

DU MARITIME A L'INTERMODAL: QUELS DEVELOPPEMENTS ENTRE ANVERS ET BRUXELLES?

Brigitte Grouwels

Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale,
chargée de la Fonction publique et du Port de Bruxelles

1. Anvers et Bruxelles: des destins liés par l'histoire fluvio-maritime de l'Europe du Nord

Il n'entre pas dans mes intentions de me livrer ici à de longs développements historiques. Je souhaite cependant souligner combien nos 2 métropoles ont connu des évolutions parallèles et qu'à ce titre, la voie d'eau constitue un trait d'union entre Anvers et Bruxelles.

Depuis le Haut-Moyen Age, la Senne est utilisée comme vecteur d'approvisionnement de la capitale, tant en produits alimentaires qu'en matériaux de construction, par exemple. La Senne aura configuré le paysage de Bruxelles jusqu'au XIX^e siècle.

Savez-vous que la cathédrale de Malines a été édiflée grâce à des moellons de grès issus de carrières bruxelloises de Dieleghem et transportés sur le chantier par la voie d'eau?

D'une nature néanmoins très capricieuse, passant sans vergogne du tarissement à la crue, la Senne a fait l'objet de toutes les attentions des ingénieurs de Charles-Quint pour aboutir à un projet de canalisation de cette petite rivière imprévisible, célébré en octobre 1561.

Après plusieurs travaux successifs, la mise en œuvre du canal Sud vers Charleroi en 1832 constituera désormais non plus le seul axe AB mais bien l'axe ABC, Anvers Bruxelles Charleroi qui consacra tout le développement industriel de ce sillon de la Belgique au XIX^e siècle.

La 1^{ère} guerre mondiale aura des conséquences ravageuses sur les infrastructures portuaires, de sorte que ce n'est qu'en 1922 que le canal « de Willebroek », à savoir la liaison Anvers-Bruxelles, sera inauguré dans ses dimensions actuelles.

C'est d'ailleurs en observant ces grands travaux que notre grand poète Emile Verhaeren s'était exclamé dans une envolée lyrique: "...Regardez, c'est la mer qui s'en vient à Bruxelles!"

Nous ne rendrons jamais assez hommage au génie visionnaire de nos ingénieurs belges, qui nous ont dotés de ces voies d'eau, en grande partie fluvio-maritimes, munies de gabarits de tirants d'eau élevés (6 m au cœur de Bruxelles!) et de tirant d'air (33 mètres, une voie "royale") qui nous permettent, par exemple, d'accueillir le Mercator dans notre région, pour le plus grand plaisir des bruxellois.

Que les ostendais en témoignent, ... on le leur a rendu en bon état !

On ne s'est d'ailleurs pas arrêtés en si bonne route puisque cette grande tradition ingénierale s'est poursuivie avec l'ouverture de la grande écluse fluvio-maritime de Wintham en Flandre et en 2002 par l'inauguration des ascenseurs hydrauliques de Strépy-Thieu en Wallonie.

Ne parle-t-on pas désormais de l'axe ABC...D (Anvers-Bruxelles-Charleroi...Dunkerque) ?

Nous pouvons aujourd'hui nous réjouir de cette politique d'infrastructure qui vise à mettre nos cités portuaires (les petites et les grandes... !) en réseau. Bientôt, nous verrons apparaître la liaison Seine- Nord (ici j'évoque évidemment le nom de la Seine chère à Mirabeau et non la Senne des Brabançons).

Nous pouvons donc en premières conclusions souligner combien ce sont ces politiques d'infrastructures qui ont fait et font encore notre prospérité dans nos régions d'Europe.

A ce sujet, je tiens déjà à souligner, que j'entends stimuler une réflexion interrégionale sur l'opportunité de relever les ponts à 7m50 selon les recommandations de l'Union Européenne, dans le souci d'assurer un transit optimal aux flux de conteneurs qui inondent progressivement l'Europe.

C'est un débat difficile et qui risque d'être onéreux, mais je ne répèterai jamais assez combien nos succès respectifs s'inspirent de l'audace visionnaire de ceux qui nous ont précédés.

Continuons donc à être audacieux, c'est une des voies essentielles pour assurer un environnement durable à nos enfants.

2. Bruxelles, au cœur des réseaux européens

Il est évident qu'une politique des transports, qu'une vision de la "supply logistic chain", passe de manière incontournable par une vision des réseaux de voies navigables.

Nous bénéficions de l'avantage stratégique considérable d'être non seulement accessible aux navires jusqu'à 5000 T, ce qui nous laisse l'opportunité de liaisons directes vers de nombreuses destinations européennes en Short-Sea-Shipping et notamment vers ou en provenance de la Scandinavie.

Notre positionnement voie d'eau est également excellent puisqu'il nous permet désormais d'être en liaison aisée:

- au Nord avec l'Escaut, le triangle d'or du Rhin, voire même avec le Danube;
- au Sud, avec le nord de la France, qui comme on le sait est en forte croissance (Lille, Bethunes, Valenciennes,...);

Ces opportunités, le Port de Bruxelles a pu les saisir et grâce à une politique commerciale et de marketing dynamique, nous avons pu relever depuis 1994 la croissance de la voie d'eau et disposer le niveau qui était celui d'avant les années 80.

Cependant, la vision stratégique a également évolué vers, non plus vers le seul recours à la voie d'eau, mais bien vers l'utilisation conjuguée de l'ensemble des modes de transport via la trimodalité.

L'objectif de la politique intermodale est d'aboutir à une utilisation optimale de tous les modes de transport dans un souci de mobilité durable. A cet égard, les ports intérieurs comme Bruxelles, qui est le 5^e port intérieur d'Europe se positionnent volontiers selon trois caractéristiques:

- a) en tant que plate-formes multimodales qui structurent la chaîne logistique en intégrant la navigation intérieure, le cabotage, la route et le rail ;
- b) par la proximité immédiate des centres de consommation, de manière à réduire le post-acheminement par route;
- c) la mise en réseau et en synergies des différents acteurs de la chaîne logistique.

Il nous faut malheureusement constater qu'en Europe, le rail demeure le partenaire faible de l'intermodalité en raison de problèmes d'efficience et de coûts élevés pour l'utilisateur. Il n'est pas dans mon style de me joindre au cortège des lamentations envers les gestionnaires du rail, et je dois même reconnaître que la nouvelle équipe de la SNCB déploie des efforts très conséquents pour améliorer la situation. Néanmoins on ne peut s'empêcher de rêver lorsque l'on constate qu'aux Etats-Unis, le rail dispose d'une part de marché de 40 % dans le transport de marchandises!

Il faut encourager le développement du rail en tant que partenaire de la voie d'eau et non en temps que concurrent : leurs objectifs sont les mêmes, à savoir susciter un "un modal shift" de la route vers des moyens de transport plus

respectueux de l'environnement et qui s'inscrivent dans une logique de mobilité durable. Pour ce qui concerne Bruxelles, j'ai souhaité m'inscrire dans cette logique et de consacrer pour 2006 un budget de € 150 000 pour "le modal shift".

En matière de transport il convient, comme je l'ai dit de se montrer ambitieux et novateurs: ainsi j'entends bien aboutir dans le dossier de transport des déchets par la voie d'eau qui permettrait de diminuer le transit de 10.000 camions dans la région.

La Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI), qui compte plus de 200 ports et qui est présidée par le Port de Bruxelles s'active à l'analyse des meilleures pratiques dans le transport alternatif des déchets, à l'instar de ce qui se passe à Lille.

3. Les ports, facteurs de croissance économique en Europe

L'économie des transports est depuis trois décennies un facteur de croissance de l'économie globale en Europe comme on le voit sur ce graphique très éloquent: les pays disposant d'une activité de transport importante sont ceux dont le PIB/habitant est parmi les plus élevés. En particulier, pour notre pays, les activités portuaires ont toujours été – et demeurent- un atout compétitif majeur dans l'économie européenne.

Ainsi, les seuls ports flamands totalisent environ 25 % du trafic maritime dans l'Europe du Nord: cette tendance se confirme puisque aujourd'hui environ 40% des trafics du port d'Anvers sont constitués de conteneurs, ce qui est très révélateur de la haute valeur ajoutée économique de ces trafics.

Rappelons également que les études de la Banque Nationale laissent apparaître que les ports flamands procurent environ 215.000 emplois directs et indirects. Il est d'ailleurs significatif de constater que selon cette même étude un emploi direct génère un emploi indirect.

Au Port de Bruxelles, dans des proportions bien sûr plus modestes, nous pouvons observer le même dynamisme de l'économie portuaire et logistique.

Nous comptons environ 300 entreprises sur notre petit domaine portuaire bruxellois, dont 70 % ont leur centre de décision au sein du port lui-même. Une entreprise sur deux réalise les $\frac{3}{4}$ de son chiffre d'affaire au sein de la Région et 60 % des ouvriers des entreprises portuaires bruxelloises sont domiciliés au sein de la Région. On peut donc affirmer que le Port de Bruxelles est particulièrement bien ancré dans la Région.

La dynamique portuaire bruxelloise a pris une dimension impressionnante ces dernières années, puisque nos trafics atteignent près de 21, 5 millions de tonnes, dont 7, 7 par la voie d'eau.

Même s'il nous faut regretter un tassement du trafic maritime direct, on peut en revanche se réjouir de l'augmentation spectaculaire des trafics fluviaux en 2004, qui ont progressé de 13 % .Nous aurons ainsi en moins de 10 ans connu une progression globale de 40 % des trafics au Port de Bruxelles. Gageons que cette progression n'est pas terminée!

Sans entrer trop dans les détails, je souhaiterais citer quelques éléments qui montrent combien l'action conjuguée de mon département et du Port de Bruxelles affiche de hautes ambitions de développement:

a) L'activation du terminal à conteneurs de Bruxelles

Ce récent terminal dont le démarrage avait causé quelques soucis affiche pour sa première année d'exploitation un joli résultat, puisque pas moins de 12.000 TEU (EVP) y ont été transbordés, ce qui pour un terminal urbain n'est, vous en conviendrez, pas trop mal! Notons que plus de 90% de ces conteneurs sont transportés sur la ligne Bruxelles-Anvers qui affrète quatre barges par semaine.

A ce jour, ce terminal a connu l'implantation de trois nouveaux entrepôts réalisés par des entreprises logistiques performantes, de sorte que 1 euro public investi a généré l'investissement de 4 euros privés. Et croyez-moi, contrairement à ce que certains esprits pessimistes annonçaient quant à la faisabilité d'une ligne régulière Anvers-Bruxelles, cette progression est loin d'être terminée.

b) La mise en œuvre du Brussels International Logistic Center (BILC)

J'ai le privilège de vous annoncer que le Conseil d'Administration du Port en sa séance du 25 novembre 2005 a soumis proposé au Gouvernement la proposition de créer un centre de logistique urbaine sur un terrain de 9 ha sur le site de T&T. Ce projet, sous forme de partenariat public-privé, entend mobiliser environ 25 millions d'euros, avec le soutien de la Banque Centrale Européenne afin de mettre en œuvre un centre logistique de distribution des marchandises au sein de la Région.

Environ 400 emplois directs et autant d'emplois indirects sont prévus sur le site. Rappelons qu'il s'agit-là aussi d'un projet de mobilité durable qui vise à prévenir l'envahissement des camions de livraison dans les rues de nos communes.

c) La revitalisation du site de Carcoke

Là également, le Conseil d'Administration du Port vient de prendre une décision importante en procédant à la 1^{ère} phase de sélection de candidats investisseurs de très grande envergure, ainsi que l'adoption du Cahier des Charges visant à la sélection finale du futur candidat logisticien.

Ce Cahier des Charges très ambitieux, prévoit, outre la dépollution du site de cette ancienne Cokerie, l'implantation d'un centre logistique. J'ai soumis à l'approbation du Gouvernement, les critères d'attribution de ce marché dont notamment la quantité d'emplois qui sera créée et l'obligation d'un tonnage minimum garanti de 250.000 tonnes dans cette partie fluvio- maritime du canal. J'entends particulièrement stimuler cette dynamique du Port de Bruxelles: ainsi, j'ai fait adopter par le Gouvernement Bruxellois un plan d'actions ambitieux, qui comporte pas moins de 68 actions que nous allons essayer de réaliser dans les prochains mois: à ce titre, il est évident que l'activité socio-économique et fluviaux-maritime du Port de Bruxelles est un des chapitres essentiels de ce plan d'actions.

4. Quand stratégie rime avec synergies!

L'économie portuaire s'appuie par définition sur des stratégies de réseaux : elles sont indispensables au développement de l'Europe notamment face à la montée en puissance des économies émergentes asiatiques!

Ainsi les taux de croissance mondiaux du marché du conteneur sont de l'ordre de 14 % en 2004, grâce notamment au développement économique extraordinaire de la Chine, surnommée l' "usine du monde", plus encore que ne l'aurait imaginé Alain Peyrefitte dans son célèbre ouvrage visionnaire paru il y a une 30aine d'années, "Quand la Chine s'éveillera"!

Parmi les grandes unités des "VLC" (Very Large Container Ship) en service, il n'en est pas un seul qui ne touche pas un port chinois dans ses rotations! On sait que cette croissance posera des problèmes majeurs en Europe, tant pour les capacités physiques d'accueil de ces cathédrales flottantes, que pour le déséquilibre entre les flux des conteneurs entrants (pleins au départ de l'Asie) et sortants (navires non remplis)

Les réponses à ce défi sont multiples: la récente ouverture du Deurganckdock relève d'une très pertinente stratégie de nos collègues anversois: j'ai eu moi-même l'occasion de visiter ce site extraordinaire lors d'une visite effectuée au

Port d'Anvers. Je considère d'ailleurs, qu'à ce titre, l'approfondissement de l'Escaut est une de nos priorités nationales majeures.

Cependant, la course à l'agrandissement et à la conquête d'espaces nouveaux ne sera pas éternelle et ne peut demeurer l'unique réponse à cette croissance sans fin du marché du conteneur, dont le risque est également la saturation de nos routes dans l'hinterland, dans l'arrière-pays.

A cet égard, les ports intérieurs, comme le Port de Bruxelles, présentent des espaces complémentaires d'accueil de ces conteneurs, ce qui suppose un écoulement plus fluide qu'il ne l'est dans l'hinterland de distribution.

Même si la pilule est amère pour nos amis anversoïis, il faut bien admettre que nos collègues hollandais n'ont pas manqué de vision en implantant un terminal à conteneurs sur le canal de Willebroek avec une ligne directe avec le Port de Rotterdam, sorte de cheval de Troie dans le dos du Port d'Anvers... !

Les exemples ne manquent pas, aujourd'hui de collaborations positives, notamment pour le "feederling" de lignes de conteneurs entre ports côtiers et ports intérieurs, comme entre Marseille et Lyon ou entre Le Havre et Paris.

Dans cette perspective, j'ai pris deux initiatives récentes:

- a) Mise en œuvre d'une convention de collaboration entre la Waterwegen en Zeekanaal NV et le Port de Bruxelles, afin de prendre des initiatives communes sur notre canal fluvio-maritime, notamment en terme de marketing et de collaborations sur les lignes de conteneurs;
- b) Visite au Port d'Anvers pour plaider l'utilisation plus efficiente de la voie d'eau qui a toujours été un axe structurant entre nos ports.

J'ai d'ailleurs l'intention d'aller bientôt porter le même message auprès des autorités du Port de Charleroi, qui comme je le signalais en début de cet exposé, forme le 3^e pôle de l'axe historique ABC.

Conclusions

En prenant mes fonctions dans le Gouvernement Bruxellois, j'ai eu, entre autres, la mission passionnante d'exercer la tutelle sur le Port de Bruxelles: les matières portuaires, pour paraphraser Goethe sont vraiment une "fenêtre ouverte sur le monde". L'essentiel est de maintenir le cap, et mieux encore d'anticiper le changement.

Rappelons-nous l'un des derniers messages de Peter Drucker qui s'est récemment éteint et qui, pour des générations de cadres, a été un des "papes" du management et de la stratégie: "On ne peut pas gérer le changement: on peut seulement en prendre la tête".

Sachons faire nôtre cette maxime, mais ne perdons jamais de vue que seule l'optimisation et la conjugaison de nos talents respectifs – et dans ce pays nous n'en manquons pas- nous permettrons d'atteindre cet objectif ambitieux.

Votre Académie de Marine réunit nombreux de ces talents, nombreuses de ces expériences qui ont fait et continueront à faire la prospérité de nos ports et de nos régions. Je souhaite vous en remercier de tout cœur et vous exprimer ma gratitude pour cette invitation et pour l'attention que vous m'avez accordée.