

# A la rencontre de **Brigitte Grouwels**, Ministre bruxelloise des Transports et du Port de Bruxelles



**UPTR : Quels sont les axes majeurs de la politique bruxelloise en matière de mobilité en général, et de transport de marchandises, en particulier?**

**Brigitte Grouwels :** L'accord gouvernemental considère l'expansion des transports publics comme la première priorité des autorités bruxelloises. En outre, les modes de transport alternatifs, comme la marche et le vélo, doivent obtenir la préséance sur l'usage individuel de la voiture. L'objectif de la politique de la mobilité doit consister à atteindre une réduction de 20% de la charge du trafic dans la région par rapport à 2001.

Cette volonté ne peut toutefois pas mettre en péril les intérêts socio-économiques de la Région de Bruxelles-Capitale et de ses habitants. En d'autres termes, les Bruxellois, mais aussi les navetteurs et les visiteurs ne peuvent pas être freinés dans leur mobilité, mais doivent recevoir, au contraire, la possibilité d'assumer leur mobilité différemment et d'une manière plus durable.

D'où l'importance de proposer de bonnes alternatives à l'utilisation de l'automobile. C'est pourquoi des espaces publics et des routes seront aménagés en vertu du principe STOP où la priorité est accordée aux usagers de la route actifs (piétons et cyclistes) et aux transports publics, en fonction de la distance que l'on souhaite parcourir. Des trottoirs et des pistes cyclables bien aménagés, une offre de transport public de qualité sur-mesure pour le client, des services autos souples dans le cas où une voiture serait

**« L'objectif de la politique de la mobilité doit consister à atteindre une réduction de 20% de la charge du trafic dans la région par rapport à 2001. »**



quand même nécessaire, voilà brièvement mes objectifs pour la prochaine législature. Les taxis constituent, à mes yeux, un complément aux transports publics, certainement la nuit avec le système des taxis collectifs (collecto).

Mon objectif n'est pas de mettre des bâtons dans les roues du trafic automobile. Par contre, j'entends davantage conscientiser l'utilisation de la voiture et mettre la population en garde face aux aspects négatifs d'un usage immodéré de l'auto pour notre qualité de vie et l'environnement de la ville. Dans mes compétences, je dispose de certains leviers pour aiguïser cette prise de conscience, par exemple, via une politique de parking différenciée, ou un aménagement des routes focalisé avant tout sur les transports en commun et les usagers de la route actifs et, ne l'oublions pas, les possibilités d'une gestion du trafic dynamique. Côté transport de marchandises, l'accord du gouvernement bruxellois prévoit l'élaboration d'un **plan pour le transport de marchandises dans**

**la région de Bruxelles-Capitale.** L'approvisionnement doit pouvoir se dérouler efficacement, dans l'intérêt des commerçants et des entreprises, tout en garantissant un minimum d'embaras pour les habitants et l'environnement.

Un événement important, dans ce cadre, est la **conférence** que la Région Bruxelloise organisera les 16 et 17 novembre prochains **en collaboration avec la Commission Européenne.** Cette conférence consacrée à l'« Urban Freight » (Fret urbain) s'inscrit dans le plan d'action en faveur de la mobilité urbaine de l'Union Européenne, dont fait partie aussi la distribution de marchandises dans un environnement urbain.

Le thème sera abordé sous toutes ses facettes : la liaison entre la ville et son hinterland, l'implantation des centres urbains de distribution, le planning et la répartition des marchandises dans un environnement urbain, la problématique du 'last mile' (dernier kilomètre).

**UPTR : Le principe de la taxe kilométrique (autoroutière) trouve un écho spécifique à Bruxelles puisque le Ring se situe essentiellement en Région Flamande et en Région Wallonne. Comment envisagez-vous cette situation au vu d'un éventuel remplacement du système actuel de l'eurovignette et de ses rentrées budgétaires ?**

**Brigitte Grouwels : Nous sommes favorables à une «perception proportionnelle à l'utilisation de la route» ou taxe kilométrique intelligente, d'abord pour les camions – en remplacement en effet de l'eurovignette- et dans une deuxième phase, pour les voitures particulières.** Cette taxe ne devrait pas se limiter aux autoroutes. Chaque région devrait en effet avoir la possibilité de déterminer elle-même quelles routes du réseau routier intérieur seraient également soumises à un système de taxe kilométrique intelligente.

Ainsi, « l'automobilité » pourra être bien mieux maîtrisée et intégrée dans une politique de mobilité volontaire. Entendons nous bien : je ne suis pas partisan d'un concept où chaque région imposerait son propre système. Nous avons déjà convenu avec les trois régions et avec l'état fédéral qu'il s'agit de mettre en œuvre un système harmonisé, pour toute la Belgique, et de préférence, compatible également avec les systèmes appliqués dans nos pays voisins (Allemagne) ou en développement (Pays Bas). Mais il n'en reste pas moins que chaque région doit aussi pouvoir déployer le système qui correspond le plus à sa propre vision de la mobilité et à ses besoins.

## « Le gouvernement de Bruxelles-Capitale prévoit la localisation d'un centre de distribution urbaine sur le site de Schaerbeek-Formation. »

Les revenus que cette taxe kilométrique intelligente vont générer doivent être réinvestis dans la poursuite du développement d'une mobilité durable, via un investissement dans des transports publics plus performants, par exemple.

**UPTR : Votre homologue Hilde Crevits a lancé une réflexion sur l'élargissement du Ring de Bruxelles basé sur une séparation du trafic de transit et du trafic entrant dans la capitale. Comment se passe la consultation ?**

**Brigitte Grouwels :** Le 3 février 2010, j'ai lancé avec ma collègue Hilde Crevits un nouveau comité ministériel pour mettre en place en commun des projets de mobilité interrégionaux. Pour le Ring, nous avons créé un groupe de travail spécifique dans lequel nos administrations respectives se pencheront sur les différentes propositions d'optimisation du Ring, et j'insiste sur le mot optimisation.

Tout comme ma collègue, je suis en faveur d'une optimisation du Ring; **la séparation du trafic local et du trafic de passage offre pas mal d'avantages** au plan de la sécurité routière et soulage le réseau routier intérieur. L'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale doit, dans tous les cas, continuer à être garantie.

**UPTR : Le projet du Centre de Distribution Urbaine (BILC) a été abandonné. Une nouvelle piste se dessine avec Schaerbeek Formation. Pouvez-vous nous donner quelques explications à ce sujet ?**

**Brigitte Grouwels :** Au cours des années écoulées, le Port de Bruxelles a travaillé sur le projet BILC, prévu entre le centre TIR et le site de Tour&Taxis. Le gouvernement de Bruxelles-Capitale a récemment décidé d'en abandonner l'implantation et prévoit désormais la localisation d'un centre de distribution urbaine sur le site de Schaerbeek-Formation. Il est plus éloigné du centre, ce qui fait que les camionnettes vont parcourir plus de kilomètres pour atteindre leur destination finale.

Avantage : ce site affiche un caractère multimodal plus affirmé, puisque les marchandises pourront aussi arriver par voie navigable et par le chemin de fer.

**UPTR : Y a-t-il une volonté d'attirer à Bruxelles plus d'entreprises logistiques ?**

**Brigitte Grouwels :** L'avant-port et Schaerbeek Formation offrent à Bruxelles l'opportunité de développer pleinement sa position le long des voies fluviales en cluster logistique trimodal potentiel, où le Port de Bruxelles fonctionnerait comme extended gateway pour le port d'Anvers, comme Triloport le fait pour le port de Liège. L'objectif est d'attirer des entreprises logistiques qui créent une valeur ajoutée (Value Added Logistics) : outre le stockage des marchandises, elles prennent en charge l'emballage, la manutention ou l'assemblage.

L'arrivée d'un grand acteur logistique comme Katoen Natie sur le site de Carcoke, récemment assaini, peut

attirer d'autres entreprises susceptibles de se localiser sur les sites de l'avant-port et de Schaerbeek Formation. Le projet de Canal Logistics dans l'avant port générera également de nouvelles activités logistiques dans la zone du canal de Bruxelles.

**UPTR : La crise a frappé tout le secteur Transport et Logistique. Le Port de Bruxelles a connu d'importantes évolutions ces dernières années. La crise a-t-elle freiné son développement économique ?**

**Brigitte Grouwels :** C'est vrai que le trafic dans le Port de Bruxelles avait fortement augmenté au cours de ces dernières années. En 2008, année record, ce trafic a atteint 7,8 millions de tonnes pour 5,9 millions de tonnes en 2000. Le trafic de containers a également connu une forte croissance pour passer à 17.000 containers en 2008. En 2009, année de crise fameuse, cette croissance s'est ralentie, avec une baisse de 23% à 6 millions de tonnes. Malgré cela, des tendances positives se dessinent. Le trafic de passage, surtout les marchandises destinées à l'industrie de l'acier, a davantage été touché que le trafic destiné au Port de Bruxelles lui-même. Alors que dans l'économie globale, le nombre de faillites a atteint des sommets historiques, aucune faillite ou arrêt d'activités n'a été déploré en 2009 parmi les clients du port de Bruxelles. Cela signifie que les entreprises du port de Bruxelles disposent de fondements sains et qu'une fois que l'économie se redressera, le port de Bruxelles en recueillera rapidement les fruits.