

**Appel à projet
pour le développement d'un projet sur un site portuaire de 11 750 m², situé sur la rive droite du quai Biestebroeck à
Anderlecht**

Nom de la personne publique : Société Régionale du Port de Bruxelles

Correspondance à adresser : A l'attention de Messieurs les fonctionnaires dirigeants :
Ir. Alfons Moens - Directeur général & Philippe Matthis – Directeur général adjoint
6 Place des Armateurs à 1000 Bruxelles – Belgique
Adresse Internet : <http://portdebruxelles.be>

Résumé : Le Port de Bruxelles lance un appel à projets pour l'aménagement d'un terrain de 9 694 m² + un quai public de 2 056 m²¹ sur toute la rive droite du quai Biestebroeck à Anderlecht. Les parties intéressées peuvent soumettre une proposition pour le développement d'un projet sur tout ou partie du site. Il existe une plateforme de transbordement pour la distribution urbaine (1 992 m²) et en collaboration avec les parties intéressées, le Port est prêt à étudier les possibilités d'investissement et de subvention dans le cadre de la construction d'un centre logistique vert pour une distribution urbaine durable et des entrepôts pour les activités productives liées à la voie navigable. La zone est adjacente à une « Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU) » et est entourée de divers projets immobiliers et activités productives qui peuvent éventuellement être combinés avec ce projet. Le terrain pourra être exploité dans sa totalité à partir du 01/03/2021 et partiellement avec effet immédiat.

Concerne :

Le Port de Bruxelles met à disposition un terrain de 9 694 m² + un quai public 2 056 m² pour des activités de développement et/ou d'exploitation. Sur le terrain se trouve une plateforme de transbordement de 1 992 m² qui doit être reprise et exploitée (et éventuellement étendue) dans le cadre de cet appel à projet. De plus, en collaboration avec les parties intéressées, le Port est prêt à étudier les possibilités d'investissement et de subvention dans le cadre de la construction d'un centre logistique vert pour une distribution urbaine durable et des entrepôts pour les activités productives liées à la voie navigable. **L'objectif est de développer un projet portuaire innovant qui combine les activités du port avec des activités de production et des activités commerciales dans un environnement urbain et favorisant le report modal des marchandises via le transport routier vers le transport fluvial.** Il est important que ce projet s'inscrive dans la vision du Plan Régional en Économie Circulaire visant la transformation de l'économie bruxelloise en une économie pauvre en carbone.

Ce projet concerne un espace unique au Sud de Bruxelles près de la voie navigable, couvrant l'ensemble de la rive droite du bassin de Biestebroeck. Celui-ci se situe tout près de la gare du Midi et constitue l'une des principales zones économiques de la Région de Bruxelles-Capitale (entreprises logistiques et de production et sociétés commerciales). Il est idéalement situé par rapport à la ville et au ring et est donc tout à fait adapté à la distribution urbaine durable. La zone est en plein développement pour devenir un quartier multifonctionnel. Plusieurs projets de construction en cours ainsi que des projets immobiliers seront donc lancés à court terme.

Contexte :

La distribution urbaine durable occupe une place toujours plus importante dans l'ordre du jour des acteurs bruxellois économiques et publics. Faciliter et encourager ces opérations constitue l'une des priorités du Port de Bruxelles. L'utilisation de la voie navigable offre une solution durable aux problèmes de circulation et embouteillages quotidiens qui vont de pair avec le transport routier. C'est dans ce contexte que le Port a construit en 2014 une plateforme de transbordement sur le bassin de Biestebroeck. Cette plateforme fait partie d'un réseau prévu de plateformes/centres de transbordement urbains (hubs) et de points de transbordements urbains le long du canal destinés à la distribution urbaine de marchandises et de matériaux. Dans ce cadre, le développement d'un centre de consolidation pour les matériaux de construction (BCCC) a été démarré dans le bassin Vergote (Nord de Bruxelles). L'objectif est de relier cela à l'avenir avec les activités du bassin de Biestebroeck.

Activités prévues :

Le Port de Bruxelles invite les parties intéressées à développer un projet déployant le type suivant d'activités :

¹ Il s'agit d'un quai qui doit être utilisé exclusivement par le concessionnaire pour les activités de transbordement et être ouvert au public le soir et le week-end.

² Cette plateforme a été construite en 2014 avec l'aide d'une subside INTERREG NWE IV dans le cadre du projet « Connecting Citizen Ports 21 ».

- Activités qui **favorisent le transport fluvial ainsi que le transfert modal** des matériaux de construction de la route vers l'eau, ce qui améliore une logistique de construction plus durable (matériaux de carcasse, big bags, palettes, matériaux de finition, équipements, etc. ;)
- Les **activités productives dont la logistique est liée à la voie navigable** (éventuellement en combinaison avec 12 500 m² de surface prévue pour des ateliers et des entrepôts dans des projets immobiliers adjacents) et/ou les start-ups hébergées dans le « Hangar du Canal » de l'asbl « Quartier Biestebroek ».
- Activités qui contribuent à un **développement durable** de la Région de Bruxelles-Capitale et à un développement socio-économique de la zone du canal et liées à l'eau.
- **Activités portuaires et logistiques** dans le cadre du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) de Biestebroek.

Principales caractéristiques du terrain³ :

Le site offre une surface utile de 11 750 m² selon le cadastre⁴.

Le terrain est intégré dans un quartier limitrophe à une ZEMU (Zone d'Entreprises en Milieu Urbain) qui rend notamment possible des activités productives et offre l'opportunité de développer l'espace d'une manière globale (voir PPAS).

Zone 1 - zone verte non bétonnée: 1615 m²

- surcharge de 2 t/m²/maximum
- ce terrain devra accueillir la zone verte légalement requise suivant les prescrits urbanistiques régionaux. Le concessionnaire devra financer l'aménagement de cette zone, laquelle fera partie intégrante de la concession.

Zone 2 - terrain recouvert de concassé, de béton et stabilisé: 6498 m²

- surcharge de 2 t/m²/maximum

Zone 3 - plate-forme de transbordement (quai de stockage): 957 m²

- 38,3 m x 25 m
- surcharges mobiles admissibles : 6 t/m²
- possibilité de tirage de câbles d'électricité et DATA par le Port de Bruxelles

Zone 4 - plate-forme de transbordement (quai renforcé): 625 m²

- 25 m x 25 m
- surcharge mobile de 5 t/m² maximum⁵
- possibilité de tirage de câbles d'électricité et DATA par le Port de Bruxelles

Zone 5 - quai: 363m²

- largeur: 5m
- année de construction: 1934
- tirant d'eau: 2,90m (tirant d'eau bateau 2,50m)
- surcharge de 2 t/m²/maximum

Zone 6 - quai: 192 m²

- surcharges mobiles admissibles:
 - 1,1 t/m² sur 2 m à partir du mur de quai
 - 2 t/m² entre 2 m et 3,5 m à partir du mur de quai
 - 4 t/m² au-delà de 3,5 m à partir du mur de quai
- distance bord de quai-bateau: 4,9 m
- tirant d'eau: 2,9 m
- quatre Duc d'Albe munis chacun d'une borne d'amarrage pour 20 t de traction.

Zone 7 - quai: 218 m²

- surplomb de 3,7 m au-dessus du canal
- surcharge mobile de 5 t/m² maximum⁶
- distance bord de quai-bateau de 1,2 m

Zone 8 - quai: 1282 m²

- année de construction: 1934
- tirant d'eau: 2,90m (tirant d'eau bateau 2,50m)
- surcharge de 2 t/m²/maximum

³ Voir le plan du terrain en annexe 1 et la liste des restrictions en annexe 2.

⁴ Voir le dossier cartographique en annexe 3.

⁵ Cette dalle permet la circulation de véhicules porte-conteneurs chargés, notamment de type Reachstacker SMV4531TB5

⁶ Cette dalle permet la circulation de véhicules porte-conteneurs chargés, notamment de type Reachstacker SMV4531TB5

Prix de concession

Le tarif annuel est établi selon la grille tarifaire⁷ du Port.

- 7,7608 €/m²/an hors TVA pour un terrain bétonné ;
- 6,4718 €/m²/an hors TVA pour un terrain non-bétonné.

Contexte politique :

Le projet à développer doit répondre aux stratégies présentées dans le projet de contrat de gestion du Port de Bruxelles avec la Région de Bruxelles-Capitale 2020 - 2024, le Masterplan « Horizon 2040 » du Port de Bruxelles et le Plan Régional en Économie Circulaire 2016 - 2020.

Projet de contrat de gestion 2020 - 2024

Les objectifs et les priorités fixés pour la période 2020 - 2024 sont exposés dans le projet de contrat de gestion du Port de Bruxelles avec la Région de Bruxelles-Capitale. Le Port y contribuera au développement d'un modèle économique durable à l'aide des objectifs suivants :

- En lien avec le réseau transeuropéen de transport, optimiser l'utilisation du canal et du rail afin de concrétiser un modèle d'activités économiques durable -> maintenir et développer l'ensemble du domaine et des infrastructures portuaires, veiller à sa performance et sa multimodalité afin de fournir un outil de qualité qui supporte efficacement le mouvement de transformation de l'économie vers un modèle durable.
- Être un moteur efficace du recours à la logistique urbaine durable et du développement de l'économie circulaire -> faire du Port un acteur de premier plan qui stimule et concrétise le développement d'une logistique urbaine durable, notamment via le groupage de marchandises, et la transition économique
- Veiller à une intégration environnementale et urbaine de qualité des activités portuaires -> intégrer harmonieusement l'activité portuaire dans le tissu urbain, améliorer la résilience urbaine, développer, où cela est possible, un maillage vert et bleu de qualité et soutenir le potentiel de biodiversité en Région Bruxelloise. Les projets à soutenir dans ce sens se feront au bénéfice de l'identité et de l'image du Port, en cohérence avec le Plan Canal, le Plan régional de Mobilité, le Plan Nature et le Plan Eau.

Masterplan « Horizon 2040 »

Le Port de Bruxelles définit une stratégie pour les 20 prochaines années dans le Masterplan « Horizon 2040 ». Il est prévu de mettre en place des activités au bassin de Biestebroek en relation avec la voie navigable ; notamment pour l'exploitation commune des Centres de Transbordement Urbain (CTU) Biestebroek et Vergote et pour la distribution urbaine. Des synergies doivent être recherchées, tant de nature économique (la gestion de la logistique de chantiers, les biens de grande consommation (fast-moving consumer goods - FMCG), le transport de déchets et de passagers) que de nature récréative (par exemple la gestion de l'accessibilité des quais au grand public en dehors de l'exploitation du port). Pour les projets immobiliers prévus dans cette zone, des travaux d'assainissement du sol considérables doivent encore être exécutés, pour lesquels la voie navigable peut être utilisée (via un des terrains limitrophes à la plateforme CTU existante). De plus, dans le cadre des travaux de construction (de 3 800 habitations, tel que prévu dans le PPAS, et même 10 000 habitations dans un espace plus étendu), la voie navigable peut être activée pour le transport des matériaux de construction. À terme, le développement de ce nouveau quartier stimulera également la demande d'une logistique urbaine durable (la livraison de produits de consommation, la gestion des flux des matières premières primaires et secondaires, etc.). Le Port et ses sociétés sont en mesure de développer une offre de services qui répond à cette demande.

Plan Régional en Économie Circulaire 2016 - 2020

Une économie circulaire est un système économique commercial et de production qui a pour objectif, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), d'augmenter l'efficacité de l'utilisation de ressources et de réduire les incidences environnementales tout en améliorant le bien-être des gens.

⁷ Ces tarifs sont indexés chaque année.

L'économie circulaire a également pour but de réduire fortement le gaspillage des ressources à la source tout en diminuant les incidences environnementales et en augmentant le bien-être. Elle se développe le plus possible au niveau local grâce à la création de chaînes de valeur qui ne sont pas faciles à déplacer.

Cette définition de l'économie circulaire inclusive développe une vision de la transformation structurelle de l'économie bruxelloise en une économie pauvre en carbone, impliquant la création d'emplois locaux et la génération d'une plus-value pour les Bruxellois dans le respect de leur environnement et de leur qualité de vie.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale définit un cadre en vue de promouvoir l'économie circulaire dans la Région de Bruxelles-Capitale via le Plan Régional en Économie Circulaire.

Ce programme a trois objectifs généraux :

- Transformer les enjeux environnementaux en opportunités économiques;
- Relocaliser l'économie à Bruxelles afin de produire localement quand c'est possible, réduire les déplacements, optimiser l'utilisation du territoire et créer de la valeur ajoutée pour les Bruxellois;
- Contribuer à créer de l'emploi.

Contexte urbanistique :

Plan Canal de Bruxelles⁸ et Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Le bassin de Biestebroek se trouve dans un contexte urbanistique spécial. Le bassin de Biestebroek fait partie de l'un des projets pilotes du **Plan Canal de Bruxelles**, qui vise à développer de nouvelles formes d'intégration urbaine de la structure portuaire et se concentre notamment sur la rationalisation de l'utilisation des sols, l'utilisation commune des fonctions et des quais et l'intégration fonctionnelle et paysagère.

Les projets dans le cadre du plan Canal doivent s'orienter vers les aspects suivants :

- Viser la proximité, le caractère hétérogène et l'intégration urbaine ;
- Les activités logistiques doivent s'inscrire le mieux possible dans un contexte urbain et viser un développement durable (performances énergétiques et environnementales élevées - matériaux, gestion des eaux, biodiversité) ;
- Améliorer la qualité de l'espace public (zone du canal en particulier) au profit de tous.

Depuis l'élaboration de ce plan Canal, de nombreuses initiatives ont été coordonnées afin de traduire les principes de proximité, de mix fonctionnel et d'intégration urbaine en réalisations concrètes. De ces projets est sorti la nécessité de compléter et de concrétiser la vision globale du développement de ce territoire, avec une stratégie spécifique pour les espaces publics

Le **Beeldkwaliteitsplan**⁹ a été établi dans ce contexte, les objectifs suivants étant primordiaux :

- Renforcer la cohésion du territoire à l'aide d'espaces publics de qualité.
- Les espaces publics et ouverts doivent contribuer à la qualité de vie dans le territoire du canal.

Cadre planologique :

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), Zones d'Activités Portuaires et de Transport (ZAPT)¹⁰ et Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)¹¹

Les activités à développer doivent être conformes à la destination du sol dans les ZAPT (Zones d'Activités Portuaires et de Transport) du Plan d'Affectation Régional et du Plan Particulier d'Affectation du Sol Biestebroek (approuvé par le gouvernement régional le 7 décembre 2017). Le type d'activités suivantes entrent en considération dans ce contexte :

- Les activités portuaires et de transport/logistique, y compris le transbordement, la distribution, l'emballage, le commerce de gros, le transport et le stockage ;
- Les activités industrielles ou artisanales ayant pour but la production ou le traitement de marchandises sur le terrain ;
- Les activités axées sur l'amélioration de l'environnement comme la purification de l'eau, l'élimination, le traitement, le recyclage et la collecte de déchets.
- Ces activités peuvent être combinées avec des activités commerciales (à moindre mesure).

⁸ Voir le document récapitulatif en annexe 4.

⁹ Voir la version complète via ce lien : http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/bkp_nl_hd.pdf

¹⁰ Voir la version complète via le lien au bas de ce document.

¹¹ Voir la version complète via le lien au bas de ce document.

Le PRAS impose également que chaque projet concernant une surface au sol d'au moins 5 000 m² soit constitué d'une zone verte de minimum 10 %.

Procédure :

Visite du terrain¹²

Le Port organisera une visite du terrain d'une part pour présenter le site et d'autre part pour exposer les intérêts économiques et urbanistiques de ce site. Cette visite aura lieu à une date encore à déterminer. Veuillez témoigner de votre intérêt via l'adresse ci-dessous.

Procédure d'attribution de la concession

Les dossiers seront tout d'abord analysés du point de vue de leur recevabilité (voir ci-dessous). La décision sur la recevabilité des dossiers sera notifiée aux candidats.

Seules les candidatures déclarées recevables seront analysées et comparées à la lumière des modalités de sélection ci-dessous.

Le Port et le candidat concessionnaire pourront se faire assister par hub.brussels pour ce qui concerne l'analyse de la faisabilité économique du projet et les aspects liés à l'octroi des permis d'urbanisme et d'environnement.

Le Port se réserve le droit de :

- ✓ Demander des informations supplémentaires ou des éclaircissements lors de l'analyse des candidatures ;
- ✓ Ne pas donner suite aux offres remises et ce sans devoir payer quelconque dédommagement réclamé ;
- ✓ Relancer la procédure (éventuellement en plusieurs lots) ou de suivre une autre procédure ;
- ✓ Faire appel à des experts externes lors de l'examen des candidatures.

Conditions de recevabilité de la candidature:

Le candidat doit impérativement joindre à son dossier les différents éléments ci-dessous. A défaut, la candidature sera déclarée irrecevable:

1. La justification de l'inscription du candidat à la Banque Carrefour (ou équivalent pour les sociétés étrangères) et le(s) attestation(s) prouvant que le candidat répond à ses obligations fiscales et sociales ;
2. Les bilans et comptes d'exploitation des trois dernières années;
3. Les renseignements utiles relatifs à la structure juridique du candidat et à son actionariat ;
4. Une concession-type complétée entièrement par le candidat précisant :
 - La durée souhaitée de la concession avec un maximum de 30 ans;
 - La teneur et le planning complet du développement du projet incluant un engagement sur le tonnage relatif à l'utilisation de la voie d'eau;
5. Le nombre d'emplois à créer sur le site;
6. Un business plan du projet (ce document sera traité de manière confidentielle), lequel devra contenir:
 - une description des trafics visés, comprenant une estimation chiffrée par flux, et du mode d'exploitation envisagé pour la plateforme, notamment des superstructures et engins de maintenance qui seront mis en œuvre et pour le reste du terrain,
 - une note d'intention quant aux types de clients visés et à la contribution du projet à la mobilité régionale (cf. contexte et objectifs):
 - mutualisation des flux de différents chargeurs/transporteurs,
 - utilisation de véhicules propres,
 - services logistiques sur site, à proximité, ou à distance (e-procedures),

¹² Sous réserve d'un intérêt suffisant

- liens avec d'autres services logistiques (distribution urbaine notamment), incluant un engagement ferme relatif à l'utilisation de la voie d'eau (exprimé en tonnes et/ou palettes/an);
 - Un plan financier.
- 7. Une note sur les ambitions d'intégration urbaine, e architecture spécifiques au site, comportant notamment les aspects liés à la mixité des fonctions. Cette note détaillera l'activité prévue et sa programmation en expliquant comment celle-ci sera intégrée en ville et en ZAPT.
- 8. Un document sur les ambitions pour une économie durable, une distribution urbaine durable et une contribution à la réduction des émissions de CO₂.

Modalités de sélection avec importance relative (sur 100):

Cohérence entre le businessplan, le budget et la rentabilité du projet (20/100)

Utilisation de la voie d'eau pour la construction du projet et l'exploitation ultérieure afin de permettre une desserte urbaine optimale (30/100)¹³

- Construction du projet (15/100)
- Distribution urbaine (15/100)

Nombre d'emplois créés par le projet (direct et indirect) (10/100)

Caractère novateur¹⁴ et durabilité du projet pour le Port & la Région (Masterplan 2040 + Projet de contrat de Gestion 2020-2024 + PREC) (30/100)

- Intégration de la dimension environnementale (des activités contribuant à la réduction des émissions de CO₂ et au développement économique durable) (10/100)
- Intégration de la logistique urbaine (last-mile transport) durable (10/100)
- Contribution à l'économie circulaire à Bruxelles¹⁵ (10/100)

Qualité de la note d'ambitions urbaines, évaluées au regard des ambitions et objectifs Plan Canal (10/100)

- Contribution à la mixité des fonctions et l'intégration urbaine (10/10)

Mode de pondération:

Le soumissionnaire obtient un score spécifique selon les valeurs suivantes :

0 %	Nul
15 %	Très insatisfaisant
30 %	Insatisfaisant
50 %	Satisfaisant
70 %	Bien
85 %	Très bien
100 %	Excellent

Suivi de la définition et du développement du projet :

Une fois l'offre retenue et la concession accordée, le projet fera l'objet d'un accompagnement par le Port.

¹³ Veuillez indiquer le tonnage annuel prévu dans la proposition de projet.

¹⁴ Il peut s'agir d'actions et de solutions qui n'ont jamais été mises en œuvre, ou d'une compilation d'actions déjà mises en œuvre afin de parvenir à une solution cohérente et efficace.

¹⁵ Une économie circulaire est un système économique commercial et de production qui a pour objectif, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), d'augmenter l'efficacité de l'utilisation de ressources et de réduire les incidences environnementales tout en améliorant le bien-être des gens. L'économie circulaire a également pour but de réduire fortement le gaspillage des ressources à la source tout en diminuant les incidences environnementales et en augmentant le bien-être. Elle se développe le plus possible au niveau local grâce à la création de chaînes de valeur qui ne sont pas faciles à déplacer. Cette définition de l'économie circulaire inclusive développe une vision de la transformation structurelle de l'économie bruxelloise en une économie pauvre en carbone, impliquant la création d'emplois locaux et la génération d'une plus-value pour les Bruxellois dans le respect de leur environnement et de leur qualité de vie.

Cet accompagnement consiste à établir la programmation définitive du projet. Cet élaboration se fait sous forme d'ateliers de travail collaboratifs avec différentes partenaires (l'Equipe Canal, Bruxelles Environnement, hub.brussels..) Les résultats des ateliers de travail menés en amont de l'introduction faciliteront la procédure d'instruction du permis d'urbanisme (et d'environnement) conformément aux réglementations.

Le concessionnaire s'engage à exécuter les permis d'urbanisme et d'environnement dès leur obtention.

Dépôt des candidatures :

Les candidatures devront être transmises pour le 30 septembre 2020 à 12 h au plus tard à l'attention de:

Messieurs ir. Alfons Moens, Directeur général, et Philippe Matthis, Directeur général adjoint
Place des Armateurs 6 à 1000 Bruxelles – Belgique

Contactperson:

Désirée Simonetti - dsimonetti@port.brussels - +32 (0)2 421 66 29

Annexes :

1. Plan du terrain
2. Plan Canal - Présentation du contexte de l'opération et enjeux du site
3. Concession-type du Port
4. Conditions générales du Port

Liens utiles:

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS):

<https://perspective.brussels/fr/plans-reglements/plans-reglementaires/plan-regional-daffectation-du-sol-pras>

Plan Particulier d'Affectation du Sol Biestebroek:

<https://perspective.brussels/fr/projets/territoire-du-canal/biestebroek>

Plan régionale de mobilité Good Move:

<https://goodmove.brussels/fr/>