

Concerne : projet BILC

Madame, Monsieur,

Ces derniers mois, diverses déclarations ont été diffusées largement à propos du projet BILC, soumis à enquête publique suite à la demande introduite par le Port de Bruxelles, conformément à la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} mars 2007.

Comme ces déclarations comprennent de nombreux amalgames, approximations et données erronées, nous vous faisons parvenir, ci-joint, une note de synthèse à propos de ce projet.

Nous restons bien évidemment à votre entière disposition pour répondre à toute question que vous pourriez avoir à cet égard.

En vous remerciant vivement pour l'attention que vous apportera à ce document, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Charles Huygens

Directeur général f.f.
(0497 599 000)

Laurence Bovy

Présidente
(0476 993 553)

26 septembre 2008

Brussels International Logistics Centre

Chaque Bruxellois qui utilise un ordinateur, achète des vêtements, ouvre une bouteille d'eau ou fait ses courses alimentaires illustre quotidiennement une évidence qui fonde le rôle d'un port intérieur urbain : quelles que soient la spécificité de la ville et ses caractéristiques socio-économiques, elle doit être approvisionnée en marchandises et produits divers, sans lesquels son fonctionnement ne serait plus assuré.

Toutes les autorités des villes européennes mettent donc en œuvre des plans pour permettre aux marchandises d'arriver aux consommateurs finaux dans les conditions les plus conformes à la qualité de vie en ville. C'est dans ce sens que des entrepôts sont réintroduits au cœur des villes pour permettre une livraison fluide dans le tissu urbain.

Cette démarche est la raison même de la décision de réaliser le projet BILC, Brussels International Logistics Centre : un centre logistique qui permet d'accueillir des marchandises d'origine internationale pour les distribuer à Bruxelles en favorisant la mobilité et en évitant le plus possible les nuisances pour l'ensemble de la région. Et c'est donc cette démarche qui fonde le rôle d'un port citoyen, dont les infrastructures sont au service de la ville.

1. Le BILC, une initiative du Port de Bruxelles, soutenue par les autorités, les entreprises portuaires et des partenaires privés

Le projet BILC a reçu, depuis plusieurs années, le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale (notamment au travers du PRD, du PRAS, du plan Iris, de la décision du gouvernement du 1^{er} mars 2007, etc.), ainsi que de la Ville de Bruxelles, au travers de son Plan Communal de Développement (PCD). Le BILC a également le soutien de la BEI (Banque européenne d'investissement), de la Communauté portuaire bruxelloise et évidemment de Sogaris, partenaire privé du projet.

2. Le BILC, un centre de logistique et de distribution urbaines au service de la ville

Le BILC sera un centre de logistique et de distribution urbaine, avec pour objectif de réduire le nombre de poids lourds qui se rendent au cœur de la ville. Il s'agit là véritablement d'organiser et de canaliser le trafic des camions afin de les faire arriver et repartir du BILC en dehors des heures de pointe, par des itinéraires faiblement habités.

Une ville enclavée comme Bruxelles doit, d'une manière ou d'une autre, être approvisionnée en marchandises diverses et variées. Le défi de toutes les grandes villes européennes est d'arriver à concilier cet approvisionnement indispensable et la nécessité d'améliorer la qualité de vie en ville. Le BILC vise précisément à répondre à ces exigences, en mettant un outil moderne au service de la ville ; un outil qui permettra de mieux organiser l'approvisionnement de Bruxelles et à diminuer les nuisances pour l'ensemble de la région.

3. Le BILC, un centre logistique aux possibilités trimodales

La volonté du Port de Bruxelles est de faire du BILC un centre de logistique et de distribution urbaines, et donc par définition au service de la ville. Les besoins d'une grande ville comme Bruxelles en termes de biens de consommation vont croissant, il est important d'organiser leur distribution au mieux, dans le respect de la ville et de ses habitants, c'est là l'un des objectifs du BILC. Le projet BILC prévoit 30 000 m² d'entrepôts logistique et 7 000 m² pour les services de messagerie.

Par ailleurs, les prix de location pratiqués par le BILC seront sensiblement plus élevés que ceux pratiqués en dehors de Bruxelles (10 à 15%). Seules les entreprises devant être présentes à proximité du marché bruxellois seront donc intéressées par une présence au BILC. Il faut rappeler que le Port de Bruxelles, grâce à la SA BILC, garde la possibilité de choisir les concessionnaires du BILC.

Le Port de Bruxelles souhaite faire du BILC un centre trimodal. Le Port a testé récemment le transport de palettes par la voie d'eau, ce qui représente des perspectives de développement important pour relier le BILC à la voie d'eau. Par ailleurs, la volonté du Port est de développer le trafic ferroviaire, non seulement au BILC, mais sur tout le domaine portuaire. Il est important de noter que le BILC tel qu'il a été conçu, est prêt à accueillir des marchandises par rail. A cet effet, il a été demandé de réserver le foncier nécessaire à la liaison ferroviaire dans le cadre du schéma directeur « Tour & Taxis ». Dans une étape ultérieure, une demande de permis sera introduite.

La Région soutient activement l'amélioration des liaisons ferroviaires du port de Bruxelles en préfinançant par exemple les travaux de rénovation de la liaison ferroviaire de l'avant-port. Une fois encore, le rétablissement de la liaison ferroviaire du BILC est une demande du Port de Bruxelles pour favoriser le transport durable.

Rappelons qu'aujourd'hui 9 opérateurs ferroviaires différents parcourent le réseau d'Infrabel. L'objectif général (pas uniquement pour le BILC) est d'intéresser ces nouveaux entrants à mieux desservir Bruxelles (BILC, le terminal à conteneurs qui fera d'ailleurs l'objet de synergies avec BILC, l'avant-port, le centre européen de fruits et légumes, etc.) Le regain d'attractivité du chemin de fer pour les logisticiens est un défi à relever dans les années futures et qui dépasse de loin le seul enjeu du BILC et qui suppose une reconfiguration de l'offre ferroviaire dans les années à venir. Le Port mise dans sa stratégie globale sur une revitalisation du rail et met en place les conditions et les outils pour que cela se réalise : en conjuguant cette stratégie avec une promotion efficace de la voie d'eau, le Port est un acteur proactif qui lutte contre le « tout au camion ».

La localisation du BILC est le lieu idéal pour l'installation d'un centre de logistique et de distribution urbaines. Le BILC est prêt à accueillir le rail et le Port est demandeur du rétablissement de la liaison ferroviaire. Par ailleurs, le récent test du transport de marchandises palettisées par la voie d'eau démontre que l'utilisation de la voie d'eau pour le BILC est possible et peut être économiquement compétitif.

En outre, le succès du terminal à conteneurs du port de Bruxelles prouve que ce genre d'installation répond à une demande de la part des entreprises bruxelloises, pour permettre d'alimenter la ville de manière optimale, en réduisant les distances parcourues par la route.

Le Port de Bruxelles est convaincu qu'il faut favoriser un transfert modal de la route vers la voie d'eau et le rail. C'est le travail quotidien du Port de Bruxelles, et l'augmentation du trafic par voie d'eau est la preuve que les efforts du Port en la matière portent leurs fruits. Il est cependant illusoire de penser qu'on pourra un jour se passer totalement du transport routier ; le projet BILC vise précisément à mieux organiser la distribution de marchandises au cœur de Bruxelles, en favorisant l'utilisation de véhicules de plus petite capacité et en optimisant les circuits de distribution.

Rappelons enfin que le CDU (Centre de Distribution Urbaine) est un concept imaginé en son temps par la Région (mais qui a du plomb dans l'aile) qui vise entre autres à faire prendre en charge par les pouvoirs publics toutes les modalités de la distribution urbaine. On retrouve des exemples de CDU notamment à La Rochelle avec Elcidis, en activité depuis 2001, et qui fonctionne parfaitement. Mais c'est différent du projet BILC.

4. Le BILC, un projet favorable à la mobilité et à l'environnement

Deux études d'organismes indépendants du Port de Bruxelles ont comptabilisé entre 350 et 365 mouvements de camions par jour pour le BILC. Le trafic de poids lourds total (TIR et BILC) ne représentera que 4% du trafic total de l'avenue du Port. Le projet Tour & Taxis engendrera à lui seul plus de 10 000 mouvements de véhicules par jour.

Par ailleurs, le trafic actuel généré par le centre TIR actuel est de 590 camions par jour.

Le rôle premier du BILC est d'assurer les livraisons pour les besoins de la ville. En optimisant les trajets des véhicules assurant la distribution des biens vers les commerces au cœur de la ville, on réduit le nombre de trajets ainsi que le nombre de kilomètres parcourus. L'impact écologique du projet sera donc positif. En outre, l'installation de sources d'énergie alternatives est étudiée pour le BILC, avec là aussi un impact bénéfique pour l'environnement. Sogaris, le partenaire du Port de Bruxelles, utilise déjà des sources d'énergie alternatives pour plusieurs de ses entrepôts en France.

Grâce au BILC, la Région de Bruxelles-Capitale disposera d'un outil lui permettant de réglementer la place des poids lourds dans la ville, ce qui se fait dans la plupart des grandes villes, et éventuellement d'y limiter l'accès.

La localisation centrale du BILC permet d'envisager l'utilisation de véhicules électriques pour les livraisons au cœur de la ville, ce qu'une localisation sur le site de Schaerbeek formation (disponible seulement en 2018) ne permettrait pas.

En outre, les études réalisées par les bureaux STRATEC et A-Tech en 2004 et 2005, et les études complémentaires réalisées par les bureaux ASTER Consulting et AVEA Consulting en 2008, afin de disposer d'un rapport d'incidences complet et actualisé, ont montré que le projet BILC n'a pas d'impact écologique négatif significatif par rapport à la situation existante, et plus particulièrement dans le domaine de la mobilité et dans celui du bruit et des vibrations. Par contre, le principe de l'utilisation de véhicules légers au lieu de poids lourds, à court terme, et le fonctionnement du BILC, en association avec la voie d'eau et avec le chemin de fer à moyen terme, sont des choix destinés à contribuer à l'amélioration de la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

5. Le BILC créateur d'emplois

La priorité du projet BILC est de favoriser une meilleure mobilité à Bruxelles par l'organisation et la canalisation des arrivées des poids lourds en dehors des heures de pointe et par des itinéraires évitant les zones fortement habitées. Le fait que le projet BILC permette la création de plus de 600 emplois (plus de 500 pour le pôle logistique et plus de 100 pour le pôle ateliers) n'est cependant pas négligeable dans une région comme Bruxelles. Par ailleurs, ces emplois seront idéalement servis par les formations organisées par le centre de référence logistique Iris TL.

Les chiffres de l'étude Actiris/Banque nationale de Belgique ont été largement diffusés et sont librement disponibles, y compris par secteur d'activité. Le fait que le Port ne dévoile pas les chiffres de l'emploi par entreprise relève d'une relation de confiance entre le Port et ses clients. C'est à chaque entreprise concernée de dévoiler, ou non, ses chiffres.

La conception du BILC prévoit, notamment via des ateliers, le développement des fonctions logistiques les plus complètes, c'est-à-dire beaucoup plus « labour-intensive » que le simple stockage de marchandises ou même la gestion logistique telle qu'elle se pratique déjà dans les anciens entrepôts du centre TIR. Les estimations de l'emploi pour le BILC sont corroborées par les données effectivement enregistrées dans d'autres entrepôts logistiques similaires de la société SOGARIS, partenaire privé du Port dans le projet BILC, et qui desservent Paris.

Avec 651 emplois directs estimés, soit 110 ETP/ha, le projet BILC se situe nettement au-dessus des critères d'emploi de la SDRB, qui prévoient un seuil de 50 ETP/ha pour les activités de production matérielle et 75 ETP/ha pour celles de production immatérielle.

La SDRB exclut explicitement de ses terrains toutes les entreprises actives dans le secteur de la logistique, étant donné la décision de la Région de réserver la gestion publique de terrains logistique au Port de Bruxelles.

6. Le BILC, une nécessité pour Bruxelles, complémentaire au centre TIR actuel

Le BILC et le TIR ne peuvent pas être comparés tant les concepts et les époques les diffèrent. Mais il est évident que des espaces de stockage sont absolument nécessaires dans une grande ville, la demande le prouve.

De nombreuses entreprises se sont montrées intéressées par le BILC, qui répond véritablement à une demande pressante de la part des entreprises de disposer d'entrepôts performants. Par ailleurs, de plus en plus de villes mettent en place des restrictions importantes sur la pénétration en ville des poids lourds, une tendance à laquelle Bruxelles peut difficilement échapper, ce qui rendra l'utilisation du BILC encore plus nécessaire pour l'approvisionnement de la ville.

Les différentes études ont été actualisées (2005) et tiennent compte des évolutions connues par les secteurs du transport et de la logistique. Le projet BILC n'est donc pas dépassé.

7. Le BILC, un projet sérieux sur le plan financier

Il va de soi que le BILC a fait l'objet d'études approfondies de la part du Port. Le partenaire du Port dans la SA BILC, Sogaris, a également étudié attentivement la rentabilité du projet.

Par ailleurs, l'entièreté du projet BILC est financée sur fonds propres.

Le succès du BILC ne dépend pas de subsides des pouvoirs publics : ceux-ci disposent d'autres moyens que les subsides pour encourager l'utilisation de centres de logistique et de distribution urbaines.

Le projet BILC a un taux de rentabilité interne (TRI) de 8,28% sur base du business plan réalisé par l'investisseur privé Sogaris. Celui-ci a pris sa décision de participation au projet sur base de ce business plan et investit plusieurs millions d'euro (3 759 000 €) dans ce projet. Ce business plan a été soumis à la Banque européenne d'investissement qui a opéré un screening financier très approfondi du projet à l'issue duquel elle a décidé de le financer, et c'est précisément le sérieux du projet qui a permis son financement par la BEI, le BILC étant le premier projet bruxellois à bénéficier de ce soutien. Par ailleurs, un spécialiste de la logistique, Sogaris, est pleinement impliqué dans le BILC et investit lui-même à hauteur de 50%.

Un business plan a été élaboré avec notre partenaire Sogaris, pour lequel nous avons sondé le marché et les plus grands agents immobiliers bruxellois (CBRE, Jones Lang Lasalle, DTZ, King sturge, etc.) qui ont confirmé qu'il y a une demande pour ce type de produit. La CEPB et les clients du Port sont également demandeurs.

Les prix annoncés pour le BILC sont certes plus élevés que pour des entrepôts situés en périphérie ou au fin fond de la Wallonie ou de la Flandre. C'est logique vu le prix important du foncier à Bruxelles : le prix moyen à Bruxelles se situe entre 49 et 79 € (source : inventaire Inventimmo). On peut encore citer l'étude DTZ de novembre 2007, qui fixe le prix moyen en Brabant à 45€/an/m² pour les bâtiments logistiques, ou encore l'étude de CBRE de septembre 2006 qui fixe le prix moyen des entrepôts à Zaventem à 47€/m²/an. Le BILC se situe donc parfaitement dans la tendance Bruxelloise et s'adresse aux entreprises qui ont un besoin fonctionnel de se trouver à Bruxelles.

Rappelons aussi que ce projet s'inscrit dans la durabilité (il n'a jamais été question d'un transfert à Schaerbeek Formation dans dix ans) sur une période d'amortissement longue et avec un taux interne de rentabilité de l'ordre de 8,3 %, ce qui permet de compenser très largement le remboursement des emprunts.

Le terrain, propriété du Port, s'inscrit dans un montage d'apport en nature, dont on tirera en plus des recettes de concession. Ce terrain est valorisé dans le capital de la société BILC à +/- 3 750 000 € sous forme d'un droit de superficie (capital prévu de +/- 7 500 000 € pour la SA BILC). Ce droit de superficie est l'apport en nature qui permet au port de disposer de 51% du capital de BILC sans décaisser un euro et permet à la société BILC d'ériger des bâtiments sur le terrain. Ceci est doublé d'une concession par le Port à la société BILC pour l'utilisation du terrain avec un droit de concession progressif rapportant au Port 4,78 €/m² indexé (environ 350 000€/an indexé à terme). Ce seul droit de concession correspond déjà à ce que nous demandons habituellement pour un terrain non bétonné.

De plus le Port touchera des revenus de la commercialisation du site (15% du loyer annuel des clients apportés par le Port) et des dividendes à terme. Le terrain a permis et permettra au Port de rester majoritaire dans la société BILC. C'est donc une bonne opération pour le Port, qui lui permet de ne pas déboursier de cash et qui a pour conséquence que la Région ne doit pas déboursier un euro de subside.

Le Port dispose par ailleurs d'un mandat hypothécaire sur les bâtiments qui seront érigés sur le site.

8. Le BILC, un projet complémentaire à l'offre logistique bruxelloise actuelle

Le domaine portuaire bruxellois connaît un taux d'occupation pratiquement maximal. Par ailleurs, le taux de tonnage manipulé à l'hectare est nettement supérieur à la moyenne des ports intérieurs européens, ce qui démontre l'efficacité des entreprises installées au port de Bruxelles, et l'adéquation de l'offre logistique du port de Bruxelles.

En outre, dès que le Port publie un appel à projets pour des terrains destinés à la logistique, de nombreuses offres sérieuses sont rentrées.

Les autres projets logistiques à Bruxelles ne rentrent absolument pas en concurrence : le BILC est exclusivement axé sur le local (centre de logistique et de distribution urbaines), alors que Katoen Natie est basé non seulement sur le local, mais aussi sur une zone de distribution plus large, raison pour laquelle leurs installations est plus excentré et proche du Ring.

Enfin, le projet pour l'ancien site de Shell ne relève pas du Port, qui voulait acquérir le site en collaboration avec la SDRB, site qui a entre temps été acquis par un promoteur d'entrepôts logistiques (De Paepe), ce qui prouve l'intérêt du secteur pour la logistique bruxelloise.

9. Le BILC, une nécessité pour les commerces bruxellois

Les petits commerces indépendants sont demandeurs du BILC (et du centre TIR actuel) pour plusieurs raisons : il s'agit pour eux d'une surface de stockage rarement disponibles sur leurs sites de vente ; le dédouanement se fait au TIR (et au futur BILC) et ils n'ont pas à payer la TVA tant que ce dédouanement n'est pas effectué, au moment où la marchandise quitte les entrepôts.