

“ LE PORT DE BRUXELLES, ACTEUR DE LA DISTRIBUTION URBAINE ”



La mobilité ne se limite pas aux voitures, deux-roues et piétons, ni même au seul transport de personnes. Elle englobe l'ensemble des paramètres qui facilitent le déplacement des personnes et des marchandises, et est à ce titre un enjeu crucial pour la Région de Bruxelles-Capitale. Toutes les études confirment en effet la croissance galopante de la population bruxelloise dans les décennies à venir. Les pouvoirs publics mettent dès lors en place des stratégies pour la gérer au mieux, avec pour cible principale le logement. Parmi les autres besoins, qui vont croître proportionnellement à la croissance démographique, citons par exemple l'emploi, l'éducation, l'approvisionnement de la ville, la mobilité, etc.

Notons que, sur ce dernier point, des initiatives sont prises : plus de transports en commun, aménagement de pistes cyclables, Villo, Cambio, etc. Ces initiatives sont principalement orientées vers le transport de personnes. Cependant, Bruxelles est plus qu'un ensemble

d'individus devant se rendre d'un point A à un point B. Bruxelles mange, boit, construit, achète, jette,... Bref, Bruxelles consomme. Et en masse. Et, si Bruxelles est un centre de consommation majeur, la production y est par contre limitée. La plupart des produits consommés dans notre capitale doivent donc être « importés ». Tous ces flux entrants et sortants, principalement routiers, entravent lourdement la mobilité, et pèsent lourd sur la société et l'économie : nuisances sonores, dégradations des voiries, accidents, embouteillages, encombrements dus aux déchargements, pollution, etc.

Une approche multimodale est nécessaire. Avec d'autres acteurs comme Bruxelles Mobilité, c'est ce que prône le Port de Bruxelles, en transférant les trafics existants destinés à l'approvisionnement de Bruxelles, depuis la route vers la voie d'eau, reconnue par tous comme le moyen de transport le plus durable à l'heure actuelle. Objectif louable donc mais loin d'être simple.

En effet, le Port doit systématiquement démontrer la rentabilité économique du transfert modal de la route vers la voie d'eau, alors que les avantages en termes d'environnement et de mobilité pour la Région bruxelloise sont évidemment tout aussi importants que les aspects économiques. En outre, le Port de Bruxelles est un port Landlord, propriétaire de terrains, et doit compter sur des tiers pour jouer le rôle d'opérateurs. A cela s'ajoutent l'intégration urbaine nécessaire des activités portuaires, ou encore le syndrome de NIMBY¹ largement répandu au sein de la population. Il n'empêche, les marchandises actuellement « importées » dans la Région par la voie d'eau couvrent une gamme très large de produits, du sable aux bouteilles d'eau, en passant par la farine ou l'essence (de toutes les stations de Bruxelles!). Le Port de Bruxelles est donc déjà acteur de l'approvisionnement de la Région. Et son objectif est de renforcer encore ce rôle de facilitateur logistique.

1/ NIMBY = Not In My Back Yard (pas dans mon jardin). Le terme est utilisé pour décrire l'opposition à un projet d'intérêt général par quelqu'un qui refuse de supporter les éventuelles conséquences négatives du projet