



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels
Collection générale | 2017

Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ?

Welke plaats voor de haven- en logistieke activiteiten in Brussel?

The role of port and logistics activities in Brussels

Mathieu Strale



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1491>

DOI : 10.4000/brussels.1491

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Mathieu Strale, « Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ? », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 109, mis en ligne le 20 mars 2017, consulté le 19 avril 2019.
URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1491> ; DOI : 10.4000/brussels.1491

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



Licence CC BY

Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ?

Welke plaats voor de haven- en logistieke activiteiten in Brussel?

The role of port and logistics activities in Brussels

Mathieu Strale

Introduction : L'axe du canal, un espace structurant et convoité de l'aire urbaine bruxelloise

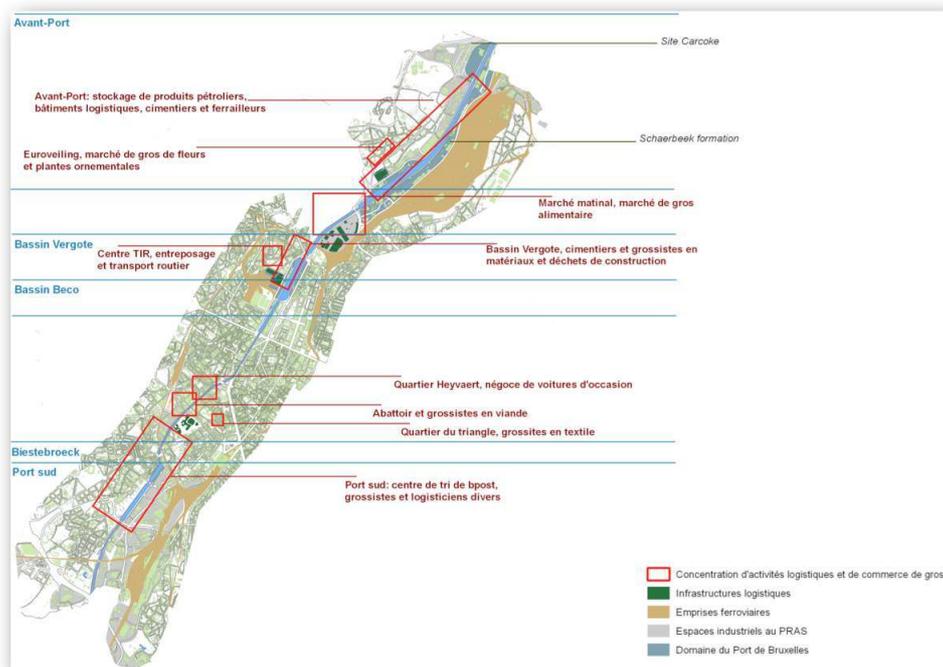
- 1 La logistique et le transport de marchandises sont indispensables pour une ville, en assurant l'approvisionnement des commerces, des populations, des chantiers, des industries, ainsi que l'évacuation des déblais et déchets et la commercialisation de la production économique. À Bruxelles, l'axe du canal joue un rôle clé en la matière.
- 2 La vallée de la Senne est en effet un élément majeur de la structuration de l'agglomération bruxelloise. Historiquement, celle-ci a constitué un axe d'échange privilégié. Dès le 16^e siècle, un canal y est creusé, reliant Bruxelles à Anvers. Prolongé vers Charleroi, il a structuré une partie de l'espace bruxellois. Ainsi, un port s'est développé et s'y maintient, alors que les quartiers bordant le canal ont accueilli des activités commerciales, artisanales puis industrielles.
- 3 De ce fait, une grande partie des abords du canal en Région de Bruxelles-Capitale présentent les caractéristiques d'espaces (post -) industriels urbains. Une majorité des industries ont quitté ces quartiers, au profit de localisations périphériques mieux adaptées au contexte économique actuel, laissant des friches, éventuellement reprises par d'autres activités. Néanmoins, des activités portuaires et industrielles se maintiennent et se concentrent dans l'avant-port, au nord de la Région, où l'accessibilité fluviale est meilleure, en raison du gabarit plus important du canal, et où les espaces industriels se

rapprochent des standards actuels, du point de vue de la taille et de l'accessibilité routière (Figure 1) [Strale *et al.*, 2015]. Des activités industrielles sont également implantées au sud de l'agglomération. De plus, l'axe du canal conserve un rôle majeur du point de vue de la logistique urbaine bruxelloise, en raison de l'implantation d'infrastructures et d'activités de distribution et de commerce de gros.

- 4 Espaces ouvriers et populaires, les quartiers bordant le canal présentent les plus fortes densités de population de la Région de Bruxelles-Capitale. Ayant souffert de la désindustrialisation et de la tertiarisation de l'économie bruxelloise et belge, les populations qui les habitent présentent des revenus faibles, un taux de chômage et une précarité socio-économique élevés [Van Criekingen, 2006]. Une grande partie de ces quartiers font partie du croissant pauvre bruxellois, espace de concentration des difficultés socio-économiques.
- 5 Cet espace suscite un intérêt renouvelé [Van Criekingen, 2006 ; IEB, 2013 & 2014 ; Vermeulen, 2015]. Les investisseurs privés y voient une opportunité, en raison du faible coût et de la disponibilité des terrains, de l'engouement pour les *waterfront* urbains et de l'attrait de Bruxelles pour certaines franges de populations aisées. Du point de vue des autorités publiques en charge du développement territorial, les abords du canal font l'objet de nombreuses initiatives dans un contexte de mutation de la politique urbaine au profit d'une vision entrepreneuriale [Van Hamme & Van Criekingen, 2012 ; Van Criekingen, 2013 ; Dessouroux *et al.*, 2016] : reconversion de l'espace public, construction de nombreux logements et développement de projets urbanistiques devant changer l'image de ces quartiers et plus largement de la Région de Bruxelles-Capitale. De leur côté, les autorités portuaires ambitionnent d'y maintenir et déployer des activités liées à la voie d'eau [Strale *et al.*, 2015].
- 6 Ces projets et intérêts multiples modifient la socioéconomie de l'axe du canal, en transforment le profil urbanistique et augmentent la pression sur ce territoire et ses occupants, industriels et habitants, posant la question de leur adaptation et de leur maintien.
- 7 Dans ce contexte, nous proposons, dans la suite de cet article, de traiter la problématique de la place des activités portuaires et logistiques au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Plus précisément, nous nous interrogeons sur l'impact des nouveaux développements et politiques menés dans la zone du canal sur ces activités. En parallèle, se pose aussi la question de l'évolution de ces acteurs industriels, de leur structuration et de leur géographie ainsi que, plus largement de l'organisation de l'approvisionnement de Bruxelles.
- 8 Nous défendons l'hypothèse que les jeux fonciers et les rapports de force dans l'espace du canal tendent à renforcer le recul des activités logistiques à Bruxelles, malgré le rôle majeur que peuvent jouer certaines d'entre elles pour l'approvisionnement et l'économie urbaine. Au-delà, ces changements illustrent selon nous les transformations qui se déroulent dans l'espace du canal, au niveau urbanistique, politique et social et plus largement l'évolution de la politique de développement urbain à Bruxelles.
- 9 La suite de l'analyse est organisée en deux parties. Dans un premier temps est étudié le rôle de cet espace du point de vue de la logistique bruxelloise, des mutations que connaissent ces chaînes de distribution et de leurs impacts pour l'espace du canal. Ensuite, nous traitons du jeu d'acteurs dans la zone du canal, de son évolution et des conséquences en matière d'activités portuaires et industrielles. Ceci permet alors de

s'interroger sur le futur de ce territoire et sur les conséquences des transformations de cet espace du point de vue des activités portuaires et logistiques.

Figure 1. Éléments structurants de la zone du canal



Source : Port de Bruxelles, 4^e Cahier de l'Observatoire de la mobilité, monitoring des quartiers et PRAS

1. Un rôle logistique majeur, dans un contexte de reconversion des chaînes d'approvisionnement

- 10 Les quartiers bordant le canal ont un rôle majeur pour le transport de marchandises, l'organisation des échanges de biens et l'approvisionnement de l'agglomération bruxelloise.

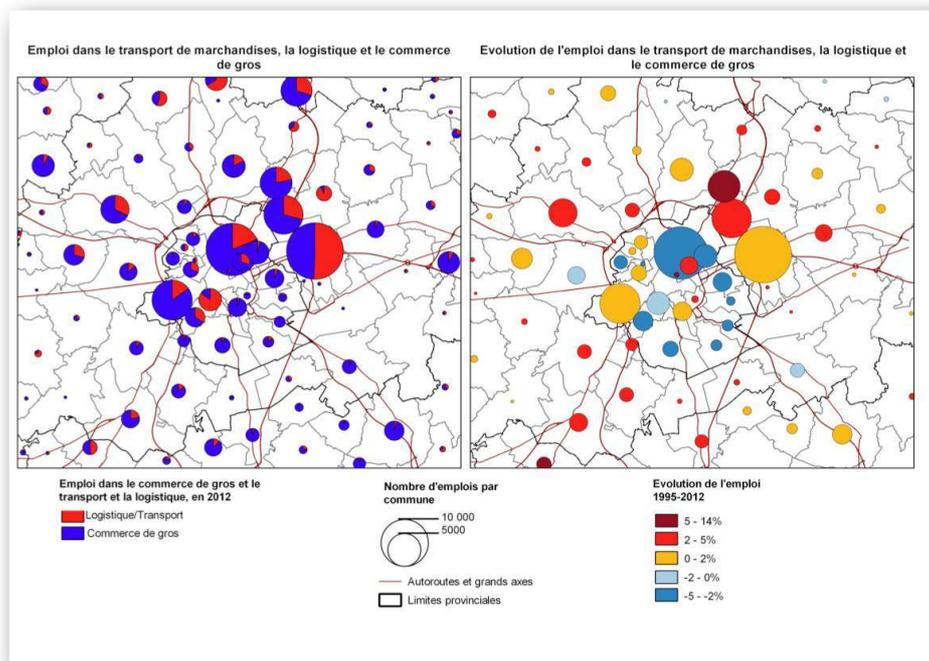
1.1. Les infrastructures

- 11 Tout d'abord, de nombreuses infrastructures clés y sont localisées [Strale *et al.*, 2015]. Il s'agit notamment des sites liés au commerce de gros : le marché matinal et les abattoirs d'Anderlecht. Le Port de Bruxelles est un espace majeur pour le transport de marchandises. Son domaine de 85 ha de surface utile abrite de nombreuses entreprises, qui représentent environ 6 000 emplois directs. Il dispose d'un terminal de conteneurs et du centre TIR, un entrepôt sous douane de 160 000 m². Notons également la présence du centre de tri de bpost à Anderlecht. Si ces infrastructures ne sont pas nécessairement liées à l'utilisation de la voie d'eau, la morphologie semi-industrielle des abords du canal, les grands axes routiers qui le longent et l'espace qui y est disponible expliquent leur présence et leur maintien.
- 12 En raison de la présence de ces infrastructures, et de la structure économique bruxelloise, les emplois et entreprises liés au transport de marchandises se regroupent également aux

abords du canal (Figure 2). Il s'agit notamment des grossistes, qui sont nombreux à s'implanter à proximité des marchés de gros bruxellois. De plus, leurs clients, les détaillants, se concentrent dans les espaces urbains centraux [Wayens, 2006]. L'activité étant peu intégrée, la proximité avec cette clientèle est fondamentale [Strale & Wayens, 2014]. Les grossistes trouvent dans les quartiers bordant le canal des espaces et bâtiments semi-industriels adaptés, accessibles aux véhicules lourds et où ils peuvent entreposer des marchandises. Ces entreprises regroupent environ une dizaine de milliers d'emplois dans les quartiers bordant le canal [Strale *et al.*, 2015].

- 13 De même, les petits transporteurs et logisticiens, spécialisés dans la desserte et la messagerie urbaine ou l'entreposage de faibles volumes représentent une part significative des industriels bordant le canal, en profitant des mêmes avantages que les grossistes, bâti adapté, proximité de la ville et bonne accessibilité routière. Ils représentent environ 5 000 emplois [Strale *et al.*, 2015].
- 14 Par contre, les activités d'entreposage et de logistique à grande échelle privilégient la périphérie proche, et en particulier les abords du Ring et des axes autoroutiers. Les opérateurs ont besoin de surface pour stationner les véhicules et entreposer les marchandises. De plus, ils rayonnent souvent à une échelle plus étendue que l'agglomération bruxelloise et doivent disposer d'un accès aisé au réseau autoroutier.

Figure 2. Emploi dans la logistique, le transport et le commerce de gros



SOURCE : DONNÉES ONSS ET TRAITEMENTS IGEAT

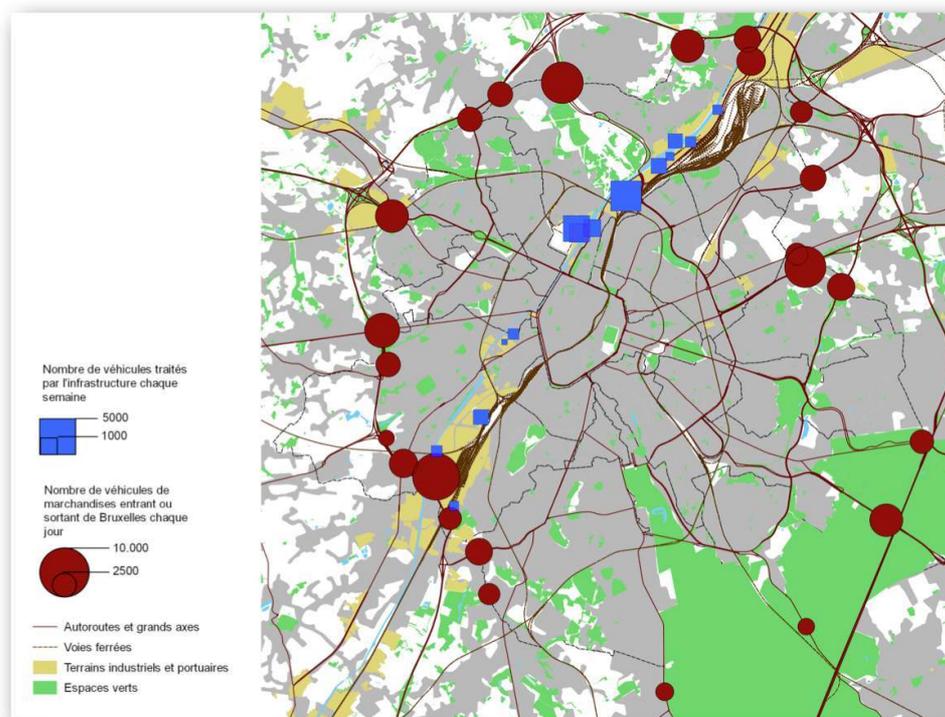
1.2. Des flux

- 15 Du côté des flux de marchandises, on estime que la Région de Bruxelles-Capitale génère 800 000 trajets de livraisons par semaine [BCI & Technum, 2014]. Cette estimation ne prend néanmoins pas en compte les flux de déchets ni les trajets des particuliers faisant leurs courses. Le commerce de détail serait à l'origine de la moitié de ces trajets, le reste

étant généré par les livraisons des bureaux, de l'industrie et des chantiers. Ceci illustre l'importance du transport de marchandises pour la vie économique de tous les quartiers bruxellois, y compris ceux qui n'abritent pas d'activités industrielles ou de transport.

- 16 Une autre façon de traiter la problématique est de s'intéresser à la localisation des principaux sites du point de vue de la génération et l'organisation des flux de marchandises (Figure 3). Leur géographie illustre l'importance de l'axe du canal. Tant les terminaux de transport que les sites de commerce de gros ou les activités industrielles s'y concentrent. Ce sont d'ailleurs les axes routiers y menant qui concentrent le trafic de marchandises entrant et sortant de la Région, d'après les comptages de Bruxelles-Mobilité. L'axe du canal opère comme un espace d'interface. Que ce soit entre les commerces et les grossistes, les activités tertiaires et leurs fournisseurs, les chantiers et leurs matériaux, ou pour les déchets, de nombreux flux de biens transitent, sont échangés et sont préparés dans la zone du canal. Si les activités industrielles y sont moins nombreuses et le recours à la voie d'eau marginal, cet espace reste crucial pour l'organisation du transport de marchandises pour des raisons de disponibilité d'espaces, de présence d'infrastructures ou de morphologie adaptée du tissu urbain.

Figure 3. Localisation des infrastructures générant des flux de marchandises et du trafic de poids lourds sur les axes entrants et sortant de la Région de Bruxelles-Capitale



SOURCE : BRUXELLES-MOBILITÉ 2012 ET CALCULS DE L'AUTEUR

- 17 En ce qui concerne l'activité portuaire bruxelloise, le trafic de marchandises est estimé à 24 millions de tonnes par an dont 7 millions utilisent la voie d'eau et 4,5 millions ont Bruxelles comme origine ou destination [Port de Bruxelles, 2010]. Le reste est véhiculé par la route. Cette importance des flux routiers est liée au trafic des industries portuaires, au centre TIR et au marché matinal, qui sont sur le domaine portuaire. Bien qu'il n'existe pas de statistiques précises sur les flux de marchandises entrant et sortant de Bruxelles,

on estime dès lors que la voie d'eau représente une part très marginale, de l'ordre de quelques pour cent, de ceux-ci [Lebeau et Macharis, 2014].

- 18 L'avant-port et le bassin Vergote sont les sites les plus actifs du Port parce qu'ils se situent dans la partie nord du canal où le gabarit est plus important [Strale *et al.*, 2015]. Ils regroupent 90 % des chargements et déchargements. En amont du bassin Beco, le gabarit du canal est réduit. Cette limitation explique en partie que la fonction portuaire soit moins développée dans la partie sud de la Région. De plus, les espaces disponibles pour les activités portuaires sont aussi plus limités qu'au nord. Ainsi, le bassin de Biestebroeck, et les quais d'Aa et de Veeweyde assurent ensemble moins de 10 % des flux portuaires bruxellois.
- 19 L'activité de transport par voie d'eau du Port se limite donc à un petit nombre de segments, se concentrant sur les produits en vrac, transportés en grande quantité, pour lesquels la voie d'eau est compétitive vis-à-vis de la route. Les bétonniers qui y sont implantés sont responsables d'une part importante du trafic. L'approvisionnement de matériaux en vrac se prête bien au transport par voie d'eau. D'autre part, la distribution du béton doit se faire dans des délais aussi courts que possible pour préserver la qualité du produit. L'import de matériaux de construction mobilise la voie d'eau, pour les mêmes raisons de faible coût et de transport en vrac. Deuxième poste de trafic, les produits pétroliers qui sont importés par la voie d'eau. On estime que toutes les stations-service bruxelloises sont approvisionnées par le biais du Port de Bruxelles. Le Port sert également de site de stockage. Sa capacité offre une réserve stratégique d'environ trois jours de carburant pour la Région. Les produits agricoles représentent le troisième plus grand flux. Ils sont principalement composés de céréales destinées à la meunerie de Bruxelles, dont la production est réexportée en partie par la voie d'eau.
- 20 Autre activité, en flux sortants, la récupération et le recyclage des vieux métaux. Ces matériaux sont collectés afin de les expédier via la voie d'eau vers des centres de traitement ou usines métallurgiques qui les reprennent comme matière secondaire. De même, les boues de dragages et les remblais de chantiers, ainsi que les cendres de l'incinérateur mobilisent le canal. L'avant-port accueille enfin des flux de conteneurs. En 2013, un peu plus de 13 000 conteneurs y ont été déchargés, sans qu'il n'y ait d'information sur leur contenu.
- 21 Par contre, pour les autres trafics, très majoritaires dans la logistique urbaine bruxelloise, par exemple l'approvisionnement des commerces bruxellois, le transport de colis ou l'import de produits finis, le transport routier est privilégié, en raison de sa rapidité, de sa flexibilité et de son adaptation à la distribution fine. Néanmoins, le port ambitionne de développer des activités de distribution urbaine, à titre expérimental.
- 22 Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, le port permettrait [Macharis *et al.*, 2011] d'éviter la circulation d'environ 700 000 camions par an, principalement entre Anvers et Bruxelles. Le port exploite ces chiffres pour valoriser son rôle positif du point de vue environnemental [Port de Bruxelles, 2014]. Cependant, le post ou pré acheminement des marchandises transitant par le port se fait presque exclusivement par la route, engendrant un charroi important aux abords du port. Enfin, relativement à l'estimation de 800 000 trajets de marchandises hebdomadaires nécessaires à l'approvisionnement de la Région, l'apport du Port reste modeste.
- 23 Illustrant ces difficultés à introduire la multimodalité dans la logistique urbaine, le terrain de l'ancienne cokerie Carcoke, qui était destiné à accueillir des activités utilisant

le transport fluvial, a récemment été attribué en partie à l'établissement du nouveau centre de tri de bpost, notamment faute d'entreprise intéressée par la voie d'eau [IEB, 2014b]. L'abandon du projet BILC (voir point suivant) dans sa première mouture est aussi partiellement lié au fait que les investisseurs ne pouvaient garantir l'utilisation de la voie d'eau ni le fait que cette infrastructure servirait à des marchandises destinées à la Région de Bruxelles-Capitale. Enfin, seules 29 des 132 entreprises implantées sur les terrains du Port utilisent la voie d'eau [Actiris, 2010]. La majorité des établissements a recours au transport routier.

1.3. L'évolution récente de l'activité logistique et de transport de marchandises à Bruxelles.

- 24 Entre 1995 et 2012, tant les logisticiens que les grossistes ont connu une périphérisation de leurs implantations, au profit de la banlieue métropolitaine. Ce sont en particulier les espaces proches du Ring et des axes autoroutiers et plus largement les communes entre Bruxelles et Anvers qui gagnent de l'emploi (Figure 2). Le même phénomène s'observe au sud de la Région, dans les communes bordant le canal proposant des espaces industriels.
- 25 Cette situation suit les constats de la littérature [Hesse, 2008 ; Dablanc *et al.*, 2010]. La pression des autres fonctions urbaines et la moins bonne accessibilité routière sont des facteurs généralement avancés pour expliquer cette périurbanisation logistique. Certains acteurs subissent aussi les évolutions structurelles des économies urbaines. Ainsi, le commerce de gros voit un déclin de sa clientèle, les détaillants indépendants, sous la pression de l'intégration par la grande distribution [Wayens, 2006]. Enfin, les activités logistiques se restructurent, au profit de plus grands sites, rayonnant à une échelle territoriale étendue et localisés préférentiellement en périphérie urbaine [Strale, 2013]. À Bruxelles, ce sont les espaces les plus centraux, de même que les lieux de concentration traditionnels tels que l'axe du canal, qui connaissent les plus fortes baisses. Par ailleurs, les espaces industriels bruxellois subissent une pression de la part des autres fonctions urbaines, attestée par l'observatoire des activités productives, qui signale une baisse d'environ 18 % des surfaces industrielles régionales bruxelloises entre 1997 et 2011 [Région de Bruxelles-Capitale, 2012a].
- 26 Du côté de l'activité portuaire bruxelloise, on assiste à une stagnation des volumes traités depuis la moitié des années 1990 [Strale *et al.*, 2015]. Cette situation est liée à la désindustrialisation de l'économie bruxelloise, qui induit une moindre consommation de produits en vrac. S'ajoute à ce phénomène la réorganisation des chaînes logistiques urbaines, au profit de l'utilisation de la route plutôt que des transports massifiés comme la voie d'eau et le rail.
- 27 L'importance relative des activités liées aux échanges de marchandises diminue donc dans le centre de l'agglomération bruxelloise, au profit de la périphérie proche, en raison de contraintes urbaines et de la restructuration des chaînes logistiques et productives.

2. Des projets multiples, un jeu d'acteur complexe et évolutif

- 28 Les nombreux intérêts et ambitions pour la zone du canal se matérialisent actuellement par divers projets, parfois antagonistes, dans le cadre desquels les rapports de force et

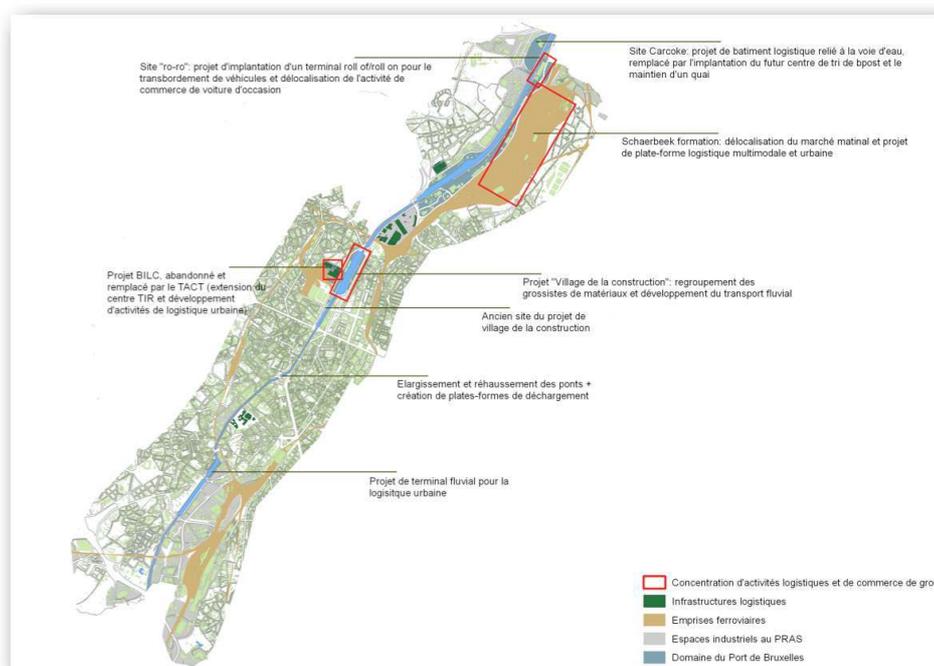
arbitrages sont déterminants quant au maintien, voire au développement d'activités logistiques ou portuaires.

- 29 Jusqu'au milieu des années 2000, bien que le canal et les quartiers qui le bordent avaient été présentés comme des espaces clés dès la création de la Région de Bruxelles-Capitale (Schéma directeur canal établi dès 1989, ambition confirmée dans le plan régional de développement de 1995), les quartiers bordant le canal ont fait l'objet de peu de projets concrets, tant des pouvoirs publics chargés du développement urbain que des investisseurs privés. Les politiques de rénovation urbaine et le phénomène concomitant de gentrification n'avaient pas encore atteint cette partie de la ville. À l'exception du siège de la KBC et des bureaux de la Communauté française de part et d'autre de la place Saintelette et d'ambitions non concrétisées durant cette décennie sur le site de Tours et Taxis et à la porte de Ninove, peu de projets de grande envergure étaient envisagés [Vermeulen, 2015]. Dès lors, l'acteur public le plus actif était le Port de Bruxelles.

2.1. Les projets portuaires et logistiques

- 30 Dès son établissement en 1993 en tant qu'organisme d'intérêt public pararégional, le Port a défendu le développement d'activités de transport et de logistique [Origer, 2013]. Sa stratégie s'est basée sur différents arguments, dont certains ont évolué au cours du temps. Ainsi, le Port promeut sa situation de plate-forme urbaine et portuaire et d'alternative au transport routier. Au début des années 2000, le Port a axé ses ambitions sur un positionnement en tant que terminal portuaire intérieur d'envergure nationale, voire européenne. Cette stratégie devait se concrétiser par l'accueil de grands centres de distribution aux abords du terminal de conteneurs. Durant la même période, le Port ambitionnait aussi de développer un centre de distribution urbaine de grande envergure, le BILC, dans le voisinage de Tours et Taxis. La communication ambiguë sur ce dossier, l'opposition de certains riverains et associations et le changement de majorité ont occasionné l'abandon ou le report de ces projets [Origer, 2013 ; Strale *et al.*, 2015].
- 31 Le positionnement actuel du Port se veut plus modeste et basé sur des synergies et des projets répondant à des besoins concrets et immédiats bruxellois : évacuation des terres de chantier, consolidation des activités de transbordement des matériaux de construction, évacuation des voitures d'occasion par la voie d'eau ou recherche de solutions pour la distribution urbaine [Port de Bruxelles, 2014]. Ceci se concrétise par différents projets (Figure 4). Il s'agit de la mise en place d'un village de la construction initialement prévu au bassin Beco et déplacé au bassin Vergote, pour regrouper les grossistes en matériaux de construction et privilégier l'usage de la voie d'eau. Apparaît aussi l'extension du centre TIR par le biais de la construction d'un entrepôt d'environ 50 000 m² destiné à accueillir de la logistique urbaine. Enfin, le Port ambitionne de développer une plate-forme de transbordement au bassin Biestebroeck, pour développer l'utilisation de la voie d'eau à l'intérieur de Bruxelles.

Figure 4. Projets en matière de transport de marchandises dans la zone du canal



SOURCE : PORT DE BRUXELLES

- 32 En dehors du Port, la position des autorités régionales vis-à-vis de la logistique et du transport de marchandises est restée longtemps peu établie [Strale *et al.*, 2015]. Ainsi, les plans de mobilité régionaux IRIS I et II mettent d'abord en avant les nuisances générées par ces activités et la nécessité de les réguler.
- 33 Cette situation a évolué récemment vers une prise en compte croissante de la problématique. Ainsi, un plan stratégique relatif à la logistique et au transport de marchandises a été établi en 2013 [Bruxelles-Mobilité, 2013]. En parallèle, les ambitions du Port de Bruxelles, plus modestes, facilitent le dialogue avec l'administration régionale de la mobilité et permettent la défense de positions communes. D'un point de vue concret, ce plan stratégique ambitionne la création d'un réseau de centres de distribution urbains, où seraient regroupées les marchandises destinées à Bruxelles. Ces plates-formes devraient notamment prendre place en bordure de voie d'eau, au sud et au nord de la Région. L'autre projet majeur est de créer une concentration d'activités logistiques sur le site de Schaerbeek formation, où serait délocalisé le marché matinal, qui disposerait d'espaces d'entreposage et de facilités pour les logisticiens et d'un terminal trimodal rail/route/eau.

2.2. Un regain d'attention pour les acteurs développement urbain et de l'immobilier

- 34 Néanmoins, le regain d'attention récent pour la zone du canal de la part des autorités publiques chargées du développement urbain et des investisseurs immobiliers privés se concrétise aussi par une multiplication de projets non industriels, de logements, de bureaux ou d'équipements [Vermeulen, 2015] (Figure 5). Ainsi, le bassin Beco et le site de

Tour et Taxis voient se déployer des projets publics : rachat du garage Citroën par la Région pour y créer un musée, installation des sièges de Bruxelles Environnement et de l'administration flamande à Tour et taxis, parcs publics le long du canal et sur le site de Tour et taxis, et privés : tour Up-site et projets de lofts le long du bassin Beco. Ces projets vont de pair avec la désindustrialisation du bassin Beco et le déplacement du projet de village de la construction [Port de Bruxelles, 2014]. Plus au nord, le centre commercial Docks Bruxsel et le projet de quartier durable en lieu et place du marché matinal démontrent l'intérêt de la zone pour les investisseurs immobiliers, y compris assez loin au cœur d'espaces (semi -) industriels. Au sud de la ville apparaissent des logiques similaires, avec le développement de nombreux projets de logements et de services publics et privés entre le bassin de Biestebroek et Cureghem [IEB, 2013].

Figure 5. projets immobiliers dans la zone du canal



SOURCE : ADT, IEB ET PROMOTEURS IMMOBILIERS

- 35 Ces intentions et réalisations démontrent l'intérêt de la zone pour les investisseurs immobiliers et surtout le rôle moteur des autorités publiques chargées du développement urbain et économique. Ces dernières y déploient de nombreux projets et infrastructures pour changer l'image et l'affectation de cet espace et susciter l'intérêt des investisseurs privés, suivant en cela les préceptes de l'urbanisme par projet [Decroly & Van Criekingen, 2009 ; Genard, 2009 ; Van Criekingen, 2013 ; Dessouroux *et al.*, 2016]. Elles mènent également des investissements en partenariat avec le privé, notamment dans le cadre des logements réalisés par Citydev.
- 36 Cette ambition apparaît également au niveau des documents planologiques et stratégiques régionaux [Decroly & Van Criekingen, 2009]. Les Plan Régional de Développement, Plan Régional de Développement Durable ou Plan de Développement International envisagent d'affecter une partie des terrains dévolus aux activités portuaires ou industrielles à d'autres fonctions urbaines. C'est en particulier le cas des

sites les plus centraux et de ceux situés au sud de l'agglomération. D'ailleurs, le PRAS démographique a ouvert certains de ces espaces au logement et au commerce en créant des ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain) [Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2013].

- 37 Le Plan Directeur pour la zone du canal, approuvé par la Région en 2014 [Région de Bruxelles-Capitale, 2012b], qui doit encadrer le développement territorial de cet espace, confirme cette volonté de désindustrialisation, au moins partielle. Il ambitionne d'augmenter les surfaces de logements, de commerces et de bureaux en renforçant la mixité des espaces industriels. Son principal levier d'action est la mobilisation du foncier public, pour racheter d'autres terrains ou pour le mettre à disposition des investisseurs immobiliers. En parallèle, plusieurs périmètres de projet ont été définis, qui correspondent généralement aux ZEMU et où la mixité des fonctions devrait être privilégiée. Le maintien d'activités portuaires et industrielles est mentionné comme l'un des objectifs du plan directeur. L'idée défendue par ses concepteurs est que la mixité des fonctions devrait protéger ces activités contre la spéculation foncière, puisqu'elles seraient intégrées aux projets de logements, de bureaux ou de commerces.
- 38 Nous défendons l'hypothèse que cette politique et le rapport de force qui la sous-tend vont à l'encontre du maintien d'espaces portuaires et d'activités logistiques et que le discours de mixité des fonctions est paradoxal de plusieurs points de vue.
- 39 En premier lieu, du point de vue des revenus fonciers, l'industrie et la logistique rapportent beaucoup moins que le bureau, le logement ou le commerce. On imagine difficilement des investisseurs immobiliers privilégier le développement de ces activités s'ils peuvent construire des bâtiments plus rémunérateurs. C'est ce que semblent confirmer les premiers projets au niveau du bassin de Biestebroek. Aucun n'envisage le développement d'activités logistiques ou industrielles. Ailleurs, la hausse des valeurs foncières risque de participer à la poursuite du départ des activités incluses dans les quartiers denses.
- 40 De plus, ces activités se prêtent peu à la mixité urbaine, en raison des nuisances liées au charroi de véhicules sur le site et autour de celui-ci. Le voisinage risque d'être conflictuel avec les logements, bureaux ou commerces de standing. Les observations suite à la construction de la tour Up-Site ou des « terrasses de l'écluse » semblent confirmer la pression qu'engendre l'arrivée de ces nouvelles fonctions [IEB, 2013 & 2016]. C'est d'autant plus problématique que les activités utilisant la voie d'eau, comme les cimentiers, les ferrailleurs ou les dépôts de carburant, sont particulièrement peu compatibles avec d'autres fonctions urbaines, en raison des nuisances générées.
- 41 Cette volonté de mixité des fonctions serait donc porteuse des mêmes défauts que celle relative à la mixité sociale [Lenel, 2013 ; Van Crielingen, 2013]: mouvement à sens unique, ici les logements, bureaux et autres commerces dans les espaces industriels et non l'inverse, qui amplifie la pression sur les fonctions faibles et leur départ des espaces convoités.
- 42 Dans ce cadre, la Région, qui pourrait être le régulateur de ces rapports de forces, en obligeant des investissements de compensation dans des fonctions industrielles, semble au contraire privilégier les projets de reconversion et de développements immobiliers [IEB, 2013].
- 43 À chaque fois qu'un arbitrage a eu lieu dans la zone du canal, il s'est fait au détriment des activités de transport et de logistique : village de la construction au bassin Béco déplacé

au bassin Vergote, projet de quartier durable à l'emplacement du marché matinal [Vervoort, 2013], projet de terminal au bassin Biestebroek mis à mal par les développements immobiliers [IEB, 2016], nombreuses initiatives visant à reconverter des espaces (semi-) industriels en bordure du canal.

- 44 Le seul projet neuf de développement d'activités de transport de marchandises concerne la mise en place d'une plate-forme de transbordement de voitures dans l'avant-port [IEB, 2016]. En effet, la Région ambitionne d'y délocaliser les activités de négoce de voitures d'occasion, afin de reconverter le quartier Heyvaert et d'y renforcer la fonction de logement [Matthis, 2014]. Ce n'est que lorsque les projets en matière de transport de marchandises n'entrent pas en concurrence avec, voire participent aux ambitions foncières et immobilières régionales, qu'ils semblent avoir une chance de voir le jour.
- 45 Dans les faits, tant les investisseurs immobiliers que les pouvoirs publics chargés du développement urbain semblent privilégier la politique de reconversion et de désindustrialisation des bords du canal. Le Port a d'ailleurs pris position, en signalant les risques que faisait peser le PRAS démographique sur le maintien de ses activités [Port de Bruxelles, 2011].
- 46 Dans ce contexte, une voix dissonante est apparue récemment, celle du nouveau Maître-Architecte de la Région de Bruxelles-Capitale, Kristiaan Borret, qui participe notamment à la mise en œuvre du plan directeur canal. Celui-ci affirme la nécessité de conserver des activités productives et logistiques en ville dense, y compris des opérations assez lourdes et « banales », comme les centrales à béton, les entrepôts pour les entrepreneurs ou les garages [L'écho, 2016]. Il s'agira d'examiner, dans le futur, les inflexions que ce discours et cette vision pourraient amener dans la politique régionale bruxelloise.
- 47 Face à ces enjeux, les habitants et leurs représentants sont des parties prenantes importantes. En raison des nuisances du transport de marchandises, les habitants ont généralement une vision négative de cette activité [Strale *et al.*, 2016]. Ainsi, plusieurs comités de quartiers et leur organe de coordination, Inter-environnement Bruxelles, ainsi que le Bral et l'Arau se sont opposés au BILC et aux projets de développement d'activités logistiques de grande envergure en général, arguant de l'inutilité d'accueillir de telles infrastructures en milieu urbain. De même, le tracé d'itinéraires pour les poids lourds, le réaménagement de voiries ou d'espaces de parkings peuvent s'avérer complexes. Néanmoins, d'autres dimensions interviennent, mettant à mal une vision manichéenne et simpliste d'opposition. Ainsi, dans les quartiers en gentrification, certains comités d'habitants défendent le maintien, voire le développement d'activités logistiques et industrielles, pour ralentir ou éviter les changements sociologiques et leurs conséquences sur les populations les plus précarisées [IEB, 2013 & 2016]. En outre, ces activités peuvent être des vecteurs d'emplois pour des populations peu qualifiées [Port de Bruxelles, 2011]. Par exemple, la position du Port vis-à-vis du plan directeur canal ou du PRAS démographique est partagée en partie par Inter-environnement Bruxelles et les comités de quartier riverains du canal. De nouvelles alliances apparaissent, mais elles pourraient être fragiles. Comme nous l'avons signalé, l'arrivée de populations plus aisées est vectrice de changement en raison de leur poids socio-économique et politique plus fort et de leurs attentes différentes vis-à-vis d'activités ayant peu de valeur ajoutée pour elles.
- 48 Enfin, un dernier acteur est le monde entrepreneurial. Selon les enjeux, il peut pâtir, jouer avec ou bénéficier des décisions politiques actuelles. Bien sûr, les premiers gagnants sont les investisseurs immobiliers. Ils profitent de l'ouverture à de nouvelles fonctions de terrains anciennement industriels et peu onéreux [Bral, 2016]. Dans le cadre des

politiques entrepreneuriales, concrétisées notamment par le plan directeur canal, ils deviennent même des partenaires des pouvoirs publics chargés du développement urbain. Du côté des acteurs industriels et économiques, la situation est plus ambiguë. Les acteurs implantés en milieu urbain craignent les ambitions publiques de redéploiement de leurs opérations [Rosenfeld, 2013]. Les menaces de la politique actuelle de la Région sur le maintien d'activités portuaires et industrielles à Bruxelles sont d'ailleurs relayées par la communauté portuaire bruxelloise, qui représente les intérêts des entreprises implantées sur le domaine portuaire [IEB, 2016], ainsi que par l'Union des Classes Moyennes, représentant les indépendants et les petites et moyennes entreprises, qui peuvent être clients des services portuaires et logistiques bruxellois [UCM, 2013]. D'un autre côté, ces industriels ambitionnent aussi de valoriser leur foncier en profitant des mutations urbanistiques à l'œuvre aux abords du canal et sont encouragés par les autorités régionales dans cette démarche¹.

Conclusion : Quel futur ?

- 49 Devant le double constat, un rôle logistique important, mais en faible déclin, de l'axe du canal pour l'agglomération bruxelloise et une pression foncière et politique accrue sur cet espace, se pose la question de l'évolution future des rapports de forces et de leurs conséquences.
- 50 Bien que la voie d'eau représente une part très minoritaire du transport à Bruxelles, elle reste une solution intéressante pour certains segments des échanges de marchandises. Surtout, au-delà de son rôle d'axe de transport fluvial, l'espace du canal abrite des infrastructures et activités logistiques clés, qui assurent l'approvisionnement de la ville et concentrent et organisent les flux de marchandises.
- 51 Or, une poursuite des politiques actuelles risque d'accélérer le départ de ces activités. Cela participerait à un allongement des chaînes de distribution et en particulier de la livraison ou collecte finale, c'est-à-dire celle qui est la moins optimisée du point de vue du groupage des flux, et donc à une augmentation des nuisances générées. De plus, des marchandises arrivant aujourd'hui en vrac par la voie d'eau devraient alors être véhiculées par la route jusqu'à Bruxelles, aggravant la congestion.
- 52 Du point de vue socio-économique, les activités portuaires et logistiques sont porteuses de nombreux emplois, notamment peu qualifiés, rares en Région de Bruxelles-Capitale. Outre le déplacement de ces activités, la périurbanisation logistique pourrait aussi avoir un impact sur les clients de ces services, par exemple les commerçants indépendants, qui seraient pénalisés par l'allongement des livraisons.
- 53 Pour les habitants, les transformations urbanistiques et l'arrivée de nouvelles populations risquent d'augmenter les prix de l'immobilier dans des quartiers où la part de locataires et de précaires est élevée. Le parallèle entre les politiques de mixité sociale et de mixité des fonctions, menées dans le même contexte entrepreneurial et sur le même espace est éclairant à ce sujet. Les politiques actuelles semblent vouloir répondre aux difficultés socio-économiques par la mixité, c'est-à-dire la surimposition, voire le remplacement des habitants actuels par de nouveaux venus plus nantis.
- 54 Apparaît alors, pour les autorités, la nécessité d'arbitrer entre les différents intérêts. Si la mutation des abords du canal est au centre de la politique régionale, les conséquences négatives potentielles sur le maintien de l'activité portuaire et logistique pour

l'économie, la mobilité et l'environnement bruxellois devraient faire l'objet d'une forte attention. Une désindustrialisation accrue, probablement irréversible, ne sera pas nécessairement bénéfique pour Bruxelles et ses habitants. Or, les outils et décisions actuels ne semblent pas prendre la mesure de, voire participent à, ce mouvement de départ des activités de transport.

- 55 Un revirement impliquerait probablement d'identifier les activités portuaires, logistiques et de transport de marchandises dont l'effet est bénéfique pour la Région, en termes d'emplois et de mobilité par exemple, et de les protéger, par une préservation de la spéculation foncière et de la pression des autres fonctions urbaines et par des politiques favorables à leur fonctionnement.
- 56 Pour contrer ou au moins ralentir ces politiques et leurs conséquences, de nouvelles alliances pourraient apparaître, par exemple entre les industriels, grossistes et logisticiens qui risquent de devoir quitter leurs sites actuels, les habitants qui subissent les transformations socio-économiques et les autorités chargées du transport, conscientes de l'importance logistique de la zone du canal. Il s'agit néanmoins d'un jeu d'acteur complexe et précaire, les intérêts n'étant partagés que sur certains dossiers, et divergents sur d'autres. Surtout, ils sont dans un rapport de force négatif, puisqu'ils font face aux autorités régionales chargées du développement territorial et aux promoteurs immobiliers, qui apparaissent actuellement comme des alliés objectifs dans le cadre de la politique entrepreneuriale à l'œuvre aux abords du canal. La situation n'est cependant pas figée, comme en attestent les positions actuelles du Maître architecte de la Région de Bruxelles-Capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- BCI (Buck Consultants International), TECHNUM, 2014. *Etude des flux de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale*. Commanditaire : Bruxelles-Mobilité, Région de Bruxelles-Capitale.
- BRAL – MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES/STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL, 2016. *Quel plan canal ?* <http://bral.brussels/fr/artikel/quel-plan-canal>, page consultée le 18 novembre 2016.
- BRUXELLES MOBILITÉ, 2010. *Iris2 – Plan de mobilité*, Région de Bruxelles-Capitale.
- BRUXELLES MOBILITÉ, 2012. *Comptages poids lourds aux entrées et sorties de la RBC*- Juin 2012.
- BRUXELLES-MOBILITÉ, 2013. *Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale*, adopté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 11 juillet 2013.
- DABLANC, L., RAKOTONARIVO, D., 2010. The impact 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? In : *Procedia, Social and behavioral Sciences*, 2/3, pp. 6087-6096.
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P., SURKYN, J., 2016. Note de synthèse BSI. Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux, In : *Brussels Studies*, n° 99, Disponible à l'adresse : <http://brussels.revues.org>

- GENARD, J.-L., 2009. Réflexions sur la gouvernance de la Région de Bruxelles-Capitale. In : *Bruxelles (dans) 20 ans*, Bruxelles, Agence de Développement Territorial, pp. 163-183.
- GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2013. *PRAS Démographique, brochure explicative*.
- HESSE, M., 2008. *The city as a terminal: The urban Context of logistics and Freight*, Ashgate.
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2013. *L'impact des projets immobiliers dans la zone industrielle d'Anderlecht : Analyse du tissu entrepreneurial et de la propriété*.
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2014. Rénofée descend dans les quartiers, *Bruxelles En Mouvements*, 270.
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2014b. Les conséquences inattendues des Partenariat Public-Privé : le triste exemple de l'ex-site Carcoke.
- IEB-INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES, 2016. Le transport de marchandises, *Bruxelles en Mouvements*, n° 280.
- L'ÉCHO, 2016. *Pourquoi Bruxelles doit rester une ville productive ?*, Kristiaan Borret, http://www.lecho.be/agora/analyse/Pourquoi_Bruxelles_doit_rester_une_ville_productive.9835113-2338.art?ckc=1&ts=1480518427, page consultée le 30 novembre 2016.
- LEBEAU, P., MACHARIS, C., 2014. Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile ? In : *Brussels Studies*, n° 80, Disponible à l'adresse : <http://brussels.revues.org>
- LENEL, E., 2013. La mixité sociale dans l'action publique urbaine à Bruxelles. Projet ou langage politique ? In : *Brussels Studies*, n° 65, Disponible à l'adresse : <http://brussels.revues.org>
- MACHARIS, C., MELO, S., 2011. *City Distribution and Urban Freight Transport. Multiple perspectives*, Edward Elgar, Cheltenham, United Kingdom.
- MATTHIS, P., 2014. *Le nouveau terminal Ro-Ro au port de Bruxelles, une opportunité pour la Région et le port*, Exposé à l'occasion du colloque Canal Days organisé par l'ADT.
- ORIGER, G., 2013. Vingt ans de politique portuaire (1993-2013) : 1 le contexte et les prémices. In : *Courrier hebdomadaire du CRISP*, pp. 2177-2178.
- PORT DE BRUXELLES, 2011. *11 actions à promouvoir dans le cadre de l'élaboration du PRDD et de la modification du PRAS : le Port de Bruxelles, un port au service de sa région*.
- PORT DE BRUXELLES, 2014. *Masterplan du port de Bruxelles à l'horizon 2030*.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2012a. *Observatoire des activités productives, 1, Evolution 1997-2011*, Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2012b. *Elaboration d'un plan directeur pour la zone du canal*, Agence de développement territorial.
- ROSENFELD, M., 2013. Entrepreneurs transnationaux et commerce d'exportation de véhicules d'occasion : la filière Bruxelles – Cotonou. In : *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 29 (2), pp. 57-76
- STRALE, M., WAYENS, B., 2014. L'approvisionnement des commerces bruxellois : estimation et spatialisation des flux de livraison. In : MACHARIS, C., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F., *Mobilité et logistique à Bruxelles*. Cahiers urbains, VUB University Press, pp. 197-218.

STRALE, M., LEBEAU, P., WAYENS, B., HUBERT, M., MACHARIS, C., 2015. Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives, *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, 4.

UCM – UNION DES CLASSES MOYENNES, 2013. Bruxelles, approbation du Schéma directeur Schaerbeek-Formation ; le site prend forme, Union & Actions, <http://www.unionetactions.be/Edition-du-journal/2013/84-30-08-2013/Le-site-prend-forme>, page consultée le 18 novembre 2016.

VAN CRIEKINGEN, M., DECROLY, J-M, 2009. Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI) Promesses de développement immobiliers et d'inégalités croissantes ? In : *Brussels Studies*, n° 25, Disponible à l'adresse : <http://brussels.revues.org>

VAN CRIEKINGEN, M., 2006. Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? Des migrations sélectives au départ des quartiers bruxellois en voie de gentrification. In : *Brussels Studies*, n° 1, Disponible à l'adresse : <http://brussels.revues.org>

VAN CRIEKINGEN, M., 2013. *La gentrification mise en politiques, Métropoles*.

VAN HAMME, G., VAN CRIEKINGEN, M., 2012. Compétitivité économique et question sociale : les illusions des politiques de développement à Bruxelles, In : *Métropoles*.

VERMEULEN, S., 2015. *The Brussels canal Zone – Negotiating visions for urban planning*, Cahiers urbains, VUB Press.

VERVOORT, R., 2013. *CP-Schaerbeek Formation : le gouvernement approuve le schéma directeur*, <http://rudivervoort.be/MP/?p=544>, page consultée le 18 novembre 2016.

WAYENS, B., 2006. *Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois : une approche sous l'angle des facteurs de localisation différentielle*, thèse de doctorat en Sciences, Université Libre de Bruxelles.

NOTES

1. Nous citerons à ce sujet un responsable public de la mise en œuvre du plan directeur canal s'adressant en 2015 à une assemblée d'entrepreneurs bruxellois en marge d'un salon immobilier pour leur présenter ledit plan et leur signalant : « si vous avez du cash à investir ou des terrains, venez nous voir ».

RÉSUMÉS

Les activités logistiques sont une composante essentielle de l'économie urbaine. En Région de Bruxelles-Capitale, ce secteur se concentre dans l'axe du canal, en complément des activités portuaires qui s'y maintiennent. Dès lors, les quartiers bordant le canal agissent comme un espace de concentration et de redistribution des flux de marchandises nécessaire à l'agglomération bruxelloise. Pourtant, cet espace subit une pression foncière et politique forte, poussant à une reconversion et une désindustrialisation, au profit de projets de logements, commerce ou bureaux. Ce mouvement risque d'avoir des conséquences négatives du point de vue

de l'organisation logistique bruxelloise. Plus largement, il met en exergue les paradoxes et limites de la politique de développement territorial bruxelloise.

Logistieke activiteiten zijn een essentiële component van de stedelijke economie. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is die sector geconcentreerd in de kanaalzone en complementair met de havenactiviteiten die aldaar worden uitgeoefend. Bijgevolg fungeren de wijken langs het kanaal als een ruimte waar de goederenstromen die noodzakelijk zijn voor de bevoorrading van de Brusselse agglomeratie, samenkomen en herverdeeld worden. Dat gebied is evenwel blootgesteld aan grote vastgoed- en politieke druk om het te reconverteren en te desindustrialiseren ten gunste van woon-, handels- of kantoorprojecten. Die beweging kan negatieve gevolgen hebben voor de organisatie van de logistiek in het Brussels Gewest en onderstreept in ruimere zin de paradoxen en grenzen van het Brussels beleid inzake territoriale ontwikkeling.

Logistics activities are an essential part of the urban economy. In the Brussels-Capital Region, this sector is concentrated in the canal area, as a supplement to port activities carried out there. The neighbourhoods along the canal therefore serve as a space for the concentration and distribution of goods transport necessary for the urban area of Brussels. However, this space is experiencing strong land and political pressure, prompting reconversion and deindustrialisation, to the benefit of housing, commercial and office projects. This movement may have a negative impact on the organisation of logistics in Brussels. More broadly, it highlights the paradoxes and limits of the territorial development policy in Brussels.

INDEX

Thèmes : 6. économie – emploi

Mots-clés : aménagement du territoire, développement territorial, distribution, économie, transport de marchandises, port, canal

Trefwoorden stadsplanning, territoriale ontwikkeling, distributie, economie, goederentransport, haven, kanaal

Keywords : town planning, territorial development, distribution, economy, transport of goods, port, canal

AUTEUR

MATHIEU STRALE

Mathieu Strale est chercheur à l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire (DGES-IGEAT) de l'Université Libre de Bruxelles.

Ses recherches portent sur la localisation des activités logistiques et du transport de marchandises et sur les problématiques de mobilité métropolitaine à Bruxelles et en Europe, dans le cadre du projet *Anticipate* Innoviris « MOBRU ». Il a publié récemment le quatrième cahier de l'Observatoire régional de la mobilité, *Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles (Bruxelles mobilité)*. mstrale[at]ulb.ac.be