Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Les discours environnementaux produits par les acteurs portuaires et logistiques urbains : une analyse critique du cas bruxellois

ou

Le BILC : les discours à l'épreuve des faits

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par

VAN WAES Noémi

En vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Année Académique : 2010-2011

Promoteur : Prof. Frédéric Dobruszkes
Co-promoteur : Mathieu Strale

Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Les discours environnementaux produits par les acteurs portuaires et logistiques urbains : une analyse critique du cas bruxellois

ou

Le BILC : les discours à l'épreuve des faits

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par

VAN WAES Noémi

En vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Année Académique : 2010-2011

Promoteur : Prof. Frédéric Dobruszkes
Co-promoteur : Mathieu Strale

Je tiens à remercier chaleureusement tous ceux qui m’ont aidée, conseillée, ou simplement soutenue.
Toute ma reconnaissance va également à l’ensemble des personnes qui travaillent pour la libre circulation des savoirs.

« En qualifiant abusivement de politiques des pratiques qui confondent l’information et la communication, la délibération et l’expression, c’est la conscience même de notre sous-développement politique qui disparaît »
Thierry Oblet, 2007

Résumé

Le secteur des transports a crû de façon exponentielle durant les dernières décennies, et les problèmes qui y sont liés ont fait de même. A un point tel que la congestion des réseaux en arrive à menacer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Il semblerait même que le dit « cycle du déclin » ait dépassé le cadre des villes pour se poser à des échelles plus importantes. Les transports en sont ainsi arrivés à un état de crise aggravé par la hausse du prix du pétrole.

Si cet état des faits force le secteur à s'adapter rapidement pour survivre, la situation offre peut-être également l'opportunité de repenser tout le système depuis les bases afin de le réorienter radicalement vers la durabilité. C'est ainsi que de nouvelles politiques sont menées en ce sens, tant au niveau européen qu'au niveau national ou même des villes. Dans ce contexte, de nombreux projets émergent, et tous sont entourés d'une communication environnementale en phase avec ce qu'on peut appeler « la vague écolo ».

Toutefois, nous sommes aussi à l'ère de la communication et il s'avère qu'il est aisé de s'approprier un discours. C'est ainsi que l'on entend parler de « greenwashing » lorsque des entreprises adoptent une communication environnementale sans pour autant remettre en cause leurs activités. Le secteur des transports et de la logistique n'échappe pas à cette tendance.

Après avoir dépeint ce contexte général et exposé les grandes tendances passées et actuelles du transport, je m'attacherai à traiter plus spécifiquement les problèmes liés au transport de fret urbain et des solutions esquissées pour y remédier. Pour ce faire, une analyse critique est menée sur un cas précis, soit l'un des deux projets phares du Port de Bruxelles : le Brussels International Logistic Center (BILC). Ce projet était présenté comme un projet de développement durable, mais nous allons voir tout au long de ce travail que les actes n'accompagnent pas toujours les discours, et que les discours ne constituent pas forcément une information fiable. En confrontant les discours du Port à la réalité, je tenterai de répondre à la question de savoir si tout cela ne constitue pas un cas d'école de « greenwashing ».

Enfin, le Port de Bruxelles étant un organisme d'intérêt public, la question du rôle des pouvoirs publics dans la gestion durable de l'approvisionnement urbain est posée.

Liste des abréviations

AATL	Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (MRBC)
ADT	Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale
AIPCN	Association Internationale Permanente pour les Congrès sur la Navigation
AIVP	Association Internationale Villes et Ports
ARAU	Atelier de Recherche et d'Action Urbaines
BCT	Brussels Container Terminal
BDI	Baltic Dry Index
BEI	Banque Européenne d'Investissement
BILC	Brussels International Logistic Center
BNB	Banque Nationale de Belgique
BRAL	Brusselse Raad voor het Leefmilieu
CDU	Centre de Distribution Urbaine
CED	Centre Européen de Distribution
CEFL	Centre Européen des Fruits et Légumes
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CEPB	Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CND	Centre National de Distribution
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (soit UNCTAD en anglais)
CO	Monoxyde de carbonne
CO2	Dioxide de carbonne
COV	Composés Organiques Volatiles
CRD	Centre Régional de Distribution
CRR	Centre de Recherche Routière
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professionals
DIACT	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires
EVP	Equivalent Vingt Pieds, unité de mesure standard du transport conteneurisé. Le conteneur de référence mesure 20 x 8 x 8 pieds.
FEPI	Fédération Européenne des Ports Intérieurs
FGTB	Fédération Générale du Travail de Belgique
IBGE	Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (devenu Bruxelles-Environnement, dépendant du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale)
IBSA	Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyse
IBSR	Institut Belge de la Sécurité Routière
IEB	Inter-Environnement Bruxelles
INS	Institut National de Statistique
MRBC	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
NOx	Oxydes d'azote

O3	oxygène triatomique, ozone
ORBEM	Office Régional Bruxellois de l'Emploi (devenu Actiris)
PAL	Port Autonome de Liège
PCD	Plan Communal de Développement
PCU	Particular Car Unit
PIB	Produit Intérieur Brut
PM10	Particulate Matter en anglais, particules fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PPAS	Plan Particulier d'Affectation du Sol
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PRD	Plan Régional de Développement
RIP	Retour sur Investissement Public
RO-RO	Roll-On / Roll-Off
s.a.	société anonyme
SDRB	Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale
SNCB	Société Nationale du Chemin de fer Belge
SOx	Oxydes de soufre
SPF MT	Service Public Fédéral Mobilité et Transport
TEN-STAC	Scenarios, Traffic forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European Network
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (soit EVP en français)
TIR	Transport International Routier
UTC	Urban Transhipment Centre, soit un CDU
URE	Utilisation Rationnelle de l'Energie
VAL	Value Added Logistics
VIVL	Vlaams Instituut Voor de Logistiek
VUB	Vrije Universiteit van Brussel
ZAPT	Zone d'activités portuaires et de transport
ZIR	Zone d'intérêt régional

Table des matières

1. Introduction 9

2. Contexte : les grandes tendances du transport 10

2.1. La courbe ascendante : globalisation et croissance des transports 10

2.1.1. La logistique 10

2.1.2. Intégration, massification, concentration des flux et réseaux en « hub and spokes » 11

2.1.3. Normalisation / Standardisation : la conteneurisation 13

2.1.4. Evolution de la flotte marchande 14

2.1.5. Part de marché des différents modes de transport sur le segment terrestre : prédominance du camion 14

2.1.6. Compétitivité des différents modes de transport 15

2.2. Le pic ? 16

2.2.1. Cycle du déclin : mobilité, accessibilité, croissance des trafics et saturation 16

2.2.2. Coûts externes dus au transport 18

2.2.3. La crise économique et le transport 19

2.2.4. Craintes vis-à-vis des ressources pétrolières 20

2.2.5. Opportunités en temps de crise 20

2.3. Contexte belge et européen 21

2.3.1. Dépendance de l'Europe et, *a fortiori*, de la Belgique par rapport à la logistique et aux infrastructures de transport : structure de l'économie 21

2.3.2. Localisation stratégique de la Belgique : ports et réseaux de transport 22

2.3.2.1. Le réseau routier 23

2.3.2.2. La voie d'eau 23

2.3.2.3. Le réseau ferroviaire 24

2.3.3. Etat actuel des ports et réseaux de transport belges : croissance des flux et saturation 24

2.3.4. Prévisions : croissance des trafics 25

2.3.5. Réponses : transfert modal, extension et interconnexion des réseaux, internalisation des coûts, etc. 26

2.3.5.1. Avant la prise de conscience 26

2.3.5.2. Prise de conscience 26

2.3.5.3. Découplage entre croissance économique et croissance des transports 28

2.3.5.4. Transfert modal 28

2.3.5.5. Extension et interconnexion des réseaux 29

2.3.5.6. Libéralisation et ouverture des marchés 30

2.3.5.7. Co-opétition 31

2.3.5.8. Internalisation des coûts externes 32

2.4. La production des discours environnementaux : entre faits scientifiques et « propagande », quels producteurs pour quels usages ? 33

3. Le Port de Bruxelles : présentation 35

3.1. Emprise au sol 35

3.2. Activités déployées 37

3.3. Trafics 38

3.4. Part des différents modes de transport 39

3.5. Les projets du Port 41

3.5.1. Axe stratégique : extension des collaborations et du réseau 41

3.5.2. Axe stratégique : développement d'une importante plate-forme multimodale 41

3.5.3. Axe stratégique : extension du domaine 43

3.5.4. Résultats espérés de ces stratégies 44

3.5.5. Un projet concret : le projet Carcoke 44

4. Le Port de Bruxelles et l'environnement : les discours à l'épreuve des faits 45

4.1. Le discours environnemental du Port « à la grosse louche » 45

4.2. Le discours du Port autour du projet BILC 48

4.2.1. Promoteurs du projet 48

4.2.2. CDU 48

4.2.3. CRD 49

4.2.4. Concrètement 49
4.2.5. Localisation 51
4.2.6. Intermodalité 52
4.2.7. Création d'emploi 52
4.3. Les Faits : l'épopée du BILC à travers l'attirail instrumental des pouvoirs publics bruxellois pour l'acceptation des projets de développement urbain 53
4.3.1. Les demandes de permis d'environnement et d'urbanisme 53
4.3.2. L'enquête publique 54
4.3.3. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la composante environnementale, réalité ou enrobage ? 54
4.3.3.1. Politique du fait accompli : adaptation du réseau routier 55
4.3.3.2. Le BILC en tant que CDU : un serpent de mer esquissé dès les années 1980, qui fait finalement figure de dinosaure 56
4.3.3.3. Au service de la ville ou au service des flux internationaux ? 59
4.3.3.4. Localisation 60
4.3.3.5. Intermodalité route/rail ? 60
4.3.3.6. Intermodalité route/voie d'eau 60
4.3.3.7. Qualité de l'accueil des activités logistiques à Bruxelles 61
4.3.3.8. L'accessibilité de la zone est mauvaise, ou très mauvaise 62
4.3.3.9. Trafics absorbés ou générés par le BILB ? 63
4.3.3.10. Nécessité de mesures de canalisation du trafic 64
4.3.3.11. Nécessité d'une étude globale sur les besoins bruxellois en transport 66
4.3.3.12. Réclamations pour une véritable étude d'incidence 67
4.3.4. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la viabilité sociale du BILC remise en cause 68
4.3.4.1. Densité de population et mégaprojets de construction de logements 68
4.3.4.2. Création d'emploi 71
4.3.5. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la viabilité économique du BILC remise en cause 72
4.3.5.1. Financement et aides des pouvoirs publics 72
4.3.5.2. Nécessité d'un encadrement par les pouvoirs publics 72
4.3.5.3. Concurrence déloyale 73
4.3.5.4. Obsolescence des hypothèses sur le prix des énergies 73
4.3.5.5. Concurrence mieux outillée 75
4.3.5.6. Paradoxe : un centre d'approvisionnement qui menacerait ses propres clients 77
4.3.6. Alternative proposée 77
4.3.7. La Commission de concertation de la Ville de Bruxelles 79
4.3.8. Le Gouvernement bruxellois 79
4.3.9. L'octroi du permis d'environnement par l'IBGE 80
4.3.9.1. Conditions spécifiques au projet BILC 80
4.3.9.2. Justification par l'IBGE de l'octroi du permis 83
4.3.10. Recours auprès du Collège de l'Environnement 85
4.3.11. Second recours auprès du Gouvernement bruxellois 85
4.3.12. Conclusion 86

5. Comparaison avec les projets et discours d'autres villes européennes : l'heure des constats 86

6. Conclusions 88

1. Introduction

Le secteur des transports a crû de façon exponentielle durant les dernières décennies, et les problèmes qui y sont liés ont fait de même. Les impacts négatifs du transport sont très divers et concernent tant le niveau local que global : si la qualité de l'air est menacée autour des villes, l'équilibre climatique de la planète l'est aussi. De même, si des goulets d'étranglement se forment un peu partout au sein du réseau de distribution, que se passera-t-il lorsque les grands ports maritimes seront complètement saturés ? Tout le réseau mondial de la chaîne d'approvisionnement pourrait en être affecté, car une immense majorité des marchandises passe au moins une fois par un grand port avant d'arriver par différents moyens jusqu'aux consommateurs.

Le secteur des transports en est ainsi arrivé à un état de crise aggravé par la hausse du prix du pétrole. Cet état des faits force le secteur à s'adapter pour survivre. Au-delà, la situation offre peut-être l'opportunité de repenser tout le système depuis les bases afin de le réorienter radicalement vers la durabilité.

Toutefois, nous sommes aussi à l'ère de la communication et il s'avère qu'il est aisé de s'approprier un discours. Malheureusement, la communication n'est pas l'information, et un discours n'est pas forcément accompagné d'actes. C'est ainsi que l'on entend parler de « greenwashing » lorsque des entreprises adoptent une communication environnementale sans pour autant remettre en cause leurs activités. Le secteur des transports et de la logistique n'échappe pas à cette tendance.

La première partie de ce travail dépeint le contexte général précité et expose les grandes tendances du transport. J'ai pris ici une courbe gaussienne comme fil conducteur, en référence à la théorie du pic du géophysicien Marion King Hubbert. Le chapitre commence donc par la courbe ascendante, où sont montrés l'euphorie de la croissance et les développements du secteur du transport depuis un demi-siècle. Vient ensuite le pic, où les problèmes liés aux transports sont dénoncés ainsi que l'atteinte des limites du système, et où le cycle du déclin est amorcé. Cette mise en contexte se conclut sur un exposé de la situation en Europe et en Belgique ainsi que des réponses qui y sont fréquemment apportées face à la crise des transports.

Cette partie du mémoire s'appuie essentiellement sur les publications scientifiques et sur les documents des pouvoirs publics afférents à la matière étudiée. Parfois des sources ponctuelles moins académiques mais exprimant un consensus sont aussi utilisées.

L'objectif principal de ce travail est de traiter des problèmes liés au transport de fret urbain et des solutions esquissées pour y remédier. Pour ce faire, un projet phare d'un acteur majeur de la logistique à Bruxelles est analysé de façon critique : le Port de Bruxelles[1] avait jusqu'il y a peu la volonté d'implanter un centre logistique routier, le Brussels International Logistic Center (BILC), à moins de deux kilomètres de la Grand-Place. Ce projet était enveloppé de toute une communication environnementale et présenté comme un projet de développement urbain durable.

Or, qu'une entité censée développer une voie d'eau et les installations y afférentes puisse vouloir financer un mégacentre monomodal routier présente un paradoxe en soi. Le projet a d'ailleurs déclenché une tempête de protestations avant d'être finalement rejeté. En le

[1] Je voudrais d'ores et déjà signaler que l'utilisation de la majuscule indique une référence à la Société Régionale du Port de Bruxelles. La minuscule désigne le port en tant qu'infrastructure physique.

confrontant à la réalité, je tenterai de répondre à la question de savoir si le discours du Port de Bruxelles autour du projet BILC ne constitue pas un cas d'école de « greenwashing ».

Enfin, le Port de Bruxelles est un organisme d'intérêt public. Ce qui amène la question du rôle des pouvoirs publics dans la gestion durable de l'approvisionnement urbain. En effet, si le secteur s'est libéralisé, on assiste à un retour des politiques de régulation désirant œuvrer pour plus de durabilité. J'essaierai de montrer où en sont ces velléités à Bruxelles et tracerai un parallèle avec les villes européennes.

La présentation du Port de Bruxelles est basée sur les documents du Port et des pouvoirs publics bruxellois concernés, ainsi que sur les rapports de la Banque Nationale de Belgique ou d'observateurs avisés.

L'analyse critique du projet BILC, est d'abord basée sur les différentes publications du Port et sur le dossier de demande permis. Cela afin, d'une part de présenter le projet, et d'autre part d'énoncer les grandes lignes de la communication environnementale qui l'entourait. L'analyse critique se poursuit ensuite en confrontant le discours du Port à celui des détracteurs du projet pour enfin intégrer la réaction officielle des pouvoirs publics. Le fil conducteur suit ici le modèle de la procédure d'évaluation et de décision concernant les projets de développement urbain telle qu'elle est pratiquée à Bruxelles.

Enfin, la littérature scientifique offre aussi un cadre théorique émaillé tout au long de l'analyse critique du cas bruxellois et appuie les constats et conclusions que j'ai pu tirer.

2. Contexte : les grandes tendances du transport

2.1.La courbe ascendante : globalisation et croissance des transports

Il existe une corrélation positive entre la croissance du PIB mondial, celle du commerce international, et celle du secteur des transports. Ainsi, le monde ayant connu une croissance continue pendant près de 40 ans, il en est allé de même pour les transports (BNB 2009 : 3, 5 ; BNB 2008 a : 1 ; IBGE 2010 a : 132). Déjà dans les années 70, on parlait de globalisation et d'un « boom in maritime transport » (BNB 2008 a : 27 ; voir aussi BNB 2006 : 3, 23 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 62). Suite à la globalisation des marchés, les trafics ont crû non seulement en volume mais aussi en distance (BNB 2008 a : 7 ; Rissoan 1994). Ce développement s'est ensuite intensifié avec l'entrée en force des économies asiatiques et sud-américaines sur les marchés mondiaux. (BNB 2008 a : 58 ; BNB 2007 b : 3 ; BNB 2006 : 3, 111 ; CILT 2003 ; CILT 2005 ; IBGE 2006 : 13 ; Skjoett-Larsen 2000).

2.1.1. La logistique

A l'origine, il s'agissait d'un terme militaire mais qui est actuellement largement utilisé pour le business et l'industrie (BNB 2008 a : 5).

La logistique est l'industrie qui gère la circulation physique des marchandises en combinant le transport, la manutention, l'emballage et toutes les opérations physiques, administratives, informationnelles et organisationnelles liées à ces mouvements (Wackermann 2005). Elle doit assurer la fluidité et la continuité, soit une gestion optimale, des flux de marchandises et des informations relatives circulant entre les différents acteurs de la chaîne de production et de distribution. (Avendaño Moreno 2005 ; Brewer *et al.* 2001 ; City Freight WP6 : 13 ; Keutgen 2005 ; http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp ; http://www.vil.be/)

Laetitia Dablanc définit la logistique urbaine en ces termes :

> *« Toute prestation concourant à une gestion optimisée des flux de marchandises en milieu urbain. La logistique urbaine va au-delà du simple transport et intègre des activités telles que le stockage déporté, le conditionnement, la gestion des commandes, la récupération des emballages et des palettes, la livraison à domicile, etc., s'apparentant à l'offre d'un service complet » (Dablanc 2007 a : 101 ; voir aussi City Freight WP6 : 13).*

Face à l'internationalisation croissante des échanges, à l'introduction de nouvelles technologies (e.a. communication, information, moyens de transport plus rapides) et à la modification des structures organisationnelles et spatiales de la production (éclatement entre différents sites, sous-traitance, délocalisation), les circuits logistiques se sont complexifiés lors des dernières décennies (IBGE 2006 : 13 ; Wackermann 2005). Les stocks sont devenus handicapants pour les entreprises, car ils coûtent cher et augmentent le temps de réaction de celles-ci face aux exigences du marché. En optimisant le fonctionnement des chaînes de distribution, en accélérant les transferts et en faisant correspondre le plus possible l'offre à la demande, la logistique permet aux entreprises de réduire leurs stocks et d'être plus flexibles (BNB 2008 a : 7). Avec le développement des politiques de livraison « just-in-time » (D'Este 1996 ; IBGE 2006 : 13 ; Knowles 2006 : 411 ; Yang *et al.* 2005), « on est passé d'une économie de stocks à une économie de flux » (Wackermann 2005).

Ainsi, la fonction logistique s'est vue de plus en plus externalisée pour être confiée à des spécialistes. Les prestataires logistiques sont par conséquent devenus des acteurs importants de la chaîne de production (BNB 2008 a : 5 ; DIACT 2006 ; Tractebel 2004). Ce secteur a depuis lors une forte tendance à se complexifier et à se spécialiser en différentes sous-branches. Par ailleurs, les activités logistiques à forte valeur ajoutée prennent de plus en plus d'importance face aux services de transport plus basiques, notamment parce qu'ils offrent de plus hauts profits potentiels dans un contexte international où la compétition croît sans cesse et où les activités de transport basiques sont plus faciles à délocaliser.

Ainsi dans les ports, les nouveaux impératifs du commerce international incitent les autorités à proposer toujours plus de services susceptibles d'attirer les opérateurs et les investissements privés nécessaires à leur expansion. L'approche logistique vise à rendre les installations portuaires plus compétitives en limitant les coûts de revient et les temps d'attente dans les terminaux, tout en proposant une large gamme de services à haute valeur ajoutée. (BNB 2008 a : 8, 24, 58 ; BNB 2006 : 86-87 ; BNB 2005 a : 81 ; Debrie et Ruby 2009)

2.1.2. Intégration, massification, concentration des flux et réseaux en « hub and spokes »

> *« Les développements que connaît actuellement le secteur au plan mondial - concurrence accrue, privatisation et intégration verticale des services logistiques portuaires, etc. - vont dans le sens d'une concentration technique et financière toujours plus importante de ces plates-formes et d'une standardisation qui profite surtout aux conteneurs […]. Cette expansion pose également une série de problèmes […]. Elle semble pourtant être au cœur de la stratégie adoptée par la majorité des ports pour faire face à la compétition mondiale. » (BNB 2006 : 114)*

> *« La croissance des flux du commerce international, et en particulier l'expansion des trafics conteneurisés, a permis à quelques grandes compagnies maritimes de lignes régulières de s'imposer […]. Dans ce contexte, la recherche de compétitivité et de productivité des compagnies maritimes les oblige à adapter leurs réseaux, leurs stratégies. Leur réponse se traduit par une intégration plus forte de la chaîne de transport, par un recours constamment accru à la massification et par l'exploration de nouveaux gisements de compétitivité, en particulier sur le segment terrestre » (Brooks 2000 cité dans Franc 2007 : 119)*

La croissance des trafics, ou la « massification des transports », s'est concentrée sur les grands terminaux, qui ont crû à leur tour, donnant lieu à un regroupement des activités

logistiques. Ce regroupement, cette concentration en grands centres d'une taille critique suffisante (une centaine d'hectares minimum) permet de limiter les nuisances d'une diffusion des flux de véhicules dans les zones urbaines. Cela permet aussi, par l'intégration verticale et horizontale des services (BNB 2006 : 114 ; Franc 2007 : 119, 121), une complémentarité entre les opérateurs qui diminue d'autant les coûts globaux, et une plus grande facilité d'organisation efficace des services et équipements offerts aux entreprises[2]. De même, les activités sur de tels pôles, ou plates-formes logistiques sont plus facilement rentables pour les opérateurs et attirent plus les investisseurs, par leur complémentarité certes, mais aussi parce qu'on y assiste souvent à une meilleure gestion immobilière et foncière. (ARAU 2004 c : 8-9 ; ARAU 2006 a : 3 ; Banomyong et Beresford 2001 ; CGPC 2003 ; CPVS 2002 ; Comtois et Slack 2003 : 13, 15 ; Fleming et Hayuth 1994 ; Gouvernal 2003 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 65 ; Notteboom 1997 ; Notteboom 2010 ; Slack 1999)

La tendance à connecter entre eux les différents réseaux de transport (navigation maritime et intra-terrienne, rail, route, aviation) s'étend également. Dans la littérature scientifique, ce phénomène est couramment appelé « intégration multimodale » et se traduit par la création de centres de distribution où il est possible de transférer les marchandises d'un mode de transport à un autre[3]. Afin de faciliter cette intégration multimodale, on a assisté à une normalisation, tant du conditionnement des marchandises que du type des véhicules (bateaux, camions, wagons, etc.) (Aronsson et Huge Brodin 2006 ; Rissoan 1994). La vision du transport qui est alors adoptée est une vision systémique où les maillons incarnent les différents modes de transport et constituent ensemble la « chaîne d'approvisionnement ». (Aronsson et Huge Brodin 2006 ; D'Este 1996 ; IBGE 2006 : 127 ; Roso *et al.* 2009 ; Racunica et Wynter 2005)

Le transport conteneurisé s'appuie sur les économies d'échelle permises par l'utilisation de porte-conteneurs géants (CILT 2006 ; Roso *et al.* 2009 : 338) dont la rentabilité impose un nombre limité d'escales dans les grands ports maritimes drainant d'important flux terrestres. Par conséquent, le système portuaire s'est progressivement hiérarchisé (mais cette constatation peut être étendue aux autres réseaux de transport) : un *load center*, port régional principal, y tient le rôle de « hub » (sorte de nœud, de centre d'activité) au sein d'un réseau de distribution étoilé, à l'interface entre les grandes lignes maritimes intercontinentales et les différentes liaisons vers l'hinterland (les ports secondaires, « dry ports », terminaux, centres logistiques, etc.) (Fleming et Hayuth 1994 ; Franc 2007 : 122 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 65, 79-81 ; Roso *et al.* 2009).

La « conteneurisation » des transports s'est donc traduite partout dans le monde par une réorganisation de la structure des systèmes de distribution et par un repositionnement des flux de marchandises en un réseau de corridors entre les ports maritimes et les régions métropolitaines à l'intérieur des terres. (BNB 2006 : 114 ; CILT 2006 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 62, 65 ; Masterplan : 7)

Les ports concentrant les trafics importants sont ceux disposant des meilleures relations avec l'hinterland, soit des dessertes à haut débit, routières, ferrées et/ou fluviales. La qualité de ces dessertes est primordiale pour la compétitivité des ports et est à même d'en redessiner les hiérarchies. (Mangan *et al.* 2008 ; MPM 2005, cité dans Franc 2007 : 122 ; Notteboom 1997)

Jusqu'à présent, l'accent a été mis sur les « hubs » au sein de ce réseau, soit les grands ports maritimes, mais la congestion appelle des réponses que seuls peuvent apporter l'utilisation de « hubs » secondaires et le transfert modal par le rail et par voie d'eau.

---

[2] restaurant, service social, transport des employés, etc.

[3] Une plate-forme multimodale combine différents modes de transport et offre des connexions entre des origines et des destinations (BNB 2005 b : 69).

(Banomyong et Beresford 2001 ; Frontline Solutions 2002a ; Gouvernal 2003 : 112 ; Rissoan 1994 ; Roso *et al.* 2009 ; Roso 2008 ; Slack 1999 ; Racunica et Wynter 2005)

2.1.3. Normalisation / Standardisation : la conteneurisation

Le phénomène dit de la « conteneurisation » a débuté dans les années 1960 (BNB 2006 : 114 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 62, 65 ; Notteboom 1997 ; Roso *et al.* 2009 : 338). Un conteneur est un contenant normalisé pour le transport de marchandise, renforcé, empilable et pouvant être transbordé horizontalement ou verticalement[4]. Les dimensions des conteneurs sont standard : 20 ou 40 pieds de long sont les plus fréquents. Selon l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), un conteneur de fret est un outil de transport dont la fonction première est de faciliter le transport de marchandises selon un ou plusieurs mode(s), sans (dé)chargements intermédiaires. (BNB 2005 a : 135 ; BNB 2005 b : 69). Parce qu'un conteneur peut se transborder tel quel d'un moyen de transport à l'autre, la simplicité de l'opération permet un gain de temps considérable. Le coût du service pour le transport conteneurisé est ainsi plus faible que celui du transport en vrac (BNB 2009 : 6).

Inexorablement, les parts de marché de ce type de transport n'ont donc cessé de croître partout dans le monde, confirmant sa prédominance sur d'autre méthodes de conditionnement des marchandises (BNB 2008 a : 1 ; BNB 2007 b : 3 ; BNB 2010 : 6 ; Knowles 2006 : 411 ; Mangan *et al.* 2008 ; concernant la Rangée[5] Nord[6] et le port d'Anvers, voir Lavaud-Letilleul 2007 : 61 ; Notteboom 1997 ; Duchâteau 2007 : 1).

Néanmoins, le développement du transport maritime de conteneurs évolue plus rapidement que le transport fluvial de conteneurs. Dès lors, beaucoup de conteneurs sont transportés par la route depuis les ports maritimes[7] jusqu'aux centres de consommation (Port de Bruxelles 2008 g : 5 ; BNB 2007 a : 30). En 2004, 60% des conteneurs échangés entre le port d'Anvers et son hinterland[8] ont été transportés par camion, tandis que la navigation intérieure en traitait 31% et le chemin de fer environ 9% (Duchâteau 2007 : 2). En 2008, ces proportions étaient restées presque identiques (BNB 2010 : 24).

A l'avenir, la part des marchandises conteneurisées susceptibles d'être transportées dans l'arrière-pays par rail et par bateau devrait fortement augmenter, en partie à cause des problèmes de congestion, en partie parce que les coûts du transport par camion vont très probablement augmenter[9]. ce qui va réduire le seuil de distance à partir duquel ces modes de

---

[4] La manutention horizontale de la marchandise à l'aide de matériel roulant en dedans et en dehors du navire s'appelle transroulage en français, ou ro-ro (roll-on/roll-off) en anglais (la marchandise est très souvent conteneurisée). A comparer au lo-lo (Lift-on/lift-off) qui est une manutention verticale effectuée à l'aide de grues. (BNB 2005 a : 136)

[5] Une rangée portuaire (range en anglais) correspond à l'unité régionale de base d'un système portuaire. Le terme est fort utilisé en géographie et en économie portuaire et désigne l'alignement sur le littoral des ports qui assurent l'interface entre une même mer (ou océan) et un même espace continental, ils ont donc le même *foreland* (avant-pays) et/ou le même *hinterland* (arrière-pays). La rangée portuaire montre aussi une cohérence spatiale, fonctionnelle et organisationnelle. (Lavaud-Letilleul 2007 : 61-64 ; voir aussi Notteboom 1997)

[6] appelée aussi Range Hambourg - Le Havre, soit les 700 km du littoral européen et les 12 ports maritimes compris entre ces deux villes portuaires. Les 12 ports sont les ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Brême, de Dunkerque, de Gand, de Hambourg, du Havre, de Rotterdam et de Zeebrugge, ainsi que ceux d'Ostende, de Terneuzen et de Flessingue (BNB 2009 : 13 ; BNB 2006 : 6-7).

[7] Un port maritime est situé en bordure ou à proximité de la mer, il est accessible aux navires de mer et aménagé de manière à ce qu'ils puissent opérer leur chargement et déchargement. La Commission européenne retient des critères objectifs pour la désignation des quelque 300 ports maritimes du réseau trans-européen, comme leur ouverture aux sociétés commerciales, le volume de leur trafic et leur importance stratégique. Un port fluvial est situé en bordure d'un fleuve, d'une rivière ou d'un cours d'eau. Les gabarits généralement acceptés dans les ports fluviaux sont inférieurs aux standards en vigueur dans les ports maritimes. (BNB 2005 b : 69 ; BNB 2005 a : 136)

[8] l'hinterland d'un port est défini comme « la région intérieure desservie par ce dernier » (Roso et al. 2009 : 338).

[9] Selon l'étude TEN-STAC réalisée en 2003-2004 pour la commission européenne, le scénario le plus probable prévoit que d'ici à 2030 les coûts par tonne.km varieraient comme suit : + 14,1% pour la route ; + 2% pour le rail ; - 2% pour la navigation intérieure (Commission Européenne 2004 ; Duchâteau 2007 : 2)

transport deviennent compétitifs par rapport au transport routier (Duchâteau 2007 : 2 ; Franc 2007 : 141 ; IEB 2008 f : 7 ; Macharis *et al.* 2010).

2.1.4. Evolution de la flotte marchande

Au niveau mondial en 2008, le nombre de vaisseaux a augmenté de 8,5% et la capacité en EVP[10] de 12,8% (BNB 2010 : 6). Cela indique que les commandes de navires se sont multipliées ces dernières années et que la taille moyenne des navires est en forte augmentation (BNB 2007 b : 17 ; BNB 2009 : 7 ; BNB 2010 : 7 ; Mangan *et al.* 2008). Avec de plus en plus de commandes de navires de plus en plus grands (on parle de gigantisme) et rapides, en 2006, on attendait pour 2009 une augmentation de 50% de la capacité de la flotte mondiale, les attentes en 2008 étaient les mêmes pour 2012 (CILT 2006 ; CILT 2008 a).

Les bateaux cargos traditionnels ont une capacité d'à peu près 5 000 EVP (au-delà, ils pouvaient difficilement passer le canal de Panama, d'où le standard « panamax »). Les embarcations de 8 500 - 9 000 EVP sont actuellement devenues un standard sur les grandes lignes maritimes, tandis que de nouveaux modèles de navires pourront transporter 13 000 et 15000 EVP (CILT 2006 ; CILT 2007 a ; Roso *et al.* 2009 : 338). Cette tendance à augmenter la taille des embarcations se retrouve aussi sur les voies navigables terrestres, d'où la nécessité d'adapter ce réseau (mise à grand gabarit et rehaussement des ponts).

2.1.5. Part de marché des différents modes de transport sur le segment terrestre : prédominance du camion

Les dépenses des transporteurs ayant été comprimées au maximum sur la partie maritime du transport[11], celles liées à la partie terrestre prennent une importance substantielle (Franc 2007 : 121). De fait, il apparaît que 40 à 80% des coûts logistiques globaux sont causés par le transport dans l'arrière pays. Cela en partie parce qu'il s'effectue surtout par camion - mode de transport qui, s'il reste très pratique, est néanmoins le plus cher - (Hastings 1997 ; Franc 2007 : 121 ; Masterplan : 6-8).

Le transport de marchandises exprimé en tonne-kilomètres (tkm[12]) tous modes confondus a crû de 121% dans l'UE-15 entre 1970 et 1999. Le mode routier, dans le même laps de temps, a crû de 220%(CEMT 2003, cité dans BNB 2004 : 39). Alors que la route représentait, déjà en 1970, 47,6% du trafic intérieur de l'UE, ce chiffre est passé à 74,5% en 1999. Durant la même période, la part du rail déclinait de 32,6% à 13,4% et celle de la voie d'eau reculait de 11,9% à 6,9% (CEMT 2003, cité dans BNB 2004 : 39 ; voir aussi IBGE 2006 : 45-46 ; voir aussi Roso *et al.* 2009 : 338).

En Belgique (en tkm), ce sont 72,4% du total des marchandises affrétées en 2005 qui ont été transportées par la route, tandis que 13,4% l'ont été par rail et 14,2% par voie navigable intérieure (pourcentage qui a plus que doublé depuis 2003) (BNB 2008 a : 16, 60 ; Beuthe *et al.* 2002 : 289).

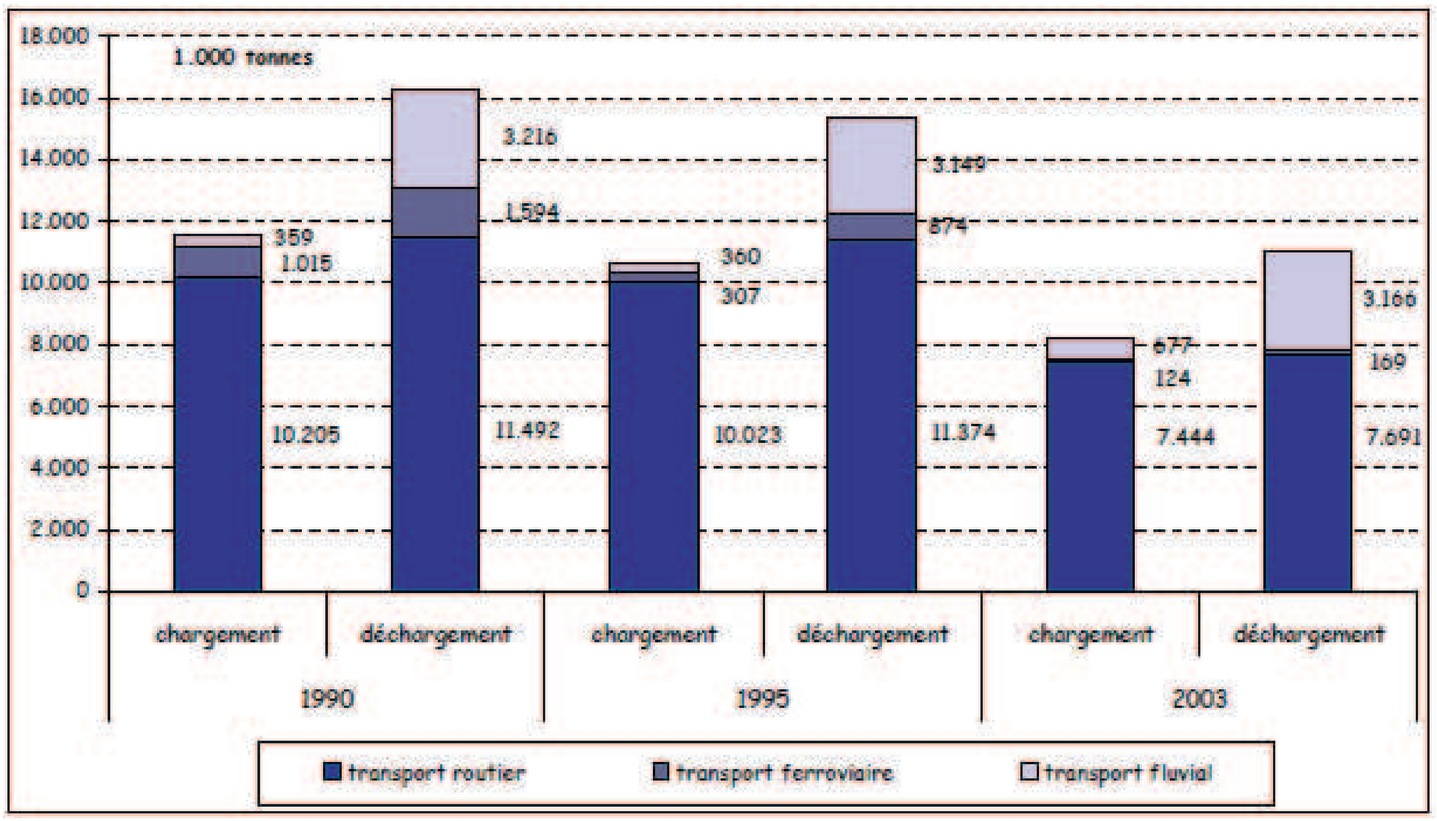
A Bruxelles, la prédominance du transport routier de marchandises est également de mise:

---

[10] Equivalent Vingt Pieds ou TEU en anglais (Twenty-foot Equivalent Unit) : unité de mesure la plus répandue pour le trafic de conteneurs utilisée pour exprimer des capacités ou des flux de transport. La référence est le conteneur ISO de 20 x 8 x 8 pieds, soit 6,10 mètres de long. Il existe également des conteneurs de 30 ou 40 pieds de long. (BNB 2007 b : 6 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 68)

[11] Grâce e.a. au gigantisme de la flotte navale qui permet des économies d'échelle.

[12] La tonne-kilomètre est une unité de mesure exprimant le poids à transporter et la distance. Elle correspond au transport d'une tonne sur un kilomètre.



Chargement et déchargement de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale par mode de transport (Source IBSA sur base de statistiques INS, SNCB et Port de Bruxelles, cité dans IBGE 2007 a : 45)

L'importance relative des différents modes de transport de marchandises en Belgique révèle que les réseaux fluviaux et ferroviaires restent sous-utilisés et leur développement potentiel considérable (BNB 2008 a : 18 ; BNB 2006 : 3-4 ; BNB 2005 a : 4 ; IBGE 2010 a : 136).

2.1.6. Compétitivité des différents modes de transport

Ces parts de marché peuvent étonner celui qui sait que le coût du transport fluvial est beaucoup moins élevé que celui du fret routier (moins élevé aussi que celui du fret ferroviaire), ce qui rend le choix de ce mode de transport très concurrentiel (BNB 2006 : 6 ; BNB 2004 : 1 ; Franc 2007 : 121 ; Hastings 1997 ; Masterplan : 6-8).

En effet, le secteur du transport est très énergivore et le carburant constitue l'une de ses dépenses importantes[13] (Macharis *et al.* 2010). A tel point qu'une hausse du prix du baril de pétrole suffirait à elle seule à augmenter les parts de marché du transport multimodal par rapport au routier. Cela plus efficacement que toute action politique menée dans ce but (Macharis *et al.* 2010). Or, avec 5 litres de carburant, une tonne affrétée parcourt en moyenne une distance de 500 km en mode fluvial, contre 333 km en mode ferroviaire, 100 km par la route et seulement 6,6 km par les airs (BNB 2006 : 6 ; BNB 2005 b : 8 ; BNB 2004 : 1). En outre, on estime qu'un bateau de 2000 tonnes représente une file de 100 camions, les coûts d'entretien sont donc eux aussi beaucoup moins élevés (Plan d'action 2005 : 9 ; IBGE 2005 a : 4 ; IBGE 2007 a : 45). Enfin, près d'un quart en moyenne de la distance parcourue par les transporteurs routiers l'est à vide (BNB 2008 a : 60).

> *« Stomberg (1981) estimated that the tonne-kilometre cost of moving freight varied from a base of 100 for river-sea ships to 130 for lorries. 75 for railways and only 40 for self-propelled barges. » (Rissoan 1994 : 132)*

Si le coût du transport par voie d'eau est moins élevé que par les autres moyens de transport, le temps de rotation (aller-retour) des conteneurs est significativement plus long lorsque la desserte terrestre est organisée sur un mode multimodal plutôt que par la route, ce

[13] La part relative de chaque poste de coût est fluctuante dans le temps (en ce moment le carburant a une importance relative particulièrement importante) et dépend également du pays auquel l'entreprise est rattachée (la part relative des salaires des chauffeurs est par exemple moins élevée dans les pays de l'Est européen qu'en France ou en Grande-Bretagne).

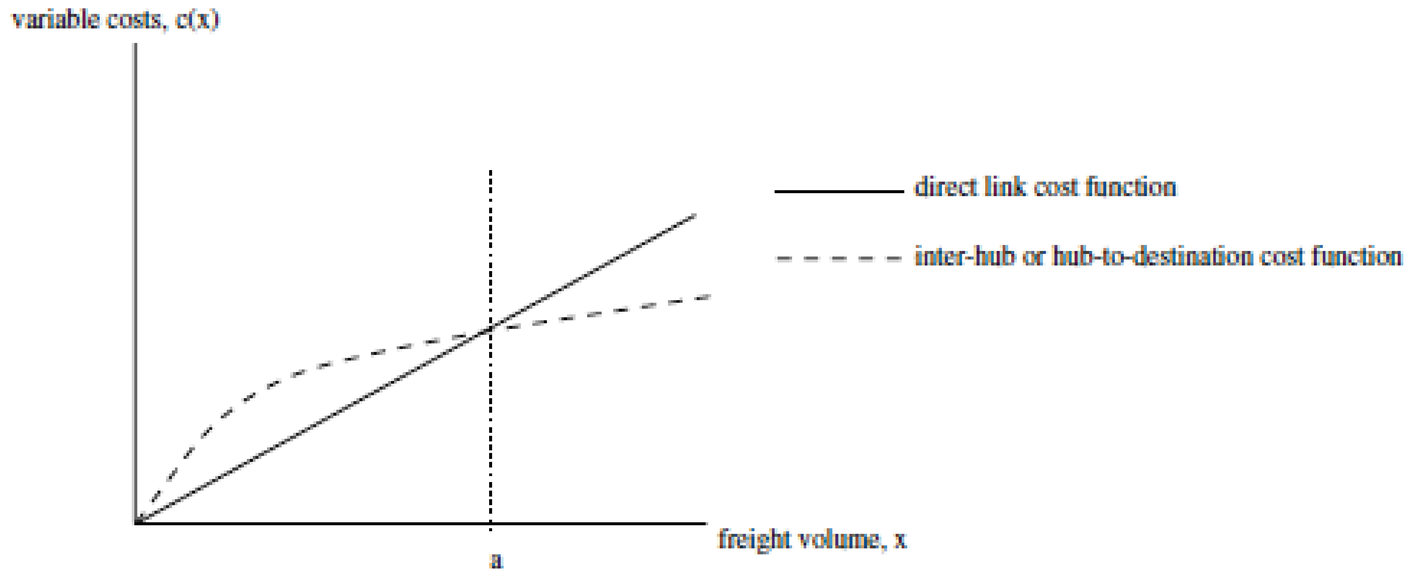
qui se solde par des dépenses supplémentaires[14] (e.a. opérations de transbordement et de manutention supplémentaires, stockage) (Rissoan 1994 : 132).

Au final, il semble qu'en général (du moins, avant la montée soudaine du prix du pétrole), la rentabilité du transport routier était plus élevée que celle du transport combiné (Franc 2007 : 133-140). Voici un tableau comparant les avantages et inconvénients des modes de transport terrestre combiné et routier. On y voit que le routier était alors donné comme gagnant :

	Ordre de grandeur en euros par voyage	Mode avantageux
Pv - Pa	quelques dizaines d'euros	route
Ca	une dizaine d'euros	combiné
Ct/2	une quinzaine d'euros	route
CSvide/2	difficile de conclure	difficile de conclure
Nj x Cj	quelques dizaines d'euros	route

Mode avantageux selon les recettes (Pv - Pa où Pv est le prix de vente du service de transport et où Pa est le prix d'achat du transport auprès du fournisseur), selon le coût administratif (Ca), selon le coût moyen de l'entretien technique des conteneurs (Ct/2), selon le coût de stationnement du conteneur vide (CSvide/2), et selon le coût lié à l'immobilisation du capital constitué par le conteneur utilisé (Nj x Cj où Nj est le nombre de jours et Cj le coût journalier du conteneur) (Franc 2007 : 137).

Cependant, nous avons vu que le développement du transport par conteneur simplifie les opérations de manutention, favorise les économies d'échelle, et contribue ainsi à mieux intégrer le transport fluvial dans les chaînes logistiques (BNB 2004 : 1 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 65). Avec la généralisation du transport intermodal et une organisation plus efficace, des économies d'échelles peuvent être réalisées. Par conséquent, plus le volume transporté de façon multimodale est important, plus les économies le sont aussi, par rapport aux liaisons directes permises par le transport routier (voir aussi Frémont et Franc 2010 ; Hastings 1997) :



L'évolution des coûts en fonction du volume affrété pour les liaisons directes origine-destination et pour les liaisons multimodales passant par différents hubs entre l'origine et la destination (Racunica et Wynter 2005 : 457). On voit qu'au-delà d'un certain volume affrété, le transport multimodal coûte moins cher.

2.2.Le pic ?

2.2.1. Cycle du déclin : mobilité, accessibilité, croissance des trafics et saturation

« The consumers' search for greater mobility and the goods and service providers' search for the best accessibility have always shaped our territory. However, the growth of automobile mobility over the last thirty years is slowly suffocating the cities. Until now, the

[14] La rupture de charge est l'étape durant laquelle les marchandises ou les passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage. Les spécialistes évaluent le coût de la rupture de charge à 30%. En effet, une rupture de charge implique une perte de temps pendant lequel les deux véhicules sont immobilisés, toute une infrastructure, du personnel, et un risque de perte de marchandises.

remedies have most of all tried to satisfy the need for mobility by acting on the supply of transport. This approach has proved to be all but ineffective. » (Duchâteau 1998 : 1)

Le concept de mobilité exprime la possibilité de se déplacer d'un endroit à un autre, il concerne la liberté du citoyen/consommateur et « est indissociable des sociétés libérales modernes » (IBGE 2006 : 19). L'accessibilité exprime la facilité d'accès et est davantage en relation avec la production et la distribution des produits et services, dont les acteurs tentent de s'établir stratégiquement de façon à minimiser les prix de transport et le temps que leurs clients passent à voyager. (Duchâteau 1998 : 1-5 ; Vandenbulcke *et al.* 2009)

Traditionnellement, les villes et agglomérations sont pour la quasi-totalité construites d'après l'accessibilité par rapport à l'un ou l'autre moyen de transport, qu'il s'agisse d'un croisement de routes, d'un fleuve ou d'un port, etc. Les villes « existent pour simplifier, organiser et rationaliser les échanges, soit, en termes économiques, pour minimiser les coûts de transports » (IBGE 2006 : 114). Lorsque les transports en commun étaient la principale réponse à la demande de mobilité, la compétition pour l'accessibilité était responsable du succès des centres-villes auprès des fournisseurs de biens et services. Plus récemment, le développement de la voiture privée[15] a engorgé les centres-villes. Ce qui a réorienté la recherche d'accessibilité des distributeurs de biens et services vers des zones plus périphériques, auprès de carrefours ou échangeurs de grands-routes, provoquant le déclin de ces activités dans les centres-villes. Parallèlement, la mobilité des consommateurs en voiture privée (et l'augmentation des revenus) a permis aux habitants de la ville qui peuvent se le permettre de délocaliser leur habitat vers un cadre de vie plus attractif également en périphérie (IBGE 2006 : 19, 114-116 ; Knowles 2006 : 411 ; Duchâteau 1998 : 7 ; Vandenbulcke *et al.* 2009).

L'effet combiné de ces deux facteurs, motorisation de la population et décentralisation de l'habitat et des activités, entraîne une augmentation des trafics[16] qui empire à son tour l'engorgement du réseau routier (exemple à Bruxelles voir Duchâteau 1998 : 10). La qualité des réseaux de transports et de la vie en ville est ainsi détériorée (rallongement considérable du temps nécessaire pour un même trajet, manque de places de parking, pollution, etc…). Tout cela constitue ce qu'on appelle le « cycle du déclin urbain » et constitue une menace pour la prospérité des villes qui repose sur la facilité des échanges de biens et services, avec un risque de paupérisation de la population urbaine (qui décroît aussi en nombre) et donc des revenus fiscaux de la ville elle-même (Duchâteau 1998 : 1-5, 13 ; Duchâteau 1998 : 3 ; voir aussi Duchâteau et Lobe 1998 : 2 ; IBGE 2006 : 5, 114-117).

En conclusion, on peut dire que le « cycle du déclin urbain » s'est amorcé et ne se limite pas aux villes, il se pose actuellement à l'échelle régionale et nationale un peu partout dans le monde (IBGE 2006 : 114 ; Vandenbulcke *et al.* 2009). En effet, les infrastructures de transport atteignent globalement le point de saturation. Une série de problèmes voient le jour sur les réseaux ferrés et navigables, tels que l'accessibilité maritime, l'engorgement des terminaux et un certain retard dans l'aménagement des accès fluviaux (BNB 2006 : 114). Enfin, les transporteurs se soucient de moins en moins de la poursuite de la croissance, mais de plus en plus de leur capacité à pouvoir assurer sans rupture la chaîne d'approvisionnement (CILT 2005).

---

[15] Par exemple, en Belgique, la croissance annuelle moyenne du nombre de voitures sur les routes de 1975 à 1998 est de 2,6% (Duchâteau 1998 : 5), Le parc belge de véhicules a ainsi pratiquement doublé entre 1970 et 2006, passant de près de 3 millions à près de 6 millions de véhicules tandis que la population n'augmentait que de quelques pour cent (IBGE 2006 : 47-48).

[16] Entre 1990 et 2005, la croissance du trafic routier en Région de Bruxelles-Capitale, calculée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport (SPF MT), a été de 16% (IBGE 2007 a : 34).

2.2.2. Coûts externes dus au transport

Au niveau mondial, la circulation engendre 30% des émissions de CO_2, dont 90% sont causés par le trafic routier (Plan d'action 2005 : 9). Plus spécifiquement le transport de marchandise en ville contribue à hauteur de 20 à 60% (en moyenne et en fonction des polluants considérés) à la pollution locale due au transport, et à plus d'un quart des émissions de CO_2 du trafic urbain (Dablanc 2007 a : 100).

Une trop grande croissance du trafic peut donc avoir des incidences négatives, nuisances que certains appellent « coûts externes » parce qu'ils sont supportés par l'ensemble de la société, par opposition aux « coûts internes » qui sont pris en charge par les usagers (frais de fonctionnement et entretien des véhicules, temps de conduite, fatigue, etc., voir IBGE 2006 : 11). Nous l'avons vu, sur le segment terrestre, la croissance des transports a surtout opéré dans le secteur routier (City Freight WP6 : 86 ; IBGE 2006 : 44). Or, il s'agit du mode de transport le plus énergivore (avec l'avion) et qui comporte le plus de coûts externes.

Ces coûts externes en matière de transport découlent principalement de la congestion automobile[17], des accidents de la route, de la pollution[18] et de ses effets sur la santé[19], sur l'écosystème[20], sur les matériaux[21] et sur le climat[22]. Les coûts externes découlent aussi de la détérioration de la qualité de l'environnement et du paysage[23], des impacts urbanistiques (utilisation des sols) et de la détérioration des infrastructures (surcoût d'entretien) que le transport occasionne. (BNB 2009 : 9 ; Chapman 2007 ; Debauche et Duchâteau 1998 : 2 ; Geerts et Jourquin 2000 : 12 ; IBGE 2001 : 1-2 ; IBGE 2006 : 11, 20-43, 69-117 ; McIntyre *et al.* 1998 : 59 ; Nicolas *et al.* 2002 : 69 ; TEN-STAC 2004 ; Beuthe *et al.* 2002 : 285, 290-293)

Ces coûts externes sont très différenciés en fonction du mode de transport utilisé, la voie d'eau restant le mode qui réduit le plus ces coûts externes. Par exemple, une tonne de marchandise transportée par la route sur une distance de un kilomètre engendre 12 fois plus d'émissions de CO_2 que par la voie d'eau, 200 fois plus de CO, et 6 fois plus de NO (Plan d'action 2005 : 9).

C'est la raison pour laquelle la navigation marchande échappe à la controverse environnementale (tout comme le transport par le rail). Cela malgré l'opinion communément acceptée selon laquelle la navigation participe à hauteur de 2% aux émissions globales de GES, proportion somme toute égale à celle de l'aviation (CILT 2008 a). D'autant plus que la navigation marchande émet dans l'atmosphère deux fois autant de CO_2 que l'aviation, soit 1,2 Gt et 600 Mt par an (CILT 2008 b ; Eyring *et al.* 2010).

Average emissions of pollutants by the three freight transport modes (grams per t-km)

	Emissions of					
	PM	NO_x	VOC	SO_2	CO	CO_2
Truck	0.039	0.647	0.089	0.045	0.174	53.703
Rail	0.006	0.140	0.016	0.021	0.027	19.422
Boat	0.020	0.232	0.009	0.041	0.098	44.097

Source: TRENEN report (1995) for boats, COST 319 (1999) for trucks and diesel trains, and RIMV report (1998) for electrical trains.

Emissions moyennes de polluants pour les trois modes de transport de fret (Beuthe *et al.* 2002 : 292).

[17] Perte de temps, réduction de la vitesse, inefficacité des systèmes de transport, perte de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, augmentation de la consommation de carburant

[18] Emissions e.a. de particules fines en suspension - PM10 ou autres -, de CO_2, de CO, de COV, de SOx, NOx, de métaux lourds ; formation d'O_3 troposphérique.

[19] Pollution, stress, nuisances sonores.

[20] Eutrophisation, acidification, écotoxicité.

[21] Salissure, corrosion.

[22] Variation du bilan radiatif du système lithosphère-hydrosphère-atmosphère.

[23] Maillage des espaces naturels, fragmentation.

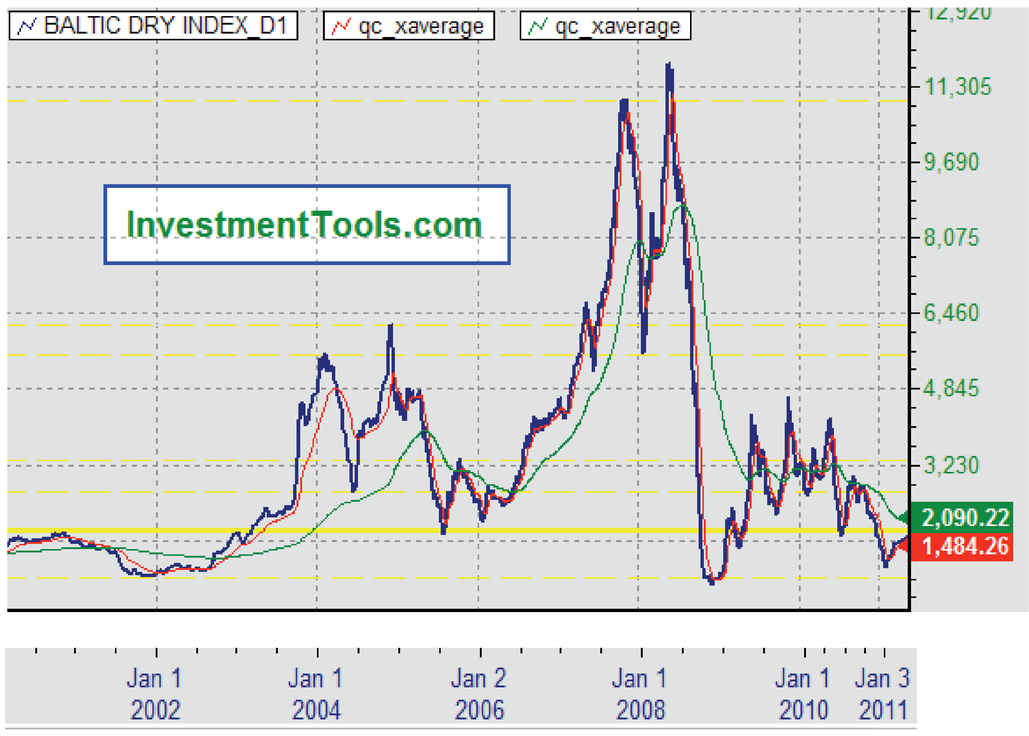
Malgré l'incertitude importante qui entoure ce genre d'approximation, en guise d'exemple, on peut estimer les coûts externes dus à la congestion routière en Belgique à 2,9 milliards € en 1995, sur base des estimations de l'IBSR (Institut Belge de la Sécurité Routière) (Beuthe *et al.* 2002 : 294). Selon Brigitte Grouwels, aux heures de pointe à Bruxelles, le coût externe supporté par la collectivité pour un kilomètre parcouru en voiture atteint presque un euro (Plan d'action 2005 : 8). Les calculs réalisé par l'IBGE sur base de différentes études indiquent que le total des coûts externes générés en 1998 par le transport routier en Belgique revenait à 8,898 milliards d'euros (IBGE 2006 : 40).

2.2.3. La crise économique et le transport

La croissance qu'a connue le monde[24] a néanmoins été ponctuée par des crises économiques majeures : le krach boursier de 1929 et la crise pétrolière dans les années 1970. Dernièrement, la crise financière qui a débuté en 2008 a provoqué un ralentissement des activités et une forte diminution de la croissance (BNB 2010 : 4). Le PIB mondial a continué à croître en 2008 mais à un rythme moins soutenu : 3% contre une moyenne de 4,2% pour la période 2000-2007. Ce ralentissement de l'économie mondiale a continué en 2009 à tel point que celle-ci est entrée dans « la récession la plus grave depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale » (BNB 2010 : 4). Depuis nous ne somme toujours pas désempêtrés de cette crise (BNB 2009 : 5 ; CILT 2008 c ; Boateng 2009).

A l'image de l'économie mondiale, les plus gros ports au monde ont connu une croissance positive même durant la crise, bien que fortement amoindrie (BNB 2010 : 7). Les flux commerciaux se sont affaiblis et on a assisté à un effondrement de la demande sur les marchés d'exportation : les exportations qui avaient augmenté en 2006 et 2007 respectivement de 8,5% et de 6%, n'ont augmenté en 2008 que de 2% (BNB 2010 : 4 ; BNB 2009 : 3-5).

Le transport en vrac de matières sèches (minerais, charbon, métaux, céréales, etc…) représentant un peu moins des deux tiers des marchandises transportées par bateau, le Baltic Dry Index[25] (BDI) constitue donc un bon indicateur de l'effondrement du transport maritime (BNB 2010 : 5). De mai à octobre 2008, il a perdu 85% après avoir culminé à 11793 points. Actuellement, sa moyenne se situe à peine au-dessus de celle des années 2001-2002 :



Baltic Exchange Dry Index (BDI) (http://www.investmenttools.com/futures/bdi_baltic_dry_index.htm)

[24] ou en tout cas les économies occidentales. Nous n'entrerons pas dans le débat de la paupérisation des populations, de la répartition inégale des richesses, ou de l'évolution malsaine de certaines économies basées sur l'exportation de ressources.
[25] Le BDI est un indice des prix pour le transport maritime en vrac de matières sèches. Il a été créé en 1998 et est géré par la société britannique Baltic Exchange à Londres. Il est établi sur une moyenne des prix pratiqués sur 24 routes mondiales de transport.

Le secteur des transports est donc particulièrement sensible à tout soubresaut de l'économie mondiale. Si celle-ci va mal, le transport aussi.

2.2.4. Craintes vis-à-vis des ressources pétrolières

En raison de la croissance des trafics et du choix modal le plus courant (routier pour le transport terrestre), la consommation mondiale d'énergie par les transports croît plus vite que dans tout autre secteur, cela malgré d'importants progrès technologiques. En 2006, le secteur des transports absorbait près de la moitié des produits pétroliers dans le monde[26] (60% dans les pays de l'OCDE), tandis que seuls 2% des carburants étaient alternatifs (biodiesel, bioéthanol, etc.) (IBGE 2006 : 67, 69 ; Stead 2007 : 344). Force est donc de constater que les économies modernes, et plus encore le secteur du transport (Macharis *et al.* 2010), dépendent entièrement des énergies non renouvelables et particulièrement du pétrole.

Face à la perspective du tarissement[27] de cette ressource miracle qu'est le pétrole, événement historique qui devrait selon les plus optimistes arriver avant deux générations, face aussi à la volatilité des prix de cette ressource si essentielle, il apparaît de plus en plus vital aux yeux des gouvernements d'en sécuriser l'approvisionnement. Les risques de tensions et de conflits croissent car la répartition inégale d'une ressource finie et non renouvelable se fait toujours aux dépens d'une partie. Ces problèmes de sécurité des approvisionnements et de maintien de la disponibilité ont renforcé la volonté des gouvernements de réduire leur dépendance vis-à-vis de cette ressource problématique. (Commission européenne 2006 ; IBGE 2006 : 11, 69, 209)

C'est ainsi que la géopolitique et les préoccupations environnementales se rejoignent pour jouer en faveur des énergies renouvelables, d'une meilleure gestion et d'un gaspillage moindre des énergies. Dans le secteur du transport et de la logistique aussi, ces préoccupations prennent une importance croissante et différentes solutions émergent pour y répondre (cfr infra. ; Aftabuzzaman et Mazloumi 2011 ; Frontline Solutions 2002 a ; Halldórsson et Kovács 2010 ; Nicolas *et al.* 2002 : 53, 69 ; Stead 2007 ; van Hoek et Johnson 2010). « En conclusion, il est fondamental d'optimiser l'utilisation d'énergie dans les transports et de trouver des solutions alternatives à l'utilisation de combustibles fossiles » (IBGE 2006 : 11).

2.2.5. Opportunités en temps de crise

> *« Undoubtedly, the world economy will emerge from this crisis with a transformed business landscape and modus operandi » (Boateng 2009).*

Peut-être la crise économique, de même que l'atteinte des limites du système, présente-t-elle l'opportunité de repenser toute la chaîne d'approvisionnement, d'en combler les failles pour un transport durable et sécuritaire (van Wyk 2008). Par exemple, si le prix du pétrole augmente, les modes de transport moins consommateurs n'en deviennent que plus rentables. Cependant, consommer moins de pétrole par tonne-kilomètre ne sera pas une solution suffisante. Il faut tenter d'obtenir une diminution absolue des volumes transportés (Aronsson et Huge Brodin 2006). A terme, sans doute la relocalisation des productions et services s'avérera-t-elle plus sage que l'import sur de longues distances ? (van Hoek et Johnson 2010 : 154-155)

Même si différentes solutions se dessinent, nous n'en sommes pas encore là… En effet, un argument couramment avancé est que si les fournisseurs de services logistiques continuent à

---

[26] 32% de la consommation européenne en 2001 (Aronsson et Huge Brodin 2006).
[27] Sans entrer dans le débat des réserves de combustibles fossiles non conventionnels, tels les schistes bitumineux, sables asphaltiques, extractions de plus en plus profondes, carburants de synthèse, etc., qui seront de toute manière plus chers.

améliorer leur efficacité, alors « l'ère de la chaîne d'approvisionnement globale n'est pas morte » (Jinks 2008).

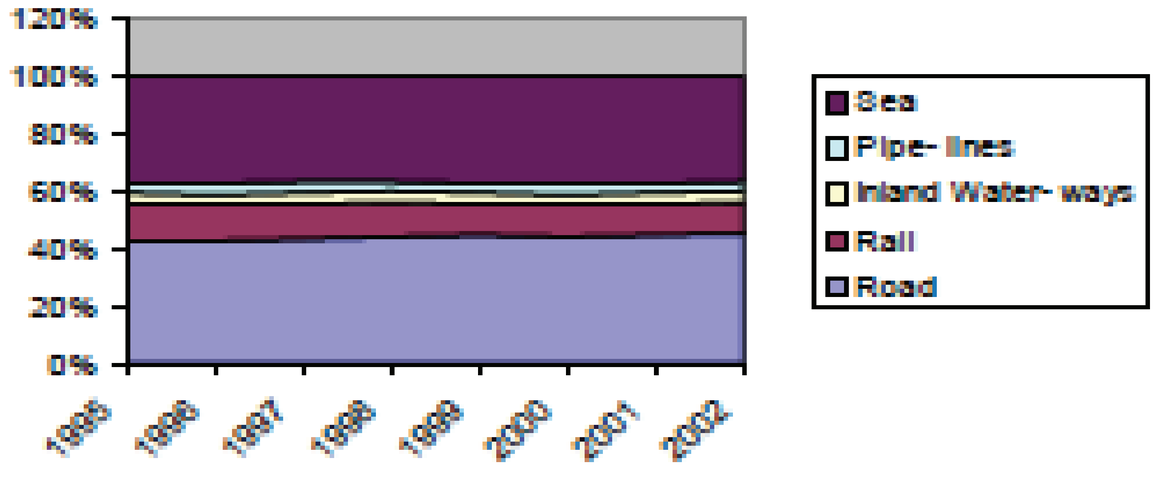
2.3.Contexte belge et européen

2.3.1. Dépendance de l'Europe et, *a fortiori*, de la Belgique par rapport à la logistique et aux infrastructures de transport : structure de l'économie

En Europe (comme en Belgique et à Bruxelles), ce qu'il est convenu d'appeler la désindustrialisation, assortie à la délocalisation de ces activités depuis les années 80, a provoqué une croissance subite des services (tertiarisation) et du secteur du transport (BNB 2008 a : 1 ; BNB 2007 b : 3 ; IBGE 2006 : 141).

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT 2003) s'est penchée en 2003 sur le rôle de la navigation intérieure dans le cadre de la politique européenne des transports. Il a alors été relevé que le transport de marchandises en Europe connaissait une croissance spectaculaire[28], supérieure à celle du PIB. Pour cause, il faut citer l'augmentation de l'intensité de transport dans les secteurs productifs, l'allongement des distances de transport du fait de l'externalisation et de la délocalisation croissante des activités, la mondialisation qui conduit à de profondes mutations dans la conception des systèmes logistiques, et l'élargissement des marchés consécutifs à l'agrandissement des zones économiquement et politiquement intégrées. (BNB 2004 : 39 ; Skjoett-Larsen 2000)

L'Europe est très dépendante de la mer pour son commerce extérieur et les ports constituent l'un des secteurs clés de son économie, étant donné que 90% des tonnages échangés entre l'UE-15 et les pays tiers passent par les ports maritimes. Ce pourcentage retombe à 40% pour les échanges intracommunautaires, car le relais est ici repris par le transport routier (BNB 2005 a : 4, 81 ; BNB 2006 : 4 ; IBGE 2006 : 45-46).



Part relative des différents modes dans le transport de biens en EU-25 (source EUROSTAT, cité dans IBGE 2006 : 46)

L'économie belge (et bruxelloise) repose elle aussi essentiellement sur le secteur tertiaire : approximativement 75% du PIB provient des services (soit 10% de plus que la moyenne européenne). Et près des deux tiers de son PIB découlent du commerce extérieur (BNB 2005 a : 81). Le commerce international belge est donc très dynamique, ce qui rend notre pays très dépendant de ses infrastructures de transport et de la logistique (et donc de ses ports). La part des imports et des exports dans le PIB belge a crû rapidement depuis la création du Marché commun pour atteindre plus de 80% en 2006, ce qui est une fois de plus supérieur à la moyenne européenne (Belgostat). (BNB 2008 a : 1 ; BNB 2007 b : 3 ; BNB 2006 : 111 ; IBGE 2006 : 141 ; IBGE 2010 a : 11)

---

[28] Rappelons que le transport de marchandises (en tkm) tous modes confondus a crû de 121% dans l'UE-15 entre 1970 et 1999 (CEMT 2003, cité dans BNB 2004 : 39).

« Our country is more than ever a prime location in terms of foreign trade, the share of transit having increased most significantly between 2000 and 2005 » (BNB 2008 a : 57)

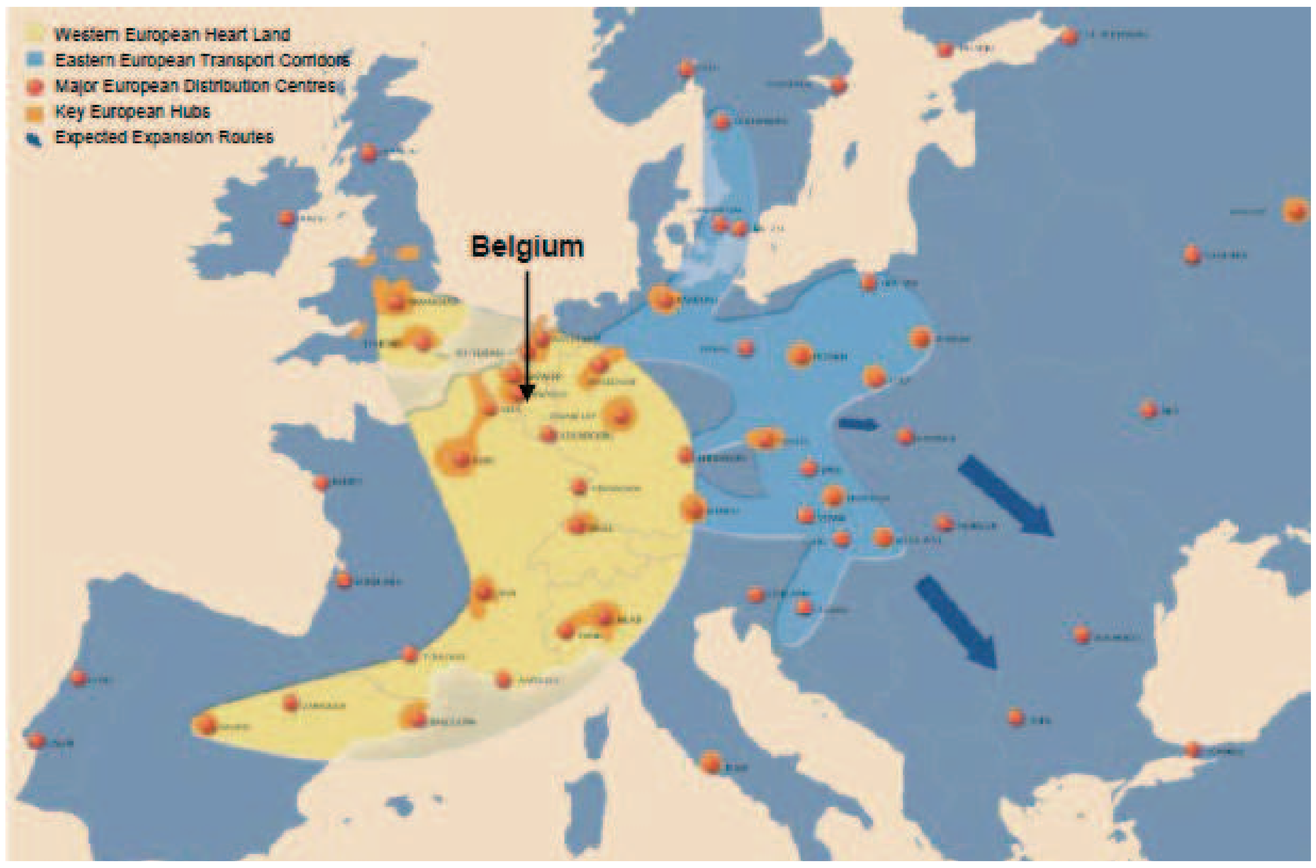
« Belgium is regarded as a transit country and its sea ports are seen as major European gateways that supply the whole continent » (BNB 2008 a : 1)

2.3.2. Localisation stratégique de la Belgique : ports et réseaux de transport

La localisation de la Belgique est très importante stratégiquement, car elle se trouve au cœur de la « banane européenne »[29], aussi appelée « banane bleue »[30] (BNB 2006 : 4 ; BNB 2005 a : 4 ; BNB 2004 : 9-10 ; BNB 2008 a : 2), au centre de la « dorsale européenne », à savoir la partie la plus prospère et peuplée d'Europe (Lavaud-Letilleul 2007 : 67).

Du point de vue de la navigation, au sein de la Rangée Nord, une nouvelle entité spatiale qualifiée de « région portuaire[31] du Delta d'Or » émerge sur le delta du Rhin, de la Meuse, et de l'Escaut, autour des ports de Rotterdam, d'Amsterdam, d'Anvers et de Zeebrugge, là où l'activité portuaire est la plus dynamique et concentrée (Lavaud-Letilleul 2007 : 62, 67). On parle pour cette région d'une des « concentrations portuaires les plus importantes au monde» (Lavaud-Letilleul 2007 : 79-81 ; voir aussi Fleminf et Hayuth 1994 : 16 ; Masterplan : 6-8 ; Rissoan 1994 : 137).

Avec ses quatre ports maritimes (Anvers, Ostende, Gand et Zeebrugge, voir Debrie et Ruby 2009 : 18), il semble que l'on se réfère souvent à notre pays comme un « paradis logistique » (BNB 2006 : 4). La Belgique occuperait la première place parmi les pays européens en matière d'implantation de centres de distribution (e.a. des CED[32]) (BNB 2005 b : 7 ; BNB 2004 : 9). La Belgique tient ainsi un rôle très important pour l'approvisionnement de l'Europe en marchandises.



The Blue Banana. Soit la région couvrant les pôles logistiques majeurs et les centres de distributions d'Europe, s'étalant depuis le sud-est de l'Angleterre jusqu'à Madrid, à travers le Benelux, l'ouest de l'Allemagne, l'est de la France, la Suisse et le nord de l'Italie. Ce corridor a tendance à s'étirer vers l'est en raison des activités de nouveaux centres européens de distribution (CED) et centres régionaux

[29] Zone idéale couvrant les grands centres de distribution en Europe (BNB 2005 a : 135 ; BNB 2005 b : 69).
[30] Terme utilisé pour décrire la mégalopole européenne. Ce nom est inspiré de sa forme courbe et de la couleur dominante du drapeau de l'Union européenne. Avec l'élargissement de l'Europe vers l'est, peut-être son nom changera-t-il ?
[31] D'où le dit processus de « régionalisation portuaire » (voir aussi Notteboom 2010 ; Notteboom et Rodrigue 2005 ; Notteboom et Rodrigue 2010).
[32] Un Centre Européen de Distribution est un centre de distribution, pas nécessairement lié à un site de production, dont l'activité principale consiste en la réception et le stockage de biens, le rassemblement des commandes et l'expédition des biens vers au moins cinq pays européens. Les CED sont de plus en plus actifs dans les activités logistiques à valeur ajoutée, des activités de manufacture sont combinées avec la distribution, et le centre de distribution forme une connexion cruciale entre la chaîne d'approvisionnement et le consommateur (BNB 2008 a : 51).

de distribution (CRD) voguant sur la vague de l'élargissement de l'Union Européenne. (BNB 2008 a : 2 ; Cushman & Wakefield 2006)

2.3.2.1. Le réseau routier

L'accessibilité routière en Belgique est déjà très importante et il est donc difficile d'améliorer encore ce réseau (Geerts et Jourquin 2000 : 6). Avec une moyenne de 4,7 km de routes et autoroutes par km² de territoire, la Belgique possède actuellement, avec Singapour et Monaco, le réseau routier le plus dense de la planète (International Road Federation 1998, cité dans IBGE 2006 : 114). Les routes occuperaient un peu plus de 28% de l'espace urbanisé en Belgique (Mérenne-Schoumaker *et al.* 1997). En Région bruxelloise, 19,5% du territoire est occupé par des infrastructures de transport dont les trois quarts sont destinées à la voiture (Dobruszkes et Marissal 1995 ; IBGE 2006 : 114). Cette concentration particulière du réseau routier belge est illustrée ci-dessous, de même que l'importance de sa capacité :

Réseau routier européen (TEN-STAC 2004 : 20 ; voir aussi Geerts et Jourquin 2000 : 6). Les autoroutes sont en rouge, les voies à deux bandes en bleu et les autres routes en gris. On peut observer que le réseau routier est particulièrement dense sur le Benelux et surtout sur la Belgique.

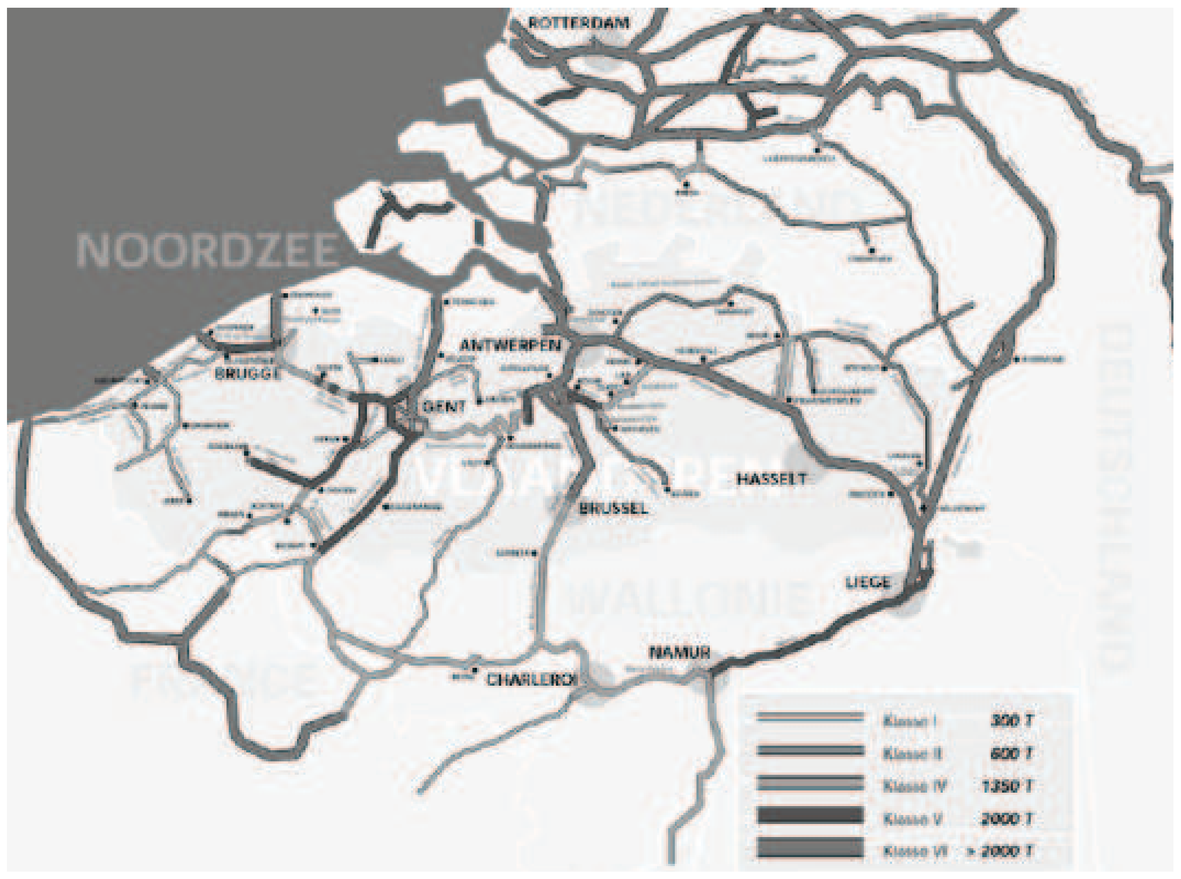
2.3.2.2. La voie d'eau

Le réseau hydraulique de l'Union européenne compte 29 500 km de canaux, rivières et lacs, dont 20 000 km sont concentrés pour l'essentiel aux Pays-Bas, en France, en Allemagne, en Belgique et en Autriche. Ils constituent ce qu'on a coutume d'appeler le grand bassin rhéno-scaldéo-mosan, soit le réseau navigable le plus dense au monde (BNB 2004 : 4, 8).

La Belgique dispose de l'une des densités en voies d'eau navigables les plus remarquables en Europe (IBGE 2006 : 4, 114), soit 1 500 km au total pour un territoire de 30 500 km², avec près de 2/3 de ces voies qui se situent en Flandre (BNB 2006 : 4-5 ; BNB 2004 : 4). Cinq grands axes composent le réseau fluvial belge. Trois axes sont d'orientation nord-sud : à l'est la liaison Anvers-Liège via le canal Albert ; au centre l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi ; et à l'ouest la liaison Gand-Tournai. Deux axes sont d'orientation ouest-est : la transversale nord reliant Bruges, Gand et Anvers via l'Escaut ; et la transversale sud assurant la liaison Charleroi-Namur-Liège via la Sambre et la Meuse-. Le réseau est adapté aux navires de gabarit[33]

[33] Il existe différents standards de gabarits sur les voies fluviales. Le gabarit européen de classe 4 (de 1000 à 1500 tonnes) est devenu la norme sur l'ensemble des zones portuaires wallonnes, qui peuvent accueillir des embarcations de 1350 tonnes. La classe 6 correspond aux navires de mer (de 6000 à 12000 tonnes). (BNB 2005 b : 69)

européen, soit 1 350 tonnes de capacité, et ouvre ainsi l'accès à d'importants centres économiques et aux grands ports maritimes et intérieurs. (BNB 2006 : 4-5 ; BNB 2004 : 4)



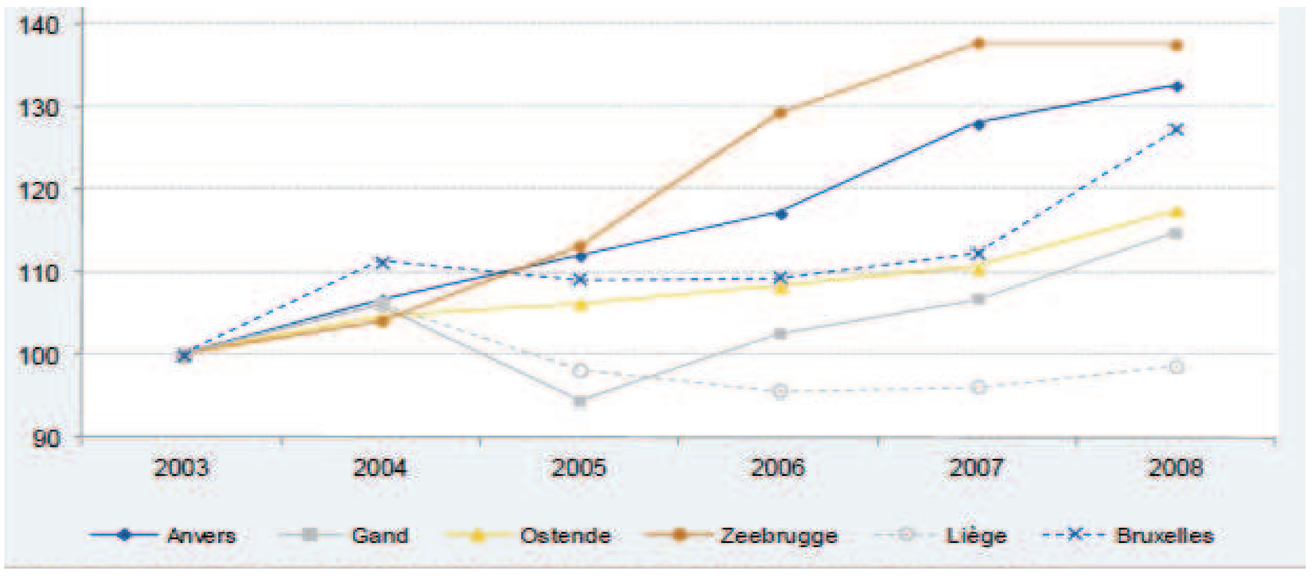
Réseau fluvial belge (BNB 2006 : 133 ; voir aussi Les cahiers de la fonderie1986 : 19). Les différentes voies navigables sont hiérarchisées en fonction de leur capacité, soit la largeur et le tirant d'eau : la classe I est accessible aux embarcations d'un tonnage de 300 tonnes ; la classe II aux 600 t ; la classe IV aux 1350 t ; la classe V aux 2000 t ; et la classe VI aux tonnages supérieurs à 2 000 t.

2.3.2.3. Le réseau ferroviaire

Le réseau ferré belge est lui aussi très dense (IBGE 2006 : 114). Néanmoins le transport ferroviaire, tant européen que belge, a connu un net recul durant les trois dernières décennies et de très nombreuses liaisons ont été démantelées. La part de marché du rail belge dans le transport de marchandises est tombé en deçà de 5% vers 2004, essentiellement à cause de l'intense compétition du transport routier (CEMT 2003, cité dans BNB 2004 : 39 ; City Freight WP6 : 27).

2.3.3. Etat actuel des ports et réseaux de transport belges : croissance des flux et saturation

Comme partout dans le monde, on assiste dans la zone de la Banane européenne à une forte croissance du trafic (surtout routier mais aussi maritime et fluvial) et donc à une tendance à l'engorgement autour et dans les grands centres jouant le rôle de « hubs » au sein d'un réseau de distribution étoilé (Lavaud-Letilleul 2007 : 79-81 ; Masterplan : 6-8 ; Slack 1999). Nous avons vu que la Belgique tient ainsi un rôle très important pour l'approvisionnement de l'Europe en marchandises et les flux de marchandises ne cessent donc d'y croître (BNB 2010 : 8, 72 ; BNB 2009 : 13, 77 ; BNB 2007 b : 3). Ce qu'on appelle le « cycle du déclin urbain » s'est amorcé en Belgique et ne se limite pas aux villes, il se pose actuellement à l'échelle régionale et nationale (IBGE 2006 : 114 ; Vandenbulcke *et al.* 2009).



Evolution du trafic dans les ports belges - indice 2003=100 (BNB 2010 : 8). Les données ayant servi à la construction de ce graphique sont les tonnages transportés par voie d'eau pour les ports de Liège et de Bruxelles, et le trafic maritime[34] pour les ports flamands.

Les limites d'accessibilité représentent un handicap non négligeable pour les ports, qui fait craindre pour leur compétitivité, mais aussi pour la sécurité et la fluidité de la chaîne d'approvisionnement (BNB 2007 b : 18 ; BNB 2006 : 9). Par exemple, le port d'Anvers a vu ses parts de marché reculer depuis le début des années 2000 face à celles de ses deux concurrents les plus importants, Rotterdam et Hambourg, où un meilleur accès maritime a été assuré par des projets ambitieux d'investissement dans les infrastructures. Anvers est pour sa part toujours interdit aux navires d'un tirant d'eau de plus de 11,9 m, donc aux porte-conteneurs de 6 000 EVP (Lavaud-Letilleul 2007 : 74). Le cas du port de Gand est similaire à celui du port d'Anvers. Ils démontrent ensemble la nécessité d'une amélioration des accès maritimes (souvent, il s'agit d'approfondir les voies d'eau et bassins) et des dessertes terrestres. (BNB 2007 b : 18 ; Debrie et Rudy 2009 : 18-19, 27-28 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 71)

> *« Cette concurrence exacerbée s'exerce sur fond de croissance accélérée des échanges […]. Les infrastructures capables d'accueillir les porte-conteneurs aux gabarits les plus élevés sont bien sûr avantagées dans la course aux parts de marché. Les ports en eaux profondes, comme Rotterdam, qui peuvent recevoir des ULCS (*Ultra large container ships*), d'une capacité de 12.000 TEU et plus, ont une longueur d'avance sur ceux dont l'accès à la mer est limité aux tonnages moyens-élevés, tels que les ports flamands. » (BNB 2007 b : 5-6)*

L'accessibilité routière en Belgique est déjà très importante mais souffre néanmoins d'un engorgement croissant (BNB 2006 : 4). « En Belgique, toutes les études […] témoignent d'un réseau proche de la saturation, voire totalement saturé dans les villes » (IBGE 2006 : 117 ; voir aussi Geerts et Jourquin 2000 : 11 ; Vandenbulcke *et al.* 2009). Toujours en Belgique, il existait déjà en 1995, des problèmes de dépassement de la capacité de certaines liaisons ferroviaires (Duchâteau 2007 : 2). Il n'y a cependant pas de problèmes de congestion sur les voies navigables, excepté sur certains croisements[35]. Il a même été constaté que les infrastructures pour ce mode de transport étaient sous-utilisées. (BNB 2008 a : 18 ; Beuthe *et al.* 2002 : 293)

Le transport fluvial bénéficie donc d'importantes marges de développement, à l'inverse des modes ferroviaire et surtout routier qui sont d'ores et déjà arrivés à saturation (BNB 2006 : 9 ; Plan d'action 2005 : 8).

2.3.4. Prévisions : croissance des trafics

Malgré les problèmes grandissants de saturation, les prévisions quant à la croissance du trafic routier en Europe sont de près de 60% entre 2006 et 2013 (BNB 2009 : 9). En tonne-kilomètres, si la demande générale de transport de biens devrait augmenter de 70% pour la période 2000-2020, le transport routier, lui, devrait « dramatiquement » augmenter de près de 60% sur la même période. Cela même si les transports par rail et par voie navigable intérieure augmentaient chacun de 100%. Cette tendance est favorisée par le boom du transport conteneurisé et par l'accroissement des capacités offertes par les ports maritimes afin de suivre la croissance. Néanmoins, sur le long terme, les capacités d'absorption offertes par les ports sont limitées, même si de grands travaux sont réalisés. (BNB 2008 a : 16, 60 ; IBGE 2006 : 44)

> *« L'évolution du transport mondial a évidemment des répercussions sur les ports maritimes. Ces derniers doivent faire face à une demande croissante pour un service de*

---

[34] Le trafic maritime est la somme de tous les chargements et déchargements de marchandises qui ont eu lieu dans un port maritime pendant une période donnée. On classe généralement les ports maritimes à partir de ce critère. (BNB 2005 a : 136)

[35] Par exemple, le canal de ceinture brugeois constituait en 2006 un goulot d'étranglement depuis des années (BNB 2006 : 56). Les ports d'Anvers, d'Ostende et de Zeebrugge, doivent faire face à un phénomène de congestion croissante (BNB 2006 : 57, 69).

> *chargement et de déchargement de navires d'une dimension de plus en plus imposante. Les infrastructures doivent être adaptées et les performances améliorées afin que les ports ne deviennent pas des goulots d'étranglement pour le transport. Malgré les progrès technologiques dans les grues de manutention, il serait faux d'affirmer que des progrès décisifs aient été réalisés donnant aux gestionnaires de ports les assurances de pouvoir absorber la croissance du trafic. » (BNB 2009 : 7)*

Selon la CEMT, l'augmentation du trafic de marchandise prévue de 2003 à 2025 (soit 40 à 50%) fait craindre l'apparition ou l'aggravation de goulots d'étranglement. Or, ceux-ci ont des répercussions sur la qualité des services de transport, avec une augmentation des coûts de congestion et une aggravation des problèmes environnementaux (CEMT 2003, cité dans BNB 2004 : 39-40).

2.3.5. Réponses : transfert modal, extension et interconnexion des réseaux, internalisation des coûts, etc.

2.3.5.1. Avant la prise de conscience

Jusqu'il y a peu, la réaction des politiciens a été de répondre à la demande de mobilité par des mesures améliorant l'offre de transport, surtout routier : création de routes à haute vitesse et autoroutes, renforcement de la capacité des routes, construction de tunnels et amélioration des performances des transports publics (Duchâteau 1998 : 2 ; IBGE 2002 a : 2 ; IBGE 2006 : 114-115). Or, ces stratégies n'ont pas seulement failli à régler les problèmes de saturation, elles les ont aussi renforcés : car si l'offre (soit l'accessibilité) est améliorée, la croissance de la demande (soit la mobilité) est favorisée (Duchâteau 1998 : 2, 12).

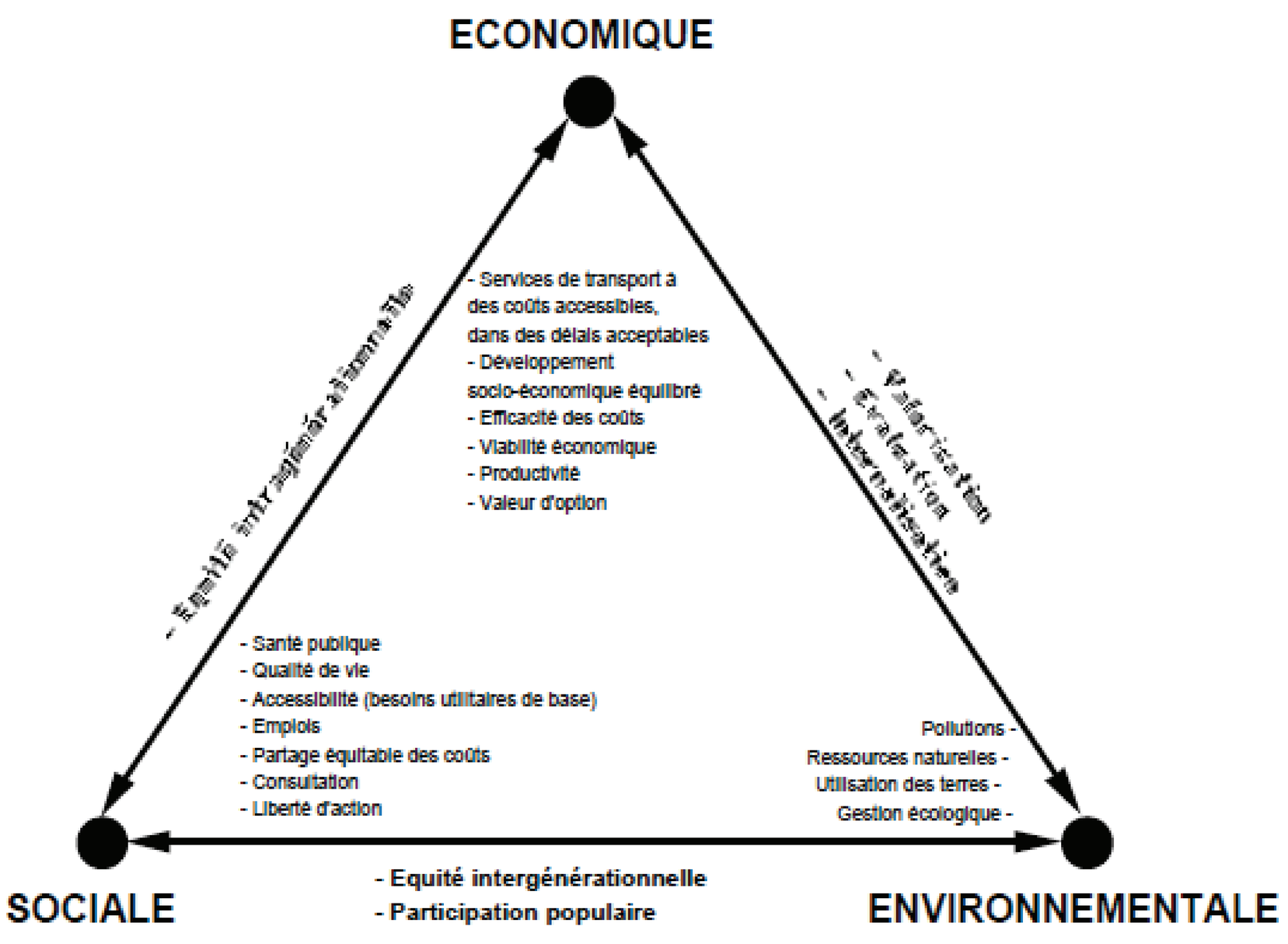
L'augmentation exponentielle du trafic et des échanges commerciaux a donc rendu l'espace urbain de moins en moins adapté aux exigences toujours plus fortes d'une logistique en flux tendus. Les problèmes majeurs rencontrés par le fret urbain sont : la congestion, le manque d'emplacements de parking adéquats pour le chargement/déchargement, des voiries trop étroites et autres obstacles, la non considération du fret urbain dans les politiques de gestion, et le manque flagrant d'information et d'attention aux enjeux du fret urbain (City Freight WP6 : 15, 90). Jusqu'il y a peu (dans les années 1990), le fret urbain était ainsi le grand oublié des politiques nationales de transport (City Freight WP6 : 90, 93). C'est ainsi que Laeticia Dablanc parlait de « l'invisibilité juridique du transport des marchandises en ville » (Dablanc 1997 : 5).

2.3.5.2. Prise de conscience

On assiste depuis une quinzaine d'années à l'émergence d'une prise de conscience de la part des pouvoirs publics quant à l'indispensable intégration de la question du transport de marchandises à la réflexion sur une mobilité durable (Commission européenne 2006 ; Nicolas *et al.* 2002 : 53 ; Dablanc 2007 a). L'idée émerge que les stratégies doivent avoir une vision à plus long terme, qu'elles doivent être basées sur une vision plus globale et systémique, coordonnant et intégrant les politiques d'urbanisme, de gestion de l'utilisation des sols, de transports, les politiques économiques, environnementales et de sécurité pour réellement atteindre des objectifs soutenables (Aronsson et Huge Brodin 2006 ; D'Este 1996 ; City Freight WP6 : 17, 78-79, 97-98 ; Duchâteau et Lobe 1998 : 1). On assiste également à une prise de conscience sur la nécessité de coordonner l'action des différents acteurs, dans une organisation plus participative de tout le processus de la prise de décision (analyse des problèmes, définition des objectifs, sélection des solutions, implémentation et évaluation) (City Freight WP6 : 79-80). La politique des transports doit inclure l'action sur l'offre de transport mais aussi une action influençant la demande et le choix de localisation des acteurs urbains. Cette nouvelle approche mène à réduire la dépendance par rapport à l'automobile tout en améliorant

l'accessibilité des centres-villes (surtout via les transports en commun, et en décourageant l'usage de la voiture privée) et en réorientant la localisation des activités et fonctions dans ces centres (le maintien et la revitalisation des centres commerciaux locaux). C'est dans cette optique qu'a été établi pour Bruxelles le nouveau Plan Iris, plan régional d'affectation des sols et de développement des transports conçu pour briser le cycle du déclin urbain. (Duchâteau 1998 : 2, 12, 15 ; IBGE 2006 : 115-117, 148)

Si l'on se réfère à la définition classique du développement durable figurant dans le rapport Brundtland, la durabilité appliquée au secteur des transports implique de développer des systèmes de transport qui maintiennent ou améliorent la qualité de vie des générations actuelles tout en préservant à long terme la santé des écosystèmes et en ne compromettant pas la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins de mobilité et de bien-être (Dablanc 2007 a : 101-105 ; IBGE 2006 : 118 ; rapport Brundtland). Le concept de transports durables peut ainsi être décrit schématiquement par la figure suivante. Celle-ci illustre le fait que toute stratégie de développement des transports durables doit effectuer un arbitrage équitable entre les trois piliers du développement durable, soit les pôles environnemental, social et économique :



Approche du concept de transports durables (adaptation de Munasinghe 1993, cité dans IBGE 2006 : 118). A gauche : équité intragénérationnelle. A droite : valorisation, évaluation, et internalisation.

Les problèmes grandissants (congestion, croissance des flux, pollutions) alliés à la difficulté d'augmenter une accessibilité déjà importante, imposent aux gouvernements le recours à différentes remèdes afin de réorienter les transports vers la durabilité Cependant, ces solutions sont partielles et ne sauraient résoudre les problèmes si elles ne sont pas appliquées de façon complémentaire.

Voici une liste non exhaustive de ces remèdes : le report modal vers le chemin de fer et la voie d'eau qui sont plus efficients sur le plan de l'utilisation des ressources, de l'impact environnemental et des accidents ; améliorer la compétitivité du secteur pour favoriser la multimodalité (aides, régimes fiscaux particuliers, subsides, etc) ; internalisation des coûts externes ; améliorer l'efficacité de la distribution (meilleure gestion, infrastructures,

technologies) ; faire un meilleur usage des infrastructures de transport ; une meilleure distribution spatiale des activités (rapprocher les différentes fonctions et activités) ; mise en place de contraintes pour réguler les trafics (optimisation de l'occupation des véhicules, modification des comportements de déplacement, développement de la mobilité virtuelle) ; minimiser la pollution et réduire les émissions de GES ; réduire le bruit et les nuisances du système de fret ; et réduire le nombre d'accidents, dégâts et problèmes de santé associés au fret. (Anderson *et al.* 2005 ; ARAU 2004 c : 8 ; BNB 2009 : 7-9 ; BNB 2010 : 7 ; Bouffioux *et al.* 2006 : 135-136 ; City Freight WP6 : 91-92 ; Frontline Solutions 2002 a ; IBGE 2006 : 120-137, 146 ; Macharis et Pekin 2009 ; Marsden et Rye 2010 ; Masterplan : 6-8, 13 ; Muñuzuri *et al.* 2005 ; Plan d'action 2005 : 26 ; Geerts et Jourquin 2000 : 11-12 ; Beuthe *et al.* 2002 : 285-286)

Dans la suite de ce chapitre, nous allons voir plus en détail quelques-uns de ces différents remèdes aux maux dont souffre le transport.

2.3.5.3. Découplage entre croissance économique et croissance des transports

Dans le contexte précité, a émergé l'idée qu'il était possible d'opérer un découplage entre la croissance économique et la croissance des transports (Aronsson et Huge Brodin 2006).

Cette solution ne remet pas en cause le sacro-saint concept de croissance économique. Au contraire, elle compte sur cette même croissance pour dégager les moyens financiers nécessaires aux développements technologiques qui permettraient, eux, le découplage. En effet, c'est par la recherche et le développement que le rendement et l'efficacité du transport seraient améliorés, permettant de conserver la croissance économique mais sans croissance proportionnelle des transports (OCDE 2006 ; EEA 2006 ; EEA 2007).

Cependant, en l'état actuel des savoirs, ce découplage ne constitue certainement pas une tendance claire. En outre, dans le meilleur des cas, on n'obtiendrait qu'une réduction de la croissance et non pas une réduction absolue des transports et de leurs nuisances. Or, cette réduction en valeur absolue du volume des transports est une condition *sine qua non* pour une reconversion vers la durabilité (Aronsson et Huge Brodin 2006). Cette solution n'est donc pas du tout suffisante et peut même engendrer un « effet rebond » néfaste qui gonflerait la demande[36]. Ce qui annulerait le peu de bénéfices environnementaux générés par cette stratégie.

2.3.5.4. Transfert modal

Le fret par voie d'eau permet une réduction de 50% des coûts de transport par rapport au fret routier, de même qu'une diminution substantielle des émissions polluantes (Aronsson et Huge Brodin 2006 ; Port de Bruxelles 2008 d : 2 ; cfr. supra). La voie d'eau (tout comme le rail) est de surcroît reconnue pour sa grande fiabilité, la sécurité et la régularité étant deux de ses *leitmotivs* (BNB 2006 : 6 ; BNB 2005 b : 8 ; BNB 2008 a : 59 ; Bouffioux *et al.* 2006 ; Plan d'action 2005 : 9).

La Commission européenne a fait du transport combiné son cheval de bataille pour la mobilité durable. La relance du rail et de la voie d'eau sont dès lors devenues des priorités : il s'agit ici de regagner les parts de marché perdues, mais aussi de désengorger la route face à une croissance exponentielle du transport de marchandises (City Freight WP6 : 89-90 ; TEN-STAC 2004). Ainsi, différentes mesures sont prises afin de faciliter le transfert modal (mesures

[36] Réaction psychologique courante qui pousse le consommateur à consommer plus lorsqu'il a la conscience tranquille : par exemple, l'automobiliste qui vient de s'acheter un voiture moins énergivore.

fiscales, subsides, facilitation administratives, amélioration des réseaux, etc.)[37] (Macharis et Pekin 2009). Avec ces politiques européennes, la répartition entre les modes de transport (78% route, 20% voie d'eau, 2% rail en 2005) devrait évoluer vers une situation moins contrastée en 2015 (65% route, 27% voie d'eau et 8% rail) (Masterplan : 28).

En 2000, ces mesures ne semblaient pas être une solution suffisante pour influencer significativement le transfert modal. En effet, selon les scénarios modélisés d'une étude Stratec sur la promotion du transfert modal[38], on peut s'attendre dans le meilleur des cas à une réduction de 2% des parts de marchés détenues par la route par rapport au scénario de référence pour 2010. Selon les auteurs de cette étude, des politiques plus volontaristes de régulation auraient donc sans doute dû être implémentées. (Geerts et Jourquin 2000 : 12-14).

Actuellement, on pense que la seule augmentation du prix du pétrole suffirait sans doute à augmenter significativement la part de marché du transport multimodal (Macharis *et al.* 2010).

2.3.5.5. Extension et interconnexion des réseaux

De nombreuses études académiques montrent l'importance de l'accès multimodal à l'arrière-pays, et de son développement, pour la compétitivité des ports maritimes menacés par la congestion (Gouvernal 2003 : 96 ; de Langen et Chouly 2003 ; Kreukels *et al.* 1998 ; Roso 2008 ; Slack 1999). Dans un contexte de saturation des réseaux de transport, les ports et terminaux intérieurs intermodaux peuvent jouer un rôle important : ils peuvent faire office d'extensions inlandsis, comme « hubs » intérieurs, réduisant ainsi la pression sur les ports maritimes surchargés en étendant le réseau de transport par voie d'eau loin de ceux-ci, à l'intérieur des terres. Le désenclavement et l'ouverture vers l'arrière-pays sont prioritaires dans les politiques d'expansion des autorités portuaires (e.a. flamandes), avec en point de mire le transfert modal de la route vers le rail et la voie d'eau. (BNB 2007 b : 55 ; BNB 2006 : 5, 40 ; BNB 2005 a : 82 ; BNB 2004 : 15 ; de Langen et Chouly 2003 : 78; Franc 2007 : 122 ; Gouvernal 2003 : 98, 105 ; Rodrigue *et al.* 2010 ; Slack 1999)

La demande de terrains illustre bien cela : « [f]orce est de constater que le manque d'espace et le problème environnemental seront au cœur des réflexions des aménageurs portuaires dans les 20 prochaînes années » (Lavaud-Letilleul 2007 : 81). Par exemple, les auteurs du Plan Stratégique 2030 du Port d'Anvers ont pointé un besoin additionnel d'environ 1200 ha pour rencontrer la demande de terrains logistiques à l'horizon 2020. Cette demande de terrains concerne plutôt l'arrière-pays pour peu que ces derniers soient : à proximité d'un port maritime ; à proximité des marchés ; pourvus d'un accès multimodal de qualité ; qu'ils accueillent de nombreux fournisseurs de services logistiques ; pourvus d'un marché de l'emploi de qualité et de possibilité d'entreposage (Lavaud-Letilleul 2007 : 79-81 ; Masterplan : 6, 8 ; Rodrigue *et al.* 2010 ; Roso 2008).

Pour illustrer cette stratégie, on peut citer le projet TriLogiPort qui servira explicitement d'extension inlandsis du port d'Anvers. Le projet est tourné vers la logistique à haute valeur ajoutée. Il s'agit d'une étendue de 100 hectares, située au port de Hermalle-sous-Argenteau (près de Liège), qui réunira terminal à conteneurs, darse[39], quais et zones de dépôt. L'ensemble est déjà desservi par la route et le rail. Les travaux ont débuté en 2005. « Le port

---

[37] Par exemple, la suppression des droits pour la navigation fluviale en Wallonie constitue un signal fort en faveur d'une utilisation plus soutenue de la voie d'eau (BNB 2006 : 87 ; BNB 2005 b : 5). A Bruxelles, la politique est de diminuer les frais de transport par voie d'eau : par exemple, les droits de port (e.a. les droits d'accostage ont été exemptés pour le trafic maritime depuis le 1er juillet 2004) et de navigation ont été réduits au cours de la dernière décennie (Plan d'action 2005 : 17).

[38] Par des investissements importants dans les réseaux ferroviaire et fluvial : nouvelles liaisons, élargissement des voies existantes, etc.

[39] Une darse est un bassin abrité dans un port (BNB 2005 b : 69).

d'Anvers voit dans ce projet une solution au sérieux problème d'engorgement qui se fait jour sur ses terminaux à conteneurs, […] l'objectif est de promouvoir cette plate-forme, sorte de base arrière du port anversois » (BNB 2007 b : 55 ; voir aussi BNB 2006 : 9, 87 ; BNB 2005 b : 7 ; BNB 2004 : 15, 42).

Le Port de Bruxelles a lui aussi un besoin urgent de terrains avec une demande immédiate (en 2005) de 20 ha (Plan d'action 2005 : 6, 15). Une étude de l'ONEm a sondé les besoins d'espace supplémentaire parmi un échantillon d'entreprises portuaires bruxelloises : au total, tous secteurs confondus, 22,7% des entreprises disaient avoir un besoin d'espace supplémentaire (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 97). En effet, comme le port de Liège, le port de Bruxelles prend une importance particulière comme extension inlandsis des ports flamands (Masterplan : 6).

Mais la mise en place de ces bases arrière nécessite d'importantes modifications du réseau. Ainsi au niveau européen, c'est dans cette perspective que des programmes d'interconnexion et de mise à grand gabarit des bassins fluviaux sont lancés, notamment dans le cadre des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) qui tiennent une place de choix dans la politique commune des transports et du marché unique (BNB 2008 a : 59 ; BNB 2006 : 4, 6 ; Ferris 2004 ; Ollivier-Trigalo 2000 : 4 ; TEN-STAC 2004 : 59-60, 140). Par exemple, la liaison Seine-Scheldt est un projet ambitieux (BNB 2008 a : 59-60), comme la liaison Seine-Escaut qui comprend non seulement le canal français Seine-Nord Europe[40], mais aussi la mise à grand gabarit des liaisons belges existantes (Lavaud-Letilleul 2007 : 78, 93 ; Masterplan : 7). La carte suivante montre le réseau des voies navigables en Europe après réalisation des projets prioritaires du RTE-T :

Voies navigables intra-terriennes en Europe et flux totaux affrétés après réalisation des projets prioritaires RTE-T (TEN-STAC 2004 : 140). Le rouge représente un flux annuel supérieur à 50 000 kt (kilotonne) ; le bleu foncé un flux de 10 000 à 50 000 kt ; le bleu clair un flux de 1 000 à 10 000 kt ; le vert un flux de 100 à 1 000 ; et le rose un flux de 1 à 100 kt.

2.3.5.6. Libéralisation et ouverture des marchés

Les ports du monde, tout comme les autres infrastructures de transport, étaient traditionnellement considérés comme des infrastructures publiques, gérées par des sociétés et compagnies nationales qui détenaient souvent un monopole. Cependant, leur administration et leur orientation institutionnelle ont fini par être perçues comme non adaptées pour pallier aux

[40] Ce maillon fluvial est situé entre le bassin de la Seine et le réseau fluvial de l'Europe du Nord, dont la Lys et l'Escaut. Il devrait être opérationnel dès 2013 (BNB 2007 b : 18).

besoins d'efficacité requis par le contexte de forte concurrence. Cela a entrainé, à partir des années 1980, une vague d'importantes réformes dans les ports afin d'améliorer leur efficacité et de dynamiser le marché. Cela s'est traduit, aussi dans les autres secteurs du transport, par des politiques publiques de transfert des compétences, de privatisation, de libéralisation, de déréglementation et de décentralisation des infrastructures de transport. (BNB 2008 a : 3 ; Comtois et Slack 2003 : 12 ; Debrie et Ruby 2009 ; Gouvernal 2003 : 95)

En effet, la Commission européenne avait institué la compétitivité autant que la mobilité durable comme objectifs à poursuivre à moyen terme dans la politique européenne des transports. Suite à cela, les transports par la route, par voie d'eau[41], par avion, et par rail ont été ouverts à la compétition durant la dernière décennie (BNB 2008 a : 3 ; CILT 2007 b). Cette libéralisation s'est traduite par une restructuration conforme aux directives européennes qui exigeaient que la gestion des infrastructures soit séparée de la fourniture des services[42] afin que la libre concurrence dans un marché européen unique ne soit pas entravée (BNB 2008 a : 17 ; Gouvernal 2003 : 95-96).

De plus, la Commission européenne a plaidé dans sa communication d'octobre 2007 pour un espace maritime européen intégré, sans barrières. Car il avait été constaté que les navires, pour se déplacer entre deux ports européens, devaient remplir des procédures plus lourdes que celles imposées aux camions. Le transport maritime était donc défavorisé (BNB 2009 : 10). Dans la même optique, une simplification administrative est en cours à Bruxelles pour les modes de transport respectueux de l'environnement car ils étaient soumis à des exigences de permis supplémentaires (Plan d'action 2005 : 6, 17).

2.3.5.7. Co-opétition

Au niveau mondial et européen, le secteur du transport de fret et la logistique sont en mutation rapide et l'avenir des ports dépend de leur capacité à accompagner ces mutations (BNB 2005 a : 81 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 110 ; Skjoett-Larsen 2000). La vision des ports en tant que maillons au sein d'un système complexe de transport multimodal émerge. D'où l'adoption d'une démarche systémique qui vise à mettre en place une coordination entre les différents composants de la chaîne logistique afin, aussi, de faciliter le transfert modal (City Freight WP6 : 78 ; Comtois et Slack 2003 : 17 ; de Langen et Chouly 2003 : 91 ; Frontline Solutions 2002 b ; Debrie et Ruby 2009 : 42). Les ports sont par conséquent de plus en plus considérés comme des « corridors » à l'interface entre différents modes de transport (Debrie et Ruby 2009 : 43, 46 ; Fleming et Hayuth 1994 ; Mangan *et al.* 2008).

D'un côté, si les ports intérieurs se complètent pour ce qui est de la desserte locale, ils deviennent concurrents lorsqu'on se place à plus grande échelle. En effet, les flux de marchandises se concentrent progressivement depuis les grands ports sur les grands terminaux qui ne desservent alors plus uniquement le marché local mais s'adressent à des aires plus vastes. On parle alors de « course aux parts de marché », ou de secteur « hyperconcurrentiel » (BNB 2007 b : 5 ; BNB 2008 b : 77 ; BNB 2010 : 10-11 ; Franc 2007 : 121 ; Mangan *et al.* 2008 ; Masterplan : 6-8 ; Skjoett-Larsen 2000). Le Livre Blanc de la Commission européenne a d'ailleurs relevé des problèmes dus à cette concurrence : le marché de la navigation intérieure étant constitué de petites et moyennes entreprises, il souffre d'être

[41] Début 2006, le Parlement européen a néanmoins rejeté la directive prévoyant la libéralisation des services portuaires, prolongeant ainsi la période de réflexion à ce sujet. D'aucuns lui préféraient une directive sur la transparence et les conditions équitables de concurrence entre les ports. Par ailleurs, l'ouverture du marché des services portuaires reste très controversée socialement, notamment par les dockers. (BNB 2007 b : 73 ; BNB 2006 : 4 ; BNB 2005 a : 3, 82)

[42] Pensons notamment à Electrabel qui a été restructurée suite à la libéralisation du marché belge de l'électricité qui a débuté en 2003 (BNB 2005 a : 28), ou mieux, à la SNCB qui a été restructurée en janvier 2005 afin de former trois entités distinctes : Infrabel, SNCB et SNCB Holding.

morcelé car la concurrence intense que se livrent les acteurs du secteur freine le réinvestissement et a des effets négatifs sur l'emploi (BNB 2009 : 7 ; BNB 2008 a : 25 ; Commission européenne 2001).

D'un autre côté, la complémentarité, l'interdépendance, et la coopération entre les terminaux intérieurs et les grands ports maritimes s'affirme de plus en plus dans une logique d'extension multimodale ou d'interconnexion des réseaux, et remplace la concurrence qui était de mise jusqu'alors (Comtois et Slack 2003 : 19, 22 ; de Langen et Chouly 2003 ; Fugate *et al.* 2009 ; Gouvernal 2003 : 107-109, 111-112 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 62, 72, 86-89 ; Masterplan : 6-8 ; Plan d'action 2005 : 33). Cette stratégie relève de ce que certains auteurs appellent le concept de « co-opétition », terme hybride formé à partir des mots « compétition » et « coopération » (Song 2003). Il s'agit pour des acteurs en concurrence sur le même marché de « collaborer pour combattre », en imaginant des stratégies *win-win* afin de réaliser des économies d'échelle, de partager les investissements, et de partager les risques, pour faire face à d'autres compétiteurs de même nature ou à d'autres catégories d'acteurs (Fugate *et al.* 2009 ; Lavaud-Letilleul 2007 : 94).

C'est ce genre de coalitions qui permettent de considérer la région portuaire du Delta d'Or comme aussi importante que le port de Shanghaï (troisième port conteneurisé au monde) ou comme une des « concentrations portuaires les plus importantes au monde» (Lavaud-Letilleul 2007 : 68, 79-81 ; Masterplan : 6-8). En effet, cette « région portuaire » binationale peut continuer à se développer en gérant des flux de plus en plus importants tout en évitant la saturation. Cela grâce à une redistribution de ces flux vers les ports secondaires (ou bases arrière) avec lesquels les liens ont été renforcés (Lavaud-Letilleul 2007 : 73 ; Slack 1999).

En Belgique, différents accords de coopération portent sur l'ensemble du réseau belge des voies navigables (BNB 2005 a : 82 ; Comtois et Slack 2003 : 19-20 ; Debrie et Ruby 2009 : 18 ; Plan d'action 2005 : 34-35). Nous avons déjà exposé le cas de TriLogiPort qui scelle l'accord entre les ports d'Anvers et de Liège « qui ouvre une ère de coopération » (BNB 2006 : 114) dans le but d'implanter à Liège un « arrière-port directement accessible par le canal Albert », « une base arrière » qui permettrait de « soulager le port d'Anvers, qui arrive à saturation » (BNB 2004 : 15, 42 ; voir supra point sur l'extension du réseau). Il existe des dynamiques similaires entre les ports d'Anvers et de Bruxelles et entre les ports de Bruxelles et de Charleroi. De surcroît, la plupart des ports font partie de diverses associations comme la FEPI (Fédération Européenne des Ports Intérieurs), l'AIVP (Association Internationale de Villes et des Ports) ou l'AIPCN (Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation) (Plan d'action 2005 : 35).

2.3.5.8. Internalisation des coûts externes

Nous l'avons vu, les marchandises sont transportées essentiellement par camions dans les hinterlands. Cela malgré que les coûts externes causés à la société soient en moyenne 20 fois plus élevés pour le transport routier que pour le transport fluvial (Plan d'action 2005 : 8).

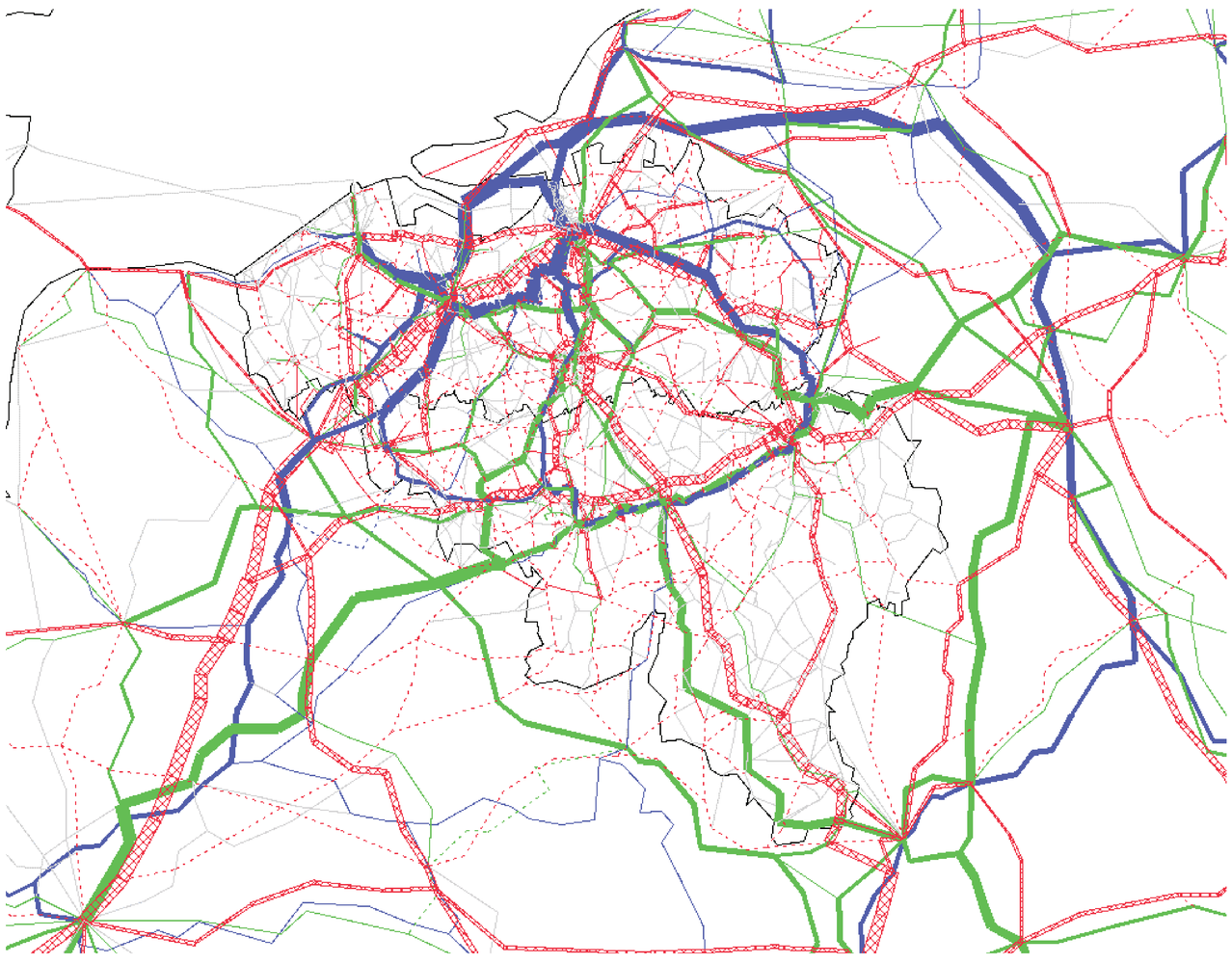
Une solution alternative, de plus en plus souhaitée tant par les autorités européennes que nationales, est l'internalisation des coûts externes, une application du principe du pollueur-payeur. Le prix trop bas des transports qui a caractérisé notre société durant un demi-siècle (avec pour cause le prix artificiellement bas du pétrole), constituerait la cause essentielle des problèmes actuels et futurs liés à la mobilité. Dans la mesure où les usagers n'assument qu'une part des coûts sociaux qu'ils occasionnent (les coûts internes), les transports apparaissent très attractifs et ces derniers font l'objet d'une demande excédentaire par rapport aux vrais intérêts de l'ensemble de la population. Il s'agit là d'une situation d'allocation non optimale des

ressources et l'estimation correcte des coûts est nécessaire au plus tôt pour une saine concurrence des prix. Autrement dit, il faut imputer les coûts externes aux utilisateurs routiers. (IBGE 2006 : 11-12 ; Macharis *et al.* 2010

Au niveau européen, différentes mesures sont prises dans ce sens. On peut citer par exemple la directive Eurovignette qui impose des charges aux transporteurs routiers (CILT 2009).

A Bruxelles, de l'aveu même de l'IBGE, la mise en place du Plan Air/Climat et du Plan Iris ne permettra pas d'atteindre les engagements de la Région bruxelloise dans le cadre du Protocole de Kyoto. Selon l'Institut, « il est impératif que des mesures complémentaires soient prises via un Plan Energie viable. […] Le prix de l'énergie se doit d'incorporer les coûts externes sociaux et environnementaux de la consommation d'énergie. Ainsi, les prix avantageraient la non/faible consommation plutôt que la sur-consommation » (IBGE 2006 : 156). Néanmoins aucune mesure concrète n'a encore été prise.

Une étude Stratec a mis sur pied des scénarios incluant soit une internalisation partielle, soit une internalisation totale des coûts externes. Ils montrent un impact assez important sur le transfert modal : par exemple, pour une internalisation totale, la part de marché en 2010 pour le transport routier en Wallonie est réduite de 10% par rapport à 2000, tandis que le transport par rail augmente de 7% et le transport par voie d'eau de 3% (Geerts et Jourquin 2000 : 12-14).



Carte illustrant l'impact d'une internalisation totale des coûts externes sur les réseaux de transport belges (Geerts et Jourquin 2000 : 14). Le réseau ferré est représenté en vert, le réseau navigable en bleu, le réseau routier en rouge. Les lignes hachurées représentent une réduction de trafic, les lignes pleines une augmentation.

2.4. La production des discours environnementaux : entre faits scientifiques et « propagande », quels producteurs pour quels usages ?

Concernant la communication environnementale émanant du secteur des transports et de la logistique, « Greening supply chain » est une expression que l'on retrouve plus que couramment. Ces trois mots sont même définis comme l'une des principales stratégies du secteur (Skjoett-Larsen 2000).

La communication environnementale reste un sujet de recherche difficile à définir. A l'heure actuelle, il est pourtant indéniable que cette communication fait bien partie de la stratégie globale des entreprises. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à se référer à ce que l'on peut appeler la vague de publicités « vertes » qui envahissent les espaces publics et les médias. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les plus gros moyens sont mis pour améliorer l'image des produits de consommation les plus problématiques (énergie -EDF, Total, BP- , voitures plus écologiques mais aussi plus puissantes -Jeep, Toyota- , lessives, etc.).

> *« Pour savoir quelles sont les multinationales les plus prédatrices pour notre planète, il suffit, pour ainsi dire, de relever le nom de celles qui investissent le plus dans la communication verte ! » (Notebaert et Sejeau 2010).*

Ces développements ont engendré une expression devenue courante : le « greenwashing ». Le mot signifie littéralement « laver vert » mais est généralement traduit par « écoblanchiment ». Voici une façon de définir l'écoblanchiment :

> *« Le procédé consiste à donner à une entreprise une image écolo privilégiant un développement durable alors qu'elle fabrique et/ou vend des produits polluants. Il ne s'agit plus de se désintéresser du discours écologiste, mais de l'intégrer, de le digérer pour continuer à faire le même business la bonne conscience en plus. Changer de discours pour que rien ne change. Voilà, en réalité, ce que nous proposent les ''écoblanchisseurs''. » (Notebaert et Sejeau 2010).*

L'intégration de la protection de l'environnement comme un axe majeur de leur stratégie a un impact très important sur l'image que les entreprises cherchent à améliorer auprès de l'opinion publique (De Backer 1992). Par la communication environnementale, les entreprises tentent donc de se donner une légitimité sociale et environnementale qui leur donne un avantage compétitif en attirant plus d'investisseurs (Chaveau et Rosé 2003 : 23 ; Libaert 1992 ; Ogrizek 1994 ; van Hoek et Johnson 2010 : 153).

Le marketing est ainsi évoqué comme l'un des principaux intérêts se cachant derrière les initiatives liées au développement durable au sein des entreprises (van Hoek et Johnson 2010 : 153). Ce qui amène à la question suivante : « how sustainable sustainability marketing is [?] » (van Hoek et Johnson 2010 : 153). Car, si les entreprises sont guidées par des considérations de marketing et de relations publiques, changeront-elles de politique lorsque de nouvelles opportunités de marketing apparaîtront ? Ces changements surviendront-ils avant que les investissements nécessaires à la réorientation vers la soutenabilité aient pu être faits ? (van Hoek et Johnson 2010 : 153-154)

De même, sachant que les intérêts économiques à court terme sont en opposition avec une vision environnementale à long terme, il semble que bien souvent l'information environnementale émise par les entreprises soit biaisée (voire manipulée) par la prédominance du premier de ces paradigmes (McIntyre *et al.* 1998).

> *« Does the marketing edge drive efforts too much and does it distract attention from greater sustainability opportunities? » (van Hoek et Johnson 2010 : 154)*

Ainsi, si le marketing est roi, la question reste posée de savoir si les déclarations d'intentions et les prises de positions constituent une réelle information ou si elles se limitent à de la communication, à des beaux discours en somme. Evelyne Lubbers n'hésite pas à parler de mascarade verte pour décrire des entreprises qui communiquent sur le développement durable sans véritablement transformer leur stratégie de gestion (Lubbers 2003).

Car la communication environnementale ne s'évalue pas à l'impact médiatique, mais bien aux changements effectifs de comportement. Cette communication doit donc s'appuyer sur des

actions concrètes, être transparente et s'inscrire dans le long terme (Ogrizek 1994 ; Vigneron 1996).

Au port de Bruxelles comme ailleurs, si les intentions communiquées sont honorables, c'est souvent dans les modalités d'application concrètes que l'on mesure la réelle opportunité des projets. Et nous allons voir que, malgré toute la communication environnementale l'entourant, les modalités d'implémentation du BILC étaient plus que discutables…

3. Le Port de Bruxelles : présentation

Depuis 1989 en Belgique, la gestion de chaque port est assurée par son entreprise portuaire. Il s'agit soit d'entreprises municipales autonomes, soit de sociétés anonymes, qui bénéficient du soutien financier et logistique de leur région de tutelle. (BNB 2006 : 6)

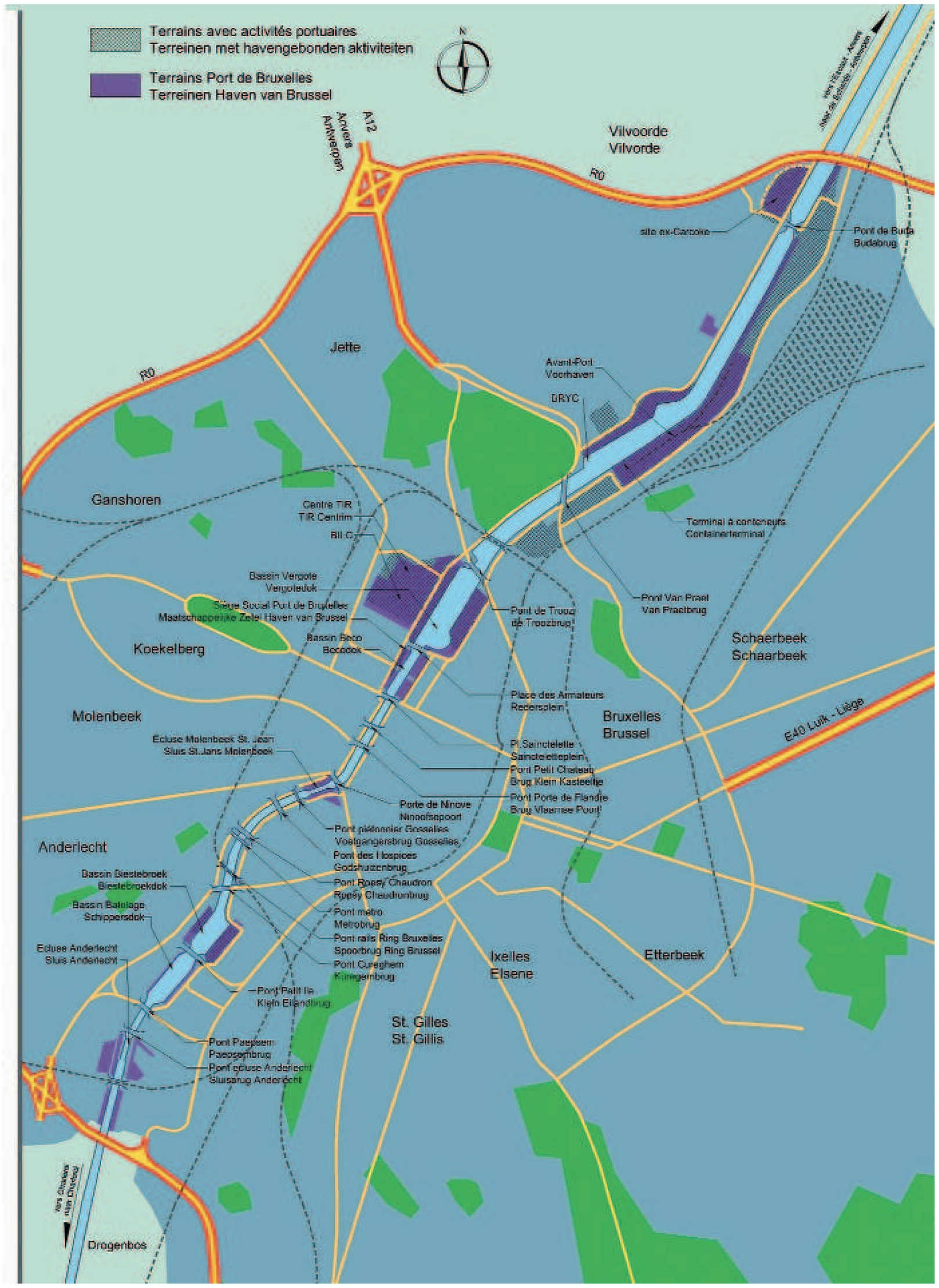
A Bruxelles, des organismes distincts géraient les parties nord et sud du canal traversant Bruxelles, cela jusqu'à la création en 1993 de la Société Régionale du Port de Bruxelles (Masterplan : 3). Cet organisme d'intérêt public, doté de la personnalité juridique et des moyens financiers, fonciers et humains nécessaires à l'accomplissement de ses missions (Port de Bruxelles 2009 d : 21), « est chargé de la gestion, de l'exploitation et du développement du canal, du port, de l'Avant-port, des installations portuaires et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale » (Port de Bruxelles 2008 c : 6 ; Port de Bruxelles 2009 d : 6 ; IBGE 2005 a : 4). Il est composé de quatre groupes d'actionnaires : la Région de Bruxelles-Capitale qui est majoritaire avec 58,05% du capital ; la Ville de Bruxelles avec 33,4%du capital ; les huit communes bruxelloises qui détenaient les actions de l'ancienne Société du Canal, soit Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles, Anderlecht, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles, Koekelberg et Etterbeek, qui détiennent ensemble 4,88% du capital ; la société anonyme Bruxelles-Infrastucture-Finances, filiale de la Société Régionale d'Investissement de Bruxelles, qui détient 3,67% des parts. (IEB 2008 f : 4 ; IBGE 2007 b : 8 ; Les cahiers de la fonderie1986 : 41 ; Port de Bruxelles 2008 c : 6 ; Port de Bruxelles 2009 d : 6).

Ce n'est qu'en 2008 que la Banque Nationale de Belgique a intégré pour la première fois un chapitre consacré au port de Bruxelles dans son étude annuelle sur l'importance économique des ports belges. Car le port de Bruxelles, avant cela, se trouvait « encore en phase de lancement » et n'était pas encore assez important pour y être cité. Le port de Bruxelles reste néanmoins le second port intérieur belge, après celui de Liège. En cette qualité, il joue un rôle essentiel comme centre d'approvisionnement et de distribution pour la région et son hinterland. (BNB 2008 b : 68)

3.1.Emprise au sol

Bruxelles, avec son million d'habitants concentrés sur seulement 162 km² (BNB 2008 a : 34 ; IBGE 2009 : 19), se trouve « au centre de l'Europe », à quelques heures de route de Paris, Cologne ou Rotterdam, et est reliée à un réseau autoroutier, routier, ferroviaire, et navigable très dense. Bruxelles n'étant qu'à cinq heures de navigation d'Anvers, son port a la double vocation de port maritime[43] et de port intérieur (Masterplan : 4 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 41, 107 ; Plan d'action 2005 : 9).

[43] Les critères définissant un port maritime sont les suivants : accessibilité aux navires de mer et possibilité d'accueil pour des navires dont le tonnage maximum atteint 9 000 tonnes (BNB 2005 b : 4).



Emprise au sol du domaine portuaire. Terrains portuaires (en mauve) et terrains abritant des activités portuaires dans Bruxelles (en gris). (Plan d'action 2005 : 38 ; voir aussi Les cahiers de la fonderie1986 : 20-21)

Située dans la vallée de la Senne[44], la Région de Bruxelles-Capitale est traversée du nord au sud par le canal de Charleroi-Bruxelles-Willebroek (IBGE 2002 b : 1 ; IBGE 2005 a : 1). Cette voie d'eau, seule voie navigable en Région de Bruxelles-Capitale, est composée de deux parties distinctes, fruit d'une histoire différenciée. La partie nord correspond au canal maritime Bruxelles-Rupel ou canal de Willebroek. Il permet de relier Bruxelles à l'Escaut et d'atteindre la mer du Nord à Anvers (IBGE 2005 a : 4 ; Les cahiers de la fonderie1986 : 22). Cette partie Nord du canal est depuis des siècles[45] tournée vers le commerce maritime et est qualifiée de « fluvio-maritime ». Elle peut actuellement accueillir des navires jusqu'à 4 500 tonnes et est équipée

[44] qui a été majoritairement voûtée et dont le lit est parallèle à l'axe du canal, (IBGE 2002 b : 1, 4, 6 ; IBGE 2007 b : 19, 36)
[45] La vocation portuaire de la vallée de la Senne a commencé dès le Xème siècle. Le canal bruxellois a été construit de 1550 à 1561. (IBGE 2002 a : 1 ; Les cahiers de la fonderie1986 : 22)

d'outils logistiques modernes tels que le terminal[46] à conteneurs (Brussels Terminal Intermodal, voir City Freight WP6 : 27) qui est un centre multimodal relié à la route, au rail et à la voie d'eau (IBGE 2005 a : 3-4 ; IBGE 2007 a : 45 ; Plan d'action 2005 : 10, 16 ; Port de Bruxelles 2008 i : 1). La partie sud du canal est plus récente et permet depuis le début du XIXè siècle d'accéder au bassin de Charleroi via le canal fluvial Charleroi-Bruxelles, son histoire est d'ailleurs liée à celle du charbon (Masterplan : 3 ; Port de Bruxelles 2010 a : 4 ; Les cahiers de la fonderie1986 : 23, 110). Ce canal est relié au canal du Centre et à la Sambre (IBGE 2005 a : 4).

La partie nord concentre le plus grand nombre d'activités de transport logistique, qui sont en fait situées majoritairement en périphérie de la capitale, en territoire flamand (dont l'aéroport à Zaventem) (BNB 2008 a : 34 ; Les cahiers de la fonderie1986 : ca. 20-21).

Les 14 kilomètres de voie d'eau gérés par le Port de Bruxelles représentent un plan d'eau de 80 hectares (Masterplan : 4). Le Port est par ailleurs propriétaire foncier de 70 hectares situés en milieu urbain (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 107).

La localisation au cœur de la métropole bruxelloise implique des limites spatiales contraignantes (territoire limité, manque de terrains, pression des autres fonctions urbaines[47], pression immobilière, etc.) et certaines charges financières supplémentaires pour les entreprises. Ces charges sont liées à la fiscalité et au coût des terrains plus élevés (Masterplan : 5, 13 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 101-104). En conséquence, un usage parcimonieux des terrains portuaires est une nécessité (Masterplan : 15).

Néanmoins, près de 20 ha étaient inoccupés en juillet 2008 et promis à différents projets qui faisaient la part belle aux activités logistiques (IEB 2008 a ; Masterplan : 16-19 ; Port de Bruxelles 2009 d : 16 ; Port de Bruxelles 2008 j : 1). Le plus controversé de ces projets était sans aucun doute le projet BILC, ou Brussels International Logistic Center (*cfr. infra*).

3.2.Activités déployées

Les 70 hectares du domaine portuaire bruxellois accueillent près de 350 entreprises, concessionnaires de terrains, locaux administratifs et entrepôts (Masterplan : 4 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 107 ; Plan d'action 2005 : 5). Les principaux secteurs d'activité sont le commerce de gros, le recyclage, le transport et la logistique (Masterplan : 5 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 28 ; Plan d'action 2005 : 5). L'analyse de plusieurs indicateurs socio-économiques (dont le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, le volume des transports et son évolution positive, les efforts d'investissements passés et projetés, les perspectives d'évolution relatives à l'emploi) révèle le dynamisme, la croissance et la robustesse qui animent les activités de la zone portuaire bruxelloise depuis 2002, et ce même durant la crise récente (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 109, 112 ; BNB 2009 : 69 ; BNB 2008 b : 69).

Le chiffre d'affaires est proportionnellement plus élevé dans la zone portuaire que dans la Région Bruxelloise : 1% du taux d'emploi de la Région pour un chiffre d'affaires représentant 2,4% du total régional, soit 3,2 milliards d'euros (Masterplan : 5 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 28 ; Plan d'action 2005 : 5). L'impact des entreprises portuaires en termes de valeur ajoutée est également considérable : en 2004, la valeur ajoutée directe des entreprises du port de Bruxelles était de 569,1 millions d'euros (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 :

---

[46] Un terminal est une partie d'un port comprenant un ou plusieurs poste(s) à quai destiné(s) à la manutention d'un type particulier de chargement (BNB 2005 b : 69).

[47] Par exemple, la proximité des habitations limite fortement les activités économiques (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 101).

20, 30). Cette somme représentait 1,2% de l'ensemble de la valeur ajoutée de la Région bruxelloise (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 30).

Le profil sectoriel du port de Bruxelles, comparé à celui des autres ports belges, présente certaines spécificités : il faut noter la « plus grande importance relative des activités non maritimes à Bruxelles […]. Enfin, lorsque l'on ne prend pas en considération le secteur de l'énergie à Bruxelles, l'importance du tertiaire augmente » (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 20). En effet, vu qu'il est situé à proximité immédiate du centre-ville, c'est aussi un port d'approvisionnement urbain, ce qui explique, à côté des producteurs et des transformateurs, la forte présence du commerce de gros (dont les importateurs) et la présence du tertiaire lourd (avec les activités logistiques et le transport) (BNB 2010 : 18 ; BNB 2009 : 20 ; Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 107, 109). Ainsi, 13% des entreprises portuaires bruxelloises sont actives dans le domaine de l'industrie et 87% dans le domaine des services (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 9).

En 2004, le secteur portuaire bruxellois générait 12 074 emplois[48] (dont 6 922 emplois indirects et 5 152 emplois directs[49], voir Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 13, 17-18, 28, 131-132). Le Port se qualifie donc de « réservoir d'emplois », de « poumon économique » ou de « secteur porteur de croissance et d'emploi » pour la Région de Bruxelles-Capitale (Port de Bruxelles 2008 c : 4, 14). La Secrétaire d'Etat en charge du Port de Bruxelles le qualifiait elle aussi de « pierre essentielle pour l'économie bruxelloise » (Plan d'action 2005 : 1).

3.3.Trafics

Le trafic, tous modes confondus (voie navigable, rail et route) et transit compris, généré en 2007 par les activités des entreprises portuaires bruxelloises représentait 22 millions de tonnes de marchandises. C'est ce que le Port appelle le trafic global (Port de Bruxelles 2008 g : 3-4). Plus de 70% du trafic portuaire global bruxellois est constitué par le trafic international (La Tribune de Bruxelles 27/06/2008 : 8).

Sur ces 22 millions de tonnes, 7,425 millions de tonnes sont passées par la seule voie d'eau. En 2008, ce sont près de 8 millions de tonnes qui ont été transportées par ce moyen (Port de Bruxelles 2009 d : 5, 10 ; voir aussi Port de Bruxelles 2009 d : 10 ; Plan d'action 2005 : 5). Néanmoins, malgré la croissance de ces dernières années, on reste en deçà des 8,3 millions de tonnes transportées par voie d'eau en 1980 (IBGE 2010 a : 158).

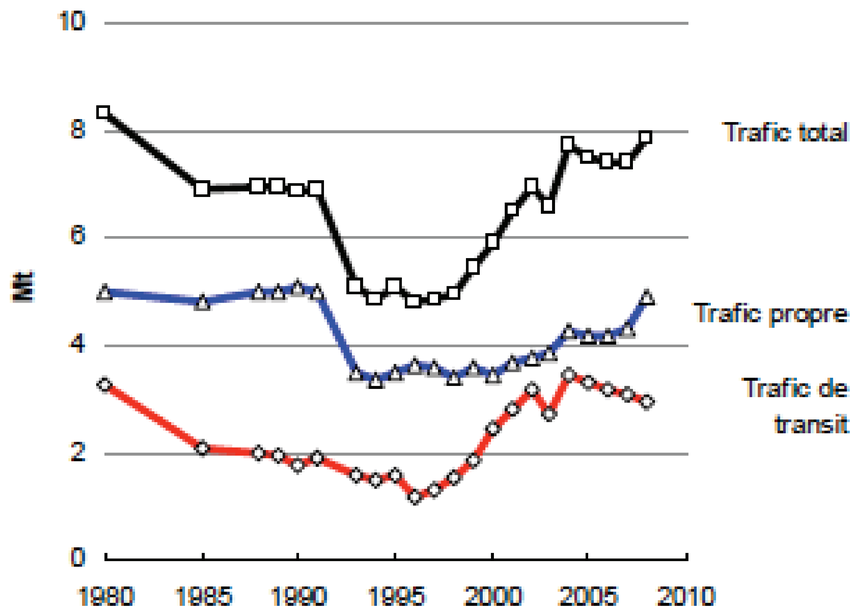
Le trafic propre (hors transit) par voie d'eau, représentait 4,3 millions de tonnes en 2007. Il suit une courbe ascendante depuis 2000 (+41% en 2008 par rapport à 2000, +20% par rapport à 2007). (BNB 2010 : 10, 64 ; Port de Bruxelles 2009 d : 10). A nouveau, ce volume reste inférieur à celui qui était de mise dans les années 1980 car le trafic propre était alors tiré vers le haut par les activités de la Cokerie du Marly fermée depuis lors (IBGE 2010 a : 158). Mais le nouveau contrat de gestion, le troisième, qui lie le Port de Bruxelles à la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2008-2012, impose au Port d'arriver à 6,5 millions de tonnes de trafic propre, soit une augmentation de 50% en quatre ans (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 13 ; Port de Bruxelles 2008 b).

---

[48] en ETP, équivalent temps plein (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 12-13).

[49] L'emploi direct concerne uniquement les salariés, tandis que l'emploi indirect tient également compte des indépendants ou sous-traitants (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 5). Si l'emploi direct est bien localisé en Région bruxelloise, l'emploi indirect dépasse l'entité régionale (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 17).

	Année	Trafic propre	Trafic de transit	Trafic total
en kilotonnes	1980	5 011	3 286	8 297
	1990	5 097	1 762	6 859
	2000	3 455	2 444	5 899
	2005	4 191	3 296	7 487
	2007	4 317	3 108	7 425
	2008	4 889	2 970	7 859
en indice 2000 = 100	1980	145.0	134.5	140.7
	1990	139.7	84.7	116.3
	2000	100.0	100.0	100.0
	2005	121.3	134.9	126.9
	2007	124.9	127.2	125.9
	2008	141.5	121.5	133.2



Evolution du trafic fluvial en Région de Bruxelles-Capitale (Source Port de Bruxelles cité dans IBGE 2010 a : 158)

Les effets de la crise économique qui a débuté en 2008 se sont répercutés à Bruxelles : tous les trafics 2009 accusaient une nette réduction par rapport à 2008 et ce ne sont plus que 6 millions de tonnes qui ont été transportées par voie d'eau. Néanmoins, Charles Jonet, le nouveau Président du Port de Bruxelles, montrait récemment sa confiance :

> *« Même si les chiffres du trafic pour 2009 ont été fortement marqués par la crise majeure que nous traversons, la structure de nos trafics démontre l'importance de l'activité portuaire à Bruxelles pour un approvisionnement durable de notre région. Les mesures que l'autorité portuaire a prises pour faire face à la crise ont certainement permis d'en atténuer les effets » (Port de Bruxelles 2010 a : 1).*

3.4.Part des différents modes de transport

Nous avons vu que, sur les 22 millions de tonnes du trafic global portuaire à Bruxelles, 7,425 millions de tonnes sont passées par la seule voie d'eau, soit 33,75% (chiffres de 2007).

Selon l'étude réalisée en 2007 par l'ONEm et la BNB, pour laquelle un échantillon représentatif de 148 entreprises portuaires bruxelloises ont répondu à la question de leur dépendance par rapport à la voie d'eau : seules 34 entreprises sur les 148 de l'échantillon sont complètement ou partiellement dépendantes de la voie d'eau, soit 23,3% des entreprises interrogées. Les entreprises actives dans le secteur de la production et de la transformation utilisent le plus la voie d'eau car, si elles ne sont que 6, elles représentent 42,9% de leur secteur. Les entreprises de transport et logistique utilisant la voie d'eau ne sont que 5 et ne représentent que 20% de leur secteur. (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 41)

Secteur d'activité	Entreprises	% entreprises du secteur
	N	%
Production et transformation	6	42,9
Commerce de gros	12	20,7
Transports et logistique	5	20,0
Services	4	18,2
Autres	7	25,9
Total	**34**	**23,3**

Utilisateurs de la voie d'eau par secteur d'activité (Observatoire bruxellois de l'Emploi 2007 : 41)

> *« 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 trafic de transit), la proportion du camion passe à 76% » (IEB 2008 f : 4 ; voir aussi, Contrat de Gestion du Port de Bruxelles 2008-2012)*

L'objectif du Port dans le contrat de gestion 2008-2012 est d'augmenter la part du trafic par voie d'eau de 22% (chiffre 2007) à 25% (prévisions 2012)[50]. Malheureusement il ne s'agit pas d'un véritable transfert modal apte à réduire le trafic par camion : ce dernier connaîtra également une hausse de 13% sur la même période. (Contrat de Gestion 2008-2012 ; IEB 2008 f : 4)

Pour comprendre cette hausse prévue du transport par camion, il faut examiner les mouvements de transit des marchandises :

Produits pétroliers	Import (en milliers de tonnes)	Export (en milliers de tonnes)
Route	1 001	2 118
Canal	2 139	2
Rail	0	0
Matériel de construction		
Route	7 366	4 538
Canal	1 961	13
Rail	14	0

Flux de marchandises entrant et sortant de Bruxelles (Stratec 2002 : 29 ; cité dans IEB 2008 f : 4)

Ces chiffres indiquent qu'une énorme proportion de ce qui rentre dans Bruxelles par la voie d'eau en ressort par camion, ne faisant que transiter par la capitale (IBGE 2007 a : 44). Les matériaux de construction, puis les produits pétroliers dominent largement le transport fluvial. Cependant, les deux tiers des premiers et plus de la moitié des seconds sont réexportés par camion. (voir aussi BNB 2010 : 10, 64)

Le trafic maritime (soit acheminé par des embarcations maritimes), déjà faiblement représenté, aurait fortement baissé pour ne plus représenter que moins de 2% du trafic propre (BNB 2009 : 69). Pour cause, on a assisté à un transfert du trafic de certaines marchandises de ce mode de transport vers le transport fluvial conteneurisé qui bénéficie de subsides depuis 2007 (Port de Bruxelles 2008 c : 10-12 ; Port de Bruxelles 2008 c : 11).

Le trafic fluvial de conteneurs est donc considéré comme secteur de pointe pour l'économie portuaire bruxelloise (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 16) et progresse rapidement grâce à l'activité du terminal à conteneurs de l'Avant-port (Brussels Container Terminal, BCT) qui, depuis 2004, sert au trafic combiné eau/rail/route. Fin 2005, le trafic conteneurisé par voie fluviale, s'élevait à 11 000 EVP (Masterplan : 5). En 2007, le trafic fluvial de conteneurs atteignait les 17 085 EVP. Les perspectives de développement pour ce terminal montent jusqu'à 25 000 EVP en 2012, soit 17 000 camions évités dans Bruxelles. L'entreprise gestionnaire de ce terminal tente de diminuer au maximum l'usage du camion car, d'une part, la majorité des conteneurs est destinée à l'Avant-port, et d'autre part, elle s'efforce de passer des conventions avec ses clients pour que leurs camions roulent en dehors des heures de pointe lorsque ce mode de transport est nécessaire. (Port de Bruxelles 2008 g : 1-2)

Le transport fluvial palettisé est aussi en développement rapide. Cependant, les palettes étaient en 2008 encore exclusivement transportées par camion (IEB 2008 f : 7). Le Port et la Région ont la volonté de développer à Bruxelles ce mode de transport qui permet de transporter par bateau des marchandises dont la nature ne permet pas le transport en vrac, notamment les biens plus fragiles tels les blocs en béton cellulaire ou les bouteilles d'eau (IEB 2008 f : 7 ; Port

[50] A titre de comparaison, en 2003, les parts relatives des différents modes de transport dans le trafic total (un peu plus de 20 millions de tonnes) géré par les 27 ports publics du PAL (Port Autonome de Liège) étaient de 19,8% pour le routier, de 9,9% pour le ferroviaire et de 70,2% pour le fluvial. Cela est rendu possible car le PAL offre trois sites trimodaux (fluvial, routier et ferroviaire, à Renory, sur l'Ile Monsin et à Semeries) et deux sites bimodaux (routier et fluvial à Seraing ; fluvial et ferroviaire pour le port pétrolier de Wandre). (BNB 2005 b : 32 ; BNB 2004 : 8)

de Bruxelles 2008 e : 1). Le BILC était d'ailleurs sensé s'implanter en tant que débouché pour ce type de transport (cfr. infra).

En 2008, le trafic ferroviaire à l'Avant-port a progressé quant à lui de 7% pour dépasser de peu les 360 000 tonnes (Port de Bruxelles 2009 d : 10).

3.5.Les projets du Port

3.5.1. Axe stratégique : extension des collaborations et du réseau

Le Port de Bruxelles continuera ses efforts pour intensifier le transport de marchandises par voie d'eau depuis les grands ports côtiers jusqu'à la capitale belge (Port de Bruxelles 2008 g : 5). Dès lors, si le Port de Bruxelles veut confirmer sa collaboration avec le Port d'Anvers, il affirme également la volonté d'étendre cette dernière à d'autres grands ports tels Rotterdam, Zeebrugge, Dunkerque et Le Havre. En 2009, une nouvelle ligne régulière (environ 18 heures de trajet) a d'ailleurs été créée entre Zeebrugge et le terminal à conteneurs de Bruxelles via Anvers avec des bateaux dont la capacité est comprise entre 36 et 48 EVP (Port de Bruxelles 2009 e : 1). Des rapprochements avec des ports plus lointains sont également tentés : par exemple, une convention a été signée en 2007 avec le port de Saint-Pétersbourg (Port de Bruxelles 2008 c : 21). En 2008, le Directeur général du Port de Dakar est venu en visite au Port de Bruxelles (Port de Bruxelles 2009 d : 18), et une délégation du Port de Bruxelles s'est rendue en 2008 en mission économique à Casablanca (Port de Bruxelles 2009 d : 18 ; Port de Bruxelles 2008 i : 1).

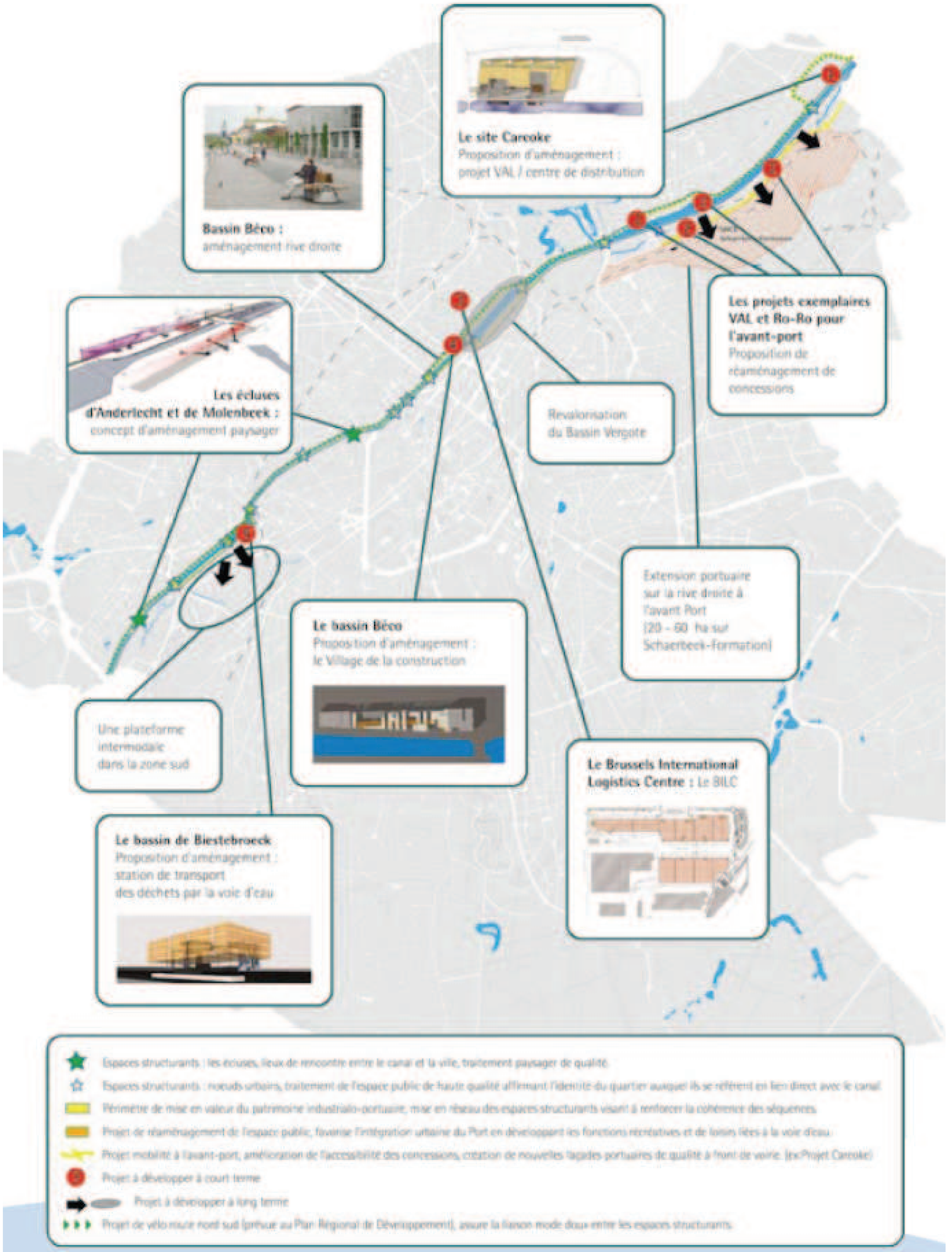
3.5.2. Axe stratégique : développement d'une importante plate-forme multimodale

Tous les projets concrets tournent autour du but avoué de faire du port de Bruxelles une importante plate-forme logistique multimodale au cœur de l'Europe (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 21). Ces projets s'appuient sur une multimodalité plus respectueuse de l'environnement et aux répercussions positives sur la congestion routière. Une étude Stratec sur le fret à Bruxelles a en effet mis en évidence une augmentation moindre des émissions polluantes projetées pour un scénario impliquant le développement de la zone portuaire par rapport à celles du scénario « business as usual » (Debauche et Duchâteau 1998 : 10-12).

Le Masterplan insiste particulièrement sur le développement de la voie d'eau (mise à grand gabarit et interconnexion des bassins fluviaux) et de son usage, et sur l'intégration de ce type de transport dans la chaîne d'approvisionnement de la ville en marchandises (Masterplan : 30). A long terme, le Port compte sur l'ouverture du canal Seine Nord-Europe qui le placerait au centre d'un réseau performant de liaisons fluviales, tant sur l'axe Nord-Sud que sur l'axe Est-Ouest (Masterplan : 6). Actuellement, la circulation dans la zone sud du canal est limitée aux péniches jusqu'à 1350 tonnes. En effet, ces dernières ne peuvent être chargées de plus d'une couche de conteneurs en raison de la faible hauteur de certains ponts bruxellois. La hauteur des ponts devrait évoluer vers le gabarit européen (Masterplan : 26).

L'objectif du Port est d'arriver à un rapport idéal de 40% par voie d'eau et de 40% par rail (Port de Bruxelles 2008 d : 3). Ainsi, le Port avait (et a toujours) également la volonté de renforcer la présence du rail pour une meilleure multimodalité (Port de Bruxelles 2008 f : 3).

En rapport avec la stratégie de revitalisation du rail, c'est le Port de Bruxelles qui a préfinancé les travaux de rénovation du faisceau ferroviaire de l'Avant-port (Port de Bruxelles 2008 f : 3). La première phase de ces travaux, entrepris par Infrabel touchaient alors à leur fin (Port de Bruxelles 2009 d : 5). En septembre 2008, Infrabel a entamé la deuxième phase des



Les différents projets du Port de Bruxelles présentés dans le Masterplan et leur spatialisation par zones (Masterplan : 31)

travaux de modernisation du faisceau de formation de l'Avant-port, qui relie entre autres le terminal à conteneurs et le Centre Européen des Fruits et Légumes. Il était prévu que ce terminal ferroviaire soit opérationnel en 2010. (Port de Bruxelles 2009 d : 16)

« Le Port est un acteur proactif qui lutte contre le ''tout au camion'' » (Port de Bruxelles 2008 f : 3). Néanmoins, les transports fluvial et ferroviaire n'étant pas des services de porte à porte, une condition *sine qua non* pour l'accomplissement de cette stratégie reste l'amélioration de l'accessibilité routière et ferroviaire du domaine portuaire (City Freight WP6 : 86 ; Masterplan : 30 ; Plan d'action 2005 : 9, 21 ; Port de Bruxelles 2009 d : 21).

> *« Un port ne se limite évidemment pas à la seule voie d'eau. Les différentes entreprises de la zone peuvent en effet compter sur le développement d'un réseau aussi bien multimodal (avec la coexistence de modes de transport : rail, route et eau) qu'intermodal (avec la possibilité de passer d'un mode de transport à l'autre). L'exploitation du terminal à conteneurs, la construction de nouveaux entrepôts (Brussels Intenational Logistics Center ou BILC) et la modernisation prévue de l'actuel centre de distribution TIR [Transport International Routier], l'amélioration des liaisons ferroviaires, l'importance du réseau routier autour du Port sont autant d'éléments qui participent à cette politique de mobilité. » (Observatoire Bruxellois de l'Emploi 2007 : 41-42)*

3.5.3. Axe stratégique : extension du domaine

Le domaine portuaire serait en usage complet depuis 2009-2010 (Masterplan : 28). En 2008 déjà, le Port déclarait que son domaine connaissait un taux d'occupation « pratiquement maximal », et que le tonnage manipulé à l'hectare était nettement au-dessus de la moyenne des ports intérieurs européens (Port de Bruxelles 2008 f : 7).

Par conséquent, le troisième axe stratégique du Port de Bruxelles est l'extension de ses propriétés foncières. Car la poursuite de la croissance et la réalisation des projets nécessitent l'acquisition de terrains additionnels, de préférence en contact direct avec le canal, afin de disposer d'une superficie suffisante (Masterplan : 28). La demande immédiate de terrain pour le Port de Bruxelles s'élevait en 2005 à 20 ha, une politique volontariste d'acquisition de terrains était ainsi d'ores et déjà indispensable (Plan d'action 2005 : 6 ; Port de Bruxelles 2007 e). Le troisième contrat de gestion qui lie depuis le 20 mars 2008 le Port de Bruxelles à la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2008-2012 reprend cet objectif déjà largement exposé dans le Masterplan : une augmentation de 45% de la superficie de terrains pouvant accueillir des activités portuaires et logistiques, pour arriver à une surface d'au moins 90 ha (Port de Bruxelles 2009 d : 13 ; Port de Bruxelles 2008 b). Une large part des terrains étant aux mains du privé, le Port doit commencer au plus vite les démarches en vue de s'assurer la maîtrise du foncier nécessaire (Masterplan : 24, 26, 32).

Le Port doit adopter une attitude proactive envers la SNCB pour négocier une collaboration sur le site de Schaerbeek-Formation. Car il s'agit de la seule perspective d'extension foncière vraiment importante à Bruxelles (City Freight WP6 : 27 ; Port de Bruxelles 2009 d : 13), et que les liaisons à la voie d'eau (moyennant quelques aménagements), au rail et à la route sont déjà existantes. Ce site est en outre « optimalement situé vis-à-vis de l'aéroport » (ARAU 2004 c : 9). Le Gouvernement de la Région soutient le Port dans cette approche de développement (Port de Bruxelles 2008 c : 19 ; Port de Bruxelles 2009 d : 13). La totalité du site représente environ 200 ha tandis que la zone visée par le Port pour y implanter la nouvelle zone logistique multimodale sera comprise entre 20 et 60 ha. (City Freight WP6 : 27 ; Masterplan : 17-19 ; Port de Bruxelles 2009 d : 13)

3.5.4. Résultats espérés de ces stratégies

Sur le long terme, les projets du Port de Bruxelles devraient stimuler l'extension des activités portuaires dans la région, la création de trafics supplémentaires par voie d'eau, de même que la création de valeur ajoutée et d'emplois (Masterplan : 15, 28-29).

De la sorte, le trafic propre par voie d'eau devrait atteindre 8,5 millions de tonnes en 2015 (Masterplan : 28). La valeur ajoutée totale (directe et indirecte) générée par les projets à l'horizon 2010 a été calculée par la VUB et s'élèverait à près de 2,4 milliards d'euros, avec un retour sur investissement public (RIP) de 15 € pour chaque euro investi (Masterplan : 28-29). Le Rapport annuel 2008 du Port cite pour sa part un retour sur investissement pour la Région de 12 € pour chaque euro investi (Port de Bruxelles 2009 d : 5). L'extension (à l'Avant-port ou sur une aire de 20 ha sur le site de Schaerbeek-Formation) des activités logistiques VAL/CED/CND[51], toutes conçues pour desservir un marché national ou européen, pourrait quant à elle générer près de 1,4 milliards d'euros de valeur ajoutée totale (Masterplan : 17-19, 29). Enfin, l'implémentation des projets à court terme et les extensions spatiales devraient faire monter le total des emplois (directs et indirects) générés par le Port à plus de 12 200 emplois d'ici 2015 (Masterplan : 29).

3.5.5. Un projet concret : le projet Carcoke

Le projet Carcoke (Masterplan : 17-18) est l'un des deux grands projets du Port (avec celui du BILC), dont la finalisation est reprise dans le contrat de gestion du Port pour la période 2008-2012 dans le but d'augmenter la valeur ajoutée des transbordements effectués à Bruxelles (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 13 ; Port de Bruxelles 2008 b). Ce projet, soit l'assainissement, la viabilisation et l'exploitation logistique d'un terrain de 12 ha[52] appartenant au Port, connaît déjà de fortes avancées.

En 2007, la convention entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles pour le financement du projet a été signée, et les actes de concession de travaux publics et d'exploitation ont été attribués au consortium Katoen Natie - Jan De Nul - Envisan.

Suite à l'octroi du permis d'environnement le 02/07/2008, le consortium momentané s'est chargé de dépolluer ce site qui était le plus pollué de Bruxelles. La dépollution des sols a coûté 22,5 millions d'euros, pris en charge à hauteur de 90% par le Port de Bruxelles grâce à une dotation régionale tandis que le partenaire privé prenait en charge 10% des coûts (Port de Bruxelles 2008 g : 3 ; Port de Bruxelles 2010 b : 1). Ces travaux d'assainissement ont été officiellement terminés fin avril 2010 (Port de Bruxelles 2008 g : 3 ; Port de Bruxelles 2010 b : 1). Le consortium s'est ensuite chargé d'aménager le site afin de l'exploiter en tant que centre maritime de services logistiques intégrés. Ce centre logistique de 65 000 m² qui propose des services partiellement équivalents à ceux du BILC devrait être opérationnel en 2012. (IEB 2008 k ; Port de Bruxelles 2008 c : 17 ; Port de Bruxelles 2009 : 17)

La Katoen Natie est un acteur logistique mondial établi depuis longtemps au port d'Anvers[53] (BNB 2005 a : 25). Le but est ici à nouveau de créer une base arrière pour désengorger le port d'Anvers, en créant une navette par bateau qui permettrait une réduction importante de l'utilisation de camions pour le transfert de conteneurs. Le centre est destiné, à

---

[51] Value Added Logistic, Centre Européen de Distribution, Centre National de Distribution.
[52] Situé au 216, avenue de Vilvorde, à 1120 Bruxelles, soit sur le site de l'ancienne cokerie de Marly (s.a. Carcoke).
[53] Une source informelle m'a soufflé qu'il existe de longue date des volontés de « flamandiser » Bruxelles, et que ce projet s'inscrit dans cette volonté. Je n'ai pas creusé cette question par trop complexe et dépassant largement le cadre de ce travail. Remarquons néanmoins que le projet se situe bien sur le territoire bruxellois et que des revenus en seront tirés par Bruxelles, et non par la Région flamande pourtant à peine située à une centaine de mètres. Nous verrons plus loin que la volonté existe surtout de maintenir des activités au sein de Bruxelles pour des questions de financement de la Région.

l'aide de ses 400 employés, à gérer un trafic par voie d'eau de 500 000 tonnes (trafic minimum garanti de 250 000 tonnes, soit 24 000 camions et 3 600 tonnes de CO_2 évités, voir Port de Bruxelles 2010 b : 1). Cela pour un investissement de 60 millions d'euros. (BNB 2010 : 64 ; Plan d'action 2005 : 15-16 ; Port de Bruxelles 2008 c : 5, 17, 22 ; Port de Bruxelles 2009 d : 5, 17, 22 ; Port de Bruxelles 2008 g : 3 ; Port de Bruxelles 2010 b : 1)

A l'occasion de l'annonce de la fin des travaux d'assainissement, Charles Jonet (Président du Port de Bruxelles) s'est réjoui : « [c]e chantier est l'un des projets les plus importants entrepris par le Port ces dernières années et est l'une des opérations les plus significatives jamais menée en terme d'assainissement en région de Bruxelles-Capitale. […] Le Port de Bruxelles s'équipe ainsi pour l'avenir » (Port de Bruxelles 2010 b : 1).

Vue aérienne du futur centre logistique de la Katoen Natie sur le site de Carcoke (http://www.ieb.be/rubrique93).

4. Le Port de Bruxelles et l'environnement : les discours à l'épreuve des faits

Comme partout, il est dans l'air du temps pour le Port de Bruxelles d'enrober ses activités d'un discours environnemental et d'en assurer la communication. Ainsi, toute la communication du Port tourne autour du développement durable. Tous les projets concrets exposés dans le Masterplan sont clairement centrés sur ce thème ainsi que la plupart des communiqués de presse et les rapports annuels. Dans le cadre de ce travail, je me limiterai d'abord à un bref exposé de la communication environnementale « générale » du Port. Ensuite je me concentrerai sur le discours qui enrobe le plus contesté des projets du Port, le BILC, afin de le confronter à la réalité de ce qu'il aurait pu être.

4.1.Le discours environnemental du Port « à la grosse louche »

L'illustration de la couverture du Rapport annuel 07 du Port évoque sans ambages les trois pôles du développement durable : « un port au service de l'environnement », « un port économique » et « un port social » (Port de Bruxelles 2008 c : 1). C'est d'ailleurs autour de ce thème qu'est construit tout le rapport. Sous le titre « Le Port de Bruxelles, quinze ans au service du développement durable », le paragraphe suivant résume toute la communication

environnementale de l'institution : « [l]e port est un atout essentiel de développement durable c'est-à-dire des investissements durablement profitables à la communauté, des politiques systématiques d'amélioration durable de la qualité de l'environnement et de la mobilité, un bien-être durable pour ceux qui vivent et qui travaillent dans notre région. Ces trois composantes du développement durable sont au cœur de l'activité portuaire à Bruxelles » (Port de Bruxelles 2008 c : 4 ; voir aussi Port de Bruxelles 2008 b ; Port de Bruxelles 2009 d : 4, 13 ; Port de Bruxelles 2009 f : 1).

Concernant **la défense de l'environnement**, le cheval de bataille du Port est la promotion de la voie d'eau, car d'une part, c'est le mode de transport le moins polluant, et d'autre part, parce qu'il permet de soulager la circulation routière. La présence du port constitue donc « un atout considérable pour la Région en termes de politique de mobilité » : on estime qu'un bateau de 2000 tonnes représente une file de 100 camions évités dans la circulation routière (Plan d'action 2005 : 9 ; IBGE 2005 a : 4 ; IBGE 2007 a : 45).

Le Port a géré en 2007 un flux de près de 7,5 millions de tonnes de marchandises transportées par bateau (y compris transit) (Port de Bruxelles 2008 c : 10). L'institution se plaît à rappeler que ce flux représente 385 000 camions en moins dans la ville, soit plus de 1 000 camions évités par jour, soit 90 000 tonnes de CO_2 évités par an (Port de Bruxelles 2008 c : 4, 10 ; Port de Bruxelles 2008 d :1).

L'étude de Cathy Macharis commandée par le Port présente des chiffres qui équivalent au double de ceux que l'on vient de voir : près de 700 000 camions ont été évités en 2007 dans Bruxelles grâce au port, soit 2 000 camions par jour, soit 100 000 tonnes de rejets de CO_2 évités (Port de Bruxelles 2008 g : 1 ; Port de Bruxelles 2008 c : 4). Les chiffres de cette étude se décomposent comme suit : plus de 255 000 poids lourds à charge pleine pour transporter les 4,3 millions de tonnes du trafic propre en 2007. Si on y inclut le trafic de transit, soit un total de 7,5 millions de tonnes, et les trajets à vide que doivent effectuer les camions, on arrive à un total de 700 000 camions en moins sur le réseau routier bruxellois. (Port de Bruxelles 2008 g : 3 ; Port de Bruxelles 2009 d : 14)

Quant aux émissions de CO_2 générées par le transport routier et fluvial, elles ont également été estimées par cette même équipe. Il en ressort que le trafic propre par voie navigable du port permet d'éviter l'émission de 32 590 à 51 545 tonnes de CO_2 (selon le scénario utilisé) et de 67 942 à 108 683 tonnes si l'on inclut le trafic de transit. (Port de Bruxelles 2008 g : 4 ; Port de Bruxelles 2009 d : 14)

De plus, l'équipe du Professeur Macharis a chiffré les coûts externes évités grâce aux activités du port à Bruxelles : soit 11,5 millions d'euros sur seule base des chargements et des déchargements en 2007, plus 27,5 millions d'euros supplémentaires si l'on inclut la congestion routière en situation « modérée ». La même équipe a analysé les perspectives d'avenir du port sur base d'éléments actuels et des stratégies définies dans le Masterplan à l'horizon 2015. Ils ont calculé que, pour un trafic propre (hors transit) de 5,716 millions de tonnes en 2015, les économies en coûts externes (congestion comprise) devraient s'élever à 36,1 millions d'euros. Cependant, si les problèmes de congestion à Bruxelles devaient s'aggraver d'ici là, ces économies s'élèveraient alors à 81,6 millions d'euros. (Port de Bruxelles 2008 g : 4 ; Port de Bruxelles 2009 d : 14)

D'importants travaux de dépollution ont été réalisés par le Port afin de faire disparaître la pollution historique de certains terrains et de pouvoir ainsi les concéder à des entreprises (Port de Bruxelles 2008 c : 19). Il s'agit notamment des anciens sites Brouw, CFF, Gravaubel et Vandenbossche en 2007, et plus récemment du site Carcoke (Port de Bruxelles 2008 c : 22).

Des efforts sont également faits pour favoriser une mobilité douce des salariés (également pour le projet BILC) (PE 2009 : 41 ; Port de Bruxelles 2008 c : 13).

En 2007, une charte pour le développement du port de Bruxelles a été signée par le Port, la Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles (CEPB) et la Région de Bruxelles-Capitale. Basée sur les visions du Masterplan. Cette charte, prévue pour une durée de cinq ans, s'inscrit dans une vision de développement durable qui implique un développement harmonieux des activités portuaires dans l'environnement urbain, dans la Région, et dans le respect du cadre de vie des habitants. Elle implique aussi la nécessité de combiner efficacement les différents modes de transport pour l'approvisionnement en marchandises, de même qu'une attention renforcée à la compétitivité, à la sécurité et la sûreté (voir aussi Port de Bruxelles 2008 c : 15 ; Port de Bruxelles 2007 c ; Plan d'action 2005 : 28), à l'échange des informations juridiques et à l'utilisation des bonnes pratiques portuaires. (Port de Bruxelles 2008 c : 20)

Dans cette dernière optique, le Port a participé en 2007 à différentes conférences et salons dédiés à l'échange de connaissances et de bonnes pratiques entre les différents acteurs de la chaîne logistique et du secteur portuaire européen. On peut citer la participation du Port au séminaire INTERREG[54] de Lille, au projet DIPCITY au salon Inland Terminal d'Anvers, aux séminaires de l'AIVP, de l'AIPCN, etc. (Port de Bruxelles 2008 c : 21 ; Port de Bruxelles 2009 d : 19 ; voir aussi Port de Bruxelles 2009 a : 1-2)

Le Port de Bruxelles soigne aussi sa visibilité à l'aide d'événements ponctuels : par exemple, le 28 février 2008, c'est au port de Bruxelles qu'a été présenté officiellement le Victoria, surnommé « the world's cleanest ship », en présence du Commissaire européen pour la science et la recherche. Ce bateau de navigation intérieure sert de prototype de bateau propre depuis novembre 2007 car il combine plusieurs technologies afin de réduire fortement ses émissions polluantes. C'est une fois de plus l'occasion pour le Port de communiquer sur l'attention qu'il accorde à la « préservation de l'environnement », au « développement durable », aux « considérations écologiques », et de rappeler le nombre de camions évités dans Bruxelles grâce à son activité (Port de Bruxelles 2009 d : 15 ; Port de Bruxelles 2008 a).

Enfin, au cours de l'année 2008, deux séminaires sur le thème du développement durable ont été organisés par le Port de Bruxelles dans la volonté de souligner l'importance de son rôle dans ce domaine (Port de Bruxelles 2008 g : 1-4 ; Port de Bruxelles 2009 d : 15). Le premier s'intitulait « Le Bassin Vergote du Port de Bruxelles au service du développement durable ». Le deuxième s'intitulait « La chaîne logistique au service du développement durable ».

Concernant **le développement économique durable**, le Port cite fréquemment le fait que la plupart des entreprises installées sur le domaine portuaire le sont pour longtemps et y réalisent des investissements à long terme, ce qui garantit la pérennité de l'activité économique, de la valeur ajoutée et des emplois créés. Cette dynamique est favorisée par le Port qui adapte la durée des concessions à l'importance des investissements consentis par les entreprises (Port de Bruxelles 2009 f : 1 ; Port de Bruxelles 2008 g : 1).

En outre, les résultats de l'étude du Professeur Macharis concernant l'impact des investissements durables sur le domaine portuaire sont assez positifs. Notamment, la construction d'un mur de quai nécessite un investissement unique limité (8 500 €/m) tandis que, d'une part, sa durée de vie est très longue et son coût d'entretien très faible, et d'autre part, les coûts externes annulés par la présence de ce mur sont annuels. De cette façon, grâce aux

[54] Programme européen visant un développement des ports en vue d'en faire des instruments durables pour les villes (Plan d'action 2005 : 34).

avantages sociaux et environnementaux qu'il procure, cet investissement présente un ratio de rendement positif de 9,38 € par euro investi, et de 11,84 € par euro investi si l'on tient compte des coûts de congestion évités. (Port de Bruxelles 2008 g : 4 ; Port de Bruxelles 2009 d : 14)

Concernant **la dimension sociale**, au sein des entreprises du port, une attention particulière est portée aux bonnes conditions de travail et à une sécurité d'emploi importante pour les employés et ouvriers. Ainsi, beaucoup d'entreprises mènent une politique proactive de prévention des accidents du travail (Port de Bruxelles 2009 f : 1 ; Port de Bruxelles 2008 g : 1-2). Enfin, le Port travaille beaucoup pour améliorer son intégration dans la ville, son image et son acceptation par les bruxellois (voir Masterplan).

4.2.Le discours du Port autour du projet BILC

4.2.1. Promoteurs du projet

Le projet avait le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale[55], de la Ville de Bruxelles[56], de la Banque européenne d'investissement (BEI), de la Communauté portuaire bruxelloise et de Sogaris (ARAU 2004 a : 2 ; Port de Bruxelles 2008 f : 2 ; Port de Bruxelles 2009 d : 17 ; Schéma Directeur T&T : e.a. 21, 33, 35, 39, 42-44, 51-52, 56). Avec celle du projet Carcoke, la finalisation du projet BILC est reprise dans le contrat de gestion du Port pour la période 2008-2012 ce qui les érige au rang des projets prioritaires (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 13).

En 2007, le Port de Bruxelles, en partenariat avec la société française Sogaris, a fondé la société anonyme BILC, chargée de développer et gérer ce centre logistique. Sogaris, l'un des « leaders français de la logistique », détenait 49,9% de la s.a. BILC, tandis que le Port de Bruxelles en détenait 50,1%. (Port de Bruxelles 2008 c : 17 ; voir aussi BNB 2009 : 69)

Dès 2005, le projet BILC a été approuvé par le Gouvernement régional (décisions du 5/12/2005 et 1/03/2007) tandis que les bases urbanistiques du projet ont été posées dès 2003, au moment où les terrains destinés au BILC ont été destinés aux activités portuaires dans le cadre du PRAS (Plan Régional d'Affectation des Sols) (Schéma Directeur T&T : 39).

Selon les auteurs du Schéma Directeur du site Tour & Taxis[57], du fait de l'octroi du prêt par la BEI et de la formation du partenariat entre le Port de Bruxelles et Sogaris, « le financement et la réalisation de ce projet [étaitent] de ce fait assurés » (Schéma Directeur T&T : 56). Le projet BILC y figure d'ailleurs parmi les projets à réaliser à l'horizon 2012 (Schéma Directeur T&T : 60).

4.2.2. CDU[58]

*« [L]e projet BILC […] : un centre logistique qui permet d'accueillir des marchandises d'origine internationale pour les distribuer à Bruxelles en favorisant la mobilité et en évitant le plus possible les nuisances pour l'ensemble de la région. Et c'est donc cette démarche qui fonde le rôle d'un port citoyen, dons [*sic*] les infrastructures sont au service de la ville. » (Port de Bruxelles 2008 f : 2)*

« Le défi de toutes les grandes villes européennes est d'arriver à concilier cet approvisionnement indispensable et la nécessité d'améliorer la qualité de vie en ville. Le BILC vise précisément à répondre à ces exigences, en mettant un outil moderne au service

---

[55] à travers les principaux instruments de planification régionale que sont le PRD (soit le Plan Iris), le PRAS, et le Schéma Directeur T&T (IBGE 2002 a : 2-5 ; IBGE 2006 : 146-148).
[56] via son Plan Communal de Développement (PCD), ou via le Plan Particulier d'affectation du Sol (PPAS), qui constituent également les principaux instruments de planification au niveau communal (IBGE 2002 a : 2-5 ; IBGE 2006 : 146-148).
[57] Différentes orthographes existent pour ce nom, j'ai opté pour celle rencontrée le plus couramment dans les documents étudiés.
[58] Centre de Distribution Urbain.

de la ville ; un outil qui permettra de mieux organiser l'approvisionnement de Bruxelles et à diminuer les nuisances pour l'ensemble de la région. » (Port de Bruxelles 2008 f : 2)

A propos du BILC, le Port parle d'un « centre moderne de logistique métropolitaine accordant une place primordiale aux services logistiques d'une haute valeur ajoutée » (Masterplan : 21). Le but du BILC serait avant tout de « permettre une meilleure organisation de la distribution des marchandises à Bruxelles et ainsi de diminuer les mouvements de poids lourds dans Bruxelles », les camions arriveraient et repartiraient du BILC en dehors des heures de pointe et par des itinéraires faiblement habités, puis les marchandises seraient déchargées, regroupées en fonction de leur destination et rechargées pour la livraison sur des camions plus petits et des camionnettes plus aptes à se faufiler dans le trafic bruxellois (IEB 2008 c ; La Libre Belgique 27/06/2008 ; Plan d'action 2005 : 9, 16 ; Port de Bruxelles 2009 d : 17 ; Port de Bruxelles 2008 f : 2-5).

Donc, le Port parle bien d'un CDU « par définition au service de la ville » qui aurait permis une amélioration de la mobilité urbaine (Port de Bruxelles 2008 f : 2-3 ; voir aussi Port de Bruxelles 2008 c : 17 ; Port de Bruxelles 2009 d : 4 ; Stratec 2004 : 5).

« Le rôle premier du BILC est d'assurer les livraisons pour les besoins de la ville. En optimisant les trajets des véhicules assurant la distribution des biens vers les commerces au cœur de la ville, on réduit le nombre de trajets ainsi que le nombre de kilomètres parcourus. L'impact écologique du projet sera donc positif. » (Port de Bruxelles 2008 f : 4)

En outre, selon le Port, la localisation centrale du BILC aurait permis « d'envisager l'utilisation de véhicules électriques pour les livraisons au cœur de la ville, ce qu'une localisation sur le site de Schaerbeek formation (disponible seulement en 2018) ne permettrait pas » (Port de Bruxelles 2008 f : 4 ; voir aussi IEB 2008 f : 5 ; La Libre Belgique 27/06/2008).

Les avantages environnementaux du véhicule électrique sont l'absence de pollution et d'émission locale de gaz à effet de serre, le silence en fonctionnement, le rendement énergétique du moteur électrique (x2 ou x3 celui du moteur thermique, soit 80-90% par rapport à 10-30%), la fiabilité mécanique du moteur et l'indépendance par rapport au pétrole (City Freight WP6 : 38, 94 ; IBGE 2006 : 201, 224).

4.2.3. CRD

Par ailleurs, le Port évoque aussi un CRD (Centre Régional de Distribution) multimodal desservant le marché local mais aussi la région métropolitaine. Les services sont ici aussi à valeur ajoutée, tels que l'entreposage, la gestion des stocks, la préparation des commandes, l'assemblage et le montage, le conditionnement, et la gestion partagée des informations. Ce CRD pourrait aussi accueillir le groupage et dégroupage de flux de marchandises, optimisant ainsi la distribution. (Masterplan : 18, 21 ; Port de Bruxelles 2009 d : 16)

« Le site du BILC, plus proche du centre-ville, offre des meilleures possibilités pour des CRD, vu la taille réduite de ces activités par rapport aux CND / CED » (Masterplan : 18)

4.2.4. Concrètement

Le projet BILC, ce sont quelque 30 000 m² d'entrepôts logistiques (16 584 m² pour le bâtiment A et 14 584 m² pour le bâtiment B, voir PE 2009 : 2) et 7 000 m² de quais de messagerie, ce qui représente plus de 100 portes d'accès aux entrepôts pour les camions (Port de Bruxelles 2008 c : 22 ; Port de Bruxelles 2008 f : 3 ; Port de Bruxelles 2009 d : 22 ; Stratec 2004 : 101). De plus, le centre serait équipé d'ateliers logistiques, d'un immeuble de bureaux accessoires à l'activité logistique (PE 2009 : 2), et de 380 places de parking. Le complexe totaliserait près de 50 000 m² (53 654 m²). Le tout s'étalant sur les 8,5 ha d'un terrain acheté

AVENUE DU PORT

pour l'occasion à la SNCB et situé sur le site de Tour & Taxis (IEB 2008 b ; IEB 2008 f : 3 ; Masterplan : 21 ; Plan d'action 2005 : 6, 15). On parle donc bien ici d'un « mégaprojet » ou d'un « mégacentre logistique ».

4.2.5. Localisation

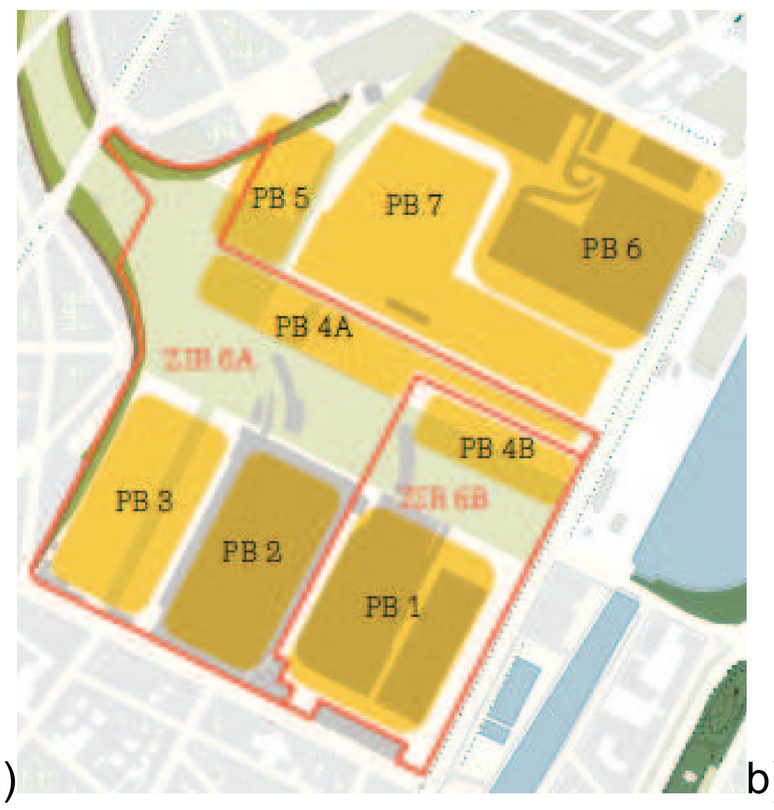
Selon le Port, ce projet remplissait les exigences des professionnels de la logistique, soit :

> *« [U]ne excellente localisation ; une bonne accessibilité routière ; une possibilité d'accès par le chemin de fer et par la voie d'eau (rétablissement possible du raccord ferroviaire à la ligne 28 + projet de transport palettisé par barges) ; plus de 10 000 m² de surface d'entreposage ; le respect des spécificités techniques appropriées. […] Le site du BILC offre les meilleures possibilités pour le type d'activités logistiques qui demande relativement peu d'emprise spatiale par rapport à des CED ou des VAL[59] (nécessitant un minimum d'environ 2 ha par implantation) ainsi qu'une localisation à proximité du centre géographique de la Région. » (Masterplan : 21).*

C'est sur le site de Tour & Taxis que le projet devait s'implanter. Ce site de 45 ha « se trouve en première couronne de Bruxelles, le long du Canal Bruxelles-Charleroi et à la limite du Pentagone, le centre de Bruxelles » (Schéma Directeur T&T : 10). Le site étant inscrit en zone d'intérêt régional (ZIR) et en zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS, adopté par l'AGRBC[60] du 03/05/2001) et en Zone Levier[61] au PRD (Shéma Directeur T&T : 8), les activités du BILC correspondent à la destination de la zone.

Le BILC est d'ailleurs présenté comme une extension du centre TIR qui y est déjà implanté (Masterplan : 18, 21 ; Port de Bruxelles 2009 d : 16). « 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 les volumes plus petits et des marchés plus spécifiques (le vin, etc.) » (Masterplan : 21 ; voir aussi Stratec 2004 : 1-2)

a)



b)

a) Délimitation des périmètres bâtissables sur le site de Tour & Taxis. La zone PB6 est occupée par le centre TIR tandis que la zone PB7 était prévue pour l'implantation du BILC (Schéma Directeur T&T : 39). b) vue aérienne du futur centre BILC (en blanc). Les bâtiments blancs sur le pourtour sont les

[59] Déjà, le Port se contredit lui-même : n'a-t-il pas présenté à plusieurs reprises le BILC comme CDU ou CRD accueillant des activités à valeur ajoutée ? (cfr. supra)

[60] Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

[61] Le PRD 2002 définit 14 Zones Levier sur le territoire bruxellois, parmi lesquelles figure la Zone Levier n°5 « Tour et Taxis » (Schéma Directeur T&T : 16-17). Les zones-leviers font référence à des espaces urbains nécessitant une meilleure cohérence dans l'organisation des interventions publiques et privées. Il s'agit soit de zones ayant un grand potentiel de développement régional, soit de zones dans une situation problématique et qui gagneraient à être valorisées. (IBGE 2002 a : 4)

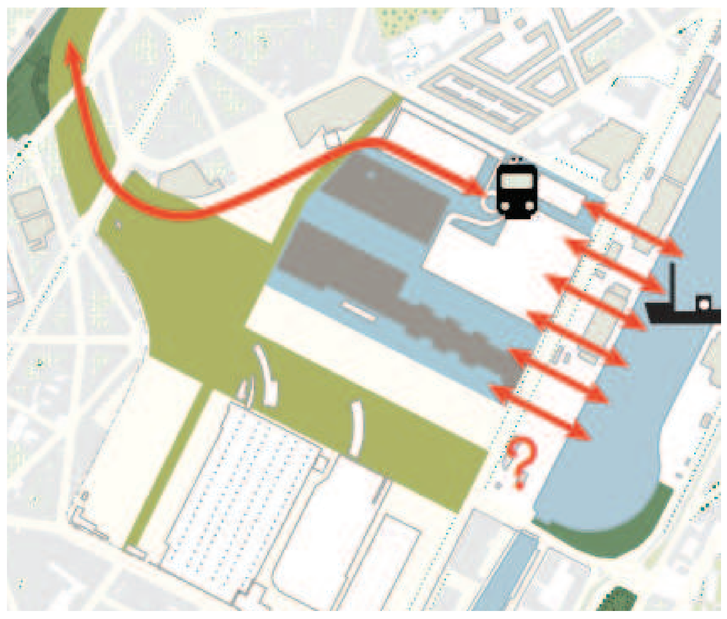
futurs logements prévus sur la zone PB4A et PB5. Les entrepôts gris à droite représentent l'actuel centre TIR (Schéma Directeur T&T : 83).

Voici comment Brigitte Grouwels, Secrétaire d'Etat en charge du Port de Bruxelles, comprenait le projet : « la modernisation de ce centre [TIR] et la construction de nouveaux entrepôts (BILC […]) pourrait transformer ce dernier en un pôle logistique important de la région » (Plan d'action 2005 : 16).

4.2.6. Intermodalité

Les deux centres (TIR et BILC) devaient contribuer en tant que débouchés au développement d'un projet de transport fluvial de palettes et de conteneurs (Masterplan : 18, 21 ; Port de Bruxelles 2008 c : 5 ; Port de Bruxelles 2009 d : 16). Si le Port n'évoque aucune solution concrète pour le transfert des conteneurs depuis le canal jusqu'au site, le transport palettisé devait néanmoins permettre de relier le TIR et le BILC « presque directement » à la voie d'eau afin d'en faire des centres logistiques bimodaux (eau, route). Cependant, la volonté déclarée du Port était, à terme, de restaurer la liaison ferroviaire (sur la ligne 28, voir La Tribune de Bruxelles 27/06/2008 : 8) afin d'en faire des centres trimodaux (Port de Bruxelles 2009 d : 17 ; Port de Bruxelles 2008 e : 1 ; voir aussi Port de Bruxelles 2008 f : 3). Ces liaisons aux réseaux ferroviaire et fluvial du centre BILC étaient prescrites dans le Schéma Directeur comme devant être « envisagées » (Schéma Directeur T&T : 52-53). Dans ce même document, la liaison du BILC au réseau ferroviaire via le rétablissement de la ligne 28A et la construction d'une ligne qui l'y relierait figurent d'ailleurs parmi les projets à réaliser à l'horizon 2012 (Schéma Directeur T&T : 60).

> *« Il est important de noter que le BILC tel qu'il a été conçu, est prêt à accueillir des marchandises par rail. A cet effet, il a été demandé de réserver le foncier nécessaire à la liaison ferroviaire dans le cadre du schéma directeur ''Tour & Taxis''. […] Le BILC est prêt à accueillir le rail et le Port est demandeur du rétablissement de la liaison ferroviaire. […] [L']utilisation de la voie d'eau pour le BILC est possible et peut être économiquement compétitif. » (Port de Bruxelles 2008 f : 3).*



Liaisons « envisagées » du BILC au canal et à la voie ferrée (Schéma Directeur T&T : 52). Le rétablissement de la ligne 28A est envisagé pour le rail, bien que les négociations soient laissées aux soins de la BILC s.a. et de la SNCB. Nous voyons que le flou total entoure la liaison éventuelle au canal (un obstacle considérable sépare le BILC du canal : l'avenue du Port et les entrepôts situés le long de la voie d'eau).

Malgré ces nombreuses déclarations d'intention, il est important de noter que ces liaisons au rail et au canal restent dans le domaine hypothétique du « possible » et de « l'envisageable ».

4.2.7. Création d'emploi

Le Port, lors de la demande de permis, annonçait la création de 900 emplois pour le projet BILC (IEB 2009 c ; IEB 2008 k ; Débat du mercredi 8 octobre 2008 sur le plateau de Télé

Bruxelles : http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/4436/321/). Plus tard, le Port annonçait la création de 650 emplois (Port de Bruxelles 2009 d : 17), soit plus de 500 pour le pôle logistique et plus de 100 pour le pôle ateliers (Port de Bruxelles 2008 f : 5). En pleine Commission de concertation, le Port annonçait un chiffre de 600 emplois directs. Cette prévision a encore été revue à la baisse par la FGTB qui soutenait que le projet créerait 450 emplois. (cfr. infra ; IEB 2008 k ; IEB 2009 c)

Via les ateliers et le développement des fonctions logistiques, le BILC semblait destiné à être bien plus créateur d'emploi que par le simple stockage de marchandises ou la gestion logistique, déjà pratiqués notamment au centre TIR (Port de Bruxelles 2008 f : 5). Selon le Port, les estimations de l'emploi pour le BILC étaient corroborées par les données d'autres entrepôts logistiques similaires de la société Sogaris (Port de Bruxelles 2008 f : 5).

4.3. Les Faits : l'épopée du BILC à travers l'attirail instrumental des pouvoirs publics bruxellois pour l'acceptation des projets de développement urbain

4.3.1. Les demandes de permis d'environnement et d'urbanisme

Le permis d'environnement à Bruxelles trouve son origine dans l'ordonnance du 5 juin 1997 et remplace l'ancien permis d'exploiter « commodo-incommodo ». Il a pour but « d'assurer la protection contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'une installation ou une activité est susceptible de causer, directement ou indirectement, à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population » (http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?id=1166&detail=tab1). « Le permis est une autorisation administrative qui contient les dispositions techniques [à] respecter » (http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/entreprises/maison/environnement/permis_d_environnement.shtml).

Le permis d'environnement à Bruxelles a cela d'innovant, par rapport aux différentes réglementations dans les villes européennes, que son attribution peut être assujettie à la mise en place d'aires réservées aux véhicules de transport de marchandises ainsi qu'au nombre de places de parking. En Europe occidentale, Bruxelles est d'ailleurs la seule ville à associer les règles d'urbanisme et le transport de marchandises. (cfr. infra ; Dablanc 2007 a : 115)

Les demandes de permis pour le BILC ont été introduites le 11 janvier 2008 (PE 2009 : 47 ; Port de Bruxelles 2009 : 22) et concernaient la construction d'un nouveau complexe logistique et la réaffectation d'un ancien bâtiment de gare ferroviaire sur le site de Tour & Taxis (Avis d'enquête publique 018P/08 ; PE 2009 : 1-2). Le permis d'environnement demandé était de classe 1B[62] suivant les prescriptions relatives à ce type d'activités (Avis d'enquête publique 018P/08). Un an plus tard, soit le 20 janvier 2009, le permis d'environnement a finalement été octroyé sous conditions par l'IBGE (Port de Bruxelles 2009 : 22 ; voir infra). Entre deux, il s'est passé de multiples événements et nous allons voir lesquels.

[62] Les activités sont réparties en cinq classes (1A, 1B, 2, 1C et 3) en fonction de la nature et de l'importance des dangers et nuisances qu'elles sont susceptibles de causer. Les installations de classe 1A sont soumises obligatoirement à étude d'incidences et celles de classe 1B à rapport d'incidences et, exceptionnellement à étude d'incidences. (http://www.abebao.be/content/publication/publicationcontent.aspx?CategoryGUID=087a82f9-1310-4376-953ccf5d10354eb1&ContentGUID=62534c75-b662-4734-9df3-562088e06d48)

4.3.2. L'enquête publique

Suite à la demande de permis d'environnement et d'urbanisme du Port de Bruxelles, conformément au cadre légal relatif[63], le Bourgmestre (au nom de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Ville de Bruxelles) a fait afficher des avis d'enquête publique. Cette enquête s'est déroulée du 12 au 26/09/2008.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier complet de la demande de permis était consultable au Département Urbanisme. Cette enquête avait pour but de permettre à l'administration de recueillir les éventuelles observations et réclamations pouvant servir lors de la prise de décision. De même, toute personne pouvait demander par écrit au Collège des Bourgmestres et Echevins à être entendue par la Commission de concertation (voir *infra*). (Avis d'enquête publique 018P/08)

Un Procès-verbal du 26/09/2008 a clos l'enquête publique. Il ressort de ce document et de ses annexes que le projet a donné lieu à 15 lettres de réclamations et demandes à être entendu (PE 2009 : 47).

4.3.3. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la composante environnementale, réalité ou enrobage ?

A l'occasion de cette enquête publique de nombreux opposants au projet BILC ont fait entendre leur voix, si ce n'était déjà fait bien avant. Voici ce que déclarent l'IEB (Inter-Environnement Bruxelles) et l'ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaine) dans un communiqué de presse du 25 septembre 2008 :

> *« Le monstre du Loch Ness logistique vient donc d'être révélé au public, poussé par le Gouvernement régional et le Port de Bruxelles en dépit du bon sens et des oppositions publiques qui se manifestent de plus en plus contre ce projet urbicide. La lecture de la demande de permis d'urbanisme confirme les craintes exprimées par Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU depuis 2004: rien ne justifie la création d'un centre logistique à cet endroit; le bon sens même s'y oppose » (IEB 2008 c).*

En bref, en plus du flou dans la définition du projet, c'est le recours intensif au transport routier et la localisation du projet qui ont rencontré le plus d'oppositions[64], car le BILC a été imaginé à une époque où le prix du pétrole ne flambait pas encore. Or, dans le contexte actuel (cfr. première partie de ce mémoire), d'autres données doivent être prises en compte pour juger de la valeur d'un projet tel que celui-là : multimodalité, réduction des transports routiers et respect de la qualité de vie des riverains. De plus, d'autres projets ou installations similaires existaient à Bruxelles, et nous verrons qu'ils étaient mieux conçus (projet Carcoke, terminal à conteneurs). Conséquemment, la société civile réclamait la réalisation d'une étude macro-économique sur les besoins en logistique de Bruxelles et proposait d'examiner une autre localisation pour le projet BILC. (IEB 2008 f : 3)

Dans la suite de ce chapitre, nous verrons que la plupart des conclusions et communications du Port de Bruxelles quant à la quasi-innocuité du BILC pour son environnement sont largement mises en doute. Les points suivants confronteront pour leur part les prétendus avantages économiques du BILC ainsi que ses avantages pour la ville et ses habitants. Pour ce qui est des solutions proposées par le Port lorsqu'il admet un problème (comme le rétablissement hypothétique d'une liaison ferroviaire, la mise en place d'une liaison

---

[63] Les modalités (durée minimale, accessibilité, publicité, etc.) de l'enquête publique sont fixées par l'article 6, chapitre III du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT : chap..III, art.6 ; MB 2004-26/05 ; http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/ citoyens/home/urbanisme/ contexte_legal.shtml).

[64] Pour la liste exhaustive de tous les motifs d'opposition, cfr. infra chapitre sur le permis d'environnement.

« presque directe » des centres TIR et BILC au canal, le percement d'un tunnel, etc.), nous verrons que ces solutions sont aussi vivement critiquées.

Peut-être est-il justifié de se demander si tout ça tient réellement la route. Peut-être toute cette communication environnementale tournant autour du BILC, alors présenté comme un projet de développement durable, n'est-elle que de la poudre que le Port jette aux yeux du public. S'agirait-il d'un cas d'école de « greenwashing » ?

4.3.3.1. Politique du fait accompli : adaptation du réseau routier

La période durant laquelle se déroula l'enquête publique pour le BILC coïncide avec la date[65] à laquelle la Ville de Bruxelles devait rendre un avis sur le projet régional de rénovation de **l'avenue du Port**. Le but était d'adapter l'avenue - qui devait explicitement desservir le BILC et le TIR[66] - aux « very long vehicles » de 60 tonnes et de 25 mètres de long, soit le gabarit de camion le plus imposant du marché. L'ARAU désignait ce projet de « Francorchamps pour poids lourds » (ARAU 2008 : 1). Or, Les critiques en Commission de concertation (étape antérieure à la décision de la Ville) étaient unanimes : l'argument principal des détracteurs était que, par le biais de ce réaménagement, la Région œuvrait en faveur du BILC alors même que la demande de permis d'urbanisme pour ce projet hypothétique et hautement contesté était toujours à l'instruction et la date de l'enquête publique toujours inconnue. De plus, le Schéma Directeur du site Tour & Taxis n'était pas encore approuvé et il n'existait donc toujours pas de vision globale pour le développement de ce site. (IEB 2008 a ; ARAU 2008 : 1-4)

> *« Une 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 […] ! 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 » (IEB 2008 a)*

En continuité avec l'avenue du Port, en aval sur la rive gauche du canal, se trouve la **chaussée de Vilvorde**. Cette chaussée avait été réaménagée en 1995 de façon à permettre une meilleure appropriation de la rive gauche par les piétons et les cyclistes, les bandes de circulation avaient alors été volontairement limitées en largeur afin de réduire la vitesse des véhicules. En 2006, le projet de réaménagement de cette chaussée faisait machine arrière en rabotant la piste cyclable au profit des bandes de circulation et en adaptant la chaussée aux poids lourds afin d'en faire une « autoroute industrielle », plus souvent appelée dans ce cas-ci « route industrielle Nord » (ARAU 2006 b : 1-2). L'Administration de l'Équipement et des Déplacements justifiait explicitement ce nouvel aménagement par la nécessité de permettre aux poids lourds qui rejoindraient le centre logistique à créer sur le site de Tour & Taxis (le BILC), de se croiser en toute sécurité. (ARAU 2006 a : 2-3)

Or, la procédure administrative n'a pas été rigoureusement suivie pour ce réaménagement, loin de là :

> *« Ce lundi 4 septembre [2006], l'ARAU a publié un communiqué de presse pour avertir les Bruxellois du projet […] d'élargir la chaussée de Vilvorde pour faire passer plus de 1000 camions par jour du Ring vers le site de Tour et Taxis, où le gouvernement bruxellois espère étendre le centre […] TIR. L'encre des journaux à peine sèche, quelle ne fut pas notre surprise de constater que le chantier est déjà terminé ! Alors que l'enquête publique est programmée jusqu'au 15 septembre et que la Commission de concertation a lieu le 27*

---

[65] 25 septembre 2008 (IEB 2008 c)

[66] De l'aveu même des cabinets de Pascal Smet et de Charles Picqué, qui considèrent comme acquis le développement du centre TIR, soit le projet BILC (Demande de PU. *Réaménagement de l'avenue du Port et d'un tronçon de la rue Claessens, note explicative* : 27. Cité dans ARAU 2008 : 3)

septembre 2006. La procédure en cours est donc bafouée. […] Ce comportement est scandaleux […] » (ARAU 2006 b : 1)

« L'aménagement en catimini des voiries [l'auteur parle ici aussi de la chaussée de Vilvorde] participe de la politique du fait accompli car il n'est pas exclu que le projet de centre logistique soit contesté et finalement déplacé » (ARAU 2006 a : 3)

Par ailleurs, les critiques sur ces réaménagements en eux-mêmes abondaient : anachronisme de la volonté de maintenir les flux de véhicules, voirie extra-large en milieu d'habitation, danger d'accidents meurtriers, vitesse de circulation accrue, remplacement des pavés séculaires et durables pour le béton inesthétique et imperméable, qualités paysagères appauvries, prise en compte marginale des modes de déplacement doux, incohérences avec le développement du quartier (contradiction avec les projets de construction de logements à Tour & Taxis et dans l'îlot de la rue Claessens situé en face de l'ancienne école de batellerie), contradiction avec les politiques régionales de désenclavement (e.a. du quartier Maritime), de mobilité et de revitalisation urbaines à travers les contrats de quartier dans ces parties déjà fragilisées et enclavées de la ville (ARAU 2006 a : 3 ; ARAU 2006 b : 2 ; ARAU 2008 ; 1, 4-9 ; IEB 2008 a ; Plan d'action 2005 : 11).

« Poussé par un objectif de court terme, le Gouvernement préfère adapter le réseau routier, et donc se mettre en contradiction avec sa politique de mobilité, et faire fi de la qualité de vie des riverains, et donc compromettre la viabilité d'un quartier qu'il cherche à développer, plutôt que de changer d'implantation alors même que Tour et Taxis est inadapté à accueillir le BILC […] ! » (ARAU 2006 a : 4)

4.3.3.2. Le BILC en tant que CDU : un serpent de mer esquissé dès les années 1980, qui fait finalement figure de dinosaure

« L'administration régionale a envisagé la possibilité de voir implanter sur le site de Tour et Taxis, un équipement de transbordement lié au projet d'interdire l'accès du Pentagone[67] aux camions de plus de 3,5 tonnes. Un tel centre de transbordement (cross-docking) accueillerait les camions […] effectuant les transports interurbains à longue distance […] et serait équipé pour éclater rapidement et avec un minimum d'intervention manuelle leur chargement vers de petites camionnettes. » (Stratec 2004 : 68)

Nous avons vu que le BILC était explicitement présenté par le Port comme un CDU au service de la ville et visant à améliorer la mobilité urbaine (cfr. supra). « [L]e principe de l'utilisation de véhicules légers au lieu de poids lourds […], sont des choix destinés à contribuer à l'amélioration de la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale » (Port de Bruxelles 2008 f : 4). Voyons maintenant ce qu'il en est réellement de ce concept de CDU à l'origine promu par la Commission européenne.

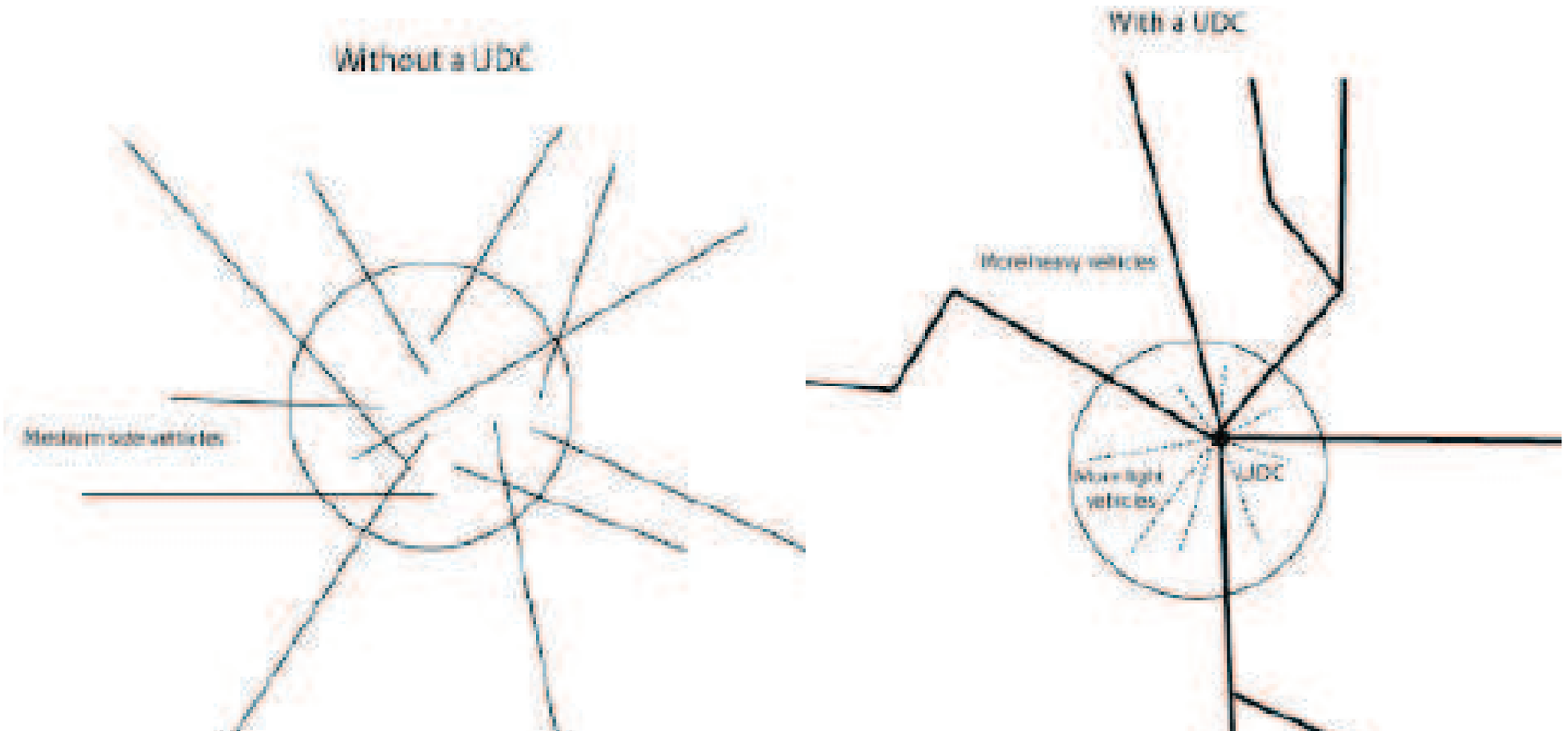
A partir des années 1980, on assiste à des démarches expérimentales de logistique urbaine. Les villes européennes cherchent à aller plus loin que les réglementations et financent des services de distribution urbaine centralisée des marchandises. Le but était de rationaliser les livraisons et de diminuer les véhicules-kilomètres[68]. Ces expérimentations de centres de distribution municipaux ou urbain (CDU) ont été appliquées à différentes reprises et selon différentes modalités techniques (e.a. à La Rochelle où la plate-forme est toujours en activité, à Strasbourg, à Besançon, à Nancy, à Monaco, et à Rotterdam, voir City Freight WP6 : 21). Au milieu des années 1990, des préoccupations économiques ont entraîné un recul progressif de ces initiatives municipales : les villes se sont révélées de plus en plus réticentes à verser des subventions pour l'exploitation de ces plates-formes qui ont donc été progressivement démantelées. Les rares villes qui continuent à verser des aides (comme La Rochelle en France)

---

[67] On parle bien ici du Pentagone bruxellois.

[68] Unité de mesure de la fluidité du trafic, correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur un kilomètre. L'unité comprend aussi les mouvements de véhicules vides. Les véhicules composés sont comptés comme un seul véhicule. (http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4074)

le font avec le souci de rentabiliser les fonds investis. (CERTU 2007 ; City Freight WP6 : 34-36 ; Dablanc 2007 a : 113 ; Dablanc 2007 b : 284 ; IEB 2008 b ; IEB 2009 c ; IEB 2008 f : 5)



Schémas spatiaux des flux du transport de fret routier entrant dans la ville avec ou sans CDU (City Freight WP6 : 22). Sans CDU, les véhicules moyens sont majoritaires, tandis qu'avec CDU, les marchandises des poids lourds sont transférées dans des véhicules plus légers pour la livraison finale. Ces derniers sont donc plus nombreux.

Sans CDU, les flux du transport de fret entrent dans la ville par de nombreux itinéraires différents tandis que leurs destinations sont dispersées dans l'aire urbaine. On trouve alors partout dans la ville des véhicules utilitaires de taille moyenne. Avec CDU, les flux se concentrent uniquement sur une destination - le CDU -. Il est alors possible d'utiliser de plus gros véhicules pour amener les marchandises en ville et d'améliorer l'efficacité du système de transport. De cette façon, le nombre de véhicules-km par tonne transportée diminuent et les émissions polluantes aussi (City Freight WP6 : 21).

Une fois les marchandises arrivées au CDU, elles sont transférées dans des véhicules plus légers pour la livraison finale car ils sont plus adaptés à la circulation urbaine. Ces expérimentations ont ainsi permis de tester des véhicules de livraison peu polluants : par exemple à La Rochelle, à Gênes, et à Malaga, où la volonté était d'effectuer la livraison finale en ville à l'aide de véhicules électriques. Cependant en 2004, la plupart de ces projets étaient encore en phase pilote et il n'existait toujours pas de réglementation explicite concernant l'usage de ces véhicules encore trop chers. (City Freight WP6 : 21, 25, 34, 38, 44)

Si les CDU ont souvent pour effet de réduire le trafic hors des villes, ils provoquent aussi habituellement une augmentation significative du trafic intra-urbain et empirent les problèmes de congestion (City Freight WP6 : 82 ; IEB 2008 c). Le transfert des marchandises depuis les poids lourds vers des véhicules plus légers augmente substantiellement les flux des véhicules légers en ville car il est évident qu'utiliser des véhicules plus petits signifie qu'ils doivent être plus nombreux (City Freight WP6 : 21). En effet, en termes de capacité, un camion moyen à deux axes (truck) équivaut à 5 camionnettes et un camion à plus de deux axes (lorry) vaut 12 camionnettes. De plus, en termes d'« occupation de la route » (surface), le réseau routier est aussi plus vite saturé car un camion (truck) n'équivaut qu'à 1,5 camionnette et un lorry à 3,2 camionnettes (Debauche et Duchâteau 1998 : 6-12).

Ainsi, si bon nombre des projets de CDU ont dû être abandonnés pour les raisons financières précitées (City Freight WP5 : 20), à cela se sont ajoutées des raisons environnementales car les camionnettes généraient plus d'émissions de polluants et un surcroît

de congestion non compensé par la disparition des camions (City Freight WP6 : 87 ; IEB 2009 c ; IEB 2009 e).

A Bruxelles, l'étude réalisée à la demande du Gouvernement bruxellois sur différents scénarios[69] concernant l'établissement d'un CDU ou le bannissement des véhicules lourds dans les zones à l'intérieur de la petite ceinture ou du Pentagone confirme cette analyse : ces mesures n'ont en effet que des impacts négatifs sur le trafic et l'environnement. Globalement, ces scénarios augmentent les trafics liés au CDU mais aussi dans les zones affectées par l'interdiction. L'utilisation de la route par tous les utilisateurs croît, de même que la distance parcourue et la consommation de carburant, tandis que la vitesse moyenne diminue. Mais ces impacts globaux sont moins importants qu'au niveau local : on peut constater une nette détérioration de l'accessibilité de la zone où se situe le CDU en raison du grand nombre de véhicules légers y circulant, ainsi qu'une augmentation significative des nuisances sonores. Le temps nécessaire à la sortie de la zone est lui aussi augmenté. (Debauche et Duchâteau 1998 : 6-12)

> *« To overcome the traffic problems, therefore, cannot be brought forward as a reason for justifying an UTC. By contrast, an Urban Transhipment Centre could be envisaged as an […] activity offering itself to be set up in the territory of the Brussels Region to generate positive economic effects. » (Debauche et Duchâteau 1998 : 7-8).*

De fait, à l'origine du concept de CDU, on trouve la volonté de compenser la perte de revenus de certains opérateurs actifs dans les activités de dédouanement. Ces derniers avaient été confrontés à une baisse de leurs activités suite à l'imposition par la Commission européenne du principe de libre circulation des marchandises[70]. De plus, les gouvernements se sont trouvés confrontés au problème du reclassement de cette armada de fonctionnaires. « Le concept de Centre de Distribution Urbain visait donc à contraindre les transporteurs ''braconniers'' à passer par un intermédiaire logistique entre le lieu de production et le destinataire final » (IEB 2008 b ; IEB 2009 c ; IEB 2009 e ; IEB 2008 f : 5). Le concept de CDU avait donc été imaginé en son temps par la Région et visait entre autres « à faire prendre en charge par les pouvoirs publics toutes les modalités de la distribution urbaine » (Port de Bruxelles 2008 f : 4 ; voir aussi City Freight WP6 : 25) :

> *« L'accord du gouvernement stipule que la Région doit créer un centre de distribution urbain. Le gouvernement veut ainsi limiter l'accès des camions dans la ville. […] L'implantation du centre de distribution s'effectuera éventuellement dans le cadre de l'extension et de la modernisation du centre TIR. […] afin de […] réaliser une concentration des poids lourds en dehors des zones d'habitations » (Plan d'action 2005 : 22)*

Il semble effectivement que le dédouanement se faisait déjà au centre TIR et qu'il était prévu pour le futur BILC alors défendu en tant que CDU (Port de Bruxelles 2008 f : 7 ; La Tribune de Bruxelles 27/06/2008 : 8).

Quelques années plus tard, de l'aveu même du Port de Bruxelles, le concept de CDU avait « du plomb dans l'aile » à Bruxelles (Port de Bruxelles 2008 f : 4) : « [l]e projet du BILC s'appuie sur une réalité qui n'a plus cours depuis 10 ans. Il est le résultat de probables tractations entre des intermédiaires logistiques privilégiés (les agences en douane, comme l'entreprise Ziegler, installée dans le centre TIR voisin) qui ont vu leur marché s'écrouler à l'occasion de l'union douanière qui s'est achevée en 1993 avec le marché unique » (IEB 2008 b). En fait, ce projet d'extension servait les intérêts des entreprises exploitantes du centre T.I.R.

---

[69] Sur la base des observations, comptages et évaluations, introduits par Stratec dans des modèles mathématiques et informatiques qui prennent en compte les trafics sur les différents réseaux de transport, les émissions polluantes et les nuisances, et le calcul des coûts et bénéfices (Debauche et Duchâteau 1998 : 1-3).

[70] 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/

comme la note explicative de la demande de Permis d'Urbanisme le relève : « [l]e fait de rassembler la logistique de marchandises en un pôle unique permet l'optimalisation du groupage et rationalise la distribution. C'est en tout cas ce que demandent les entreprises privées qui attendent l'extension du centre T.I.R. de longue date » (IEB 2008 c ; voir aussi IEB 2009 c ; Port de Bruxelles 2008 f : 5). Le Plan d'action pour le Port de Bruxelles révèle également que les clients naturels du présumé BILC étaient les entreprises déjà implantées dans le domaine portuaire et qui avaient marqué leur intérêt pour ce projet (Plan d'action 2005 : 16 ; Port de Bruxelles 2008 f : 6).

4.3.3.3. Au service de la ville ou au service des flux internationaux ?

> *« Le Port de Bruxelles et le Gouvernement ont savamment entretenu la confusion sur la nature réelle du centre logistique. […] Tantôt on nous parle d'une extension du TIR, en plus moderne, tantôt d'un centre de distribution urbaine au service quasi exclusif de la ville, tantôt encore d'un centre logistique international » (IEB 2008 a).*

Nous avons vu que le Port annonçait parfois le BILC comme un CDU basé sur le local et exclusivement au service de la ville (Contrat de gestion 2008-2012 : ca. articles 12.2.1 ; Masterplan : 21 ; Port de Bruxelles 2009 d : 4). Cela alors que le nom même du projet, Brussels International Logistic Center, suggère qu'il s'agit d'un centre international dont l'activité principale serait de gérer les marchandises en transit originaires et destinées à l'extérieur de la région (rappelons que ce trafic de transit constitue 70% du trafic global au port de Bruxelles).

Cette fonction de gestion du transit est cohérente avec l'annonce du BILC comme CRD (Masterplan : 21) ou comme extension du centre TIR arrivé à saturation (IEB 2008 c ; IEB 2008 d ; Le Soir 06/09/2008). En effet, le TIR est, comme son nom l'indique, un centre international monomodal d'entreposage de marchandises transportées par camion (IEB 2009 d). Paradoxalement, il est la propriété du Port. Ses 160 000 m² de surface d'entreposage servent essentiellement au stockage de bouteilles de vin, de tapis ou de veilles voitures en transit vers l'Afrique, avec une distribution ponctuelle aux commerces ou aux restaurants quand ceux-ci en font la demande (IEB 2008 c). Une part importante de la marchandise traitée au centre TIR, soit 60%, est dite de transit (IEB 2008 a ; IEB 2008 d).

Ce qui est sûr, c'est que ces différentes options (locale ou internationale) ne sont pas conciliables : les clients d'un CDU ne sont pas du tout les mêmes que ceux d'un centre logistique régional ou international de deuxième génération très automatisé et offrant des services complémentaires tels que le groupage, le dégroupage, l'assemblage, etc. (IEB 2008 a). Dans le premier cas, le service logistique s'adresse à une zone limitée, soit le centre-ville, et des petites surfaces comprises entre 200 et 1 000 m² sont plus indiquées (CERTU 2007 : 63). Dans le second cas, un minimum 50 000 m² sont nécessaires (et cette surface correspond à celle du projet BILC). Pour être véritablement rentable, un tel pôle logistique doit avoir une zone d'influence de 10 millions d'habitants environ. Or, la population bruxelloise ne représente qu'un peu plus d'un million d'habitants. C'est donc une surface immense que l'on ne peut rentabiliser qu'en s'adressant à un territoire étendu, bien au-delà des limites de la Région de Bruxelles-Capitale, et une grande part de la marchandise traitée ne fait alors que transiter par la Région.

Pour des raisons de respect de critères de développement durable, Bruxelles ne peut servir de plaque tournante pour des produits ensuite redistribués hors de son territoire. La logistique est bien sûr indispensable à Bruxelles comme ailleurs, mais elle doit être accessible, multimodale et au service de la ville. (Fleming et Hayuth 1994 ; IEB 2008 f : 7 ; Debauche et Duchâteau 1998 : 8)

4.3.3.4. Localisation

Pour toutes ces raisons (et pour d'autres expliquées plus loin), l'IEB et l'ARAU pensent qu'une implantation à 2 km de la Grand-Place est dépourvue de sens, surtout si on tient compte des nuisances qu'elle comporte. Une localisation à proximité de grands axes de communication (échangeur autoroutier, Ring) et offrant des connexions entre les divers moyens de transport (ce qui, nous le verrons n'est pas le cas de Tour & Taxis) serait plus judicieuse, à l'instar des nouveaux entrepôts de la grande distribution, ou à l'instar de ce qui se fait dans les autres villes européennes (ARAU 2004 a : 6 ; ARAU 2005 : 4 ; ARAU 2006 a : 3 ; City Freight WP6 : 21 ; Dablanc et Rakotonarivo 2010 ; IEB 2008 a).

> *« Alors que toutes les villes cherchent à écarter le charroi lourd du centre urbain en créant des zones de transbordement en périphérie, Bruxelles dont le territoire est limité, peut-elle se permettre de gaspiller un espace d'une telle dimension et si proche du centre pour y accueillir une fonction aussi perturbante ? » (ARAU 2004 a : 6)*

4.3.3.5. Intermodalité route/rail ?

Comme dit précédemment, le BILC est présenté comme un centre logistique multimodal par ses promoteurs. « [L]e fonctionnement du BILC, en association avec la voie d'eau et avec le chemin de fer à moyen terme, sont des choix destinés à contribuer à l'amélioration de la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale » (Port de Bruxelles 2008 f : 4).

Or, si le TIR est - comme son nom l'indique - un centre monomodal routier, comment le Port peut-il présenter son extension (le BILC) comme un centre multimodal ? Cela alors même qu'il ne peut donner aucune garantie sur les liaisons autres que routières et que la demande de permis ne concerne qu'un centre routier monomodal. Les auteurs du rapport d'incidence ne font d'ailleurs qu'effleurer l'idée et expliquent que « dans la suite de cette étude, nous n'avons pas pris cette hypothèse en compte et nous avons effectué les estimations […] en supposant que tous les mouvements de marchandises passent par la route » (Stratec 2004 : 69). L'IEB qualifie donc ces déclarations de mensonges (IEB 2008 b ; IEB 2009 c).

On peut en effet se poser la question de la réalité du rétablissement d'une liaison qui avait été supprimée peu auparavant par la SNCB (ligne 28A Pannehuis-Tour & Taxis, voir Schéma Directeur T&T : 31-32, 35 ; http://www.belrail.be/F/infrastructure/lignes/index.html) et dont le rétablissement n'est pas demandé par cette société (ARAU 2004 c : 8 ; IEB 2008 b ; IEB 2008 k ; IEB 2009 c ; IEB 2009 e). Si le transport par chemin de fer était la priorité, au lieu d'investir dans le réaménagement de l'avenue du Port, pourquoi alors ne pas avoir directement investi dans le rail ? En outre, le Schéma Directeur Tour & Taxis prévoyait déjà l'aménagement d'une coulée verte[71] sur l'assiette de cette ancienne ligne de chemin de fer (Schéma Directeur T&T : 28, 31-35 ; RBC 2009 : 5, 7). D'ailleurs, concernant la réaffectation de l'ancien bâtiment de gare ferroviaire (gare Maritime) exposée dans la demande de permis du BILC, elle s'est trouvée fortement compromise par l'intégration du lieu comme espace public couvert, perméable aux déplacements piétons et relié à la coulée verte sus-citée (Schéma Directeur T&T : 33, 35 ; RBC 2009 : 4, 12). De plus, le relief avait aussi été largement modifié et la réinstallation de rails aurait représenté un coût très important, entre autres parce qu'une nouvelle rampe d'accès aurait été nécessaire (IEB 2008 c ; IEB 2009 e ; Schéma Directeur T&T : 77, 79). Enfin, selon l'IEB, le mode de transport par rail serait trop cher pour de si faibles volumes (IEB 2008 d).

4.3.3.6. Intermodalité route/voie d'eau

De nombreuses critiques visaient aussi la liaison « presque directe » à la voie d'eau dont parlait le Port (Port de Bruxelles 2009 d : 17).

---

[71] Espace vert.

Nous avons déjà vu que cette liaison n'était pas bien définie dans la présentation du projet (cfr. supra ; Schéma Directeur T&T : 52). Concrètement, cette liaison se serait faite via le transbordement des palettes sur le quai de déchargement, situé à hauteur du site Renault, au coin de la rue Claessens et de l'avenue du Port, qui auraient ensuite été acheminées sur 1 km par des clarks (ou des petites voiturettes pourvues d'une remorque, telle qu'on en trouve dans les aéroports pour transporter les bagages) (IEB 2008 f : 7 ; IEB 2009 e). Les palettes auraient ensuite eu à traverser l'avenue du Port. Or, nous savons que cette avenue venait d'être réaménagée pour les poids lourds. Elle était qualifiée de « barrière infranchissable » par l'IEB et était déjà saturée en 2008 (IEB 2008 b ; IEB 2008 d ; IEB 2009 c). Sachant qu'un bateau de petite taille contient 1000 palettes, « on imagine déjà les allers-retours de la voiturette sur un axe déjà saturé » (IEB 2009 e). Il ne faut pas être un spécialiste du secteur pour voir que ce transport par palette était totalement inadapté à la configuration du site (IEB 2008 k ; IEB 2009 c).

De plus, cette perspective multipliait les activités de manutention, augmentait le temps nécessaire aux opérations, et en menaçait la fluidité. Les coûts du service auraient donc été augmentés, au risque de compromettre la compétitivité du BILC face à ses concurrents qui se trouvent, eux, en liaison directe avec le canal (cfr. infra ; IEB 2008 f : 7).

Cette liaison « presque directe » semblait donc risible aux yeux de l'IEB qui n'a pas manqué de le faire remarquer à plusieurs reprises (IEB 2008 a ; IEB 2008 b ; IEB 2008 c). Corroborant le manque de sérieux de cette liaison hypothétique, le fait est que les plans de la demande de permis ne mentionnaient même pas cette possibilité. Ce qui est normal vu que, rappelons le, la demande de permis présentait très clairement le projet comme une extension du centre TIR voisin, un centre logistique monomodal.

Qui plus est, selon les prévisions les plus « ambitieuses environnementalement » du Port, à terme, 10% seulement des marchandises transitant par le BILC auraient été transportées par la voie d'eau. Or, cet objectif paraissait bien faible par rapport aux nécessités écologiques contemporaines ou même par rapport aux objectifs bruxellois. (cfr. supra ; IEB 2008 c ; IEB 2009 e)

4.3.3.7. Qualité de l'accueil des activités logistiques à Bruxelles

Un classement donne les dix régions européennes les plus attractives pour la distribution et pour les activités de logistique :

TOP 10	COSTS	TRANS-PORT SYSTEM	ACCES-SIBILITY	SUPPLY	LABOUR	KNOW-HOW	TOTAL SCORE	RANKING 2006	RANKING 2004
weighting (in p.c.)	*21.875*	*31.25*	*31.25*	*9.375*	*3.125*	*3.125*			
Flanders (B)	6.6	1.7	1.2	1.6	4.1	2.1	5.1	1	1
Wallonia (B)	6.0	2.2	1.2	1.8	3.8	4.4	5.2	2	7
Nord-Pas-de-Calais (F)	4.9	2.4	1.7	2.0	4.6	5.0	5.3	3	3
Saarland (D)	4.6	3.3	1.8	1.2	3.5	4.3	5.6	4	4
Ile-de-France (F)	6.2	1.8	2.3	2.6	1.7	3.7	5.8	5	2
Est (F)	5.0	3.0	1.7	2.4	4.8	5.0	5.8	6	6
Brussels Capital Region (B)	8.7	1.7	1.0	2.6	1.1	3.0	5.8	7	5
Nordrhein-Westfalen (D)	8.7	2.5	0.8	2.0	4.0	3.8	6.3	8	8
Zuid-Nederland (NL)	8.9	2.2	0.7	1.9	10.2	2.7	6.5	9	9
Rheinland-Pfalz (D)	7.4	3.3	1.3	1.9	5.3	4.2	6.7	10	10

Source: Cushman & Wakefield (2006).

Classements des 10 régions européennes les plus attractives pour les activités de distribution et de logistique en fonction de différents critères d'évaluation importants (coûts, système de transport, accessibilité, approvisionnement, marché du travail, savoir-faire) auxquels des poids ont été attribués afin de refléter leur importance relative. (BNB 2008 a : 34)

On voit que les Régions Flamande et Wallonne y sont mieux classées que Bruxelles en 2006. Entre 2004 et 2006, la Wallonie a fortement développé ses parcs logistiques et est passée de la septième place à la seconde, tandis que Bruxelles a régressé en passant de la 5e à la 7e place. On peut remarquer aussi que les caractéristiques les plus importantes pour une bonne attractivité sont l'accessibilité, le système de transport (soit l'infrastructure) et les coûts (BNB 2008 a : 34).

Donc, pour ce qui est de l'accueil des activités logistiques, Bruxelles est plutôt mal classée : 15e en 2006 dans un autre classement qui analyse 60 régions européennes, elle ne serait plus que 24e en 2019. Cela car les différents critères[72] ne feraient que se dégrader au cours des années. Cependant, Bruxelles figure en peloton de tête de ce classement pour ce qui est de l'offre de terrains destinés à la logistique. (VIVL 2006 : 26)

De fait, nous avons en effet vu à quel point le Port de Bruxelles est actif en ce domaine : 65 000 m² pour le projet Carcoke, 50 000 m² pour le BILC, 50 000 m² pour les concessions de l'Avant-port (e.a. ancien site Shell) et 20 000 m² pour celles du quai de Heembeek. Cela sans compter la subsidiation du terminal à conteneurs[73] (Contrat de gestion 2008-2012 : article 33.4) et l'achat de 30 hectares sur le site de Schaerbeek Formation…

4.3.3.8. L'accessibilité de la zone est mauvaise, ou très mauvaise

La demande de permis reposait sur quatre études de faisabilité réalisées entre 2004 et 2008. Ces études concluent toutes que la localisation du BILC n'est pas de nature à provoquer « d'impact écologique négatif significatif par rapport à la situation existante, et plus particulièrement dans le domaine de la mobilité » (Port de Bruxelles 2008 f : 4). Après la lecture des éléments suivants, nous verrons que cette affirmation est difficilement soutenable.

Paradoxalement, malgré sa conclusion d'une incidence quasi nulle du BILC sur l'environnement, le rapport d'incidences accompagnant la demande de permis indiquait que, en 2002 déjà, l'itinéraire prioritaire pour accéder au centre TIR préconisé par la Région (à savoir la sortie du Ring RO n°6, avenue de Tyras, avenue Van Oss, chaussée de Vilvorde, rue Claessens et avenue du Port et retour, cfr. infra) n'était pas privilégié par les camionneurs qui préféraient pénétrer le nord de la ville par d'autres axes moins saturés, en transitant par des quartiers densément peuplés. Cette situation serait de plus empirée par le trafic supplémentaire généré par le BILC et les autres projets d'aménagement du site de Tour & Taxis (Stratec 2004 : 10, 59, 75). L'accessibilité de la zone Tour & Taxis était donc soit mauvaise soit très mauvaise (ARAU 2005 : 2).

En effet, selon ce même rapport, la congestion handicapait déjà l'accès au TIR et donc, à fortiori, du futur BILC. Cela durant une grande partie de la matinée et au risque de provoquer la diffusion du trafic sur tout le réseau (Stratec 2004 : 101). Les principaux étranglements se trouvaient sur la chaussée de Vilvorde, à hauteur du pont Van Praet et du square de Trooz (PE 2009 : 52, 101 ; Stratec 2004 : 101). La congestion menaçait aussi à Neder-Over-Heembeek et à la place Sainctelette (IEB 2008 b ; IEB 2009 c). Il a aussi été prouvé qu'au-delà de trois soulèvements du pont de Buda durant les heures de pointe du matin, la congestion deviendrait permanente (ARIES consultants 1996 : 96).

---

[72] De coûts (du foncier et du travail), d'accessibilité (Bruxelles obtient le plus mauvais score pour l'accessibilité routière), de multimodalité, de disponibilité de la main d'œuvre qualifiée ou de savoir-faire.

[73] La Région subsidie le Port pour l'utilisation du Parc à conteneurs à hauteur de 150000€ en 2008. Il est prévu que ce montant passe à 742000€ en 2012.

Pour 2020 également, le rapport d'incidence prévoyait de gros problèmes de congestion routière aux abords du TIR et du présumé BILC, ainsi que le passage des camions par les zones résidentielles environnantes :

> *« Comme en 2002, les itinéraires d'accès au centre TIR seront complètement saturés en 2020 aux heures de pointe. De plus, ils seront aussi saturés pendant les heures creuses. » (Stratec 2004 : 59)*

Une autre étude menée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur démontre que, quel que soit le scénario de densification du site Tour & Taxis, le carrefour des Armateurs serait tellement « auto-congestionné » qu'il ne resterait aucune fenêtre pour y faire passer une desserte en transports publics performante (Schéma Directeur T&T : 45 ; voir aussi RBC 2009 : 7, 17).

4.3.3.9. Trafics absorbés ou générés par le BILB ?

Ici aussi, il y a désaccord : Laurence Bovy, alors présidente du Port, soutenait que le BILC aurait absorbé un trafic de camions déjà existant tandis que les détracteurs du projet soutenaient que le projet aurait généré un trafic supplémentaire (http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/4436/321/). Les différentes parties ne sont pas non plus d'accord sur les chiffres.

Une fois de plus, le Port se trahit car, d'une part rien n'appuie les dires de L. Bovy, et d'autre part, l'étude d'incidence commandée parle bien d'une « augmentation » de trafic « générée » par le centre BILC : le centre TIR générait déjà environ 2 500 mouvements de véhicules par jour dont 600 mouvements de camions de plus de 3,5 tonnes, tandis que le BILC aurait généré environ 800 mouvements de véhicules/jour supplémentaires (Stratec 2004 : 101).

Néanmoins, selon le même rapport, la contribution du centre TIR et de son extension (le BILC) à l'augmentation du trafic général aurait été « très faible » et ne représenterait que 10% de l'augmentation du trafic généré par le projet de construction de logements à Tour & Taxis (IEB 2008 c ; IEB 2009 e ; Stratec 2004 : 101). Voici ce que dit par ailleurs le Port sur le même sujet : « [l]e trafic de poids lourds total (TIR et BILC) ne représentera que 4% du trafic total de l'avenue du Port. Le projet Tour & Taxis engendrera à lui seul plus de 10 000 mouvements de véhicules par jour » (Port de Bruxelles 2008 f : 4).

Le Port se trompe ici dans les chiffres, car selon le rapport d'incidence, le trafic de poids lourd lié au TIR et au BILC aurait représenté 6% et non pas 4% du trafic total de l'avenue du Port. De plus, il était encore impossible d'estimer combien de véhicules par jour auraient été engendrés par le projet de logements à Tour & Taxis. Les hypothèses sur lesquelles se basait en 2005 le rapport d'incidence du projet BILC pour estimer ce nombre à 10 000 mouvements par jour ne correspondaient pas à la demande de permis déposée en 2008 pour le projet Tour & Taxis (IEB 2008 d). En effet, le rapport d'incidence prévoyait 8425 emplacements de parking pour le projet de logements de Tour &Taxis (Stratec 2004 : 7) alors que la demande de permis pour ce projet en totalisait 4536. De surcroît, le Port oublie de préciser que le projet d'urbanisation introduit par T&T Project faisait l'objet, pour sa part, d'une véritable étude d'incidences (cfr. infra) et que la pression était forte pour réduire fortement le nombre d'emplacements de parkings sur le site (IEB 2009 e ; Schéma Directeur T&T : 58).

Il semblerait donc que ces prévisions erronées étaient soit involontaires, soit utilisées par le Port pour dissimuler les incidences du projet BILC et conclure qu'elles étaient négligeables par rapport à celles du projet d'urbanisation de Tour & Taxis (IEB 2008 g ; IEB 2008 h).

Du reste, les 350 mouvements/jour de poids lourds[74] drainés par le BILC (ARAU 2004 c : 7 ; ARAU 2005 : 2 ; http://www.lapetition.be/petition.php?petid=3127 ; IEB 2008 c ; IEB 2008 f : 3 ; Schéma Directeur T&T : 51 ; Stratec 2004 : 68, 101), auraient représenté une augmentation des mouvements de camions de l'ordre de 60% par rapport aux 600 mouvements de camions/jour liés au TIR (IEB 2009 d) et porté le trafic de poids lourds générés par le TIR (600 mouvements/jour) et le BILC à près de 950 camions par jour (ARAU 2008 : 4 ; IEB 2008 a ; IEB 2008 c ; La Tribune de Bruxelles 27/06/2008 : 8). D'autant plus qu'à ces 350 mouvements de camions par jour générés par le projet BILC, s'ajoutent 240 mouvements de véhicules utilitaires et 170 mouvements de voitures particulières, soit 1 100 équivalents véhicules particuliers/jour (Schéma Directeur T&T : 51).

Selon l'étude Stratec jointe au dossier de demande de permis, l'avenue du Port voyait passer 15 660 véhicules par jour dont 1 418 poids lourds. Parmi ces 1 418 poids lourds, 51 poids lourds circulaient sur l'avenue du Port entre 5h et 7h. Or, selon les hypothèses retenues par le demandeur, 42 poids lourds seraient générés par les activités du BILC entre 5h et 7h. Ainsi, « l'impact du BILC sur la tranche horaire de 5 à 7 heures (et donc, par extrapolation, sur la période de nuit avant 5 heures) est donc loin d'être négligeable, puisque le trafic poids lourds serait pratiquement doublé sur cette tranche horaire qui est particulièrement sensible » (PE 2009 : 50 ; voir aussi les chiffre d'AVEA Consulting cités dans PE 2009 : 49).

Nonobstant les déclarations répétées du Port sur l'absence de nuisance pour les zones résidentielles, en l'état des savoirs, il était impossible d'affirmer que le BILC n'aurait eu aucun effet négatif sur la congestion, tandis que le contraire était plus que probable. Cette prétendue absence de nuisance était donc, selon l'IEB et l'ARAU, encore un « mensonge du Port de Bruxelles » (IEB 2008 c).

4.3.3.10. Nécessité de mesures de canalisation du trafic

Le rapport d'incidences Stratec, ainsi que d'autres observateurs, concluent sur la nécessité de mettre en place un certain nombre de mesures de canalisation du trafic de camions (réglementation de la circulation des poids lourds : zones d'interdiction, jalonnement des parcours, etc.) afin que celui-ci se concentre sur l'itinéraire prioritaire préconisé (Stratec 2004 : 102 ; ARAU 2004 c : 9). En fait, le rapport aligne un certain nombre de conditions *sine qua non* indispensables à la viabilité du BILC (Stratec 2004 : 98, 101) dont l'avenir est plus qu'incertain.

A Bruxelles[75], le trafic lourd routier fait à lui seul l'objet d'une prescription (n°16) du Plan Air/Climat (IBGE 2006 : 167).

> *« [L]e Gouvernement prendra des mesures concrètes pour optimaliser la circulation des véhicules de transport de marchandises. La pénétration de ces véhicules dans la ville, et en particulier dans des rues non adaptées à ce type de véhicules est de nature à augmenter la pollution atmosphérique de façon générale en Région bruxelloise et en particulier dans des quartiers plus sensibles de la ville. De plus, les passages et les manœuvres des véhicules de marchandises dans des rues non adaptées, provoquent une augmentation de la congestion de la ville » (en parlant du Plan Air/Climat, IBGE 2006 : 152)*
>
> *« Pour éviter que cette évolution [la croissance des trafics] ne se traduise par une diffusion du trafic de camions dans des quartiers où il est indésirable, il conviendra, conformément aux recommandations du Plan IRIS, de renforcer la hiérarchisation des voiries et de mettre*

---

[74] Deux études d'organismes indépendants du Port de Bruxelles ont comptabilisé entre 350 et 365 mouvements de camions par jour pour le BILC (Port de Bruxelles 2008 f : 4 ;). On voit par la diversité des sources qui l'utilisent qu'il existe un consensus à propos de ce chiffre.

[75] A Bruxelles, à l'instar d'autres villes, une réglementation visant à réduire la circulation de poids lourds dans le centre-ville et à s'attaquer efficacement aux problèmes de circulation est progressivement mise en place et concerne le pentagone (Plan d'action 2005 : 8).

en œuvre le volet du plan relatif à la réglementation de la circulation des poids lourds » (Stratec 2004 : 59)

Certaines villes en Europe, ont instauré une restriction de l'entrée des camions de marchandises grâce à la délimitation de « zones à basses émissions » (LEZ, low émission zone) qui sont interdites aux véhicules à partir d'un certain tonnage, sauf dérogation. A Bruxelles, on préfère proposer des **itinéraires spéciaux** pour les camions dépassant 3,5 tonnes plutôt que de définir des zones interdites à ceux-ci. Ces itinéraires seraient balisés par des panneaux dans toute la Belgique (CRR 2003 ; IBGE 2006 : 168). Par exemple, à l'initiative de Brigitte Grouwels, ministre en charge du Port de Bruxelles, 24 panneaux de signalisation ont été installés en 2008 afin d'indiquer aux camions sur le Ring l'itinéraire « conseillé » vers la zone nord du canal, soit la voie d'accès proposée par le plan Iris (La Tribune de Bruxelles 27/06/2008 : 8 ; Plan d'action 2005 : 22-23).

Néanmoins, le permis d'environnement délivré pour le BILC parle bien d'une « obligation » pour les trafics de camions liés au centre logistique d'emprunter l'itinéraire Régional Nord (soit : Ring, sortie du Ring RO n°6, avenue de Tyras, avenue Van Oss, chaussée de Vilvorde, rue Claessens et avenue du Port et retour). Cette obligation est d'ailleurs complétée par l'interdiction pour les camions liés au BILC de circuler sur les voiries adjacentes autres que l'avenue du Port. (PE 2009 : 35-36, 40 ; cfr. infra)

Selon l'IEB, « si on interdisait les camions en ville, le BILC ne pourrait pas exister puisqu'il est lui-même situé en ville » (IEB 2008 d). Même si cette phrase ne prend pas en compte l'itinéraire conseillé, que se passerait-il si cet itinéraire unique venait à être saturé ? La viabilité du BILC (et du TIR) serait alors menacée.

En outre, de l'aveu même du bureau d'étude qui a réalisé le rapport d'incidence, ces mesures de canalisation perdraient de leur efficacité dans un contexte de congestion qui provoquerait la diffusion du trafic sur tout le réseau « en contravention avec les principes de hiérarchisation énoncés dans le PRAS et le Plan Communal de Mobilité » (Stratec 2004 : 101). Pour éviter que les camions soient bloqués au square de Trooz et au pont Van Praet, le rapport prévoyait d'autoriser les camions à destination du BILC à emprunter les voiries interdites, y compris dans les quartiers résidentiels (Stratec 2004 : 71, 102).

L'IEB qualifie donc une fois de plus de mensonge les déclarations du Port selon lesquelles l'avenue du Port et la chaussée de Vilvorde auraient pu concentrer tout le trafic de camions (IEB 2008 c ; IEB 2009 e). Nous avons vu que l'axe privilégié par le promoteur du projet pour la pénétration des camions n'était déjà pas favorisé par ces derniers qui préféraient percoler par les quartiers peuplés moins congestionnés (ARAU 2005 : 2 ; ARAU 2006 a : 2 ; Stratec 2004 : 10, 79).

Enfin, vu que le BILC ne pouvait accueillir qu'une infime partie des camions pénétrant le nord de la ville[76], il était illusoire de penser à l'interdiction du trafic de camions en dehors de l'axe privilégié de la sortie 6 du Ring à l'avenue du Port. Ce qui aurait eu pour résultat, paradoxal pour une installation logistique, de mettre en péril l'approvisionnement même de la ville (IEB 2008 h).

Le rapport d'incidence conclut aussi sur la nécessité, vitale pour le BILC, de construire un **tunnel sous le square de Trooz** (PE 2009 : 52 ; Stratec 2004 : 98, 101). Néanmoins, même cette solution n'était pas suffisante : « on peut résoudre une partie du problème de manque de capacité en construisant un tunnel dans l'axe de la chaussée de Vilvorde » (Stratec 2004 : 101).

---

[76] Il existe d'autres centres logistiques, et un grand nombre de clients à approvisionner partout dans la ville.

Par conséquent, les détracteurs du projet comprenaient mal comment un permis d'environnement aurait pu être délivré à un projet qui nécessitait le percement d'un tunnel pour lequel aucune garantie n'avait été donnée tant en termes de faisabilité technique qu'en termes de financement (IEB 2008 g). Car, même si le tunnel était dans les projets du plan Iris 2, aucun planning de mise en œuvre n'avait été fixé en 2008 (IEB 2008 g ; IEB 2008 h ; PE 2009 : 52).

En outre, cette solution, de même que l'adaptation de la chaussée au charroi de poids lourds, est incompatible avec l'objectif régional d'empêcher l'entrée des véhicules dans Bruxelles (ARAU 2005 : 2 ; ARAU 2006 a : 3 ; ARAU 2006 b : 2). Quant au goulet d'étranglement du pont Van Praet, aucune solution n'est envisagée par le Port. (ARAU 2006 a : 2 ; ARAU 2008 : 4 ; IEB 2009 e)

4.3.3.11. Nécessité d'une étude globale sur les besoins bruxellois en transport

Nous avons vu que le flou émergeait des multiples définitions du BILC, ce qui exprimait bien l'incomplétude du projet. Le contexte bruxellois aussi semblait incertain : il n'existait (et n'existe toujours pas) aucune étude globale sérieuse et récente qui évalue les besoins de Bruxelles en termes de logistique et de transport de marchandises, qui analyse les flux entrants et sortants des marchandises transportées par camion, ou la part des marchandises en transit et la capacité de report modal nécessaire. Pour preuve : le nouvel accord du gouvernement fraîchement élu actait la nécessité de mener une telle étude sur les besoins en transport de marchandises à Bruxelles (IEB 2009 d). Il était donc difficile de déterminer précisément le type d'activités logistiques nécessaires au bon fonctionnement de la ville et leur localisation idéale.[77]

L'IEB demandait donc, ainsi que les représentants de la société civile, la réalisation d'une telle étude globale détaillée et indépendante qui estimerait les coûts et opportunités pour la Région des différents projets logistiques envisagés et leur synergie (IEB 2008 a ; IEB 2008 b ; Comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie 2008). Tous plaidaient pour la mise en œuvre d'un véritable schéma directeur du transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale[78], 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 (IEB 2008 f : 8).

Par ailleurs, d'aucuns ont fait remarquer que l'enquête publique menée pour le projet BILC se déroulait alors même que le projet de Schéma Directeur pour le site de Tour & Taxis était en cours de finalisation et devait encore être approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il n'existait donc pas encore de vision globale pour le quartier autour de Tour &Taxi, et il était ainsi impossible à ce moment d'évaluer la cohérence entre les différents projets à l'étude (ARAU 2005 : 2 ; ARAU 2008 : 1-4 ; Comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie 2008 -06/10 ; IEB 2008 a). Voici comment le comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie conclut sa communication à l'attention de la Commission de concertation du 7 octobre 2008 :

> *« [L]e comité constate que la demande telle qu'introduite présente des incohérences et lacunes inacceptables. Malgré la qualité de certaines analyses techniques, cette demande n'apporte aucun éclaircissement quant aux fonctions précises du « BILC » et ne traduit aucune stratégie sur le long terme. En conséquence, le comité requiert que la présente demande soit postposée, idéalement jusqu'à réalisation d'études intégrées définissant la stratégie de développement global de la Région de Bruxelles-Capitale. A tout le moins, le comité estime indispensable d'englober dans cette étude tous les projets en cours sur cette zone […] après approbation officielle et publication du schéma directeur déjà réalisé, en*

[77] Cette constatation est applicable à la plupart des villes européennes (Dablanc 2007 b).
[78] J'ai déjà évoqué le fait que, de l'aveu même de l'IBGE, la mise en place du Plan Air/Climat et du Plan Iris ne permettra pas d'atteindre les engagements de la Région bruxelloise dans le cadre du Protocole de Kyoto et qu'il est impératif que des mesures complémentaires soient prises (IBGE 2006 : 156).

tenant compte de tous les aspects économiques, sociaux et environnementaux » (Comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie 2008 -06/10 : 2)

4.3.3.12. Réclamations pour une véritable étude d'incidence

Selon le Port, la demande de permis reposait sur quatre études de faisabilité « afin de disposer d'un rapport d'incidence complet et actualisé » (Port de Bruxelles 2008 f : 4).

Néanmoins, une véritable étude d'incidence prenant en compte les mégaprojets de logements à et autour du site de Tour & Taxis était réclamée par la société civile en lieu et place du simple rapport d'incidence accompagnant la demande de permis (IEB 2008 c ; IEB 2008 g ; http://www.lapetition.be/petition.php?petid=3127). Voyons maintenant quels sont les arguments avancés.

Une critique importante était que le contenu du rapport d'incidence était entièrement contrôlé par la société BILC s.a., sans le moindre contrôle indépendant : c'est effectivement le Port qui a commandé et financé cette étude. Selon les opposants au BILC, le rapport a donc été rédigé « entièrement à la décharge du projet »[79] (IEB 2008 c ; http://www.lapetition.be/petition.php?petid=3127). L'AATL (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement) considérait aussi ce rapport comme totalement insuffisant et a exigé un complément d'informations (AATL courrier du 26/03/2008). Demande à laquelle le dossier final soumis à enquête n'apportait aucune réponse.

Aux yeux de la société civile, cela constituait une raison suffisante pour diligenter une véritable étude d'incidence indépendante pour remplacer le simple rapport d'incidence qui accompagnait la demande de permis et dont certaines hypothèses se trouvaient être « obsolètes », voire « fantaisistes » (voir e.a. IEB 2008 g ; IEB 2008 h ; Comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie 2008). D'autant plus que, si la demande de permis concernait explicitement le BILC, le titre du rapport Stratec qui accompagnait cette demande restait « Etude du Plan d'Accessibilité du centre TIR. Rapport Final ». Ce n'est que dans l'introduction que l'on peut lire que le rapport concernait en fait l'extension du centre TIR, soit le BILC. Une étude d'incidence aurait permis d'évaluer les différents scénarios possibles, avec ou sans le tunnel sous de Trooz, avec ou sans la réglementation du trafic des poids lourds, incluant les options maximales et minimales de développement des projets riverains (logements à Tour & Taxis et à la rue Claessens, cfr. infra). Cette étude d'incidence aurait aussi permis de vérifier la faisabilité économique du projet et ses incidences probables. (IEB 2008 g)

Malgré tout cela, il semble que le Port jouait sur les chiffres pour ne pas avoir à réaliser cette étude : l'annexe A du CoBAT prévoit qu'une étude d'incidences est requise lorsque les parcs de stationnement à l'air libre ou couverts sont prévus pour plus de 200 véhicules. A priori, au vu du nombre de parkings comptabilisés pour le BILC dans la demande de permis (2 x 190, soit internes et externes, voir CC 2008 a ; CC 2008 b), seul un rapport d'incidences était requis, nonobstant la faible différence entre les deux chiffres.

De plus, les emplacements pour camions et véhicules de livraison n'étaient pas comptabilisés, la demande de permis ne donnant aucune indication sur le nombre de camions et de camionnettes qui stationneraient plus longtemps que le transbordement. Or, selon l'IEB, il est évident que les véhicules légers qui servent à la livraison des marchandises doivent stationner sur le site. L'IEB pensait donc qu'il fallait déterminer le nombre de véhicules utilitaires pouvant être considérés en stationnement, et additionner ce chiffre au nombre de places prévues pour le personnel et les visiteurs. Le Port lui-même avait commandé une étude de ce

[79] Cfr. supra : nous avons en effet déjà vu que certaines conclusions du rapport d'incidence ne sont pas en adéquation avec son contenu.

type. Selon cette dernière, en moyenne, une centaine de véhicules légers stationneraient dans les installations. Cependant, ce complément d'étude aurait été « oublié » par le Port et n'a ainsi pas été annexé à la demande de permis. Nous verrons dans le chapitre consacré au permis d'environnement que cet argument n'a finalement pas été retenu par l'IBGE. (cfr. infra ; IEB 2008 g)

Les 223 places de parking déjà présentes sur le centre TIR (sans compter les emplacements pour camions) ne sont pas non plus comptabilisées dans la demande de permis. Cela alors même que, rappelons-le, le BILC est fréquemment présenté par le Port comme une extension de ce dernier. Ainsi, si « la procédure d'examen du permis a pour objet d'évaluer le caractère acceptable des nuisances pouvant être générées par l'installation ainsi agrandie. La nécessité d'additionner les nuisances de l'installation ancienne et projetée se justifie dès lors pleinement » (IEB 2008 g ; http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/4436/321/). Si on prend le TIR et le BILC ensemble, on arrive bien au-delà du seuil pour lequel une étude d'incidence est obligatoire.

Enfin, le Port de Bruxelles est une entreprise publique dont les actionnaires de référence sont la Région de Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles. A ce titre, son comportement se doit d'être exemplaire. En conséquence de quoi il convient de lui imposer une étude d'incidences en bonne et due forme (IEB 2008 g).

Or, la volonté des pouvoirs publics semble effectivement tendre vers l'exemplarité, comme l'illustre le Schéma Directeur pour la Zone Levier Tour & Taxis (voir aussi Schéma Directeur T&T : 30, 54 ; voir aussi RBC 2009 : 3-9, 14-15) :

> *« Tout développement sur le site doit répondre aux qualités d'un urbanisme durable. L'aménagement du site […] doit sans aucun doute intégrer l'excellence environnementale et plus largement le développement durable comme ligne de conduite. » (Schéma Directeur T&T : 30)*

Lors du débat du mercredi 8 octobre 2008 sur le plateau de Télé Bruxelles consacré au BILC, Yvan Huyghebaert, président honoraire de la Communauté des Entreprises du Port de Bruxelles (CEPB), déclarait que de faire réaliser une telle étude d'incidence reviendrait à « retarder le projet de deux à trois ans», et Laurence Bovy, Présidente du Port de Bruxelles, de rajouter « si nous retardons le projet de deux ou trois ans, qu'est-ce qui va se passer ? [sic], c'est la mort du projet ! » (http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/4436/321/). Ces simples aveux confirment que, même si le projet est mal conçu, il s'agissait ici avant tout d'emporter rapidement des parts de marché avant que d'autres ne s'en chargent. Or, nous verrons que le projet Carcoke était bien mieux conçu que le projet BILC.

4.3.4. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la viabilité sociale du BILC remise en cause

> *« Le développement économique du Port est un enjeu majeur. Il l'est d'autant plus que la population riveraine est touchée de plein fouet par un taux de chômage préoccupant. Existe-t-il des alternatives économiques au BILC? » (IEB 2008 b).*

4.3.4.1. Densité de population et mégaprojets de construction de logements

Dès la fin des années 80, après le phénomène de désindustrialisation, le site de Tour & Taxis connaît un déclin important de ses activités (dédouanement et entreposage), à l'exception du centre TIR. Les 37 ha non affectés[80] du site sont depuis lors en attente de devenir et demandent à être requalifiés (Schéma Directeur T&T : 26).

[80] soit 33 ha non bâtis auxquels on peut ajouter la surface de la Gare Maritime et de l'Hôtel des Postes qui possède un potentiel foncier (Schéma Directeur T&T : 24, 26).

S’ensuit donc une longue période de spéculations sur le devenir du site. Différents projets ont été proposés mais ils ont tous été refusés. Certains ont néanmoins été mis à l’enquête, ce qui a permis de mettre en lumière certains problèmes sur le site et dans ses environs : manque de mixité sociale et de fonction, insuffisance de la proportion des logements, rupture du tissu urbain, peu de désenclavement du site, trop de flou dans la définition des projets, pas de maîtrise de l’envahissement automobile, manque de pertinence de la localisation du TIR, etc. C’est ainsi qu’a vu le jour la volonté d’établir un Schéma Directeur pour cette zone d’intérêt régional (Schéma Directeur T&T : 12 ; ARAU 2004 c : 2-3, 9-10 ; ARAU 2005 : 1). De là est aussi née la volonté politique de désenclaver, de revitaliser et de recréer une mixité dans cette zone parfois qualifiée de « point noir dans Bruxelles » (ARAU 2006 a : 3 ; ARAU 2006 b : 2 ; ARAU 2008 ; 1, 4-9 ; IEB 2008 a ; Plan d’action 2005 : 11).

Ainsi, à la conclusion d’une incidence quasi nulle du projet BILC sur son environnement, l’IEB répond qu’au moment de l’enquête publique (du 12 au 26/09/2008), ces études étaient obsolètes : réalisées entre 1996 et 2005, elles n’auraient pas pu prendre en compte les autres projets d’urbanisation du voisinage immédiat, ou du moins pas dans le détail car ces projets manquaient encore de finition. En effet, les demandes de permis pour ces projets ont été déposées après 2005 et portaient sur la construction de 1 535 logements (160 000m²) sur le site de Tour & Taxis (à l’enquête publique en 2008, voir IEB 2008 f : 5) et de 500 logements en bordure du centre TIR existant, sur l’ancien terrain de la RTT à la rue Claessens (Schéma Directeur T&T : 83). Ce dernier projet est promu par un organisme régional, la SDRB. Le Schéma Directeur pour le site de Tour & Taxis confirmait lui aussi cette évolution du site vers la fonction d’habitat (IEB 2008 a ; Schéma Directeur T&T : 23, 36-37) avec des affirmations telles que : « le logement doit être considéré comme la fonction à valoriser et doit être situé aux endroits où les implantations lui sont le plus favorables (vues, ambiances urbaines et ensoleillement). » (Schéma Directeur T&T : 37 ; voir aussi RBC 2009 : 9). Le centre logistique projeté aurait donc été enclavé dans un quartier densément peuplé (pour voir des cartes et des graphes des densités de population par commune, voir IBGE 2002 a : 10 ; IBGE 2007 a : 14). Pour s’en convaincre, il n’y a qu’à se référer à la carte suivante, où les projets de logements sont en jaune vif et les quartiers d’habitation en jaune pâle. Or, il est évident que la cohabitation de deux fonctions si différentes ne peut être que problématique (Observatoire bruxellois de l’Emploi 2007 : 101).

Plan présentant la spatialisation des différents projets d'aménagement du site de Tour & Taxis. Le vert représente la future coulée verte et les anciens entrepôts seront des espaces publics couverts. Les espaces en jaune vif sont destinés aux futurs logements. Les quartiers résidentiels avoisinants sont en jaune pâle. (http://www.ieb.be/rubrique93)

Par voie de conséquence, l'IEB interroge l'adéquation du classement au PRAS de cet endroit (y compris du terrain du BILC), et milite pour une réforme du PRAS dans les environs du canal (IEB 2008 f : 8). En effet, le site de Tour & Taxis y est repris comme zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT), et cet argument est souvent avancé par le Port pour justifier le développement d'activités logistiques à cet endroit. Néanmoins, si cette affectation pour le terrain du BILC avait un sens au moment de l'établissement du PRAS, il convient de constater que le quartier est sujet à de profondes mutations qui ont pour causes les deux mégaprojets de logements (et la volonté politique de dynamiser et de désenclaver le quartier). « C'est tout l'avenir de cette zone qui doit être rediscuté pour en faire un projet en priorité respectueux des Bruxellois qui habitent déjà le quartier » (IEB 2008 f : 8).

Toutefois, au sein même de l'assemblée générale de l'IEB, le dossier BILC a provoqué des débats inattendus : si la majorité était d'accord sur les raisons économiques et environnementales de s'opposer au BILC, une voix minoritaire (constituée notamment de riverains du quartier Maritime, mais aussi d'autres comités issus de quartiers populaires) plaidait pour que le BILC soit soutenu comme moyen de retarder ou d'empêcher la mutation sociologique du quartier, favorisée justement par le mégaprojet de construction de milliers de logements sur le site de Tour & Taxis (voir aussi Schéma Directeur T&T : 56). Selon eux, le projet de T&T Project aurait des incidences sociales tout aussi dommageables que le BILC n'en aurait eues sur le plan environnemental. Enclavé dans le quartier Maritime, ce projet va assurément créer une spéculation foncière qui aurait pour effet une hausse des loyers et donc, le déplacement des populations pauvres. Paradoxalement, cette hausse des loyers risque d'être aggravée par l'abandon du projet BILC, qui augmenterait d'autant l'attractivité de la zone. (IEB 2010)

4.3.4.2. Création d'emploi

Nous l'avons vu, le nombre d'emplois prévus pour le projet BILC variait fortement d'une communication à l'autre du Port et il existait bel et bien un flou à ce propos : de 900 emplois prévus lors de la demande de permis, ce chiffre est ensuite passé à 650/600 (chiffre défendu lors de la Commission de concertation, voir Port de Bruxelles 2009 d : 17 ; Port de Bruxelles 2008 f : 5) avant que de multiples prévisions ne se succèdent (IEB 2008 k).

Si le Port se défendait en soutenant que s'il ne dévoilait pas les chiffres d'emploi, cela relevait d'une relation de confiance avec ses clients (car c'est à chaque entreprise de dévoiler ou non ses chiffres, voir Port de Bruxelles 2008 f : 5), cela n'empêcha pas l'IEB de contester ces prévisions d'emploi pour le projet BILC (e.a. IEB 2008 f : 6).

Prenons l'estimation la plus fréquemment soutenue par le Port, soit 651 emplois directs engendrés par le BILC (Port de Bruxelles 2009 d : 17), soit, toujours selon le Port, 110 ETP/ha (Port de Bruxelles 2008 f : 5). On peut se demander quel raisonnement a suivi le Port, car mathématiquement parlant, 110 ETP/ha sur une surface de 8,5 hectares, équivalent à 935 emplois, et 651 emplois directs sur une surface de 8,5 ha équivalent en vrai à 76 ETP/ha (IEB 2008 d). De même, si l'on estime que le Port a fait le calcul sur base de la surface du bâtiment (50 000 m² équivalent à 5 ha), alors 651/5=130 ETP/ha.

A titre de comparaison, on peut se pencher sur les prévisions de Katoen Natie pour le projet Carcoke concurrent du BILC : les 65 000 m² d'activités logistiques à haute valeur ajoutée prévue ne créeront que 180 emplois au total, soit près de 28 ETP/h. Si l'on applique une simple règle de trois aux 50 000 m² du projet BILC, les prévisions ne seraient alors plus que de 138 emplois. (IEB 2008 k ; IEB 2009 c)

Voyons ce qu'il se passe si l'on prend l'estimation basse des promoteurs du BILC : soit la génération de 400 emplois directs pour un bâtiment de 50 000 m² (80 ETP/ha de bâtiment). Si on compare ce chiffre au taux d'emploi promis par les spécialistes, soit une moyenne de 45 à 50 emplois pour 10 000 m² de bâtiment, on voit qu'il correspond à peu près au double (ARAU 2004 a : 6 ; DTZ Jean Thouard sur le site http://www.aslog.org/fr/ACTU_newsletters.php?mois_courant=06-2006). L'écart se creuse si on compare ce chiffre au taux d'emploi en vigueur en 2007 pour les activités de transport et de logistique au port de Bruxelles, soit 23 emplois/ha (Observatoire Bruxellois de l'Emploi 2007 : 96). Malgré qu'ils aient été successivement revus à la baisse, les taux d'emploi annoncés par le Port pour le projet BILC semblaient donc particulièrement surévalués par rapport à la moyenne du secteur et ce quelle que soit la source.

Or, pour quelle raison cette moyenne serait-elle autre lorsqu'il s'agit du BILC ? Peut-être les chiffres avaient-ils été gonflés parce que le BILC risquait de ne pas rencontrer les espérances en termes de création d'emplois. Ne serait-ce pour mieux correspondre à certains critères car le terrain en région bruxelloise est une ressource rarissime ?

A ce propos, il est intéressant de noter que la SDRB n'accueille sur ses terrains que des entreprises qui produisent au minimum un taux de 50 emplois/ha pour les activités de production matérielle (http://www.sdrb.irisnet.be/fr/ expeco18.asp). Le Port concède lui-même son intérêt pour ces critères : « [a]vec 651 emplois directs estimés, soit 110 ETP/ha, le projet BILC se situe nettement au-dessus des critères d'emploi de la SDRB » (Port de Bruxelles 2008 f : 5).

4.3.5. La contestation du projet lors de l'enquête publique : la viabilité économique du BILC remise en cause

Selon le promoteur du projet, « il va de soi que le BILC a fait l'objet d'études approfondies de la part du Port. Le partenaire du Port dans la s.a. BILC, Sogaris, a également étudié attentivement la rentabilité du projet » (Port de Bruxelles 2008 f : 6). De même, « les différentes études ont été actualisées (2005) et tiennent compte des évolutions connues par les secteurs du transport et de la logistique. Le projet BILC n'est donc pas dépassé » (Port de Bruxelles 2008 f : 5).

Une fois de plus, l'IEB conteste les données du Port concernant la rentabilité et la viabilité économique (soit le pôle économique du développement durable) du projet BILC.

4.3.5.1. Financement et aides des pouvoirs publics

> *«Le contribuable bruxellois ne sera pas sollicité pour ce projet, il est considéré comme autoporteur et donc les rentrées commerciales attendues de la location des surfaces sont de nature à rentabiliser un projet que nous voulons bien sûr à l'équilibre parce que nous sommes responsables. » Laurence Bovy, Présidente du Conseil d'administration du Port de Bruxelles (dans JT de TéléBruxelles 05/09/2008)*
>
> *« L'entièreté du projet BILC est financé sur fonds propres » (Port de Bruxelles 2008 f : 6)*

Le BILC représentait un investissement de près de 50 millions d'euros, dont 27,5 millions d'euros (IEB 2008 d ; IEB 2008 f : 5) auraient été empruntés à la Banque Européenne d'Investissement, avec le Gouvernement bruxellois pour garant (Contrat de gestion 2008-2012). Le dossier a été accepté en 2003 par la BEI et le prêt courait sur 25 ans jusqu'en 2033 (IEB 2008 c ; IEB 2009 c). Le reliquat aurait été emprunté à des banques privées, portant le total des emprunts à près de 40 millions. Ce qui laisse une dizaine de millions à charge du Port et de Sogaris. Le Port affirme que Sogaris investissait dans le projet à hauteur de 3 759 000 € (Port de Bruxelles 2008 f : 6). Enfin, le Port fournissait le terrain (qui avait été acheté à la SNCB pour 13 212 724 €) comme un apport en nature de 3 750 000 € qui lui permettait de disposer de 51% du capital de BILC s.a. De plus, le Port en valorisait la concession sur 40 ans pour 350 000 €/an indexé, soit un revenu de minimum 14 000 000 €. (IEB 2008 c)

> *« Le terrain a permis et permettra au Port de rester majoritaire dans la société BILC. C'est donc une bonne opération pour le Port, qui lui permet de ne pas débourser de cash et qui a pour conséquence que la Région ne doit pas débourser un euro de subside » (Port de Bruxelles 2008 f : 6-7)*

Sans entrer dans les détails complexes de ce financement, on voit que les contribuables sont impliqués par l'entremise du Gouvernement bruxellois porté garant de l'emprunt, ce sont donc eux qui auraient payé en cas de faillite. L'affirmation selon laquelle le projet était financé sur fonds propres était donc fausse selon l'IEB : le montage financier du BILC reposait bien sur le soutien régional via la garantie de l'emprunt, assortie ou non d'une subsidiation annuelle du projet, ou d'encouragements sous une forme ou une autre. (IEB 2008 b ; IEB 2008 c ; IEB 2008 d ; IEB 2008 k ; IEB 2009 c ; IEB 2009 d ; cfr infra)

De fait, si le Port nie la dépendance du BILC aux subsides, il évoque néanmoins des aides sous une autre forme :

> *« Le succès du BILC ne dépend pas de subsides des pouvoirs publics : ceux-ci disposent d'autres moyens que les subsides pour encourager l'utilisation de centres de logistique et de distribution urbaine » (Port de Bruxelles 2008 f : 6)*

4.3.5.2. Nécessité d'un encadrement par les pouvoirs publics

Nous avons vu que les expériences européennes d'implémentation de CDU dans les années 1990 ont été majoritairement abandonnées sauf dans les cas où les villes continuent à

verser des aides, et ce uniquement dans le souci de rentabiliser l'investissement initial (Dablanc 2007 a : 113). Cela confirme que les CDU ne sont économiquement viables que s'ils sont lourdement subsidiés par les autorités publiques (CERTU 2007 ; Dablanc 2007 a : 113 ; IEB 2008 b ; IEB 2009 c ; IEB 2008 f : 5).

Ainsi, passer par le BILC ne sera rentable que si on incite le marché à l'utiliser (IEB 2008 b), tout comme la Région incite actuellement les transporteurs à utiliser le parc à conteneurs (Contrat de gestion 2008-2012 : article 33.4). En effet, la Commission européenne a approuvé en 2007 l'allocation par la Région de Bruxelles-Capitale de subsides aux entreprises de transport conteneurisé par voies navigables exploitant des lignes régulières à destination ou en provenance du Port de Bruxelles (Port de Bruxelles 2008 c : 12). Par exemple, la liaison Bruxelles-Zeebrugges, mise en place en 2009, bénéficie de ce subside à hauteur de 12€ par EVP (Port de Bruxelles 2009 e : 1). Selon la Banque Nationale de Belgique, ce subside aurait pour but « d'encourager le développement du transport par voie navigable en Belgique » (BNB 2009 : 69). Peut-être était-ce aussi pour décrocher ce subside que le Port insistait sur l'hypothétique liaison « presque directe » du BILC à la voie d'eau.

Le business plan du BILC ne prévoyait des revenus positifs qu'à partir de 2023. Or, il est probable qu'à cette date, la logistique routière aura perdu de larges parts de marché. Selon l'IEB, l'activité du BILC aurait alors dû être subsidiée à concurrence de 13 €/m²/an, soit 390 000 €/an sans compter la surprime nécessaire pour compenser les pertes des transporteurs liées à l'accessibilité difficile du site (IEB 2008 c ; IEB 2009 d).

Nous avons vu que, de l'aveu même du Port et de Brigitte Grouwels, les clients naturels du BILC auraient été les clients historiques du TIR. Ainsi, les détracteurs du projet doutaient de l'affluence des utilisateurs pour le BILC.

> *«La seule présence des installations n'est pas suffisante pour convaincre les entreprises et donneurs d'ordre concernés (qui raisonnent 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 [souvent causé par un manque d'accessibilité et par la congestion] peut constituer un handicap pour ces modes. » (CGPC 2003 : 9)*

Or, pour remplir le BILC, la Région aurait-elle mis en place une législation contraignante afin d'obliger les transporteurs à y transiter ? Aucune garantie n'avait été donnée dans ce sens. Il existait bien quelques dispositions du Plan Iris 1 mais aucune n'était spécifique au BILC ou n'a même été appliquée. (IEB 2008 b)

4.3.5.3. Concurrence déloyale

Ces encouragements divers des pouvoirs publics, de même que la garantie de l'emprunt par le Gouvernement bruxellois pouvaient être perçus comme contraires aux principes de saine concurrence imposés par la Commission européenne. En effet, rappelons que l'autre grand projet du Port, fort similaire au BILC, était en cours de construction sur le site de Carcoke. « Il est probable que Katoen Natie puisse interpeller à raison la Commission européenne et dénoncer une concurrence déloyale inacceptable » (IEB 2008 k).

4.3.5.4. Obsolescence des hypothèses sur le prix des énergies

A l'heure actuelle, le prix de l'énergie, et à plus forte raison, du diesel, est déterminant pour la conception des projets économiques, cela surtout dans le domaine du transport. Mais l'IEB et l'ARAU doutaient que cette évidence ait réellement été prise en compte par le Port de Bruxelles lors de la conception du projet BILC. En effet, nous avons vu que le projet avait été imaginé à la fin des années 90, lorsque le prix du baril sur les marchés internationaux était de 10 $. C'est la

raison probable du peu d'attention qui a été portée à la multimodalité et à l'accessibilité lors de la conception du projet BILC.

Le calcul de rentabilité, ou business plan du BILC, ne prévoyait des revenus positifs qu'à partir de 2023. Or, on peut légitimement se demander à combien le baril de pétrole se vendra à cette date. La concession du terrain était prévue pour 40 ans et la rentabilité du projet avait été calculée pour une pleine activité jusqu'en 2048 (2051 selon IEB 2009 c). Or, cette année est largement postérieure à celle où les plus optimistes situent le pic de production du pétrole conventionnel. Le business plan prévoyait aussi que le projet générerait la majorité de ses bénéfices dans les neuf dernières années de la concession.

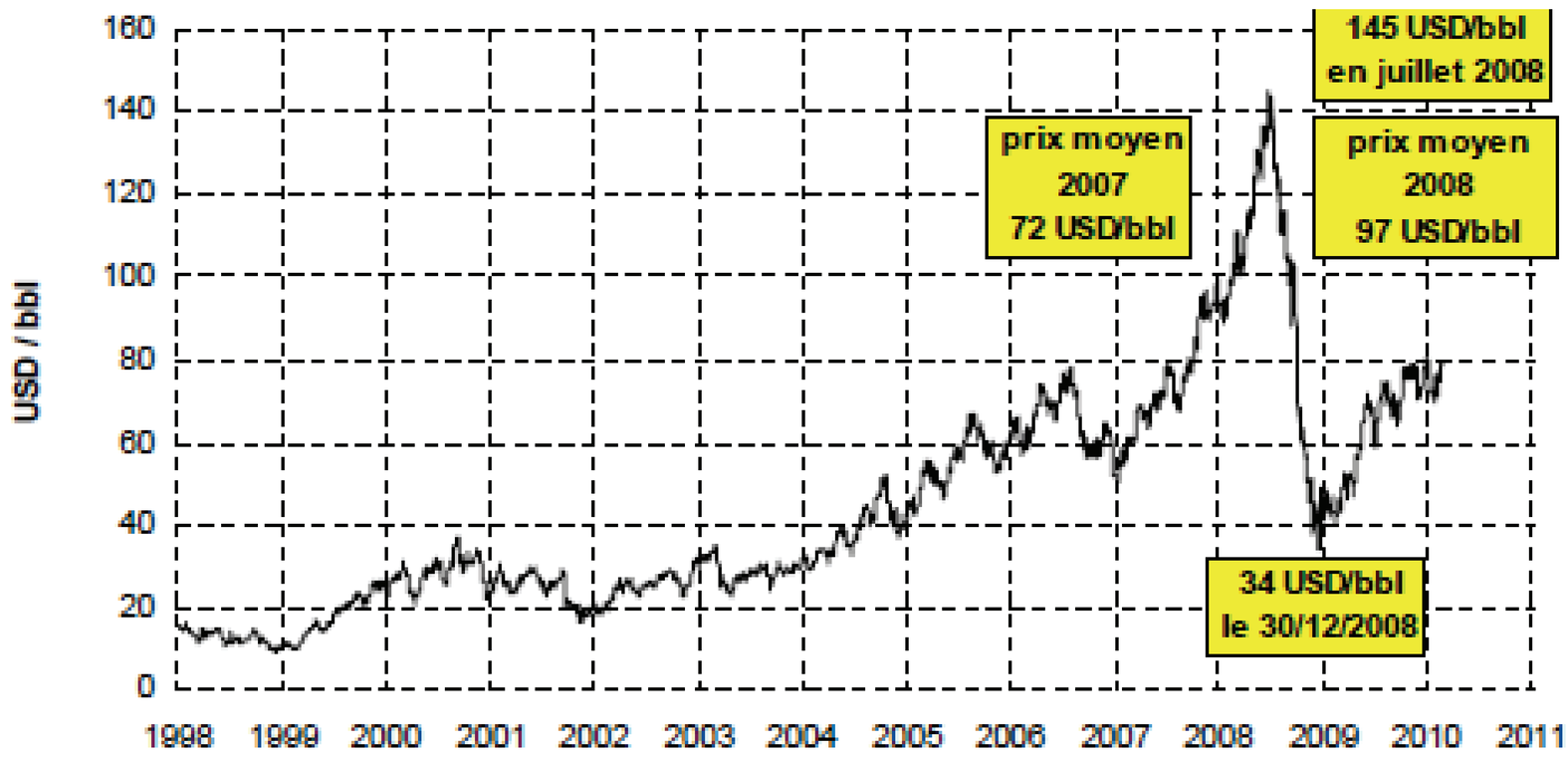
Selon l'IEB, les atouts commerciaux du BILC étaient « impressionnants de médiocrité » et le business plan « totalement irréalisable » (IEB 2009 c). L'IEB s'inquiétait de la fiabilité du montage financier et se demandait à quel point ce projet était « un risque maximum pour les deniers publics » car « il est probable » qu'à l'heure des comptes, le BILC aurait fait faillite depuis longtemps (IEB 2008 b ; IEB 2008 c ; IEB 2008 f : 6 ; IEB 2009 c ; IEB 2009 d). « Aucun observateur avisé du monde de la logistique n'oserait affirmer que le modèle économique du centre TIR est un modèle d'avenir pour l'économie de notre région » (IEB 2008 h).

Le business plan du BILC a été soumis en 2003 à la BEI qui a opéré un screening financier du projet à l'issue duquel elle a décidé de le financer (Port de Bruxelles 2008 f : 6). Ce screening constitue la seule étude indépendante qui ait été faite sur le projet BILC. Seulement, le contexte économique dans lequel l'étude a été menée n'a rien à voir avec celui dans lequel nous vivons aujourd'hui. Elle ne prenait pas en compte la tendance lourde admise par tous les experts du renchérissement des ressources énergétiques fossiles[81]. L'étude se basait par ailleurs sur un modèle promu dans les années 90 par la Commission européenne et qui n'a plus cours actuellement : le CDU. De plus la BEI n'a pu en 2003 prendre connaissance du rapport d'incidence qui accompagnait la demande de permis du BILC. Donc, sans même prendre en compte la nouvelle donne que constitue la crise financière, on peut légitimement imaginer que la décision que prendrait aujourd'hui la BEI sur ce même dossier serait différente… (IEB 2008 h ; IEB 2009 c)

Lors d'une interview, le Directeur Général du Port de Bruxelles s'est appuyé sur des prédictions du Livre Blanc sur le transport de la Commission européenne (ou plutôt de l'évaluation à mi-parcours (2007) de ce document) pour justifier l'investissement dans le projet BILC (La Libre Belgique 27/06/2008). Or, ces prédictions seraient devenues obsolètes : la croissance du transport de marchandises (+52% de 2005 à 2030) prévue dans ce document est basée sur une évolution du prix du baril à 41 $ en 2010 et à 44 $ en 2020. (IEB 2008 b ; IEB 2008 c ; IEB 2008 f : 5 ; IEB 2009 c)

Or, on le sait, les cours du pétrole se sont révélés bien différents :

[81] Concernant le renchérissement du carburant en Belgique, voir IBGE 2010 a : 30.



Evolution journalière du prix du pétrole Brent en dollars américains par baril[82] (source EIA cité dans IBGE 2010 a : 25 ; voir aussi site officiel de la CNUCED : http://unctad.org/infocomm/francais/petrole/prix.htm, dernière consultation le 02/10/2010).

S'il y a une chose que peuvent garantir les experts, c'est bien la volatilité future de ces cours, et certains analystes annoncent le prix du baril à 200$ dans un avenir proche. Une fois de plus, il ne faut pas être un expert pour imaginer qu'une partie du trafic de marchandises se réorientera à court terme vers d'autres moyens de transport que le camion. Le tout à la route n'a plus d'avenir.

4.3.5.5. Concurrence mieux outillée

A la différence des projets localisés sur les anciens sites Shell et Carcoke (promus par des professionnels de la logistique et proposant des services partiellement équivalents à ceux du BILC), le site de Tour & Taxis n'est pas en connexion directe avec le canal, ce qui rend le projet BILC peu concurrentiel (IEB 2008 a ; IEB 2008 b ; IEB 2009 c ; voir aussi *supra*). Dès le départ, le projet de la Katoen Natie prévoit un approvisionnement important par le canal : 30% des marchandises seront acheminées par bateau et cette proportion est destinée à croître en fonction de l'évolution du marché et de la tendance structurelle de la hausse du prix des énergies fossiles (IEB 2008 k ; IEB 2009 c).

Selon l'IEB, tous les acteurs du secteur contactés par leur soin ont émis les plus grandes réserves sur le projet BILC et ont confirmé l'analyse des associations et comités. Il était néanmoins difficile pour eux de se prononcer publiquement. (IEB 2009 c)

> *« D'un point de vue économique, les spécialistes du secteur jugent que le manque d'accessibilité du site du BILC (lié à la congestion croissante de l'avenue du Port) le condamne à brève échéance. Les projets comparables financés par le privé sont d'ailleurs implantés à proximité du ring. Aucune étude n'a été menée pour évaluer la concurrence de ces projets avec celui du BILC. » (IEB 2009 d)*

Selon l'IEB, « le projet du BILC s'inscrit dans une boulimie de projets logistiques qui n'est justifiée par aucune étude macro-économique fiable » (cfr. supra ; IEB 2008 b). Cela alors même que, suite à une conjoncture économique décroissante depuis 2008, « une série de clients du centre TIR réduisent systématiquement la surface de leurs locaux, ce qui entraîne l'inoccupation de nombreux entrepôts » (Port de Bruxelles 2009 d : 22). Dans ces conditions, comment le BILC pourrait-il être rentable si, rappelons-le, ses clients naturels sont ceux-là mêmes qui désertent le TIR ?

Il est donc « impensable de mobiliser tant de fonds publics sans mener une étude globale sur la rentabilité du projet. Existe-t-il une demande pour tant d'espaces logistiques à Bruxelles?

[82] 1 baril de pétrole = 159 litres = 1 bbl

Le projet du BILC va-t-il pouvoir être rentabilisé face à cette concurrence mieux outillée (car en liaison directe avec le canal) et plus facile d'accès (car plus proche du Ring)? » (IEB 2008 b ; IEB 2008 c ; IEB 2008 k).

Le projet de Katoen Natie, qui se présente comme un centre de distribution européen mais aussi régional, se targue dans sa brochure d'un argument auquel le BILC ne pourra jamais prétendre :

> *« Grâce à la proximité des autoroutes [le projet se situant à 1,5 kilomètre 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 » (Brochure de Katoen Natie : « un Gigantesque parc logistique en plein cœur de la Belgique et de l'Europe »)*

Voici ce que dit le Port à ce sujet :

> *« Les autres projets logistiques à Bruxelles ne rentrent absolument pas en concurrence : le BILC est exclusivement axé sur le local (centre de logistique et de distribution urbaines), alors que Katoen Natie est basé non seulement sur le local, mais aussi sur une zone de distribution plus large, raison pour laquelle leurs installations est plus excentré et proche du Ring [sic]. » (Port de Bruxelles 2008 f : 7)*

Mais le Port semble plus se dépêtrer d'un bourbier qu'autre chose : faut-il rappeler que le nom même du projet contient le mot « international » ; que le Port présentait aussi le BILC en tant que CRD ; que le concept de CDU est dépassé pour des questions de rentabilité ; que la massification et le groupage des activités au sein d'une zone d'une taille critique suffisante sont indispensables à cette même rentabilité, ainsi que l'accessibilité et la multimodalité ?

Un autre argument est le suivant. Plus on se rapproche du centre-ville, moins chers sont les entrepôts car ils sont considérés comme plus difficiles d'accès en raison de la congestion routière et sont donc moins attractifs. C'est une loi du marché : les prix de location sont fonction de l'accessibilité. Or, le business plan du BILC prévoyait de louer ses surfaces d'entrepôt au prix de 58€/m²/an, tandis que les prix du marché à Bruxelles le long du canal sont de 45€/m²/an à service équivalent. Katoen Natie valorise aussi la location de ses entrepôts à 45€/m²/an, soit 23% moins chers, cela pour des entrepôts plus accessibles et liés directement à la voie d'eau. Les entrepôts les plus chers sont ceux de Brucargo et se situent près de l'aéroport de Zaventem, mais ils restent moins chers que les prix de location prévus pour le BILC. (IEB 2008 c ; IEB 2008 d ; IEB 2008 k ; IEB 2009 c)

Le Port de Bruxelles concédait que les prix de location pratiqués par le BILC auraient été « sensiblement plus élevés que ceux pratiqués en dehors de Bruxelles (10 à 15%) » (Port de Bruxelles 2008 f : 3) :

> *« [L]es prix annoncés pour le BILC sont certes plus élevés que pour des entrepôts situés en périphérie ou au fin fond de la Wallonie ou de la Flandre. C'est logique vu le prix important du foncier à Bruxelles : le prix moyen à Bruxelles se situe entre 49 et 79 € (source : inventaire Inventimmo). On peut encore citer l'étude DTZ de novembre 2007, qui fixe le prix moyen en Brabant à 45€/an/m² pour les bâtiments logistiques, ou encore l'étude de CBRE de septembre 2006 qui fixe le prix moyen des entrepôts à Zaventem à 47€/m²/an. Le BILC se situe donc parfaitement dans la tendance Bruxelloise et s'adresse aux entreprises qui ont un besoin fonctionnel de se trouver à Bruxelles » (Port de Bruxelles 2008 f : 6)*

Selon l'IEB, le Port confond ici la valeur absolue du foncier (très élevée) et la valeur locative d'un entrepôt (qui dépend principalement de son accessibilité et de l'offre de multimodalité, très faible dans le cas du BILC) (IEB 2008 d).

L'IEB se demande alors quels peuvent être les avantages pour un utilisateur du BILC à transiter par celui-ci : car, si le BILC sert réellement à approvisionner la ville, pourquoi les fournisseurs ne se rendraient-ils pas directement chez leur client final, si proche (IEB 2008 b) ?

Par ailleurs, le site de Katoen Natie, ne se trouvant qu'à quelques centaines de mètres de la sortie 6 du Ring, est bien plus accessible et est situé sur la route du BILC. Ainsi, pourquoi le client ne choisirait-t-il pas d'y déposer directement ses marchandises au lieu de continuer sur l'une des voies de pénétration les plus embouteillées de la région pour les déposer au centre-ville et ensuite repartir dans l'autre sens avec les mêmes difficultés ? (IEB 2008 k ; IEB 2009 c)

4.3.5.6. Paradoxe : un centre d'approvisionnement qui menacerait ses propres clients

Nous avons vu que les problèmes de congestion routière se font déjà lourdement ressentir à Bruxelles. Dans un tel contexte, l'activité logistique à grande échelle peut être nuisible pour les autres activités économiques et le BILC peut présenter « une menace pour les entreprises existantes » et surtout pour le petit commerce de proximité (IEB 2008 b).

En effet, l'augmentation de la congestion causée par l'activité du BILC aurait un impact négatif sur les activités économiques riveraines existantes (la zone du canal, les zones économiques de la SDRB et la kyrielle de PME installées au nord de Bruxelles) avec un risque accru d'une délocalisation en périphérie de ces dernières. (IEB 2008 c ; IEB 2008 h ; ARAU 2004 b : 3)

En outre, les coûts de construction et de gestion d'un centre logistique urbain sont importants et ces coûts seraient d'une façon ou d'une autre supportés en tout ou en partie par les clients finaux, soit les commerces destinataires. En cas de congestion des voies d'accès, c'est aussi sur les clients finaux que se répercute la surprime nécessaire pour compenser les pertes des transporteurs liées à l'accessibilité difficile du site (IEB 2008 c ; IEB 2009 d). Cela au risque d'accélérer le déclin des petits commerces indépendants au profit des grands groupes ou des magasins franchisés. Ces derniers ont en effet une plus grande capacité financière, possèdent souvent leurs propres entrepôts et peuvent plus facilement réorganiser leur distribution, soit pour contourner le BILC, soit pour en tirer parti (IEB 2009 c).

> *« Un paradoxe donc : sous couvert d'assurer une distribution plus rationnelle des marchandises au centre-ville, on risque de pénaliser les commerces du centre-ville au profit des grands centres commerciaux situés en périphérie, en donnant un avantage compétitif supplémentaire à ces derniers. » (IEB 2008 b)*

A moins que les commerces de proximité ne se mettent à utiliser des circuits de distribution parallèles, comme on peut le prédire dans une économie de marché basée sur une concurrence libre et non faussée (City Freight WP5 : 20). En effet, « les commerces seront-ils prêts à payer la surprime liée à la rupture de charge[83] et aux prix prohibitifs pratiqués » (IEB 2008 d) ? Les détracteurs du projet en doutaient fortement.

4.3.6. Alternative proposée

Après avoir rapidement passé en revue les principaux points remis en cause par les détracteurs du projet, voyons quelle était la solution proposée et qui semblait recueillir l'approbation de toutes les parties.

> *« [L]e BILC devrait être relocalisé au nord de la Région – Schaerbeek-Formation – où l'accessibilité est meilleure, la multimodalité est plus prometteuse, et, les impacts sur l'environnement, sur la santé publique et sur le cadre de vie des Bruxellois sont moindres. Rappelons que même les responsables du Port admettent que le BILC est une installation*

[83] Rappelons que les spécialistes évaluent le coût de la rupture de charge à 30%.

> *provisoire, qui doit être réalisée sur le centre T.I.R., dans l'attente de la libération par la SNCB de terrains à Schaerbeek-Formation en 2018. » (IEB 2008 c)*
>
> *« D'après les spécialistes du secteur, le meilleur endroit pour développer un vrai pôle logistique du 21e 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 kilomètres de la Grand-Place se révèle un non-sens en termes de développement durable. » (IEB 2008 f : 7)*

De même, il en est qui militent pour le déménagement du centre TIR et de son extension (le BILC) vers la chaussée de Vilvorde (en vis-à-vis du site de Schaerbeek-Formation, de l'autre côté du canal), à l'entrée de la Région et où les terrains sont déjà affectés à l'industrie et à l'activité portuaire (ARAU 2004 a : 6 ; ARAU 2004 c : 9).

Il semble d'ailleurs que la tendance à Bruxelles[84], entre autres dans le secteur de la logistique, soit de s'implanter hors des limites de la ville, « vu la superficie étriquée de la Région » (Vandermotten *et al.* 2009 : 4 ; voir aussi BNB 2008 a : 34). La logistique est bien sûr indispensable à Bruxelles comme ailleurs, mais elle doit être accessible et multimodale. Or, le meilleur site pour répondre à ces critères de durabilité, c'est Schaerbeek-Formation qui se prête réellement au transport multimodal (liaisons à la voie d'eau, au rail et à la route déjà existantes, ce site est de plus « optimalement situé vis-à-vis de l'aéroport » voir ARAU 2004 c : 9), qui dispose de 45 hectares, et dont les activités ne pèseraient pas sur la qualité de vie des riverains actuels et futurs. En regroupant toute la logistique publique actuelle et future sur ce site, la Région de Bruxelles-Capitale pourrait devenir pionnière en matière de logistique au service de la ville (IEB 2008 f : 7-8 ; ARAU 2005 : 3 ; ARAU 2006 a : 4). De surcroît, cela correspondrait plus à la volonté des autorités de faire du port de Bruxelles une importante plate-forme logistique multimodale au cœur de l'Europe (Port de Bruxelles 2009 d : 4, 21).[85]

> *« Ce centre logistique d'excellence basé sur les dernières nouveautés en termes d'efficacité énergétique 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, d'assurer la rentabilité des utilisateurs et ainsi de 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. De plus, développer ces activités sur ce site est probablement la solution la moins onéreuse pour la ville en termes d'aménagements urbains. » (IEB 2008 f : 7)*

Enfin, l'argument du Port selon lequel il ne serait pas possible d'utiliser des véhicules électriques pour la livraison finale depuis le site de Schaerbeek-Formation ne semblait pas fondé, vu que l'autonomie des véhicules électriques tourne actuellement autour de 90km et que de nouvelles batteries plus compétitives sont en développement et devraient fournir une autonomie au-delà de 200 km (IBGE 2006 : 201-202). Ainsi, l'autonomie actuelle est déjà largement suffisante, même pour la conduite en ville qui consomme plus. D'autant que ces véhicules peuvent être rechargés rapidement (une dizaine de minutes pour les infrastructures de recharge rapide) au moyen d'une simple prise domestique (16A-220V) pour les véhicules légers, ou d'une « prise rouge » pour les véhicules lourds, qui toutes sont d'installation relativement aisée à peu près n'importe où (IBGE 2006 : 228). Néanmoins, les véhicules électriques ne sont actuellement pas intéressants du point de vue économique car ils sont

---

[84] Mais cette tendance se retrouve un peu partout (ARAU 2004 a : 6 ; City Freight WP6 : 21 ; IBGE 2006 : 19, 114-116 ; Duchâteau 1998 : 7).

[85] Il est amusant de noter que dès la fin du XIXè siècle, toutes ces préoccupations étaient déjà présentes à Bruxelles, avec la volonté de faire un port maritime multimodal (car le transport fluvial était, également à l'époque moins cher que le « camionnage ») dont les activités sont intégrées et groupées, le tout implanté à Schaerbeek-Formation. Cette volonté était bien sûr accompagnée des mêmes préoccupations qu'actuellement, soit l'agrandissement des tirants d'eau et « tirants d'air », la mise à plus grand gabarit du canal, le renforcement des différents réseaux (ferroviaire, routier), le désengorgement du réseau routier, etc. (Les cahiers de la fonderie1986 : 37-67).

pénalisés par le coût des batteries (City Freight WP6 : 21). Une production à plus grande échelle permettrait cependant de réduire considérablement ce surcoût, voire même de le supprimer (IBGE 2006 : 232).

4.3.7. La Commission de concertation de la Ville de Bruxelles

La Commission de concertation rend des avis sur des questions qui concernent l'aménagement du territoire communal. Ces avis peuvent être requis préalablement à la délivrance d'un permis (d'urbanisme, de lotir, ou d'environnement) ou avant l'adoption d'un plan ou d'un règlement d'urbanisme. La Commune et la Région sont représentées au sein de la Commission : l'échevin de l'urbanisme pour la Commune ; l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), la Direction des Monuments et des Sites (DMS - anciennement Service des monuments et des sites), Bruxelles-Environnement (anciennement Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement - IBGE), et la Société de Développement Régional Bruxellois (SDRB) pour la Région. Pour chacun des dossiers de demande de permis pour lesquels il y a eu une enquête publique, la réunion de la Commission se déroule en deux temps : une séance publique durant laquelle peuvent s'exprimer tous ceux qui le souhaitent ; une délibération à huis clos entre les membres de la Commission, à l'issue de laquelle est rédigé un avis. L'avis rendu par la Commission est consultatif. Il est pris en compte par l'autorité qui délivre le permis. (http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/5010)

L'article 148 §1er du CoBAT et l'ordonnance relative au permis d'environnement du 5 juin 1997 prévoient que la Commission de concertation peut, dans des circonstances exceptionnelles, demander au Gouvernement de commander une étude d'incidences[86]. Le Gouvernement peut ensuite décider d'accéder ou non à cette demande.

La Commission de concertation de la Ville de Bruxelles semble avoir eu des difficultés à traiter le cas du BILC. En effet, le 7 octobre 2008, la Commission, incapable d'atteindre un consensus, a préféré reporter son avis (CC 2008 a). Une deuxième réunion de la Commission de concertation a ensuite été organisée le mardi 21 octobre 2008. La Commission (Ville de Bruxelles, IBGE et SDRB) a alors « fait preuve de sagesse » (IEB 2008 h) en recommandant au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences du projet (CC 2008 b).

Suite à cette décision, l'IEB se félicitait de « la démonstration du fonctionnement démocratique de la procédure de concertation » et réclamait avec l'ARAU un poste d'observateur dans le comité d'accompagnement de l'étude d'incidence. (IEB 2008 c ; IEB 2008 h ; ARAU 2004 b : 3)

4.3.8. Le Gouvernement bruxellois

D'après ce même article 148 du CoBAT, le Gouvernement dispose de trente jours à dater de la réception du dossier transmis par la Commission de concertation pour se prononcer quant à l'opportunité ou non d'accéder à la réalisation de l'étude d'incidence demandée. S'il ne se prononce pas dans ce délai, son « silence […] équivaut au refus de faire réaliser une étude d'incidences » (CoBAT : article 148 §3). En cas de refus, la procédure de délivrance du permis se poursuivrait.

Le dossier de BILC ayant été transmis vers le 22 octobre 2008 aux Cabinets du Ministre-Président Charles Picqué, de la Ministre de l'Environnement Évelyne Huytebroeck et de la Secrétaire d'État en charge du Logement et de l'Urbanisme, Françoise Dupuis, le

[86] Rappelons-le, une étude d'incidence est plus approfondie et exhaustive qu'un simple rapport d'incidence. En outre, elle se doit d'être indépendante. (cfr. supra).

Gouvernement devait donc se prononcer avant le vendredi 21 novembre 2008 sous peine de voir le dossier être transmis automatiquement à l'administration régionale chargée de la délivrance du permis.

> *« L'absence de décision dans le délai constituerait une incompréhensible absence de courage politique de la part du Gouvernement, une esquive qui lui éviterait d'assumer publiquement son choix de refuser toute évaluation des incidences de ce projet urbicide, en opposition avec l'avis de la commission de concertation, de la Ville de Bruxelles, de Bruxelles Environnement, de l'administration des monuments et sites, des habitants, des comités de quartiers et des associations spécialisées. » (IEB 2008 i)*

Au final, le Gouvernement bruxellois n'a pas envoyé son avis dans les délais requis (PE 2009 : 53). Ce qui équivalait à la décision de rejeter l'étude d'incidences réclamée par l'ensemble de la société civile, la Ville de Bruxelles, les administrations communales et régionales (excepté la FGTB et la SDBR qui auraient plié sous la pression socialiste) (IEB 2008 j). Cela alors même que Charles Picqué, avait déclaré peu avant que si « des zones d'ombres ou un manque de transparence subsistaient dans ce dossier, il soutiendrait la demande de la commission de concertation » (La DH 24/10/2008). Or, nous avons vu que de nombreuses zones d'ombres persistaient effectivement dans le dossier. Evelyne Huytebroeck avait pour sa part déclaré : « [u]ne telle structure peut très bien se faire ailleurs avec autant de création d'emploi et il ne faut pas non plus créer de l'emploi et faire fuir des habitants qui seraient très proches » (Télé Bruxelles, 21 novembre 2008). Ainsi, les actes des pouvoirs compétents ne correspondent pas ici à leurs discours.

L'IEB craignait « que l'administration ne soit contrainte de n'être que le relais de l'intense lobbying exercé par le demandeur » (IEB 2008 i ; sur l'influence des lobbies sur les politiques environnementales européennes voir Marsden et Rye 2010). De fait, étrangement, il semble que la SDRB soit revenue rétroactivement sur la position émise par ses représentants lors de la Commission de concertation. Après tout, peut-être ces craintes étaient-elles fondées…

4.3.9. L'octroi du permis d'environnement par l'IBGE

Le permis d'environnement pour le BILC a été délivré le 19 janvier 2009 par l'administration régionale Bruxelles Environnement (anciennement IBGE), ce permis était néanmoins soumis à diverses conditions *sine qua non* (PE 2009 : 3).

Le permis d'environnement contient les conditions légales d'exploitation pour ce type d'activités (dites « générales »), soit toutes les normes de sécurité et les normes environnementales concernant les installations, les rejets d'eau et de polluants, la gestion des déchets, la lutte contre les nuisances sonores et vibratoires, le maintien de registres, etc. Tout ce qui doit être mis en place pour que le BILC ne soit pas une source d'incommodité pour le voisinage. Dans un souci de concision, ce travail ne s'intéresse dans le détail qu'aux prescriptions du permis qui sont spécifiques au BILC et qui répondent à la tempête de contestations qu'a connue le projet.

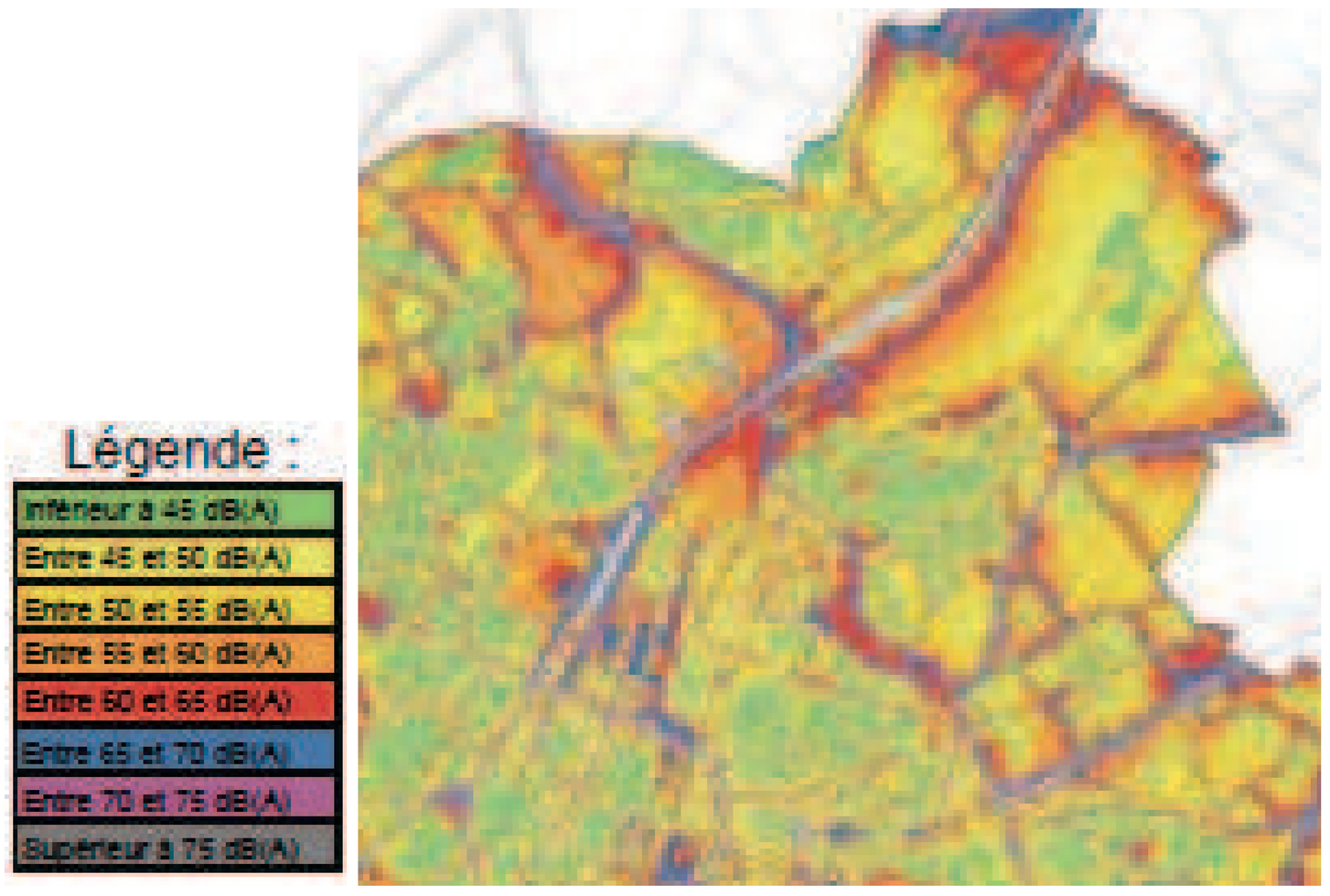
4.3.9.1. Conditions spécifiques au projet BILC

Ces conditions spécifiques à la mise en exploitation du BILC sont : la réduction des parkings à l'air libre de 66 places ; la mise en place de contraintes destinées à limiter les nuisances sonores ; l'obligation pour les camions qui vont et viennent du BILC de suivre une voie unique qui relie la sortie 6 du Ring à l'avenue du Port en longeant le canal ; l'interdiction de la percolation des camions dans les quartiers environnants ; l'obligation pour l'exploitant du site de garder trace des itinéraires de tous les poids lourds qui transitent par le BILC ; l'interdiction de toute activité de transport de et vers le site entre 22h et 7h tous les jours, et aux heures de pointe du lundi au vendredi (7-10h et 16-18h) (PE 2009 : 2, 40, 42).

° La réduction des parkings de 66 places réduisait le total de 190 à 124 emplacements à l'air libre (PE 2009 : 2-3). Cette limitation des emplacements de parking sur le site (et ailleurs) rejoint la politique exposée dans le Schéma Directeur : « la limite de la capacité du stationnement sur le site s'avère être un levier important d'une politique de mobilité durable [et de réduction des gaz à effet de serre] alors que la Région [à travers le PRD Iris] s'est imposé de diminuer le trafic de 20% [en 2010 par rapport à 1990 (ou entre 1999 et 2010, selon IBGE 2006 : 156), via le report modal][87] » (Schéma Directeur T&T : 51 ; voir aussi ARAU 2007 a : 3 ; ARAU 2007 b : 1, 3 ; ARAU 2008 : 5 ; PE 2009 : 50-51 ; RBC 2009 : 4, 6-8, 16).

° L'IBGE reconnaissait que les activités d'un centre de distribution sont bruyantes (manœuvres et trafic des véhicules, manutention et transbordement des marchandises, chocs, etc.). En guise d'exemple, le rapport d'incidence évoquait l'ambiance bruyante (70 dB(A)[88]) qui règne dans la messagerie 'Sogaris Rungis' prise comme référence, sensiblement plus élevée que le bruit de fond mesuré dans le quartier (60 dB(A)) (PE 2009 : 48). Or, des valeurs supérieures à 65 dB (impacts sérieux) en général et à 55 dB (gêne, troubles du sommeil) pour les zones résidentielles sont considérées comme les seuils pour lesquels une gêne est très nettement ressentie par la population. L'OCDE décrit d'ailleurs les niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) comme intolérables (IBGE 2005 b : 2 ; IBGE 2006 : 103 ; IBGE 2009 : 7-8).

De plus, la zone où se serait situé le BILC se trouvait déjà en zone d'intervention pour la Région car les niveaux de bruit admissibles y étaient très fréquemment dépassés :



Zones exposées au bruit routier dans le nord de Bruxelles, autour du canal. Situation existante Lden[89](IBGE 2009 : 8). Les valeurs limites (seuil d'intervention de la Région en vue d'un assainissement de la situation) sont quotidiennement dépassées pour toutes les zones rouges, bleues,

---

[87] Il s'agit ici d'une des prescriptions du « Plan Air/Climat » dont s'est dotée la Région de Bruxelles-Capitale afin d'atteindre les objectifs du protocole de Kyoto qui imposent une baisse de 7,5% des émissions belges de CO2 en 2010 par rapport à 1990 (City Freight WP6 : 90 ; IBGE 2002 a : 3-4). Il existe évidemment d'autres normes pour la qualité de l'air bruxellois ainsi qu'un cadre réglementaire (IBGE 2006 : 22-37, 150-160). Il faut noter que, de l'aveu même de l'IBGE, la mise en place du Plan Air/Climat et du Plan Iris ne permettra pas d'atteindre les engagements de la Région bruxelloise dans le cadre du protocole de Kyoto (IBGE 2006 : 156 ; concernant les objectifs non atteints en France voir Dablanc 2007 a : 111).

[88] Le décibel est une unité de mesure de la pression acoustique exprimée en terme d'amplitude de variation des pressions acoustiques. Les décibels sont mesurés sur une échelle logarithmique comprise entre 0 et 130. La plupart du temps, on se réfère au dB(A) qui correspond au dB pondéré suivant la fréquence de manière à prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence. (IBGE 2006 : 104)

[89] Le **Lden** est le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : la valeur de l'indice de bruit Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit sur 24 heures. Il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 7h-19h, 19h-23h et 23h-7h, auxquels une pénalité est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes. (IBGE 2009 : 6)

> mauves et grises. L'IBGE estime à près de 25% la population bruxelloise exposée à un Lden supérieur à 60 dB(A). Plus de 60% de la population est exposée à Lden supérieur à 50 dB(A). Il faut enfin noter que le trafic routier est la principale source de bruit en Région de Bruxelles-Capitale, en termes d'exposition au bruit des populations. (IBGE 2009 : 13, 21)

L'IBGE, s'il reconnaissait que les nuisances sonores générées par les activités prévues sur le BILC auraient difficilement été compatibles avec une forte proximité de fonctions sensibles telles que l'habitat, n'imposait aucune modification majeure liée au vaste programme de développement de logement autour du BILC. Le permis imposait néanmoins « des conditions […] destinées à limiter les nuisances sonores susceptibles d'affecter les futurs logements prévus en face de la messagerie du projet, afin d'assurer la compatibilité de fonctions voisines » (PE 2009 : 48). Ces conditions, concernent le confinement du bruit autour de la messagerie par une enceinte fermée offrant une atténuation globale du bruit d'au moins 30 dB(A) (PE 2009 : 35, 12), et l'interdiction d'installer des machines bruyantes en toiture (PE 2009 : 48).

Le seuil de bruit à respecter sur tout le site du BILC correspond au seuil de bruit prévu pour le type de zone où il est situé : soit une zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) au PRAS[90]. Cependant, un seuil de bruit plus strict a été imposé localement aux endroits situés à hauteur des futurs logements, près de la messagerie : là, les seuils de bruit valables pour les zones mixtes[91] doivent être respectés. (PE 2009 : 48-49)

° Comme exposé précédemment, « l'impact du BILC sur la tranche horaire de 5 à 7 heures (et donc, par extrapolation, sur la période de nuit avant 5 heures) est […] loin d'être négligeable, puisque le trafic poids lourds serait pratiquement doublé sur cette tranche horaire particulièrement sensible. La présente décision impose dès lors, notamment afin de maîtriser le bruit généré par le trafic induit de poids lourds [et afin de limiter la congestion], des restrictions d'itinéraires d'accès et d'horaires pour les poids lourds » (PE 2009 : 50 ; voir aussi PE 2009 : 40).

Pour limiter la percolation des camions dans les quartiers d'habitation, les poids lourds ayant le site du BILC comme point de départ ou comme destination ont l'obligation d'emprunter l'itinéraire Régional Nord (Ring, sortie du Ring RO n°6, avenue de Tyras, avenue Van Oss, chaussée de Vilvorde, rue Claessens et avenue du Port et retour) (PE 2009 : 35-36, 40). Cette obligation est complétée par une interdiction de toute circulation de poids lourds liés au BILC dans les voiries adjacentes au BILC autres que l'avenue du Port et dans tous les quartiers habités (PE 2009 : 40). Pour faire respecter ces conditions, l'exploitant du BILC a l'obligation de les faire figurer dans tous les contrats passés avec les clients. Il tiendra de plus un registre « poids lourds » à disposition de l'autorité compétente qui comprend une copie des conditions d'exploiter « Mobilité et Charroi » et l'historique du trajet précis parcouru sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale par chaque poids lourd. Afin d'établir cet historique, les trajets des poids lourds sont enregistrés sur chaque véhicule au moyen d'un système de géolocalisation par GPS agréé par Bruxelles Environnement (PE 2009 : 40).

Enfin de sévères restrictions horaires sont imposées pour l'exploitation du BILC, la nuit mais aussi aux heures de pointe :

> *« Il est interdit d'admettre des poids lourds sur le site entre 22 heures et 7 heures et, ce, tous les jours de la semaine, y compris le samedi, le dimanche et les jours fériés. Le stationnement de véhicules munis de groupes frigorifiques en fonctionnement est interdit de 20 heures à 7 heures ces mêmes jours » (PE 2009 : 42).*

---

[90] Ce qui équivaut à une zone 6 définie dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées.
[91] Soit les zones 3.

« Toute activité de transport (poids lourds et autres véhicules) de et vers le site est interdite entre 7 heures et 10 heures et entre 16 heures et 18 heures, du lundi au vendredi » (PE 2009 : 42).

Sans doute le permis d'environnement imposait-t-il ces conditions afin de pallier au manque de contraintes liées à la multimodalité du BILC, et parce que tous ces camions circulant librement pourraient gravement empirer la congestion qui régnait déjà dans le quartier : il précise bien que « le charroi lié à l'exploitation du centre sera organisé de manière à emprunter un maximum la voie d'eau ou la voie ferrée » mais sans donner plus de précisions (PE 2009 : 40).

4.3.9.2. Justification par l'IBGE de l'octroi du permis

Pour justifier sa décision d'octroi du permis d'environnement, l'IBGE avançait différentes raisons :

° Le projet était localisé en zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) au PRAS (PE 2009 : 47 ; Avis d'enquête publique 018P/08). Les activités du projet BILC y étaient donc autorisées et la demande était ainsi compatible avec la destination de la zone (PE 2009 : 47-48).

° L'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement n'ayant pas envoyé d'avis dans les délais requis, cette absence équivalait à un avis présumé favorable (PE 2009 : 48).

° Ci dessous est présentée la liste des motifs d'opposition relevés lors de l'enquête publique et lors de la Commission de concertation, telle que retranscrite dans le permis d'environnement (PE 2009 : 51) :

a) La localisation du projet non optimale. Cette localisation entrainera des problèmes de congestion du trafic, un impact sur les déplacements doux et la sécurité routière, un impact sur le bruit et une diminution de la qualité de l'air (augmentation des concentrations en particules fines). Par ailleurs, il s'implante dans une zone qui est développée vers des activités moins polluantes (logements, projets architecturaux, piscine en pleine air, revalorisation des quais...) qui ne sont pas compatibles avec le projet ;
b) Les arguments de création d'emploi ne sont pas fondés car rien n'empêche les travailleurs potentiels d'effectuer quelques kilomètres de plus pour se rendre sur un autre site ;
c) Le projet ne prévoit pas de mise en œuvre concrète et planifiée de multimodalité (par le canal, par le chemin de fer, par des camionnettes électriques, par le tram...) et ne les reprend pas sur les plans de la demande de permis ;
d) Les impacts du TIR ne sont pas pris en compte dans le projet ;
e) Les quais de déchargement ne sont pas comptabilisés comme emplacements de parcage de véhicules à l'air libre ;
f) Les nuisances liées aux entrées/sorties des véhicules n'ont pas été étudiées ;
g) Les camions n'emprunteront pas le chemin préférentiel ;
h) La condition nécessaire au bon fonctionnement du projet est le percement d'un tunnel sous le square de Trooz, ce qui faciliterait la pénétration des camions au BILC, ainsi que celle des voitures vers le centre-ville ;
i) Toutes les pistes alternatives (localisation ...) n'ont pas été développées ; Une étude d'incidences est nécessaire et permettrait d'envisager des alternatives ;
j) Aucun espace vert n'est prévu ;
k) Le projet ne s'inscrit pas dans un plan global d'approvisionnement et de transport de marchandises dans la Région ;
l) Le projet n'a pas pour unique destination la Région ;
m) Pas de valorisation des monuments, notamment l'ancienne gare qui est phagocytée par les entrepôts ;
n) Manque une connexion entre Picard et Laeken. Ne pas accoler l'entrepôt A et la messagerie et création d'une voirie à hauteur de l'ancienne gare ;
o) Architecture ennuyeuse et trop massive ;
p) Parking extérieur à l'arrière de l'entrepôt B doit être revu pour remettre en valeur l'ancienne centrale électrique ;
q) La limite de propriété des nouvelles constructions (grilles barrières de contrôle, rampes), n'est pas développée dans le projet ;
r) Le projet n'est pas développé sous l'aspect du développement durable (toitures vertes, énergies alternatives, eau de pluie...).

A ces motifs d'opposition, l'IBGE répondait comme suit :

-Les motifs a, g, h, i et r sont fondés mais le permis y remédierait par l'imposition de conditions d'horaires et d'itinéraires pour les poids lourds (PE 2009 : 51).

-Les motifs j, k, l, m, n, o, p, et q « sont fondés, mais il n'en a pas été tenu compte dans la présente décision car ils concernent des aspects uniquement urbanistiques et d'aménagement du territoire » (PE 2009 : 51-52).

-Le motif d'opposition b est fondé mais il n'en a pas plus été tenu compte car il concerne uniquement des aspects socio-économiques (PE 2009 : 52).

-Le motif d'opposition c est fondé « car l'implantation du site n'est pas optimale pour la mise en œuvre de multimodalité, mais il n'en a pas été tenu compte dans la présente décision car il concerne des aspects d'aménagement du territoire » (PE 2009 : 52).

-Les motifs d, e, et f ne sont pas fondés car le rapport d'incidence en aurait tenu compte. De plus, les quais de déchargement ne doivent pas être comptabilisés comme emplacements de parking : la demande de permis prévoit 190 emplacements de parking à l'air libre et plus de 100 aires de livraisons à l'air libre. Ces dernières ne servent qu'au chargement/déchargement et ne peuvent être assimilées à des emplacements de parking qui servent pour une immobilisation plus longue des véhicules. (PE 2009 : 52)

-Concernant les gros problèmes de congestion sur la rive gauche (côté BILC, donc) qui seraient empirés par la réalisation du projet BILC, l'IBGE rappelle simplement les conclusions du rapport d'incidence (AVEA, juin 2008 ; Stratec 2004), selon lesquelles la construction d'un tunnel dans l'axe de la chaussée de Vilvorde serait nécessaire ainsi que la mise en œuvre de « tous les moyens » pour que l'itinéraire Nord recommandé par la Région soit suivi par les chauffeurs (PE 2009 : 52).

Sachant que le percement du tunnel à hauteur du square de Trooz n'avait alors fait l'objet d'aucune planification précise, qu'aucun permis n'avait été délivré pour sa réalisation, et qu'un « tunnel sous le square de Trooz n'est pas une solution durable dans un quartier urbain et s'apparenterait à une autoroute urbaine jusqu'à la place de l'Yser » (PE 2009 : 52) ; sachant aussi que l'IBGE ne pouvait ignorer les conclusions du rapport d'incidence, que ces incidences avaient un effet direct sur la qualité de l'air ; dans le but d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre, et de réduire les émissions de particules fines nocives à la santé ; enfin, conformément à l'article 56 de « l'Ordonnance Permis d'Environnement », l'IBGE a pris la décision d'imposer les restrictions horaires pour l'exploitation du BILC aux heures de congestion, et l'obligation d'utiliser l'itinéraire régional Nord pour chaque poids lourd accédant ou repartant du BILC, ainsi que des conditions pour que le respect de ces obligations soient vérifiables. (PE 2009 : 52-53)

-Quant à la recommandation de la Commission de concertation au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidence, l'IBGE prend acte de l'absence de décision du Gouvernement dans les 30 jours à compter de la réception du dossier, ce qui équivaut à un refus (PE 2009 : 53).

En conclusion, on peut dire que l'IBGE reconnaissait tous les motifs d'opposition comme fondés (sauf trois) mais que la plupart ne relevaient pas de ses compétences. L'institut a néanmoins agi dans les limites de son champ d'action en imposant des restrictions d'horaires et d'accès.

4.3.10. Recours auprès du Collège de l'Environnement

Selon le Port, il s'agissait d'un permis incluant des conditions difficilement applicables, un recours a donc été introduit auprès du Collège de l'Environnement pour reformer certaines conditions (Port de Bruxelles 2009 d : 22). De son côté, l'IEB, mécontent de l'octroi même du permis, analysait également les possibilités de recours (IEB 2009 a). Le recours au Collège de l'environnement intenté par les associations et les riverains a été jugé recevable mais non fondé. Le recours du Port de Bruxelles, arguant que le permis d'environnement tel que délivré était trop sévère a été jugé fondé. Le Collège a donc assoupli le permis en étendant les plages horaires d'exploitation du site à la nuit et aux heures de pointe. (IEB 2009 b ; IEB 2009 d)

4.3.11. Second recours auprès du Gouvernement bruxellois

Suite à cet assouplissement du permis d'environnement autorisé par le Collège de l'Environnement, l'IEB, avec le BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), l'ARAU et deux riverains ont décidé de forcer le Gouvernement bruxellois à statuer sur le projet en déposant un recours contre la décision du Collège de l'Environnement. Le Gouvernement devait statuer vers la fin septembre 2009. (IEB 2009 d)

Finalement, le Gouvernement bruxellois, sous l'impulsion de Ecolo et Groen !, a décidé en janvier 2010 d'abandonner la localisation initialement prévue pour le BILC et de le déplacer sur le site de Schaerbeek-Formation, en synergie avec la volonté de rassembler la logistique de

marchandises en un pôle unique d'une taille critique suffisante et avec de réelles liaisons multimodales (IEB 2010 ; La Libre Belgique 15/01/2010 ; http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/9035/166/). Avec cette déclaration d'intention politique, peut-être le dossier du développement du site de Schaerbeek-Formation se débloquera-t-il avant 2018.

Cette décision couronnait de succès les efforts des associations et des représentants de la société civile qui luttaient contre l'implantation de ce mégaprojet urbicide. C'était aussi l'occasion pour les partis politiques de s'approprier le discours des détracteurs du projet tout en y ajoutant un point important : la volonté de maintenir l'implantation du pôle logistique au sein du territoire bruxellois afin de répondre au besoin de financement de la Région.

4.3.12. Conclusion

Aux yeux de l'IEB, la décision de déplacer le projet du BILC à Schaerbeek-Formation restait prématurée, cela tant que l'on n'aura pas une compréhension exhaustive de la réalité du transport de marchandises à Bruxelles. Les pouvoirs publics possèdent en effet très peu d'informations sur le nombre de camions qui entrent et sortent de Bruxelles, leur taux de remplissage, la part de marchandises destinées à la Région et la part qui ne fait qu'y transiter. Il n'existe également que peu d'informations sur l'emploi généré par ces activités. Une étude socio-économique globale exhaustive et indépendante pourrait évaluer les coûts et opportunités, les manques et les besoins pour la Région des différents projets logistiques envisagés et leur synergie… Une telle étude pourrait permettre l'activation d'une politique de transports de marchandises véritablement durable, au service de la ville et non plus d'intérêts extra-régionaux (IEB 2008 c ; IEB 2010). « Un projet public se devra d'être exemplaire en matière environnementale et devra consacrer une part substantielle au transport par la voie d'eau et par le rail, voire de tendre vers un centre logistique digne de ce 21e siècle : un site zéro carbone! » (IEB 2010).

Le Port n'en est donc pas au bout de ses peines : le projet devra être entièrement repensé pour faire la part belle aux transports moins polluants et s'adapter à sa nouvelle localisation, une nouvelle demande de permis devra être introduite, évaluée, discutée et, enfin, éventuellement avalisée. Mais ça, c'est une autre histoire…

5. Comparaison avec les projets et discours d'autres villes européennes : l'heure des constats

Actuellement dans les villes d'Europe, c'est la dynamique des agendas 21 qui prédomine. Il s'agit de plans d'actions locales à moyen et long termes que les villes se sont engagées à mettre en œuvre lors de l'adoption de la Charte d'Aalborg (Charte des villes européennes pour la durabilité, fondatrice du concept de ville durable et marquant le lancement des agendas 21, voir Charte d'Aalborg 1994). Les engagements d'Aalborg, pris lors d'un sommet en 2004 (Aalborg + 10) rassemblent dix thèmes généraux parmi lesquels une « mobilité améliorée, un trafic limité » (engagement n° 6), qui exige notamment des villes signataires de réduire l'impact des transports sur l'environnement et la santé publique et de développer un plan urbain de mobilité intégré et durable (Dablanc 2007 a : 106).

Voici une liste non exhaustive des solutions les plus couramment apportées aux problèmes du fret urbain dans les villes d'Europe : restrictions d'accès et de parking, CDU (bien que de moins en moins souvent), favorisation des véhicules moins énergivores et/ou bien chargés, voire non-motorisés, restrictions d'horaires pour les livraisons, transfert modal, accroissement de la capacité des routes, extension des aires de chargement/déchargement, déménagement

des activités vers des zones moins saturées, par exemple dans les périphéries (e.a. Dablanc 2007 a : 119-120 ; City Freight WP6 : 18-19, 89 ; Muñuzuri *et al.* 2005 ; Russo et Comi 2010). Le cadre suivant présente sommairement les expériences pilotes des villes européennes ainsi que leurs avantages et inconvénients :

	Scenario Implemented	City	Emission	Noise	Infrastructure damage	Safety	Economical	Logistical (transport efficiency)
Belgium	Cargo Tram-train	Brussels	0	-	0	0	–	-
	Urban Distribution and Storage Centre with electric vehicles	Brussels	+	+	+	+	–	-
	Promoting rail solutions for freight transport to and from Brussels	Brussels	++	0	+	+	0	+
	Rail transport to the European Centre for Fruits and vegetables	Brussels	++	0	+	+	0	+
	Shopping and e-commerce facilities at commuter rail stations	Brussels	+	0	0	+	0	++
	Retail Delivery Stations	Brussels	+	0	0	+	0	+
Finland	Underground service tunnel	Helsinki	+	++	+	++	–	++
	Logistics Centre between the harbour and the airport	Helsinki	-	+	0	+	0	++
	Municipal Logistics Centre	Tampere	+	+	+	+	++	++
	The Risö Land Transport Centre	Vaasa	+	+	+	++	0	+
France	Goods delivery in urban centre by using electric car	La Rochelle	+	+	0	+	–	+
	Chronocity	Strasbourg	+	0	+	0	+	+
	Urban logistic	Strasbourg	+	+	+	+	-	0
	Proximity delivery areas	Bordeaux	+	+	0	0	++	++
Italy	Urban road pricing for freight	Milano	+	+	+	+	N.I.	-
	Urban distribution and sorting waste centre with electric vehicles	Genova	++	+	+	+	–	-
	Suburban eco-logistic hub with cooperation agreements between the Municipality and the freight operators	Vicenza	++	+	+	+	N.I.	-
The Netherlands	Cooperation agreements on distribution and waste collection	The Hague				+		+
	A collective waste contract	The Hague	+	+	+	+	0	++
	Consolidation from the demand side	The Hague	+	+	+	+	0	++
Spain	Data Collection Initiative	Valladolid				+	+	+
	Urban Distribution Centre	Malaga	++	++	++	+	-	
UK	Tithebarn development, construction traffic consolidation centre	Preston	+	++	+	+	-	+

++ very positive; + positive; 0 positive/ negative; - negative; - - very negative; N.I. No information

Catégorisation basée sur les résultats des initiatives/projets pilotes dans les villes étudiées (City Freight WP6 : 51)

On peut observer que les projets bruxellois, dont le BILC, se situent bien dans la tendance européenne. Néanmoins, il n'existe pas de solution « taille unique ». Cela en raison de l'hétérogénéité des villes, des mentalités, de l'organisation des structures de transport, etc. Une solution adaptée à une ville peut ne pas avoir d'effet, ou même créer des problèmes, dans une autre ville (City Freight WP6 : 81).

S'il est généralement préférable de situer les dépôts de marchandises dans le centre des cités plutôt que dans les périphéries car ainsi les flux de véhicules de livraison vont dans le sens opposé aux flux de voitures privées aux heures de pointe (CEMT 1998, cité dans City Freight WP6 : 87-88), cette assertion est tributaire de facteurs locaux tels que l'accessibilité,

l'engorgement et les possibilités de liaisons multimodales. Or, nous avons vu que ces critères ne sont pas favorables à une implantation du BILC sur le site de Tour & Taxis.

On voit dans le tableau que le BILC est explicitement présenté comme un CDU utilisant les véhicules électriques. Alors même que l'utilisation de ces véhicules dans ce centre était hautement hypothétique et se limitait encore à des déclarations d'intention.

Ainsi, à Bruxelles comme ailleurs, si les intentions communiquées sont honorables, c'est bien dans les modalités d'application concrètes que l'on mesure la réelle opportunité des projets. Nous avons vu tout au long de ce travail que les modalités d'implémentation du BILC étaient plus que discutables…

Certes, le développement durable n'est plus un concept incantatoire, car il a désormais sa place dans les stratégies à moyen et long terme des villes telles qu'elles s'expriment dans les plans de déplacements urbains ou les agendas 21. Le transport de marchandises est diagnostiqué et intégré dans ces stratégies qui ont, pour certaines, été menées avec succès.

Néanmoins, de façon générale en Europe, si les approches relatives aux agendas 21 peuvent être très variables d'un pays à un autre (Emelianoff 2004) et les villes impliquées de plus en plus nombreuses, ces expérimentations restent encore trop rares et l'action effective et concrète des villes en matière de transport durable des marchandises est encore limitée (Dablanc 2007 a : 121). Les objectifs d'amélioration et de protection de l'environnement restent « globalement non atteints aujourd'hui » (Dablanc 2007 a : 111) : on en est encore à la phase pilote de la plupart des projets et le flou juridique ne permet pas encore de bien cadrer ces velléités vers un fret urbain durable. Les politiques en matière de mobilité et de fret urbain apparaissent donc comme inefficaces (Dablanc 2007 b).

6. Conclusions

> *« [Le fret] est* a priori *une activité éminemment "privée", mais le transport des marchandises a été et reste une cible importante de l'intervention publique. » (Teske* et al. *1995 cité dans Dablanc 1997 : 5, 7)*

Nous avons vu que le rôle des gouvernements dans la gestion des approvisionnements a diminué, cela s'est traduit par une libéralisation et une dérégulation du secteur des transports et de la gestion des ports. Le phénomène était basé sur la croyance que le privé est plus efficace pour atteindre de hauts rendements. Cependant, les résultats « sont loin d'avoir répondu aux idéaux de l'efficacité du marché » (Comtois et Slack 2003 : 13 ; voir aussi Mangan *et al.* 2008). En effet, des relations de rivalité existent entre les intérêts environnementaux et économiques, qui se révèlent très destructrices à terme (Comtois et Slack 2003 : 22 ; McIntyre *et al.* 1998). Dès lors, « les autorités portuaires, influencées par les forces de marché dans un environnement déréglementé, sont poussées à prendre des décisions d'investissement, souvent de nature spéculative » (Comtois et Slack 2003 : 14).

> *« La nouvelle donne […] offrira peut-être l'occasion d'une reformulation de l'action publique sur le transport de marchandises en ville. » (Dablanc 1997 : 27)*

De fait, on assiste actuellement à l'apparition d'une nouvelle forme de gouvernance : soit une politique de concertation où les décisions ne sont plus imposées par la réglementation mais négociées avec les différentes parties prenantes (Dablanc 2007 a : 114).

> *« Ces derniers temps [en Europe], les résultats aux élections locales montrent une montée des préoccupations environnementales, mais également des votes protestataires (ou pire) contre les modes de gestion des représentants élus. Dans les argumentaires des environnementalistes (les associations de défense locales, par exemple) qui se mobilisent*

contre des projets d'infrastructures, des griefs sont énoncés contre la façon opaque et arbitraire dont les décisions sont prises. Plus de participation est alors revendiquée. En retour, les représentants élus se retrouvent tiraillés entre les porteurs de projet qu'ils soutiennent souvent (au moins, les chefs d'exécutifs) et leur électorat qui souhaite être entendu. Mais le vote, qui correspond au contrôle démocratique traditionnel, perd de son efficacité pour surveiller ou contrôler l'avancée d'un processus de décision d'un grand projet dès lors que ces processus se caractérisent par l'intervention de multiples personnalités […]. La question de la place du débat public, ses participants, son contenu et son rôle dans le processus de décision reste posée : si la multiplicité des intervenants caractérise les processus de décision, en revanche la pluralité des points de vue reste à orchestrer. » (Ollivier-Trigalo 2000 : 28)

« The profusion of actors engaged in climate change policy seems to dilute rather than promote effective policy making. » (Marsden et Rye 2010)

La nouvelle gouvernance (e.a. portuaire) tente donc d'assurer une complémentarité de ces visions opposées (économique et environnementaliste) (Comtois et Slack 2003 : 22 ; voir aussi McIntyre *et al.* 1998). On assiste ainsi à un retour de la vision d'un pouvoir public plus régulateur, voire d'une forme d'interventionnisme qui questionne implicitement les sacro-saints fondements du libéralisme. (Macharis et Pekin 2009 ; Marsden et Rye 2010 ; Rodrigue *et al.* 2010 : 524)

Néanmoins, on ne peut nier que le libéralisme ait « la dent dure », et « force est de constater que la régulation des activités urbaines du fret se trouve encore à l'état embryonnaire » (Dablanc 1997 : 7 ; voir aussi Dablanc 2007 b). Rappelons que, jusqu'à récemment, le fret urbain était le grand oublié des politiques nationales de transport (City Freight WP6 : 90, 93), et que la littérature scientifique parlait bien d'une « invisibilité juridique du transport des marchandises en ville » (Dablanc 1997 : 5).

> *« today most of the decision making tends to be traditional economic and not yet include social and environmental » (van Hoek et Johnson 2010 : 148)*

> *« Local governments do not know how to organize freight. […] On the whole, local public policies regarding freight are scarce and out-of-date. Most cities plan and regulate freight activities the way they did it 20 years ago. […] Actually, most cities view truck traffic as something they should ban or at least strictly regulate, and few of them consider freight activities as a service they should help organize in a more efficient manner » (Dablanc 2007 b : 282)*

Le cas du BILC, projet ne répondant somme toute pas aux objectifs de durabilité, exprime bien toutes ces tensions entre les choix de nature spéculative à court terme et une vision plus globale à long terme en phase avec le développement durable. Le problème étant que le deuxième choix implique une plus grande régulation, un processus de décision participatif complexe, plus lourd et plus approfondi. Cadre qui n'en est malheureusement qu'à ses balbutiements, comme l'illustre si bien l'épopée du projet à travers les méandres de l'attirail instrumental des pouvoirs publics bruxellois pour l'acceptation ou le refus des projets.

En effet, malgré les critiques unanimes et le flou caractérisant sa définition, rappelons que le projet a été d'abord accepté mais que des conditions ont été imposées pour des raisons environnementales. Ensuite, ces conditions ont été annulées sous prétexte de non viabilité économique. Enfin, le projet a été refusé pour des raisons tant environnementales qu'économiques.

Si l'avenir du projet reste flou, il est certain que le BILC devra être repensé afin d'offrir de réelles liaisons multimodales sur le site de Schaerbeek-Formation et que les déclarations d'intention écologiques et durables devront cette fois être appuyées par des éléments concrets.

Ainsi, peut-être que cette fois, le rôle des pouvoirs publics bruxellois sera renforcé dans la définition du projet de future plate-forme multimodale intégrée. Peut-être aussi le processus de

décision et d'évaluation sera-t-il plus participatif. Pour que la synergie soit assurée dans le cadre d'un plan de mobilité urbaine (Plan Iris) renforcé et que les engagements pris lors de la signature du protocole de Kyoto puissent être respectés.

Peut-être aussi qu'en dernière instance, à Bruxelles comme ailleurs, on se rappellera que la mobilité la plus durable reste celle de la proximité et de la lenteur. Peut-être alors, suite à la relocalisation[92] des productions, que chaque pays sera en mesure de répondre aux besoins vitaux de sa population. Peut-être la ville de Bruxelles reverra-t-elle ses marchés repeuplés de mascottes schaerbeekoises. Car, si l'âne est la mascotte de Schaerbeek, c'est qu'historiquement, une armada de ces animaux acheminaient jusqu'à la ville la production des nombreux fermiers et maraîchers qui peuplaient alors cette commune. Si cette image est pittoresque, il existe bien sûr d'autres alternatives d'une mobilité plus douce. Par exemple, on parle à Bruxelles d'utiliser le réseau des trams et métros pour approvisionner la ville durant la nuit (City Freight WP6 : 51).

Enfin, si la proximité et la lenteur devraient prévaloir dans les transports, des voix s'élèvent aussi pour mettre à bas les paradigmes de l'économie libérale dans son ensemble. Ces voix plaident pour une sobriété volontaire, ou pour une décroissance sereine. Car c'est bien de la croissance continue que semblent émerger la plupart des problèmes sociétaux actuels. Peut-être instaurera-t-on enfin le principe de stabilité comme paradigme d'une économie réformée.

[92] Par opposition à la délocalisation.

Bibliographie

Publications scientifiques

Aftabuzzaman M., Mazloumi E.
2011 « Achieving sustainable urban transport mobility in post peak oil era », dans *Transport Policy – Journal of the World Conference on Transport Research Society*, In Press, Corrected Proof, version pdf disponible sur Science Direct (dernière consultation le 24/02/2011).

Anderson S., Allen J., Browne M.
2005 (--/03) « Urban logistics—how can it meet policy makers sustainability objectives? », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.13, Issue 1, pp.71-81.

Aronsson H., Huge Brodin M.
2006 « The environmental impact of changing logistics structures », dans *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 17, Issue 3, pp. 394-415.

Avendaño Moreno V.
2005 *Le secteur du transport et de la logistique en province de Liège – Essor récent et répartition spatiale.* Mémoire de fin d'études en Sciences géographiques à L'université de Liège.

Banomyong R., Beresford A.K.C.
2001 « Improving the efficiency of the Hub and Spoke system for the SKF European distribution network », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 31, Issue 9/10, Bradford, England, MBC University Press, pp.651-673.

Beuthe M., Degrandsart F., Geerts J.-F., Jourquin B.
2002 (--/06) « External costs of the Belgian interurban freight trafic : a network analysis of their internalisation », dans *Transportation Research Part D*, Vol.7, Issue 4, Oxford, New York, éd. Pergamon, pp. 285-301.

Boateng D.
2009 (--/05) « Managing supply chain risks in the global downturn », dans *Chartered Institute of Logistics ans Transport World : the worldwide newsletter*, Issue 22, p.10.

Bouffioux C., Beuthe M., Pauwels T.
2006 « La qualité des services de transport de marchandises : une analyse agrégée des ordres de préférence déclarés », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°50, pp. 135-158.

Brewer A.M., Button K.J. et Hensher D.A.
2001 *Handbook of Logistics and Supply-Chain Management*. Amsterdam - London - New York - Oxford - Paris - Shannon - Tokyo.

Brooks M.R.
2000 *Sea change in liner shipping.* Oxford, Pergamon.

Centre de Prospective et de Veille Scientifique (CPVS)
2002 (--/04) s.n. *Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine.* 2001 Plus, Synthèses et recherches, Ministère de l'Equipement et des Transports, n°59.

Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

2007 (--/12) s.n. *Dix ans d'expérimentations en matière de livraisons en ville. Premier bilan critique.* Les rapports d'étude.

CERTU voir Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

Chapman L.

2007 (--/09) « Transport and climate change: a review », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.15, Issue 5, pp.354-367.

Chaveau A., Rosé J.

2003 *L'entreprise responsable*. Editions Organisation, Paris.

Chartered Institute of Logistics ans Transport (CILT)

2003 (--/02) s.n. « Growth at Asia ports », », *dans CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 8, p.2.

2005 (--/09) s.n. « Global transport infrastucture reaching saturation point », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 12, pp.18-19.

2006 (--/08) s.n. « 40 years of container », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 14, p.12-13.

2007 a (--/03) s.n. « World's largest cargo ship », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 16, p.15.

2007 b (--/03) s.n. « EU parliament backs down on rail liberalisation », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 16, p.18.

2008 a (--/01) s.n. « Global shipping boom », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 17, p.4.

2008 b (--/01) s.n. « Ships emit more CO2 than aircraft », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 17, p.5.

2008 c (--/11) s.n. « Global economic crisis : supply chain industry still expects growth in 2009 », *dans CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 21, p.1.

2009 (--/05) s.n. « MEPs vote in favour of road charges for trucks », dans *CILT World : the worldwide newsletter*, Issue 22, p.16.

CILT voir Chartered Institute of Logistics and Transport

Comtois C., Slack B.

2003 a « Innover l'autorité portuaire au 21e siècle : un nouvel agenda de gouvernance », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°44, pp.11-24.

CPVS voir Centre de Prospective et de Veille Scientifique

Dablanc L.

1997 « L'invisibilité juridique du transport de marchandises en ville », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, pp.5-29.

2007 a « La notion de développement urbain durable appliquée au transport de marchandises », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°51, pp.97-126.

2007 b (--/03) « Goods Transport in Large European Cities : Difficult to Organize, Difficult to Modernize », dans *Transportation Research Part A*, Vol.41, Issue 3, Oxford, New York, éd. Pergamon, pp.280-285.

Dablanc L., Rakotonarivo D.
2010 « The impacts of logistics sprawl : How does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it ? », dans *Procedia Social and Behavioral Sciences*, Vol.2, Issue 3, pp.6087-6096.

De Backer P.
1992 *Le management vert.* Editions Dunod, Paris.

Debauche W., Duchâteau H.
1998 a « Urban freight transport strategy in Brussels », dans *Proceedings of the PTRC.* Etude de Stratec Consultancy Belgium présentée à Loughborough (UK) lors du PTRC en septembre 1998 dans le cadre du Policy, Planning *and Sustainability : Urban Freight Transport*. Version pdf disponible sur le site : http://www.stratec.be/fr/Les_publications-1.5.htm (dernière consultation le 05/09/2010)

Debrie J., Ruby C.
2009 (--/04) *Approche des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada) – Eléments de réflexion pour la politique portuaire française.* Synthèse réalisée dans le cadre des études centrales de la Direction Générale de la Mer et des Transports, Mission Développement Durable, Stratégie, Recherche et Etudes Générales. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité(INRETS), unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

de Langen P., Chouly A.
2003 « Régimes portuaires et accès à l'arrière-pays », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°44, pp.77-94.

D'Este G.
1996 « An event-based approach to modelling intermodal freight systems », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 26, Issue 6, Bradford, England, MBC University Press, pp.4-23.

Dobruszkes F., Marissal P.
1995 « La problématique des déplacements à Bruxelles », dans *Revue Belge de Géographie* 118 (3), pp.133-153.

Duchâteau H.
1998 b « Mobility and accessibility –The case of Brussels », dans *Operations Research and Decision Aid Methodologies in Traffic and Transportation Management*, édité par Martine Labbé, Gilbert Laporte, Katalin Tanczos and Philippe Toint; NATO ASI Series. Version pdf disponible sur le site : http://www.stratec.be/fr/Les_publications-1.5.htm (dernière consultation le 05/09/2010)

2007 (15/01) « Flux de marchandises et occupation des capacités de transport en 2020 », dans *Rail meets Road IV.* Version pdf disponible sur le site : http://www.stratec.be/fr/Les_publications-1.5.htm (dernière consultation le 05/09/2010)

Duchâteau H., Lobe P.
1998 c *Impacts of transport price on mobility and land use in the Brussels area.* Etude Stratec présentée à Paris lors du symposium international sur le Financement de la route les 4, 5 et 6 novembre 1998. Publiée aux presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Version pdf disponible sur le site : http://www.stratec.be/fr/Les_publications-1.5.htm (dernière consultation le 05/09/2010)

Emelianoff C.
2004 *Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique.* Cahiers du PROSES n°8.

Eyring V., Isaksen I.S.A., Berntsen T., Collins W.J., Corbett J.J., Endresen O., Grainger R.G., Moldanova J., Schlager H., Stevenson D.S.
2010 (--/12) « Transport impacts on atmosphere and climate: Shipping », dans *Atmospheric Environment*, Vol.44, Issue 37, pp.4735-4771.

Ferris T.
2004 (--/07) « Trans-European Network to boost EU Enlargement », dans *Chartered Institute of Logistics ans Transport World : the worldwide newsletter*, Issue 10, p.8.

Fleming D.K., Hayuth Y.
1994 (--/03) « Spatial characteristics of transportation hubs : centrality and intermediacy », dans *Journal of Transport Geography* , Vol.2, Issue 1, pp.3-18.

Franc P.
2007 « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°52, pp.119-142.

Frémont A., Franc P.
2010 (--/07) « Hinterland transportation in Europe: Combined transport versus road transport », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.18, Issue 4, pp.548-556.

Frontline Solutions
2002 a (--/03) s.n. « Waterways can be a winner through the flat lands», dans *Frontline Solutions*, Vol.3, Issue 3, p.36.

2002 b (--/03) s.n. « Port becomes more than just a dockyard », dans *Frontline Solutions*, Vol.3, Issue 3, p.38.

Fugate B.S., Davis-Sramek B., Goldsby T.J.
2009 « Operational collaboration between shippers and carriers in the transportation industry », dans *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 20, Issue 3, pp. 425-447.

Geerts J-F., Jourquin B.
2000 *Freight transportation planning on the european multimodal network : the case of the Wallon Region.* Etude Stratec présentée à Lugano en Suisse lors du 6ième RSAI World Congress du 16 au 20 mai 2000. Version pdf disponible sur le site : http://www.stratec.be/fr/Les_publications-1.5.htm (dernière consultation le 05/09/2010)

Gouvernal E.
2003 « Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas ‘‘Rail Link’’ ? », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°44, pp.95-113.

Halldórsson A., Kovács G.
2010 « The sustainable agenda and energy efficiency », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 40, Issue 1/2, Bradford, England, MBC University Press, pp.5-13.

Hastings P.
1997 « Lines seek new savings on inland costs », dans *Cargo Today*, vol.3, n°1, pp.5-9.

Jinks D.
2008 (--/11) « Era of global supply chain is not dead ! », *dans Chartered Institute of Logistics ans Transport World : the worldwide newsletter*, Issue 21, p.8.

Keutgen P.
2005 *Les parcs logistiques en Europe du Nord-Ouest*. Mémoire de fin d’études en Sciences géographiques à l’Université de Liège.

Knowles R.D.
2006 (--/11) « Transport shaping space: differential collapse in time–space », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.14, Issue 6, pp.407-425.

Kreukels T., Wever E. (eds.)
1998 *North Sea Ports in Transition : changing tides*.

Lavaud-Letilleul V.
2007 a « Le Delta d’Or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l’émergence d’une véritable région portuaire face au défi de la mondialisation ? », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°51, pp.61-96.

Les cahiers de la fonderie
1986 (01/08) De Thysebaert D., Dupont P.-P., Lemaire G., Massange C., Nandrin J.-P., Puissant J., Vanderhulst G., Zelis G. « Bruxelles : un canal, des usines et des hommes », dans *Les cahiers de la fonderie*, n°1. Publié avec la collaboration du Crédit Communal. Réalisé avec l’appui de l’Administration du Patrimoine Culturel, du Ministère de la Communauté Française, de la Commission Française de la Culture de l’Agglomération de Bruxelles.

Libaert T.
1992 *La communication verte*. Editions Liaisons, Paris.

Lubbers E.
2003 *La grande mascarade, ces multinationales qui lavent plus vert*. Editions Parangon, Paris.

Macharis C., Pekin E.
2009 d (--/11) « Assessing policy measures for the stimulation of intermodal transport: a GIS-based policy analysis », dans *Journal of Transport Geography*, Volume 17, Issue 6, pp.500-508.

Macharis C., Van Hoeck E., Pekin E., van Lier T.
2010 (--/08) « A decision analysis framework for intermodal transport: Comparing fuel price increases and the internalisation of external costs », dans

Transportation Research Part A, Vol.44, Issue 7, Oxford, New York, éd. Pergamon, pp.550-561.

Mangan J., Lalwani C., Fynes B.
2008 « Port-centric logistics », dans *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 19, Issue 1, pp. 29-41.

Marsden G., Rye T.
2010 (--/11) « The governance of transport and climate change », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.18, Issue 6, pp.669-678.

McIntyre K., Smith H.A., Henham A., Pretlove J.
1998 « Logistics Performance Measurement and Greening Supply Chains : Diverging Mindsets », dans *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 9, Issue 1, pp. 57-67.

Mérenne B., Van der Haegen H., Van Hecke E.
1997 *La Belgique: Diversité territoriale*. Bulletin du Crédit Communal, No. 202, 1997/4.

Muñuzuri J., Larrañeta J., Onieva L., Cortés P.
2005 (--/02) « Solutions applicable by local administrations for urban logistics improvement », dans *Cities*, Vol.22, Issue 1, pp.15-28.

Nicolas J.-P., Pochet P., Poimboeuf H.
2002 « Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ? », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport,* n°41, pp.53-76.

Notebaert J.-F., Sejeau W.
2010 *Quand les 4x4 sauvent la planète.* Editions Dunod, Paris.

Notteboom T.E.
1997 (--/06) « Concentration and the Load Center Development in the European Container Port System », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.5, Issue 2, pp.99-115.

2010 (--/07) « Concentration and the formation of multi-port gateway régions in the European container port system: an update», dans *Journal of Transport Geography*, Vol.18, Issue 4, pp.567-583.

Notteboom T., Rodrigue J.-P.
2005 « Port regionalisation : toward a new phase in port development », dans *Maritime Policy and Management*, vol.32, n°3, pp.297-313.

2010 (--/07) « Comparative North American and European gateway logistics: the regionalism of freight distribution », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.18, Issue 4, pp.497-507.

Oblet T.
2007 « La ville solidaire au pouvoir des maires », dans Paugam S. (dir.). *Repenser la solidarité. L'apport des sciences sociales.* Coll. « Le Lien Social ». Presses Universitaires de France, Paris. pp. 653-668.

Ogrizek M.
1994 *Communication et environnement*. Editions Dunod, Paris.

Ollivier-Trigalo M.
2000 « Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°37, pp.3-30.

Racunica I., Wynter L.
2005 (--/06) « Optimal location of intermodal freight hubs », dans *Transportation Research Part B*, Vol.39, Issue 5, Oxford, New York, éd. Pergamon, pp.453-477.

Rissoan J.-P.
1994 (--/06) « River-sea navigation in Europe », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.2, Issue 2, pp.131-142.

Rodrigue J._P., Debrie J., Fremont A., Gouvernal E.
2010 (--/07) « Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.18, Issue 4, pp.519-529.

Roso V.
2008 « Factors influencing implementation of a dry port », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 38, Issue 10, Bradford, England, MBC University Press, pp.782-798.

Roso V., Woxenius J., Lumsden K.
2009 (--/09) « The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.17, Issue 5, pp.338-345.

Russo F., Comi A.
2010 « A classification of city logistics measures and connected impacts », dans *Procedia Social and Behavioral Sciences*, Vol.2, Issue 3, pp.6355-6365.

Science of the Total Environment (the) (STE)
1994 Colomer Ferrandiz J.V. « Integrated freight transportation centers ; influence on the decrease in environmental effetcs in urban areas », dans *STE*, Vol. 146/147, pp.59-65.

Skjoett-Larsen T.
2000 « European logistics beyond 2000 », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 30, Issue 5, Bradford, England, MBC University Press, pp.377-389.

Slack B.
1999 (--/12) « Satellite terminals : a local solution to hub congestion ? », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.7, Issue 4, pp.241-246.

Song D.-W.
2003 « Port co-opetition in concept and practice », dans *Maritime Policy and Management*, vol.30, n°1, pp.29-44.

Stead D.
2007 (--/09) « Transport energy effciency in Europe: Temporal and geographical trends and prospects », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.15, Issue 5, pp.343-353.

Stratec Consultancy Belgium
2002 (--/09) s.n. *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.*

Teske P., Best S., Mintrom M.
1995 *Deregulating Freight Transportation – Delivering the Goods*. Washington D.C., The American Institute Press.

Vandenbulcke G., Steenberghen T., Thomas I.
2009 a (--/01) « Mapping accessibility in Belgium: a tool for land-use and transport planning? », dans *Journal of Transport Geography*, Vol.17, Issue 1, pp.39-53.

Vandermotten C., Leclercq E., Cassiers T., Waynens B.
2009 (26/01) *Etats généraux de Bruxelles - Note de synthèse n°7 - L'économie bruxelloise.* Brussels Studies. Publié avec le soutient de l'IRSIB (Institut d'encouragement de la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles – Région de Bruxelles-Capitale).Version pdf disponible sur le site : http://www.brusselsstudies.be/PDF/FR_76_EGB7.pdf (dernière consultation le 05/09/2010)

van Hoek R., Johnson M.
2010 « Sustainability and energy efficiency : Research implications from an academic roundtable and two case examples », dans *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 40, Issue 1/2, Bradford, England, MBC University Press, pp.148-158.

van Wyk J.
2008 (--/11) « Dealing with the global downturn », *dans Chartered Institute of Logistics ans Transport World : the worldwide newsletter*, Issue 20, p.16.

Vigneron J.
1996 *La communication environnementale*. Editions Economica, Paris.

VIVL voir Vlaams Instituut Voor de Logistiek

Vlaams Instituut Voor de Logistiek (VIVL)
2006 s.n. *Vergelijking van toplocaties voor europese distributie en logistiek 2006*.

Wackermann G.
2005 *La logistique mondiale, Transport et communication*, Carrefours les dossiers, éditions Ellipses, Paris.

Yang B., Yang Y., Wijngaard J.
2005 « Impact of postponement on transport : an environmental perspective », dans *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 16, Issue 2, pp. 192-204.

Rapports pour les pouvoirs publics

ARIES consultants
1996 s.n. *Etude d'incidence sur l'environnement – projet de déviation de la chaussée de Vilvorde à Neder-Over-Heembeek*.

Bureaux d'études Ateliers Lion + MSA
2008 (--/06) s.n. *Zone Levier n°5 « Tour et Taxis » - Schéma Directeur*. Rédigé en collaboration avec Modus Expert, CITEC, et BAS Smets sur commande du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale – Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement. Version pdf disponible sur le site officiel de l'ADT: http://www.adt-ato.be/grands-projets/tour-taxis/cadre-strat%C3%A9gique-et-r%C3%A8glementaire/cadre-strat%C3%A9gique-et-r%C3%A8glementaire-tour (dernière consultation le 16/04/2011)

Centre de Recherche Routière (CRR)
2003 s.n. *Mise en œuvre des itinéraires pour poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale*. Etude réalisée pour le compte de l'Administration des Equipements et des Déplacements.

CRR voir Centre de Recherche Routière

Rapport Brundtland
1987 s.n. *Our common future.* Rapport de la commission mondiale sur l'environnement et le développement.

Schéma Directeur T&T voir Bureaux d'études Ateliers Lion + MSA 2008

Stratec Consultancy Belgium
2004 (01/04) s.n. *Etude du Plan d'Accessibilité du centre TIR. Rapport Final.* Etude de mobilité commandée par le Port de Bruxelles dans le cadre du projet d'extension du centre TIR à Bruxelles-Ville.

Tractebel
2004 *Schéma logistique hennuyer: version finale*, Région Wallonne.

Actes et documents des pouvoirs publics(masterplan, PU, PE, Comm. concertation, etc.)

AATL voir Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement

Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL)
2008 (26/03) *courrier du 26/03/2008*. Réf. 04/PFD/187608.

Avis d'enquête publique 018P/08 voir Région de Bruxelles-Capitale – Ville de Bruxelles 2008 (01/09)

BNB voir Banque Nationale de Belgique

Banque Nationale de Belgique – Eurosystème (BNB)
2004 (--/11) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Importance économique du Port autonome de Liège : rapport 2002.* Working Paper Documents n°64, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP+64.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2005 a (--/05) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports maritimes flamands – Rapport 2003.* Working Paper Document n°69, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP+69.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2005 b (--/10) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Importance économique du Port autonome de Liège : rapport 2003.* Working Paper Documents n°75, Bruxelles.

Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP+75.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2006 (--/06) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports belges : Ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois – Rapport 2004*. Working Paper Document n°86, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP+86.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2007 a (--/02) Coppens F., Lagneaux F., Meersman H., Sellekaerts N., Van de Voorde E., van Gastel G., Vanelslander Th., Verhetsel A., Smets J. (Dir.). *Economic impact of port activity : a disaggregate analysis – The case of Antwerp.* Working Paper Document n°110, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP_110.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2007 b (--/05) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports belges : Ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois – Rapport 2005*. Working Paper Document n°115, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP_115.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2008 a (--/01) Lagneaux F., Smets J. (Dir.). *Economic Importance of Belgian Transport Logistics*. Working Paper Document n°125, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP_125.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2008 b (--/06) Vennix S., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports belges : Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2006*. Working Paper Document n°134, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp134Fr.pdf (dernière consultation le 06/03/2011)

2009 (--/07) Mathys C., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports belges : Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2007*. Working Paper Document n°172, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/pub/06_00_00_00_00/06_03_00_00_00/06_03_05_00_00/WP_172.htm?l=fr (dernière consultation le 06/03/2011)

2010 (--/07) Mathys C., Smets J. (Dir.). *Importance économique des ports belges : Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2008*. Working Paper Document n°192, Bruxelles. Version pdf disponible sur le site officiel de la BNB : http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp192Fr.pdf (dernière consultation le 06/03/2011)

Cabinet du Secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels - Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

2005 *Plan d'action pour le port de Bruxelles 2005-2009*. Rédigé avec le soutient du Port de Bruxelles. Version pdf disponible sur le site : http://www.ffue.org/PDF/PlanActionPortBruxelles_SecretEtat_BGrouwels.pdf (dernière consultation 02/05/2011)

CC voir Commission de Concertation

CEMT voir Conférence Européenne des Ministres des Transports

CGPC voir Conseil général des Ponts et Chaussées

City Freight WP5 voir Commission Européenne 2004 b

City Freight WP6 voir Commission Européenne 2004 c

Charte d'Aalborg
1994 (27/05) *Charte des villes européennes pour la durabilité*. Adoptée par les participants à la Conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue à Aalborg, Danemark.

CoBAT *Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire. Base juridique de l'urbanisme à Bruxelles.* Version pdf disponible sur le site : http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/citoyens/home/urbanisme/contexte_legal.shtml (dernière consultation 12/10/2010), ou sur le site: http://www.abe-bao.be/ContentFiles/0d2f1d37-0481-4744-92c9-40db70ab6e4c.doc (dernière consultation 12/10/2010)

Commission de Concertation de la ville de Bruxelles (CC)

2008 a (07/10) *Demandes de permis d'urbanisme (P.U.) et d'environnement (P.E.) – 1B – Art. 175. Projet Mixte.* Avis de la Commission de Concertation sur le projet de BILC. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article2724 (dernière consultation 06/07/2010)

2008 b (21/10) *Demandes de permis d'urbanisme (P.U.) et d'environnement (P.E.) – 1B – Art. 175. Projet Mixte.* Avis de la Commission de Concertation sur le projet de BILC. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1368/ (dernière consultation 06/07/2010)

Commission européenne

2001 (12/09) *Livre Blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.* COM(2001)370 final –Non publié au Journal Officiel.

2004 a (--/09) *TEN-STAC : Scenarios, Traffic forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European Network*. Etude menée par de nombreux partenaires pour le compte de la Communauté Européenne.

2004 b (--/12) *European Commision Fifth Framework Programme, CITY FREIGHT Inter- and Intra- City Freight Distribution Network, Work Package 5 : Assessment of the scenarios*. Etude menée par de nombreux partenaires pour le compte de la Communauté Européenne. Version pdf disponible sur le site : www.cityfreight.eu/Site-fichiers/Project_results/CF_WP5_Bestpractices.PDF (dernière consultation 26/05/2011)

2004 c (--/12) *European Commision Fifth Framework Programme, CITY FREIGHT Inter- and Intra- City Freight Distribution Network, Work Package 6 : Best practice Guideline*. Etude menée par de nombreux partenaires pour le compte de la Communauté Européenne. Version pdf disponible sur le site : www.cityfreight.eu/Site-fichiers/Project_results/CF_WP6_Assessment.PDF (dernière consultation 26/05/2011)

2006 *Keep Europe Moving – Sustainable Mobility for our Continent.* COM (2006)336. Examen à mi-parcours du « Livre Blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » de la Commission européennes (2001). Version disponible sur le site : http://ec.europa.eu/transport (dernière consultation 26/06/2011)

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)
2003 *Fifty years of Transport Policy: 1953 – 2003*. OCDE, Paris, France.

Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) - Ministère français de l'Équipement et des Transports
2003 (--/03) *Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement*. Les Rapports n°2001-0104-01.

Contrat de gestion 2008-2012 voir Port de Bruxelles – Région de Bruxelles-Capitale 2008

Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires - Observatoire des territoires (DIACT)
2006 Savy M. *Logistique et territoire*. Collection Travaux, Paris.

DIACT voir Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

EEA voir European Environment Agency

European Environment Agency (EEA)
2006 *Transport and environment : facing a dilemma. TERM 2005 : indicator tracking transport and environment in the European Union.* EEA Report 3/2006. Version pdf disponible sur le site : http://www.eea.europa.eu/fr/publications#c9=all&c14=&c12=&c7=fr&c11=5&b_start=0 (dernière consultation 06/07/2011)

2007 *Transport and environment : on the way to a new common transport Policy. TERM 2006 : indicator tracking transport and environment in the European Union.* EEA Report 1/2007. Version pdf disponible sur le site : http://www.eea.europa.eu/fr/publications#c9=all&c14=&c12=&c7=fr&c11=5&b_start=0 (dernière consultation 06/07/2011)

IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement)
2001 (--/06) « Synthèse des émissions atmosphériques liées au secteur des transports routiers », dans *Les données de l'IBGE : "Le Bruit à Bruxelles"*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Air_32.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2002 a « Occupation du sol à Bruxelles », dans *Les données de l'IBGE : "L'occupation des sols et les paysages bruxellois".* Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Sol_1.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2002 b « Réseau hydrographique », dans *Les données de l'IBGE : "L'occupation des sols et les paysages bruxellois".* Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Sol_7.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2005 a (--/10) « Cours d'eau et étangs bruxellois », dans *Les données de l'IBGE : "Le Bruit à Bruxelles"*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Eau_11.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2005 b (--/10) « Exposition de la population au bruit du trafic routier », dans *Les données de l'IBGE : "Le Bruit à Bruxelles"*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bru_9.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2006 (--/03) *Air Bruxellois et Transport*. Rédigé par le département Données et Plans de l'IBGE. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/PackInfo_AirTransport.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2007 a *Rapport sur l'état de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale (2003-2006). Volet 1 – Introduction*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/EE2006FR_volet1_intro_socioeco.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2007 b *Rapport sur l'état de l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale (2003-2006). Volet 3 – Eau*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/EE2006FR_volet3_eau.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2009 (11/06) *Cartographie stratégique du bruit des transports terrestres en Région de Bruxelles-Capitale - Année 2006 - Rapport*. Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Etude_20091106_CadastresBruit_TranspTerrestres_ResumeNonTechn.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2010 a (--/05) *Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 2008 – Rapport final.* Version pdf disponible sur le site : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bilan_energetique_RBC_2008_FR.PDF (dernière consultation 06/07/2011)

2010 b (09/12) *Projet de plan de gestion de l'eau – Proposition de programme de mesures.* Version pdf disponible sur le site : http://www.bruxellesenvironnement.be/uploadedFiles/Contenu_du_site/News/PGE_Projet_fr.pdf (dernière consultation 06/07/2011)

IBGE – Région de Bruxelles-Capitale

2009 (19/01) *Décision n° 308956. Octroi de permis d'environnement.* Permis d'environnement pour le BILC. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article1600 (dernière consultation 06/07/2011)

Livre Blanc voir Commission Européenne 2001

Logistics & Transport Focus (LTF)

2004 (--/03) « Belgium is best for a distribution centre », dans *LTF*, Vol.6, Issue 2, p.12.

LTF voir Logistics & Transport Focus

Masterplan voir Port de Bruxelles 2005.

MB voir Moniteur Belge

Moniteur Belge disponible sur le site : http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/welcome.pl (dernière consultation le 10/10/2010)
2004 (26/05)

Observatoire bruxellois de l'Emploi
2007 (--/04) *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles.* Etude réalisée pour le compte du Port de Bruxelles, en collaboration avec la Banque Nationale de Belgique, l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi (ORBEm), et avec le soutien du Fond Social Européen. Version pdf disponible sur : http://www.actiris.be/Search/Asp/page.asp?pg=http://www.actiris.be/fr/observatoire/observatoire_fr.htm (dernière consultation le 30/11/2010)

OCDE voir Organisation de Coopération et de Développement Economique

Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE)
2006 *L'impact environnemental des transports. Comment le découpler de la croissance économique*. Paris.

PE 2009 voir IBGE– Région de Bruxelles-Capitale 2009

Plan d'action 2005 voir Cabinet du Secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels 2005

Port de Bruxelles
2005 *Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015*. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/Centre-de-documentation (dernière consultation le 13/07/2010)

2007 a (11/01) *Le Port de Bruxelles lance des appels à projets pour trois terrains à l'avant-port.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/66/Le-Port-de-Bruxelles-lance-des-appels-%C3%A0-projets-pour-trois-terrains-%C3%A0-lavant-port (dernière consultation le 18/08/2010)

2007 b (11/05) *Impact socio-économique du port de Bruxelles : 350 entreprises – 13000 emplois directs et indirects*. Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/25/Matinée-de-réflexion-la-chaîne-logistique-au-service-du-développement-durable (dernière consultation le 18/08/2010)

2007 c (15/06) *Le Port de Bruxelles teste son Plan interne d'Urgence avec succès*. Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/64/Le-Port-de-Bruxelles-teste-son-Plan-interne-dUrgence-avec-succès (dernière consultation le 18/08/2010)

2007 d (24/10) *Les éléments de la Station polaire Princess Elisabeth chargés par conteneurs au port de Bruxelles.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/67/Les--éléments-de-la-Station-polaire-Princess-Elisabeth-chargés-par-conteneurs-au-port-de-Bruxelles (dernière consultation le 18/08/2010)

2007 e (27/11) *Le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale visite le port de Bruxelles et confirme l'extension du port sur Schaerbeek-formation.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/68/Le-Ministre-Président-de-la-Région-de-Bruxelles-Capitale-visite-le-port-de-Bruxelles-et-confirme-

lextension-du-port-sur-Schaerbeek-formation (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 a (28/02) *Le Port de Bruxelles accueille le Victoria, bateau le plus propre du monde.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/39/Le-Port-de-Bruxelles-accueille-le-Victoria-bateau-le-plus-propre-du-monde- (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 b (20/03) *Nouveau contrat de gestion pour le Port de Bruxelles.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/38/Nouveau-contrat-de-gestion-pour-le-Port-de-Bruxelles (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 c (30/05) *Rapport annuel 07. Présenté à l'assemblée générale des actionnaires le 30 mai 2008. 15° exercice social.* Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/Centre-de-documentation (dernière consultation le 03/08/2010)

2008 d (20/06) *Le bassin Vergote du Port de Bruxelles au service du développement durable.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/35/Le-Bassin-Vergote-du-Port-de-Bruxelles-au-service-du-développement-durable (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 e (11/09) *Test du transport palettisé au port de Bruxelles. Résultats du trafic au premier semestre 2008.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/29/Test-du-transport-palettisé-au-port-de-Bruxelles-Résultats-du-trafic-au-premier-semestre-2008 (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 f (26/09) *Note de synthèse à propos du projet BILC.* Communiqué. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article1320 (dernière consultation le 06/07/2010)

2008 g (21/11) *La chaîne logistique au service du développement durable*. Compte rendu du séminaire. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/25/Matinée-de-réflexion-la-chaîne-logistique-au-service-du-développement-durable (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 h (24/11) *Participation du Port de Bruxelles à la Semaine européenne de la réduction des déchets.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/28/Participation-du-Port-de-Bruxelles-%C3%A0-la-Semaine-européenne-de-la-réduction-des-déchets (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 i (18/12) *Mission économique du Port de Bruxelles à Casablanca.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/18/Mission-économique-du-Port-de-Bruxelles-%C3%A0-Casablanca- (dernière consultation le 18/08/2010)

2008 j (19/12) *Le Port de Bruxelles attribue une concession au quai de Heembeek et approuve un plan de formation 2009 ambitieux pour son personnel.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/19/Le-Port-de-Bruxelles-attribue-une-concession-au-quai-de-Heembeek-et-approuve-un-plan-de-

formation-2009-ambitieux-pour-son-personnel (dernière consultation le 18/08/2010)

2009 a (29/01) *Présentation des résultats du projet DIPCITY, un partenariat Interreg entre les Ports de Bruxelles, Liège, Lille et Paris.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/24/Présentation-des-résultats-du-projet-DIPCITY-un-partenariat-Interreg-entre-les-Ports-de-Bruxelles-Liège-Lille-et-Paris (dernière consultation le 18/08/2010)

2009 b (--/03) *Tableau synoptique du Port de Bruxelles*. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/Centre-de-documentation (dernière consultation le 03/08/2010)

2009 c (--/03) *Vademecum. Guide informatif du Port de Bruxelles*. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/Centre-de-documentation (dernière consultation le 03/08/2010)

2009 d (29/05) *Rapport annuel 2008. Présenté à l'assemblée générale des actionnaires le 29 mai 2009. 16° exercice social.* Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/Centre-de-documentation (dernière consultation le 03/08/2010)

2009 e (11/09) *Nouvelle ligne régulière entre Bruxelles et Zeebruges.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/71/Nouvelle-ligne-r%C3%A9guli%C3%A8re-entre-Bruxelles-et-Zeebruges (dernière consultation le 18/08/2010)

2009 f (30/10) *Laurence Bovy quitte la Présidence du Port de Bruxelles.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/74/Laurence-Bovy-quitte-la-Pr%C3%A9sidence-du-Port-de-Bruxelles (dernière consultation le 18/08/2010)

2010 a (12/02) *La crise économique mondiale plombe les trafics portuaires bruxellois pour l'année 2009.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/76/La-crise-%C3%A9conomique-mondiale-plombe-les-trafics-portuaires-bruxellois-pour-lann%C3%A9e-2009 (dernière consultation le 18/08/2010)

2010 b (23/04) *Fin de l'assainissement du sol du site de Carcoke.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.portdebruxelles.irisnet.be/fr/49/79/Fin-de-lassainissement-du-sol-du-site-de-Carcoke (dernière consultation le 18/08/2010)

Port de Bruxelles – Région de Bruxelles-Capitale

2008 (20/03) *Contrat de gestion du Port de Bruxelles pour la période 2008-2012.* Accord passé entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles.

RBC voir Région de Bruxelles-Capitale

Région de Bruxelles-Capitale

2002 (21/11) *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées.*

2009 (23/04) *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en œuvre, par plan particulier d'affectation du sol, de la zone*

d'intérêt régional n°6 – Tour et Taxis. Version pdf disponible sur le site officiel de l'ADT: http://www.adt-ato.be/grands-projets/tour-taxis/cadre strat%C3%A9gique-et-r%C3%A8glementaire/cadre-strat%C3%A9gique-et-r%C3%A8glementaire-tour (dernière consultation le 20/04/2011)

Région de Bruxelles-Capitale – Ville de Bruxelles

2008 (01/09) *Avis d'enquête publique 018P/08. C.C.395/08. ART.175.* Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1311/ (dernière consultation le 15/09/2010)

TEN-STAC 2004 voir Commission Européenne 2004 a

Autres (comités de quartier, associations, presse, etc.)

ARAU voir Atelier de Recherche et d'Action Urbaines

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU)

2004 a (13/02) *Enquête publique sur le dossier de base du PPAS Tour et Taxis : L'ARAU refuse le tache d'huile administrative de l'autre côté du canal et exige une continuité de logement à travers le site.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2004 b (09/06) *Tour et Taxis : les associations, organisations et comités de quartiers créent un comité d'accompagnement.* Communiqué de presse rédigé en collaboration avec Rassemblement pour le Droit à l'Habitat, le BRAL vzw, le Comité de Quartier Marie-Christine/Reine/Stéphanie, le Comité de Quartier Le Maritime, les Comités de Quartier Harmonie-Quartier Nord, La Fonderie, Inter-Environnement Bruxelles, NoMo, Riso-Brussel-Opbouwwerk Noordwijk. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2004 c (20/10) *Processus d'aménagement du site de Tour et Taxis – L'ARAU remet en question le centre de Transport International Routier à cet endroit.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2005 (16/12) *Habitants du Nord de Bruxelles, Brigitte Grouwels veut faire passer 350 camions par jour devant chez vous.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2006 a (04/09) *Une nouvelle autoroute industrielle dans la ville : l'ARAU refuse une nouvelle dégradation du cadre de vie au profit des poids lourds.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2006 b (07/09) *Avenue de Vilvorde – Les habitants et la presse ont été abusés : les travaux de cette portion de '' la route industrielle nord'' sont déjà réalisés !* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2007 a (19/02) *L'ARAU demande une desserte en transports en commun préalable au développement immobilier sur le site de Tour et Taxis et refuse la légalisation de 1000 places de parking à Tour et Taxis.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2007 b (07/11) *Réaménagement de la petite ceinture le long du canal : encore un projet routier.* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2008 (21/05) *Avenue du Port : Pascal Smet veut un Francorchamps pour poids lourds – D'une avenue paysagère à une route banale et dangereuse ?* Communiqué de presse. Version pdf disponible sur le site : http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

Comité de quartier Marie-Christine, Reine, Stéphanie

2008 (06/10) *Enquête publique 018P/08, Commission de Concertation 395/08. Permis d'urbanisme et d'environnement – Projet BILC*. Avis du Comité Marie-Christine, Reine, Stéphanie sur le projet de BILC défendu devant la Commission de concertation du 7 octobre 2008. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article2723 (dernière consultation 06/07/2010)

IEB voir Inter-Environnement Bruxelles

Inter-Environnement Bruxelles (IEB)

2008 a (01/08) *To BILC or not to BILC ? Feuilleton d'été produit par Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU – 1er épisode.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1173/ (dernière consultation 05/07/2010) ou http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2008 b (05/09) *Le BILC, un terril du 21e siècle ?* Communiqué de presse rédigé en collaboration avec l'ARAU. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1243/ (dernière consultation 05/07/2010)

2008 c (25/09) *Le Port de Bruxelles nous mène en bateau…* Communiqué de presse rédigé en collaboration avec l'ARAU. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1311/ (dernière consultation 05/07/2010) ou http://www.arau.org/do_cas1.php (dernière consultation le 15/02/2011)

2008 d (30/09) *Communiqué du Port de Bruxelles sur le BILC : constellé de contre-vérités.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1320/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 e (02/10) *Non au projet du BILC : signez la pétition !* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1331/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 f (06/10) Sonck Mathieu, Briot Raymond. « Dossier : Le BILC, une question de logistique », dans *Bruxelles en mouvements n°210 –Transport durable de marchandises* : 3-8. Périodique édité par Inter-Environnement Bruxelles le 6 octobre 2008. Version pdf disponible sur le site : http://www.ieb.be/article1335 (dernière consultation 06/02/2011)

2008 g (09/10) *L'avis d'IEB sur le projet de BILC défendu devant la Commission de concertation du 7 octobre 2008.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1351/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 h (21/10) *BILC, impair et passe !* Communiqué de presse d'Inter-Environnement Bruxelles et de l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU). Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1368/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 i (19/11) *BILC : le Gouvernement doit parler !* Communiqué de presse d'Inter-Environnement Bruxelles et de l'Atelier de Recherche et d'Acton Urbaines (ARAU). Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1440/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 j (26/11) *BILC : le Gouvernement rejette l'étude d'incidences !* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1455/ (dernière consultation 06/07/2010)

2008 k (03/12) *BILC : pas encore construit et déjà plombé par la concurrence !* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1471/ (dernière consultation 06/07/2010)

2009 a (03/02) *Avis positif de l'IBGE pour le BILC…* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1600/ (dernière consultation 06/07/2010)

2009 b (19/05) *Recours contre le BILC : les habitants s'organisent…* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/1822/ (dernière consultation 06/07/2010)

2009 c (11/09) *Le BILC est-il économiquement et socialement justifié ? Huit bonnes raisons pour abandonner définitivement le projet BILC.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article1984 (dernière consultation 18/10/2010)

2009 d (20/09) *BILC : IEB en recours contre l'octroi des permis d'environnement et d'urbanisme.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article1979 (dernière consultation 18/10/2010)

2009 e (16/11) *Le BILC est-il écologique ? Le projet du BILC (centre logistique routier du Port de Bruxelles) apparaît en complet décalage avec les nécessités écologiques contemporaines.* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article2353 (dernière consultation 18/10/2010)

2010 (14/01) *Le BILC déplacé, tout reste à faire…* Communiqué de presse. Disponible sur le site : http://www.ieb.be/article/2243/ (dernière consultation 06/07/2010)

La Dernière Heure (quotidien belge)
2008 (24/10)

La DH voir La Dernière Heure

La Libre Belgique (quotidien belge)
2008 (27/06) Huygens Charles. *Le bon choix de la voie d'eau*.

2010 (15/01) St. Bo. *Le BILC à Schaerbeek-Formation*.

Le Soir (quotidien belge)
2008 (06/09) *Le BILC, un terril du XXIe siècle*

La Tribune de Bruxelles (hebdomadaire bruxellois)
2008 (9-15/10) Ludivine Nolf. *Dossier : Le Port gagne en notoriété*.

Sites internet

Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale - ADT : http://www.adt-ato.be/ (dernière visite le 18/04/2011)

Bruxelles Environnement - IBGE : http://www.bruxellesenvironnement.be (dernière visite le 18/10/2010)

CNUCED : http://unctad.org/infocomm/francais/petrole/prix.htm, dernière consultation le 02/10/2010).

CSCMP : http://cscmp.org/default.asp (dernière visite le 18/04/2011)

DTZ Jean Thouard, conseil international en immobilier d'entreprise : http://www.aslog.org/fr/ACTU_newsletters.php?mois_courant=06-2006 (dernière visite le 13/07/2011)

Investissements Tools : http://www.investmenttools.com/futures/bdi_baltic_dry_index.htm (dernière visite le 20/03/2011)

La pétition - Pétitions circulant en Belgique : http://www.lapetition.be (dernière visite le 18/10/2010)

OCDE : http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4074

Région de Bruxelles-Capitale : http://www.bruxelles.irisnet.be (dernière visite le 18/10/2010)

Région Wallonne : http://gouvernement.wallonie.be (dernière visite le 20/07/2011)

Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale - SDRB : http://www.sdrb.irisnet.be/fr (dernière visite le 24/06/2011)

SNCB infrastructures (site non officiel) : http://www.belrail.be/ (dernière visite le 27/07/2011)

Télé Bruxelles : http://www.telebruxelles.net (dernière visite le 18/10/2010)

Ville de Bruxelles : http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/5010 (dernière visite le 18/10/2010)

Vlaams Instituut voor de Logistiek : http://www.vil.be./ (dernière visite le 18/02/2011)

Illustration de la page de grand-titre:
Bannière du dossier de l'IEB « To BILC or not to BILC ? Un centre logistique routier au centre-ville ? » (http://www.ieb.be/rubrique42)