

**Les chiffres sont éloquentes:**

- 6,9 % du transport routier de l'UE,
- 6 % du transport ferroviaire,
- quelque 78 % de la navigation intérieure,
- quelque 24 % du fret aérien de l'UE
- quelque 21 % de la navigation maritime,
- la valeur économique du secteur du transport et de l'entreposage: 50 milliards d'euros
- emploi dans le secteur logistique 9,3 %

## LE BENELUX COMME PLAQUE TOURNANTE MULTIMODALE DE L'EUROPE



### « LE BENELUX, UN LABORATOIRE GRANDEUR NATURE »

Monsieur François Bausch, Ministre luxembourgeois du Développement durable et des Infrastructures, Président du Comité de Ministres Benelux pour la Mobilité

#### Le Benelux est le hotspot de la logistique en Europe, quel sont les défis futurs, selon vous, dans ce secteur ?

Les défis dans la logistique sont ceux de s'adapter aux nouvelles technologies, d'intégrer intelligemment le potentiel du *big data* et de réussir le tournant du développement durable afin de mettre en oeuvre les objectifs contraignants de réduction des émissions de gaz à effet de serre résultants de l'Accord de Paris de fin 2015. Concernant l'adaptation du secteur aux nouvelles technologies, il faut constater qu'après l'invention du conteneur dans les années 1960 le secteur n'a plus été face à un changement majeur. Le tsunami informatique qui a déjà complètement changé des secteurs comme celui de la musique, de la presse et des agences de voyage ne fera pas arrêter devant celui de la logistique.

#### La coopération Benelux est-elle essentielle pour garder cette position ?

La coopération Benelux permet d'avancer plus rapidement à trois qu'on le ferait à 27. C'est ainsi un *testbed* grandeur nature qui reflète nos liens historiquement et économiquement très étroits et se retrouve dans l'approche libérale en matière de cabotage, de libre circulation des conteneurs 45 pieds etc.. Par après, cette coopération nous donne une masse critique pour faire entendre notre voix

au niveau européen également. Finalement, et c'est très important, la coopération BENELUX permet de constituer une réponse efficace aux défis du terrain en matière de contrôles douaniers, phytosanitaires et autres. Le potentiel d'harmonisation des procédures, de mise en commun des Ressources et de généralisation des meilleures pratiques y est indéniable.

#### Au niveau luxembourgeois, comment stimulez-vous une extension intensive du secteur de la logistique ?

Le Luxembourg s'est doté d'un plan d'action gouvernemental *transport et logistique* depuis 2004. Celui-ci mise sur les investissements dans les infrastructures, l'acquisition et le développement de compétences et une veille stratégique continue. Cette politique est donc très multifacettes pour assurer l'adaptation de l'offre à la demande et se reflète dans le développement de nouveaux zonings logistiques, d'augmentation des capacités des plateformes de transbordements ferroviaires et fluviales et de certifications multiacteurs telles que le GDP (Good distribution practices) pour les produits pharmaceutiques ou le Lean & Green pour le développement durable. Aussi nous misons beaucoup sur le développement de la formation et ce à tous les niveaux d'éducation afin de pallier aux besoins grandissants du secteur.



# RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

## VERS UNE LETTRE DE VOITURE NUMÉRIQUE



La lettre de voiture est obligatoire dans le transport (international) de marchandises par route. La lettre de voiture détermine en substance la responsabilité pour les marchandises transportées. Les règles en la matière sont fixées au niveau international dans la convention « CMR ».

Depuis la ratification de la convention CMR en 1956, nous utilisons dans l'Union européenne une version papier de ce document. En 2008, on a cependant créé aussi la possibilité légale d'utiliser une lettre de voiture électronique (e-CMR). La Belgique a entamé cette année un projet pilote avec ce document numérique tandis qu'il peut déjà être utilisé aux Pays-Bas pour le transport national. L'utilisation de l'e-CMR permet de réaliser des gains substantiels en termes d'effectivité et d'efficacité dans le secteur logistique.

Les économies sur les charges administratives sont un premier atout. De plus, c'est une façon beaucoup plus durable de travailler et les services d'inspection peuvent désormais réaliser des contrôles bien plus ciblés. Cette formule aide aussi à gérer les incidents : en cas d'accident impliquant un camion, on peut vérifier directement en ligne ce que le camion transportait. Cet élément peut même avoir une importance vitale en cas de transport de substances dangereuses.

L'importance de la lettre de voiture numérique est soulignée explicitement par les trois Premiers ministres dans la déclaration commune sur le Benelux numérique.

Vu les avantages considérables et manifestes de l'e-CMR, il est envisagé à l'échelle Benelux de mettre sur pied un projet pilote commun transfrontalier.



## NUMÉRISATION DES PROCÉDURES DOUANIÈRES

La numérisation de la douane avance à grands pas avec l'entrée en vigueur du nouveau code des douanes de l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2016. Les pays Benelux ont décidé de coopérer étroitement pour numériser le transit douanier. Qui dit douane, dit commerce international, un contexte dans lequel la vitesse, la traçabilité et l'efficacité sont essentiels. Pour intégrer suffisamment cette

dimension mondiale, les pays Benelux et l'Inde ont déjà entamé en 2015 une coopération concernant la numérisation des procédures douanières, à la demande de l'Asia-Europe Meeting (ASEM) et dans le but de renforcer la coopération entre les pays européens et asiatiques et de coordonner les efforts.



Le « rapport Benelux sur le transport de marchandises », publié en juin 2016, présente un aperçu détaillé de l'état du transport de marchandises en 2016 et de l'importance de celui-ci pour l'économie dans les trois pays Benelux.

## MADAME VIOLETA BULC, COMMISSAIRE EUROPÉENNE AUX TRANSPORTS :

« Le rapport Benelux sur le transport de marchandises illustre clairement la position du Benelux comme plaque tournante de nombreux flux internationaux de marchandises, avec différents ports maritimes classés au top 5 et différents aéroports classés au top 10 dans l'UE. Le secteur du transport offre de nombreux emplois et occupe une place importante dans l'économie européenne. Les défis auxquels le Benelux est confronté sont les mêmes qu'en Europe. Le volume croissant de marchandises à traiter exige des services de transport de première classe, une infrastructure de première classe et des employeurs de première classe. La coopération Benelux peut dès lors stimuler la politique européenne car ce qui fonctionne au Benelux pourrait aussi fonctionner pour l'Europe et ce qui ne fonctionne pas au Benelux ne fonctionnerait sans doute pas non plus ailleurs. La coopération Benelux est un moyen parfait d'apprendre comment nous pouvons améliorer notre transport et notre logistique au niveau transfrontalier dans toute l'Europe. »



# UNE MOBILITÉ D'AVENIR

## DÉPLOIEMENT DES CARBURANTS DE SUBSTITUTION

Outre la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la coopération Benelux vise aussi les carburants innovants. Ainsi, le Secrétariat général Benelux a participé aux journées RTE-T organisées à Rotterdam du 20 au 22 juin 2016 par la présidence néerlandaise de l'UE.

Lors d'une table ronde sur l'approche transfrontalière du transport durable, l'accent a été mis sur les structures de coopération régionale dans le domaine des carburants de substitution. Cet événement a permis d'attirer l'attention sur l'accord des gouvernements avec la déclaration Benelux sur les carburants de substitution signée en octobre 2015. Cette recommandation confirme que les trois pays vont collaborer en vue du déploiement d'une infrastructure pour les carburants de substitution et encourage les

pays Benelux à échanger leurs connaissances et bonnes pratiques sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants de substitution.

Étant donné que le trafic transfrontalier est dense sur le territoire Benelux, une attention particulière est accordée aux aspects transfrontaliers du déploiement de l'infrastructure et aux initiatives éventuelles en matière de concession et d'interopérabilité des systèmes.

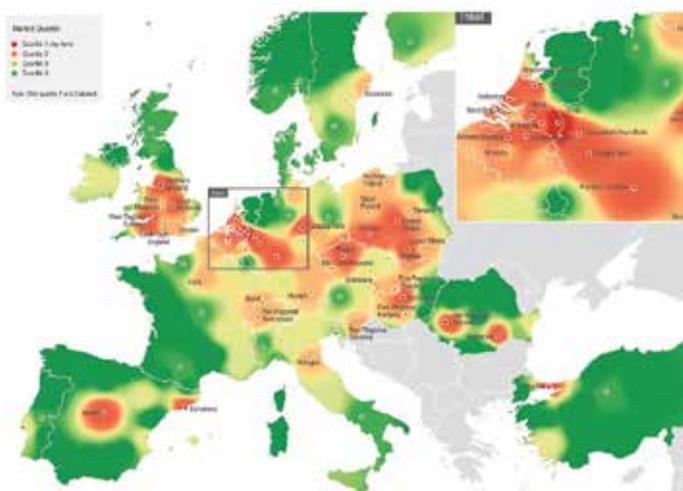
Le Benelux est plus que jamais sur la bonne voie pour dépolluer le transport de personnes et de marchandises et poser les jalons d'une mobilité durable avec de faibles taux d'émission pour toute l'Europe.

## PLATEFORMES MULTIMODALES

La situation géographique des pays Benelux reste un atout important en matière de mobilité des personnes et des marchandises. L'infrastructure du transport dans l'arrière-pays doit dès lors, en termes de capacité, suivre le rythme du développement des ports. L'aménagement de nombreuses plateformes multimodales comme le Trilogiport à Liège et le terminal multimodal à Bettembourg montre à quel point c'est important pour le Benelux.

Liège Trilogiport est une plateforme multimodale d'une superficie de 120 ha qui combine l'eau, le chemin de fer et la route. La plateforme vise à intensifier le trafic en provenance et à destination de Liège et se trouve à 14h de navigation d'Anvers et à 24h de navigation de Rotterdam. La plateforme multimodale près de Bettembourg (Luxembourg) assure une liaison ferroviaire directe avec le sud de la France.

Des liaisons ferroviaires quotidiennes sont aussi entretenues vers Anvers et Hambourg/Duisburg.



« La carte montre les sites logistiques les plus recherchés en Europe selon une étude de Prologis en 2016. Le Benelux fait partie des hotspots logistiques les plus denses et peut à juste titre se targuer d'être la porte d'accès à l'UE. »

## LE SECTEUR EST IMPLIQUÉ DANS LA POLITIQUE BENELUX

« Le Cluster for Logistics Luxembourg stimule la diversification du transport, sachant que le transport ferroviaire et la navigation intérieure offrent des alternatives durables aux affréteurs et aux prestataires de services logistiques. Les autorités luxembourgeoises encouragent le modal shift et misent dès lors sur le développement d'une plateforme multimodale à Bettembourg et au port intérieur de Mertert. Avec l'appui du Benelux en faveur du transport multimodal, les entreprises osent faire le saut vers un transport plus diversifié. Le Benelux soutient aussi le programme LEAN and GREEN, qui veut inciter les entreprises à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre. Le Benelux ouvre plus que jamais la voie à la multimodalité. »

Malik Zeniti, Manager Cluster for Logistics Luxembourg

## REGARD SUR L'AVENIR



Drone: un moyen de transport d'avenir

### EN PLEIN ESSOR: LES DRONES

Les aéronefs pilotés – communément appelés drones – se développent dans de multiples secteurs et sont source d'innovation et de défis pour beaucoup de pays. L'utilisation des drones s'étend désormais à diverses activités : drone livreur, drone ambulancier, photographie aérienne, drone de surveillance policière ou encore drone agricole.

En partenariat avec les fédérations et représentants du secteur de l'aviation, les pays du Benelux vont échanger leurs connaissances et positions sur les intentions de réglementer les drones au niveau européen. La transmission de données ou l'appel au cofinancement pourraient également être à l'ordre du jour. Un atelier sera consacré aux drones en vue d'examiner les possibilités d'harmoniser les standards à des fins de transport ainsi que de promouvoir la reconnaissance mutuelle de certaines utilisations.

Avec une compétence actuellement nationale, une grande disparité des standards est visible au sein des Etats membres.

Le Benelux soutient l'échange d'information et la coordination afin de tendre vers des conditions de concurrence égales pour les utilisateurs et l'industrie dans ce secteur en plein essor, promoteur d'emplois et de croissance. Pour rappel, la Commission européenne souhaite aboutir pour 2018 à une proposition de réglementation afin d'étendre la compétence de l'UE pour les drones en dessous de 150 kg.

### LOGISTIQUE URBAINE

Le commerce en ligne connaît depuis quelques années un essor considérable et un impact transfrontalier réel. Les défis et opportunités en matière de logistique urbaine doivent dès lors être considérés sous l'angle Benelux. Une première approche est l'analyse des enjeux de la livraison des derniers kilomètres, notamment concernant le type de transport (camionnettes, vélos-cargos) et de transmission d'informations (applications mobiles, plateformes logistiques). La mise en relation de politiques locales, régionales et nationales permettrait à terme d'améliorer la chaîne logistique.

### ÉVOLUTIONS DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE: MEUSE ET CANAL ALBERT

#### Modernisation sur le cours de la Meuse

Les grands bateaux entraînent de longs temps d'attente aux écluses sur la Meuse. De plus, le profil actuel de la voie navigable n'est pas toujours optimal pour assurer un écoulement efficace du trafic. La décision « Tracébesluit » de 2002 a prévu la modernisation du tronçon nord-sud du cours de la Meuse (entre Weurt et Lanaye) et la mise au gabarit de la voie navigable. Dans la pratique, cela veut dire que le tronçon nord-sud du cours de la Meuse est adapté à la navigation des grands bateaux ou des bateaux avec un tirant d'eau plus élevé.

D'autres parties du cours de la Meuse seront adaptées de manière similaire au cours des prochaines années. Le programme prévoit aussi la modernisation des écluses, la commande centrale de diverses écluses et des investissements dans la gestion du trafic. Le coût total de la modernisation du cours de la Meuse s'élève à près de 700 millions d'euros.

#### Modernisation du canal Albert

Avec près de 40 millions de tonnes de marchandises transportées par an, le canal Albert est la principale voie navigable en Flandre. Le transport de conteneurs, surtout, a connu une envolée au cours de la décennie écoulée. Il est dès lors investi systématiquement dans l'élargissement du canal Albert. Le canal aura une largeur minimale de 86 mètres à hauteur des ponts.

D'ici 2020, chaque pont et chaque écluse sur le canal Albert devront avoir en outre un tirant d'air de 9,10 mètres. Ceci permet de faire naviguer en toute sécurité des bateaux avec quatre niveaux de conteneurs. En outre, ce cabotage maritime en tirera de meilleures opportunités sur le canal Albert. 29 ponts ont déjà la hauteur adéquate actuellement. 33 ponts doivent encore être rehaussés dans les années à venir.

**POUR PLUS  
D'INFORMATIONS**

[www.benelux.int](http://www.benelux.int)