shifting economy .brussels
ENSEMBLE, VERS L'ÉCONOMIE DE DEMAIN
SAMEN OP WEG NAAR DE ECONOMIE VAN MORGEN

GREEN DEAL STADSLOGISTIEK
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Green Deal pour une logistique urbaine à basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale

Rapport final du cycle 1

30 août 2025

bruxelles environnement .brussels
BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
port.brussels
citydev .brussels

Table des matières

Guide de lecture 3

Résumé 4

Le Green Deal, une partie de la solution 5

Objectifs du Green Deal 5

Le calendrier du Green Deal 6

La gouvernance du Green Deal 6

Les Participants 8

Selon le secteur 9

Selon le rôle dans la chaine logistique 10

Selon la taille 11

Les engagements 12

Type d'engagements 12

Leur réalisation 14

Leurs impacts 14

Exemples d'engagements inspirants 16

La mise en œuvre des engagements 20

Freins 20

Soutiens 21

Un Green Deal pour inspirer, soutenir et valoriser 22

S'engager et être soutenu 22

S'inspirer et apprendre 23

Se motiver et être valorisé 23

Se connecter et collaborer 23

Les évènements 24

Les participants du cycle 1 26

Annexe 27

PONT DE BUDA
BUDABRUG
port.brussels

Guide de lecture

La Région de Bruxelles-Capitale a pour objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 et d'améliorer sensiblement la qualité de l'air. Pour y parvenir, le gouvernement s'est fixé des objectifs ambitieux dans un certain nombre de domaines, dont le transport routier. Dans le cadre de son **plan régional de mobilité**, le gouvernement vise à améliorer le cadre de vie des habitants de la Région et à encourager chacun à choisir des moyens de transport plus durables en fonction de ses besoins et de ses capacités. Il a également été décidé d'abandonner progressivement les carburants conventionnels et de se concentrer sur la transition vers une mobilité à basses émissions dans la Région bruxelloise. À cette fin, une **stratégie** a été définie pour accompagner tous les acteurs de la Région dans la réduction de leurs émissions. Dans le cadre des mesures spécifiques au transport de marchandises, il a été décidé de créer un Green Deal pour la logistique urbaine, une initiative intégrée dans la stratégie de **Shifting Economy**. L'objectif global est de rassembler, soutenir et valoriser dans leurs efforts les pionniers de la logistique urbaine à faibles émissions en vue d'inspirer l'ensemble des acteurs économiques de la Région. Le Green Deal pour une logistique urbaine à basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale a été officiellement signé le **19 avril 2023**.

Cet accord est une déclaration d'engagement entre la Région de Bruxelles-Capitale et une coalition volontaire d'une soixantaine d'organisations actives en Région bruxelloise. Toutes ces organisations sont actives dans le domaine du transport de marchandises et souhaitent jouer un rôle de chef de file dans la réalisation des objectifs politiques pour la transition vers une mobilité plus durable. En plus des ambitions communes et des engagements propres à la Région, chaque partie concernée s'est engagée à prendre des mesures concrètes et ambitieuses d'ici 2025.

Ce rapport est une conclusion du premier cycle du Green Deal pour une logistique urbaine basses émissions. Il est le résultat d'un **entretien approfondi** mené avec chaque participant séparément. À cette fin, un questionnaire structuré a été préparé en concertation avec le comité de pilotage de ce Green Deal, composé de représentants des administrations et des entreprises, afin de revenir sur les engagements formulés deux ans plus tôt. Nous pouvons nous réjouir de l'énergie positive qui émane de ce projet commun et des belles collaboration initiées par les participants. Nous espérons vous la partager à travers ce document.

Bonne lecture !

L'équipe du Green Deal Logistique Urbaine

Résumé

Dans le cadre de la stratégie **Shifting economy** et de la Roadmap **Low Emission Mobility**, la Région a lancé en avril 2023 le **Green Deal Logistique Urbaine**, une alliance public-privé visant à accélérer la transition du secteur de la logistique vers une mobilité moins polluante.

63 organisations qui ont fait partie du premier cycle du Green Deal, avec un total de 176 engagements pris par ces signataires. Ces engagements répondent aux « 4A » de la logistique durable : **Awareness**, **Avoidance**, **Act & Shift** et **Anticipation of new technologies**.

À la clôture du premier cycle, nous avons réalisé des entretiens individuels permettant d'évaluer la pertinence du Green Deal. Les résultats parlent d'eux-mêmes :

- **Plus de la moitié des engagements ont été atteints ou dépassés**.
- La réalisation des engagements a permis, entre autres, de :
    - ✓ **Réduire les distances parcourues** par les marchandises de plus d'un million de kilomètres ;
    - ✓ Augmenter de 127 le nombre d'organisations faisant appel à la **cyclo logistique** ;
    - ✓ Créer 12 **hubs logistiques** urbains supplémentaires à Bruxelles ;
    - ✓ Parcourir plus de 150 000 kilomètres avec des **camions électriques**.

La réduction des kilomètres parcourus permet de diminuer les coûts liés au transport. Le recours accru à la cyclo logistique favorise des livraisons plus agiles, efficaces et adaptées aux zones urbaines denses. Les nouveaux hubs logistiques créés à Bruxelles contribuent à structurer une économie locale plus résiliente et innovante, tout comme la transition vers des camions électriques - plus économes en énergie et moins dépendants des énergies fossiles.

Ces résultats témoignent de l'impact positif et concret du Green Deal sur la mobilité et la qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale. Ils montrent aussi que la logistique durable peut être un véritable levier de compétitivité pour le tissu économique bruxellois et contribuer à la création d'emplois.

Les entreprises interrogées mettent également en avant l'importance du networking et du potentiel de collaboration facilité par le Green Deal. Le soutien des partenaires apparait en effet comme un élément clé du succès des engagements.

Les principaux freins rencontrés sont le manque de temps, les contraintes financières, les difficultés de faisabilité opérationnelle et la demande insuffisante du marché.

De manière générale, l'évaluation par les membres est très positive et confirme l'utilité du Green Deal pour les inspirer, les soutenir et les valoriser dans leur démarche de transition vers une logistique durable. Ce retour est encourageant pour le deuxième cycle du Green Deal qui débute en septembre 2025 et rassemble déjà 85 nouveaux signataires.

Le Green Deal, une partie de la solution

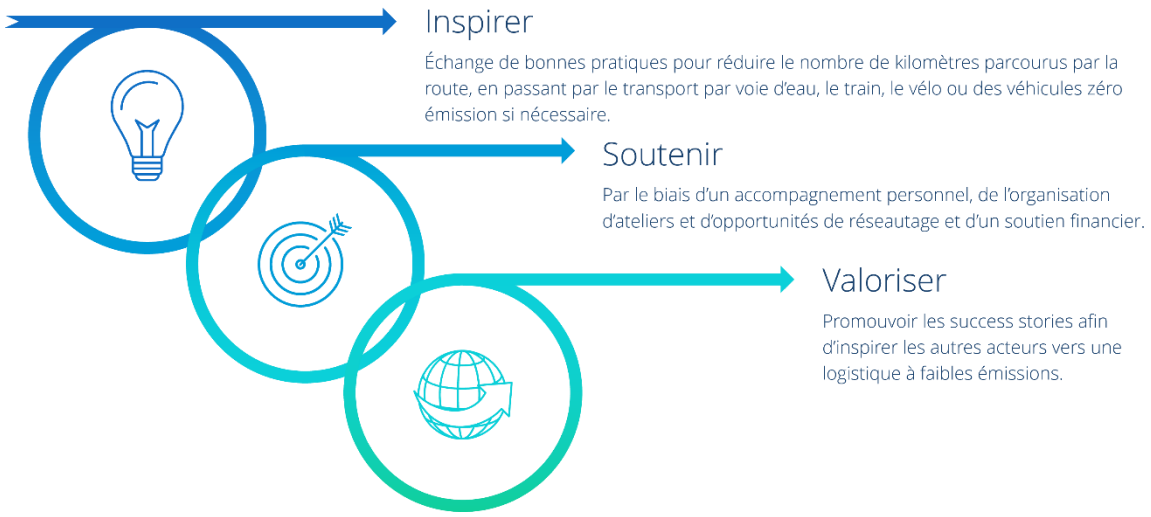
Objectifs du Green Deal

Le Green Deal pour une logistique urbaine à basses émissions à Bruxelles repose sur trois piliers comme le synthétise la Figure 1. Dans le premier pilier, nous souhaitons créer une communauté d'entreprises actives en Région bruxelloise. En partageant les succès (et en soulignant les échecs), nous cherchons à inspirer et encourager les participants à expérimenter de nouvelles façons de faire de la logistique.

Une fois inspirés, les membres du Green Deal logistique urbaine doivent être encouragés dans leur parcours. Le deuxième pilier du Green Deal vise ainsi à soutenir la réalisation des engagements qu'ils ont formulés. Ce soutien consiste au minimum en un suivi individuel des participants, ce qui permet de garder l'ensemble des membres impliqués. Des évènements sont également organisés pour faciliter les rencontres, exploiter les synergies du réseau et faire en sorte que les membres se soutiennent également entre eux. Enfin, le groupe de travail sonde régulièrement le comité de pilotage pour s'assurer que ses propositions répondent bien aux besoins des membres du Green Deal. Ce comité de pilotage se réunit physiquement au moins deux fois par an afin de faire émerger de nouvelles idées et collaborations.

Le dernier pilier du Green Deal cherche à valoriser un maximum les "success stories" réalisées. Les campagnes vidéo développées pour le lancement et le premier anniversaire du Green Deal sont un exemple de promotion. Nous espérons ainsi que ces valorisations puissent à nouveau inspirer de nouveaux acteurs à faire évoluer leur logistique et peut-être même rejoindre le cycle suivant du Green Deal logistique urbaine.

Figure 1 : Les trois piliers du Green Deal



Le calendrier du Green Deal

Le Green Deal commence à s'ancrer dans le paysage bruxellois avec le lancement de son deuxième cycle en 2025. La communauté a toutefois encore de beaux jours devant elle puisqu'elle a un objectif final à l'horizon 2030 comprenant trois cycles d'engagement. Avant chaque nouveau cycle, des élections sont organisées pour la représentation du groupe de participants au sein du comité de pilotage.

Un aperçu des réalisations est présenté à mi-parcours et en fin de chaque cycle dans un rapport comme celui-ci. Ce rapport clôture le premier cycle et dresse ainsi un bilan des engagements réalisés.

La Figure 2 donne un aperçu des différents cycles du Green Deal et des étapes associées.

Figure 2 : Calendrier du "Green Deal" bruxellois pour une logistique urbaine à basses émissions

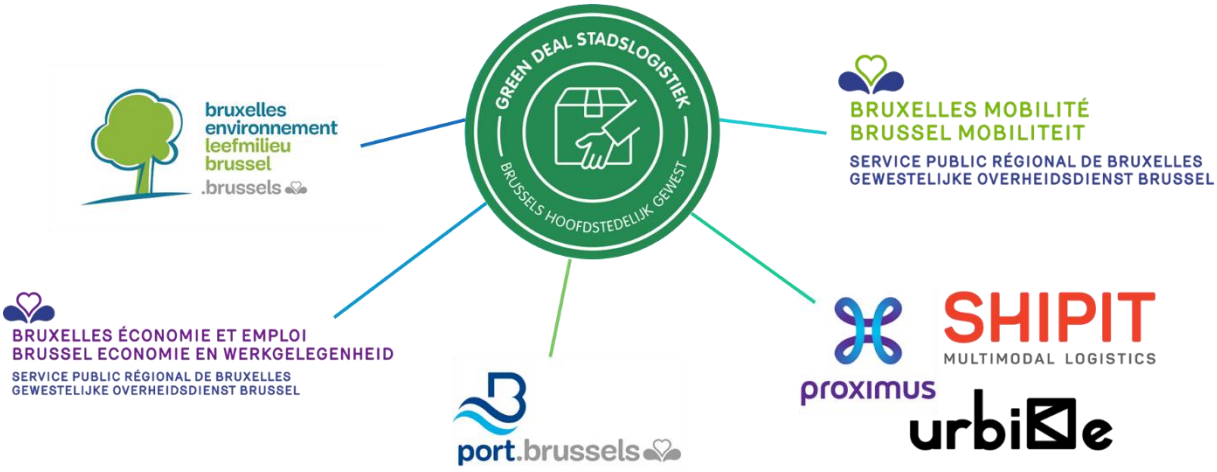
La gouvernance du Green Deal

Le Green Deal bruxellois pour une logistique urbaine à basses émissions est dirigé à la fois par un **groupe de travail** et un **comité de pilotage**. Le groupe de travail est responsable du fonctionnement quotidien, à savoir entretenir les contacts avec les participants, leur accompagnement et leur suivi, l'organisation d'ateliers et d'événements, la communication et le reporting. Le recrutement de nouveaux candidats fait également partie de leurs attributions. Lors du premier cycle, le groupe de travail était composé de représentants de Bruxelles Environnement, de Bruxelles Mobilité, du groupe de recherche Mobilise de la Vrije Universiteit Brussel et du bureau de conseil The New Drive. Ce groupe de travail a été rejoint par 21 Solutions à partir de juin 2024 pour monter en compétence sur l'animation de la communauté.

Pour assister le groupe de travail, le **comité de pilotage** est invité à partager régulièrement ses retours sur le travail effectué. Ces discussions sont l'occasion d'ajuster si besoin la programmation des activités. Le comité de pilotage est e garant de la valeur ajoutée du Green Deal. Il contrôle le respect des objectifs globaux en termes de développement durable de la logistique bruxelloise. C'est lui qui décide notamment de l'admission des candidats participants en évaluant leur(s) engagement(s). Le comité de pilotage assure également le lien entre le secteur privé et le secteur public. Comme le stipule la convention du Green Deal logistique urbaine, le comité de pilotage est composé d'une moitié d'organisations privées et d'une moitié d'organisations publiques.

La composition du comité de pilotage du premier cycle est reproduite à la Figure 3. Avant chaque nouveau cycle, de nouvelles élections seront organisées parmi les participants afin de déterminer les parties susceptibles de défendre les intérêts des membres du Green Deal. Les prochaines élections auront lieu en septembre 2025. Nous remercions ainsi vivement les représentants de Urbike, Shipit et Proximus pour leur implication dans le premier comité de pilotage et leurs précieuses contributions au Green Deal.

Figure 3 : Composition du comité de pilotage de cycle 1



Les Participants

Le premier cycle du Green Deal a recu la contribution de 63 signataires. Nous avons eu ainsi la participation de AB Inbev - Belgian Cycle Logistics Federation - BePark - Bilmo - Bpost - Cabas - Cargo Velo - Chirec - City Depot - Clem - Colruyt Group - Comeos - Coventuris - Cyclecure - De Munt /Théâtre La Monnaie - Delhaize Le Lion/De Leeuw SA - Dott - Duferco - eFarmz – Embuild - Eurovia – Febetra – FrigoLoco – GLS - Groupe One – Holcim – Hooba - IKEA Belgium – KGS - L'Empoteuse - Last Link – Lime - Linked Farm – Logisticity - Lucien - MeltingPom' – Metabolism - Monkey Donkey - PharmaBelgium-Belmedis – POLIS - Proximus - Ready Beton – Recyclo - ROUF - CEJ asbl - SD Road – Shipit - Stad Brussel / Ville de Bruxelles – Terroirist - The New Drive – Traject - TRI-VIZOR – Urbeez - Urbike - Van Moer Group – Veolia – Vianova - VPD Logistics – Ziegler - Bruxelles Environnement - Bruxelles Mobilité - Bruxelles Economie et Emploi - Port de Bruxelles – Citydev.

Pour donner un aperçu de la diversité de cette communauté du Green Deal, nous vous proposons quelques infographies ci-dessous. Cette diversité a permis aux participants de se compléter, de s'inspirer et de s'enrichir mutuellement. Nous reviendrons sur ce point avec les témoignages de plusieurs membres dans la section intitulée « Un green deal pour inspirer, soutenir et valoriser ». Notez que les infographies ne reprennent pas les 6 signataires que nous n'avons pu joindre pour l'évaluation finale du cycle 1. Les chiffres ci-dessous portent donc sur 57 signataires.

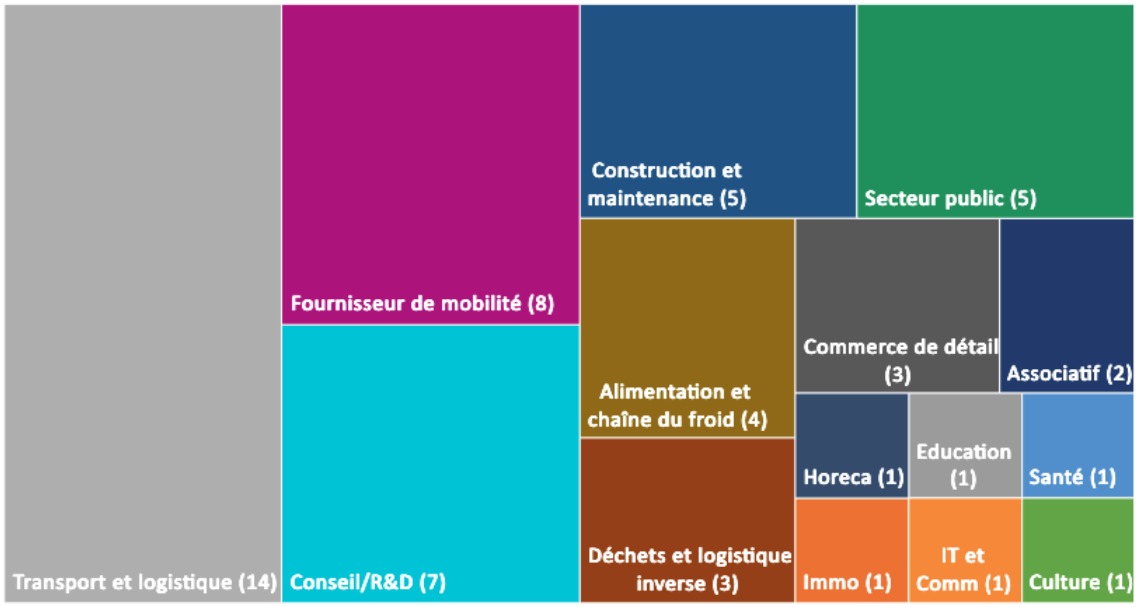
Selon le secteur

La Figure 4 ci-dessous montre que le secteur le plus représenté dans les signataires est sans surprise celui du **transport et de la logistique** avec 14 membres. On y retrouve autant des petites structures spécialistes du last-mile que des grands groupes dont les activités dépassent largement Bruxelles.

On pourrait identifier un deuxième groupe important réunissant les membres appartenant au secteur des fournisseurs de mobilité, de conseil/R&D et du secteur public, regroupés sous l'intitulé des **fournisseurs de solutions de logistique durable**. Les fournisseurs de mobilité apportent des équipements souvent en location tel que des vélos, des trottinettes, des remorques, des camionnettes électriques, des espaces de stationnement. Les membres conseil/R&D apportent à la communauté leur expérience et connaissance autour des innovations porteuses dans le domaine de la logistique urbaine. Le secteur public soutient le développement de solutions de logistique durables à travers de la mise en réseau des acteurs, règlementation, les subsides ou encore des services de facilitateurs.

Enfin, nous pourrions rassembler les autres secteurs dans un troisième grand groupe qui considère la logistique comme une activité de support à leur activité principale. C'est dans ce groupe que nous retrouvons la plus grande hétérogénéité de secteurs. Ils ont cependant des besoins qui se ressemblent souvent.

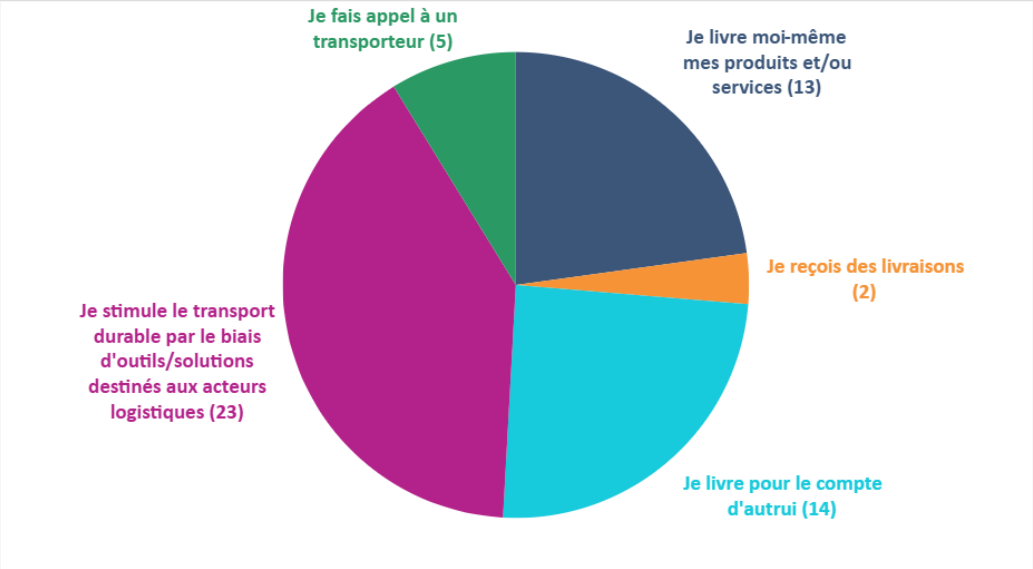
Figure 4: Classification des signataires du cycle 1 selon leur secteur



Selon le rôle dans la chaine logistique

La Figure 5 montre que le rôle le plus fréquent des signataires dans la chaine logistique est une fonction de soutien au développement de la logistique durable. Cette représentativité est expliquée par l'importance des **fournisseurs de solutions de logistique durable** présentés dans la section ci-dessus, et auquel nous pouvons ajouter les fédérations.

Figure 5 : Classification des signataires du cycle 1 selon leur rôle dans la chaine logistique



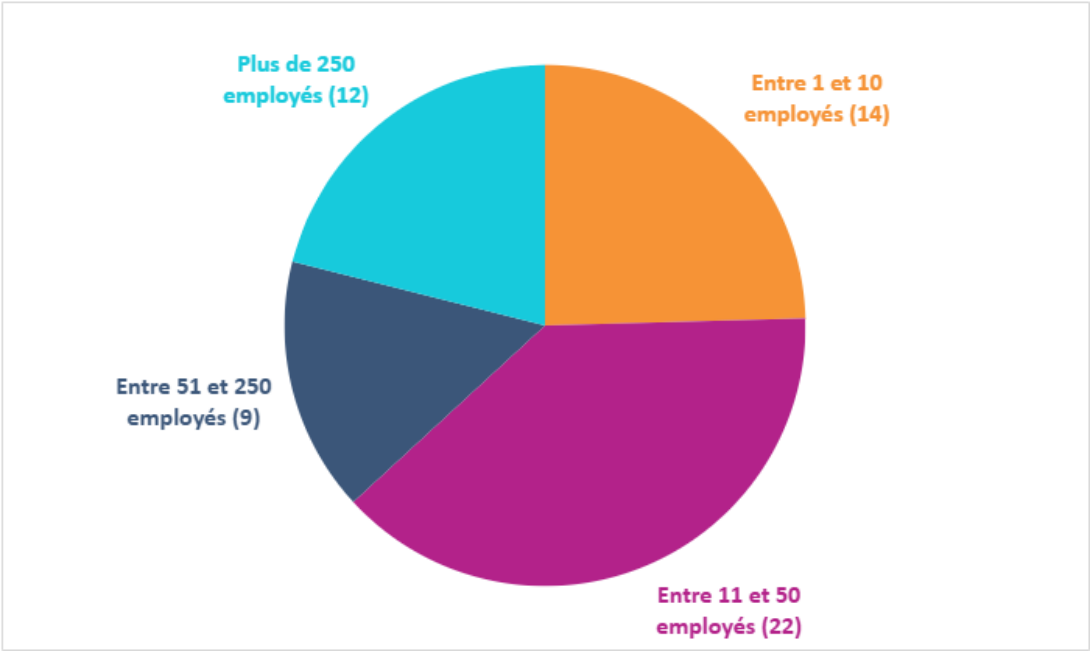
On y voit que le deuxième groupe le plus important reprend les acteurs qui livrent en compte de tiers et dont la logistique est donc le cœur de métier.

Enfin, le groupe des acteurs qui livrent en compte propre représente le troisième plus grand groupe. Ils appartiennent majoritairement au groupe des signataires qui utilise la logistique comme une activité de support à leur activité principale. Ce sont des acteurs qui organisent le transport de manière à avoir un contrôle complet sur le lien avec leur client.

Selon la taille

Enfin nous pouvons classifier les signataires selon leur taille. La Figure 6 montre une bonne diversité entre petites et grandes entreprises. Ces grandes entreprises sont surreprésentées par rapport au tissu de l'économie bruxelloise. En effet, Bruxelles compte 1% d'entreprises de 50 employés ou plus et presque 3% d'entreprises entre 10 et 50, la très grande majorité des entreprises bruxelloises étant des micro-entreprises (< 10 salariés). Cette surreprésentation permet toutefois au Green Deal de gagner en impact.

Figure 6 : Classification des signataires du cycle 1 selon la taille de leur organisation



Les engagements

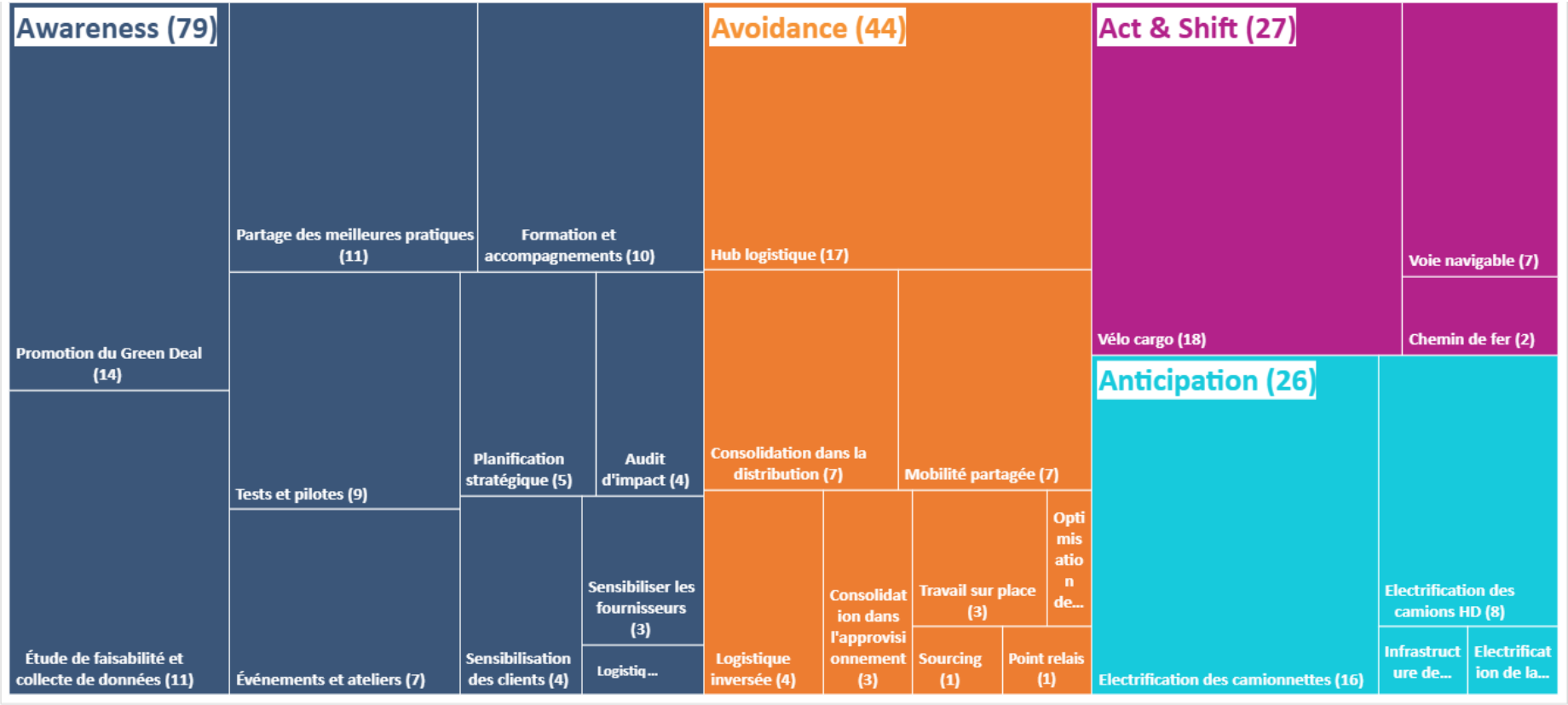
Type d'engagements

Un total de 176 engagements a été formulé par les 63 signataires. Chacun de ces engagements contribue à l'un des "4A" de la logistique durable.

- **Awareness** : faire prendre conscience aux clients, aux donneurs d'ordre et aux autres parties prenantes de l'impact de la logistique, dans son sens le plus large, afin d' encourager ensuite des actions en faveur d'une logistique durable.
- **Avoidance** : réduire les kilomètres parcourus, quel que soit le mode de transport.
- **Act & Shift** : passage du transport routier à d'autres modes de transport tels que le rail, les voies navigables, le vélo.
- **Anticipation of new technologies** : passage à des véhicules basses émissions pour les kilomètres qui ne peuvent être évités sur la route.

Pour illustrer ces catégories de manière plus concrète, nous les avons subdivisées en sous catégories. La Figure 7 montre ainsi les types d'engagements les plus représentées parmi les signataires du cycle 1 du Green Deal logistique urbaine.

Figure 7 : Répartition des engagements selon les 4A et leurs sous-catégories



Leur réalisation

Ces engagements formulés au début du cycle 1 et signés en avril 2023 avaient pour objectif d'être réalisés pour le début de l'année 2025. À la suite des entretiens de clôture du cycle 1, nous avons pu évaluer dans quelle mesure ces engagements ont été bien réalisés.

La

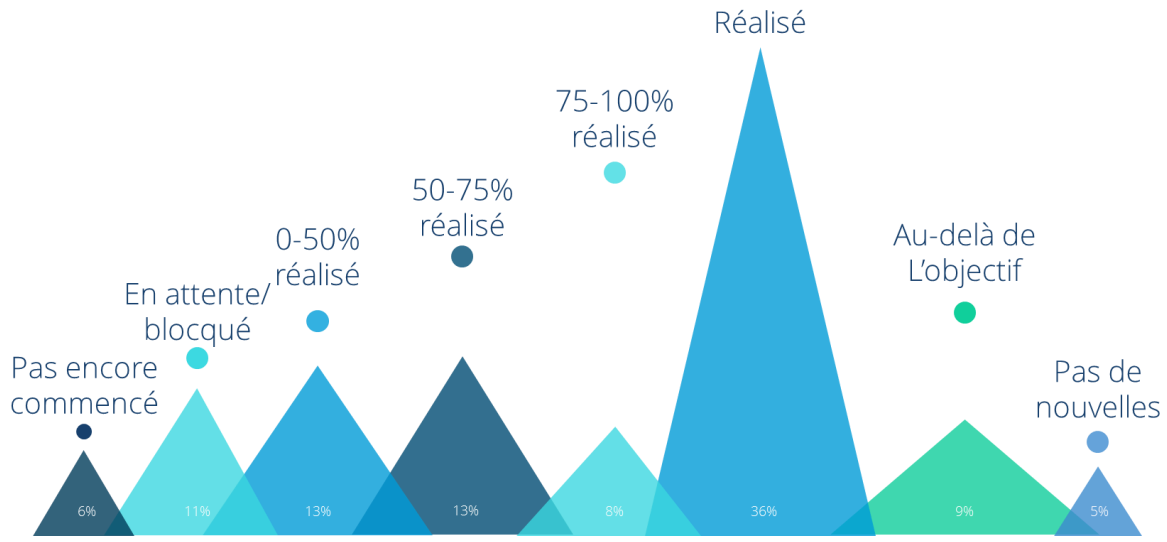
Figure 8 montre que presque la moitié des objectifs a été réalisée, ou même dépassée. D'autres sont presque arrivés à leur objectif. Cette catégorie représente 53% des engagements.

D'autres engagements malheureusement ont été mis en pause ou ont été bloqués pendant le cycle 1. Certains n'ont même pas pu commencer. Cette catégorie représente 17% des engagements.

Entre les deux, nous retrouvons des engagements qui sont en cours de réalisation mais qui n'ont pas encore atteint au moins les trois quarts des objectifs espérés début 2025. Les membres ont encore besoin de temps. Cette catégorie représente 26% des engagements.

Enfin, nous avons 5% des engagements qui n'ont pu être évalués étant donné que six signataires n'ont pas donné suite aux entretiens de clôture du cycle 1 pour diverses raisons.

Figure 8 : Répartition des engagements selon leur degré de réalisation



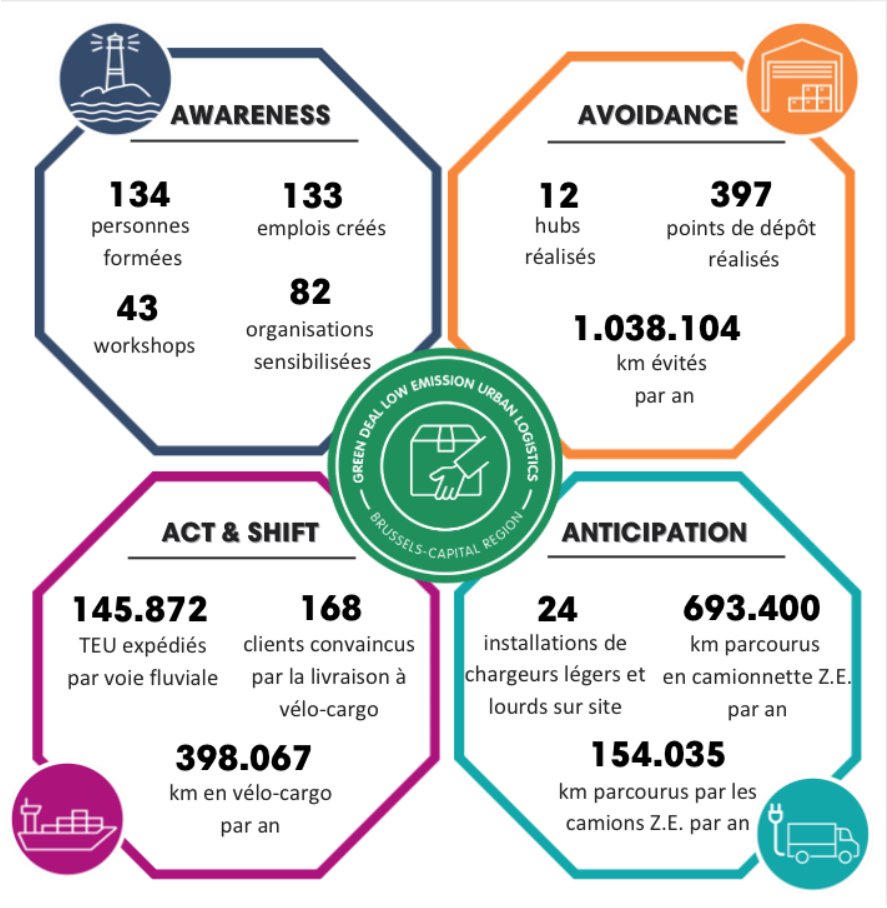
Leurs impacts

Grâce à l'accomplissement de la majorité des engagements formulés dans le cadre du Green Deal, nous avons pu réaliser une estimation de leurs impacts sur la mobilité, la qualité de vie et l'économie à Bruxelles.

La Figure 9 montre les principaux impacts des engagements réalisés par A. Il est toutefois important de préciser comment nous sommes arrivés à ces chiffres, étant donné que le Green Deal doit être considéré surtout comme un catalyseur de ces impacts, et non comme leur seul moteur. Il ne serait donc pas correct d'attribuer un impact à 100 % à un ou plusieurs engagements d'un membre du Green Deal.cPour **Awareness**, nous avons tenté lors de l'évaluation de déterminer si un engagement particulier avait conduit à la création d'emplois supplémentaires dans la Région de Bruxelles-Capitale. Bien que nous devions rester prudents avec ces chiffres, nous estimons que

nos membres ont créé au moins 133 emplois pendant le premier cycle du Green Deal, auxquels s'ajoutent presque autant de personnes formées dans le cadre d'une logistique plus durable. Un exemple pour illustrer comment nous chiffrons cet indicateur (création d'emplois) est celui de CityDepot : avec la mise en service de son hub de consolidation sur l'ancien site de bpost le long du canal, l'entreprise a créé 40 emplois à temps plein et a pu employer 5 travailleurs supplémentaires via une entreprise de travail adapté. Un autre exemple est VPD Logistics, qui, grâce à sa livraison zéro-émission pour Ikea, permet à 30 personnes de travailler à temps plein. Ces deux exemples concernent des initiatives qui réduisent la pression de la logistique – qu'il s'agisse de l'occupation de l'espace public, des émissions de gaz d'échappement nocifs ou du bruit – sur l'environnement bruxellois. Nous devons cependant rapporter honnêtement que de tels engagements se seraient très probablement réalisés même sans le Green Deal. Cela n'empêche pas qu'ils contribuent à rendre la ville plus vivable. Dans ce contexte, des membres comme VPD et CityDepot ont pu utiliser le Green Deal comme plateforme pour valoriser (visibilité) leurs efforts ambitieux, tandis que d'autres membres ont pu apprendre de ces retours d'expérience partagés.uNos membres ne sont pas restés inactifs et ont organisé pas moins de 43 ateliers. Ceux-ci incluaient tant le partage de bonnes pratiques par des acteurs logistiques ou des fédérations (ex. : VPD Logistics (12), Embuild (7), The New Drive (2)) que la démonstration du potentiel de la logistique à vélo (ex. : Urbike (15), Traject (1)).

Figure 9 : Les impacts des engagements réalisés dans le cycle 1



Pour **Avoidance**, nous pouvons affirmer que 12 hubs de tailles diverses ont été réalisés, allant de grands hubs de consolidation en périphérie (2, notamment par CityDepot et VPD Logistics) à des hubs plus petits en ville (10, entre autres via BPark et eFarmz). À cela s'ajoutent 72 points de dépôt supplémentaires (comme des consignes). En termes de kilomètres évités sur la route (véhicules utilitaires et camions), nous enregistrons plus d'un million de kilomètres évités. Ceci grâce à la consolidation des marchandises, l'optimisation des tournées, le recours à la logistique inverse, etc. Un exemple est Shipit, qui, grâce à une livraison just-in-time de gros volumes de matériaux de construction par voie d'eau, a évité plus de 500 000 kilomètres en camion.

Grâce au financement de Bloomberg obtenu dans le cadre du Green Deal, certains membres ont été amenés à expérimenter des solutions innovantes et multi-acteurs pour réduire les kilomètres parcourus via deux projets. L'un d'eux, le projet « Archipel », a permis de tester un réseau de micro-hubs à travers la Région, avec pour objectif de développer les livraisons à vélo, y compris dans les zones urbaines denses mais plus éloignées. L'évaluation de ce schéma de distribution a montré une réduction de 45 % des émissions par adresse livrée grâce à ces nouveaux modèles de distribution. Sans le Green Deal, ce projet n'aurait sans doute pas vu le jour.

En ce qui concerne **Act & Shift**, depuis le début du Green Deal, près de 400 000 kilomètres à vélo cargo ont été parcourus à Bruxelles et au moins 168 entreprises ont été convaincues de basculer vers une livraison à vélo. Le nombre de kilomètres parcourus à vélo est évidemment surtout dû aux sociétés de coursiers partenaires (Cargo Velo (75 000 km), CityDepot (25 750 km), Urbike (137 000 km)), mais aussi à des membres dont ce n'est pas l'activité principale (Rouf (9 350 km), Proximus (4 000 km), Hooba (92 500 km), eFarmz (11 000 km) et Lime (41 600 km)). Concernant le basculement vers la voie d'eau, nos membres ont transporté l'équivalent d'au moins 150 000 conteneurs de 20 pieds (EVP/TEU), et ce malgré une année 2024 moins favorable, où le transport routier restait souvent l'option la moins chère.

Enfin, pour **Anticipate**, nous constatons l'installation d'au moins 24 bornes de recharge supplémentaires pour véhicules logistiques (dont 18 en périphérie par VPD Logistics) et que les camionnettes et camions électriques de nos membres ont parcouru ensemble plus de 800 000 kilomètres. En ce qui concerne les bornes de recharge, il s'agit principalement d'infrastructures privées sur les terrains des membres du Green Deal eux-mêmes.

Exemples d'engagements inspirants

Nous vous proposons dans cette section de mettre en avant un engagement qui a été particulièrement réussi dans chaque catégorie d'actions de la logistique durable.

Awareness: Belgian Cycle Logistics Federation – BCLF

Un des deux engagements de la BCLF sur le cycle 1 du Green Deal avait pour objectif la publication du premier Baromètre belge de la cyclo-logistique.

Le premier baromètre a bien été publié en octobre 2023 et a fait l'objet d'un événement qui a rassemblé des membres du Green Deal. Cette première édition brosse un portrait du secteur de la cyclo-logistique, en identifiant ses besoins et ses défis, sur base de deux enquêtes réalisées auprès d'acteurs clés : les organisations de livraison à vélo du dernier kilomètre et les coursiers eux-mêmes. Sur base de ces résultats, la BCLF a proposé la "Cycle Logistics Wheel". Elle permet de visualiser les différents facteurs qui permettent d'appuyer le développement de la cyclo logistique ainsi que ses impacts positifs pour la société.

Nous tenions à souligner cet engagement, car non seulement la première édition du baromètre était de grande qualité, mais elle a également été suivie d'une nouvelle édition en novembre 2024. Dans cette deuxième édition, un travail de fond a été mené pour positionner la cyclo logistique dans le paysage plus large du secteur de la logistique, en mesurant son évolution et son impact. La publication met en évidence à la fois la part de marché actuelle des livraisons à vélo-cargo et son potentiel encore largement inexploité dans la logistique urbaine. Elle formule également plusieurs recommandations à destination des autorités publiques, des constructeurs, des transporteurs, des citoyens et de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la cyclo logistique.

Grâce au travail réalisé autour de ces deux publications, la BCLF a permis à la cyclo logistique de gagner en crédibilité et d'apparaître comme une véritable alternative dans le secteur de la logistique. Le travail de quantification de son impact mérite d'être souligné, notamment en raison de la difficulté d'obtenir des données fiables dans ce secteur. Les chiffres partagés dans le deuxième baromètre sont ainsi devenus des références, reprises à la fois dans la presse **néerlandophone** et **francophone**. Un passage au **journal** télévisé a permis également d'atteindre un public plus large. Cet engagement a été réalisé grâce au soutien des entreprises qui ont participé aux enquêtes et aux ateliers, ainsi qu'au soutien du cabinet du ministre fédéral de la Mobilité.

Avoidance: Le théâtre de la Monnaie

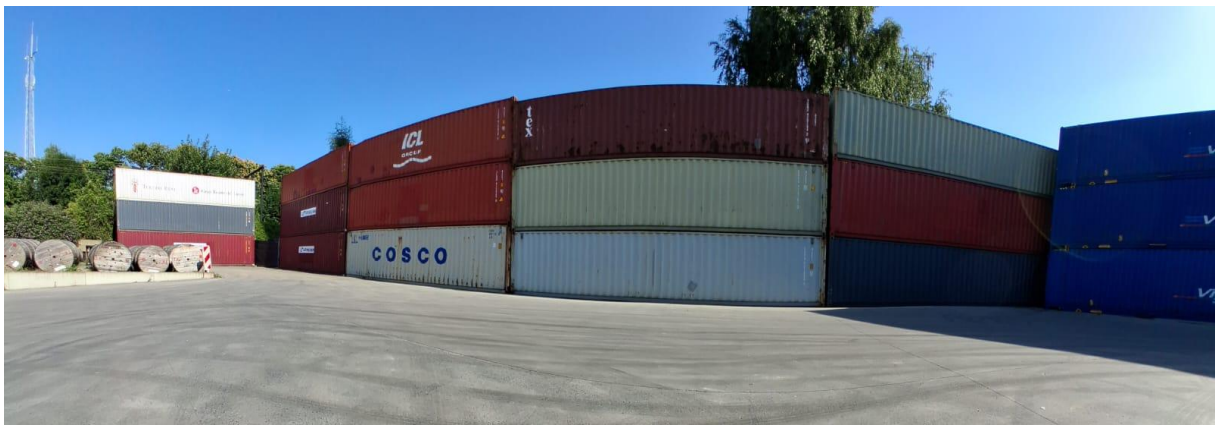
Un des deux engagements du théâtre de La Monnaie dans le cycle 1 du Green Deal avait pour objectif de déplacer les conteneurs de stockage de Anvers vers un lieu plus proche de l'atelier à Neder-over-Heembeek.

Le théâtre stocke ses nombreux décors dans des conteneurs maritimes pour les garder dans un bon état et faciliter l'acheminement vers d'autres partenaires à travers toute l'Europe. Ce lieu de stockage se trouve à Anvers, impliquant de nombreux allers-retours depuis l'atelier de Neder-Over-Heembeek.

Afin de réduire ces distances, le théâtre a cherché un emplacement de stockage plus proche pour ses containeurs. Pendant le cycle 1, une solution a été trouvée à Tubize, raccourcissant ainsi les trajets de 65km à 25km.

Et Le théâtre ne s'arrête pas là. Il continue sa réflexion et tente de rapprocher encore davantage son stockage. Le Port de Bruxelles est devenu ainsi un partenaire naturel, avec l'accompagnement offert par un expert transport. Ensemble, ils cherchent à voir comment le terminal à container de la Région, situé à proximité de l'atelier de Neder-over-Heembeek et dont la capacité va s'agrandir, serait un emplacement idéal pour le théâtre.

Le prix plus élevé du stockage à Bruxelles est évidemment un facteur important dans le choix qui sera effectué. Mais il peut être compensé par les économies de transport sur les containers à forte rotation. Quoiqu'il en soit, la réflexion est en cours et apportera dans tous les cas des enseignements que La Monnaie est prête à partager avec la communauté du Green Deal.



Act&Shift: Cargo Velo

Après un début réussi à Gand et à Anvers, Cargo Velo a commencé à Bruxelles en 2023. Afin de renforcer ses ambitions dans la capitale, l'organisation a décidé de fusionner fin 2023 avec Dioxyde de Gambettes, déjà bien implanté dans la logistique à vélo bruxelloise.

Cette fusion a permis à Cargo Velo d'atteindre un plus grand potentiel de clients grâce à une meilleure capacité opérationnelle. Elle a ainsi pu répondre à la demande de services de clients plus importants. Cela lui a également donné la possibilité de développer de nouveaux types de flux de marchandises – tels que l'e-commerce et les transports médicaux/pharmaceutiques – tout en rendant plus rentables les livraisons combinées pour les petits commerces. Cette dynamique a conduit à l'acquisition d'environ 80 nouveaux clients à Bruxelles.

Selon Cargo Velo, la clé du succès de la fusion réside dans l'alignement de la stratégie opérationnelle des deux parties en matière de méthode de travail, de rémunération, de niveau de service, etc. La réalisation rapide des synergies attendues s'est également révélée cruciale, tout comme la réaction positive des clients existants et nouveaux ainsi que des investisseurs. Enfin, la volonté des actionnaires, et plus particulièrement leur prise de conscience des avantages et de la nécessité de cette fusion, s'est avérée déterminante.

Entre 2023 et 2024, Cargo Velo est passé de trois à six employés à temps plein pour le marché bruxellois et espère poursuivre sur cette lancée. En termes de kilomètres parcourus en vélo cargo, l'entreprise enregistre une progression de 60 000 à 75 000 km par an, respectivement pour 2023 et 2024. Sur la même période, le nombre d'arrêts annuels est passé de 30 000 à 40 000.

Nous souhaitons mettre Cargo Velo à l'honneur pour ces progrès, car l'entreprise contribue activement à rendre Bruxelles plus vivable, sans pour autant sacrifier la qualité du service.

Anticipation: Colruyt Laagste Prijzen

Colruyt est un pionnier en matière de logistique durable. Depuis 2005, cet acteur majeur du retail explore comment réduire au minimum son impact sur le climat et l'environnement. Lors de la signature du premier cycle du Green Deal, Colruyt a ainsi poursuivi ses efforts en prenant deux engagements concernant l'électrification de sa flotte de camions.

L'un de ces engagements concernait l'achat de 5 camions frigorifiques électriques de 19 tonnes pour la livraison des clients à Bruxelles, et ce dès 2023. Lors des deux évaluations que nous avons menées avec Colruyt, c'est surtout la faisabilité de l'intégration des eTrucks dans la planification quotidienne qui a été mise en avant. Les trajets connus et fixes vers les clients sont ainsi les flux qui peuvent être électrifiés en priorité. Ces trajets sont suivi quotidiennement afin de pouvoir aussi mieux optimiser le chargement des trajets retour.

Colruyt veut contribuer à encourager d'autres acteurs logistiques à évoluer vers une logistique routière zéro émission. Le groupe s'y emploie en partageant ses retours d'expérience et en leur donnant de la visibilité. L'entreprise milite ainsi – aussi au nom de l'ensemble du secteur – pour aligner autant que possible la législation logistique entre les différentes Régions, afin de lever les obstacles à une adoption massive du marché.

En 2024, Colruyt a déjà parcouru plus de 45 000 km avec ses 5 eTrucks et acquiert ainsi l'expérience nécessaire pour préparer un verdissement plus poussé de sa flotte. L'objectif est de réaliser d'ici 2030 l'ensemble de ses kilomètres logistiques internes sans émission, et de faire en sorte que tous ses sous-traitants franchissent également le pas d'ici 2035 au plus tard. Aujourd'hui, environ 90 % des kilomètres de Colruyt sont sous-traités.

La mise en œuvre des engagements

L'intérêt des évaluations de clôture va au-delà du suivi de la réalisation des engagements et de leurs impacts. L'objectif est également de partager l'expérience de l'ensemble des signataires afin de proposer quelques conseils aux signataires du cycle 2 et au-delà. Nous vous proposons ainsi dans cette section de partager les freins et les soutiens à la réalisation des engagements.

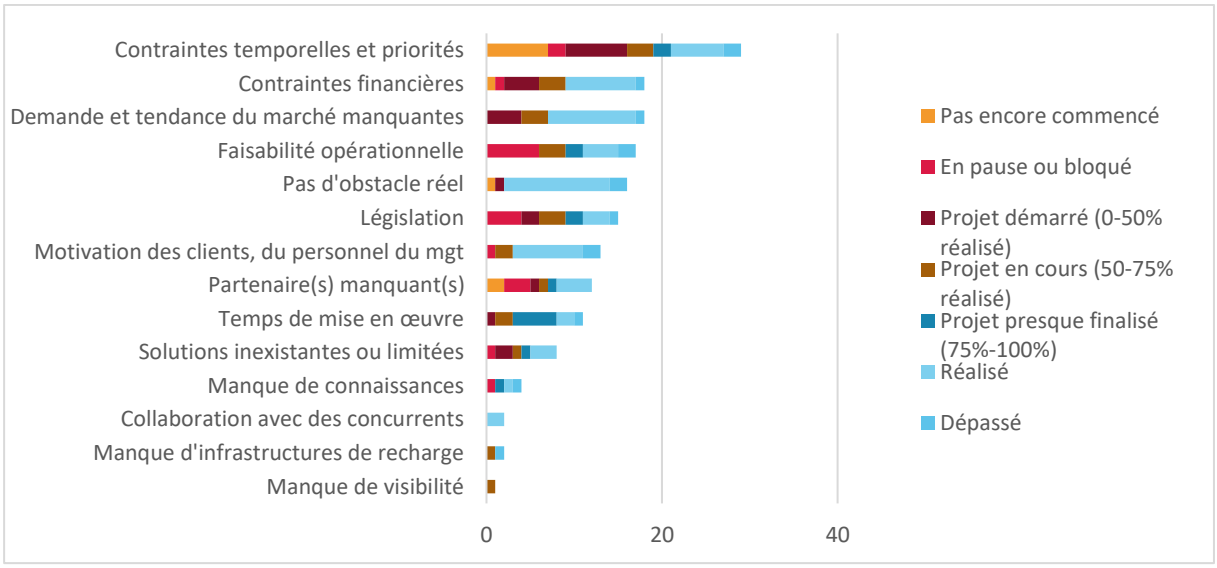
Freins

Nous avons analysé avec chaque membre les freins principaux qu'ils ont rencontré. La Figure 10 synthétise leurs retours.

On remarque ainsi que la contrainte principale est due au manque de temps et de priorité accordée à ces actions. Ceci souligne l'importance dans le nouveau cycle de concentrer les efforts des signataires sur un nombre limité d'engagements afin de maximiser l'impact du Green Deal. Dans ce contexte, l'accompagnement mis à disposition des signataires prend également tout son sens dans la mesure où il contribue à garder les engagements en haut de l'agenda des signataires.

En deuxième ligne, on retrouve trois freins principaux à savoir les contraintes financières, la faisabilité opérationnelle et le manque de demande dans le marché pour les solutions proposées.

Figure 10 : Les freins rencontrés pour chacun des engagements ventilés selon leur degré de réalisation



Il est aussi intéressant d'analyser ces résultats en fonction de l'avancement des engagements. On peut ainsi mieux comprendre pourquoi certains engagements n'ont pas été entièrement réalisés avant la fin du cycle 1. On peut remarquer ainsi que les engagements bloqués ou mis en pause le sont principalement pour des enjeux de faisabilité opérationnelle, de législation ou de manque de partenaire. Pour les engagements non débutés ou à peine commencés, le facteur prédominant est bien la contrainte de temps et de la priorisation des actions.

En analysant les engagements globalement réalisés, les enseignements sont plus évidents. Parmi les engagements qui sont presque finalisés, le retard est expliqué essentiellement par un « temps de mise en

œuvre » plus important que prévu. Parmi les engagements réalisés, c'est d'abord la catégorie « pas d'obstacle réel » qui a été identifié par les signataires comme la meilleure réponse parmi les différents freins proposés. Le peu de résistance explique ainsi facilement la bonne réalisation de leurs engagements. Cela dit, la Figure 10 montre que la plupart des engagements réalisés ont dû tout de même dépasser certains freins, en particulier la tendance du marché défavorable, les contraintes financières ou encore la difficulté à motiver autour de l'engagement que ce soit en interne (auprès du staff ou de la hiérarchie) ou en externe (auprès des clients).

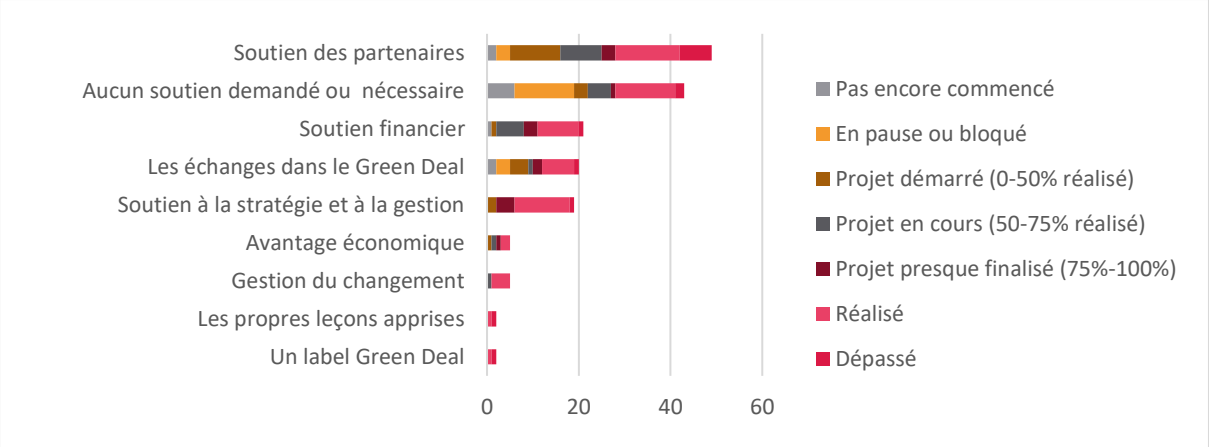
Soutiens

Pour chaque engagement, nous avons demandé quel était le soutien principal ayant permis sa réalisation. La Figure 11 montre quels ont été les soutiens principaux.

Le soutien principal selon les signataires est celui d'un ou de plusieurs partenaires.

En deuxième ligne, on retrouve trois soutiens principaux, à savoir le soutien financier, le soutien de la hiérarchie et le soutien au sein du Green Deal.

Figure 11 : Les soutiens rencontrés pour chacun des engagements ventilés selon leur degré de réalisation



Remarquons que la catégorie "Aucun soutien demandé" est bien représentée également. Celle-ci peut être expliquée plus facilement en analysant ces résultats au regard des degrés de réalisation des engagements. On remarque ainsi que parmi les engagements qui ont été bloqués ou mis en pause, la grande majorité n'a pas fait appel à des soutiens. C'est la même analyse pour les engagements qui n'ont pas encore été commencés. En revanche, dès que les engagements sont en cours de réalisation, c'est à nouveau le soutien des partenaires qui devient essentiel. Ceci souligne l'importance du Green Deal dans la facilitation de rencontres entre pionniers de la logistique urbaine.

Un Green Deal pour inspirer, soutenir et valoriser

Les entretiens de clôture ont également permis de récolter du feedback de la part des signataires sur le Green Deal en lui-même. Selon les signataires, l'intérêt de s'engager répond le plus souvent aux quatre points repris dans la Figure 12. Ces retours démontrent que les actions du cycle 1 ont permis de bien contribuer aux trois objectifs du Green Deal à savoir inspirer, soutenir et valoriser.

Afin de mettre les acteurs en réseau, un groupe LinkedIn a été créé et refondu en groupe ouvert en septembre 2024. L'ensemble des membres peuvent poster pour partager leurs actualités. Ce groupe compte 163 membres au 30 juin 2025 et continue à grandir. Entre septembre 2024 et juin 2025, 40 messages ont été postés, cumulant 13 482 vues directes. Cet outil est ainsi un levier utile pour inspirer, soutenir et valoriser les membres.

Ci-dessous, nous vous proposons quelques témoignages directs de nos signataires selon les 4 catégories reprises dans la Figure 12.

Figure 12 : Les 4 motivations des signataires pour rejoindre le Green Deal

S'engager et être soutenu

- *Le Green Deal permet de se poser, réfléchir et mettre des objectifs sur papier. On essaie de les suivre et s'y tenir. Si on est moins formalisé, on repoussera les échéances. L'encadrement est utile pour avancer* (Chirec).
- *Les entretiens individuels sont très porteurs. C'est une démarche hyper saine d'un point de vue entrepreneurial. C'est également assez structurant de revoir les objectifs sur un temps long* (URBIKE).
- *La disponibilité des équipes est très appréciée ! Une relation de confiance s'est installée* (Clem).
- *Le green deal nous oblige à réfléchir et à prendre des opportunités. Le coaching permet de sortir de la zone de confort, de réfléchir à ce que nous pouvons faire en plus pour la transition* (Lucien).

S’inspirer et apprendre

- *Le Green Deal nous a permis de trouver des indices, des réponses à des questions qu’on se posait. Il est intéressant d’avoir une telle variété de signataires, une image globale de ce qu'est la logistique* (Bilmo).
- *On n’est pas des logisticiens. Signer le Green Deal, c’est s’engager dans cette partie qu’on a pu négliger. On en fait les frais à Bruxelles. Ça pénalise tout le monde et tout le monde est responsable. Ces échanges nous ouvrent et nous obligent à voir ce qu’on pourrait faire mieux* (Eurovia).
- *Le Green Deal permet une entraide et l’accès à des conseils. C’est un groupe ressource qui est à exploiter davantage sans doute. Le green deal, c’est bien plus que la réalisation de ses engagements de chacun de son côté* (BCLF).

Se motiver et être valorisé

- *Le Green Deal est un mouvement plus large que nous* (Dott).
- *C’est une source de motivation. Ça nous permet de prendre des engagements vis-à-vis de l’extérieur. On ne se sent pas tout seul* (KGS).
- *Pouvoir se présenter comme membre du Green Deal vers l'extérieur ouvre des portes. Au sein de la communauté aussi puisqu’on a la possibilité de faire des liens. Pour les petits acteurs, ça crédibilise* (Coventuris).

Se connecter et collaborer

- *La force du Green Deal, c’est le potentiel de collaboration* (Proximus).
- *Le green deal permet d’être présent auprès des acteurs de la logistique, c’est un beau réseau à exploiter. Il ne faut pas dépendre seulement des évènements et groupes de discussion organisées. Il faut chercher à communiquer avec les membres du green deal, être proactif au niveau de la collaboration des différents membres, exploiter davantage le groupe linkedIn* (Last Link).
- *On voit la nécessité de mettre les gens ensemble. Ils échangent, identifient des opportunités* (Traject).
- *Il faut du temps, et le temps file. Pour une PME, il faut avoir des engagements qui restent dans la réalité. Si possible savoir s’accompagner de logisticiens et de personnes ressources qui peuvent aider à la transition* (Terroirist).

Les évènements

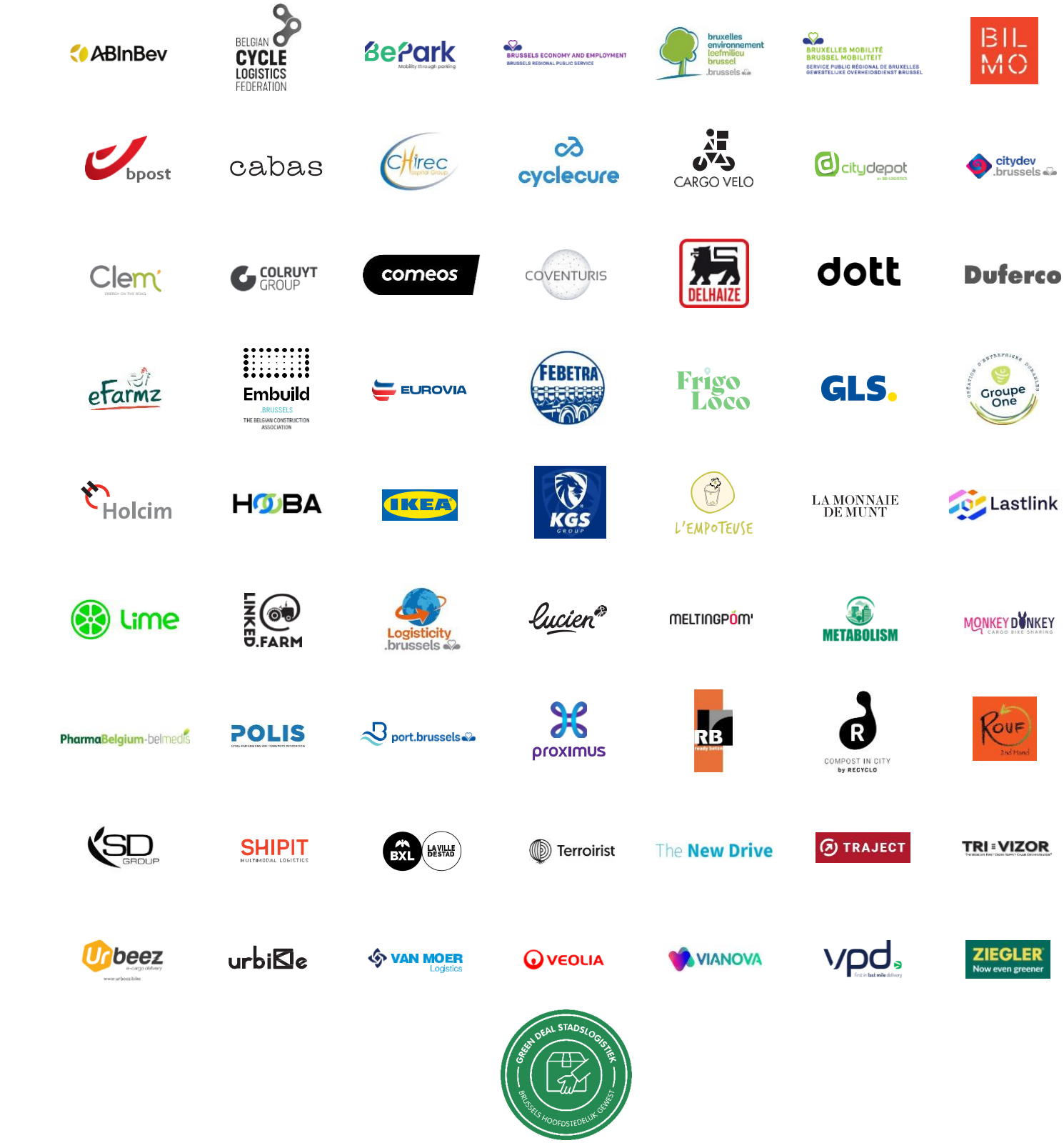
Les évènements proposés tout au long du cycle 1 ont soutenu les trois objectifs du green deal et ont permis ce retour collecté auprès des signataires.

Nous vous proposons un aperçu de ces différentes réunions qui ont été riches en échanges.

- 7 décembre 2022 : **Pré-kick off du cycle 1** et premières rencontres entre futurs signataires
- 19 avril 2023 : **Signature officielle du Green Deal** et élection des membres du comité de pilotage
- 22 mai 2023 : **Atelier sur les opportunités de financement** avec la présentation officielle de l'appel à projets par Bloomberg Philanthropies
- 23 janvier 2024 : **Atelier sur les hubs logistiques**
- Janvier– mars 2024 : **Entretiens** avec tous les membres afin de recueillir des informations pour le rapport annuel intermédiaire
- 19 avril 2024 : **Evènement de networking à l'occasion du premier anniversaire du Green Deal** & **Atelier sur la recharge pour le secteur de la logistique**
- 6 mai 2024 : Date limite de remise de la proposition de projet **Raptor**
- 9 octobre 2024 : Webinar sur **La résistance au changement pour la cyclo logistique** (par Traject et Urbike)
- 22 novembre 2024 : **A road to net-zero day**, événement consacré à la logistique zéro émission (organisé par DFDS, The New Drive, Febetra et Volvo Trucks)
- 21 février 2025 : Evènement de networking et **Inauguration du premier nanohub** à la VUB (avec VUB-Mobilise et EIT Urban Mobility)
- 14 mai 2025: Evènement de networking autour de la **préparation du cycle 2 du Green Deal**
- 11 - 12 juin 2025: Réunion d'inspiration de deux jours **Navigating the last mile: Innovations in Zero emission urban freight** (avec POLIS)
- 4 septembre 2025: **Signature officielle de la convention pour le cycle 2**, évènement de networking avec tous les membres

Le premier cycle du green deal se clôture ainsi avec le lancement du deuxième cycle du Green Deal logistique urbaine. A cette occasion, la communauté du Green Deal s'agrandit en passant à 85 signataires, tandis que quelques parties supplémentaires sont encore en cours de préparation. Les nouveaux engagements sont repris dans la convention du deuxième cycle deux que nous vous invitons.

Les participants du cycle 1



Annexe

Engagements par participant

Participant	Engagement
AB Inbev (Brasserie)	1. D'ici 2025, l'ensemble du dernier kilomètre pour la livraison des repas à Bruxelles ne produira plus d'émissions grâce à l'utilisation de camions électriques.
	2. Partage de connaissances avec d'autres participants au Green Deal autour de l'expérience pratique des camions électriques.
Bilmo (Producteur de remorques vélos)	1. Inciter les entreprises à adopter les vélos-cargos en promouvant différents types d'utilisation
	2. Créer des concepts innovants de remorques vélos sur base des remarques des membres du Green Deal.
Bpost (Opérateur postal national)	1. Introduction de l'Ecozone, une solution intégrant à la fois les livraisons aux points de ramassage, avec des vélos cargo et des camionnettes électriques.
Cabas (Coopérative - Alimentation en circuit court)	1. Evoluer vers des véhicules décarbonés pour les tournées auprès de clients et fournisseurs localisés en Région de Bruxelles-Capital.
	2. Initier la coopération entre les coopératives de producteurs pour la mise en place d'une logistique mutualisée.
Cargo Velo & Dioxide de Gambettes (Service de coursiers à vélo)	1. Poursuite du développement de la cyclologistique en Région de Bruxelles-Capital et conversion de nouveaux flux de marchandises en vélos.
	2. Déterminer et communiquer l'impact des livraisons à vélo au public et à la clientèle.
	3. Mise en service d'une plate-forme logistique (partagée) en périphérie de Bruxelles, reliée à au moins un microhub près du Pentagone bruxellois au moyen d'une navette groupée entre les deux.
Centre d'Entraide de Jette (Centre de lutte contre la pauvreté)	1. Acheter et partager un vélo cargo et/ou camionnette pour la collecte des produits alimentaires invendus.
	2. Tester un service de collecte à vélo d'articles réutilisables aux domiciles pour alimenter les magasins de seconde main "Rouf".
	3. Encourager l'utilisation de vélos cargo en faisant connaitre l'expérience du Centre d'Entraide et des magasins "Rouf" aux acteurs de l'économie circulaire et/ou de l'aide alimentaire.
City Depot (Partenaire en distribution urbaine durable)	1. Poursuite du déploiement des fourgons et camions électriques dédiés à Bruxelles
	2. Poursuite du déploiement des coursiers à vélo par le biais de la collaboration
	3. Création d'un nouveau hub de consolidation
Clem (Mobilité partagée)	1. Déployer 50 stations de camionnettes électriques partagées (N1), scooters électriques partagés et - si possible – de vélos-cargo partagés.

Colruyt (Retail)	1. Mise en place d'un projet pilote sur l'électrification des camions
	2. Achat de cinq camions électriques de 19t pour les livraisons de clients professionnels à Bruxelles.
Coventuris (Bureau de développement pour l'innovation)	1. Organiser un atelier pour aborder, avec les acteurs du marché, les défis spécifiques de l'interconnexion entre le transport par voie fluviale et la logistique urbaine.
	2. Mettre en place un projet pilote visant à tester une solution innovante et durable interconnectant la logistique fluviale et celle du dernier kilomètre.
De Munt /Théatre La Monnaie	1. Déplacer les conteneurs de stockage de Anvers vers un lieu plus proche de l'atélier à Neder-over-Heembeek.
	2. Collaborer avec les fournisseurs pour les encourager à utiliser des solutions basses émissions et à réduire le nombre de livraisons au théatre via une centrale d'achats.
Delhaize De Leeuw NV (Retail)	1. Mettre en place un projet pilote de verdissement du last mile par une transition des livraisons par des véhicules thermiques vers des vélos-cargo et camionnettes électriques pour les livraisons e-commerce (B2C).
Embuild (Association nationale de la construction)	1. Promouvoir le Green Deal par le biais du nouveau conseiller en logistique par sensibilisation et diffusion de bonnes pratiques auprès des entreprises membres de Embuild.
	2. Mettre en place des projets pilotes testant des solutions différentes de logistique durable dans le secteur de la construction.
Eurovia (Secteur de la construction)	1. Optimiser le chargement des camions en synchronisant les besoins des chantiers pour éviter le double fret.
	2. Utiliser la voie navigable pour de nouveaux types de produits comme le transport de pierre naturelle.
	3. Obtenir la note 3 sur l'échelle de performance CO2 certifiée par SKAO.
Febetra (Fédération des transports)	1. Partage des connaissances par le biais de la littérature professionnelle et d'ateliers
FrigoLoco (Automates de vente de nourriture)	1. Collaborer de plus en plus avec des fournisseurs effectuant des livraisons sans émissions.
	2. Limiter les flux de marchandises entre partenaires et clients en priorisant des partenaires locaux.
	3. Livrer uniquement en zéro émissions directes à partir du site d'Auderghem.
GLS (Logistique)	1. Augmentation du nombre de livraisons dans les Parcel Shops (points de collecte ou casiers) avec 20% d'ici 2023
	2. Étudier la faisabilité de l'utilisation de vélos-cargos à Bruxelles pour la livraison de petits colis.
	3. Mise en place de véhicules de livraison électriques à partir du dépôt de Neder-Over-Heembeek
Groupe One (Facilitateur à la création d'entreprises durables)	1. Mettre en place un plan de livraison d'entreprises afin de pouvoir regrouper les livraisons récurrentes par le biais d'une centrale d'achats.
	2. Réaliser et diffuser une feuille de route accompagnant les entrepreneurs vers une mobilité plus active au sein de ses activités.
	3. Sensibiliser et encourager les fournisseurs à utiliser des modes de transport actifs en adaptant les critères de sélection à l'avenir.

Holcim (Constuction)	1. Réduire les retours de béton en sensibilisant les clients et en décourageant leur tarification
	2. Électrification de deux fourgons pour les mécaniciens et les techniciens de laboratoire
	3. Déploiement d'une application smartphone (Tourmaline) pour sensibiliser les conducteurs de camions malaxeurs à la sécurité routière et à la conduite écologique (IVMS = In Vehicle Monitoring System).
	4. Augmentation de la quantité de matériaux transportés par voie navigable
IKEA Belgium (Retail)	60 % de livraisons B2C sans émissions dans le dernier kilomètre d'ici à la fin de l'exercice 2024 (jusqu'au 31/08/2024) pour atteindre 100 % de livraisons sans émissions d'ici au 31/08/2025.
L'Empoteuse (Emballages alimentaires réutilisables)	1. Relocaliser le nettoyage des emballages alimentaires réutilisables sur le territoire bruxellois à un endroit connecté à la cyclo logistique afin d'éviter les km liés à la logistique des contenants.
Linked.Farm (Alimentation en circuit court)	1. Afficher les coûts et l'impact de la logistique en termes d'émissions de CO2 pour offrir aux clients un choix éclairé.
Lucien (Mobilité Entreprises - Commerce de vélos)	1. Utilisation du centre logistique d'Ixelles pour centraliser les livraisons et passer aux vélos pour la distribution aux magasins.
	2. Livrer 30 % des points de vente avec des vélos cargo au départ du centre logistique d'Ixelles.
	3. Promouvoir la circularité à vélo en collectant les vieux vélos et en les revalorisant pour les vendre.
MeltingPom ' (Service de livraison de fruits et légumes)	1. Mutualiser les livraisons de nos clients avec les livraisons des clients de nos fournisseurs.
Metabolism (Valorisation circulaire de déchets urbains)	1. Sensibiliser et soutenir le développement de la cyclologistique à Bruxelles par une offre de remorques pour vélos K-Ryole
	2. Mise en place d'un projet pilote autour d'une plateforme logistique pour l'alimentation, en collaboration avec les acteurs de Good Food.
Monkey Donkey (Mobilité partagée)	1. Poursuivre le développement du réseau avec un objectif de 50 antennes en 2025.
	2. Développer une communication spécifique pour les professionnels proches de chaque nouvelle station Monkey Donkey
PharmaBelgium-Belmedis (Grossiste et distributeur pharmaceutique)	1. L'optimisation des services opérationnels et de la stratégie de distribution dans le cadre de notre parcours de développement durable et de l'EcoScore.
	2. Test de fourgonnettes électriques pour une utilisation dans la flotte de l'entreprise.
	3. Mise en place d'une étude de faisabilité sur le passage du van au vélo cargo au pentagone bruxellois pour l'approvisionnement des pharmaciens
POLIS (Réseau Européen des	1. Organiser des visites d'étude pour mettre en lumière les réussites en matière de logistique urbaine et inspirer les autres membres du Green Deal en collaboration avec le réseau ETP-ALICE.
	2. Promouvoir le Pacte vert de Bruxelles au niveau européen en collaboration avec le réseau ETP-ALICE lors de webinaires, de conférences et de newsletters.

villes et régions en matière de transport local)	
Proximus (Télécommunication)	1. Déployer un système de livraison sans émissions directes B2C via CULT et B2B via des vélos cargo pour les magasins et les concessionnaires.
	2. Lancer des projets pilotes pour évaluer à court terme la faisabilité du passage à des fourgonnettes zéroémissions directes pour les déplacements des techniciens.
	3. Soutien d'autres parties pour le transfert des flux logistiques de la route vers la navigation intérieure de Namur à Bruxelles et possibilité de coopération avec d'autres partenaires du Green Deal.
Ready Beton (Centrale à béton)	1. Mettre en place un projet pilote avec une combinaison tracteur-malaxeur électrique.
	2. Remplacement des deux fourgons de laboratoire par des fourgons électriques.
Recyclo (Plateforme pour l'économie circulaire)	1. Accroître le professionnalisme de la cyclologistique bruxelloise en proposant notamment des formations pour le transport de charges lourdes.
	2. Diversifier les flux de marchandises chez Recyclo afin de mieux connecter le premier kilomètre avec le dernier kilomètre via un hub logistique par exemple.
Shipit (Navigation intérieure)	1. Développement d'un service de navette sur le canal qui relie l'entrepôt Ziegler et le dépôt de Van Moer Logistics, le quai Vergote, le port de Ninove et le quai de Biestebroeck du nord au sud pour le transport de colis, de palettes et de matériaux de construction.
Stad Brussel / Ville de Bruxelles	1. Partage des connaissances par le biais d'ateliers
	2. Mise en place d'un microhub dans le cadre des travaux autour de la ligne de tram 10
	3. Mise en place d'études sur les emplacements potentiels des plateformes logistiques
Terroirist (Coopérative pour les magasins et les restaurants)	1. Mutualiser des livraisons en vélo cargo avec un autre acteur dans une optique de reverse logistics.
	2. Optimiser les approvisionnements en regroupant et/ou en collectant à vélo les marchandises chez les producteurs localisés en Région de Bruxelles-Capitale
Tri-Vizor (Mise en place et pilotage d'écosystèmes logistiques)	1. Organiser un atelier annuel ouvert sur la distribution urbaine efficace et durable
	2. Mettre en relation et guider au moins 5 entreprises et/ou organisations pour rendre ensemble leurs activités logistiques plus durables, en mettant clairement l'accent sur la réduction du nombre de kilomètres.
Urbeez (Service de coursiers à vélo)	1. Electrifier les flux alimentant les hubs via le déploiement de deux camions électriques (N3)
	2. Partager des exemples de réussites innovantes via des case studies en ligne.
	3. Faire appel davantage à des services de location de voitures pour optimiser le parc de véhicule à Bruxelles.
	4. Rechercher de nouveaux flux "interurbains" qui peuvent être transférés sur le rail, comme c'est déjà le cas aujourd'hui entre Bruxelles Midi et Cologne.
	1. Déployer un centre de consolidation urbain automatisé et partagé par plusieurs opérateurs de logistique durable en Région de Bruxelles-Capital via le projet SortCut.

Urbike (Service de coursiers à vélo)	2. Renforcer la coopération entre les transporteurs traditionnels et les coursiers à vélo pour améliorer le last-mile.
	3. Développer la compatibilité du vélo avec la voie d'eau pour le last-mile à Bruxelles.
	4. Mise en place de journées de découverte de la cyclologistique avec des visites du hub et séances d'essais de vélos cargo.
	5. Professionnalisation du statut de livreur à vélo
Van Moer Group (Logistique)	1. Développement d'un terminal à The Channel et mise à disposition d'un espace d'entreposage pour les transporteurs offrant un dernier kilomètre sans émissions à Bruxelles.
	2. Verdir la flotte de navires
	3. Étude sur un meilleur chargement des voyages de retour (logistique inverse)
Veolia (Traitement des déchets)	1. Achat d'un camion poubelle électrique
VPD Logistics (Logistique)	1. Passer aux grandes fourgonnettes (N1 classes II & III) électriques et aux camions (N2-N3) électriques.
	2. Encouragez les clients à :
	- faire le premier kilomètre en mode électrique
	- Livraisons électriques du dernier kilomètre
	3. Optimisation accrue des livraisons dans un seul délai au lieu de deux (possibilité de consolider les livraisons).
	4. Réalisation d'un hub de mobilité verte à Zellik.
Ziegler (Logistique)	1. D'ici 2025, le dernier kilomètre pour l'hôtellerie et la livraison en boutique est exempt de 80 % d'émissions (pot d'échappement).
	2. Doubler le nombre de 20ft.-conteneurs entrant à Bruxelles par voie fluviale depuis Anvers
	3. Développement d'un outil permettant de quantifier l'équivalent CO2 d'un envoi (+ partage des connaissances autour du processus de réalisation)
	4. Mise en place d'un projet pilote pour l'optimisation des allers-retours via la collecte des déchets
CityDev (Servive public à l'implantation d'entreprises)	1. Déploiement des infrastructures de recharges pour véhicules électriques sur 10 parcs TPE/PME
	2. Evaluation de la faisabilité d'installation de remorque vélo mutualisées sur 10 parcs TPE/PME.
	3. Contribution à la définition à d'une stratégie régionale pour la réalisation et le succès de hubs logistiques (voir action 9 de Bruxelles Mobilité).
Port de Bruxelles	1. Participation au comité de pilotage du Green Deal.
	2. Mise à disposition gratuite d'un expert en transport dont la mission est de promouvoir la logistique co-modale et la logistique durable « last mile » parmi les concessionnaires du domaine portuaire et l'ensemble des entreprises bruxelloises.

	3. Accompagnement d'entreprises-concessionnaires du Port pour l'obtention de label CO2 neutre (environ 3 entreprises / année).
	4. Datamining : Collection et traitement d'informations dans la zone portuaire.
	5. Extension du terminal à containeur pour permettre une plus grande capacité de traitement de conteneurs.
	6. Pérennisation et développement de centres de consolidation de marchandises liés à la voie d'eau.
	7. Redéveloppement du centre logistique TIR axé sur la distribution urbaine verte et la bimodalité (eau /route): vision stratégique.
	8. Connexion ferroviaire fret à rétablir à l'avant-port.
	9. Développement d'un hub régional tri modal (eau/rail/route) sur Schaerbeek Formation : étude de faisabilité.
	10. Contribution à la définition à d'une stratégie régionale pour la réalisation et le succès de hubs logistiques (voir action 9 de Bruxelles Mobilité).
	11. Intégration de critères de transition économique et de décarbonisation dans les appels à projets pour la sélection de nouveaux concessionnaires et mise en place de clauses contractuelles pour inciter à la décarbonation, en collaboration avec les partenaires régionaux.
	12. Clause de tonnage minimum garantie dans les contrats de concession par mode alternatif de transport de marchandises (eau/rail).
	13. Mise à disposition du domaine portuaire pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques (camionnettes + voitures + cargo bikes) et pour l'installation de projets d'énergie alternative comme l'hydrogène;
	14. Mise en place d'un système d'incitants économiques pour stimuler la transition dans l'attribution des espaces et la tarification du Port.
Bruxelles Environnement	1. Réalisation des activités de secrétariat et co-présidence du comité de pilotage avec Bruxelles Mobilité.
	2. Mise en place d'un service en charge de l'animation, la promotion et le suivi du Green Deal, le recrutement de nouveaux signataires, ainsi que l'accompagnement d'acteurs bruxellois désireux de réduire l'impact de leur logistique.
	3. Financement de projets logistique basses émissions menées par des entreprises bruxelloises dans le cadre de l'appel à projet « Be Circular »
	4. Financement de projets logistiques basses émissions à l'échelle des communes et CPAS dans le cadre de l'appel à projet « Action Climat »
	5. Financement de projets d'infrastructure de recharge pour camionnettes et poids-lourds électriques sur le territoire de la RBC, dans le cadre de l'appel à projet « Electrify.brussels»
	6. Développement d'une stratégie pour la recharge des véhicules lourds zéro émissions directes en RBC,
	7. Accompagnement des entreprises pour la recharge des véhicules zéro émissions directes pour le transport de marchandises à travers le service de facilitateur infrastructures de recharge
	8. Etude de la possibilité de livrer en horaire décalé à l'occasion de la révision des arrêtés bruit du voisinage et bruit et vibration des installations, en concertation avec les parties prenantes.
	1. Participation au comité de pilotage du Green Deal

Bruxelles Economie et Emploi	2. Révision de l'ordonnance expansion économique, qui prévoit une augmentation de l'enveloppe budgétaire « mobilité propre » pour les PMEs. Les investissements éligibles incluent: o Utilitaires électriques, en remplacement d'une camionnette polluante (avec majoration) ou une nouvelle acquisition; o Vélos-cargo; o Bornes de recharge électriques; o nvestissements « accessoires » favorisant la mobilité propre de l'entreprise (douches à l'usage des travailleurs, parkings vélos, vestiaires, casiers,…).
	3. Coordination de l'atelier « Logistique » de RENOLUTION. L'atelier vise notamment à proposer des mesures pour réduire les externalités négatives induites par le transport des éléments de construction (recours à la voie d'eau, cartographie des espaces disponibles pour un stockage mutualisés, soutien à l'expérimentation de projets logistiques, etc.).
Bruxelles Mobilité	1. Co-présidence du comité de pilotage avec Bruxelles Environnement.
	2. Mise en place d'un « conseiller logistique et sécurité routière » pour le secteur de la construction afin de sensibiliser, former et accompagner les entreprises de la construction à réduire leur impact sur les émissions (entre autres missions)
	3. Faire le relais du Green Deal au sein de la Commission Régionale de la Mobilité, section transport de marchandises.
	4. Accompagnement des professionnels désireux de passer au vélo cargo (test, coaching, formation,…).
	5. Soutenir le développement de systèmes de camionnettes (électriques) partagées en vue de permettre le développement d'une offre adéquate (flotte et fonctionnement) pour la logistique.
	6. Encourager les entreprises et communes de la région de Bruxelles-Capitale à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons au moyen d'un « Plan de Livraison en Entreprises – PLE ».
	7. Réaliser une étude de faisabilité sur le développement d'un réseau de lockers neutres en lien avec le développement de mobility hubs, et des quartiers apaisés notamment.
	8. Déployer un cadre favorable au développement du vélo cargo, notamment via l'accompagnement des professionnels désireux de passer au vélo cargo, la mise sur pied d'une Task Force et d'une étude visant à identifier les blocages affectant le développement de ce mode de transport, des activités de communication et promotion du vélo cargo, ainsi que des appels à projets existants.
	9. Définition d'une stratégie régionale pour la réalisation et le succès de hubs logistiques et lancement d'un projet pilote en coopération avec CityDev, le Port, Bruxelles Environnement (service Good Food notamment), Bruxelles Economie et Emploi et Hub.
	10. Mise en œuvre, évaluation et communication sur les quartiers apaisés, comme outil pour développer les solutions de logistique urbaine basses émissions (par ex. le vélo-cargo).

Ont rejoint le Green Deal après le 19/04/2023

	1. Promouvoir le Green Deal de Bruxelles pour la logistique urbaine auprès des membres par le biais de tous les canaux de Comeos.

COMEOS (Fédération du commerce)	2. Organisation d'un atelier pour les détaillants bruxellois au cours duquel les membres du Green Deal pourraient présenter leurs projets à d'autres membres de Comeos et à des entreprises bruxelloises et partager les meilleures pratiques.
	3. Organiser une séance d'information sur Smartdrop pour les membres de Green Deal.
Cyclecure (Réparation de vélos et trottinettes électriques)	1. Remplacement d'une camionnette de livraison diesel par une variante électrique pour les trajets hors de la ville de Bruxelles et par deux vélos-cargos pour les trajets en ville de Bruxelles.
Dott (Micro-mobilité)	1. Abandonner totalement le thermique dans les opérations de Dott sur Bruxelles
	2. Réduire les déplacements dans Bruxelles en effectuant plus de réparations sur place.
Duferco (Logistique)	1. Transférer 4.200 TEU supplémentaires de la route vers la voie d'eau et le rail.
	2. Faire une étude de faisabilité sur la verdurisation des navires.
eFarmz (Alimentation)	1. Entamer des discussions avec nos fournisseurs afin d'augmenter de 10% l'utilisation des modes de transport à faible émission dans nos flux fournisseurs.
	2. Avoir 10% des commandes d'eFarmz en Région de Bruxelles-Capital livrées en points dépôts.
	3. Avoir 100% des livraisons en Région de Bruxelles-Capital réalisées sans émissions.
KGS (Logistique)	1. Développement d'un centre urbain de consolidation situé à Evere afin de réduire les flux.
	2. Développement de la flotte 'KGS Green' pour participer activement à la transition écologique en s'implémentant dans les centres urbains et diminuer le nombre de véhicules thermiques sur les routes.
Lime (Micro-mobilité)	1. Améliorer nos changements de batterie en ville via l'utilisation d'un vélo cargo.
	2. Réduire les déplacements liés aux recharges de batteries en responsabilisant les utilisateurs.
	3. Réduire les déplacements liés aux réparations en réalisant les interventions sur place.
	4. Encourager les professionnels à se déplacer en trottinettes grâce à la création de nouveaux espaces de stationnement.
Logisticity (Formation)	1. Analyser les 18 profils métiers 'Transport & Logistique SFMQ' afin de vérifier que ces descriptifs officiels tiennent compte des aspects de la transition écologique.
	2. Collaborer à la mise en place de la première formation professionnelle au métier de de cyclo-logisticien/-ne.
	3. Collaboration à la mise en réseau et la communication du Green Deal.
SD Road (Logistique)	1. Conscientiser les clients via l'adoption du label 'CO2-neutral'.
	2. Soutenir le déploiement d'un hub avec une ligne de tri automatisée en Région de Bruxelles-Capital pour développer la cyclologistique.
	3. Test d'un camion électrique entre Mollem et les hubs bruxellois.

Traject (Consultance en mobilité)	1. Contribuer activement à la vision et au déploiement des micros-hubs en région bruxelloise.
	2. Intégrer la dimension logistique dans nos projets de plan de mobilité (pouvoirs publics, ville et communes, entreprises).
	3. Partager notre expertise par des webinaires donnés par des experts mobilité aux membres du Green Deal.
Belgian Cycle Logistics Federation (Fédération cyclologistique)	1. Publication du premier baromètre de la cyclo-logistique.
	2. Extension de la BCLF aux acteurs importants du transport pour compte de tiers.
Vianova (Données de moibilité)	1. Démontrer la compréhension des usages des mobilités électriques dans le cadre d'activités de livraison urbaine grâce à la collecte de donnée
Chirec - Hôpitaux Bruxelles (Hôpitaux Bruxellois)	1. Collaborer avec les autres hôpitaux bruxellois sur une déclaration commune à l'intention de leurs fournisseurs.
	2. Tester le vélo pour les navettes de prélèvement sanguin.
	3. Encourager les techniciens (bio-médicaux et/ou infrastructure) à effectuer leurs déplacements inter-sites en vélo cargo.
	4. Favoriser les prestataires qui proposent des véhicules électriques (via marchés publics).
Last.Link (Immobilier)	1. Redéveloppement de plus de 5000 m² en zone bruxelloise en hub logistique et mise à dispositions des opérateurs locaux de la logistique urbaine.
	2. Collaborer avec au moins un autre membre du Green Deal dans la mise en place du hub logistique de demain.
HOOBA (Leasing vélo)	1. Accompagner les organisations à s'engager vers la cyclologistique en proposant du matériel en location moyenne durée et le support nécessaire au bon fonctionnement.
	2. Soutenir les cyclo-logisticiens en proposant du matériel en location longue et moyenne durée et le support nécessaire au bon fonctionnement.
	3. Réaliser un report modal depuis la camionnette vers le vélo pour les opérations liés au management de la flotte de vélo de Hooba
The New Drive (Consultance en mobilité)	1. Développement d'un outil TCO pour calculer l'impact économique des camionettes et camions électriques et l'utiliser pour aider au moins 3 membres du Green Deal à rendre leurs flottes logistiques plus écologiques.
	2. Organisation d'une session d'inspiration pour les membres de ce Green Deal autour de la recharge électrique pour le secteur de la logistique.