

*Communiqué de presse du vendredi 4 janvier 2007*

## **LE PROJET DURABLE DU PORT DE BRUXELLES : DES INDUSTRIES LOURDES ET UN CENTRE DE LOGISTIQUE ROUTIER !**

Alors que la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles a reporté au 8 janvier 2007 le débat sur l'installation d'une usine d'agro-carburant au quai de Heembeek, Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU s'interrogent sur les intentions à long terme du Port de Bruxelles quant au développement de la zone du canal située entre le centre ville et les limites de la Région.

Les associations mettent ce délai à profit pour proposer une réflexion plus large que celle suscitée par l'implantation de ce type d'activité industrielle potentiellement dangereuse, critiquable sur son impact global d'un point de vue environnemental et social, peu pourvoyeuse d'emploi et très consommatrice d'espace.

### **Ré-industrialiser le canal ?**

Car il ne faut pas se voiler la face, accepter cette usine au cœur de Bruxelles, c'est accepter la ré-industrialisation lourde d'un site à mi-chemin entre deux pôles majeurs de développement (Tout et Taxi et Schaerbeek Formation) annoncés par le gouvernement bruxellois dans son plan de développement international<sup>1</sup>. Car ce genre d'entreprises ne s'installe jamais seule, mais est rapidement rejointe par d'autres activités complémentaires qui voudront forcément s'installer dans les environs.

Est-ce là la politique que le gouvernement bruxellois entend mener à moyen terme pour revaloriser la zone du canal de Bruxelles ?

### **Peut mieux faire !**

Alors que la Ville de Bruxelles se dit intéressée par un projet d'organisation des croisières depuis Vilvorde jusqu'à la rue Dansaert<sup>2</sup>, peut-on imaginer proposer aux touristes un parcours jonché d'entreprises polluantes, bien loin de l'idéal de développement durable

---

<sup>1</sup> À propos du PDI, une analyse critique est disponible sur <http://www.bruxellesvilledurable.be>.

<sup>2</sup> *Le Soir* du 29/12/2007.

promis par le ministre Président Picqué à l'occasion de sa dernière déclaration de politique générale<sup>3</sup> ?

On le sait, le projet d'usine d'agro-carburant projeté par le Port de Bruxelles chasse du seul lieu bruxellois capable de les accueillir les grands bateaux de passagers, les bateaux de prestige, les salons fluviaux et les manifestations privées ou publiques se déroulant en partie sur des bateaux et en partie à quai. Pour pallier à cette conséquence regrettable, il semblerait que la direction du Port annonce la commande d'une étude de 30.000€ visant à trouver une autre implantation pour le terminal de ces bateaux<sup>4</sup>. Relevons ici l'incongruité chronologique : d'abord on supprime durablement l'accostage des navires de croisières, puis après seulement on se soucie d'étudier où ces navires pourraient trouver une autre place ! Mais d'après les spécialistes du secteur, il n'y a pas d'autre implantation possible ! Ne serait-il pas judicieux d'utiliser cet argent pour mener une étude d'un autre plan pour le développement économique du port, un plan qui rétablirait l'équilibre tant apprécié par le gouvernement bruxellois des trois piliers du développement durable ? Car pour l'instant, il semblerait que le pilier économique écrase nettement le social et l'environnemental. Faut-il rappeler que le bilan CO2 des biofuels qui seront produits à Bruxelles a toutes les chances d'être particulièrement médiocre et que ces mêmes biofuels ont un impact négatif tel sur les marchés des denrées alimentaires qu'ils sont dorénavant affublés du sobriquet « nécro-carburants »<sup>56</sup> ?

Rappelons également que l'un des principaux chevaux de bataille du Port de Bruxelles est de développer l'activité de logistique liée au transport par camion et d'installer un centre de logistique à Tour et Taxis, au cœur de quartiers denses ! Le port a bon dos d'annoncer que : « *L'activité du port de Bruxelles ce sont 7,5 millions de tonnes transportées chaque année à Bruxelles. Ce volume de marchandises représente 385 000 camions, soit plus de mille camions par jour qui envahiraient la Capitale.* »). Rappelons simplement qu'en effet, une péniche représente environ 50 camions. Mais il est faux de dire que chaque péniche qui rentre en ville évite 50 camions. Car une péniche qui vient décharger des marchandises dont la ville n'est pas la destination finale ou dont elle n'a pas besoin, évite probablement 50 camions sur l'autoroute Anvers-Bruxelles, mais pas à Bruxelles ! Concrètement, l'usine de biocarburants n'évite aucun camion à Bruxelles. Elle engendre même du trafic, aussi réduit soit-il éventuellement (navette employés, produits finis, etc...).

---

<sup>3</sup> Téléchargeable sur <http://www.ieb.be/article/575>

<sup>4</sup> Bruxelles News n°365 (lien <http://bruxelles-news.be/file/365.pdf>)

<sup>5</sup> « L'essence de la faim » in *Alternatives Economiques*, juin 2007.

<sup>6</sup> Les effets pervers de la production de 'bio' carburants ne sont pas encore bien connus. La couverture du Courrier International n°864 du 24 mai 2007 n'avait-elle pas pour titre : « Les bio-carburants, une grande arnaque ? ». Plusieurs études tendent à montrer également que la somme d'énergie nécessaire à la culture des plantes, à leur traitement, au transport et au raffinage du carburant compense largement le gain « écologique » avancé par les défenseurs de ce type de carburant. Enfin, le Nouvel Observateur relevait qu'un rapport de l'agence UN Energy mettait en garde « les décideurs politiques contre les effets négatifs que pourraient avoir les bio- ou agro-carburants sur l'environnement et la sécurité alimentaire mondiale ». Et d'ajouter que « les impacts économiques, sanitaires, environnementaux doivent être mieux évalués avant d'engager de lourds investissements ». C'est on ne peut plus clair.

## **L'avenir du port de Bruxelles : pour un déploiement économique d'avenir !**

À l'heure où la baril de pétrole a dépassé les 100\$, Inter-Environnement Bruxelles et l'ARAU pensent que le gouvernement bruxellois et la Ville de Bruxelles, tous deux actionnaires du Port de Bruxelles, devraient s'engager résolument dans la bataille du 21<sup>e</sup> siècle en menant une politique volontariste de revalorisation économique de la zone du canal qui relève le gant du défi climatique encore récemment mis en lumière par l'attribution du prix Nobel de la paix au GIEC. Car ce défi est aussi une formidable opportunité de développer une nouvelle industrie, également pourvoyeuse d'emplois peu qualifiés, bien nécessaires à la Région bruxelloise<sup>7</sup>.

Un exemple ? Que le projet biofuel soit remplacé par un projet de bio méthanisation des déchets ménagers pour produire du biogaz destiné aux bus des transports en commun, comme cela se fait déjà ailleurs<sup>8</sup>. Car dans ce cas, on traite des déchets produits localement au lieu d'utiliser de nouvelles ressources agricoles, on évite des transports inutiles (le carburant sera consommé à Bruxelles), l'ensemble fonctionnant en circuit fermé intra-urbain, du déchet au bus. Il s'agit d'un véritable service à la ville.

Mais ce genre de projet, opérationnel ailleurs, semble dépasser en hauteur la vision de la ville de demain qui semble régner à Bruxelles.

Contact :

**Inter-Environnement Bruxelles** : Mathieu Sonck

[mathieu.sonck@ieb.be](mailto:mathieu.sonck@ieb.be) ou **0478/203578**

**ARAU** : Isabelle Pauthier

[info@arau.org](mailto:info@arau.org) ou **02/219.33.45**

---

<sup>7</sup> Les trois secteurs cités par Philippe Van Muylder, secrétaire général de la FGTB Bruxelles, comme pôles de développement de la région (dans une article du Soir du 3/1/2008 intitulé « un nouveau pacte urbain ») sont l'éco-construction, la santé et le tourisme. On ne peut que s'associer à cette analyse...

<sup>8</sup> L'exemple lillois est éclairant : l'installation de bio-méthanisation permet une économie de CO2, la production de compost, d'engrais... La Suisse ou la Suède ont également adopté ce système depuis longtemps (*L'Écho*, 4/10/2007).