

Observatoire des activités productives n°4 :
Logistique et activités productives en Région de Bruxelles-Capitale :
Faits marquants

15 mai 2018 perspective.brussels



Le Village de la construction, bassin Vergote, TETRA architects

Bruxelles Mobilité et Perspective Brussels, avec la collaboration de citydev, se sont penchés ensemble sur la question de la logistique à Bruxelles et sur les activités productives en ville, à partir d'un relevé de terrain effectué sur l'entièreté du territoire régional. Ce relevé était consacré :

- aux bâtiments industriels (et non aux terrains),
- à leur typologie,
- à leur occupation par secteur d'activités.

Il s'inscrit en outre dans la prolongation de deux relevés semblables effectués en 1997-98 et en 2011 et dont les résultats ont été publiés dans l'Observatoire des activités productives n°1.

La **logistique** est l'activité qui organise et prend en charge les échanges de marchandises entre producteurs, fournisseurs, intermédiaires et clients finaux. Dans le contexte de l'explosion de l'e-commerce, elle prend une place toujours plus importante aussi bien dans l'économie, dont elle forme désormais un secteur à part entière, que dans le cadre de la mobilité. Elle engendre en effet un certain nombre de déplacements plus ou moins longs en temps et en distance, qu'on a pu chiffrer à environ 800.000 mouvements par semaine en Région de Bruxelles-Capitale.

Les **activités productives**, qu'elles soient artisanales ou industrielles, ont toute leur place dans la ville. Certaines sont même indispensables à son bon fonctionnement, comme la collecte et le tri des déchets, les ateliers et dépôts de la STIB, les grossistes en matériaux de construction, l'industrie agro-alimentaire etc. Elles constituent en outre des lieux de production et/ou d'entreposage à proximité immédiate des consommateurs et sont pourvoyeuses d'emplois.

Que nous enseigne le relevé de terrain ? Plusieurs points attirent l'attention pour ce qui concerne les activités productives en général :

1. La concentration des activités dans **l'axe industriel historique de la région**, c'est-à-dire l'axe nord/sud formé par le canal, le chemin de fer et les axes routiers. C'est une constante depuis le 19^{ème} siècle. A l'intérieur de cet axe, on peut distinguer un **certain clivage entre les zones industrielles récentes** (disponibilité du foncier, bâtiments de grande taille, aux extrémités nord et sud de la région) et les zones industrielles **anciennes** imbriquées dans le tissu dense du centre-ville. Les caractéristiques distinctes de ces deux types de zones ne sont pas sans influencer le type d'activité amené à occuper les lieux.
2. Un parc industriel total de **4.707.000 m²**. Ce chiffre est sensiblement le même que celui observé en 2011 mais cette constance apparente cache en réalité une dynamique importante: la disparition d'espaces industriels situés dans les zones industrielles anciennes est compensée par la construction de nouvelles superficies dans les zones industrielles plus récentes, dont les 80.000 m² du nouveau site de bpost le long du canal.
3. Une répartition de ces 4.707.000 m² en **42 % d'ateliers, 46 % d'entrepôts et 12 % de bâtiments vides**.
4. Une **diversité des tailles des installations** accueillies dans ces 4.707.000 m², allant de plusieurs dizaines de milliers de m² (par exemple Audi Brussels, le centre TIR) à l'atelier de quelques centaines de m² inséré dans le tissu urbain, en passant par la typologie plus classique de l'immeuble industriel typique (quelques milliers de m²) des parcs d'entreprises gérés par citydev.
5. Des secteurs d'activités présents dans ces 4.707.000 m² qui restent dominés par les **fabrifications métalliques et constructions mécaniques** (Audi et Sabca en tête), les réseaux (électricité, gaz, récolte, tri et recyclage des déchets), les **commerces de gros** et la **transformation alimentaire**.
6. **587.000 m² d'immeubles industriels vides**, soit un taux de vacance de 12 % (il était de 15 % en 2011). Ce chiffre doit toutefois être nuancé en fonction de la disponibilité des locaux. En effet, **seuls 173.500 m²** sur les 587.000 m², soit 30 %, **sont effectivement mis sur le marché** en tant que bâtiments industriels. Les autres immeubles vides sont soit l'objet de projets connus (reconfiguration à usage économique, conversion en logements, en équipements, etc. à concurrence de 48 %) soit abandonnés et/ou à usage inconnu (à concurrence du solde, soit 22 %). Ces immeubles à l'usage inconnu ne répondent vraisemblablement plus aux besoins actuels des entreprises.
7. Quelques faits significatifs méritent d'être mentionnés, qui témoignent du **recyclage permanent des espaces disponibles** actuellement pour développer une autre activité

productive dans des temporalités plus ou moins longues. Elles sont en effet souvent tributaires des questions de dépollution préalable, à des degrés divers qui prennent plus ou moins de temps. Citons :

- a. la construction du centre de tri de bpost à la place des anciennes cokeries du Marly,
 - b. la démolition d'anciennes halles industrielles et la construction du centre commercial Docks Bruxsel,
 - c. la prise en occupation des 50.000 m² de Canal Logistics (entrepôt) à la place d'anciens dépôts pétroliers,
 - d. l'extension des parcs industriels gérés par citydev, par exemple à travers le Parc PME Newton à Anderlecht.
8. Une **concurrence accrue entre les diverses fonctions urbaines**, dans le contexte bruxellois de l'accroissement démographique, qui se marque par la **poursuite des conversions des anciens sites d'activités productives, particulièrement vers le logement et les écoles** (295.000 m²). Ces conversions sont surtout localisées dans les zones mixtes et de forte mixité au Plan Régional d'Affectation du Sol et expliquent en partie la baisse constatée dans les zones industrielles anciennes. C'est aussi le cas le long du canal, face à Tour et Taxis (quai des Péniches). Ce constat revient dès lors à poser la question de la **perte de mixité des quartiers** et de leur spécialisation croissante vers la fonction résidentielle.
9. Un premier examen de la situation dans les zones nouvellement affectées par le PRAS en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (**ZEMU**) voit **principalement émerger des projets de construction de développements résidentiels** de grande ampleur qui laissent peu de place aux activités productives. C'est là une autre illustration de cette concurrence entre fonctions urbaines, dont le logement sort gagnant jusqu'à présent.
10. La nécessité de faire apparaître de **nouvelles formes urbaines et architecturales** plus compactes et plus denses, favorisant la mixité des affectations, et l'intégration des besoins de logistique. La logistique du dernier kilomètre représente en effet un enjeu énorme, lié aux nouvelles pratiques de consommation et d'achat par internet, qui multiplie le nombre de livraisons et qui ne sont pas sans influence sur la pollution atmosphérique.

L'éclairage spécifique apporté plus spécifiquement sur le secteur de la logistique fait ressortir les points suivants :

1. La **diversité des acteurs et, par conséquent, des formes d'activités et de bâtiments logistiques urbains**, à l'instar de ce qui a été observé pour les activités productives et industrielles. Du petit acteur du commerce de gros indépendant jusqu'au leader mondial du commerce en ligne et de l'entrepôt en intérieur d'ilot au centre de distribution de plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés, la logistique urbaine est multiple.
2. Une **typologie bien précise des lieux dédiés à la logistique**, reposant sur une logique spatiale et évoluant au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre-ville : porte d'entrée d'agglomération, plateforme urbaine de distribution (équivalent au TIR), espace urbain de distribution, espace urbain de livraison.
3. **Tant les infrastructures que les activités logistiques se concentrent dans l'axe du canal, qui apparaît comme une plaque tournante à l'échelle régionale et métropolitaine**. Que ce soit le marché matinal, le centre TIR, le terminal à conteneurs ou les abattoirs, ces lieux structurants attirent les logisticiens et les grossistes. Plus généralement, le parc immobilier productif et la bonne accessibilité routière et éventuellement fluviale de cet espace, ainsi que la proximité avec les clients urbains sont des facteurs particulièrement attractifs pour cette activité.

4. Une **part importante du parc productif est consacrée à l'entreposage** ; près de **50 % des surfaces relevées** correspondent à des entrepôts. Au sein de celui-ci apparaît un **clivage entre un parc ancien**, moins adapté aux attentes logistiques actuelles, qui se concentre dans les espaces centraux mixtes et denses, quand les **bâtiments logistiques modernes** se retrouvent plutôt aux marges de la région, au sein d'espaces industriels ou portuaires et le long de grands axes routiers.
5. **Des géographies différenciées des activités logistiques et de commerce de gros**. Les petits acteurs du commerce de gros et du transport occupent plus fréquemment le parc ancien et central à Bruxelles, à proximité des commerçants qui constituent leur clientèle, alors que les logisticiens œuvrant à l'échelle métropolitaine ou belge préfèrent les bâtiments modernes plus excentrés.
6. **Le cas particulier du négoce de véhicules d'occasion à destination essentiellement du marché africain**, activité dont la présence est liée à la position stratégique de Bruxelles et de la Belgique dans les réseaux logistiques mondiaux, à la présence de nombreuses diasporas à Bruxelles et au maintien d'un parc immobilier ancien et abordable. Ce secteur génère un certain nombre d'emplois mais crée aussi des nuisances, liées au charroi et au stockage de véhicules. Les autorités régionales entendent négocier son transfert aux limites nord de la Région, afin de reconverter le quartier et de favoriser l'usage de la voie d'eau.
7. Un **alignement du prix de l'immobilier logistique moderne sur les prix de l'aire métropolitaine bruxelloise**, voire sur les tendances belges en termes de logistique. Les prix des entrepôts anciens au centre-ville sont plutôt dictés par leur potentiel de reconversion et suivent en cela les valeurs de l'immobilier résidentiel et de bureau.
8. Un mouvement de **sortie des activités logistiques depuis Bruxelles vers sa périphérie**, en raison de la pression immobilière, de l'attractivité des espaces proches de l'aéroport et entre Bruxelles et Anvers, de la restructuration des activités au profit de sites plus grands et de la recherche d'une bonne accessibilité autoroutière.
9. Malgré tout, de **nouveaux bâtiments logistiques voient le jour** le long du canal, à l'image du centre de bpost au Marly.
10. La nécessité de **sensibiliser les acteurs régionaux et locaux aux besoins logistiques**, de préserver au moins une partie des espaces existants et éventuellement d'en planifier de nouveaux dans les projets d'aménagement du territoire en cours de développement, à l'instar de ce qui se fait à Paris à travers la création d'espaces de logistique urbaine.
11. Les **sites logistiques urbains sont essentiels** pour intégrer les nouvelles tendances, **économie circulaire, circuits courts, économie bas carbone**, en réduisant la longueur des trajets de livraisons, en offrant la possibilité de grouper les flux, en permettant le report modal vers d'autres modes de transport, comme la voie d'eau, le vélo, les véhicules électriques.