

Dossier transport de marchandises à Bruxelles

Un dossier de Mathieu Sonck et Raymond Briot.

(1) Bruxelles, un paradis pour les camions?

Un paradoxe

Comparativement aux autres « provinces » belges, Bruxelles est bien mal classée pour accueillir les activités de logistique¹. Elle est classée 15^e des meilleures places européennes pour réaliser des activités logistiques en 2006, elle ne sera plus qu'à la 24^e place en 2019. La position de Bruxelles ne fera donc que se dégrader au cours des prochaines années.

Que ce soit en termes de coûts (du foncier et du travail), d'accessibilité (à cause de la congestion du trafic, Bruxelles obtient le plus mauvais score pour l'accessibilité routière), de multimodalité, de disponibilité de la main d'œuvre qualifiée nécessaire ou de know-how, Bruxelles se situe au mieux dans le ventre mou d'un classement qui analyse 60 régions européennes.

Le seul critère pour lequel Bruxelles se classe en peloton de tête est l'offre de terrains destinés à la logistique. Voilà qui n'est guère étonnant lorsqu'on connaît l'ampleur de la seule offre du Port de Bruxelles dans le domaine!

Une boulimie logistique dans la zone du canal

Outre les 50.000 m² du BILC (voir article p. xx), trois autres projets logistiques sont en préparation sur la rive gauche du canal : un projet de Katoen Natie de 65.000 m² sur l'ancien site Carcoke, 50 000 m² à vendre sur l'ancien site Shell (canal logistics) et le quai de Heembeek qui fait également l'objet d'un appel à projet sur un terrain de 2 hectares. En tout, ce ne sont pas moins de 165 000 m² supplémentaires à l'offre logistique existante qui sont proposés au marché dans le court terme.

La politique du Port en question...

Pour comprendre la politique du Port de Bruxelles, il faut se pencher sur son contrat de gestion. Le Port de Bruxelles est en effet une entreprise autonome dont les actionnaires de référence sont la Région et la Ville de Bruxelles. Quelques autres communes bruxelloises (Schaerbeek, Molenbeek, Anderlecht, ...) complètent l'actionnariat.

Alors que l'objet social principal du Port de Bruxelles est de valoriser la voie d'eau comme moyen de transport durable, il est pour le moins étonnant de constater que sur les 25 millions de tonnes annuelles de marchandises gérées par le Port, 14 millions de tonnes sont transportées exclusivement par camions.

Pire, lorsqu'on s'intéresse au trafic propre (le trafic destiné à Bruxelles à ne pas confondre avec le

1 Vlaams Instituut Voor de Logistiek, *Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie en logistiek 2006*, p.26.

trafic de transit), la proportion du camion passe à 76%²

L'objectif avoué du Port dans le contrat de gestion est d'augmenter la part du trafic par la voie d'eau de 22% (chiffres 2007) à 25% (prévisions 2012). On pourrait se réjouir de cette intention, à condition qu'elle corresponde à un véritable transfert modal qui réduise les chiffres absolus du trafic par camion. Malheureusement, le trafic camion connaîtra une hausse de 13% pour la même période³.

Comment le Port de Bruxelles, qui a comme mission de base de valoriser le trafic par bateau, et qui ne se prive pas d'y faire référence dans toutes ses communications, est-il amené à prévoir une telle hausse d'un mode de transport qu'il est sensé combattre?

Encadré « Au service de la ville? »

Le consensus est large : il faut promouvoir le transport des marchandises par la voie d'eau. Encore faut-il que le bilan écologique du transport fluvial soit positif et permette de faire baisser la pression du trafic routier.

Comme on le constate dans les chiffres ci-dessous, ce qui rentre par la voie d'eau à Bruxelles en ressort par camion dans des proportions inacceptables. Une grande partie des marchandises qui entrent ne font qu'y transiter et ressortent de la région. On le voit, parmi les biens qui dominent largement le transport fluvial : les deux tiers des produits pétroliers et plus de la moitié du matériel de construction sont réexportés en dehors de la région par camion

<i>Produits pétroliers</i>	Import (1)	Export(1)
Route	1 001	2 118
Canal	2 139	2
Rail	0	0
<i>Matériel de construction</i>		
Route	7 366	4 538
Canal	1 961	13
Rail	14	0

(1) exprimé en millier de tonnes)⁴

Globalement, plus de la moitié des marchandises qui rentrent dans le Port de Bruxelles ne sont donc pas destinées à la métropole. Si une partie des marchandises arrivent par la voie d'eau, la quasi-totalité des marchandises en transit sortent de la ville par camion. Elles génèrent donc du trafic et de la pollution pour rien!

Encadré « plus on s'éloigne du centre ville, plus c'est cher »

Un autre paradoxe. Le prix de location d'un entrepôt est fonction de son accessibilité. C'est ainsi que l'on constate que les entrepôts les moins chers sont situés au centre-ville, plus difficile à atteindre que la seconde couronne proche du ring. Ceci explique notamment l'existence du centre TIR, centre d'entreposage de longue durée. Cette situation paradoxale est entretenue par le Port de Bruxelles qui subsidie donc par des prix de concession très bas une activité économique

2 Contrat de gestion du Port de Bruxelles (2007- 2012).

3 idem

4 STRATEC, CITY FREIGHT, *Inter- and Intra- City Freight Distribution Networks, Work Package 1: Annex report Belgium, Comparative survey on urban freight, logistics & land use planning systems in Europe*, page 29, September 2002.

polluante en plein centre-ville!

(2) Le BILC

Le Port cherche à valoriser depuis de nombreuses années un terrain situé entre le futur nouveau quartier de Tour et Taxis (qui a fait l'objet d'un récent schéma directeur mais pour lequel un dossier est déjà déposé à l'enquête publique) et le centre TIR⁵ existant.

Un concept dépassé

L'idée du BILC date d'une bonne dizaine d'années. Historiquement, il s'agissait de compenser la perte de revenus de certains opérateurs actifs dans les activités de dédouanement, confrontés à la diminution de leurs activités suite à la libre circulation des marchandises imposée par la Commission européenne⁶. Le concept de Centre de Distribution Urbain (CDU) visait donc à contraindre les transporteurs « braconniers » à passer par un intermédiaire logistique entre le lieu de production et le destinataire final.

Des CDU ont été expérimentés dans les années 1990 et début 2000 dans une série de villes françaises (La Rochelle, Besançon, Nancy). Malheureusement, la plupart de ces expériences confirment que les Centres de Distribution Urbains ne sont économiquement viables que s'ils sont lourdement subsidiés par les autorités publiques⁷. Beaucoup de ces projets ont d'ailleurs dû être abandonnés pour des raisons financières⁸.

Un projet mal dégrossi?

Les autorités entretiennent un certain flou quant à la définition exacte du BILC. Centre de distribution urbaine, entrepôts de deuxième génération, centre logistique à haute valeur ajoutée, extension du TIR, ou même lieu d'accueil pour des entreprises délogées par la future piscine à ciel ouvert, le BILC change de profil au gré des critiques qui lui sont adressées.

Dans une récente interview⁹, la présidente du Port, Madame Laurence Bovy justifiait le projet par la nécessité d'étendre les activités du centre TIR voisin arrivé à saturation. Le TIR étant principalement un vaste ensemble d'entrepôts de stockage de vins, de tapis et de voitures en transit vers l'Afrique, le BILC ne serait donc rien d'autre qu'un nouveau complexe d'entreposage à moyen et long terme.

Mais quand il s'agit de vanter les mérites écologiques du projet, la direction du Port nous promet un centre de distribution urbain ultramoderne, d'où s'égailleront une multitude de camionnettes de livraison électriques au service des commerces du centre-ville.

Un emprunt garanti par le gouvernement bruxellois

Pour soutenir le BILC, le Directeur-général du Port de Bruxelles a récemment invoqué le Livre

5 Transport International Routier.

6 Cette imposition a fait l'objet d'un intense travail de lobbying du CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) - <http://www.clecat.org/>

7 CERTU, les rapports d'étude, *Dix ans d'expérimentations en matière de livraisons en ville, Premier bilan critique*. Décembre 2007.

8 European Commission Fifth Framework Programme, *CITY FREIGHT Inter- and Intra- City Freight Distribution Network, WP5*, décembre 2004, p20

9 Le Soir du 06/09 2008 : « Le BILC, un terril du XXIe siècle »

Blanc sur le transport de la Commission européenne¹⁰. Dans l'évaluation à mi-parcours de ce document, la Commission prédit une croissance du fret de 50% d'ici 2020. Cette prédiction est réalisée sur base du prix du baril de pétrole à 50\$. Pire, le rapport tablait sur une évolution du baril à 41\$ en 2010 pour remonter à 44\$ en 2020. Ce rapport sur lequel l'entreprise publique se base pour justifier son investissement est donc complètement obsolète !

Apparemment le Port n'a pas pris en compte toute l'importance de l'augmentation du prix de l'énergie pour planifier la construction de son centre logistique qui, faut-il le rappeler, ne sera jamais alimenté que par des camions.

Le BILC représente un investissement de près de 50 millions d'euros. La majeure partie de ce montant est empruntée aux banques. Le projet prévoit un emprunt de 25 millions d'euros à la Banque Européenne d'Investissement. Le reliquat est majoritairement emprunté aux banques privées.

Alors que monde du transport logistique est amené à vivre une véritable révolution dans les 15 années à venir, le calcul de rentabilité du BILC ne prévoit des revenus positifs qu'à partir de 2023. A combien se vendra le baril de pétrole à cette date ? Nul ne le sait. La concession du terrain étant de 40 ans, la rentabilité du projet est donc calculée pour une activité « plein pot » jusqu'en 2048, date à laquelle le pétrole aura probablement disparu de la terre !

Le gouvernement bruxellois garantit le prêt de la BEI11. Un prêt qui court sur 25 ans, soit jusqu'en 2033. Qui peut prévoir que le BILC existera encore à cette date ? En cas de cessation d'activité anticipée, c'est en tout cas la collectivité qui en supportera la charge.

Des emplois... Quels emplois et pour combien de temps?

D'après le Port, le BILC générera 400 emplois directs sur un terrain de 8,5 hectares. Le projet a été confirmé par le gouvernement en exercice à l'époque où le taux de chômage en région bruxelloise culminait à son maximum historique. Créer des emplois est un argument qu'il convient de prendre en compte. C'est d'autant plus vrai que le Port a promis une part substantielle d'emplois locaux non qualifiés aux habitants du quartier maritime riverain du site, particulièrement fragilisés face aux lois du marché de l'emploi.

Le taux d'emploi varie fortement d'un projet logistique à l'autre mais, d'après les spécialistes¹², 10.000 m² de bâtiments logistiques apporteraient de 45 à 50 emplois en moyenne. Il apparaît par ailleurs que le taux d'emploi en vigueur pour les activités de transport et de logistique du Port de Bruxelles est actuellement de 23 emplois/hectare¹³. Ce chiffre corrobore celui avancé par les spécialistes du secteur. Il serait donc raisonnable de penser que le BILC générera de l'ordre de 200 emplois, soit deux fois moins que ce que nous promettent les promoteurs du BILC.

Par ailleurs, on l'a déjà dit, la durée de vie du BILC est soumise à bien des aléas. Rappelons que le secteur logistique va subir une véritable révolution dans les 15 années à venir. A cet égard, le projet

10 Charles Huygens, *Le bon choix de la voie d'eau* in La Libre Belgique, vendredi 27 juin 2008. Contrairement à ce que Ch.H écrit, le Livre Blanc de la Commission européenne sur le transport ne date pas de 2005 mais de 2001 : Livre blanc, présenté par la Commission le 12 septembre 2001: « La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix » [[COM\(2001\) 370](#) final- Non publié au Journal Officiel]. Un examen du Livre Blanc a été réalisé par la Commission à mi-parcours et adopté le 22/6/2008.

11 Voir le contrat de gestion du Port.

12 DTZ Jean Thouard, *op.cit.*

13 Observatoire Bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications *Poids socio-économiques des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles*, Avril 2007, page 96.

concurrent de Katoen Natie semble bien mieux outillé : il jouit d'une liaison directe avec la voie d'eau et sa brochure vente un argument auque le BILC ne pourra jamais prétendre ¹⁴:

« Grâce à la proximité des autoroutes (NLDR : le projet se situe à 1,5km du Ring), vous évitez les bouchons et vous ne devez pas entrer dans le centre de Bruxelles... mais vous êtes quand même au cœur même de la Belgique »

Le BILC est mal situé et est jusqu'à preuve du contraire une centre monomodal, comment résistera-t-il à la concurrence de Kateon Natie qui se profile non seulement comme un centre de distribution européen mais aussi comme un centre régional ?

Un projet de développement durable?

Les professionnels de la logistique ont depuis longtemps pris en compte le coût du poste de transport dans les calculs de rentabilité:

« Le prix du gazole est tel qu'il est impossible aujourd'hui d'insérer une activité logistique dans une zone sans transporteur. Il faut que les transporteurs puissent livrer des marchandises à l'entrepôt, y récupérer des produits finis pour ne pas avoir à repartir à vide. ¹⁵ »

« La seule présence des installations n'est pas suffisante pour convaincre les entreprises et donneurs d'ordre concernés (qui résonnent en termes de coûts, de fiabilité et de qualité des services), ni pour décider les opérateurs à s'intéresser à ces marchés. En particulier, le déséquilibre des flux aller et retour peut constituer un handicap pour ces modes ¹⁶ .»

Face à ces arguments, le Port envisage la possibilité d'une liaison avec le chemin de fer à court terme. La liaison avec la voie d'eau est plus problématique puisque l'avenue du Port sépare le site du canal tout proche. Mais pour ce qui concerne la liaison ferroviaire, les rails reliant le site au réseau ferroviaire ont été récemment enlevés.

D'après les spécialistes du secteur, le meilleur endroit pour développer un vrai pôle logistique du 21^e siècle est un site proche du ring en liaison avec la voie d'eau et avec le chemin de fer. Ce site, c'est Schaerbeek-Formation. Face à cette option, l'implantation d'un centre logistique en plein cœur de la ville, permettant aux camions de pénétrer dans le centre-ville à 2 km de la Grand-Place se révèle un non-sens en terme de développement durable.

Encadré « Le transport par palettes au secours du BILC ? »

Le transport par palettes complète depuis quelques années les possibilités classiques du transport de marchandises par voie fluviale telles que le transport de containers ou de biens meubles en vrac. Cette option est notamment préférable pour le transport de marchandises plus fragiles telles que des blocs de béton cellulaire ou des bouteilles d'eau.

C'est ce type de transport, encore dans une phase expérimentale qui est pressenti pour ouvrir au BILC l'accès à la voie d'eau. S'il n'est pour l'instant pas compétitif par rapport au transport par camion, on peut imaginer que le prix du carburant augmentant, il prenne progressivement le pas pour les transports sur une distance suffisante.

¹⁴ Brochure Katoen Natie : « Un gigantesque parc logistique en plein cœur de la Belgique et de l'Europe »

¹⁵ DTZ Jean Thouard, conseil international en immobilier d'entreprise in http://www.aslog.org/fr/ACTU_newsletters.php?mois_courant=06-2006

¹⁶ Conseil général des Ponts et Chaussées : les rapports, *Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement*, n°2001-0104-01, mars 2003, page 9.

Reste qu'une fois déchargées sur le quai à hauteur du site Renault (pressenti par la port pour desservir le BILC, situé au coin de la rue Claessens et de l'avenue du Port), les palettes doivent encore être amenées par camion jusqu'au BILC, 1 km plus loin à l'intérieur de la ville. Une perspective qui multiplie donc les activités de manutention (sans parler des encombrements de la circulation) au risque de compromettre la compétitivité du BILC face à ses concurrents potentiels en liaison directe avec la voie d'eau.

Encadré « faut-il réformer le PRAS dans la zone du canal? »

Le terrain du BILC est repris dans la PRAS comme zone d'activité portuaire et de transport.

Ces zones doivent être affectées aux activités portuaires et logistiques, ou aux activités industrielles ou artisanales ayant pour objet la production ou la transformation de biens meubles sur le site, ou encore aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

Ces prescriptions sont souvent avancées par le Port pour justifier son appétit pour le développement d'activités logistiques sur ses terrains.

Si l'affectation du terrain du BILC avait encore un sens au moment de l'établissement du PRAS, il convient de constater que le profil du quartier est en profonde mutation. Le projet du BILC s'insère entre deux méga-projets. D'une part, le projet Tour et Taxi prévoit la création d'un immense parc urbain ainsi que de près de 160.000 m² de logement, d'autre part, la SDRB construira l'année prochaine pas moins que 500 logements en bordure du centre TIR existant !

Sans pour autant condamner une activité économique productive sur le site, il est temps de réviser le PRAS afin de permettre une nouvelle affectation de ce terrain.

(3) Quel avenir pour le transport de marchandises à Bruxelles?

Pour être véritablement rentable, la zone d'influence d'un pôle logistique est de l'ordre de 10 millions d'habitants. Pour des raisons évidentes de respect des critères du développement durable, Bruxelles ne peut pas servir de plaque tournante des produits redistribués ultérieurement en dehors de son territoire. Bruxelles doit donc à tout prix réfléchir à l'affectation des terrains qui bordent le canal.

La logistique a bien sûr sa place à Bruxelles, mais pas partout. Elle doit être accessible et multimodale. Le meilleur site pour répondre aux ambitions du Port, c'est Schaerbeek-Formation, pas le centre-ville.

La Région de Bruxelles-Capitale pourrait devenir pionnière en matière de logistique au service de la ville. Il faut pour cela regrouper toute la logistique publique actuelle et future sur le site de Schaerbeek-Formation. Ceci afin de créer un pôle logistique qui se prête réellement au transport multimodal (eau, rail, route). Ce centre logistique d'excellence basé sur les dernières nouveautés en termes d'efficacité énergétiques et de transport pourrait devenir une référence au niveau européen. Ce pôle logistique devrait atteindre une taille critique suffisante afin d'attirer et regrouper d'autres transporteurs, assurer la rentabilité des utilisateurs et ainsi pérenniser l'emploi. Ce site a de plus le grand avantage d'être situé à proximité de l'aéroport, du Ring et du terminal à conteneurs. Tous ces éléments permettraient de réaliser de la logistique à haute valeur ajoutée pour des entreprises de pointe. Développer ces activités sur ce site est probablement la solution la moins onéreuse pour la ville en terme d'aménagements urbains.

Le transport par camion est extrêmement polluant. Pour mémoire¹⁷, la part du secteur des transports dans les émissions atmosphériques est de: 54% NOx (oxydes d'azote), 27% COVNM (composés organiques volatils non méthaniques), 37% CO (monoxyde de carbone), 25% HFC (Hydrofluorocarbone), 8,5% particules, 7,5% SO2 (dioxyde de soufre).

Il est donc primordial pour les autorités régionales de s'interroger sur l'opportunité de situer ce type d'activité en plein centre de la ville. Il est urgent de mettre en œuvre un schéma directeur du transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, IEB plaide pour que la Région débloque le dossier de Schaerbeek-Formation et qu'un moratoire soit décrété sur les projets logistiques programmés ailleurs sur des terrains publics. Le projet du BILC, parfait contre-exemple de ce qu'est le développement durable doit être abandonné. Et l'affectation de ce terrain doit être remise en débat.

17 ADEM (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), chiffres 2006.