



Un centre de distribution urbain peut-il être écologique ?

Mathieu Sonck. 16 novembre 2009.

1. Le centre de distribution urbain : un concept controversé aussi sur le plan environnemental...

Pour rappel, l'idée du BILC date d'une dizaine d'années. Historiquement, il s'agissait de compenser la perte de revenus de certains opérateurs actifs dans les activités de dédouanement, confrontés à la diminution de leurs activités suite à la libre circulation des marchandises imposée par la Commission européenne. Le concept de Centre de Distribution Urbain visait donc à contraindre les transporteurs «*braconniers*» à passer par un intermédiaire logistique entre le lieu de production et le destinataire final.

Depuis, des CDU ont été réalisés à La Rochelle, Besançon, Nancy, Rotterdam, Monaco. Beaucoup de ces projets ont d'ailleurs dû être abandonnés tant pour des raisons environnementales : les camionnettes générant un surcroît de congestion non compensé par la disparition des camions.

A décharge, si le BILC n'est pas un centre de distribution urbain mais bien un espace de stockage à moyen ou long terme ce dont le Port se défend), l'impact environnemental est moindre, mais loin d'être nul (voir plus loin).

2. L'impact sur les quartiers résidentiels

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 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 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.

3. Un trafic canalisé ?

«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.»

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 un 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 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. Resteraient deux goulets d'étranglement: le square de Trooz et le pont Van Praet. Deux nœuds 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 résidentiels.

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.

4. Une plateforme trimodale ?

«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 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 allers-retours de la voiturette 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.