

LA CHAÎNE LOGISTIQUE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Port de Bruxelles organisait le 21 novembre dernier, dans les locaux de la capitainerie du Port de Bruxelles, son deuxième séminaire sur le thème du développement durable. Cette matinée de réflexion s'est concentrée sur le rôle de la chaîne logistique pour le développement durable. Plusieurs entreprises situées au port de Bruxelles sont venues témoigner de leur action en faveur des trois composantes du développement durable, ainsi que de l'importance pour elles de leur localisation à Bruxelles. Ce workshop a également été l'occasion de dévoiler les résultats de l'étude de Cathy Macharis, Professeur à la VUB, sur les avantages environnementaux de l'utilisation de la voie d'eau à Bruxelles.

Laurence Boyv, Présidente du Port de Bruxelles, a ouvert cette matinée de réflexion en rappelant les enseignements du premier séminaire, consacré au rôle essentiel du bassin Vergote pour Bruxelles, dans le respect du développement durable. Elle a déclaré : « *la logistique a pris une place prépondérante dans la vie économique actuelle. Cette chaîne comporte de nombreux maillons, depuis l'approvisionnement des matières premières de base jusqu'à l'utilisation finale du produit, et même au-delà pour inclure aussi la récupération et son traitement lorsqu'il n'est plus utilisé.*

Notre économie, de plus en plus mondialisée, avec des centres de production souvent très éloignés des centres de consommation, impose que les marchandises et produits parcourent souvent de nombreux kilomètres depuis leur fabrication jusqu'à leur consommation. Le rôle essentiel de la chaîne logistique repose dans la recherche de solutions optimales pour l'acheminement de ces marchandises et produits vers les lieux de consommation.

Les spécialistes du secteur réfléchissent depuis plusieurs années aux moyens d'optimiser cette chaîne logistique pour lui permettre de concilier une distribution efficace et rapide, avec l'intégration chaque jour renforcée du besoin d'agir en cohérence avec le développement durable. »

La volonté du Port de Bruxelles était de s'inscrire dans les trois composantes du développement durable. Quand on évoque le développement durable, on pense trop souvent à l'unique souci de protection de l'environnement et de la nature. Cet aspect, bien que primordial, n'est pourtant qu'un des trois pôles du développement durable. Or l'activité du port de Bruxelles rencontre les préoccupations de ces trois pôles :

- **La défense de l'environnement** : par la promotion du transport par la voie d'eau – le mode de transport le moins polluant – le port de Bruxelles permet d'éviter quelque 700 000 camions chaque année dans Bruxelles (chiffres de l'étude de la VUB). Ce sont ainsi près de 2 000 camions supplémentaires qui devraient être absorbés chaque jour à Bruxelles si la voie d'eau et son activité marchande n'existaient pas. La navigation marchande à Bruxelles, ce sont également plus de 100 000 tonnes de rejet CO₂ en moins.
- **Un rôle économique durable** : les entreprises installées au port de Bruxelles le sont souvent de longue date et investissent sur leurs concessions. Ces investissements à longue échéance permettent de garantir la pérennité de l'activité économique et donc de la valeur ajoutée et des emplois créés. Le Port de Bruxelles mène d'ailleurs une politique commerciale visant à encourager ces investissements à long terme en adaptant la durée des concessions aux investissements consentis par les entreprises.
- **Une dimension sociale** : les entreprises du port de Bruxelles se distinguent particulièrement par leur souci d'offrir à leurs employés et ouvriers de bonnes conditions de travail. Cela passe évidemment par des contrats de travail offrant aux travailleurs une

sécurité d'emploi importante à l'heure actuelle. Par ailleurs, de nombreuses entreprises mènent également une politique de prévention importante pour réduire au maximum les accidents de travail, dans des métiers parfois à risque.

Nous vous proposons ici un résumé de cette matinée de réflexion.

CFNR

La journée a commencé par l'exposé de **Ferenc Szilagyi de la Compagnie française de Navigation rhénane**, gestionnaire du terminal à conteneurs du port de Bruxelles.

Ferenc Szilagyi a souligné tout d'abord l'importance de la navigation fluviale pour la réduction des émissions polluantes liées au transport, affirmant clairement que le transport par la voie d'eau est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. L'activité du terminal à conteneurs du port de Bruxelles a épargné à Bruxelles 7 000 camions en 2007. La CFNR tend à diminuer au maximum la part du transport par camions, la majorité des conteneurs étant destinés à l'avant-port. Quand le transport par camions est nécessaire, la CFNR s'efforce de passer des conventions avec ses clients pour que ces camions roulent en dehors des heures d'affluence sur les routes.

L'activité du terminal à conteneurs a permis un transfert modal de la route vers la voie d'eau pour des conteneurs venant d'Anvers qui, avant la mise en service du terminal, parcouraient ce trajet par la route. Cette activité a également permis la création d'emplois à Bruxelles.

Ferenc Szilagyi a ensuite évoqué les perspectives d'avenir du terminal à conteneurs, avec un volume de 25 000 EVP d'ici 2012 (17 000 camions en moins), 30 à 35 emplois, et le développement du transport ferroviaire, notamment grâce aux travaux d'infrastructures réalisés actuellement par Infrabel.

Ceres

Jean-Pierre Roels, de la société **Ceres**, la plus grande meunerie d'Europe, a ensuite rappelé que le développement durable était aussi une préoccupation quotidienne d'un meunier. Ainsi, 95% des matières premières nécessaires à la production de la meunerie arrivent soit par la voie d'eau (68,5%), soit par le rail (25,5%). 58% des exportations se font ensuite par la voie d'eau, avec soit une utilisation « traditionnelles » des barges, soit le recours au conteneur. Le choix de Ceres de recourir massivement à la voie d'eau a permis à Bruxelles d'éviter 20 000 camions l'année dernière.

Jean-Pierre Roels a ensuite évoqué les projets d'avenir en faveur du développement durable. Ceres est un grand consommateur d'énergie pour sa production. Ils développent actuellement un projet de cogénération : l'utilisation des billes de chemin de fer usagées pour la production d'une partie de leurs besoins en électricité. Ce projet permettrait l'utilisation d'énergies renouvelables, réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, Jean-Pierre Roela a fait part de la réflexion de Ceres pour réduire la diminution de camions servant à la livraison de leurs clients du Benelux, notamment par la création de dépôts à proximité de la clientèle, approvisionnés par voie fluviale.

Reibel

Nathalie Geshier, du logisticien **Reibel**, a présenté la vision bien particulière de cette société, qui est fondée sur les bases du développement durable. Du point de vue logistique d'une part, puisque Reibel s'est spécialisé dans la logistique humanitaire pour le compte de grandes organisations internationales. Mais Reibel propose également des solutions pour des petits

acteurs économiques, qui sont souvent exclus de la chaîne logistique classique. C'est le cas notamment des producteurs indépendants de Champagne, pour lesquels Reibel offre des solutions adaptées et performantes pour que leurs produits atteignent des marchés souvent inaccessibles pour eux.

Le deuxième pôle d'activité de Reibel, par l'intermédiaire de sa filiale Belpower, est la production et la commercialisation d'énergies renouvelables. Belpower propose ainsi des solutions pour les petits consommateurs (particuliers) comme pour les grands consommateurs. La production de cette énergie se fait grâce à des moyens 100% renouvelables : soleil, vent, eau.

Enfin, Reibel, qui déménagera et s'agrandira prochainement sur la rive gauche de l'avant-port, a annoncé sa volonté de construire des bâtiments énergiquement passifs.

Katoen Natie

Nouveau client du Port de Bruxelles, la société **Katoen Natie** développe actuellement l'ancien site de Carcoke pour en faire son pôle logistique bruxellois. **Liens Schellens** a exposé la vision d'un des plus grands acteurs mondiaux de la logistique par rapport au développement durable. Cette vision commence par des relations de confiance et de longue durée avec ses clients, permettant une base économique solide et une garantie de valeur ajoutée pour toutes les parties.

Katoen Natie a ensuite évoqué sa volonté de construire des bâtiments peu énergivores et sa recherche permanente de solutions pour améliorer ses méthodes de travail dans le respect du développement durable. Ainsi, la mise en place d'une navette par bateau dans le port d'Anvers, reliant ses différents sites, permet une diminution importante de l'utilisation du camion pour les transferts de conteneurs.

Katoen Natie accorde une attention particulière aux conditions de travail au sein de l'entreprise, avec notamment des programmes intensifs en faveur de la sécurité et de la santé, une éducation permanente de son personnel, un programme « wellness@work », mais aussi une approche pour favoriser une mobilité durable de son personnel (navettes de transports collectifs), ou encore une diversité sur le lieu de travail.

Katoen Natie a enfin évoqué ses projets de développement à Bruxelles, et notamment la dépollution du site de Carcoke, en cours actuellement, dont l'évacuation des déchets se fait par la voie d'eau. Le développement du site devra permettre la création de 400 emplois, et un trafic par voie d'eau d'environ 500 000 tonnes.

Professeur Cathy Macharis

Le Professeur **Cathy Macharis**, de la **VUB**, a présenté les résultats de son enquête sur les avantages environnementaux de l'utilisation de la voie d'eau à Bruxelles. Les résultats de cette étude parlent d'eux-mêmes et affirment le rôle central du port de Bruxelles pour le développement durable à Bruxelles.

700 000 poids lourds évités à Bruxelles en 2007

En 2007, il aurait fallu, pour transporter les 4,3 millions de tonnes de marchandises transbordées de ou vers la voie à Bruxelles, plus de 255.000 poids lourds à charge pleine. Si l'on considère la navigation à Bruxelles dans son ensemble (y compris le transit), soit 7,5 millions de tonnes et les trajets à vide que devraient effectuer les camions, ce sont annuellement près de 700.000 poids lourds en moins sur le réseau routier bruxellois.

27,5 millions € de coûts externes annuels évités

Pour la première fois, l'équipe du Professeur Macharis a chiffré précisément les coûts externes évités grâce à la présence d'un port à Bruxelles. Sur base des chargements et des déchargements effectués en 2007, ils ont calculé que la présence du port a permis d'économiser 11,5 millions d'euros, hors coûts de congestion. Si l'on tient compte de la congestion routière actuelle (congestion en situation « modérée »), ce sont 27,5 millions d'euros supplémentaires évités.

Jusqu'à 81,6 millions € annuels évités en coûts externes d'ici 2015

Les perspectives d'avenir du port ont également été analysées par l'équipe du Prof. Macharis, sur base des éléments actuels et des options stratégiques et des projets définis dans le Masterplan à l'horizon 2015 du Port de Bruxelles. Ils ont déterminé que, pour un trafic propre (hors transit) de 5,716 millions de tonnes en 2015, les économies en coûts externes à 36,1 millions d'euros (congestion comprise). Si les problèmes de congestion routière de Bruxelles devaient encore s'aggraver à cette échéance, ces économies atteindraient alors 81,6 millions d'euros.

Une réduction conséquente des émissions de CO2

Par ailleurs, les émissions de CO2 des transports fluvial et routier ont été estimées. Il en ressort que l'existence de la voie d'eau et du port à Bruxelles représente actuellement une économie d'émissions de CO2 allant, pour les trafics propres au port, de 32.590 à 51.545 tonnes de CO2, selon le scénario utilisé et de à 67.942 et 108.683 de tonnes de CO2 si l'on inclut le trafic en transit sur le canal.

Investir dans le portuaire à Bruxelles, c'est investir durablement

Enfin, l'équipe du Professeur Macharis a étudié l'impact d'investissements durables en infrastructures, tels un mur de quai.

Ainsi, l'étude s'est penchée sur les gains sociétaux que pouvait générer la construction d'un nouveau mur de quai au port, sous forme d'une analyse coûts/bénéfices sociaux. Au niveau belge, grâce aux avantages sociaux et environnementaux qu'il procure, cet investissement, à priori élevé (8 500 € par mètre soit 1,7 millions d'euros), procure un rendement positif de 9,38 euros par euro investi. Si l'on tient compte des coûts de congestion, ce ratio de rendement passe à 11,84 € par euro investi. L'explication de ces ratios de rendement très positifs est liée à un coût d'investissement unique limité, à une durée de vie très longue et à un coût d'entretien très limité, d'une part, et à des coûts externes annuels évités d'autre part. A Bruxelles, la présence de la voie d'eau et des installations portuaires au cœur de la ville fait qu'avec un investissement limité, on peut réaliser des économies sociales et environnementales considérables.

Conclusions

Charles Huygens, Directeur général du Port de Bruxelles, a clos cette matinée de réflexion par une synthèse des travaux, qui ont mis en évidence l'importance stratégique et les hautes performances des entreprises du port de Bruxelles pour le développement durable, tant aux plans social, environnemental qu'économique.

Charles Huygens a souligné l'importance de l'initiative publique pour les investissements en infrastructures profitables à la collectivité et aux entreprises sur le long terme, que ce soit pour les ouvrages d'art, les murs de quai (9 € de return pour 1 € investi), les plateformes logistiques, ou encore les infrastructures ferroviaires.

Charles Huygens a souhaité souligner l'importance des coûts collectifs à la société causé par le transport routier en prenant l'exemple des conséquences d'un accident de camion sur le Ring en novembre 2006. Cet accident a causé des bouchons pendant six heures, bloqué 30 000 personnes (avec la perte de 20 000 heures de travail), et a coûté globalement à la société la somme de 200 000 €. Cet exemple doit encourager les pouvoirs publics à internaliser les coûts externes ; c'est ce que fait le programme Naïade en subsidiant notamment le transport de conteneurs par voie d'eau.

Charles Huygens a également souhaité attirer l'attention sur le fait que le développement du transport maritime de conteneurs évolue plus rapidement que le transport fluvial de ces conteneurs, avec pour conséquence que plus de conteneurs sont sur les routes pour atteindre les centres de consommation. Cette tendance devrait pouvoir être inversée, c'est dans ce but que le Port de Bruxelles continuera ses efforts pour intensifier le transport de conteneurs depuis les grands ports côtier, par la voie d'eau, jusqu'à Bruxelles.

Enfin, Charles Huygens a conclu en évoquant la crise économique actuelle, qui pourrait bien changer radicalement la manière dont sont transportées les marchandises, se référant notamment à la réflexion de Ceres sur la construction de dépôts alimentés par voie fluviale à proximité de leur clientèle.