

APPEL À PROPOSITIONS

Étude de faisabilité pour l'extension du Centre de Consolidation de la Construction pour les matériaux de construction (CCC) du Nord (bassin Vergote) au Sud de Bruxelles (bassin de Biestebroek)

Le Port de Bruxelles lance un appel à propositions pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'extension du CCC Nord au Sud de Bruxelles (Anderlecht). Le terrain prévu (rive droite du bassin de Biestebroek) le long du canal a une surface totale de 9.694 m² + 2.056 m² de quai (voir plans en annexe I). Une plateforme de transbordement de 1.992 m² a été construite en 2014. Un appel à propositions pour trouver un développeur/concessionnaire du terrain a été lancé en 2020 (voir annexe II). Le Port de Bruxelles finalise actuellement un accord avec le candidat retenu. Les candidats intéressés sont invités à soumettre leur proposition pour une étude de faisabilité qui aborde tous les aspects nécessaires au déploiement réussi des activités d'un CCC sur ce terrain.

Contexte

CONNECTing North Sea Region's TEN-T nodes - Soutenir la croissance de l'intermodalité dans la région de la mer du Nord grâce à des améliorations intelligentes de l'efficacité (North Sea CONNECT) est un projet européen dans le cadre du programme Interreg North Sea Region.

La région de la mer du Nord (NSR) est l'une des principales zones logistiques en Europe : les plus grands ports maritimes, mais aussi de nombreux nœuds de transport intermodaux sont situés dans la NSR. Ces nœuds intermodaux sont remarquables pour le transport de marchandises vers et depuis les marchés de l'offre et de la demande. Afin d'accroître l'attrait d'un lieu et son potentiel commercial, c'est-à-dire le marché réalisable, des réseaux de transport efficaces, intelligents et écologiques sont nécessaires. L'intermodalité devrait permettre de concentrer le trafic transnational et les flux à longue distance et, grâce à leur intégration, d'utiliser les infrastructures de manière très efficace.

Actuellement, la politique du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) met fortement l'accent sur le développement du réseau central, c'est-à-dire des principaux axes de transport en Europe. Cependant, l'ensemble du réseau commercial et professionnel ne

dépend pas seulement de ses principaux nœuds, mais aussi de son arrière-pays. Dans le but d'améliorer l'efficacité des flux de transport dans le cadre d'une approche holistique, le projet inclura donc des nœuds de transport majeurs et plus éloignés afin de créer des opportunités d'apprentissage.

L'objectif global du projet est de **soutenir la croissance de l'intermodalité intelligente dans la NSR par des améliorations de l'efficacité**. Les objectifs détaillés du projet sont les suivants :

- Mise en œuvre de nouveaux processus et outils intelligents (intermodalité intelligente) ;
- Développement de stratégies pour l'amélioration de l'efficacité intelligente (participation intelligente)

Projet pilote « Smart City Port Distribution »

Dans le contexte susmentionné, le Port de Bruxelles mène le projet pilote « Smart City Port Distribution » pour relever les défis suivants :

Défi 1 : transport efficace de marchandises entre les ports maritimes et leur arrière-pays

Bruxelles est un centre de consommation majeur pour le secteur de la construction. Plus de 75 % des 2,5 millions de tonnes de matériaux de construction transbordés dans le Port de Bruxelles proviennent des Pays-Bas ou d'Anvers. On estime que seuls 5 à 10 % des flux de construction de Bruxelles sont actuellement transportés par voie fluviale. Les problèmes de congestion autour des ports maritimes et à Bruxelles sont en partie dus au manque de liaisons entre les ports maritimes et leur arrière-pays. Le transport fluvial est une solution pour (re)créer ces liens et réduire l'utilisation intensive des camions pour le transport de marchandises.

Défi 2 : mobilité des marchandises dans les zones urbaines

Comme beaucoup d'autres grandes villes de la NSR, Bruxelles est confrontée à de gros problèmes de congestion, ce qui crée des difficultés de mobilité et de logistique pour le transport de marchandises dans les zones urbaines, notamment dans le secteur de la construction. En outre, les problèmes suivants peuvent être énumérés :

- Secteur éclaté avec de multiples acteurs/aucun interlocuteur unique -> manque de fiabilité des livraisons (respect du planning et de la qualité) ;
- Concentration croissante des activités dans la ville/espace limité sur le site pour les activités logistiques (déchargement, stockage, etc.) -> risques liés à la manipulation ;

- Augmentation des projets et des flux de rénovation ;
- Manque de visibilité sur le calendrier de livraison ;
- Traçabilité des matériaux sur place ;
- Accessibilité aux sites de construction ;
- Limitation des transports dans la ville et délais de livraison contraignants -> manque de flexibilité des livraisons (heure et lieu sur place) et manque de flexibilité des producteurs.

Compte tenu des défis susmentionnés, ce projet pilote a deux objectifs :

- Renforcer les liens entre les ports de la mer du Nord et leur arrière-pays par le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi ;
- Optimiser la chaîne d'approvisionnement mondiale et la distribution dans les villes pour les sites de construction.

Concrètement, ce projet pilote vise à tester l'extension possible du Centre de Consolidation de la Construction pour les matériaux de construction (CCC) dans le Nord (bassin Vergote)¹ au Sud de Bruxelles (bassin de Biestebroek), afin de développer davantage l'utilisation des voies d'eau pour la fourniture de matériaux de construction unitisés (palettes, big bags, caisses mobiles, etc.), avec un accent particulier sur l'organisation du dernier kilomètre et de toute la chaîne d'approvisionnement depuis les producteurs de matériaux de construction jusqu'au consommateur final (sites de construction).

Un CCC est un concept logistique intelligent et innovant qui vise à améliorer la chaîne logistique des matériaux de construction dans les centres-villes². Il s'agit d'une installation de distribution intermodale par laquelle la livraison de matériaux de construction est acheminée vers les sites de construction. Le flux de matériaux de construction est regroupé et consolidé afin de réduire les externalités du secteur de la construction (congestion, bruit, pollution, émissions de carbone et amélioration de la logistique inverse).

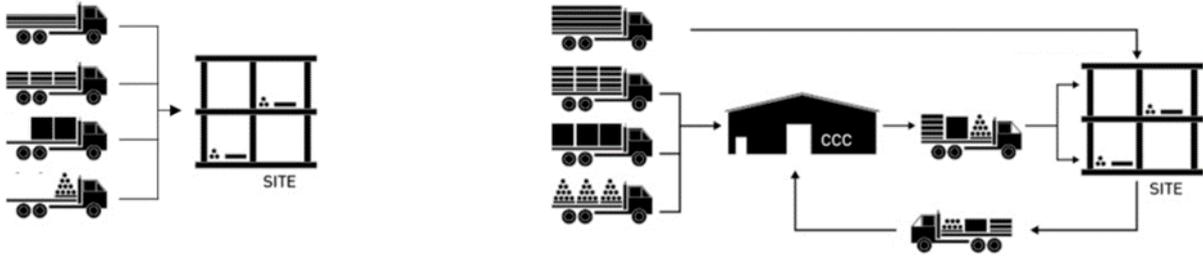
Cela contribuera à la croissance de l'intermodalité en favorisant directement la connexion de l'arrière-pays avec les ports maritimes néerlandais et flamands et indirectement les connexions sur les corridors TEN-T Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpin.

Chaîne d'approvisionnement traditionnelle :

Chaîne d'approvisionnement avec un CCC :

¹ Ce CCC est opérationnel depuis 2018 et est exploité par Shipit Multimodal Logistics.

² <https://www.youtube.com/watch?v=Gpv3Yi8ngls> et <https://www.youtube.com/watch?v=Fci1sxkYcug&t=1s>



L'actuel CCC Nord est opérationnel depuis 2018 et est exploité par Shipit Multimodal Logistics. L'une des principales conditions de réussite d'un CCC est la distance jusqu'aux sites de construction, qui ne peut dépasser 5 kilomètres. Afin d'augmenter l'intermodalité et l'approvisionnement de la partie sud de Bruxelles par un CCC, il est donc nécessaire d'étendre le concept au sud. Une étude réalisée par Technum en 2013,³ « Study on the Development of Multi-Purpose Canalside Transshipment Platforms in the Brussels Region », a montré que le bassin de Biestebroek était un endroit idéal pour approvisionner le sud de Bruxelles par livraison intermodale (voir rapport en annexe III).

Étude de faisabilité

L'étude de faisabilité prévue fournit une feuille de route pour le développement du terrain, en prenant en considération des exemples inspirants en Belgique et à l'étranger, donnant une réponse aux questions suivantes :

- Quelles sont les exigences techniques nécessaires pour le CCC Sud (adaptation des quais et des sols, etc.) ?
- Comment la mobilité sera-t-elle organisée, en tenant compte des projets de logement environnants et en cours ?
- À quoi ressemblera le plan de circulation pour le transbordement et la logistique du dernier kilomètre ?
- Quelles sont les exigences en matière d'infrastructure ? Quelles infrastructures de manutention, grues et autres équipements sont nécessaires ?
- Le quai doit rester accessible au public pendant la nuit et les week-ends. Comment cela doit-il être organisé en termes juridiques et pratiques ?
- La première perspective concerne les matériaux de construction. Que faut-il faire pour inclure les FMCG (produits de grande consommation) dans la logistique d'un centre de consolidation multimodal à l'avenir ?
- Tout autre aspect qui devrait être pris en considération.

³ Cofinancé par le programme INTERREG NWE IV dans le cadre du projet « Connecting Citizen Ports 21 ».

Dans le contexte susmentionné, les livrables suivants sont concrètement attendus :

- Rapport à mi-parcours
- Rapport final consistant en un plan d'action/feuille de route qui présente toutes les grandes étapes à franchir pour établir un centre de consolidation de la construction sur le bassin de Biestebroek, notamment :
 - Business plan
 - Plan de circulation/mobilité
 - Solution pour le quai public
 - Carte générale du terrain (format 1/1000) et cartes détaillées pour les zones spécifiques (quai, circulation, accès, etc.) (format 1/500)

Durée et modalités pratiques du projet

L'étude devra être réalisée **avant la fin de 2021**.

Le Port de Bruxelles prévoit un budget total de **30 000 euros**.

Remarque importante :

Le montant accordé, le cas échéant, suivra le règlement « de minimis »⁴ : tout bénéficiaire de cette subvention en vertu des règles européennes « de minimis » (ex. : entreprise, organisation commerciale privée, etc.) devra se conformer à ce règlement. Il ne peut ainsi recevoir plus de 200 000 euros d'aides publiques de toute nature sur trois ans. Les montants accordés doivent être ajustés en conséquence. Le cas échéant, le bénéficiaire doit fournir à l'autorité subventionnante une déclaration, sur papier ou par e-mail, concernant les autres aides « de minimis » reçues au cours des deux années d'imposition précédentes et de l'année d'imposition en cours.

Le règlement précité utilise le terme « une entreprise ». « Une entreprise » comprend, aux fins du présent règlement, toutes les entreprises entretenant entre elles au moins une des relations suivantes :

- a) une entreprise dispose de la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés d'une autre entreprise ;
- b) une entreprise a le droit de nommer ou de révoquer la majorité des membres de l'organe d'administration, de gestion ou de surveillance d'une autre entreprise ;

⁴ Règlement européen n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis.

- c) une entreprise a le droit d'exercer une influence dominante sur une autre entreprise en vertu d'un accord conclu avec celle-ci ou d'une disposition des statuts de cette dernière entreprise ;
- d) une entreprise, qui est actionnaire ou associé d'une autre entreprise, contrôle seule, en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou associés de cette autre entreprise, la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés de cette dernière entreprise.

Sont également considérées comme « une entreprise » les entreprises qui entretiennent l'une des relations décrites au premier alinéa sous a) à d), par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs autres entreprises.

Contenu des offres

Le candidat est tenu de joindre les documents suivants à son dossier. Dans le cas contraire, sa candidature est déclarée irrecevable.

Le dossier doit comprendre :

1. la justification de l'inscription du candidat à la Banque-Carrefour des entreprises (ou équivalent pour les sociétés étrangères) et la ou les attestation(s) prouvant que le candidat répond à ses obligations fiscales et sociales.
2. le bilan et le compte d'exploitation des trois dernières années ;
3. les informations utiles relatives à la structure juridique du candidat et à son actionnariat ;
4. une note présentant et détaillant l'étude (concept, programme, calendrier) ;
5. une attestation concernant les aides « de minimis ».

Méthode de sélection du candidat et du projet

Critères de sélection d'importance relative (sur 100)

La proposition de projet est évaluée en fonction des critères suivants :

- La méthodologie proposée pour mener à bien la mission (30/100),
- Expérience et capacité technique (qualité de l'équipe proposée) (20/100),
- Le prix (20/100):
 - Le premier obtient le nombre maximal de points, soit 20 points ;

- Les notes suivantes sont attribuées entre 0 et 20 points, sur la base du calcul suivant : nombre de points = $20 \cdot K_{\min} / K$, où « K » est le prix de la soumission à reprendre dans le classement (en euros), et « K_{\min} » est le prix de la soumission classée première dans le classement (en euros).
 - Connaissance du secteur (20/100),
 - Le planning proposé (10/100).

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

Soumission des propositions de projet

Les offres doivent être soumises avant le **31 juillet 2021 à 12h**.

Elles peuvent être envoyées par e-mail à Désirée Simonetti, attaché aux projets européens : dsimonetti@port.brussels et info@port.brussels.