

MEMORANDUM DE LA COMMUNAUTE PORTUAIRE BRUXELLOISE

« *Pour une zone portuaire durable* »

A l'attention des président(e)s de parti en vue des négociations pour la formation du prochain gouvernement régional bruxellois

L'avenir de la zone portuaire de quelque 116 ha est un enjeu essentiel à la fois pour les entreprises qui y sont installées mais aussi pour le Port de Bruxelles, ses actionnaires, et par extension pour l'ensemble de la Région et de ses habitant(e)s.

En effet, les enjeux sont tels qu'ils méritent une attention prioritaire, non seulement en termes d'emplois, mais aussi au nécessaire approvisionnement de la Région tels que les marchandises, les matériaux de construction, le recyclage, l'énergie/hydrogène, les consommables, etc.).

Par conséquent, la Communauté Portuaire Bruxelloise, ci-après la **CPB**, avec ses membres, c'est-à-dire les entreprises actives dans la zone du canal, nous avons souhaité faire part de nos engagements et de nos attentes auprès des représentants des partis régionaux démocratiques dont certains seront appelés à négocier un nouvel accord de gouvernement après les élections régionales du 9 juin prochain.

C'est pourquoi nous avons rédigé un court mémorandum intitulé « *pour une zone portuaire durable* » qui explicite notre point de vue au travers de cinq engagements de notre part couplés à cinq demandes vis-à-vis du futur gouvernement régional.

Notre mémorandum, disponible en français et néerlandais, a été adressé aux Présidents de tous les partis démocratiques représentés au sein du Parlement bruxellois, ainsi qu'à tous nos membres, dont le Port de Bruxelles.

Il est également disponible pour tout un chacun sur notre site internet www.cpb-bhg.brussels.

Nous vous en souhaitons, d'ores et déjà, une bonne lecture.

La CPB
Mai 2024

Table des matières :

1. Qui sommes-nous ?

2. Nos cinq engagements vis-à-vis du gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale

- 2.1 Être un acteur engagé dans la mise en œuvre de la politique régionale de la transition économique visant notamment la neutralité carbone
- 2.2 Soutenir l'activité économique bruxelloise
- 2.3 Être un acteur important en matière d'emploi pour la région de Bruxelles-capitale
- 2.4 Utiliser le canal pour transporter un maximum des marchandises nécessaires aux activités productives et logistiques pour la Région
- 2.5 Soutenir le Port de Bruxelles dans le cadre de sa politique de logistique urbaine

3. Nos cinq demandes vis-à-vis du gouvernement de la Région de Bruxelles capitale

- 3.1 Garantir juridiquement notre implantation et notre avenir dans la zone portuaire dans le cadre de la réforme du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)
- 3.2 Rendre la zone portuaire plus accessible
- 3.3 Agir en faveur d'une justice sociale en protégeant l'emploi et notamment l'emploi peu qualifié
- 3.4 Affecter la zone de Schaerbeek-Formation à des activités logistiques et d'industries urbaines profitant de la multimodalité du site, c'ad en lien avec l'utilisation de la voie d'eau, du rail et de la route.
- 3.5. Soutenir les entreprises portuaires s'engageant dans la transition environnementale et économique, vers une économie circulaire.

4. Conclusion

Annexes

- Statuts de la CPB
- Liste des membres

1. Qui sommes-nous ?

La CPB est une asbl constituée le 3 avril 1957.

L'objet social repris dans nos statuts stipule qu'elle « *poursuit un triple objectif* :

- 1 *favoriser le développement et la protection, que ce soit sur le plan économique, urbanistique ou socio-culturel, de l'ensemble économique constitué par la zone du canal en Région bruxelloise et par ses utilisateurs ;*
- 2 *faire mieux connaître, tant en Belgique qu'à l'étranger, cette infrastructure de transport et les facilités multimodales existantes ainsi que les entreprises qui y exercent leurs activités ;*
- 3 *assurer un dialogue permanent entre les usagers du secteur privé et les gestionnaires publics de l'infrastructure de transport* » - statuts, art. 3 (extrait), 2022¹

La CPB a ainsi rappelé qu'elle avait pour mission de « *représenter et défendre l'activité économique et industrielle du domaine portuaire, tout en gardant à l'esprit d'autres impératifs urbanistiques - cf. problématique de la mixité port-ville* » et qu'elle et ses membres « *soutiennent dans son principe le projet régional destiné à encourager une mobilité douce, et très certainement dans les zones particulièrement concernées par cette mixité* ».

La vision figée d'un canal uniquement dédié à l'industrie n'est donc pas celle de la CPB.

La CPB défend depuis toujours les entreprises portuaires en les représentant auprès des décideurs politiques régionaux ainsi que des diverses administrations bruxelloises compétentes.

A l'heure actuelle nous sommes fiers de compter près de 150 membres dont la grande majorité sont des entreprises².

Grâce aux entreprises présentes dans la zone portuaire, 4,8 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2023 via le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi, ce qui représente quelques 2000 camions en moins par jour dans les rues de la Région de Bruxelles-capitale !

Enfin, la CPB est une asbl ouverte sur le monde : outre les liens créés à l'occasion des visites de Ports étrangers, elle est aussi membre de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) depuis 2015.

2. Nos cinq engagements vis-à-vis de la Région de Bruxelles-Capitale

2.1. **Être un acteur engagé dans la mise en œuvre de la politique régionale de la transition économique visant notamment la neutralité carbone**

La stratégie régionale de transition économique se définit comme une transformation progressive au sens large des activités économiques bruxelloises dans la perspective de

¹ Les statuts, mis à jour en 2022, sont repris en annexe (1)

² La liste des membres de la CPB est jointe en annexe (2)

contribuer aux défis sociaux et environnementaux locaux et mondiaux, ainsi qu'à la création et au maintien d'emploi de qualité pour les Bruxellois.

La CPB adhère à cette stratégie mise en place par la Région et s'engage par conséquent à être un acteur engagé dans la mise en œuvre de celle-ci.

En effet, en utilisant massivement le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi, les entreprises portuaires ont empêché, en 2023, l'émission de 90.000 tonnes de CO² qu'aurait produit le charroi des camions en l'absence de l'utilisation de la voie d'eau !

Parallèlement, elles deviennent progressivement neutres en émission carbone avec l'aide du Port de Bruxelles.

A l'heure actuelle, huit entreprises portuaires, concessionnaires du Port de Bruxelles, disposent déjà du label CO² neutre³ et cinq autres font l'objet d'un accompagnement en vue d'obtenir ce label encore en 2024.

A ce moment-là, environ la moitié des concessionnaires du Port de Bruxelles seront devenues neutres en émission carbone ; la CPB s'engage donc à encourager les entreprises restantes afin qu'elles obtiennent aussi ce label d'ici 2030.

2.2. Soutenir l'activité économique bruxelloise

Les activités présentes dans le domaine portuaire (construction – fabrication et négoce -, transport et logistique, traitement des déchets, ...) soutiennent l'essor économique à tous points de vue.

Les entreprises situées dans le périmètre du canal sont bien souvent des intermédiaires entre les producteurs, localisés hors de la Région, et les consommateurs, c'est-à-dire des particuliers mais aussi d'autres entreprises (pme, indépendants, etc.) bruxelloises.

Si l'on prend un secteur particulièrement actif et nécessaire à Bruxelles, comme la construction, ce sont aussi bien les entreprises générales que les entrepreneurs et les particuliers qui viennent se fournir dans l'enceinte portuaire.

A court et moyen terme, la Région ne peut en aucune manière prendre le risque de ne pas soutenir le bon fonctionnement de ces opérateurs.

Les entreprises de la zone portuaire créent ainsi de la valeur ajoutée directe et indirecte au bénéfice de la Région.

2.3. Être un acteur important en matière d'emploi pour la Région de Bruxelles-Capitale

Les entreprises présentes dans la zone portuaire bruxelloise fournissent pas moins de 9000 emplois directs et indirects et génèrent une valeur ajoutée de l'ordre d'1,5 milliard d'euros par an au profit de la Région.

³ Le label CO² neutre est octroyé sur base d'un plan de décarbonation de l'entreprise élaboré par un spécialiste agréé, les émissions de CO² restantes étant compensées financièrement par des prises de participation dans les projets diminuant les émissions de CO²

Ces emplois, issus principalement du secteur secondaire, sont d'autant plus importants qu'en région bruxelloise l'emploi provient majoritairement du secteur tertiaire.

Par conséquent, nous nous engageons à continuer à jouer notre rôle d'employeur responsable, en mettant l'accent tant que faire se peut, sur l'engagement de personnes domiciliées à Bruxelles.

2.4. Utiliser le canal pour transporter un maximum des marchandises nécessaires aux activités productives et logistiques pour la Région

La navigation intérieure représente un mode alternatif à part entière pour le transport de personnes, mais aussi et surtout pour le transport de marchandises.

A ce titre, le Port de Bruxelles estime que la capacité du canal, seule voie de pénétration non embouteillée, peut supporter 50% de trafics supplémentaires sans investissement en infrastructures.

A l'heure actuelle les entreprises portuaires utilisent celui-ci à concurrence de 4,8 millions de tonnes transbordées en 2023, ce qui équivaut à 570.000 camions en moins dans Bruxelles et à une diminution des coûts indirects de 23,5 millions d'euros.

Par conséquent, la CPB s'engage à continuer la promotion de l'utilisation de la voie d'eau auprès de ses membres.

2.5. Soutenir le Port de Bruxelles dans le cadre de sa politique de logistique urbaine

A l'heure actuelle, plus de 50% de la population mondiale vit en ville et, dans ce contexte, la logistique d'approvisionnement des villes va devenir un enjeu de plus en plus important !

Les villes dotées d'un port disposent à cet égard d'un avantage considérable pour autant qu'elles appréhendent adéquatement leur logistique à venir.

C'est pourquoi, la CPB soutient globalement la logistique urbaine développée par le Port de Bruxelles.

3. Nos cinq demandes vis-à-vis du Gouvernement de la Région

3.1. Garantir juridiquement notre implantation et notre avenir dans la zone portuaire dans le cadre de la réforme du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Pour poursuivre sereinement leurs activités, les entreprises ont besoin de stabilité et de sécurité dans le temps !

En ce qui concerne les entreprises portuaires à proprement parler, même si elles disposent pour la plupart de contrats de concession à long terme avec le Port de Bruxelles, il est crucial que les zones d'activités portuaires et de transport (ZAPT) soient consolidées pour le futur.

Pour les autres entreprises situées dans le périmètre du canal, il est tout aussi important de maintenir les zones d'industries urbaines (ZIU) et d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) au sein desquelles elles exercent leurs activités.

Etant donné que ces zones sont définies dans le Plan Régional d'Affectation du Sol qui a valeur légale, la CPB demande que les zones actuelles soient au minimum⁴ maintenues en tant que zones monofonctionnelles dans le cadre de la révision en cours du PRAS qui devrait aboutir à l'horizon 2026.

Dans ce contexte, la CPB soutient la demande d'extension des zones d'activités portuaires à concurrence de quelques 17 ha portée par le Port de Bruxelles.

3.2. Rendre la zone portuaire plus accessible

Pour bien exercer notre métier, nous avons besoin de la trimodalité !

Or force est de constater qu'à l'heure actuelle, si les connexions avec l'eau et le rail sont efficaces ou en passe de l'être⁵, c'est loin d'être le cas en ce qui concerne l'accessibilité routière du domaine portuaire.

Notamment, l'accessibilité de et vers l'A12 est devenue beaucoup plus difficile vu la réduction du nombre de bandes de circulation.

Or, les terrains portuaires doivent être accessibles par la route à la fois pour le personnel et les fournisseurs et clients (professionnels ou simples habitants de la Région).

Et cette accessibilité doit tenir compte d'aspects logistiques et sécuritaires : s'il est plus que jamais souhaitable d'éviter la présence de poids-lourds en centre urbain, il est tout aussi impératif de faciliter leur accès aux terrains portuaires, dans un délai raisonnable, et sans mettre en péril la sécurité d'autres éventuels usagers de la route.

Par conséquent, nous demandons que dès l'entame de la nouvelle législature un groupe de travail permanent soit mis en place avec tous les acteurs concernés concernant les futurs projets susceptibles d'avoir un impact sur l'accessibilité de la zone portuaire.

3.3. Agir en faveur d'une justice sociale en protégeant l'emploi et notamment l'emploi peu qualifié

Il a été démontré dans une étude – cf. « *Poids socio-économique des entreprises du cluster portuaire bruxellois* » (Actiris et Banque nationale de Belgique, 2016) - que les entreprises situées en zone portuaire fournissaient de l'emploi, directement et indirectement (via des sous-traitants pour la plupart bruxellois), à plusieurs milliers personnes **disposant majoritairement d'un profil professionnel peu qualifié.**

⁴ Idéalement, les ZEMU devraient être requalifiées en ZIU

⁵ Grâce à l'action conjointe des gouvernements fédéral et régional, ainsi que du Port de Bruxelles et d'Infrabel, la rive droite de l'avant-port sera bientôt reconnectée au réseau ferroviaire

La CPB demande donc à ce que la Région ne détourne pas les yeux de cette population, et qu'en conséquence elle maintienne les zones actuellement définies dans le PRAS, à savoir les ZAPT (zones d'activités portuaires et de transport) et les ZIU (zones industrielles urbaines). La Région encouragera ainsi les entreprises à y développer leurs activités et à maintenir leur rôle essentiel de pourvoyeur d'emplois faiblement à moyennement qualifiés.

3.4. Affecter la zone de Schaerbeek-Formation à des activités logistiques et d'industries urbaines profitant de la multimodalité du site, c'est-à-dire en lien avec l'utilisation de la voie d'eau, du rail et de la route

La zone de Schaerbeek Formation en face de la rive droite de l'avant-port constitue une des dernières possibilités opportunités d'installation d'entreprises portuaires en Région de Bruxelles Capitale, sachant que ce site est relié à la voie d'eau, le rail et la route. L'installation d'une plateforme logistique trimodale à cet endroit se justifie donc pleinement.

A ce propos, nous nous référons au Masterplan 2020-2040 du Port de Bruxelles ainsi qu'à une étude réalisée par la Ville de Bruxelles en 2022 intitulée « préfiguration du réseau/maillage via un Centre de Distribution Urbaine pour une implantation pérenne ». Cette étude et le Masterplan valident entre autres la construction d'une plateforme logistique eau/rail/route sur le site de Schaerbeek Formation.

Dans ce contexte, la CPB fait partie du comité d'accompagnement de l'étude de faisabilité pour la création d'une plateforme logistique trimodale décarbonée sur le site de Schaerbeek Formation.

Par conséquent, nous demandons que le prochain gouvernement régional décide rapidement d'acheter le site de Schaerbeek Formation afin de permettre notamment la construction d'un Hub logistique trimodal décarboné.

3.5. Soutenir les entreprises portuaires s'engageant dans la transition environnementale et économique vers une économie circulaire

La CPB est consciente que les entreprises doivent entamer un processus de transition vers une gestion plus respectueuse de l'environnement réduisant leur empreinte carbone.

Toutefois, ce changement radical s'avère très onéreux et les entreprises portuaires ne seront pas capables de financer seules ce processus de transition.

C'est pourquoi la CPB demande, dans le cadre des démarches déjà entamées à ce propos par l'actuel gouvernement bruxellois, que le prochain gouvernement mette en place des mécanismes d'aide financières et fiscales adéquats en concertation avec les différents secteurs concernés.

4. Conclusion

La Région de Bruxelles-Capitale a besoin d'entreprises pour son approvisionnement et son développement économique et social ; les entreprises situées dans le périmètre du canal œuvrent à cette finalité (cf. activités productives et logistiques).

Le canal, les terrains à quai et l'infrastructure portuaire, en ce compris les accès routiers, sont indispensables à la recherche de solutions durables en matière de transport et de logistique.

Le maintien d'entreprises portuaires est un choix d'avenir : trop souvent ressenties comme un héritage du passé à évacuer, elles sont en réalité une opportunité de développement harmonieux de la ville et de la Région, ce que beaucoup de métropoles ont perdu, obligées de recourir au seul transport routier et entièrement dépendantes de leur périphérie pour leur approvisionnement.