



PLAN D'ACTION POUR LE PORT DE BRUXELLES

→ → 2005 - 2009

SECRETAIRE D'ETAT **BRIGITTE GROUWELS**
GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE



I. Avant-propos



Lors de mon entrée en fonction en tant que Secrétaire d'Etat au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, j'ai été chargée du Port de Bruxelles.

Je suis très enchantée d'avoir une telle responsabilité et j'entends m'engager de tout cœur.

Le Port de Bruxelles est une pierre essentielle pour l'économie bruxelloise. Il compte plus de 300 entreprises fournissant plus de 9.000 emplois directs et indirects, dont beaucoup pour les peu qualifiés. Le Port est également un atout pour une politique durable de la mobilité : l'eau représente sans doute le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

Bruxelles naquit aux bords de l'eau. Grâce aux efforts pour une meilleure intégration du Port dans la ville, peu à peu, le canal devient de nouveau populaire auprès des bruxellois. Il y a de nouveau de l'espace pour la récréation, sans que le rôle économique du Port soit compromis.

Ce plan d'action permet de jalonner la politique portuaire que j'entends mener dans les années à venir et de rendre Bruxelles une ville agréable et palpitante.

Les défis sont nombreux, l'enthousiasme est énorme. Travaillons ensemble à la réussite du Port!

*Brigitte Grouwels
Secrétaire d'Etat en charge du Port de Bruxelles*

II. Table des matières

| | | |
|-----------|--|----|
| I | AVANT-PROPOS | 1 |
| II | TABLE DES MATIERES | 2 |
| III | INTRODUCTION | 6 |
| 1 | L'Economie et l'emploi | 5 |
| 1.1 | L'extension de l'espace pour des entreprises portuaires et logistiques | 6 |
| 1.2 | Le renforcement de la compétitivité du secteur logistique bruxellois | 6 |
| 1.3 | Une meilleure stimulation de la zone portuaire comme bassin de l'emploi | 6 |
| 1.4 | L'augmentation des possibilités de trouver un emploi pour les peu qualifiés et les Bruxellois en général | 7 |
| 2 | La mobilité et l'environnement | 8 |
| 2.1 | Le port comme atout d'une politique durable des transports dans la Région | 9 |
| 2.2 | Une politique respectueuse de l'environnement | 9 |
| 3 | L'intégration urbaine et les loisirs | 10 |
| 3.1 | Bruxelles, ville d'eau | 10 |
| 3.2 | Une meilleure intégration du canal dans la ville | 11 |
| 3.3 | Les loisirs | 12 |
| 4 | Instruments et leviers | 13 |
| IV | LES 68 ACTIONS | 15 |
| | Le développement économique | 14 |
| Action 1 | Extension des terrains disponibles et réaménagements après résiliation des concessions | 15 |
| Action 2 | Carcoke | 15 |
| Action 3 | Le centre logistique TIR – BILC | 16 |
| Action 4 | Le terminal à conteneurs | 16 |
| Action 5 | Augmenter la compétitivité des entreprises portuaires | 17 |
| Action 6 | Eliminer le désavantage concurrentiel du précompte immobilier | 17 |
| Action 7 | Simplification administrative | 17 |
| Action 8 | Une stratégie active pour attirer de nouvelles entreprises | 17 |
| Action 9 | L'amélioration de l'accès aux aides économiques | 18 |
| Action 10 | Faire appel aux attachés commerciaux afin de promouvoir le Port et d'attirer de nouvelles entreprises | 18 |
| Action 11 | Organisation d'un concours de l'entreprise portuaire la plus dynamique | 18 |
| | Des initiatives de création d'emploi | 18 |
| Action 12 | Le projet de stage dans les entreprises portuaires | 18 |
| Action 13 | Le centre de référence professionnelle pour le secteur logistique | 19 |
| Action 14 | L'antenne ORBEM au Port | 19 |
| Action 15 | Coopération Stedenfonds de la VGC | 19 |
| Action 16 | Les projets d'économie sociale | 19 |
| Action 17 | Organisation d'une bourse d'emploi | 20 |
| Action 18 | Des emplois ACS au port | 20 |
| Action 19 | Des projets de diversité | 20 |
| Action 20 | Les clauses sociales | 20 |
| | Mobilité | 21 |
| Action 21 | L'amélioration des liaisons ferroviaires | 21 |
| Action 22 | Le transport de marchandises par voie ferrée | 21 |
| Action 23 | Le transport de déchets par la voie d'eau | 22 |
| Action 24 | Le port en tant que moteur du centre de distribution urbain | 22 |

| | | |
|-----------|--|----|
| Action 25 | L'amélioration de la signalisation | 22 |
| Action 26 | La promotion Short-Sea Shipping | 23 |
| Action 27 | Le transport de pièces lourdes indivisibles | 23 |
| Action 28 | Un port bien desservi par les correspondances routières | 23 |
| Action 29 | Mise à la disposition d'un expert en transports pour les entreprises portuaires bruxelloises | 24 |
| Action 30 | Attirer de nouveaux trafics | 24 |
| | La gestion de la zone du canal respectueuse de l'environnement | 24 |
| Action 31 | Les travaux de dragage et le traitement des boues | 24 |
| Action 32 | L'utilisation de l'eau du canal pour le nettoyage des voiries | 25 |
| Action 33 | Le nettoyage de la surface du canal | 25 |
| Action 34 | La promotion du transport de marchandises par voie ferrée auprès des entreprises portuaires | 25 |
| Action 35 | Le régime des subventions pour la promotion du transport par voie d'eau | 26 |
| Action 36 | L'assainissement des terrains pollués | 26 |
| Action 37 | Les clauses environnementales dans les marchés | 26 |
| | L'intégration urbaine | 28 |
| Action 38 | Un rôle actif pour le « maître bâtisseur » | 27 |
| Action 39 | La modernisation du Bassin Béco | 27 |
| Action 40 | La terrasse café-restaurant | 28 |
| Action 41 | L'aménagement d'espaces verts le long de la zone portuaire | 28 |
| Action 42 | Une piste cyclable le long du canal | 28 |
| Action 43 | L'éclairage public | 28 |
| Action 44 | La propreté | 28 |
| Action 45 | Le concours d'architecture | 29 |
| Action 46 | L'actualisation du plan de sécurité | 29 |
| Action 47 | Le réaménagement de la petite ceinture entre la Porte de Flandre et la place Saintelette | 29 |
| Action 48 | L'intégration du quartier | 29 |
| | Les loisirs | 30 |
| Action 49 | La plate-forme « L'eau dans la Ville » | 30 |
| Action 50 | L'école de voile | 30 |
| Action 51 | La rénovation du port de plaisance | 30 |
| Action 52 | Le développement d'une zone récréative près du pont de la Petite Ile | 31 |
| Action 53 | Divers investissements en vue de susciter une utilisation plus intensive de la voie d'eau | 31 |
| Action 54 | Bruxelles-les-Bains | 32 |
| Action 55 | Des croisières éducatives | 32 |
| Action 56 | La fête du Port de Bruxelles | 32 |
| Action 57 | Attirer des événements culturels | 32 |
| | Les instruments et leviers | 33 |
| Action 58 | La coopération avec tous les acteurs | 33 |
| Action 59 | Le contrat de gestion | 33 |
| Action 60 | Le partenariat public-privé (PPP) | 33 |
| Action 61 | Des programmes et des fonds européens | 34 |
| Action 62 | Le masterplan | 34 |
| Action 63 | La coopération avec d'autres organismes régionaux | 34 |
| Action 64 | La coopération avec les Régions flamande et wallonne | 35 |
| Action 65 | La coopération internationale | 35 |
| Action 66 | Bonus-malus | 36 |
| Action 67 | Le Comité d'utilisateurs du Port | 36 |
| Action 68 | Financement | 36 |

Introduction



III. Introduction



L'économie et l'emploi

Le Port de Bruxelles compte **plus de 300 entreprises, principalement des PME**. Ils représentent 5.800 emplois. En ajoutant l'emploi indirect (les acheteurs et les fournisseurs), le nombre d'emplois s'élève à **9.000**.

Les activités économiques liées au port représentent un **chiffre d'affaires de 3,2 milliards d'euros**, soit 3,7% de l'ensemble du chiffre d'affaires de toutes les entreprises bruxelloises.

En tant que **centre logistique** des marchandises, le port joue un **rôle essentiel** pour la Région et son hinterland. Une grande majorité des marchandises sont destinées au marché de consommation de Bruxelles, mais aussi à l'industrie transformatrice de Bruxelles. Les produits de ces entreprises sont souvent expédiés par bateau via le Port vers le reste de l'Europe.

21 millions de tonnes sont distribués **annuellement** par le Port de Bruxelles. Le transport par la voie d'eau représente 7,7 millions de tonnes, dont 4,2 millions distribués à Bruxelles (chiffres 2004). Dans les secteurs portuaires traditionnels (le secondaire et le «lourd» tertiaire), plus de la moitié des entreprises font appel à la voie d'eau pour leur approvisionnement et leur vente.



Dans la zone portuaire, plusieurs grands secteurs économiques sont actifs, notamment le **commerce de gros** et le **transport de marchandises**. La moitié du nombre total des salariés de la zone portuaire travaillent dans ces deux grands secteurs. Là, l'emploi n'a pas diminué, voire légèrement augmenté, contrairement aux autres secteurs au sein de la Région bruxelloise.



Dans ces secteurs, il s'agit notamment des fonctions pour les peu qualifiés. Les entreprises portuaires emploient proportionnellement plus de peu qualifiés que les autres entreprises bruxelloises : 49% des membres du personnel des entreprises portuaires n'ont accompli que le premier cycle de l'enseignement secondaire, tandis que ce taux s'élève à 30% pour le reste des entreprises bruxelloises. Là, le Port représente **la part de travail manuel, technique et peu qualifié la plus grande de la Région**.

Dans ces secteurs, il y a relativement plus de Bruxellois employés que dans d'autres secteurs présents au sein de la Région de Bruxelles-Capitale : 47,5% des personnes qui travaillent dans les entreprises portuaires, habitent également à Bruxelles, tandis que ce taux ne s'élève qu'à 44% pour le reste des entreprises bruxelloises.

L'extension de l'espace pour des entreprises portuaires et logistiques

→ → Actions 1-4

Afin de stimuler le développement économique de la zone portuaire, de nouveaux terrains doivent être libérés pour des entreprises logistiques et des entreprises utilisatrices de la voie d'eau. Actuellement les activités portuaires à Bruxelles sont concentrées sur une superficie limitée de 70 ha.

Le besoin de terrains est important : une demande immédiate de 20 ha devrait être satisfaite pour de nouvelles implantations, aussi bien dans le secteur logistique d'entreposage que dans les activités portuaires plus classiques. Une politique volontariste d'acquisition de terrains est ainsi indispensable.

Grâce à ces **nouveaux terrains**, de nouvelles entreprises à haut degré d'emplois diversifiés pourront être attirées. La préférence ira aux entreprises liées à la voie d'eau.

L'**ancien site de Carcoke** (12 ha) est actuellement en cours d'assainissement afin d'accueillir de nouvelles entreprises. En ce qui concerne l'extension du **centre logistique TIR** vers le BILC (Brussels International Logistics Center), de nouveaux terrains ont été achetés à la SNCB (8,5 ha). Des contacts concernant l'acquisition de nouveaux terrains seront engagés notamment avec la SNCB. De plus, un financement supplémentaire doit être recherché afin d'assainir et de viabiliser un certain nombre de terrains (environ 5 ha) dans le domaine portuaire. Le développement du **terminal à conteneurs** doit permettre au Port de renforcer son caractère attractif.

Enfin, des réorganisations du domaine portuaire s'effectueront encore. L'**espace disponible limité** doit être encore mieux utilisé. Ceci permettra une localisation plus aisée des entreprises et augmentera l'attrait vers les secteurs concernés.

Le renforcement de la compétitivité du secteur logistique bruxellois

→ → Actions 5-11

Afin de créer des emplois et de stimuler l'expansion économique au port, la compétitivité des PME portuaires bruxelloises doit être renforcée. L'amélioration de l'accès aux **aides économiques** peut à cet égard être un levier utile.

Par ailleurs, certains désavantages concurrentiels, auxquels les entreprises portuaires bruxelloises sont soumises, doivent être éliminés. Par exemple, il y a lieu d'examiner si le précompte immobilier et d'autres **mesures fiscales** ne constituent pas un désavantage pour les entreprises portuaires bruxelloises vis-à-vis des entreprises qui se situent dans d'autres zones portuaires de l'hinterland.

Une attention toute particulière doit être prêtée à la **simplification administrative**. Les **modes de transport respectueux de l'environnement** sont trop souvent découragés dans ce domaine, parce qu'ils sont par exemple soumis à des exigences de permis supplémentaires. Ceci devrait plutôt être le contraire.

Une politique active devra également être menée afin d'**attirer de nouvelles entreprises**. Pour y parvenir, une approche business to business sera utilisée. Par conséquent des investisseurs potentiels seront approchés de manière pertinente et proactive. La recherche de **nouveaux trafics** sera également intensifiée, notamment grâce au réseau mondial des attachés commerciaux.

Une meilleure stimulation de la zone portuaire comme bassin de l'emploi

→ → Actions 12-17

Les possibilités de trouver un emploi dans la zone portuaire sont encore trop méconnues. C'est pourquoi, le Port de Bruxelles doit être davantage promu. Dans le Contrat pour l'Economie et l'Emploi du gouvernement Bruxellois la zone du canal est définie explicitement comme bassin de l'emploi pour les Bruxellois.

A Zaventem, des entreprises qui sont actives à l'aéroport organisent régulièrement une **bourse d'emploi**, où



elles peuvent présenter leurs offres d'emploi aux demandeurs d'emploi intéressés. Afin de faire connaître les entreprises de la zone portuaire de la Région de Bruxelles-Capitale, les entreprises portuaires pourraient aussi organiser une telle bourse d'emploi.

Les écoles bruxelloises doivent, dans leurs contacts avec les entreprises, solliciter davantage les entreprises portuaires. Pour y parvenir, elles peuvent organiser des stages pour les étudiants de l'enseignement technique ou secondaire professionnel ou des projets d'expérience par le travail pour les étudiants de l'enseignement à temps partiel.

Beaucoup d'entreprises portuaires (69%) font face à des **difficultés d'embauche**. En ce qui concerne les employés, ces difficultés sont dues au manque de connaissance des langues et d'aptitudes techniques. Pour les ouvriers, il s'agit d'un manque d'aptitudes techniques. Le recrutement d'ouvriers pour les entreprises portuaires se fait surtout par des réseaux de relations ou par le bouche-à-oreille. Près d'un tiers (29%) des entreprises portuaires fait (parfois) appel à la main d'œuvre intérimaire.

Afin de pourvoir les postes vacants, les entreprises portuaires sont incitées à recourir le plus possible à l'antenne de l'ORBEM au zone portuaire. Les agences d'intérim bruxelloises, ainsi que le service l'ORBEM doivent mieux se faire connaître auprès des entreprises portuaires, de sorte que les demandeurs d'emploi bruxellois augmentent leurs chances de recrutement dans celles-ci.

L'augmentation des possibilités de trouver un emploi pour les peu qualifiés et les Bruxellois en général

→ → Actions 18-20

Les fonctions de magasinier, de cariste et de chauffeur de poids lourds sont typiques du secteur logistique. Pourvoyeuses d'emplois peu qualifiés, ces fonctions ne présentent que peu d'exigences en matière de diplôme. C'est toutefois au niveau de ces fonctions que se situent les principaux problèmes d'embauche rencontrés par les entreprises portuaires.

Il serait donc avisé d'axer sur ces **fonctions critiques** les formations destinées au secteur portuaire. La création d'un **centre de référence pour le secteur logistique** dans

la zone portuaire, à l'instar du centre de référence du secteur métallurgique à Forest (à côté de VW-Forest), constitue une possibilité intéressante. Le rôle idéal de ce centre de référence sera celui de collaboration entre la Région (ORBEM), les communautés (VDAB et Bruxelles Formation) et associations sectorielles (e.a. Febetra).

Les opportunités d'emploi pour les Bruxellois et pour les peu qualifiés peuvent être encore développées d'autres manières.

Une première possibilité consiste en l'élaboration par le Port de Bruxelles d'un **projet de diversité** propre à sa structure. Ce projet de diversité peut aussi bien s'adresser aux personnes qui n'y travaillent pas encore (lors du



recrutement de nouveau personnel) qu'aux personnes qui y travaillent déjà (formation continue du personnel). L'entreprise portuaire pourrait prendre l'initiative en cette matière et **servir d'exemple** aux autres entreprises présentes sur le domaine portuaire.

L'entreprise peut en outre intégrer des **clauses sociales** dans les marchés publics qu'elle confie à des entreprises privées. Ceci signifie que pour l'exécution des missions pour le compte de l'entreprise, l'entrepreneur est tenu de trouver ses employés et ouvriers dans les groupes-cibles.

Un autre instrument est l'engagement d'ACS (**agents contractuels subventionnés**). En 2005, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale mettra à nouveau des ACS à disposition, entre autres en vue de renforcer la sécurité. La zone portuaire peut également entrer en ligne de compte dans le cadre de cette action.

Pour conclure, nous pouvons évoquer les **projets d'économie sociale** destinés aux personnes peu qualifiées. Ces projets ont pour but de contribuer à l'émergence d'une collectivité durable et sont stimulés par les autorités, compte tenu du manque d'initiatives émanant du secteur privé. Des projets d'économie sociale doivent être réalisables sur le domaine portuaire.



La mobilité et l'environnement



Notre réseau routier est de plus en plus saturé, ce qui occasionne nombre de nuisances : bouchons, bruit, dégâts au revêtement routier, pollution par gaz d'échappement, accidents, stress etc. Les coûts dits externes sont supportés par les contribuables. Aux heures de pointe, le coût supporté par la collectivité pour un kilomètre parcouru en voiture atteint presque un euro !

En dépit de la saturation de nos voiries, le transport de marchandises n'a pas encore atteint son maximum. Dans son Livre blanc sur la politique des transports, l'Union européenne prévoit qu'en l'absence de recours aux modes de transport alternatifs, le trafic routier augmentera de 50% d'ici 2010. **La navigation fluviale constitue une bonne alternative** : ce mode de transport est bon marché et respectueux de l'environnement mais elle est actuellement encore sous-exploitée, entre autres à cause de son image parfois dépassée.

Afin de limiter les nuisances du transport quotidien des marchandises supportées par les habitants, les autorités, tant européennes que nationales souhaitent prendre des mesures de plus en plus formelles visant à faire

payer le coût réel du transport par le secteur du transport lui-même. Ce facteur pourrait constituer un important stimulant pour la navigation fluviale, étant donné que **les coûts externes du transport routier sont en moyenne 20 fois plus élevés que ceux du transport par voie d'eau**. Un nombre croissant de mesures sont élaborées afin de promouvoir les modes de transport plus respectueux de l'environnement, à savoir le rail et la voie d'eau.

Dans l'avenir, les ports fluviaux se transformeront de plus en plus en centres intermodaux logistiques, points de confluence des divers modes de transports (poids lourds, bateaux, trains de marchandises) où se constitueront des chaînes logistiques complémentaires pour l'acheminement des marchandises jusqu'à leur lieu de destination. Dans cette optique, non seulement le transport par voie d'eau, mais **également le transport par voie ferrée**, doivent être stimulés.

Une situation centrale dans un grand marché, la présence de personnel bilingue et diversifié et un excellent réseau routier font de la Région de Bruxelles-Capitale et de son port un lieu d'implantation très prisé par les entreprises. Ces entreprises génèrent un énorme flux de marchandises qui exerce une grande influence sur la mobilité au sein de la Région. Plusieurs villes élaborent à l'heure actuelle une réglementation visant à réduire la circulation des poids lourds dans le centre de la ville et à s'attaquer efficacement aux problèmes de circulation. A Bruxelles, une réglementation en ce sens concernant le pentagone est prête à être soumise à enquête.

Outre les nuisances dues à la circulation, les activités économiques et humaines occasionnent également des nuisances environnementales. Dans le passé, ces dernières n'étaient guère prises en compte, et la Région bruxelloise ne faisait pas exception à cette règle. La région comptait nombre de terrains pollués, voire fortement pollués, du fait, entre autres, d'activités industrielles. L'assainissement de ces terrains coûte très cher, des coûts souvent assumés par la collectivité, étant donné que de nombreuses entreprises industrielles ont cessé leurs activités ou ont fait faillite. Les cours d'eau, eux aussi, ont fortement souffert des déversements de déchets. De nouvelles stations d'épuration des eaux ont été construites au cours des dernières années afin de réduire le degré de pollution. Bruxelles ne fait pas exception ; une telle station est actuellement en construction au nord de la Région. A terme, ces investissements doivent améliorer considérablement la qualité de l'eau.

Le port comme atout d'une politique durable des transports dans la Région

→ → Actions 21-30

Le canal et le port constituent un grand atout dans le cadre d'une politique durable des transports dans la Région. Chaque bateau faisant escale à Bruxelles représente une diminution du transport routier. Un bateau de 2.000 tonnes représente une filière de 100 camions. Le trajet Anvers-Bruxelles ne dure que cinq heures en bateau.

Le canal est loin d'être saturé et peut facilement absorber un flux croissant de marchandises. En développant et en modernisant ses infrastructures existantes (le centre logistique TIR, les murs de quais, le terminal à conteneurs, etc.), le port peut contribuer largement à l'amélioration de la mobilité au sein de la Région. Une **bonne accessibilité** de la zone portuaire par la route et le rail et une signalisation claire seront alors indispensables dans une telle perspective.

Le transport par voie d'eau n'est bien sûr pas un service de porte à porte. Les marchandises doivent souvent être transbordées afin d'atteindre leur destination finale. Les mesures nécessaires seront prises afin que ce **transbordement s'effectue de la manière la plus efficace**.

Vu sa situation idéale, le port de Bruxelles peut se développer et devenir un centre de distribution régional multimodal. Ceci implique que les marchandises seront acheminées en grandes quantités par eau, rail ou route (ring nord et chaussée de Vilvorde), entre autres au moyen de conteneurs, avec un minimum de nuisance pour les riverains. Le port peut alors servir de base logistique pour assurer l'acheminement des marchandises jusqu'à leur destination finale au moyen de camionnettes plus adaptées à la circulation urbaine. **La modernisation et l'extension de l'actuel centre logistique TIR (le projet de BILC)** constituent un premier pas important dans cette direction.

Le Port de Bruxelles mène une politique active afin de faire connaître les nombreux avantages de la navigation fluviale aux entreprises de la Région bruxelloise. En 2005, le transport par conteneurs doit progresser jusqu'à atteindre 10.000 unités. Le transport de **déchets ménagers** vers l'incinérateur peut aussi s'effectuer par le canal. Actuellement des dizaines de camions-poubelles remontent depuis le sud (Forest, Anderlecht, etc.) vers l'incinérateur à Neder-Over-Heembeek. Le transport de



déchets par voie d'eau est déjà fructueusement mis en pratique dans plusieurs villes européennes. A Bruxelles, ceci réduirait annuellement le nombre de camions-poubelles dans le centre ville. Une étude en cours a démontré que ce projet serait à terme économiquement plus avantageux que le transport par la route. En plus des déchets ménagers, d'autres types de déchets comme les **déchets de construction** peuvent aussi être transportés en bateau.

Une politique respectueuse de l'environnement

→ → Actions 31-37

Ces dernières années, la population et les autorités sont devenues, à juste titre, de plus en plus sensibles à la problématique de l'environnement. Le développement économique et une prospérité accrue ne peuvent se faire au détriment de la qualité de vie et de l'environnement.

Le degré de nuisance dépend du moyen de transport. Au niveau mondial, la circulation est à l'origine de 30% des émissions de CO₂, dont 90% sont causés par le trafic routier. La pollution de l'air varie en effet en fonction du moyen de transport : une tonne de marchandises transportée par route sur une distance d'un kilomètre engendre douze fois plus d'émissions de CO₂ que par **la voie d'eau**, deux cents fois plus d'oxyde carbone (CO) et six fois plus d'oxyde nitrique (NO). Pour une prestation identique, le transport par voie d'eau consomme cinq fois moins de carburant que le

transport par la route. La voie d'eau est donc le **mode de transport le plus respectueux de l'environnement**, suivi par la voie ferrée. Il s'agit également des moyens de transport qui offrent la meilleure garantie pour la sécurité. Les risques d'accidents sont fortement réduits et la facture payée par la collectivité est nettement moins élevée. Le transport par le canal sera dès lors encouragé au maximum, entre autres par la **publicité** et par des **stimulants financiers**.

Les terrains de la zone portuaire sont rares et la demande est forte. Cependant, la plupart de ces terrains ont été fortement pollués dans le passé et seront assainis en profondeur avant tout démarrage de nouvelles activités. Il s'agit d'une dizaine de sites, dont l'ancien site de Carcoke. Bon nombre de ces terrains ont déjà fait l'objet d'une étude de sol, afin de permettre un démarrage rapide des opérations de dépollution.

Dans sa gestion quotidienne, le Port de Bruxelles prend toujours l'aspect environnemental en compte. Cette société a obtenu récemment le label d'**entreprise éco-dynamique** pour la gestion de son siège social et veut, dans l'avenir, étendre ce label à d'autres infrastructures qu'elle gère.

Le canal de Bruxelles joue un rôle essentiel de gestion hydrographique en Région de Bruxelles-Capitale et sert de «tampon» appelé à recueillir les crues d'orage. Cette fonction entraîne toutefois une forte pollution du canal, étant donné que les boues de décantation présentes dans les rivières et égouts souvent pollués sont alors transportées jusque dans le canal.

L'amélioration des déversoirs et la construction de **basins de décantation** pourrait réduire fortement cette forme de pollution. Une étude sera réalisée afin d'examiner la faisabilité et l'opportunité d'un tel projet. Associé aux installations d'épuration d'eau sud et nord (en construction), ces mesures pourront augmenter considérablement la qualité de l'eau du canal, ce qui permettra entre autres l'organisation de plus d'activités récréatives sur et à proximité du canal. Les possibilités

de **réduction de la pollution visible** (bouteilles vides, déchets divers, bois, etc.) seront également mises à l'étude.

Le port de Bruxelles est un port maritime qui doit être accessible 24 heures sur 24 pour les navires jusqu'à 4.500 tonnes. Chaque année quelque 40.000 m³ de boues sont draguées, afin de garantir la navigabilité sur le canal. La facture de cette opération est énorme, en l'occurrence plus de 4.000.000 €. Disposer d'un propre centre de **traitement des boues** pourrait représenter une sérieuse économie pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Des économies sont également possibles dans d'autres domaines. Actuellement, les voiries bruxelloises sont toujours nettoyées avec de l'eau du robinet, chère et rare. **Cependant, il est parfaitement possible de nettoyer ces voiries avec de l'eau du canal, nettement moins chère.**



L'intégration urbaine et les loisirs

Bruxelles, ville d'eau

Les habitants des villes traversées par un cours d'eau ou un canal s'orientent de plus en plus vers l'eau. Ils veulent vivre le long de l'eau, ils veulent se reposer, se promener, construire une petite terrasse ou faire du sport le long de l'eau. Dans beaucoup de grandes villes, **les habitants sont attirés par l'eau**. L'importance de la Seine à Paris ou de l'Escaut à Anvers n'est plus à démontrer, mais aussi les fontaines ou les étangs, en particulier en été, connaissent dans chaque ville un grand succès en raison de leur caractère apaisant et rafraîchissant.

Cette tendance se développe également à Bruxelles. Quoique Bruxelles ne jouisse pas d'une réputation de ville d'eau, le canal est malgré tout un cours d'eau important qui coupe la Région en deux. Il y a dix ans, la zone du canal était encore un quartier gris et peu agréable, principalement dédié aux activités industrielles et commerciales. Actuellement, l'on assiste à un



regain d'animation dans certains quartiers proches du canal : de nouveaux habitants viennent s'y installer, le secteur horeca y implante des établissements branchés, et de nombreux événements culturels y sont organisés. Les autorités aussi ont consenti de gros efforts afin de revaloriser la zone du canal. Le quai Béco et le quai des Péniches ont été réaménagés et d'autres sites proches de la voie d'eau bénéficient également de tels travaux de modernisation. Le site de Tour & Taxis, établi le long de l'avenue du Port est en plein développement et une crèche vient d'y être inaugurée. Des projets de rénovation de l'habitat sont actuellement en cours de réalisation le long du canal à Anderlecht et Molenbeek. Les contrats de quartier de la Région bruxelloise contribuent également à la renaissance des quartiers proches du canal.

Grâce aux excursions touristiques et éducatives en bateau et l'organisation de nombreux événements comme Bruxelles-les-Bains et la Fête du Port, **le canal acquiert à nouveau une image positive auprès des habitants**. Ces dernières années, le nombre de cyclistes le long du canal a également augmenté et l'achèvement de la piste cyclable aménagée tout au long des 14 kilomètres de voie d'eau va générer une nouvelle croissance du cyclotourisme.

Le Port de Bruxelles tente **d'ouvrir à nouveau le canal aux habitants** de la ville et cherche dans cette optique à trouver le **bon équilibre entre cette ouverture et les activités économiques** des nombreuses entreprises installées sur le domaine portuaire. La diversification de ces activités autour et le long du canal ne fera que se renforcer à l'avenir et fera de la zone du canal un véritable pôle d'attraction pour la Région. Il est déjà possible de s'adonner à la voile ou à l'aviron sur le canal. L'amélioration de la qualité d'eau et des accès au canal renforcera encore le caractère attractif de ces activités nautiques auprès des Bruxellois.

A côté du canal, la Senne est le cours d'eau le plus important à Bruxelles. Si Bruxelles est née le long des rives de cette rivière, la Senne a toutefois déjà disparu du paysage urbain depuis plus de 100 ans. L'idée de réintégrer ce vrai cours d'eau belge (il traverse les trois Régions) dans le paysage urbain fait de plus en plus son chemin. Le long du canal, une signalisation vers les parties de la Senne encore aériennes, mais qui, à la longue, ont été soustraites aux regards du grand public peut être mise en place. Rendre à certains endroits un espace à la Senne et libérer ce cours d'eau de ses vûtes déléstera également le canal qui devra absorber des quantités moindres de boues polluées en cas de fortes précipitations. La gestion du réseau hydrographique constitue d'ailleurs dans toutes les zones à forte activité un élément important dont il faut tenir compte en



vue de mener une politique urbanistique durable. La solution des problèmes liés à l'eau offre en même temps la possibilité de rendre l'environnement plus agréable et attrayant.

Une meilleure intégration du canal dans la ville

→ → Actions 38-48

A Bruxelles, l'eau est de plus en plus appréciée. Ce message a été parfaitement compris au Port de Bruxelles et, ces dernières années, cet organisme a consenti des investissements considérables afin de rapprocher le canal des Bruxellois. Le port n'est pas seulement un pôle d'activités économiques, mais se trouve également au milieu d'une zone densément peuplée. Une de ses missions consiste dès lors à intégrer au mieux ses activités et son infrastructure dans le tissu urbain bruxellois. **Le canal ne doit pas être la frontière, mais la liaison** entre les deux moitiés de la ville. La zone portuaire doit être propre, sûre et équipée d'installations portuaires modernes. Les zones accessibles au public doivent avoir un caractère agréable et attractif et inciter les gens à aller vers le canal et non à s'en écarter.

A l'instar de ce qui se fait dans nombre d'autres villes, nous devons **avoir l'ambition de donner au canal, et à l'eau en général, une place importante dans le paysage urbain**. Par des investissements appropriés, le canal peut générer une forte dynamique de proximité et se développer jusqu'à devenir une des zones les plus attractives de la Région. Une bonne **concertation** entre

les différents acteurs intéressés, comme les riverains, les associations, les architectes, les urbanistes et les diverses autorités est indispensable dans cette optique. D'autres grandes villes qui ont déjà attribué à l'eau, avec bonheur, un rôle de premier plan dans leur paysage urbain, peuvent servir de sources d'inspiration.

Ces dernières années, la zone non-portuaire du Bassin Béco a déjà été réaménagée en grande partie et sera achevée d'ici peu sur sa rive droite jusqu'à la Place des Armateurs. Le Bassin Béco et ses rives (le quai des Matériaux et le quai des Péniches) se situent au milieu d'une zone très active et abritent de nombreuses entreprises (KBC, Citroën, des bâtiments d'autorités publiques) et des bâtiments culturels (e.a. le Kaaitheater). Cette zone a été dès lors choisie pour être modernisée en premier lieu. D'ici peu, le nouveau **café-restaurant établi le long du Bassin Béco** ouvrira ses portes au public. La terrasse attenante à cet établissement deviendra sans aucun doute un pôle d'attraction pour beaucoup de Bruxellois. Le développement d'une zone destinée aux bateaux-maison est également à considérer.



La **politique urbaine sera encore renforcée** dans les cinq années à venir. Figurent entre autres au programme la rénovation du bâtiment du yacht-club (BRYC ou Bruxelles Royal Yacht Club), la construction d'une nouvelle école de voile, l'embellissement de quelques bassins (le bassin de Biestebroek) et la confection d'un **plan d'éclairage** pour la zone portuaire. Ce plan d'éclairage doit faire en sorte que le canal et ses alentours restent agréables à visiter le soir et doit également diminuer le sentiment d'insécurité généré par la vie citadine nocturne. Des espaces verts seront en outre aménagés le long du canal.

En matière de **travaux publics**, de nombreux projets sont programmés à proximité du canal. La piste cyclable régionale aménagée tout au long du canal, sera achevée. Dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre Bruxelles et l'Etat fédéral, la partie ouest de la petite ceinture qui longe le canal entre la place Saintelette et la Porte de Ninove sera réaménagée.

La Région bruxelloise devra désigner un **«maître bâtisseur»** afin de mener à bien les développements urbanistiques dans les quartiers jouxtant le canal. Ce «maître bâtisseur» devra veiller à ce que tous les projets dans la zone portuaire soient cohérents et en contrôler la qualité architecturale.

Dans les années à venir, des **concours d'architecture** seront organisés davantage afin de réaliser de nouveaux projets au Port et autour de la voie d'eau.

Afin d'améliorer la notoriété du canal et les nombreuses activités organisées au port, le Port de Bruxelles organise tous les deux ans la Fête du Port. Ces dernières années, cette fête s'est avérée être une réussite éclatante et l'intention est, pour les années à venir, **d'attirer encore plus de Bruxellois**, mais aussi des personnes résidant à l'extérieur de la Région, à découvrir le port.

Le fait de rendre la zone du canal attrayante ne peut pas s'effectuer au détriment de sa fonction économique. Dans le port de Bruxelles, les terrains disponibles sont très rares. Il faut les affecter en priorité aux entreprises logistiques et à celles utilisant la voie d'eau.

Les loisirs

→ → Actions 49-57

Les objectifs du canal sont principalement économiques. Cependant, il dispose d'un énorme potentiel dans le domaine des loisirs. A Bruxelles, ce potentiel est encore sous-exploité. Si le canal est rendu plus attrayant et plus accessible, un nouvel essor peut être donné à toutes les activités récréatives ayant lieu sur le canal et dans ses environs. Cette impulsion peut générer une dynamique qui fera bouger toute la zone.

«Bruxelles-les-bains», à l'exemple de Paris, a été organisé pour la deuxième fois au quai des Péniches durant l'été 2004 et a recueilli un succès de foule, ce qui prouve que les loisirs et l'eau vont de pair. Dans les prochaines années il conviendra d'étoffer cet événement avec encore plus d'attractions de manière à le transformer en un des points d'orgue du tourisme estival à Bruxelles.

Les excursions en bateau sur le canal remportent beaucoup de succès, et **doivent** certainement être étendues. Ainsi, tout le monde peut apprendre à mieux connaître Bruxelles de façon agréable et instructive.

Un soutien accru sera accordé aux nombreuses associations (sportives notamment) utilisatrices du canal. En cas de besoin, les infrastructures nécessaires à ces activités récréatives seront modernisées, améliorées ou réaménagées. En premier lieu seront construits de **nouveaux débarcadères** et plusieurs bâtiments seront rénovés (l'école de voile, le yacht-club) ; il est en outre nécessaire d'améliorer la signalisation menant, par exemple, aux quais, afin de faciliter l'accès des Bruxellois au canal.

Dans le sud de Bruxelles, la zone entourant le pont de la Petite Île et le quai de Biestebroek à Anderlecht peut être transformée en une zone de loisirs servant de point de départ pour les excursions en bateau, ainsi que pour la découverte des environs (le centre d'Anderlecht, le site de l'Aa).

Tant les autorités que des associations et des riverains organisent de nombreuses activités dans les environs du canal. Afin de coordonner davantage ces activités, une concertation avec tous ces grands acteurs doit avoir lieu dans une **plate-forme «L'eau dans la ville»**. Un plan d'action en matière de la récréation et de l'intégration urbaine peut en résulter.

Afin d'obtenir une véritable réussite de la récréation sur et autour du canal, cette politique doit être intégrée dans une stratégie régionale globale en matière de tourisme à Bruxelles.



→ → Instruments et leviers

→ → Actions 58-68

Ces objectifs de gestion seront intégrés dans le **contrat de gestion** et dans le **plan d'entreprise** du Port.

Le Plan régional d'Affectation du Sol (PRAS) est la base de la stratégie de développement de l'aménagement du territoire qui doit être mise en œuvre. L'administration portuaire participera de manière active aux **plans d'exécution urbanistiques** qui en résulteront.

Les moyens nécessaires seront affectés dans le **budget** afin de permettre la réalisation des nouvelles initiatives politiques. Des méthodes alternatives de financement seront cependant activement recherchées. La création d'un **partenariat public-privé (PPP)** sera en outre privilégiée. La création de sociétés mixtes ou la mise sur pied de formules Build-Operate-Transfer constituent des pistes à explorer afin de pouvoir réaliser certains projets.

Les **fonds et programmes européens** seront également utilisés comme leviers pour la réalisation des actions prévues.

Il est clair que le succès de la politique portuaire dépend entièrement de la création de liens **de coopération actifs** avec les autres ministres, des autres organismes régionaux, les communes bruxelloises, des autres ports et régions du pays, ainsi que de la coopération européenne et internationale.

Finalement, il est évident de souligner que ce plan d'action pour le Port de Bruxelles et un plan d'orientation stratégique qui s'étend sur plusieurs années.



Les 68 actions

Les 68 actions

→ → Le développement économique

Extension des terrains disponibles et réaménagements après résiliation des → 1 concessions

Afin de stimuler le développement économique de la zone portuaire, de nouveaux terrains doivent être libérés pour des entreprises logistiques et des entreprises liées à la voie d'eau. Actuellement les activités portuaires à Bruxelles sont concentrées sur une superficie limitée de 70 ha. Une demande immédiate de 20 ha existe pour de nouvelles implantations, aussi bien dans le secteur logistique et d'entreposage que pour d'autres activités portuaires. Une politique volontariste d'acquisition de terrains est ainsi indispensable. Dans ce cadre, il sera collaboré avec la SRDB (Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale).

L'ancien site de Carcoke (12 ha) sera assaini et viabilisé en plusieurs phases et pourra accueillir de nouvelles entreprises. En ce qui concerne l'extension du centre de distribution et d'entreposage TIR (BILC : Brussels International Logistics Center), de nouveaux terrains ont été achetés à la SNCB (8,5 ha).

Des ressources supplémentaires ont été engagées en 2005 et devraient être dégagées afin d'assainir et de viabiliser un certain nombre de terrains (environ 5 ha)

du domaine portuaire. Dans le cadre du Contrat pour l'Economie et l'Emploi, des négociations seront, le cas échéant, entamées tant avec le secteur public (la SNCB notamment), qu'avec le secteur privé afin d'acquérir de nouveaux terrains à proximité de la voie d'eau.

Grâce à ces terrains, de nouvelles entreprises à haut degré d'emploi diversifié pourront être attirées. La priorité sera donnée aux entreprises ayant une activité liée à la voie d'eau.



Perspectives d'avenir du site ex-Carcoke

Enfin, des réorganisations du domaine portuaire s'effectueront encore. L'espace disponible limité doit être encore mieux utilisé. Ceci permettra une localisation plus aisée des entreprises et augmentera l'attrait vers les secteurs concernés.

→ 2 Carcoke

La Région de Bruxelles-Capitale a repris l'ancien site de Carcoke (12 ha) pour l'euro symbolique. Le terrain sera viabilisé afin d'accueillir des entreprises logistiques et utilisatrices de la voie d'eau.

Ces actions comprennent :

- les travaux de démolition aériens et le désamiantage ;
- les travaux de démolition souterrains et l'assainissement du sol ;
- le détournement de la chaussée de Vilvorde derrière le site ;

- la construction de nouveaux murs de quai ;
- la viabilisation du site ;
- l'attrait de nouvelles entreprises qui utilisent la voie d'eau et créatrice d'emploi.

Tous les permis en matière de désamiantage et des travaux de démolition aériens ont été obtenus. Dans une première phase les bâtiments encore existants seront démolis. Aussi, dès 2005, la pollution visible appartiendra au passé. Les phases suivantes se succéderont systématiquement. L'assainissement du sol, quant à lui, durera quelques années.

→ 3 Le centre logistique TIR – BILC

La situation centrale du port de Bruxelles lui permet de se développer comme centre logistique de la Région bruxelloise et de son hinterland. L'actuel centre de distribution TIR se situe au cœur de la Région et est aisément accessible au charroi lourd via le ring et le long du canal sans occasionner trop de nuisances aux riverains.

La modernisation de ce centre et la construction de nouveaux entrepôts (BILC ou Brussels International Logistics Center) pourrait transformer ce dernier en un pôle logistique important de la Région. De là, les marchandises pourront être transportées par de petites camionnettes jusqu'à leur destination. L'extension éventuelle offrirait la possibilité de créer environ 400 emplois. Des entreprises implantées dans le domaine portuaire ont déjà marqué leur intérêt pour ce projet et sont également prêtes à y investir.



Cependant, les effets de mobilité de ce projet doivent être analysés minutieusement en collaboration avec les communes. Le transport de marchandises doit pouvoir joindre facilement le centre TIR-BILC, tout en veillant à ne pas nuire aux zones d'habitations environnantes.

Une bonne intégration architecturale et urbaniste est également essentiel pour réussir ce projet. Le projet devra être réalisé sans subventions spécifiques.

Le Port avec l'ensemble des autorités publiques concernées, sera invité à présenter un projet, intégrant la problématique de mobilité et de l'emploi, au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans les plus brefs délais.

→ 4 Le terminal à conteneurs

Afin de stimuler le transport de marchandises par voie d'eau au départ de et vers la Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles doit disposer d'un outil multimodal efficace. C'est pourquoi, un terminal à conteneurs a été implanté à l'avant-port, au quai Léon Monnoyer, à hauteur de l'incinérateur de Neder-over-Heembeek.

L'exploitation du terminal à conteneurs a été confiée à une société privée. Afin de promouvoir et stimuler l'utilisation de celui-ci, des contacts doivent être pris de manière proactive avec les entreprises, actives dans le secteur portuaire ou non. De cette manière le port de Bruxelles devrait traiter 10.000 conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds) en 2005, soit environ 180 conteneurs EVP par semaine.

Par ailleurs, la possibilité de transport de déchets par voie d'eau sera examinée. Tous ces efforts permettront de réduire considérablement le nombre de camions au centre-ville.



→ 5 Augmenter la compétitivité des entreprises portuaires

Les autorités doivent s'efforcer d'assurer et de stimuler la compétitivité des entreprises logistiques bruxelloises, notamment en diminuant les frais de transport par voie d'eau.

Ainsi, par exemple, les droits de port et de navigation ont été réduits au cours des dernières années. En ce qui concerne les droits de port, les droits d'accostage ont été exemptés pour le trafic maritime depuis le 1^{er} juillet 2004. Il s'agit d'une stratégie à long terme qui permettrait aux entreprises portuaires de réaliser une économie supplémentaire de 5.000 €.

Ces mesures ont contribué à la hausse de 42% du transport par voie d'eau entre 1999 et 2004. Ainsi, les entreprises utilisant la voie d'eau pour le transport de leurs marchandises économisent ensemble 350.000 € par an.

→ 6 Eliminer le désavantage concurrentiel du précompte immobilier

Jusqu'au 31 décembre 1993, la S.a. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, et par la suite le Port de Bruxelles, étaient entièrement exemptés du précompte immobilier sur leurs terrains et bâtiments. Depuis 1994, les propriétés du Port sont soumises à un précompte immobilier que le Port doit répercuter sur les entreprises utilisant ses biens.

Ceci signifie cependant une perte de compétitivité pour les entreprises portuaires bruxelloises puisque cet impôt n'est pas appliqué dans d'autres ports, car l'article 253, 3^o C.I.R. (*Code des impôts sur les revenus*) est toujours d'application pour ces ports. Ce dossier sera abordé auprès des ministres compétents.

→ 7 Simplification administrative

Une abondance de procédés administratifs et de règles peut constituer un inconvénient pour les entreprises (portuaires) bruxelloises par rapport aux entreprises d'autres régions ou à d'autres modes de transport. Il sera donc examiné, de concert avec le Port, quels procédés doivent être améliorés ou accélérés afin de pouvoir garantir la compétitivité de ces entreprises.

L'exemple suivant donne une idée de cette problématique : Les entreprises qui transportent leurs marchandises par voie d'eau doivent entreposer ces marchandises provisoirement sur les quais, jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de marchandises pour remplir le bateau.



Pour ce faire, il est nécessaire d'obtenir des permis (d'environnement), ce qui représente un inconvénient par rapport au trafic routier.

Cette question sera abordée avec les instances compétentes. Le gouvernement actuel souhaite en effet soutenir le transport par voie d'eau compte-tenu des très faibles coûts externes que ce mode de transport entraîne.

→ 8 Une stratégie active pour attirer de nouvelles entreprises

Le port développera une stratégie de marketing spécifique non seulement afin d'offrir un potentiel de croissance aux entreprises déjà implantées mais encore afin

d'en attirer de nouvelles. Pour y parvenir, il s'inscrira dans le city marketing économique général de la Région.

Cette stratégie s'appuiera sur les nouveaux terrains disponibles, sur les aides économiques aux entreprises et sur les projets de modernisation dans le domaine portuaire (BILC, le terminal à conteneurs, le dragage, le masterplan,...)

→ 9 L'amélioration de l'accès aux aides économiques

En étroite collaboration avec l'Agence bruxelloise pour l'Entreprise (ABE) des mesures seront prises afin de présenter aux entreprises portuaires bruxelloises les nombreuses aides disponibles pour stimuler leur développement économique.

La création d'un pôle logistique au sein de l'ABE, en collaboration avec le Port de Bruxelles, sera également plaidée.



→ 10 Faire appel aux attachés commerciaux afin de promouvoir le Port et d'attirer de nouvelles entreprises

La Région dispose d'un réseau étendu d'attachés commerciaux en Europe et dans le reste du monde.

Le Port utilisera de manière plus active ce réseau et attirera de manière proactive et pertinente les investisseurs potentiels ainsi que de nouveaux trafics.

→ 11 Organisation d'un concours de l'entreprise portuaire la plus dynamique

En coopération avec les entreprises portuaires (CEPB), un prix annuel sera remis à l'entreprise portuaire la plus dynamique. Les critères pris en compte seront notamment un taux de croissance remarquable, le nombre d'emplois créés, la satisfaction des clients, une démarche exemplaire de l'entreprise sur le plan de la gestion de la mobilité ou encore une bonne intégration dans l'environnement.

De cette manière, nous voulons attirer l'attention de manière positive sur les entreprises et mettre en avant certaines d'entre elles. Ce genre d'événements peut également contribuer à susciter l'esprit d'entreprise parmi les jeunes.

→ → Des initiatives de création d'emplois

→ 12 Le projet de stage dans les entreprises portuaires

Les écoles bruxelloises de l'enseignement technique et secondaire professionnel doivent augmenter leurs contacts avec les entreprises portuaires. Deux initiatives concrètes le permettent :



→ 14 L'antenne ORBEM au Port

Afin de pourvoir les postes vacants, les entreprises portuaires sont incitées à recourir le plus possible à l'antenne ORBEM au port.

- Les jeunes des centres d'enseignement à temps partiel sont soumis à l'obligation scolaire jusqu'à l'âge de 18 ans. Promouvoir l'emploi auprès des entreprises portuaires permettrait à ces jeunes d'acquérir une expérience professionnelle. Le 'parrainage' des jeunes des centres d'enseignement à temps partiel dans des entreprises est favorisé par le Contrat pour l'Economie et l'Emploi.
- Les élèves de l'enseignement technique et secondaire professionnel doivent souvent faire des stages pendant leur formation. A cet égard, on peut également se tourner de préférence vers les entreprises portuaires.

Aussi d'autres types d'enseignement entreront en ligne de compte pour poursuivre une collaboration avec les entreprises portuaires.

Le service de l'ORBEM, ainsi que les agences d'intérim bruxelloises doivent se faire connaître dans les entreprises portuaires, de sorte que les demandeurs d'emploi bruxellois augmentent leurs chances de recrutement auprès des entreprises portuaires. En ce qui concerne le service ORBEM, cette reconnaissance peut se manifester par une meilleure visibilité de son antenne ORBEM à l'avant-port en synergie avec le Service des Employeurs bruxellois de l'ORBEM.

→ 15 Coopération Stedenfonds de la VGC

Des moyens ont été prévus au Stedenfonds de la Commission communautaire flamande (VGC) pour la revalorisation de la ville et pour des projets en matière d'emploi. Ces moyens peuvent également être engagés dans la zone portuaire.

Le Stedenfonds a reconnu à ce jour deux projets localisés dans la zone portuaire, à savoir le «Maritiemproject» du BRAL (Conseil bruxellois pour l'Environnement) et le projet Canaletto du Kaaitheater.

De nouvelles initiatives, tels des projets d'économie sociale, pourront être soutenues par le Stedenfonds de la VGC.

→ 13 Le centre de référence professionnelle pour le secteur logistique

Les fonctions de magasinier, de cariste, de grutier et de chauffeur poids lourds sont typiques du secteur portuaire. Dans ce secteur, il y a relativement plus de Bruxellois employés que dans les autres secteurs d'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale. Il serait donc recommandé d'orienter les formations pour le secteur portuaire vers ces fonctions.

Afin de centraliser les formations existantes et d'organiser des formations complémentaires, la création d'un centre de référence professionnelle pour le secteur logistique dans la zone portuaire est indispensable. Le secteur logistique, comme le stipule le Contrat pour l'Economie et l'Emploi, peut constituer un éventuel centre de référence professionnelle. En ce qui concerne la formation poids lourds, Bruxelles Formation et le VDAB peuvent déjà disposer des terrains de Mabru.



→ 16 Les projets d'économie sociale

Des projets d'économie sociale sont des projets qui contribuent à une société plus durable en ce qui concerne l'objectif et les moyens à engager et qui ne sont pas



réalisés par le secteur privé lui-même. Des projets d'économie sociale doivent également être possibles dans la zone portuaire.

Une ordonnance relative à l'agrément et au financement des initiatives locales de développement de l'emploi et des entreprises d'insertion a été approuvée en 2004 par la Région de Bruxelles-Capitale ; elle a pour objectif de soutenir les projets d'économie sociale, ce qui peut favoriser de nouvelles initiatives.

Les organisations du secteur social doivent être encouragées à prendre des initiatives dans la zone portuaire en utilisant les moyens prévus par la nouvelle ordonnance, telle par exemple l'installation d'ateliers de réparation de bateaux et par des travaux de peinture.

→ 17 Organisation d'une bourse d'emploi

A Zaventem, les entreprises dont l'activité s'exerce dans l'aéroport organisent régulièrement une bourse d'emploi, où les entreprises peuvent présenter leurs offres d'emploi aux personnes intéressés.

Il sera examiné si les entreprises portuaires pourraient également organiser elles-mêmes une telle bourse d'emploi afin de mieux faire connaître des entreprises

installées dans la zone portuaire de la Région de Bruxelles-Capitale.

→ 18 Des emplois ACS au port

Le gouvernement a décidé d'engager de nouveaux ACS (agents contractuels subventionnés) dans des secteurs vitaux pour la collectivité tels la propreté, l'entretien et la sécurité.

Il importe que quelques-uns de ces ACS soient engagés dans la zone du canal pour garantir la sécurité et la propreté. En 2005, cinq ACS sont déjà mis à disposition pour garantir la sécurité dans la zone portuaire.

→ 19 Des projets de diversité

Le Contrat pour l'Economie et l'Emploi prévoit que les entreprises et organismes publics établissent des plans de diversité afin de stimuler l'occupation au travail des personnes issues de l'immigration. Cette volonté doit faire en sorte que le lieu de travail soit un reflet de la société bruxelloise.

Le Port de Bruxelles sera prié d'établir un plan de diversité pour lui-même. Ce plan de diversité pourra s'adresser tant aux personnes qui n'y travaillent pas encore (lors du recrutement de nouveau personnel) qu'aux personnes qui y travaillent déjà (formation continue du personnel). En tant qu'entreprise publique, l'entreprise portuaire pourrait prendre l'initiative et servir d'exemple aux les autres entreprises du domaine portuaire.

→ 20 Les clauses sociales

Introduire des clauses sociales dans des marchés publics, implique que l'entreprise qui exécute la mission est tenue, soit d'embaucher du personnel supplémentaire difficilement réintégré dans la vie professionnelle, soit de former des stagiaires et que l'attribution du marché soit conforme à la législation sur les marchés publics. La clause concerne les marchés qui dépassent un montant total donné et qui portent sur un nombre minimum de journées de travail.

L'entreprise doit insérer (p.ex. par le service ORBEM) un nombre de «journées de travail sociales» (un pour-

centage de la masse salariale totale) et l'occupation du travailleur concerné par les clauses sociales doit comporter une durée minium.

L'emploi de telles dispositions sera encouragé et favorisé davantage par le Port, ce qui permettra de contribuer considérablement à l'insertion des chômeurs.



La mobilité

→ 21 L'amélioration des liaisons ferroviaires

Afin de développer l'intermodalité du port, une amélioration des liaisons ferroviaires vers et au départ du terminal à conteneurs est indispensable. Dans son plan pluriannuel d'investissements 2001-2012, la SNCB a inscrit l'amélioration de ce projet. Cependant, la réalisation de cette liaison a été portée jusqu'à ce jour.

La réalisation rapide de ces projets sera plaidée de concert avec les entreprises intéressées auprès de la SNCB. Si besoin en est, la Région préfinancera ce projet important.

Les investissements les plus importants à réaliser sont une modernisation approfondie de l'infrastructure ferroviaire existante et le raccordement du Centre européen de Fruits et Légumes via une communication directe. L'attention nécessaire sera portée au croisement des liaisons ferroviaires vers le terminal à conteneurs avec l'Avenue de Vilvorde.

→ 22 Le transport de marchandises par voie ferrée

Le transport de marchandises par voie ferrée constitue une alternative intéressante à la livraison des colis exprès par vols de nuit en Europe. Dans une première phase, le transport de colis par trains de voyageurs en fonction des disponibilités actuelles pourrait être encouragé. Dans l'hypothèse où la demande pour ce type de transport serait suffisante, la faisabilité de services de



nuit réservés uniquement au transport de marchandises pourrait être examinée dans une phase ultérieure. Compte tenu de leur situation idéale à hauteur de l'avant-port, les gares de Schaerbeek-Formation et de Schaerbeek-Voyageurs pourraient parfaitement servir de plate-forme logistique à cet effet. Une amélioration des liaisons avec Zaventem serait également nécessaire dans cette optique. Moyennant l'exécution des travaux de raccordement indispensables, il serait à terme également possible d'approvisionner le Centre européen de Fruits et Légumes par le biais des trains dits à vitesse élevée (TVE), voire via le TGV.

A l'initiative de l'aéroport de Paris et de différentes entreprises logistiques, une étude de faisabilité est menée en cette matière. Il s'agit de faire entrer en ligne de compte le rôle de Bruxelles ou de faire réaliser des études complémentaires par la SNCB et les entreprises logistiques.

Dans le cadre de «City Freight», un projet européen de recherche en matière de l'approvisionnement et de la distribution urbain, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) de la Région bruxelloise a déjà mené une étude relative au transport de marchandises dans un environnement urbain.



→ 23 Le transport de déchets par la voie d'eau

A l'instar d'autres grandes villes européennes, le transport de déchets par voie d'eau peut être organisé (par exemple des déchets de construction).

La construction d'un terminal dans le sud de la Région ouvrirait la possibilité de transporter les déchets par voie d'eau. Actuellement, ceci s'effectue uniquement par la route. Les déchets ménagers des communes situées dans le sud peuvent ainsi être transportés par voie d'eau vers l'incinérateur situé à l'avant-port à Neder-Over-Heembeek. Chaque jour, 30 conteneurs EVP seraient ainsi transportés par voie d'eau, soit 9.300 conteneurs par an. La circulation de camions poubelles dans les rues de la Région de Bruxelles-Capitale serait ainsi réduite.

A l'initiative de l'Agence régionale pour la Propreté et du Port de Bruxelles, une étude relative au transport de déchets ménagers par voie d'eau a été finalisée par un bureau d'étude. Ces deux institutions régionales vont, à présent, étudier quel type de partenariat il y aurait lieu de créer afin de mener à bien ce projet ainsi que sa faisabilité financière.

→ 24 Le port en tant que moteur du centre de distribution urbain

L'accord du gouvernement stipule que la Région doit créer un centre de distribution urbain. Le gouvernement veut ainsi limiter l'accès des camions dans la ville.

Le port, en tant que partenaire logistique de la Région, est l'organisme par excellence pour réaliser ce projet en étroite collaboration avec le secteur privé et l'AED. L'implantation du centre de distribution s'effectuera éventuellement dans le cadre de l'extension et de la modernisation du centre TIR.

Il est donc essentiel qu'une bonne collaboration avec les communes concernées soit effective afin de pouvoir réaliser ce centre de distribution urbaine et de réaliser une concentration des poids lourds en dehors des zones d'habitations.

Le gouvernement se prononcera sur la base des résultats de l'étude de faisabilité actuellement effectuée par l'AED.

→ 25 L'amélioration de la signalisation

Dans le cadre d'un plan pluriannuel, le port remplace actuellement la signalisation dans le domaine portuaire.

En dehors de ce dernier, la mise en place de la signalisation s'inscrit dans les compétences de la Région. L'Administration de l'Équipement et des Déplacements effectue actuellement une étude visant à implanter une signalisation mieux organisée en Région de Bruxelles-Capitale. Le Port y participera de manière active en matière de sites et entreprises portuaires.

La signalisation du centre TIR à partir du ring RO a déjà été mise en place par la Région. Les transporteurs demandent toutefois que le TIR soit signalé dès la partie sud du Ring (Anderlecht). Cette problématique sera donc plaidé auprès du ministre flamand des Travaux publics, étant donné que la plus grande partie du Ring est gérée par la Région flamande. Par ailleurs, la faisabilité d'une adaptation des systèmes GPS dans les camions doit également être examinée afin de pouvoir remédier à ce problème.

Cette signalisation améliorée fera en sorte que les transports internationaux éviteront les zones d'habitations. Ainsi ils pourront atteindre le port et le centre TIR par les voies d'accès proposées par le plan IRIS.



→ 26 La promotion Short Sea Shipping

Le Short Sea Shipping est un mode de transport qui a le vent en poupe, en raison de son efficacité, de sa vitesse et de la qualité du transport de marchandises. Il s'agit de transport par eau dont le trajet emprunte partiellement la mer ou l'océan, mais, en restant proche des côtes (navigation côtière ou cabotage). Les avantages de ce genre de transport sont encore insuffisamment connus.

Il peut être remédié à ce manque de notoriété par la promotion du Short Sea Shipping auprès des clients potentiellement intéressés souhaitant acheminer des marchandises vers et à partir de Bruxelles.

Les ports wallons et flamands s'associent d'ailleurs pour promouvoir le Short Sea Shipping. La Région bruxelloise pourrait également s'intégrer à cette collaboration. La répartition régionale des compétences relatives à la politique portuaire ne peut en effet pas constituer un obstacle à une collaboration dans ce domaine.

L'éventuelle collaboration avec d'autres ports belges dans le domaine de la promotion du Short Sea Shipping doit encore être initiée.

→ 27 Le transport de pièces lourdes indivisibles

En Belgique, le transport de pièces de grande taille ou pondéreuses est défini comme «convoi exceptionnel de pièces indivisibles». Le convoi exceptionnel se réalise principalement – dans plus de 95% des cas – par la route.

Le convoi exceptionnel gagne en importance. Sa croissance est comparable à celle du transport de marchandises pris dans son ensemble. La production de pièces indivisibles sans cesse plus grandes en raison de considérations d'économie industrielle, contribue à cette croissance.

Le convoi exceptionnel routier provoque toutefois de grandes nuisances, des dégâts au revêtement routier et des frais externes, telle une escorte policière. De plus, les transporteurs routiers éprouvent de plus en plus de difficultés à tracer un itinéraire. La voie d'eau présente moins de restrictions physiques sur le plan du passage

et offre la possibilité de transporter des pièces indivisibles avec des dimensions et des masses beaucoup plus grandes.

En collaboration avec les autres Régions, le transport exceptionnel par voie d'eau doit être encouragé. Un accord de principe sera conclu entre les Régions à cet effet.



On tentera de centraliser toutes les informations dans une cellule particulière à partir de laquelle il sera possible de diriger le transport par la voie d'eau et par la route et de délivrer les permis nécessaires (par une procédure simplifiée d'octroi accéléré des permis) pour toute la Belgique.

→ 28 Un port bien desservi par les correspondances routières

Afin de permettre aux activités portuaires de rester compétitives et de répondre aux besoins d'approvisionnement à Bruxelles, les voies d'accès vers les différents sites portuaires doivent être optimales. Une bonne signalisation vers le domaine portuaire s'inscrit dans le cadre de la promotion de la complémentarité entre les divers modes de transport (route, rail et eau).

Il sera procédé à l'inventaire des améliorations nécessaires tant en rive gauche qu'en rive droite avec les entreprises portuaires. En se fondant sur cette liste, un

planning sera élaboré en vue de réaliser les travaux routiers nécessaires. En outre, le contrat de gestion prévoit déjà l'amélioration de quelques points le long du canal et du port.

L'accessibilité du domaine portuaire par le biais des transports en commun pour les divers employés doit également être examinée.

→ 29 Mise à la disposition d'un expert en transports pour les entreprises portuaires bruxelloises

Le Port dispose d'une grande expertise en ce qui concerne la problématique des transports. Subsidièrement à sa gestion commerciale, cette société fait bénéficier les entreprises portuaires de cette expertise logistique.

Conjointement avec les entreprises, l'expert en matière de transports pourra examiner leurs flux de transport en détail et voir comment elles pourraient opérer leur conversion au transport par voie d'eau ou par rail.

→ 30 Attirer de nouveaux trafics

Attirer de nouveaux trafics constituera un des moyens à mettre en œuvre afin de faire augmenter le transport de marchandises par la voie d'eau. L'ambition du Port de Bruxelles est de diversifier les destinations, ainsi que les flux actuels de trafic. Sont entre autres pris en considération, le papier, les déchets ménagers, les déchets de construction, les déchets électriques, électroniques et associés, le transport par palettes et les conteneurs.

Le Port de Bruxelles a, entre autres, pris des contacts avec un géant de l'ameublement suédois, dans la perspective de l'approvisionnement par bateau de sa nouvelle implantation à Anderlecht.

Une étude portant sur les différentes parties de la zone portuaire est menée afin de déterminer quels nouveaux trafics pourraient être attirés en tenant compte du masterplan du Port de Bruxelles.

Si besoin en est, le port mettra à disposition, dans les limites du possible, des terrains pour le développement de nouvelles activités économiques, entre autres dans le secteur des déchets.



La gestion de la zone du canal respectueuse de l'environnement

→ 31 Les travaux de dragage et le traitement des boues

Le rôle joué par le canal dans la gestion hydrographique de la Région de Bruxelles-Capitale occasionne un alluvionnement annuel de 40.000 m³ dans le



canal. Afin de garantir la navigabilité du canal, il convient de mettre en œuvre un programme permanent de dragage.

Le financement de ces travaux de dragage est garanti par le biais du contrat de gestion. Les travaux de dragage coûtent très chers et constituent une grande majorité des frais annuels. Les frais de traitement d'un mètre cube de boues s'élève à environ 106 €. C'est la raison pour laquelle, dans les années à venir, des mesures susceptibles de réduire considérablement ces frais seront recherchées.

A cette fin, l'opportunité et la faisabilité de différentes solutions seront étudiées, telle que l'amélioration des déversoirs entre rivières et la construction de bassins de décantation.

D'autre part, et toujours en vue de réduire les coûts de dragage, la faisabilité et l'opportunité de la construction d'un centre de traitement des boues de dragage en Région de Bruxelles-Capitale sera étudiée.

L'installation d'un tel centre de traitement aura pour effet que les boues ne devront plus être exportées vers les autres régions, ce qui permettra de réaliser des économies considérables, étant donné que la taxe environnementale prélevée dans les autres régions disparaîtrait.

Il était initialement prévu qu'un tel centre de traitement serait créé sur le site ex-Carcoke, mais celui-ci doit d'abord être assaini. Afin de pouvoir disposer plus vite d'une telle installation, la faisabilité d'un lieu d'implantation alternatif pour ce centre de traitement des boues sera examinée.

→ 32 L'utilisation de l'eau du canal pour le nettoyage des voiries

Les voiries de la Région bruxelloise ont toujours été nettoyées en utilisant de l'eau potable. Il doit être examiné si l'eau du canal pourrait être utilisée à ce sujet. Les camions des services d'entretien pourraient donc utiliser de l'eau du canal. Cette mesure signifierait une économie considérable au profit du contribuable et ferait en sorte que l'eau rare et pure ne soit pas gaspillée.

Dans une première phase, un accord de coopération avec la ville de Bruxelles sera mis sur pied. Si le projet s'avère fructueux, d'autres communes pourraient également participer à ce projet.

Il est clair que l'eau doit être d'une qualité suffisante afin de pouvoir lancer ce projet.



→ 33 Le nettoyage de la surface du canal

La présence de déversoirs tout au long du canal a pour conséquence que divers matériaux (plastique, bois, ...) flottent sur la surface du canal, ce qui dépare son aspect.

Dans quelques autres villes ou ports, l'eau de surface est régulièrement nettoyée. Ce type d'opération doit également être envisagée en Région bruxelloise, par le biais d'une mise en adjudication d'un marché de service ou par l'achat d'un bateau. Une compression du coût de l'opération peut être tentée en recourant au par-rainage de celle-ci.

→ 34 La promotion du transport de marchandises par voie ferrée auprès des entreprises portuaires

Une mesure d'aide a été élaborée qui consiste à réduire, pour l'usager final, les frais du transport combiné des marchandises par la voie ferrée sur les moyennes distances (dès 50 km). Cette réduction du coût est en outre idéale pour une liaison entre par exemple,



Bruxelles et Anvers. Etant donné que la part prise par le transport par la voie ferrée est actuellement encore relativement réduite, mais que le terminal à conteneurs offre des possibilités de développement, les entreprises portuaires doivent être encouragées à faire usage de cette mesure.

Cette mesure a été approuvée par l'autorité fédérale, mais doit encore être introduite de manière effective ; le Port ainsi que les associations professionnelles devront par la suite en assurer la promotion auprès des entreprises portuaires.

→ 35 Le régime des subventions pour la promotion du transport par voie d'eau

Il convient de déterminer si un régime de subventions, tout comme celui pour le rail, peut être mis en place afin de promouvoir le transport combiné par voie d'eau. Dans la négative, un déséquilibre risque de se créer entre le transport par voie ferrée et celui par voie d'eau, alors que ces deux moyens de transport devraient constituer une alternative valable au transport routier. L'Union européenne a déjà prévu ce genre d'aide au transport respectueux à l'environnement par son programme Marco Polo.

→ 36 L'assainissement des terrains pollués

Le passé industriel de bon nombre de terrains constituant le domaine portuaire a pour conséquence qu'ils

sont pollués. De concert avec l'IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement), le Port a pu inventorier, outre le site ex-Carcoke, des sites pollués couvrant une superficie de 5 ha. Ces terrains doivent également être assainis en vue d'offrir des superficies à de nouvelles sociétés exerçant une activité liée à la voie d'eau et proposant des opportunités d'emploi diversifiées.

Dans certains cas, le pollueur est connu et solvable, et celui-ci devra assumer la responsabilité de l'assainissement en vertu du principe «pollueur payeur». Cependant, les responsables de la pollution ne sont pas connus ou insolubles dans la plupart des cas : la pollution de ces terrains est qualifiée de «pollution historique».



Les études momentanément disponibles chiffrent à un total d'environ 5.000.000 € le coût d'assainissement de ces 5 ha de terrains industriels. L'objectif est, durant cette législature et en fonction des budgets disponibles, de dégager annuellement une partie des crédits nécessaires à l'assainissement systématique de ces terrains.

→ 37 Les clauses environnementales dans les marchés

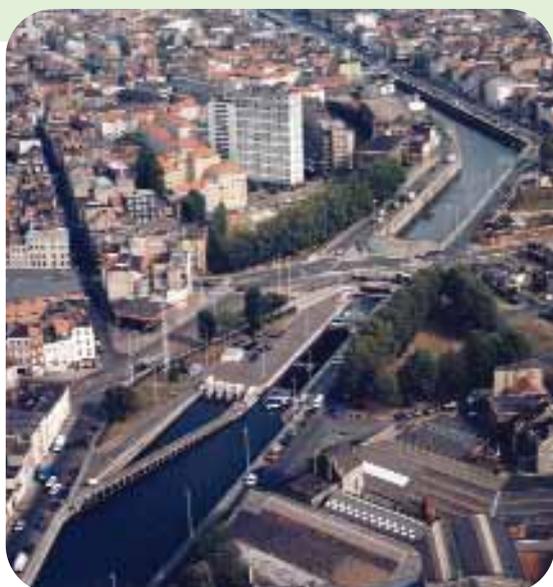
L'insertion des clauses environnementales, notamment la possibilité et/ou l'obligation d'effectuer certains transports par la voie d'eau, dans les adjudications publiques doit être encouragée auprès des différentes autorités régionales. Actuellement, certains marchés (par exemple l'élimination des mâchefers de l'usine d'incinération de déchets ménagers) prévoient déjà de telles clauses et ceci sera encouragé davantage.



L'intégration urbaine

→ 38 Un rôle actif pour le «maître bâtisseur»

Le canal, l'élément liquide dans la ville, doit se développer jusqu'à devenir un pôle d'attraction pour le développement urbain. En outre, les bâtiments qui



seront construits sur le domaine portuaire doivent servir d'exemple en matière de l'intégration urbaine

Afin d'assurer un contrôle de la qualité architecturale des projets de construction, l'accord du gouvernement de cette législature prévoit de désigner aussi à Bruxelles un «maître bâtisseur».

Ce «maître bâtisseur» sera concerné dans les projets en matière du canal et du port. Ce domaine pourrait être le protagoniste dans le développement du concept «maître bâtisseur». Le «maître bâtisseur» jouera donc un rôle important lors du développement de la zone portuaire.

→ 39 La modernisation du Bassin Béco

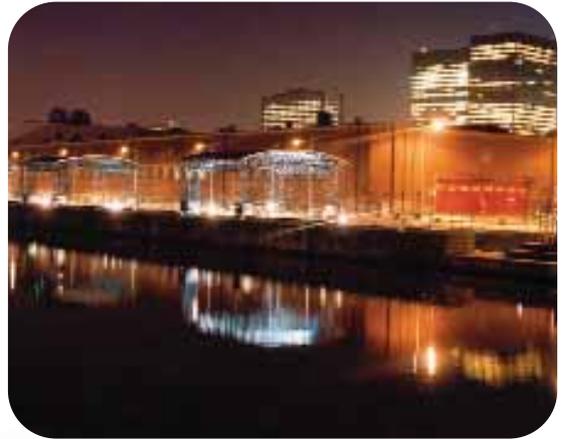
En raison de la situation centrale et dès lors de la présence visible du Bassin Béco dans le paysage régional, la modernisation des deux rives de ce bassin constitue un projet-pilote important qui doit servir d'exemple à une bonne intégration de l'ensemble de la zone du canal dans la Région. Maintenant déjà, les rives modernisées accueillent de nombreuses activités comme Bruxelles-les-bains et la Fête du Port. En plus, elles constituent le point de départ idéal pour de nombreuses excursions touristiques et éducatives en bateau organisées sur le canal.

Après la modernisation de la partie sud de la rive gauche, la rive droite (quai des Péniches) sera entièrement modernisée. A l'heure actuelle une première partie à la hauteur du garage Citroën a déjà été finalisée ; les travaux de modernisation se poursuivront jusqu'à la Place des Armateurs. Le soir, le bassin est éclairé de manière esthétique.

Après plus de 40 ans, le monument des Navigateurs a été restauré et est replacé à la Place Saintelette.

→ 40 La terrasse café-restaurant

Les rives du Bassin Béco sont actuellement rénovées et modernisées. Il peut se développer et devenir un pôle touristique du port. Un café-restaurant (avec terrasse) le long du canal pourrait entre autres être un pôle d'attraction important et faire du canal un lieu de détente agréable pour les Bruxellois. Cette initiative doit souligner la fonction récréative de la zone du canal.



La piste le long du canal (itinéraire n°5) sera aménagée en collaboration avec l'Etat fédéral. Le gouvernement a garanti une finalisation accélérée. Il est évident que ceci s'effectuera en collaboration avec les communes concernées.

→ 41 L'aménagement d'espaces verts le long de la zone portuaire

La zone du canal doit devenir un quartier propre et agréable, où tous les Bruxellois peuvent venir se détendre. Les citoyens apprécient énormément les espaces verts. Par conséquent, lors de l'aménagement de la zone du canal une grande attention a été portée à l'aménagement des espaces verts (plantations, pelouses, arbres et arbustes) tout en veillant à ne pas nuire aux activités portuaires.

→ 43 L'éclairage public

Un bon éclairage public suscite un sentiment de sécurité et de bien-être auprès des automobilistes, piétons, cyclistes et riverains. Il constitue un élément supplémentaire dans la lutte contre le sentiment d'insécurité. En concertation avec les responsables politiques au niveau communal et le ministre des Travaux publics, l'éclairage autour du canal doit être optimisé. Des réverbères fonctionnels mais également décoratifs devront être implantés de manière cohérente afin de créer autour du canal de Bruxelles une atmosphère nocturne agréable.

→ 42 Une piste cyclable le long du canal

19 itinéraires cyclables seront construites dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une piste le long du canal constitue évidemment une nécessité. La construction de ces pistes sera réalisée durant plusieurs années.

→ 44 La propreté

La nécessité de rendre la Région de Bruxelles-Capitale plus propre est ressentie par ses habitants comme un enjeu majeur. L'une des priorités est donc de rendre les espaces publics plus propres. Les mesures nécessaires doivent également être prises dans la zone du canal.

Le Port de Bruxelles fait également de gros efforts pour maintenir ses terrains aussi propres que possible. Ces efforts cadrent dans le programme d'une meilleure intégration de cette zone dans le tissu urbain.



→ 45 Le concours d'architecture

L'objectif du concours d'architecture est de susciter des idées de meilleure intégration du canal dans le tissu urbain. Ce thème répond également à l'intérêt croissant pour l'eau dans le milieu urbain. La présence de l'eau dans la ville doit, en d'autres termes, se décliner de manière créative.

Cette initiative doit également inciter les acteurs privés à améliorer la qualité architecturale des bâtiments dans la zone portuaire.

Ces projets pourront être réalisés à court terme. Il ne s'agit pas ici d'un simple concours d'idées mais de projets globaux qui prennent en considération divers aspects, notamment l'aménagement du territoire, des éléments récréatifs et hydrographiques, la problématique de la mobilité, des éléments sociaux, etc.

Dès que le «maître bâtisseur» a été désigné, il peut accompagner l'organisation d'un tel concours.

→ 46 L'actualisation du plan de sécurité

Afin de bien maîtriser les risques liés à l'activité industrielle et au transport de marchandises par les différents modes de transport, ainsi que dans un souci de limiter le plus possible le nombre d'incidents, le Port de Bruxelles établit un plan de sécurité.

Le plan de sécurité du Port de Bruxelles comprend quatre volets :

- l'élaboration d'un plan d'urgence et d'intervention ;
- la mise à disposition du matériel et des ressources humaines pour rendre ce plan opérationnel ;
- l'introduction du code ISPS (International Ship and Port facility Security) ;
- l'exécution de la directive européenne relative à la sécurité des ports (2004/0031 COD).

Concrètement, il s'agit principalement d'audits, de clôtures, de surveillance, de contrôle par caméra, de contrôle automatique des voies d'accès et de surveillance permanente du port.

→ 47 Le réaménagement de la petite ceinture entre la Porte de Flandre et la place Saintelette

Ce projet s'inscrit dans la revalorisation de la zone du canal. Il comprend le réaménagement du quai des Charbonnages, du quai du Hainaut (Molenbeek-Saint-Jean), du Boulevard Barthélémy et du Boulevard du



Neuvième de Ligne (Ville de Bruxelles) le long du canal de Charleroi à Bruxelles. Outre une bonne intégration du canal dans ce projet, beaucoup d'attention est également prêté aux piétons, cyclistes et utilisateurs des transports en commun, ce qui augmentera l'attrait du canal et de tout ce quartier. Le réaménagement de cette zone fait partie de l'accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral. Le Port de Bruxelles fait partie du comité d'accompagnement.



→ 48 L'intégration du quartier

Comme le Port de Bruxelles veut avoir connaissance des événements se passant dans la zone du canal, les contacts avec le réseau du quartier seront renforcés et le quartier sera impliqué dans les réalisations. Entre autres Canaletto, un réseau regroupant une soixantaine d'organisations, institutions et entreprises de la zone du canal, est très actif dans la zone du canal. Cet organisation entend garantir et améliorer la qualité de la vie du quartier. En plus de Canaletto, de nombreux comités de quartier et d'autres organisations sont actives autour du canal.

Une bonne concertation avec ces organisations et avec les communes autour du canal contribuera à une intégration optimale du port et du canal dans le tissu urbain. Lors du réaménagement des rives du Bassin Béco, le Port s'est concerté régulièrement avec les comités de quartier sur les actions en cette matière.



Les loisirs

→ 49 La coopération avec tous les acteurs

De nombreuses associations sont actives autour du canal, tant au niveau environnemental que socio-économique. Des excursions éducatives en bateau, des forfaits vélo et des promenades sont entre autres organisés. De nombreux comités de quartier sont également présents dans ce domaine. La création d'une plate-forme commune doit rapprocher tous les acteurs concernés afin de pouvoir coordonner et mieux harmoniser toutes les actions. Cette plate-forme permettra aux différents participants d'échanger des idées et de mieux se connaître afin de développer une stratégie globale autour de l'eau dans la ville.

→ 50 L'école de voile

Le canal a un énorme potentiel de développement en une zone importante de loisirs de la Région. On peut même y faire de la voile. A la hauteur du quai de Heembeek à l'avant-port se trouvent les locaux de l'école de voile.

Un complexe nouveau et moderne sera construit sur ce terrain. Outre l'école de voile, qui dépend du BRYC, ce complexe hébergera également d'autres associations utilisatrices du canal (les cadets de la marine, les scouts marins). Pour la réalisation de ce projet, le Port de Bruxelles a fait appel à un concours d'architecture afin de donner au nouveau bâtiment l'attrait et la présence nécessaires.

→51 La rénovation du port de plaisance

Le port de plaisance, à la hauteur du quai de Heembeek, renforce la visibilité du canal dans la ville. Par sa situation favorable le long du pont Van Praet, il peut avoir un impact important sur l'image du canal auprès des Bruxellois. Un beau port de plaisance accroîtra certainement l'intérêt pour les sports nautiques et permettra aux Bruxellois d'apprendre à connaître l'énorme potentiel que le canal peut offrir dans le domaine de la détente et des loisirs.



C'est pourquoi, des travaux de rénovation sont prévus sur le site (nettoyage de murs de quais en pierre, rejointoiement de murs de quais, peinture sur murs, nouvelle passerelle à câbles sur mur peint, revêtement epoxy sur la jetée principale, appareils d'éclairage le long des jetées, etc.). Ils seront cofinancés par la Région dans le cadre du programme d'intégration urbaine.

→52 Le développement d'une zone récréative près du pont de la Petite Ile

La zone autour du pont de la Petite Ile à Anderlecht représente actuellement un espace quelque peu perdue entre le square Vandervelde et le pont Paepsem. Elle

offre la possibilité d'être développée en lieu agréable pour les loisirs et les activités de détente. Les espaces verts sont encore suffisamment nombreux ; aussi, des activités nautiques pourraient s'y développer avec les investissements nécessaires. Elle peut également servir de point de départ de randonnées à pied ou à bicyclette (vers le site de l'Aa, le centre d'Anderlecht, le musée Erasme, etc.)

Le Port de Bruxelles et les entreprises situées au quai de Biestebroek investissent actuellement dans l'embellissement de leur infrastructure.

→53 Divers investissements en vue de susciter une utilisation plus intensive de la voie d'eau

Actuellement, le tourisme nautique n'est que faiblement développé dans la Région de Bruxelles-Capitale, bien qu'elle dispose, grâce au canal, d'une voie d'eau qui le lui permette, sans pour autant gêner le transport de marchandises par voie d'eau. Des actions relativement modestes peuvent améliorer l'accessibilité du canal et ainsi stimuler les sports nautiques dans la Région.

La construction de pontons et d'embarcadères, ainsi qu'une signalisation spécifique, pourrait être prévue de sorte que la voie d'eau soit utilisée plus intensément pour les activités récréatives (telles que les croisières permettant de découvrir Bruxelles depuis l'eau / en bateau) et les activités nautiques (comme l'organisation d'événements sportifs, etc.)





Les passages piétonniers à la hauteur des associations nautiques le long du Chaussée de Vilvorde doivent être reconsidérés de sorte que les nombreux amateurs des sports nautiques puissent atteindre le canal en toute sécurité.

→54 Bruxelles-les-Bains

Cette année, Bruxelles-les-Bains a été organisé au quai des Péniches (Bassin Béco) pour la deuxième fois. Malgré la météo moins clémente qu'en été 2003, la fréquentation a été très importante. Ce concept original renforce la liaison entre les Bruxellois et remet l'image du canal en honneur. Le Port de Bruxelles collabore en tant que partenaire à l'organisation de cet événement estival. Lors de Bruxelles-les-Bains, l'organisation des croisières touristiques peut encore être plus soutenue.

→55 Des croisières éducatives

L'organisation sur le canal de croisières éducatives pour les écoles secondaires sera encouragée. Les étudiants recevront des explications sur de nombreux aspects du port et du canal (économie, environnement, hydrographie, etc.). Ces visites leur permettront de prendre conscience de l'importance du port et du canal pour la Région. Vu que le canal ne s'arrête pas aux frontières de la Région, il est à peine nécessaire de concerter avec les Régions flamande et wallonne pour permettre une organisation fructueuse des croisières transfrontalières.

→56 La fête du Port de Bruxelles

La fête du Port de Bruxelles est organisée tous les deux ans au mois de mai et remporte toujours un grand succès auprès du public. Elle constitue un outil idéal pour faire connaître au public les activités du port de Bruxelles. La prochaine édition de la fête aura lieu le 20 mai 2006. Les divers organisations actives autour du canal seront concernées en cette matière. En outre, le BRYC célébrera son centenaire.

En raison de son grand succès, le Port de Bruxelles souhaite organiser en 2005 un événement similaire mais d'ampleur plus modeste pour le grand public. Les préparatifs sont déjà en cours.

→57 Attirer des événements culturels

Dans les environs du canal, de plus en plus d'événements culturels sont organisés, entre autres «Some like it zot», des représentations au Kaaitheater et des activités de Canaletto (p.ex. jouer aux échecs au quai). Tous ces événements stimulent naturellement la vie sociale autour du canal et reçoivent le soutien du Gouvernement.

Des activités ont déjà été organisées principalement dans le quartier du bassin Béco rénové et réaménagé, mais l'énorme potentiel de ces quais modernisés n'a pas encore été utilisé de manière optimale. Aussi, voulons-nous soutenir activement l'organisation d'événements culturels, dans toute la zone du canal, d'Anderlecht à Neder-over-Heembeek.





Les instruments et leviers

→ 58 La coopération avec tous les acteurs

La politique portuaire est étroitement imbriquée dans la mobilité, l'environnement, l'emploi et l'économie de la Région. Par ailleurs, de nombreux défis sont importants, non seulement pour la Région de Bruxelles-Capitale mais également pour les deux autres régions, voire même à l'extérieur. C'est pourquoi une collaboration active doit être engagée avec tous les acteurs concernés, tant en Région de Bruxelles-Capitale qu'ailleurs.

L'assainissement de l'ancien site de Carcoke est un exemple idéal de dossier complexe qui nécessite une collaboration optimale de toutes les instances concernées. De ce fait, l'initiative a été immédiatement prise de créer un comité de pilotage qui suit l'avancement des travaux et est composé de toutes les instances concernées.

D'autres exemples de dossiers nécessitant une telle collaboration existent: le traitement des boues, le transport de déchets, la formation, etc.

→ 59 Le contrat de gestion

Le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles est un des instruments principaux pour mener une politique portuaire. Il détermine les droits et les obligations du Port et de son autorité de tutelle. Ce contrat de gestion détermine par exemple le financement des missions de service public qui incombent au Port de Bruxelles. Le contrat prévoit par ailleurs un système de bonus-malus pour la stimulation financière du Port afin qu'il puisse atteindre ses objectifs.

La mise en œuvre de l'actuel contrat sera en outre évaluée, de manière qu'il puisse être examiné dans quels

domaines le nouveau contrat de gestion doit être modifié.

→ 60 Le partenariat public-privé (PPP)

Le partenariat public-privé (PPP) constitue un instrument de gestion majeur pour obtenir des réalisations concrètes. Une collaboration entre les entreprises privées et les autorités peut en effet mener à des succès que les entreprises ou les autorités ne pourraient jamais atteindre seules.

La problématique de l'évacuation des déchets par voie d'eau représente un exemple significatif. Les autorités ont un projet de transport de déchets ménagers par voie d'eau, traité par Bruxelles Propreté. Les investissements d'infrastructure devant être réalisés à cette fin sont relativement élevés. Divers entreprises privées traitant des déchets de la Région peuvent toutefois être intéressées par une telle infrastructure.



La création d'une société mixte d'exploitation doit être examinée. Cette société pourrait regrouper les parties souhaitant utiliser cette infrastructure, telles que le Port, ainsi que les organismes publics et privés. Si les différents partenaires pouvaient participer au financement, l'investissement pourrait ainsi être mieux appliqué.

L'extension du centre logistique TIR (BILC) représente un autre exemple de collaboration public-privé.

→ 61 Des programmes et des fonds européens

Le Port participera de manière active aux programmes européens qui peuvent contribuer à son développement. Ces programmes prévoient d'ailleurs souvent la mise à disposition de moyens de financement européens.

La Banque européenne d'Investissement (BEI) par exemple accorde un prêt au Port de Bruxelles pour le financement des travaux d'assainissement de l'ancien site de Carcoke. La BEI a, par ailleurs, déjà approuvé l'octroi d'un prêt pour le financement du projet d'extension du centre TIR.

Le Port de Bruxelles s'est aussi engagé dans le programme Marco Polo (programme pour la promotion du transport intermodal par la voie navigable) et Ecoports (échange de savoir-faire et de bonnes pratiques en matière de gestion de l'environnement).

Le Port de Bruxelles a également obtenu un financement dans le cadre du programme Interreg 3b destiné à l'Europe du Nord-Ouest. Ce projet vise, en collaboration avec d'autres partenaires issus de cette région, à un développement des ports en vue d'en faire un instrument durable pour la ville.

→ 62 Le masterplan

Un masterplan est en cours d'élaboration afin d'offrir à l'autorité portuaire une vision de l'avenir à long terme dans le cadre de ses valeurs et de ses missions. Ce plan de développement doit permettre la prise de décisions pertinentes destinées à s'intégrer dans un projet à long terme. Il sera évalué régulièrement et adapté en fonction des problèmes à résoudre.



Ce plan doit être ambitieux et volontariste. Il doit analyser en détail l'ensemble des matières relevant de la réalité portuaire (l'économie, l'emploi, la mobilité, l'environnement, etc), sans oublier d'y intégrer la rentabilité, la faisabilité technique, financière et spatiale. L'intention est d'évaluer de manière stricte le rendement des investissements publics en calculant les résultats induits pour l'ensemble de la Région.

Ce plan doit se développer jusqu'à devenir un instrument qui permettra de reprofiler les activités portuaires sur les différents sites en fonction des échéances des concessions et du type d'activité, ainsi que des divers paramètres étudiés. Ce projet s'articule autour de deux volets : la réalité socio-économique du port et les aspects urbanistiques.

→ 63 La coopération avec d'autres organismes régionaux

En dehors du Port, d'autres institutions régionales, telles que la SDRB, exercent des compétences importantes dans le domaine du développement économique de la Région. A travers l'intensification de la coopération avec les autres organismes régionaux à vocation économique, des synergies s'établissent, permettant de stimuler la croissance de la Région.

Un comité de coordination réunissant les institutions régionales économiques a été créé au sein de l'ABE. Le Port y jouera un rôle de participant actif. Il est cependant évident que la collaboration doit sortir des limites de l'échange régulier d'informations. Il s'imposera donc



d'élaborer avec l'ABE une stratégie d'approche des entreprises portuaires bruxelloises ; elle permettra de mieux pouvoir informer ce public-cible à propos de matières diverses portant sur les réglementations, les mesures d'aide,... qui les concernent.

Une autre proposition visant à la promotion de l'emploi dans le domaine portuaire consiste en la création d'un centre de référence pour le secteur logistique, ce qui suppose une coopération entre l'ORBEM (pour la recherche d'opportunités d'emploi dans les professions critiques) et les organismes de formation des deux communautés : VDAB et Bruxelles Formation (en vue de proposer les formations adaptées).

→ 64 La coopération avec les Régions flamande et wallonne

Un accord de coopération existe entre les trois régions, portant sur l'ensemble du réseau belge des voies navigables

Diverses commissions sont actives, conformément à cet accord de coopération. Un représentant du Port de Bruxelles siège dans la commission générale 4 où sont traités tous les problèmes à caractère général, dans la commission 2 qui se concentre sur la gestion de l'axe Anvers – Bruxelles – Charleroi, et dans la commission 5 où est traité l'aspect hydrologique des voies navigables.

Une assemblée générale se tient annuellement et la présidence est assurée à tour de rôle selon une périodicité d'un an. Bruxelles assurera la présidence en 2006. Aussi au niveau des ports, le Port de Bruxelles poursuit une stratégie de coopération avec la Flandre et la Wallonie.

En effet, le Port de Bruxelles doit faire face aux mêmes problèmes et défis que les autres ports régionaux et maritimes. Même pour des affaires où ce n'est pas le cas, une concertation systématique est nécessaire. C'est pourquoi le Port de Bruxelles vise également à une coopération avec la Flandre et la Wallonie au niveau des ports. A l'heure actuelle, le Port de Bruxelles a déjà conclu un accord de coopération avec le Port de Charleroi. Pendant les années à venir ces contacts doivent être renforcés.

Par ailleurs, une concertation systématique existe avec la Waterwegen en Zeekanaal NV.

→ 65 La coopération internationale

Les activités du Port de Bruxelles ont par définition une vocation résolument internationale, eu égard au caractère international du transport par voie d'eau. Une coopération avec diverses instances internationales et une association avec d'autres ports européens sont donc indispensables pour assurer le bon fonctionnement du port.

Le Port fait partie de diverses associations comme la FEPI (Fédération européenne des Ports intérieurs), l'AIVP (Association internationale des Villes et des Ports) ou l'AICPN (Association internationale permanente des Congrès de Navigation) au sein desquelles s'opère une collaboration régulière avec des partenaires internationaux du secteur.

Il existe en outre divers projets européens auxquels le Port de Bruxelles est associé en tant que partenaire et



qui ont pour but de promouvoir la navigation fluviale et l'échange de savoir-faire et de bonnes pratiques.

Une collaboration avec d'autres ports intérieurs européens a ainsi été mise en place pour ce qui concerne la mise en œuvre de la récente législation en matière de sécurité de la navigation (code ISPS) et la préparation de nouvelles initiatives de la CE.



→ 66 Bonus-malus

Un système de bonus malus a été mis au point conformément au contrat de gestion conclu avec le Port. Ce mécanisme doit servir d'incitant pour une gestion adéquate et dynamique de l'organisme. Un système de mesure, d'alimentation et de contrôle a été développé et onze indicateurs ont été déterminés.

Les résultats sont évalués chaque année et le système éventuellement adapté à la situation économique.

→ 67 Le Comité d'utilisateurs du Port

Par analogie avec le Comité d'utilisateurs de la STIB, il est proposé de créer un Comité d'utilisateurs pour le Port de Bruxelles. Il n'est en effet pas possible d'intégrer des représentants d'entreprises dans le Conseil d'Administration du Port de Bruxelles ou de les y faire siéger en tant qu'observateurs.

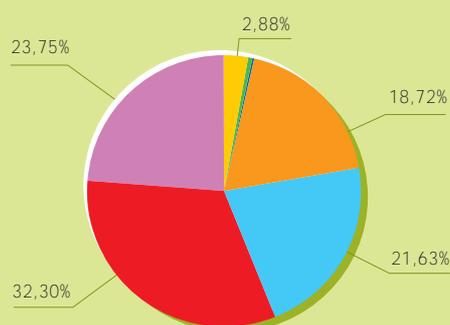
L'objectif de ce Comité d'utilisateurs est de conférer un caractère plus officiel et de structurer la concertation entre le Port de Bruxelles et ses principaux utilisateurs ainsi que les entreprises portuaires, et également les autres acteurs, telles les organisations récréatives.

→ 68 Financement

Ce plan d'action sera mis en œuvre en fonction des ressources financières disponibles. Afin de pouvoir réaliser les nombreux initiatives le gouvernement a augmenté de 17%, par rapport à 2004, les ressources régionales destinées à la politique portuaire lors du début du période de gestion. Le plan pluriannuel du budget régional prévoit maintenir cette croissance budgétaire sans dépasser les normes et objectifs budgétaires.

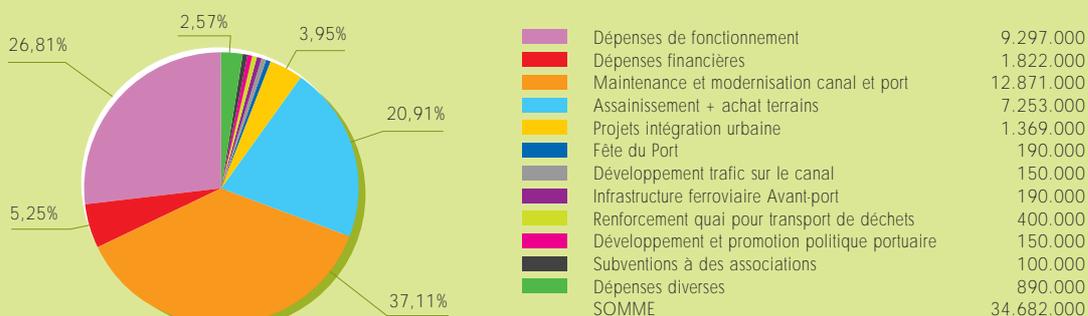
Outre la dotation du port, des dotations spécifiques ont été prévues pour la modernisation de l'infrastructure portuaire et pour mieux intégrer le canal et le port dans la ville. De plus, des montants ont été prévus afin de mieux promouvoir le port et de soutenir des associations actives autour du canal (telles que la Communauté des Entreprises portuaires, des associations récréatives, etc.). La composition des recettes et des dépenses de ces budgets pour 2005 est regroupée dans les graphiques ci-joints.

Recettes Port de Bruxelles



| | |
|--|-------------------|
| Recettes propres (recettes commerciales) | 8.237.000 |
| Dotations Région Bruxelles-Capitale | 11.201.000 |
| Dotation générale | 8.492.000 |
| Dotation projets intégration urbaine | 1.369.000 |
| Dotation assainissement site ex-Carcoke | 750.000 |
| Dotation transport de déchets | 400.000 |
| Dotation liaison ferroviaire avant-port | 190.000 |
| Crédit Banque européenne d'investissements (pour l'assainissement site ex-Carcoke) | 7.500.000 |
| Réserve ressources propres | 6.494.000 |
| Développement et promotion politique portuaire | 150.000 |
| Subventions à des associations | 100.000 |
| Contrat Economie et Emploi: assainissement | 1.000.000 |
| SOMME | 34.682.000 |

Dépenses Port de Bruxelles



Un nouveau budget d'un montant de 1 million d'euros a été prévu en 2005 dans le cadre du Contrat pour l'Economie et l'Emploi, afin de financer l'assainissement des terrains pollués dans le domaine portuaire ce qui est un des objectifs essentiels de ce plan. De nombreuses actions peuvent toutefois être réalisées sans prévoir des ressources financières complémentaires.



Le présent plan a été élaboré sous la direction du Cabinet du Secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels avec le soutien du Port de Bruxelles

Le texte est disponible en appelant le numéro 02/517 13 33 et sur le site Internet du Secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels <http://www.brigittegrouwels.com>

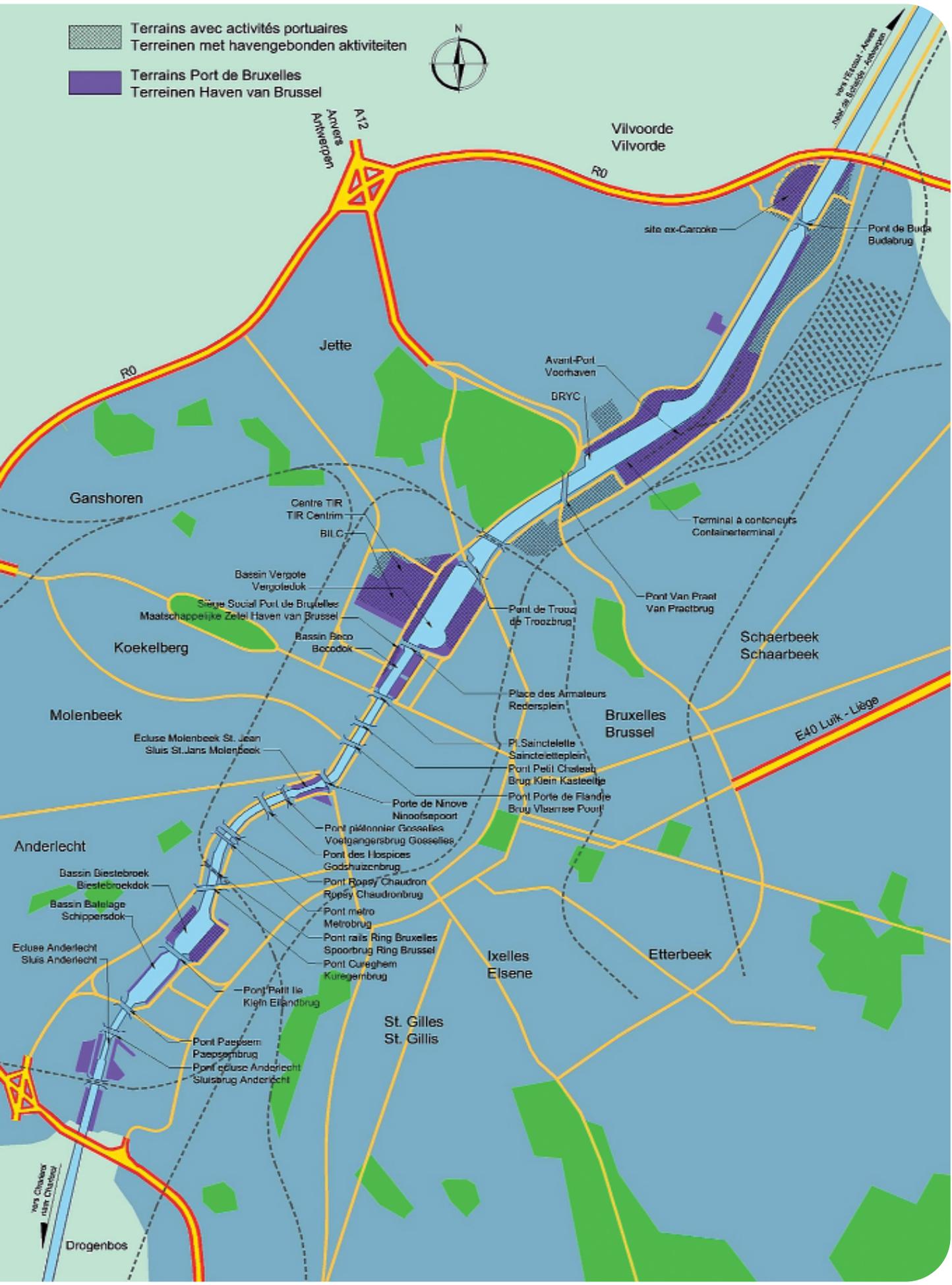
Réactions: info@grouwels.irisnet.be
Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Cabinet du Secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels
Boulevard Saint Lazare 10 (13ième étage) 1210 Bruxelles
Tél.: 02/517 13 33 Fax: 02/511 50 83

Port de Bruxelles
Place des Armateurs 6 1000 Bruxelles
Tél.: 02/421 57 10
www.portdebruxelles.be

Editeur responsable: J. Van Looy
Boulevard Saint Lazare 10 (13ième étage) 1210 Bruxelles

Mise en page: Atelier Création Graphique s.p.r.l. & Freeform
Photos: Marcel Vanhulst - Luc Dehaen

-  Terrains avec activités portuaires
Terreinen met havengebonden activiteiten
-  Terrains Port de Bruxelles
Terreinen Haven van Brussel



vers Charleroi
naar Charleroi

vers Fribourg - Anvers
naar Zwitserland - Antwerpen

E40 Luik - Liège