



INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES ASBL
Rue du Midi 165 - 1000 Bruxelles
Tél. : 02/223 01 01 - Fax. : 02/223 12 96
E-mail : info@ieb.be - Site : www.ieb.be

**ATELIER DE RECHERCHE
ET D'ACTION URBAINES**

Boulevard Adolphe Max 55 – 1000 Bruxelles
Tél. : 02/219 33 45 – Fax : 02/219 86 75
E-mail : info@arau.org – Site : www.arau.org

Le 1er juillet 2008

TO BILC OR NOT TO BILC¹ ?

Feuilleton d'été produit par Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU

1^{er} Épisode

L'été approche... mais des décisions importantes peuvent encore se prendre avant la vague des grands départs en vacances. Ce mardi 1^{er} juillet par exemple, la Ville de Bruxelles va rendre un avis sur le projet régional de rénovation de l'avenue du Port soumis il y a peu à l'enquête publique.

Les critiques en commission de concertation étaient unanimes. Impossible d'identifier un seul habitant, une seule association pour soutenir le projet tel que présenté. L'un des arguments principal avancé par ses détracteurs est que la nouvelle avenue du Port entérinerait la création d'un centre de distribution logistique (le BILC, Brussels International Logistic Center) au cœur de la Capitale.

Or la demande de permis d'urbanisme relative au projet de BILC est toujours à l'instruction et la date de l'enquête publique est inconnue des autorités. L'AATL et l'IBGE ont demandé des renseignements complémentaires par rapport au dossier déposé, dont rien n'indique que leur contenu sera favorable au projet.

En réaménageant l'avenue du Port, la Région œuvre pour le BILC. Bien que l'essentiel du problème soit ailleurs, les critiques sur le projet en lui-même abondent : voirie extra large en milieu d'habitation, danger d'accidents meurtriers, vitesse de circulation accrue,

¹ Brussels International Logistic Center (Centre logistique international à Bruxelles)

remplacement des pavés séculaires et durables pour le béton inesthétique et imperméable, qualités paysagères appauvries, prise en compte marginale des modes de déplacements doux, incohérences avec le développement du quartier... (contradiction avec les projets d'urbanisation de Tour et Taxis et l'îlot de la rue Claessens situé en face de l'ancienne école de batellerie) contradiction avec les politiques régionales de mobilité et de revitalisation urbaines.

Tout camion !

Mais la première motivation du projet de réaménagement de l'avenue du Port est l'adaptation de cette avenue paysagère aux « very long vehicles » de 60 tonnes (25m de long), le gabarit de camion le plus imposant du marché (rayon de braquage : 22 mètres !):

- revêtement de la chaussée en béton lavé destiné à supporter les charges des poids lourds ;
- largeur de l'avenue du Port de 11,25 m entre la place des Armateurs et le square de Trooz permettant les manœuvres des camions ;
- nombreuses aires de stationnement latérales pour camions.

Un fois l'avenue du Port dédiée aux poids lourds, c'est toute la liaison entre le centre-ville et l'entrée du Ring qui serait fin prête à accueillir le charroi camion, à l'exception du square de Trooz pour lequel, rassurons-nous, un tunnel est déjà à l'étude ! En aménageant tronçon par tronçon, la Région met la population devant le fait accompli et évite que les riverains réalisent l'ampleur de la catastrophe. Et l'existence même du BILC sera entérinée de fait sans que les habitants n'aient pu s'en rendre compte.

Un feuilleton pour cet été

La période de vacances qui s'annonce est l'occasion pour Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU de se pencher sur ce projet incongru, un « projet de développement durable » du Port de Bruxelles dont on nous dit que l'enquête publique est imminente et qui rassemble contre lui une majorité de la société civile et de riverains.

Contexte

Le Port de Bruxelles est un propriétaire foncier majeur du paysage bruxellois. Parmi les 70 hectares que cette société de droit public possède, plus de 20 hectares sont actuellement inoccupés et sont promis à des projets de tout ordre. Ces projets, souvent justifiés par des études micro-économiques assez superficielles, font la part belle aux activités de logistique², l'activité dont le développement est inversement proportionnel à l'activité productive, puisqu'elle croît quand cette dernière baisse !

Parmi ceux-ci, le plus controversé est sans doute ce fameux BILC. Inter-Environnement et l'ARAU lui consacreront leur feuilleton de l'été. Un feuilleton en 4 épisodes, que nous espérons voir se terminer par un happy end : un enterrement en bonne et due forme !

² Outre le BILC, plus de 20 hectares vont être consacrés sur le site Carcoke à un projet de logistique. Le quai de Heembeek fait actuellement l'objet d'un appel à projet. De plus, le Port souhaite acquérir 30 hectares de terrains à Schaerbeek Formation et ailleurs à Bruxelles.

1^{er} épisode : qu'est-ce que le BILC ?

Qui est mieux placé que la direction du Port pour nous expliquer ce qu'est le BILC ? Malheureusement, les définitions varient selon les circonstances. Tantôt on nous parle d'une extension du TIR³, en plus moderne, tantôt d'un centre de distribution urbaine au service quasi exclusif de la ville, tantôt encore d'un centre logistique international.

Un centre logistique de seconde génération et un centre de distribution urbain ?

C'est la thèse défendue dans le contrat de gestion du Port :

« Ce projet vise à disposer d'un centre de logistique urbaine assurant des activités logistiques complètes telles que le groupage et de dégroupage, le conditionnement, l'étiquetage, la facturation et la distribution (...) soit conçu de manière à pouvoir accueillir le cas échéant des activités de centre de distribution urbaine (CDU) ⁴»

Une thèse assez contradictoire. Il nous paraît évident que les clients d'un centre de distribution urbain ne sont pas du tout les mêmes que ceux d'un centre logistique dit de deuxième génération, c-a-d très automatisé et destiné à offrir des services complémentaires tels que le groupage, dégroupage, assemblage...

Dans le premier cas, des petites surfaces comprises entre 200 et 1000 m² sont recommandées⁵. Ce type de service logistique s'adresse à une zone limitée : le centre-ville.

Dans le second cas, c'est d'un mastodonte de minimum 50.000 m² dont on parle. Un mastodonte que l'on ne peut rentabiliser qu'en s'adressant à un territoire beaucoup plus étendu, bien au-delà des limites de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce cas, une part importante de la marchandise traitée ne fait que transiter par la Région. Auquel cas, une implantation à 2 km de la Grand'Place n'a aucun sens, surtout évaluée à l'aune des nuisances qu'elle comporte. Une localisation à proximité d'un échangeur autoroutier (à l'instar des entrepôts de la grande distribution) est plus judicieuse.

Un centre logistique international ?

C'est ce que nous suggère le nom même du projet : le **Brussels International Logistic Center**.

Avec ce projet, on peut aisément imaginer que l'activité principale du BILC sera également de gérer de la marchandise de transit, principalement destinée à une zone extérieure à la région. Cette hypothèse est compatible avec la précédente: c'est bien d'un mammoth de

³ Transport International Routier : principalement des entrepôts de stockage à long terme de marchandises (vins, tapis, voitures ...).

⁴ Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles, couvrant la période 2008-2012, articles 12.2.1. & suivants

⁵ CERTU (centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), les rapports d'étude, *Dix ans d'expérimentations en matière de livraisons en ville, Premier bilan critique*, décembre 2007, page 63

50.000 m² dont on parle. Un mammoth qui ne pourra se contenter de desservir la ville, ne serait-ce que pour des raisons de rentabilité. Une injure donc aux principes fondateurs du développement durable.

Notons que 60 % de la marchandise qui dort actuellement au Centre TIR vient et repart vers l'étranger (proportion admise par le Port en 2004).

Une extension du TIR et un centre logistique multimodal au service du marché métropolitain ?

C'est la thèse défendue par le Port lors de sa présentation du projet aux habitants du quartier maritime le 9 avril 2008. Un centre qui pourra être relié à terme au chemin de fer (alors que cette liaison a été supprimée par la SNCB) et à la voie d'eau (en traversant l'avenue du Port : autant en rire...)

C'est aussi la thèse avancée par le Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015.

« Le concept du BILC vise aussi à une complémentarité avec le centre TIR actuel : le BILC servira pour des volumes logistiques plus importants, alors que le TIR s'est déjà spécialisé dans des volumes plus petits et des marchés spécifiques (le vin, etc.) »

Il est effectivement probable que le BILC soit en grande partie destiné à garder à Bruxelles les derniers utilisateurs privilégiés du TIR, qui n'est dans les faits qu'une grande zone de stockage de vins, tapis, voitures... Il est vrai quel le vin doit vieillir. Mais doit-il vieillir en ville ? En longeant le bâtiment actuel, on peut d'ailleurs y distinguer un stock de voitures recouvertes d'une épaisse couche de poussières. Signe du dynamisme de l'activité actuelle au TIR, indice aussi d'une nécessaire réflexion sur l'opportunité du maintien d'une telle infrastructure à cet endroit.

La cour des miracles

C'est Madame la Secrétaire d'État Brigitte Grouwels qui, à propos des entreprises installées sur le site de la future piscine, nous l'apprend par voie de presse⁶ :

« Une enquête a révélé que les entreprises (chassées par le projet de piscine) souhaitent rester le plus près possible de leur emplacement actuel", a expliqué la secrétaire d'Etat CD&V. "L'avant-port aurait été trop éloigné de leur champ d'action. Par contre, un bâtiment est disponible au bassin Vergote (quai des Steamers). Binje-Ackermans l'occupera, à côté d'un autre bâtiment où l'entreprise déploie déjà ses activités. Et deux entreprises (Luypaert et Van marcke) déménageront vers un nouveau site qui se libère au BILC (Centre logistique)". Elle a aussi réfuté la disparition du projet de "village de la construction". "Il se fera, mais à plus petite échelle, sur le site BILC (...) »

⁶ *La Capitale* – 27 juin 2008

Et voilà le site du BILC avec deux nouvelles casquettes : la solution à la relocalisation d'entreprises déplacées par la future piscine en plein air et l'écrin du village de la construction !

Que d'incertitudes...

Centre de distribution urbaine, entrepôts de deuxième génération, centre logistique à haute valeur ajoutée, extension du TIR, le flou dans la définition du BILC traduit bien l'incertitude dans laquelle le projet a « mûri ». **Il n'existe aucune étude macro-économique sérieuse qui évalue les besoins de la Bruxelles en terme de logistique et de transport de marchandises.** Une telle étude devrait analyser les flux entrant et sortant des marchandises transportées par camion, la part de pur transit et la capacité de report modal nécessaire au fonctionnement de la ville. Difficile dès lors de déterminer précisément le type d'activité logistique nécessaire et la localisation idéale.

Il est impératif de reconsidérer fondamentalement la méthodologie utilisée par le Port pour réaliser l'implantation de sites logistiques en ville... Surtout que le Port est très actif dans ce domaine et que les velléités de développement de ses activités sont fort nombreuses. Citons notamment :

- le projet Carcoke : un centre logistique multimodal sur 12 hectares ;
- la modernisation du centre TIR (1 million d'euros prévus au contrat de gestion) ;
- les opportunités de regroupement de concessions de l'avant port pour accueillir des activités de logistique « à haute valeur ajoutée » ;

- le quai de Heembeek, au terme de l'enterrement du projet 4biofuels, que le Port entend également dédier à la logistique à haute valeur ajoutée ;
- la politique de subsidiation de l'exploitant du terminal à conteneurs (le contrat de gestion annonce un subside annuel passant de 150000€ en 2008 à 742.000€ en 2012),
- l'intention d'acquérir quelque 30 hectares sur le site de Schaerbeek Formation.

Transparence et maîtrise de l'information...

La meilleure façon de travailler serait de réaliser, en toute transparence et grâce à la collaboration de tous les acteurs concernés, une étude globale détaillée, neutre et indépendante, sur les coûts et opportunités pour la Région des différents projets envisagés et sur leurs synergies avec son hinterland économique.

Pour réaliser une telle étude il faut rendre publique des informations chiffrées et objectives sur les activités des entreprises de logistiques situées actuellement dans la zone du canal, dont le TIR et le Parc à containers. Ces informations permettront d'éclairer la part du trafic de transit et celle réellement destinée à la ville. Malgré des demandes répétées dans ce sens, notamment au plus haut niveau⁷, l'opinion publique et même les décideurs ignorent tout de ces enjeux.

⁷ Questions et Réponses –Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale- 15 avril 2008 (n°39)

En attendant cette étude, le projet du BILC, centre logistique routier situé au cœur de la ville, qui drainera avec le TIR quelque 1000 camions par jour doit être condamné. Et ce d'autant plus fermement qu'il se situera non à proximité immédiate des futurs quartiers de logements mais au milieu de ceux-ci avec d'une part, le développement de Tour et Taxi (confirmés par le projet de schéma directeur) et d'autre part celui de la rue Claessens (500 logements bientôt construits entre autres par la S.D.R.B. sur l'ancien dépôt de matériaux de Belgacom, ex-RTT).

A suivre...

Il y a bien sûr d'autres raisons d'abandonner ce projet. Elles vous seront exposées dans les prochains épisodes de ce feuilleton à rebondissements:

Le BILC, un vivier d'emploi... ?

Le projet est-il rentable, les chiffres de l'emploi sont-ils corrects ? IEB et l'ARAU tenteront de faire toute la lumière sur cet enjeu majeur en septembre 2008.

Le BILC, un projet écologique ?

Le projet du BILC mérite bien une étude d'incidences. Elle n'est pas prévue par le Port de Bruxelles. Nous analyserons les incidences probables du BILC en octobre 2008.

Que faire à la place du BILC ?

Le développement économique du Port est un enjeu majeur. Il l'est d'autant que la population riveraine est touchée de plein fouet par un taux de chômage préoccupant. Existe-t-il des alternatives économiques au BILC ? Nous y répondrons en novembre 2008.

Contacts :

IEB : Mathieu Sonck, 0478 203578
Arau : Isabelle Pauthier, 0477 330378