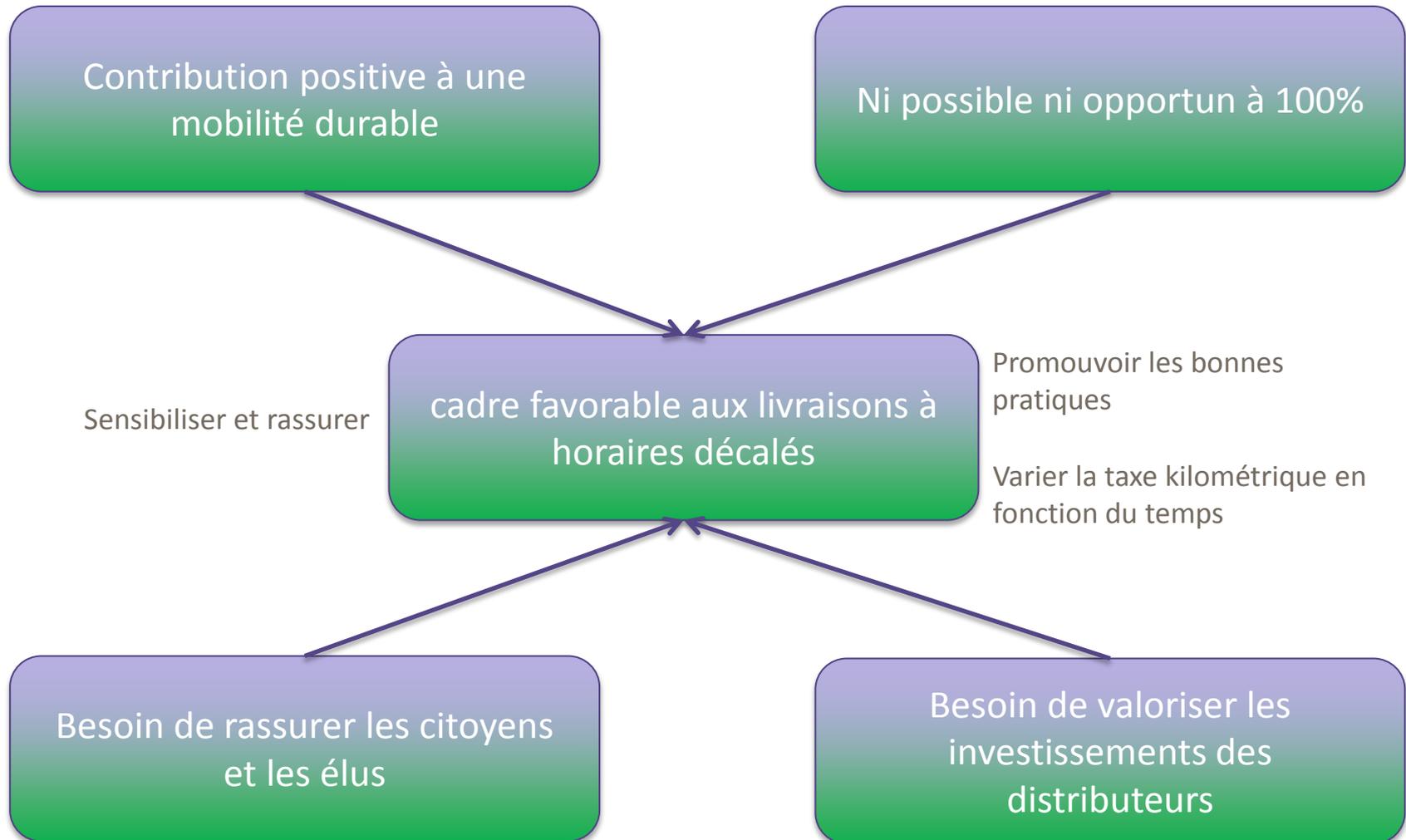


Besoin de rassurer les citoyens
et les élus

Besoin de valoriser les
investissements des
distributeurs



“PIEK” en Wallonie : notre demande



Questions ?



PARTIE 2 - suite



Exemples concrets de bonnes pratiques en matière d'innovation dans le secteur routier

- « L'expérience du premier écocombi belge »
par **Cybelle BUYCK**, Senior Corporate Affairs Manager BeLUX
chez AB Inbev



AB InBev

AB InBev – Écocombi

Cybelle-Royce Buyck

Namur, le 2 octobre 2015

AB InBev

- ❖ **Brasserie leader au niveau mondial**
- ❖ **2700 collaborateurs en BE, 155000 dans le monde**
- ❖ **4 brasseries en Belgique**
- ❖ **Siège principal global: Louvain, Belgique**
- ❖ **Présent dans 25 pays**
- ❖ **Produits vendus dans <100 pays**



Vers un monde durable

Soutenir la communauté

Encourager la consommation responsable

Diminuer notre impact sur l'environnement



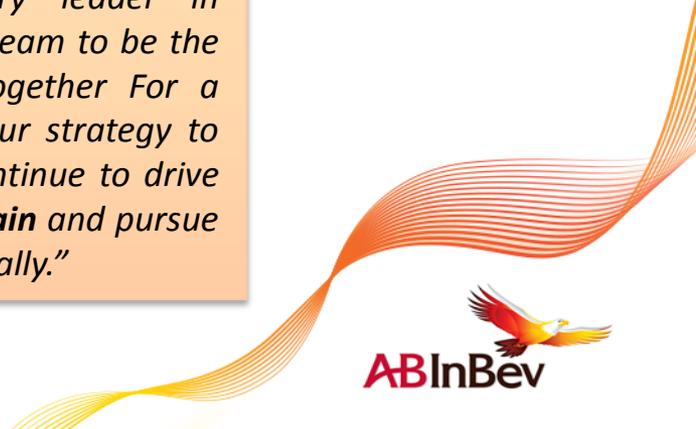
Notre trajet vers la durabilité dans nos opérations logistiques



	2011	Pas d' agenda Green Logistics Pas de plateforme globale
	2012	Certificat Lean and Green BE & NL
	2013	Introduction des objectifs en Europe
	2014	Introduction au niveau global avec communication de BRITO



*"Aspiring to be the brewing industry leader in sustainable logistics helps advance our dream to be the Best Beer Company Bringing People Together For a Better World. This new goal builds on our strategy to look beyond our brewery walls as we continue to drive reductions in the **impact of our supply chain** and pursue partnerships to improve performance globally."*





Première Écocombi en Belgique

L'écocombi

- ❖ Longueur de 25,25 mètres et 60 tonnes.
 - ❖ 2 écocombis remplacent 3 combinaisons conventionnelles
 - ❖ Même quantité de marchandises transportées MAIS nombre de trajets parcourus diminue de 33%
- réduction du nombre de camions sur les routes.

Objectif: baisser la consommation de carburant + émissions de CO₂, de particules fines et de NO_x.

En Flandres: Projet-pilote de 2 années

- ❖ 22 janvier 2015: toute première écocombi belge a pris la route
- ❖ Projet-pilote du gouvernement flamand qui vise une logistique durable et empreinte écologique réduite
- ❖ Partenariat Ninatrans – AB InBev



En Flandres: lessons learned

❖ Sécurité, priorité nr 1:

- Chauffeurs: formation appropriée + certificat
- Usagers de la route: reconnaître l'écocombi à un triangle de danger + l'indication 'véhicule extra long'

❖ Procédures lourdes

❖ Trajet fixe autorisé entre siège de Ninatrans à Leuven et Katoen Natie dans le port d'Anvers. → route suboptimale

Restrictions:

- Zones 30 / zones résidentielles
- Restrictions transfrontalières
- Ring Bruxelles

❖ Disponibilité ecocombi: 1 écocombi 2X par jour l'aller-retour Leuven - Anvers

En Flandres: conclusion

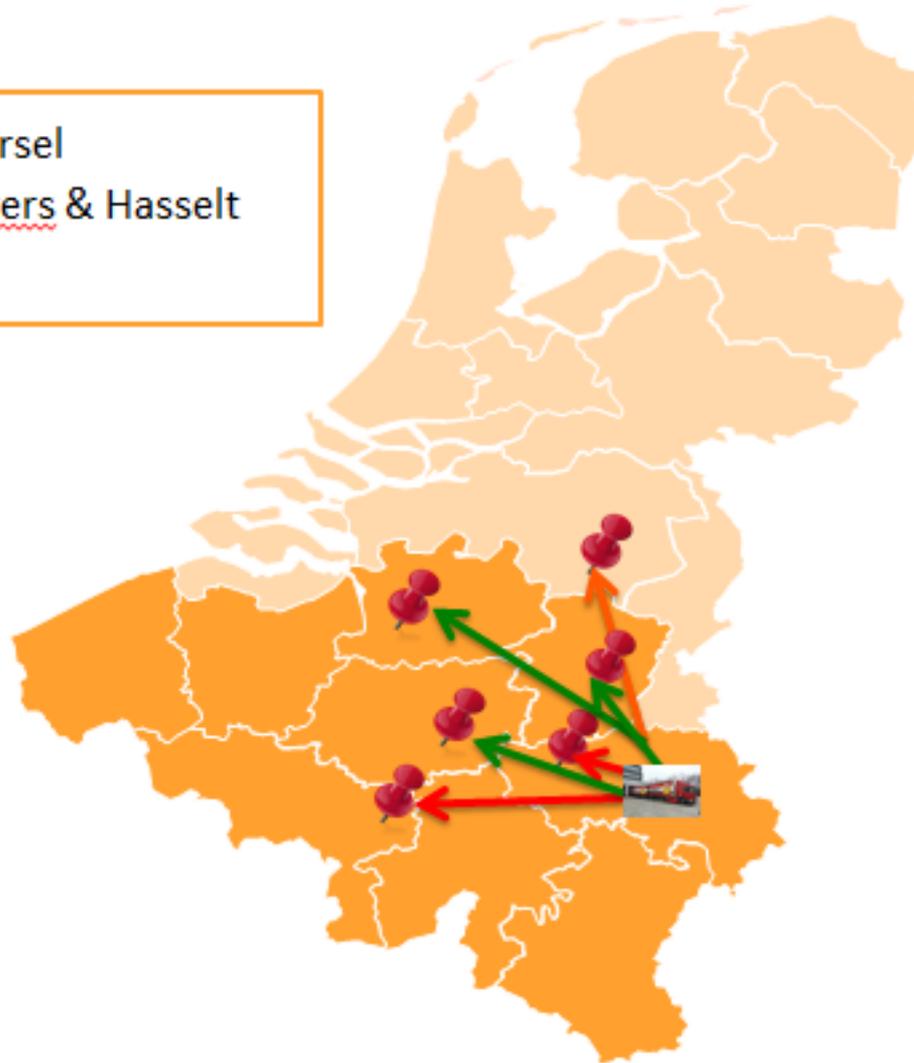
- ❖ 1 écocombi 2X par jour l'aller-retour Leuven – Anvers
- ❖ Encore 9 mois
- ❖ Notre souhait: 2ième appel par le gouvernement + prolongation de notre projet actuel

En Wallonie : ambition et défi

- Région d'origine de la Jupiler – la marque n°1 en Belgique
- Brasserie internationale – **Croissance** de la Jupiler aux Pays-Bas – emploi
- Brasserie internationale – **Exportation** de produits transportés vers Anvers & France
- Chaque année +/- 27.000 de poids lourds quittent la brasserie
- **10%** d'Ecocombis = éviter +/- **1.200** de mouvements de poids lourds au sein de la communauté de Jupille
- **10%** d'Ecocombis = réduction de +/- **250** tonnes d'émissions de CO2
- Cadre réglementaire: timing, critères, réseau, déplacements transfrontaliers?

Notre ambition: écocombi en Wallonie

- Jupille – Dommelen/Eersel
- Jupille – Louvain & Anvers & Hasselt
- Jupille – Jumet & Ans



PARTIE 3



Les points de vue de l'UWE et du Gouvernement wallon

- **Samuël SAELENS**, Conseiller au Département Environnement, Aménagement du territoire, Energie et Mobilité de l'UWE

Le transport routier : un incontournable allié

Colloque Cellule Mobilité UWE – 2 octobre 2015

Incontournable ? Allié ?

- Incontournable pour de très nombreux déplacements et ce, pour des raisons de distance, d'origine-destination, de marchandises transportées, de temps, de prix, de disponibilité, de réactivité...
- Il est donc matériellement sans alternative pour un nombre important de cas.
- Allié parce qu'il répond à des besoins et attentes individuels et collectifs, qu'il contribue au développement d'entreprises et de manière plus large au développement socio-économique.
- Il doit donc être abordé avec considération.

Est-il dénué de tout reproche ?

- Certes non mais pas au point de ne le voir que sous l'angle de ceux-ci.
- Il faut sortir du cadre traditionnel qui consiste à ne percevoir les choses que par leurs nuisances.
- Nécessité d'une approche équilibrée et d'une politique qui s'établisse sur base tant des éléments positifs que négatifs.

Quelques chiffres – Kilométrage (2012)

Total Belgique : 99,98 mia veh*km

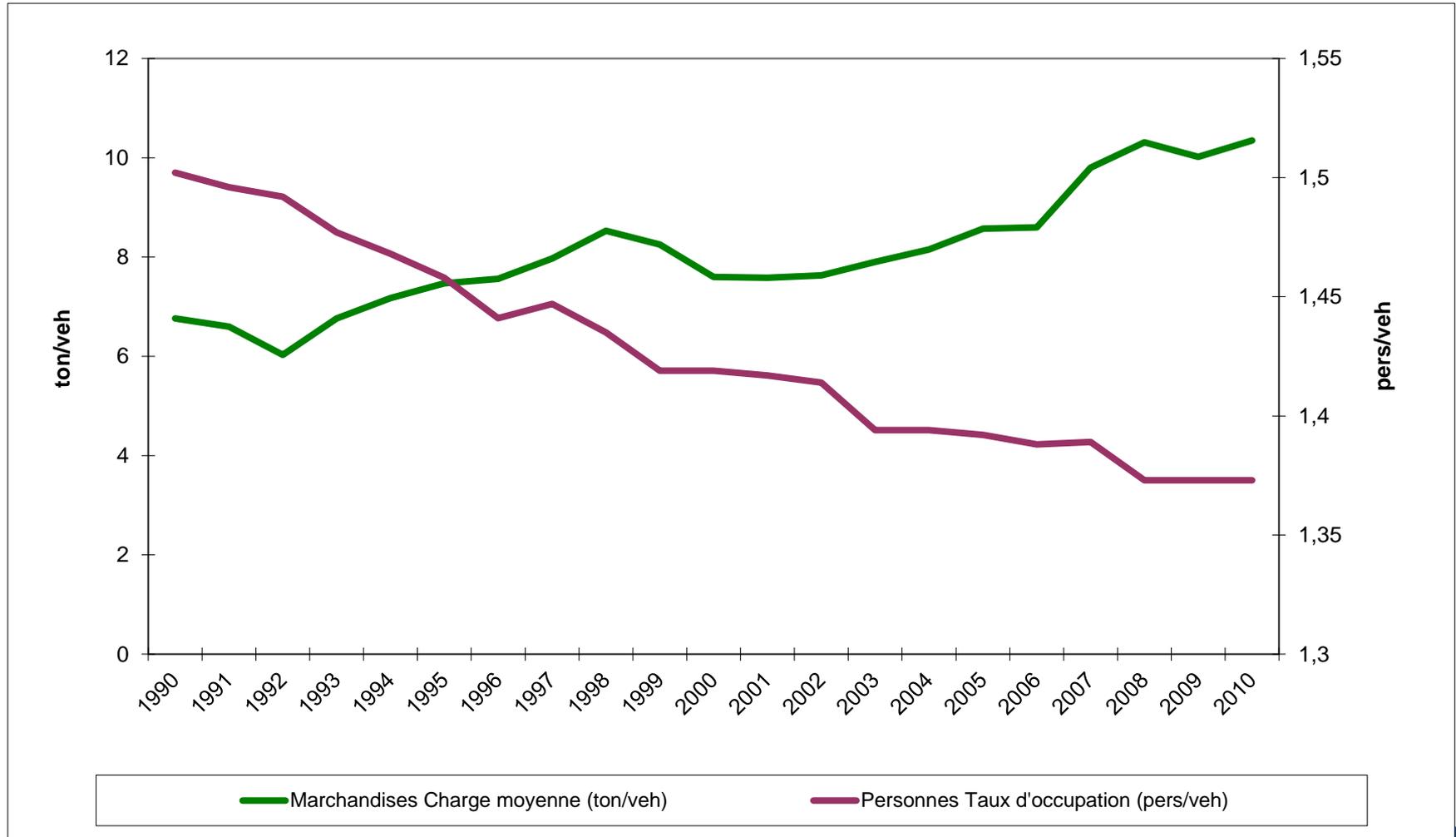
Total véhicules > 3,5 T : 7,80 mia veh*km (7,8 % du total)
dont 38,7 % étrangers et 10 % de transit

- Flandre : 5,06 (65 %)
- Wallonie : 2,62 (33,5 %)
- RBC : 0,12 (1,5 %)

- Autoroutes : 5,03 (65,5 %)
- Réseau régional : 2,19 (28 %)
- Réseau communal : 0,58 (7,5 %)



L'évolution contrastée de l'efficacité du transport de marchandises et du transport de personnes



Source : SPF Mobilité et Transports, Calculs UWE

Le transport routier peut-il être durable ?

Pour être durable :

- Economique



- Social



- Environnemental



Le transport routier peut-il être durable ?

Impact du prélèvement kilométrique sous sa forme actuelle :

- Economique 
- Social 
- Environnemental 

Le prélèvement éloigne le transport routier de la durabilité

Et si on essayait autre chose ?

- La compréhension des enjeux
- L'a priori positif et la concertation
- Un cadre réglementaire équilibré
- Une vraie réflexion sur la multimodalité
- Une vraie place pour le transport de marchandises
- Une fiscalité routière adaptée et qui concerne tout le monde
- Un « mental shift »
- Une attention particulière à l'innovation
- Des expériences pilotes (écocombis, horaires décalés...) qui conduisent à des évolutions positives du secteur

Le transport routier peut-il être durable ?

Oui, si tout le monde le souhaite vraiment...



Merci de votre attention

PARTIE 3



Les points de vue de l'UWE et du Gouvernement wallon

- **Henry MAILLARD**, expert auprès du Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal

Débat de clôture



- **Henry MAILLARD**, expert auprès du Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal ;
- **Bruno VAN POTTELSBERGHE**, Titulaire de la Solvay Chair of Innovation et Doyen de la Solvay Brussels School of Economics and Management Faculty ;
- **Philippe DEGRAEF**, Directeur de FEBETRA ;
- **Wanda DEBAUCHE**, Chef de Division Mobilité, Sécurité & Gestion de la Route du Centre de Recherches Routières ;
- **Bernard PIETTE**, Directeur du Pôle Logistics in Wallonia ;
- **Samuël SAELENS**, Conseiller au Département Environnement, Aménagement du territoire, Energie et Mobilité de l'UWE.



**LE TRANSPORT ROUTIER
PEUT-IL ÊTRE DURABLE ?**
Innovation, durabilité et
compétitivité au cœur des débats

13^e COLLOQUE ANNUEL DE LA CELLULE MOBILITÉ DE L'UWE

Vendredi 02 octobre 2015, de 8h30 à 14h00 - Moulins de Beez, Namur