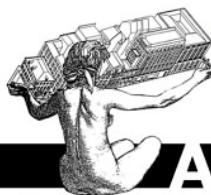




INTER-ENVIRONNEMENT
BRUXELLES

Rue du Midi, 165 1000 Bruxelles
T. 02.223.01.01 F. 02.223.12.96
info@ieb.be



ARAU

Atelier de recherche et d'action urbaines
Boulevard Adolphe Max, 55 1000 Bruxelles
T. 02.219.33.45 F. 02.219.86.75
info@arau.org

Conférence de presse du jeudi 25 septembre 2008

LE PORT DE BRUXELLES NOUS MÈNE EN BATEAU...

Le projet de centre logistique à côté du site de Tour et Taxis, le Brussels International Logistic Center ou BILC, est à l'enquête publique jusqu'au 26 septembre 2008.

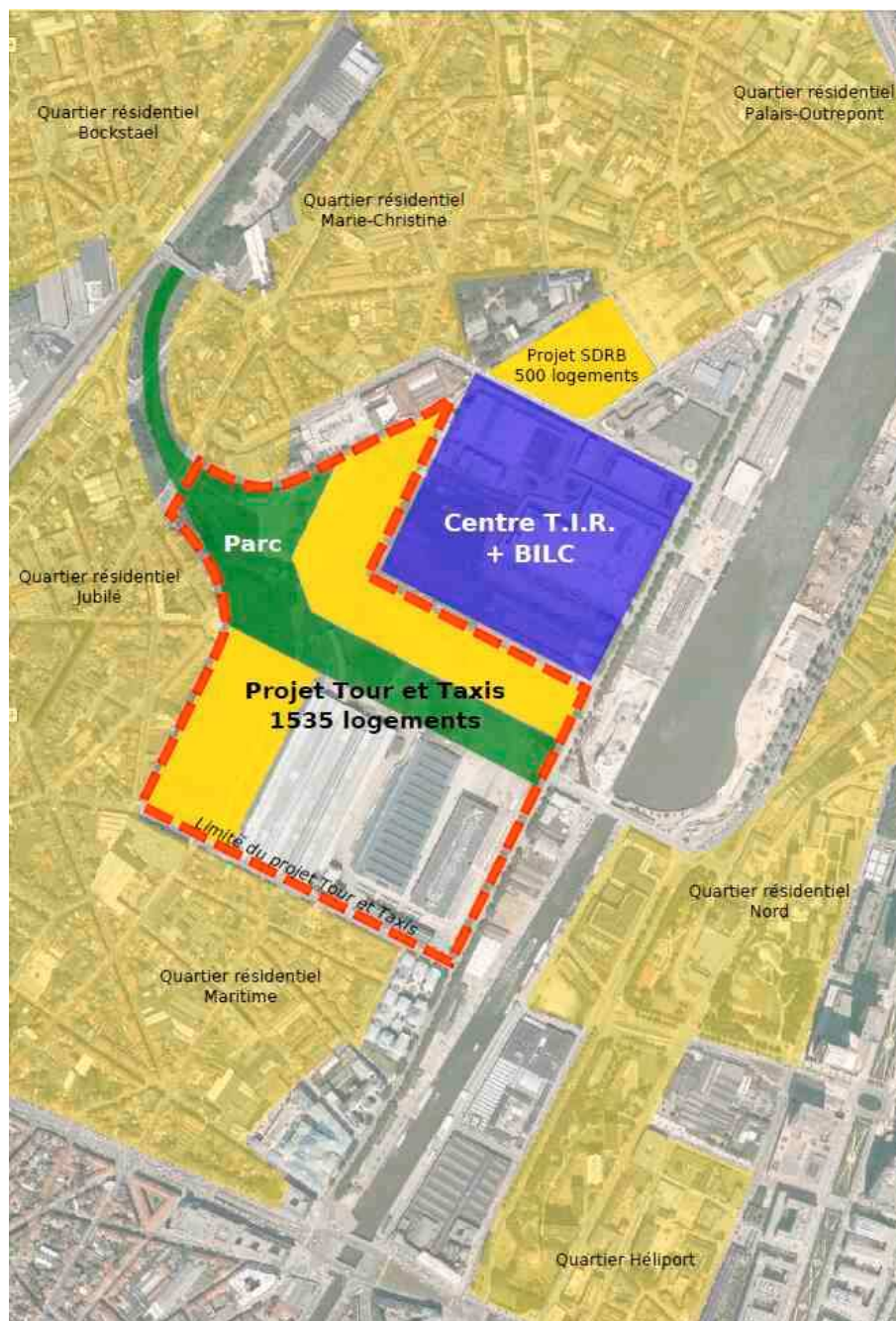


Le BILC et une partie des 100 portes de débarquement (à gauche) face au nouveau quartier résidentiel de Tour et Taxis (in Schéma directeur de Tour et Taxis, juin 2008)

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.

1. Description

Le projet « BILC » prévoit la construction d'un complexe logistique de 53.564 m² doté de 380 emplacements de parkings pour voitures individuelles et de plus de 100 portes d'accès aux entrepôts par des camions. Le flux de camions quotidien généré par cette installation sur les routes sera de l'ordre de 350 camions portant le flux total à 1000 camions par jour en tenant compte du centre TIR. Soit 125 camions par heure sur base d'une journée de huit heures.



Le projet BILC : au coeur de quartiers résidentiels existants et à venir

2. Les mensonges du Port de Bruxelles

2.1. 1er mensonge : le BILC est au service de la ville

Le Port de Bruxelles et le Gouvernement ont savamment entretenu la confusion sur la nature réelle du centre logistique. Ils faisaient miroiter le bénéfice que la ville pourrait retirer d'une telle infrastructure située au centre ville : les camions approvisionnant les magasins de Bruxelles seraient déchargés au BILC, les marchandises étant ensuite acheminées aux magasins par des camionnettes plus aptes à se faufiler dans le trafic bruxellois. C'est le rôle d'un Centre de Distribution urbaine dit CDU.

Outre le caractère spécieux de cette argumentation – en effet cela signifie davantage de véhicules circulant en ville, donc davantage de congestion... –, la lecture de la demande de permis d'urbanisme révèle clairement l'objectif du projet : l'extension des activités existantes du centre T.I.R. actuel par la mise à niveau de l'infrastructure des entrepôts T.I.R., et non la création d'un CDU en bonne et due forme : « *il faut préciser que ce projet d'extension T.I.R., s'il ne doit pas être confondu avec le projet de CDU en cours d'étude, n'empêcherait pas son implantation sur le site en cas de décision ultérieure dans ce sens* »¹. Rappelons que le centre T.I.R. – « Transport International Routier » – est une surface d'entreposage de 160.000 m² dont les fonctions sont le stockage et la logistique. Infrastructure à usage routier, il est paradoxalement la propriété du Port de Bruxelles. Il sert principalement au stockage de bouteilles de vin, de tapis ou de vieilles voitures, avec une distribution ponctuelle aux commerces ou aux restaurants quand ceux-ci en font la demande.

Ce projet ne prévoit donc pas de diminution du nombre de camions dans la ville. En fait, ce projet d'extension ne sert que les intérêts des entreprises exploitantes du centre T.I.R. comme la note explicative de la demande de Permis d'Urbanisme le relève également : « *Le fait de rassembler la logistique de marchandises en un pôle unique permet l'optimisation 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 [...]* »².

Après des années d'intoxication et de communication fallacieuse, le Port et le Gouvernement doivent enfin jouer franc jeu : **le BILC ne sera rien d'autre qu'un entrepôt et un centre logistique ; ses bénéfices pour la ville seront nuls** ; seules les entreprises exploitant le centre T.I.R. actuellement en tireront des bénéfices. **Premier mensonge du Port de Bruxelles.**

2.2. 2e mensonge : Le BILC n'aura aucun impact sur son environnement résidentiel

La demande de permis du projet BILC mentionne quatre études de faisabilité qui ont été diligentées entre 1996 et 2005. La plus récente porte sur les effets potentiels de l'augmentation du nombre de camions sur les axes routiers bruxellois. Ces études concluent que la localisation du BILC n'est pas de nature à provoquer des nuisances dans son environnement.

Ces études n'ont pas pu prendre en compte l'évolution urbanistique du quartier : la demande de permis introduite pour l'urbanisation du site de Tour et Taxis (1.535 logements programmés), et le

¹ BILC : note explicative jointe à la demande de PU, p. 4.

² Idem.

projet toujours à l'étude à la SDRB sur l'ancien terrain de la RTT, rue Claessens (500 logements) sont postérieurs à 2005. Soit au final des milliers de logements en plus, et donc des milliers d'habitants en plus. Le centre logistique projeté sera donc enclavé dans un quartier urbain densément peuplé. Ironie de l'histoire, si ces études ne tiennent pas compte de ces projets qui changent la donne urbanistique, les pouvoirs publics doivent en tenir en compte dans le processus de délivrance de permis. D'autant plus qu'ils en ont connaissance pleinement : la SDRB est un organisme régional et promeut le projet rue Claessens ; la demande de permis d'urbanisme pour Tour et Taxis fait actuellement l'objet d'une étude d'incidences. Les administrations régionales et les Ministres compétents sont donc parfaitement au courant de ce que s'y projette.

Les déclarations répétées du Port sur l'absence de nuisances pour les zones résidentielles sont donc ici aussi sans aucun fondement. Les répercussions du BILC sur son environnement résidentiel risqueraient d'être graves ; en tout cas, en l'état des savoirs, **par absence d'étude récente prenant en compte l'ensemble des logements à construire, il est impossible d'affirmer que le BILC n'aura aucun effet sur l'environnement résidentiel.** Deuxième mensonge du Port de Bruxelles.

Une étude d'incidences doit donc être réalisée dans les plus brefs délais.

2.3. 3e mensonge : Le trafic de camions arrivant et partant du BILC demeurera canalisé sur un axe routier particulier loin des quartiers résidentiels

« Tout d'abord, les marchandises acheminées vers les entrepôts arrivent en dehors des heures de pointe par un itinéraire éloigné des zones résidentielles. Elles sont ensuite redistribuées dans la région au moyen de petits véhicules (probablement électriques à l'avenir) pendant la journée, diminuant d'autant les encombrements de la voirie et les nuisances causés par les poids lourds »

Charles Huygens, Directeur du Port de Bruxelles (in La Libre le 27/06/2008)

Charles Huygens oublie de préciser les conclusions de l'étude qui accompagne la demande de permis :

« ... dès 2002, les itinéraires d'accès au site sont saturés pendant les heures de pointe du matin. L'augmentation de la demande attendue pour 2020 ne peut donc plus provoquer d'augmentation de flux pendant les heures de pointe. L'excès de la demande sur l'offre comble alors complètement les heures dites creuses de la journée.

(...) Le soir (...), les itinéraires passant par le quartier Nord seront eux aussi saturés, et les principaux trafics de sortie du centre TIR se dirigeront vers le Ring par le Boulevard E. Bockstael et l'avenue Houba De Strooper. »³

On nous prédit donc :

- la saturation des abords du TIR toute la journée ;
- le passage des camions par des zones résidentielles.

Il faut rappeler que la demande de permis du BILC est accompagnée d'un simple rapport d'incidence, dont le contenu est entièrement contrôlé par la société BILC SA, sans le moindre contrôle indépendant.

Ce rapport conclut à une incidence quasi nulle du projet sur l'environnement. Il va même plus loin en soulignant que le trafic généré par le projet ne contribuera qu'à « seulement » 10 % de l'augmentation du trafic généré par le projet d'urbanisation de Tour et Taxis. Le Port oublie de

³ Rapport Stratec, Plan d'Accessibilité du Centre T.I.R., avril 2004, p.6.

préciser que le projet d'urbanisation de Tour et Taxis fait l'objet, lui, d'une étude d'incidences et que la pression est forte pour réduire notablement le nombre d'emplacements de parkings sur le site. Cette attitude du « si lui le fait, je peux aussi le faire » n'est pas acceptable de la part des autorités publiques.

Autre aspect de la mobilité : le chargé du rapport d'incidences envisage des solutions destinées à élargir les voiries d'accès pour permettre le passage des camions en toute facilité : le réaménagement de l'avenue de Vilvorde a déjà été réalisé sans permis, le réaménagement de l'avenue du Port voulu par Pascal Smet vient de recevoir un permis au forceps. Resterait deux goulets d'étranglement : le square de Trooz et le pont Van Praet. Deux noeuds gordiens : dans le premier cas, on envisagerait un tunnel le long du canal, dans le second cas, mystère... En tout état de cause, la localisation du BILC à Tour et Taxis n'est pas adéquate au vu des modifications du réseau routier que cela entraîne.

Dernier aspect soulevé par le chargé de rapport d'incidences : pour accéder au BILC depuis le Ring sans pénétrer dans les quartiers résidentiels, les camions devraient être canalisés sur l'axe de la chaussée de Vilvorde.

Sauf que pour que cela fonctionne en préservant les quartiers résidentiels, il faudra :

- interdire l'accès camions à la rue Marie-Christine, rue commerçante, ce qui sera difficile de l'aveu même du bureau d'études ;
- tenir compte que cette mesure de canalisation perd de son efficacité et de son utilité lorsque la congestion se développe et bloque les camions au square de Trooz et au pont Van Praet. Ce que le bureau d'études résout en prévoyant d'autoriser les camions à destination du BILC à emprunter les voiries interdites aux camions, donc aussi dans les quartiers résidentiels⁴.

L'impact direct sur les quartiers résidentiels sera donc important ; l'avenue du Port et la chaussée de Vilvorde ne pourront pas concentrer tout le trafic des camions. Troisième mensonge du Port de Bruxelles.

C'est une raison de plus pour diligenter une étude d'incidences.

2.4. 4e mensonge : Le BILC sera une plate-forme au moins trimodale – point de rencontre de la voie d'eau, du chemin de fer et de la route

« Les perspectives du transport palettisé par la voie d'eau sont également très positives pour le centre TIR et le futur BILC, à proximité du bassin Vergote. Il permettra en effet de relier le TIR et le BILC presque directement à la voie d'eau afin d'en faire des centres logistiques bimodaux. À terme, la volonté du Port de Bruxelles est d'ajouter un troisième mode de transport à l'offre pour le BILC en réactivant la liaison ferroviaire. »

Communiqué de presse du Port de Bruxelles du 11/09/2008

Le projet du BILC est à l'enquête publique depuis le 12/09/2008. Le projet est très clairement présenté dans la demande de permis comme une extension du centre T.I.R. voisin, le centre logistique monomodal qui fait de l'entreposage son activité principale. Les prévisions les plus optimistes du Port sont qu'à terme, 10% des marchandises transitant par le BILC seront transportées par la voie d'eau. À terme (hypothétique), 90% des marchandises transitant par le BILC seront transportées par camion.

L'idée d'un transbordement avec la voie d'eau est aussi une illusion. Le porteur du projet prévoit un

⁴ Rapport STRATEC – Plan d'accessibilité du centre TIR, pp. 18-19.

quai de déchargement à environ 1 kilomètre du BILC. Les marchandises palettisées seraient acheminées sur l'avenue du Port à l'aide d'une voiturette pourvue d'une remorque telle qu'on en trouve dans les aéroports pour transporter les bagages. Quand on sait qu'un bateau de petite taille contient 1000 palettes, on imagine déjà les allez-retours de la voiturettes sur un axe déjà saturé. Détail piquant, les plans de la demande de permis ne mentionnent même pas cette possibilité...

Quant à la liaison avec le chemin de fer, rappelons tout de même que la SNCB a retiré les rails du site il n'y pas bien longtemps et n'est pas prête à les remettre : le schéma directeur Tour et Taxis prévoit l'aménagement d'une coulée verte depuis Bockstael sur l'assiette des anciennes voies de chemin de fer ; le relief a été largement modifié depuis ; la réinstallation de rails représenterait un coût très important.

Les prévisions du Port de Bruxelles les plus « ambitieuses environnementalement » apparaissent donc en complet décalage avec les nécessités écologiques contemporaines, que tout le monde, de la Région bruxelloise à la Commission européenne, promeut aujourd'hui ardemment. Dans le contexte actuel, se donner des objectifs aussi faibles est donc tout à fait à contre-courant.

Le BILC sera donc tout camion. Les transports « propres » par voie d'eau ou par fret ferroviaire sont de pures fictions qui n'auront jamais cours sur le site du BILC. Quatrième mensonge du Port de Bruxelles.

2.5. 5e mensonge : Le BILC sera économiquement rentable

« La croissance des besoins de transport est en augmentation exponentielle. La Commission européenne s'en est alarmée dès 2005, dans son Livre Blanc sur le transport de marchandises. Elle soulignait notamment que la croissance des transports était plus élevée que la croissance économique, en fonction des mutations du système de production : la délocalisation des industries vise à trouver des coûts de production bas alors que les lieux de production sont éloignés de ceux de l'assemblage final et de la consommation. En 2007, la Commission estimait la croissance du besoin de transport de marchandises entre 2005 et 2030 à +52%, soit une augmentation de 1,7% par an ; ce chiffre tenant compte de l'augmentation du prix des carburants telle qu'attendue en 2007 » .

Charles Huygens, Directeur du Port de Bruxelles (in La Libre le 27/06/2008)

Le Livre Blanc de la Commission européenne sur le transport ne date pas de 2005 mais de 2001. Ce dont parle Charles Huygens, c'est de l'évaluation à mi-parcours de ce document. La Commission y prédit une croissance du fret de 50% d'ici 2020. Après prise de contact avec les services ad-hoc de la Commission, nous apprenons que cette prédiction tablait sur une évolution du baril à 41\$ en 2010 pour remonter à 44\$ en 2020.

Ce rapport sur lequel l'entreprise publique se base pour justifier son investissement est donc complètement obsolète. Les professionnels du secteur le savent et l'ont encore exprimé récemment en manifestant à Bruxelles. Le premier secteur économique qui fera les frais de la tendance lourde de la croissance du prix de l'énergie est le secteur du transport des personnes comme des marchandises.

On a donc toutes les raisons de s'inquiéter sur la fiabilité du montage financier du projet BILC. Baser un programme d'investissements quasi-irréversible, au coeur de la ville, sur des données si incertaines et déjà complètement obsolètes – prix des hydrocarbures – présente de graves dangers. Parmi ceux-là, le risque que le BILC ne soit vite plus économiquement viable, et devienne un « boulet » à la charge de la collectivité.

Le projet BILC risque donc de ne pas être rentable, ce qui ne manquera pas d'avoir des **conséquences fâcheuses pour l'ensemble de la Région bruxelloise tant urbanistiquement qu'économiquement**. Cette incertitude sur la rentabilité du BILC doit donc préoccuper tout le monde, et pas uniquement les porteurs du projet comme ils le clament vertement. **Cinquième mensonge du Port de Bruxelles.**

2.6. 6e mensonge : Il s'agit d'une opération financièrement neutre pour la Région bruxelloise

« 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
(in JT de TéléBruxelles le 05/09/2008)

La présidente du Port de Bruxelles omet de dire que le Port de Bruxelles, entreprise autonome régionale, apporte dans l'affaire un terrain qu'elle a acheté à la SNCB pour 13.212.724€. Et que le Port en valorise la concession en faveur de BILC SA⁵ sur 40 ans comme un apport en nature d'environ 3 millions d'euros.

Le business plan du BILC prévoit de louer ses surfaces d'entrepôt au prix de 58€/m²/an. Les prix du marché à Bruxelles le long du canal (confirmé par le secteur) sont de 45€/m²/an à service équivalent. Et plus on se rapproche du centre ville, moins chers sont les entrepôts⁶.

Le business plan du BILC prévoit les premières rentrées positives en 2023 et compte pour être rentable sur un fonctionnement à 100% jusqu'en 2048. Pour conserver cet équilibre bien instable (quel sera l'état du marché de la logistique routière en 2023 ? ...et en 2048?), l'activité du BILC devra 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 site⁷.

Le projet prévoit un emprunt de 27,5 millions d'euros auprès de la BEI⁸ qui a accepté le dossier en 2003. Il est bon de se demander si la BEI prendrait la même décision aujourd'hui alors que le baril s'échange à 110\$. Mais le risque de la BEI est de toute façon assuré puisque ce prêt est garanti par le gouvernement bruxellois. Au cas où le projet ne pourrait être subsidié pour des raisons de saine concurrence imposées par la Commission Européenne (rappelons qu'un projet comparable est en cours de construction par Katoen Natie sur le site de Carcoke, en liaison directe avec la voie d'eau et plus proche du Ring), l'équilibre financier du BILC est largement compromis, ouvrant la voie à la faillite pure et simple. Et la note (salée...) sera adressée au gouvernement bruxellois en priorité.

Par conséquent, quoi qu'il se passe, ce projet ne sera pas financièrement neutre pour la Région bruxelloise. En effet, son montage financier reposera plus ou moins fortement sur le soutien régional : garantie de l'emprunt de la BEI par la Région, assortie ou non d'une subside

⁵ BILC SA dont le Port est actionnaire à 51%, les 49% restant appartenant à SOGARIS, partenaire français)

⁶ Ils sont en effet considérés comme plus difficiles à atteindre à cause de la congestion automobile. Les entrepôts les plus chers sont ceux de Brucargo près de l'aéroport de Zaventem leur prix de location reste inférieur aux prétentions du BILC.

⁷ Rapport STRATEC – Annexe 14/1 à la demande de permis à propos de l'analyse de la situation existante: « l'itinéraire prioritaire pour accéder au centre TIR préconisé par la Région est peu attractif pour les camions, tant le matin que le soir. » Principalement pour des raisons de congestion du trafic.

⁸ BEI : Banque Européenne d'Investissement. La BEI est l'institution financière de l'Union Européenne. Sa fonction principale est d'accorder des prêts pour des projets en accord avec la politique générale de l'Union Européenne.

annuelle du projet. Les pouvoirs publics bruxellois seront donc impliqués ; il risque d'incomber à la Région la responsabilité de l'échec du projet BILC, et donc d'en assumer les frais. **Le projet BILC n'est pas une opération financièrement neutre pour la Région bruxelloise. Sixième mensonge du Port de Bruxelles.**

Conclusions

Au vu des nombreuses et centrales contrevérités relevées dans les déclarations publiques des promoteurs du projet et dans le dossier de demande de permis, et, au vu des approximations quant aux impacts réels du projet BILC sur l'environnement, IEB et l'ARAU demandent :

Sur la forme :

- **la commission de concertation**, qui se réunira le 7 octobre, doit **recommander au Gouvernement d'imposer une étude d'incidences au projet BILC**, en vertu de l'art. 148 § 1er du Cobat (Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire) ;
- la commission de concertation devra demander à ce que **cette étude d'incidences soit pilotée par un comité d'accompagnement créé ad-hoc auquel IEB et l'ARAU seront invités** comme observateurs.

Sur le fond :

- si tant est que son utilité était démontrée, **le 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 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.
- **les pouvoirs publics bruxellois**, à commencer par le Port de Bruxelles, **doivent méditer sur l'activation d'une politique de transport de marchandises véritablement « durable »**, et, au service de la ville, et non plus d'intérêts extra-régionaux

Plus généralement :

- **la Région** doit **commander une étude socio-économique sérieuse pour l'ensemble de la Région évaluant précisément les manques et les besoins de la Région**. Sans cela, la Région est dans l'incapacité de juger l'opportunité ou non de localiser de si lourdes installations industrielles et logistiques sur son territoire

Cette relocalisation du projet BILC à Schaerbeek-Formation, qui est défendue par Inter-Environnement et l'ARAU depuis 2004, permettrait, outre les bénéfices colossaux pour la ville – environnement, qualité de vie, mobilité... –, de **se donner du temps pour réfléchir à la destination la plus judicieuse à donner au site actuel du centre T.I.R.** Une affectation qui aiderait à résoudre le terrible problème de chômage de la population locale tout en préservant la qualité de la vie des riverains doit donc être choisie.

Cela constituerait un **véritable projet de ville**, ce que manifestement le projet du BILC ne constitue pas.