

BRUXELLES: Aide bruxelloise au transport par conteneurs de Colruyt: positif pour Colruyt, positif pour le terminal à conteneurs mais ... négatif pour l'écologie et la mobilité bruxelloise

Colruyt, le Gouvernement bruxellois et l'exploitant du terminal à conteneurs du Port de Bruxelles ont conclu un accord afin d'acheminer par bateau une partie des marchandises de Colruyt provenant de la mer du Nord et destinées à son centre de distribution de Ghislenghien. Selon Colruyt, 400 à 500 conteneurs par an seraient acheminés d'Anvers à Bruxelles par bateau avant d'être chargés sur des camions en direction de leur centre de distribution de Ghislenghien.

Pour Colruyt, ce choix logistique est très avantageux; cela leur permet de gagner du temps, d'éviter le ring d'Anvers sur-encombré et de bénéficier d'une prime de 12 € par conteneur transitant par Bruxelles offerte par la Région de Bruxelles-Capitale.

Avec le slogan '*1000 camions en moins par an*', l'autorité portuaire se réjouit d'une telle décision et accroche l'attention sur l'intérêt écologique et pour la mobilité d'un tel accord. Son souhait, par de telles initiatives est également d'encourager l'emploi du terminal à conteneurs à Bruxelles.

Une bonne affaire pour Bruxelles?

Que cette subvention régionale de 12 € par conteneur transbordé du bateau vers le camion soit une bonne affaire pour Colruyt ou pour les statistiques et les finances du terminal à conteneurs du Port de Bruxelles... pas de doute. Mais quelle est la plus-value écologique ou de mobilité pour Bruxelles?

Le Gouvernement bruxellois subventionne des entreprises... pour faire venir des camions supplémentaires à Bruxelles

Cet accord revient pour l'autorité bruxelloise à encourager à Bruxelles la venue de marchandises qui ne sont pas destinées à la Région et ainsi encombrer d'avantage les axes routiers déjà surchargés du nord de Bruxelles (av. des Croix de guerre, environs du pont Van Praet, av. de Vilvorde...). Dans l'exemple ci-dessus, on parle de 1000 camions supplémentaires attirés à Bruxelles ; soit 500 conteneurs transbordés du bateau vers autant de camions et 500 conteneurs vides qui seront acheminés à Bruxelles par camion afin d'être chargés sur un bateau à destination d'Anvers.

Ce choix qui encourage le trafic de camions dans l'environnement urbain bruxellois est le contre-exemple de ce qui est fait dans les grandes villes un peu partout ailleurs et va singulièrement à l'encontre des 3 principes fondamentaux du Plan Régional de Déplacements Iris2 (améliorer et garantir l'accès à la Région, rendre la Région plus agréable à vivre et réduire le trafic routier).

Faire venir dans le port de Bruxelles des marchandises qui n'ont pas Bruxelles comme destination finale avant de les transborder sur des camions vers leur destination finale hors de la Région, est plutôt la règle que l'exception à Bruxelles . L'exemple du transport de carburant et des matériaux de construction, comme on peut le lire ci-dessous dans le tableau provenant de l'étude Stratec, est à cet égard édifiant.

1000 tonnes	Exports			Imports		
NSTR Category	Road	Rail	Waterways	Road	Rail	Waterways
0 - Agricultural products	831	3	5	1.405	29	221

1 - Food products	1.731	27	169	3.192	24	0
2 - Solid fuels	62	15	0	58	444	4
3 - Petroleum products	2.118	0	2	1.001	0	2.139
4 - Ores and metal waste	165	41	48	87	14	4
5 - Metal products	321	4	48	440	67	6
6 - Minerals, buiding mat.	4.538	0	13	7.366	14	1.691
7 - Fertilisers	744	0	3	679	0	66
8 - Chemicals	780	0	7	1.127	0	30
9 - Machinery transport, misc.	3.881	229	3	4.507	322	0
TOTAL	15.202	320	298	19.863	914	4.161
Modal shares	96,1%	2,0%	1,9%	79,6%	3,7%	16,7%

Tabel 10 'Good flows to and from Brussels' (source: STRATEC, etude city freight)

Le message simpliste qui veut que chaque bateau (provenant ou arrivant à Bruxelles) représente un certain nombre de camions en moins est souvent incorrect. C'est même souvent l'inverse qui se produit. L'encouragement des marchandises de transit dans le port de Bruxelles, lui-même situé dans l'environnement urbain doit donc être considéré comme une menace pour la mobilité bruxelloise... A mettre en perspective avec un bilan écologique global, bien sûr.

En reprenant l'exemple de Colruyt, les conteneurs auraient tout aussi bien pu être acheminés jusqu'à Willebroek ou Grimbergen en bateau... idéalement jusqu'à Avelgem sur le Haut Escaut ou jusqu'à Hal. Cela aurait permis à Colruyt d'éviter le ring d'Anvers sans pour autant pénaliser la Région bruxelloise... et sans frais pour le contribuable bruxellois. Il aurait également été intéressant de savoir si ces marchandises seraient passées par le ring bruxellois si elles n'avaient pas dû transiter par Bruxelles... ou si elles auraient plutôt utilisé des voies alternatives, sans doute un peu plus longues, mais certainement moins encombrées.

Conclusion

En soi, l'importance de l'accord entre Colruyt, le Gouvernement bruxellois et le terminal à conteneur est plutôt symbolique et ne doit pas être surestimé. On parle ici d'une moyenne de 2 camions par jour... sur des milliers de camions circulant chaque jour dans cette zone.

Le véritable point d'attention, et l'exemple de Colruyt fait figure d'exemple, doit être porté sur les choix stratégiques de la Région bruxelloise en matière de logistique et sur la bonne gouvernance en matière de transport.

Au vu de l'ampleur des défis écologiques à venir et de l'importance que revêt la mobilité urbaine à ce sujet, il est nécessaire que la politique régionale en matière de transport et de mobilité s'appuie sur des données rigoureuses basées sur les flux de marchandises existants. La communication entourant ces sujets doit être correcte sans jouer sur les a-priori positifs du transport fluvial.

En suivant cette logique, ne faudrait-il pas remettre en cause le subventionnement régional de 12 € par conteneur à Bruxelles, ou du moins lier cette prime à la marchandise provenant ou étant destinée à Bruxelles pour justement éviter de favoriser la venue de marchandises non destinées à la Région?

L'exemple de Colruyt pourrait être positif s'il nous permettait d'être plus conscients de l'énorme problématique liée au transport par camion inutile sur les routes bruxelloises de la zone portuaire, une situation qui menace les intérêts vitaux de Bruxelles et la qualité de vie de ses habitants.

Si le nouveau gouvernement bruxellois veut faire de Bruxelles une ville écologique... il lui reste du pain sur la planche!

¹ 'City Freight' est une étude du bureau 'Stratec'. Tableau 10: 'good flows to en from Brussels' montre les importations et exportations de marchandises à Bruxelles via les 2 modes de transport; route, train et voie d'eau - info: www.stratec.be

[>> Cette problématique a déjà été abordée dans le ESF info n°42](#)

[>> Retour](#)

Envoyez-nous vos réactions concernant la lettre électronique
et/ou des propositions pour des articles [>>](#)