

**Projet de réaménagement
du centre TIR**

Note d'information pour la consultation du marché



Sommaire

| | |
|--|----|
| Avant-propos | 3 |
| 1. Explication relative à cette consultation de marché | 4 |
| 1.1 Quel est l'objectif de la consultation du marché ? | 4 |
| 1.2 Informations et questions relatives à la consultation du marché | 4 |
| 1.2.1 Coordonnées | 4 |
| 1.2.2 Informations qui sont mises à disposition | 4 |
| 1.3 Comment participer à la consultation du marché ?..... | 5 |
| 1.3.1 Réponses au questionnaire | 5 |
| 1.3.2 Organisation d'une journée d'information et d'une visite sur place | 5 |
| 1.4 Aspects juridiques | 6 |
| 1.4.1 Transparence et égalité de traitement | 6 |
| 1.4.2 La consultation du marché et la réglementation des marchés publics | 6 |
| 1.4.3 Responsabilité du Port de Bruxelles | 7 |
| 1.4.4 Droits d'auteur..... | 7 |
| 2. Localisation et objet du projet | 8 |
| 2.1. Localisation et affectation du centre TIR..... | 8 |
| 2.2. Description du Centre TIR..... | 10 |
| 2.3. L'ambition liée au réaménagement..... | 11 |
| 2.4. Procédure : dialogue compétitif | 15 |
| 3. Questionnaire de consultation du marché | 17 |
| 3.1 En ce qui concerne la procédure et la méthode de coopération proposées | 17 |
| 3.2 Concernant le financement du projet..... | 18 |
| 3.3 Concernant la qualité du projet | 18 |
| 3.4 Concernant la programmation proposée pour le site | 18 |
| 3.5. Concernant vos références | 19 |
| 3.6. Autres | 19 |
| 3.7. Coordonnées | 19 |

AVANT-PROPOS

Madame,

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint un document de consultation concernant le réaménagement du centre logistique TIR situé le long de l'avenue du Port à Bruxelles. Le Port de Bruxelles, en tant que propriétaire et gestionnaire de ce site, envisage le réaménagement qualitatif des bâtiments présents sur ce site.

Dans ce contexte, le Port de Bruxelles souhaite faire appel à la collaboration du secteur privé et veut sonder l'intérêt de partenaires privés pour un éventuel partenariat public-privé (PPP). La procédure de marché public qui pourrait être lancée à cet effet au cours de la prochaine phase est la procédure de dialogue compétitif.

Le présent document est le résultat de notre volonté d'organiser la consultation du marché de la manière la plus transparente et la plus efficace possible.

Votre avis sur le principe, les opportunités, le contenu et les modalités d'une éventuelle collaboration est d'une grande importance pour nous en vue du dialogue compétitif qui sera entamé dans la phase suivante.

Nous vous invitons vivement à nous faire part de vos suggestions et de vos idées sur la base de votre expertise et de votre expérience. Votre réponse jouera un rôle important dans la prise de décision ultérieure concernant le projet.

Cordialement,

Le Port de Bruxelles

1. EXPLICATION RELATIVE À CETTE CONSULTATION DE MARCHÉ

1.1 QUEL EST L'OBJECTIF DE LA CONSULTATION DU MARCHÉ ?

Une consultation de marché vise généralement à obtenir l'image la plus complète possible d'un sujet spécifique en invitant les parties prenantes à partager leurs idées et suggestions à ce sujet. Il n'existe pas de formule standard ni de cadre juridique pour l'organisation de consultations du marché. De plus, chaque consultation du marché a ses propres objectifs concrets.

Une consultation du marché concernant un partenariat public-privé (PPP) potentiel vise à donner à l'initiateur, en l'occurrence le Port de Bruxelles, une image plus claire de l'intérêt des autres acteurs pour le projet, de la synergie possible et des conditions-cadres en matière de coopération.

Le Port de Bruxelles souhaite plus précisément savoir si des entités privées sont intéressées, en principe, à participer en tant qu'investisseurs au réaménagement du site TIR, stratégiquement situé le long de l'avenue du Port à Bruxelles. La consultation du marché vise à informer les acteurs du marché intéressés sur le projet de réaménagement du site TIR et à recueillir des idées et des suggestions concernant une collaboration potentielle. Les informations obtenues par le biais de cette consultation seront utilisées pour mieux définir le contenu et la forme du projet et serviront de base à la préparation de la procédure de dialogue compétitif.

Cette consultation s'effectue conformément à l'article 51 de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics.

Le Port de Bruxelles organise une journée d'information avec visite sur place pour des candidats intéressés, laquelle aura lieu le mercredi 27/11/2024 à 9h30 au centre TIR, avenue du Port 104-106.

1.2 INFORMATIONS ET QUESTIONS RELATIVES À LA CONSULTATION DU MARCHÉ

1.2.1 Coordonnées

Coordonnées du gestionnaire de projet au Port de Bruxelles :

Nom : Anthony Callens, team manager de la cellule Stratégie

Mail : acallens@port.brussels

Adresse : Port de Bruxelles, Place des armateurs 6, 1000 Bruxelles

1.2.2 Informations qui sont mises à disposition

En préparation du projet, le Port de Bruxelles a commandé une étude présentant une vision d'avenir concernant le réaménagement du site TIR. L'executive summary de cette étude sera mise à disposition des participants à la consultation du marché.

1.3 COMMENT PARTICIPER À LA CONSULTATION DU MARCHÉ ?

La participation à cette consultation du marché comporte 2 volets :

- Une réponse écrite à un questionnaire qui figure plus loin dans le présent document.
- Une journée d'information organisée par le Port de Bruxelles, le 27/11/2024.

1.3.1 Réponses au questionnaire

Il s'agit des réponses aux questions qui figurent à la fin du présent document.

Le Port de Bruxelles ne prendra plus en considération les réponses reçues après le 31/01/2025 à 16 h. Les réponses aux questions doivent être aussi complètes et concises que possible. Une réponse à toutes les questions est souhaitable, mais pas obligatoire.

Si certaines parties de votre réponse sont confidentielles, vous devez l'indiquer clairement dans le document.

Afin de garantir une transparence maximale et l'égalité de traitement de toutes les parties intéressées, veuillez soumettre vos réponses uniquement par écrit, à l'adresse de la personne de contact mentionnée ci-dessus. Pour faciliter leur traitement, veuillez envoyer également les réponses sous forme numérique (en format PDF à l'adresse email acallens@port.brussels).

Afin d'assurer une transparence maximale et de tenir toutes les parties intéressées informées de manière optimale, le Port de Bruxelles traitera toutes les informations non confidentielles dans un document de synthèse qu'il publiera sur le site web du Port, à savoir <https://www.port.brussels/fr>. L'identité des candidats ne sera pas divulguée.

1.3.2 Organisation d'une journée d'information et d'une visite sur place

Préalablement à la passation de ce marché, le Port de Bruxelles souhaite, conformément à l'article 51 de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, consulter différents acteurs du marché afin de les informer de son projet et de préparer la passation du futur marché.

Le Port de Bruxelles organise à cette fin une journée d'information relative au projet de réaménagement du centre TIR laquelle aura lieu le 27/11/2024 à 9h30. La participation à cette journée d'information n'est pas obligatoire et la non-participation ne signifie pas l'exclusion de la future procédure de dialogue compétitif.

La journée d'information se déroulera comme suit :

- 9h30 - Séance d'introduction par le Port de Bruxelles
- 10h30 - Visite du site TIR
- 11h30 – Q & A

Lieu du rendez-vous : Centre TIR – Bâtiment B : rue Dieudonné Lefèvre 2 – 1020 Bruxelles



1.4 ASPECTS JURIDIQUES

1.4.1 Transparence et égalité de traitement

Le Port de Bruxelles veille à ce que la consultation du marché ait lieu dans le respect des principes de bonne gouvernance. Cela signifie, entre autres, que le Port de Bruxelles offre aux parties intéressées une position de départ égale et le même accès à l'information.

Ce document de consultation et ses annexes sont publics et peuvent être demandés par le biais des canaux susmentionnés.

Le Port de Bruxelles se réserve le droit de publier sur son site web des communications additionnelles concernant la consultation du marché.

La consultation du marché est annoncée sur le site web du Port, par le biais des médias sociaux et par les canaux des organisations partenaires régionales et des fédérations sectorielles.

1.4.2 La consultation du marché et la réglementation des marchés publics

La consultation de marché permet d'évaluer vos idées et suggestions concernant une collaboration potentielle.

L'objectif de cette consultation n'est pas de sélectionner un partenaire concret pour un projet. La consultation du marché précède cette sélection et constitue une phase distincte. Il ne s'agit donc pas de soumettre votre « candidature » ou votre « offre » pour le projet.

Il n'est expressément pas prévu que vous remettiez des analyses élaborées qui ne relèvent normalement que de l'exécution d'une étude préliminaire formelle ou d'un autre marché de services. Vous ne recevrez aucune compensation financière pour votre participation.

Pour autant que de besoin, le Port de Bruxelles souligne que votre participation à la consultation du marché n'aura en aucun cas un impact négatif ou positif sur votre possibilité de participer aux procédures de sélection et d'attribution que le Port de Bruxelles pourrait organiser à un stade ultérieur.

En aucun cas, votre réponse ne constituera un motif d'exclusion dans le cadre de telles procédures.

1.4.3 Responsabilité du Port de Bruxelles

Le présent document est uniquement destiné à la consultation du marché. Il est mis à disposition à la condition expresse que vous ne l'utilisiez que pour proposer des suggestions et des idées sur une collaboration potentielle avec le Port de Bruxelles dans le cadre du réaménagement du site TIR.

Cette consultation du marché offre la perspective d'un éventuel PPP, mais n'implique aucun engagement ou obligation de la part du Port de Bruxelles. En particulier, mais sans préjudice de la généralité de ce qui précède, aucune confirmation ou garantie n'est donnée quant au lancement et l'attribution d'un futur marché public.

Les informations contenues dans le document sont considérées comme exactes au moment de la mise sous presse. Toutes les informations sont toutefois susceptibles d'être mises à jour, modifiées ou améliorées.

Le Port de Bruxelles décline toute responsabilité quant aux informations contenues dans ce document.

1.4.4 Droits d'auteur

Les idées, suggestions et propositions soumises en réponse à cette consultation du marché ne peuvent pas faire l'objet d'une protection des droits d'auteur. Le Port de Bruxelles est totalement libre d'inclure ces éléments dans le marché à attribuer ultérieurement, sans qu'aucune compensation ne soit due.

2. LOCALISATION ET OBJET DU PROJET

2.1. LOCALISATION ET AFFECTATION DU CENTRE TIR

Le centre logistique TIR¹ est situé à l'avenue du Port 104-110 à 1000 Bruxelles. Cet emplacement est très central, juste au nord du Pentagone bruxellois (le centre-ville actuel) et juste à côté des nouveaux quartiers de Tour & Taxis et Tivoli.

Le site TIR bénéficie d'une excellente accessibilité depuis le périphérique nord et peut servir de base pour approvisionner le centre historique de la ville, ainsi que les quartiers et communes environnants.

Le site TIR est séparé des sites riverains situés le long du canal par l'avenue du Port. Il n'y a actuellement pas de connexion physique entre le site TIR et la voie d'eau.



Emplacement du centre logistique TIR à proximité immédiate du Pentagone bruxellois

Le site TIR est indiqué en bleu sur le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), soit en tant que zone d'activités portuaires et de transport.

¹ TIR signifie Transport International Routier. Cette désignation ne correspond plus à son réaménagement en tant que centre logistique urbain.

Conformément aux dispositions légales relatives à l'affectation du sol, les activités suivantes peuvent être développées dans ces zones :

Art. 6.1

1. Les activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage ;
2. Les activités industrielles ou artisanales ayant pour objet la production ou la transformation de biens meublés sur le site ;
3. Les activités visant à améliorer l'environnement, comme l'épuration des eaux et les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

Art. 6.2

Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au point 6.1, notamment les agences bancaires, stations-service, cafés, restaurants dont la superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas 300 m² par bâtiment. La surface de plancher des commerces visés ci-dessus peut être augmentée sous les conditions suivantes : 1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales et économiques ; 2° les circonstances locales permettent cette augmentation sans porter atteinte aux fonctions principales de la zone ; 3° les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher des commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au point 6.1. est toutefois limitée à 1 000 m² par bâtiment.

Art. 6.3

Ces zones peuvent aussi être affectées au logement complémentaire et accessoire aux fonctions principales de la zone, notamment au logement du personnel de sécurité.

Art. 6.4

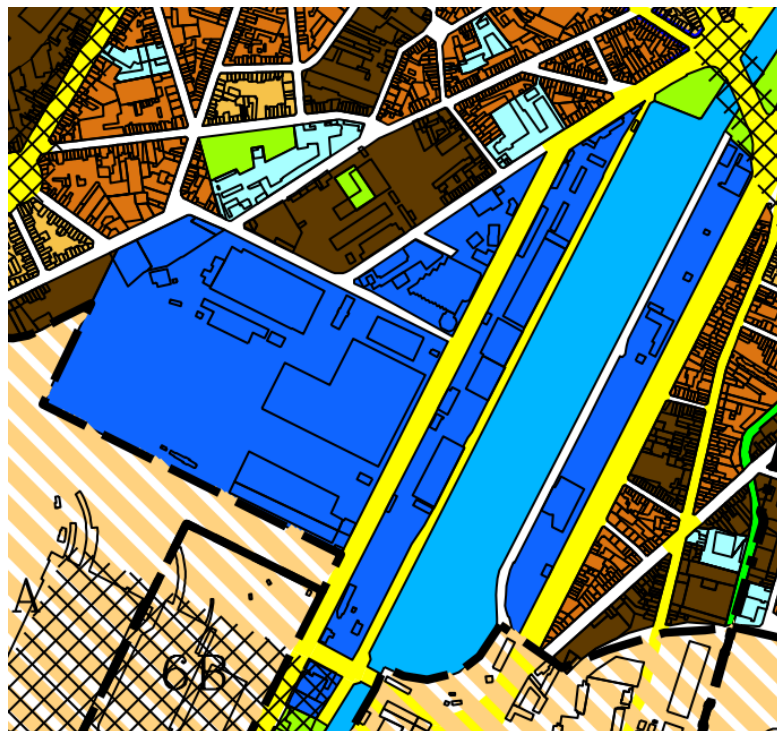
Les terrains situés à quai sont par priorité affectés aux activités liées à la voie d'eau.

Art. 6.5

Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 6.1 à 6.4 : 1° la nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants ; 2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.

Art. 6.6

L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.



Extrait du Plan Régional d'Affectation du Sol (à gauche le site TIR)

2.2. DESCRIPTION DU CENTRE TIR

Le centre TIR est un site logistique exceptionnel - composé de terrains et de bâtiments - situé à moins de 3 km du centre de Bruxelles. Le Port de Bruxelles, en tant que propriétaire et gestionnaire du site, est responsable du développement et de l'exploitation de cette infrastructure.



Site TIR avec les différents bâtiments (A, B, C, D et E)

Le TIR comprend un complexe de 5 bâtiments (dont 4 avec 4 étages) avec une surface utile totale de 115 014 m² d'espace de stockage et 11 767 m² de bureaux. Les bâtiments ont été construits entre

1957 et 1974. Les bâtiments sont situés sur un terrain situé en zone d'activités portuaires et de transport. Les bâtiments sont actuellement exploités par le Port lui-même, qui les donne en concession domaniale à une centaine d'utilisateurs qui sont essentiellement des prestataires de services logistiques et des grossistes. Sur les toits des bâtiments A, C, D et E se trouve un parc énergétique avec des panneaux solaires (par le biais d'une concession pour l'exploitation de la surface du toit).

Le TIR dispose de nombreux atouts pour les utilisateurs du site :

- Situation idéale à proximité immédiate du centre-ville (à <3 km de la zone piétonne) ;
- Bonne accessibilité depuis le ring de Bruxelles, comme stipulé dans le Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale (2013) et le Plan régional de mobilité Good Move (2021) qui prévoit un itinéraire pour le trafic de marchandises PLUS entre le ring de Bruxelles et le centre logistique TIR (distance d'environ 6 km) ;
- Important potentiel pour organiser une logistique urbaine efficace ;
- Capacité de stockage en modules variables ;
- Offre diversifiée en services logistiques et en facilités douanières.



Localisation du centre TIR à proximité du centre-ville à faible circulation

2.3. L'AMBITION LIÉE AU RÉAMÉNAGEMENT

Le 25 avril 2019, le gouvernement bruxellois a chargé le Port de Bruxelles d'élaborer une stratégie concrète et étayée pour le réaménagement du TIR.

L'ambition avec le centre TIR est de :

- Transformer le centre TIR en un site logistique de qualité pouvant apporter une contribution importante à la durabilité de la logistique urbaine au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Intégrer de manière optimale le site dans les quartiers avoisinants de Tivoli, Tour & Taxis et Maritime en modernisant les bâtiments, en verdissant le site et en limitant au maximum

l'impact de la mobilité sur les quartiers avoisinants.

Un consortium dirigé par Quares Consulting a été mandaté en 2020 par le Port de Bruxelles pour procéder à une étude de redéploiement. Il ressort de cette étude que pour le moment, le scénario privilégié consiste en un réaménagement en centre logistique ou, plus précisément, en centre de distribution urbaine. L'executive summary de cette étude sera mise à disposition des participants à la consultation du marché. Le scénario privilégié de cette étude est considéré comme étant indicatif pour la réalisation du projet. Il peut être dérogé à la programmation proposée, sur la base des négociations menées au cours de la phase de dialogue compétitif.

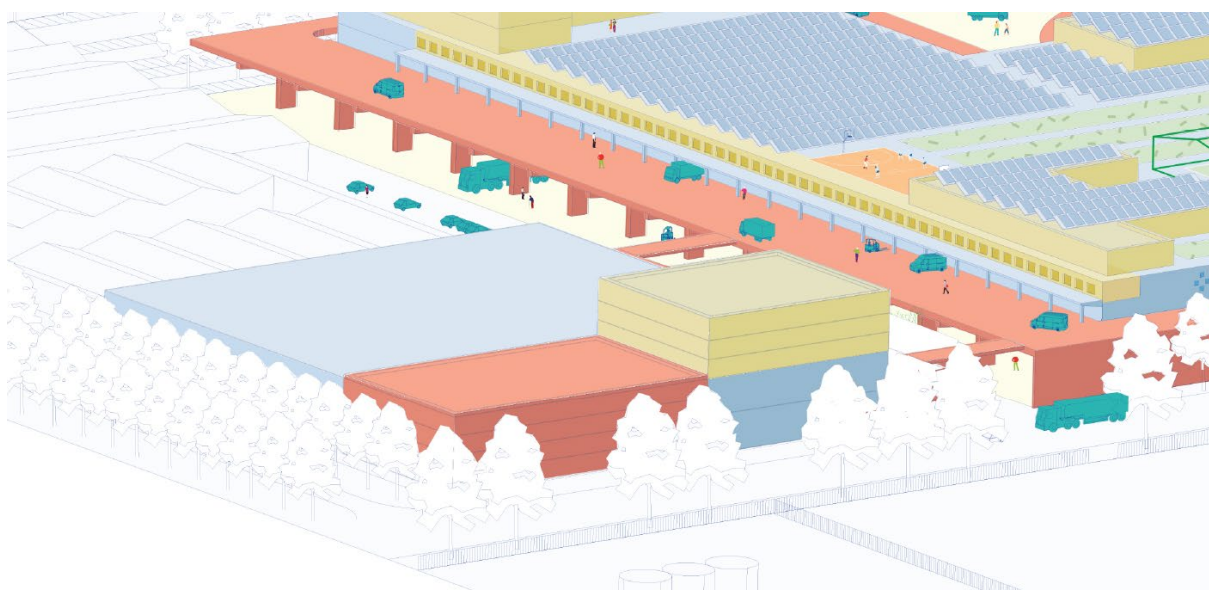


Illustration : Scénario de développement issu de l'étude réalisée par Quares

La réalisation complète du scénario privilégié - rénovation incluse - a été estimée, dans le cadre de l'étude de développement, à un coût d'investissement total d'environ 77 millions d'euros.²

Le scénario privilégié envisage le développement sur le site TIR d'une gamme variée de services avec des espaces logistiques pour stockage court-terme, la logistique urbaine durable, des espaces bureaux, et optionnellement de l'agriculture urbaine, des ateliers pour activités semi-productives (par exemple : la préparation de repas, destinés à des hôpitaux, maisons de repos, entreprises ou écoles), des équipements partagés tels que le co-working, la restauration, des équipements sportifs, la gestion de la mobilité et l'énergie renouvelable. La facturation de tarifs conformes à ceux du marché pour les espaces logistiques, les bureaux, les ateliers et les autres installations du site, pourrait générer des revenus estimés à 5,3 millions d'euros par an³.

² Il s'agit d'une estimation qui ressort de l'étude réalisée en 2021 par le bureau Quares. Ce montant est renseigné à titre purement indicatif. Une mise à jour a été effectuée en 2024 et le coût d'investissement a été estimé à 88 millions d'euros.

³ Il s'agit d'une estimation qui ressort de l'étude réalisée en 2021 par le bureau Quares. Ce montant est renseigné à titre purement indicatif.

Une brève synthèse du scénario privilégié est présentée ci-dessous en tant qu'extrait de l'étude.

« Pour réaliser un centre logistique urbain durable et contribuant à rendre plus durables les flux logistiques en provenance et à destination de la Ville, il est nécessaire d'attirer des acteurs logistiques susceptibles d'œuvrer dans ce sens. Ces efforts en matière de durabilité seront mus par la consolidation des flux de marchandises, l'utilisation de modes de transport neutres sur le plan climatique et le recours aux voies navigables pour acheminer les marchandises à destination et en provenance du centre TIR. Il est important de développer différents types de distribution urbaine. Dans ce contexte, nous devons avoir le courage de miser sur des utilisateurs organisant leurs entrées et sorties de marchandises via les voies navigables. D'un point de vue pragmatique, nous pensons immédiatement au transport de matériaux de construction et de marchandises en vrac sous forme de palettes.

Pour rendre ces ambitions possibles, le centre TIR s'efforcera d'atteindre un tirant d'air d'au moins 6 mètres afin de pouvoir accueillir la clientèle escomptée sur deux couches logistiques à part entière. Bien que cette démarche réduise l'espace commercialisable, elle permettra non seulement d'augmenter le revenu locatif global du site, mais aussi de proposer des types d'activités plus conformes aux ambitions formulées par le Port et la Région. Le centre TIR deviendra par conséquent l'un des rares sites logistiques modernes en Europe à disposer de deux couches logistiques utiles à part entière. Il pourra alors répondre aux demandes du marché en quête de prestataires de services logistiques modernes, tout en offrant une certaine flexibilité aux clients. Du point de vue du marché, cela contribuera grandement à l'image de la Région en tant que zone métropolitaine pionnière en matière de distribution urbaine. Les rez-de-chaussée seront alors idéaux pour les activités de cross-docking. Les emplacements supérieurs ne permettent pas d'effectuer ces dernières via un système avant/arrière, mais en principe, le cross-docking devrait aussi être possible via un mouvement en U. Les deux niveaux présentent donc une flexibilité suffisante grâce à leur tirant d'air de 6 mètres.

Un éventail d'utilisateurs. Une fois les bâtiments réaménagés en site logistique moderne, le Port demeurera libre de sélectionner le type d'utilisateurs. Il peut choisir de se concentrer sur de grands utilisateurs offrant davantage de potentiel pour l'exploitation des voies navigables et la mise en service d'un plateau complet. Il peut également s'orienter (en partie) vers l'attraction d'utilisateurs plus petits, qui peuvent développer leurs services sur site et afficher un taux d'emploi/m² plus élevé. Dans le premier cas, on parle d'une échelle d'environ 8-10 000 m² et dans le second, on démarre déjà à partir de 1 400 m². Nous pouvons déduire de l'étude de marché que la plupart des demandes se situeront entre 1 400 et 3 000 m². Il conviendra idéalement de prévoir une offre d'espaces diversifiée.

Le centre TIR entend jouer un rôle de pionnier dans la transition climatique en affichant des ambitions élevées : production et consommation locales d'énergie durable, récupération maximale des eaux de pluie et utilisation positive de ces flux d'eau via une collaboration avec les sites voisins concernant les flux de matériaux en provenance et à destination de la Ville, ainsi qu'au sein du site. Une ferme urbaine professionnelle installée sur le toit pourra utiliser à la fois l'énergie et l'eau du site, mais aussi favoriser la production alimentaire locale et renforcer la distribution d'aliments frais dans la Ville.

Le centre TIR a l'ambition de devenir un lieu totalement sécurisé (safe & secure), tant pour ses clients que pour les riverains. Il compte également assurer des flux logistiques plus sûrs et durables à destination de la Ville en privilégiant les coursiers à vélo et les camionnettes neutres en CO₂ plutôt que les

transports lourds. En consolidant au maximum les marchandises et en réduisant fortement le transport lourd vers le centre, le centre TIR renforce la sécurité du trafic pour toute la Région. C'est au centre-ville et dans la première couronne de quartiers autour de la petite ceinture de Bruxelles que réside le plus haut potentiel pour accroître la durabilité des flux.

Pour soutenir encore davantage l'écosystème, il serait opportun de prévoir un espace d'atelier circulaire. Le site de Febetra est idéal à cet égard : quand sa concession expirera, d'ici quelques années, il pourra être aménagé en bâtiment de deux étages avec des ateliers au rez-de-chaussée et des unités logistiques plus petites sur le toit. En collaboration avec Greenbizz, cela permettra de renforcer le cluster lié à la production, mais aussi de soutenir l'écosystème du Port. (N. B. : le site Febetra est une propriété privée et ne fait pas partie du projet que le Port cherche actuellement à commercialiser).

Mise en place d'installations de soutien afin de favoriser la concrétisation des ambitions du centre TIR. L'agriculture urbaine soutient et renforce la distribution urbaine de produits frais, et le hub de mobilité contribue à répondre aux besoins de mobilité du site. Le hub de mobilité abrite également des installations supplémentaires telles que des infrastructures sportives. Ces fonctions de soutien peuvent s'avérer utiles pour le quartier comme pour les entreprises et les travailleurs présents sur le site.

Un centre TIR attentif à son quartier. Le réaménagement du site TIR offre l'opportunité de réorganiser l'espace public de sorte que le quartier ait davantage accès à des espaces verts supplémentaires, mais aussi à une voie lente assurant la liaison avec le site de Tour&Taxis. L'ambition est de fournir au moins 10 000 m² d'espaces verts, dont 5 000 m² seront accessibles au quartier 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. La place Nord à hauteur du bâtiment C pourra alors devenir un nouveau lieu de rencontre pour le quartier.

En installant les services de la Ville sur le site de Citroën, il sera possible de valoriser leurs synergies sans compromettre le potentiel logistique du site TIR. (N. B. : les services de la Ville ne sont finalement pas relocalisés sur le site TIR et cette partie de l'étude est donc abandonnée). »

Les principales modifications apportées à l'infrastructure existante du site TIR concernent donc :

- Le décroisement des mezzanines (R+1 et R+3) afin de porter la hauteur libre pour la logistique à au moins 6 m.
- L'intégration d'unités de bureaux en mezzanine dans les zones logistiques
- La démolition du bâtiment A et sa reconstruction en tant que hub de mobilité
- La démolition du bâtiment B (immeuble de bureaux) et création d'un espace vert
- La construction d'un Business Center sur les toits du bâtiment D+E
- L'enlèvement du revêtement durci et la végétalisation du site TIR

Le scénario de synthèse propose un mix programmatique qui maximise les ambitions de réaménagement des bâtiments TIR et tient compte des exigences de durabilité et de l'habitabilité des quartiers adjacents. Le tableau ci-dessous donne un premier aperçu du mix programmatique qui peut être peaufiné et adapté dans le cadre des négociations avec les parties privées (procédure de dialogue compétitif)

| Fonction | Surface en m ² |
|---|---------------------------|
| Surface logistique (de 1 400 m ² à 12 400 m ²) | 50 600 |
| Petite surface logistique (max. 500 m ²) | 2 500 |
| Surface de bureaux liée à la logistique (directement intégrée à l'espace logistique via une mezzanine) | 5 145 |
| Surface de bureaux reliée au Business Center (pour les entreprises sans bureaux attenants et les entreprises de la chaîne logistique) | 7 200 |
| Urban Farm | 6 000 |
| Production urbaine | 3 000 |
| Espace économique global | 74 445 |
| Mobility Hub + autres places de parking | 400 |

2.4. PROCÉDURE: DIALOGUE COMPÉTITIF

Le Port de Bruxelles a l'intention de recourir à un PPP (partenariat public-privé) pour procéder au réaménagement du centre TIR. À cette fin, différentes formes juridiques sont envisagées. Pour l'instant, les scénarios préférés sont le DBFM⁴ (le cas échéant suivi de mesures supplémentaires telles que des concessions domaniales) et le DBFMO⁵. Cependant, comme il est précisé ci-après, la structure juridique de l'opération – de même que le financement et la mise en œuvre du projet – sera discutée lors de la phase de dialogue.

Afin de déterminer davantage les exigences précises du marché compte tenu de ses besoins et de sélectionner la structure juridique la plus appropriée, le Port de Bruxelles a décidé de recourir à la procédure de marché public de dialogue compétitif. En pratique, il est fréquent de recourir au dialogue compétitif lorsque le pouvoir adjudicateur n'est pas en mesure de spécifier complètement les fondements juridiques et/ou financiers d'un projet.

⁴ Dans le cadre d'un DBFM (Design Build Finance Maintain), l'adjudicataire auquel le projet DBFM est attribué conçoit et construit l'infrastructure conformément aux spécifications de résultat déterminées par l'adjudicataire. Pour couvrir les coûts de conception et de construction, l'adjudicataire obtient un financement. Il est également responsable de l'entretien de l'infrastructure. En contrepartie, le donneur d'ordre verse à l'adjudicataire une indemnité de mise à disposition périodique basée sur ses performances.

⁵ Dans le cadre d'un DBFMO (Design Build Finance Maintain Operate), l'adjudicataire est responsable non seulement de la conception, de la construction, du financement et de l'entretien du projet, mais aussi de son exploitation effective. Il existe différents types de contrats DBFMO :

- DBFMO au sens strict : l'adjudicataire exécute les différentes tâches intégrées dans un contrat moyennant une indemnité de mise à disposition. Les éventuelles compensations liées à l'utilisation du service fourni sont payées directement au pouvoir adjudicateur. Le risque lié à la demande demeure à charge du Port.
- DBFMO sous la forme d'une concession de service : au moins une partie de la rémunération perçue par l'adjudicataire est payée par les utilisateurs finaux. L'adjudicataire supporte le risque lié à la demande.

Cette procédure de marché public se déroule en trois phases :

- 1) Phase de sélection des candidats (et éventuellement présélection)
- 2) Phase de dialogue
- 3) Phase d'attribution

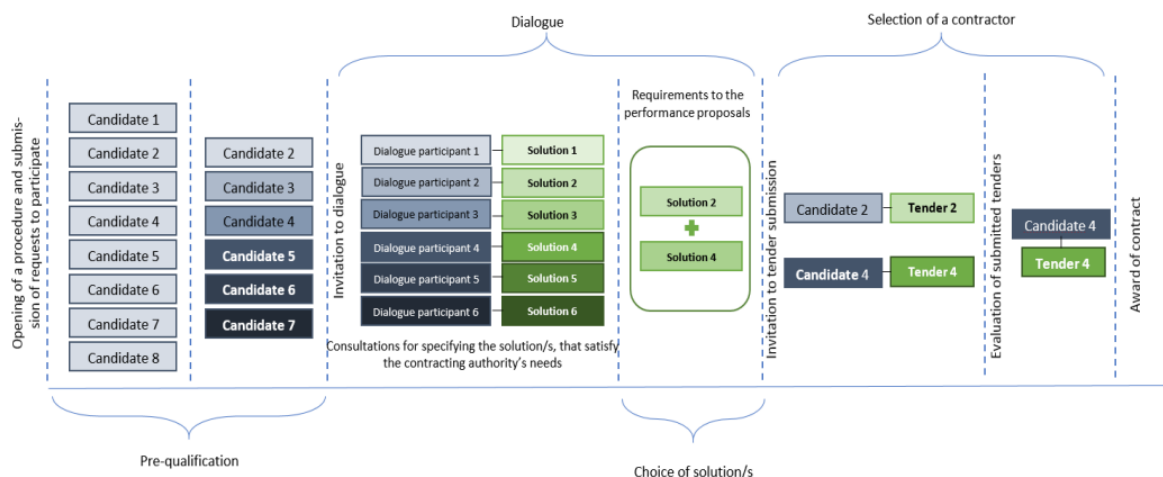


Image tirée de l'OCDE, « The application of the competitive dialogue in public procurement »

Dans le cadre d'une telle procédure, le pouvoir adjudicateur définit simplement une série de besoins (et le cas échéant certaines conditions-cadres ou limites) et, lors de la phase de dialogue, le pouvoir adjudicateur et les opérateurs économiques peuvent discuter de la manière de déterminer davantage les exigences précises du marché.

Le pouvoir adjudicateur a également la possibilité de limiter, en cours de route, le nombre de solutions admissibles, de sorte que seuls les soumissionnaires en mesure de soumettre une offre soient invités lors de la phase finale d'attribution. Une indemnité peut éventuellement être prévue pour les participants au dialogue.

Pour l'instant, le calendrier suivant, purement indicatif, a été fixé par le Port de Bruxelles :

- 05/2025 – Sélection qualitative de candidats
- 05/2025 – Publication du « dialogue phase guide »
- 01/2026 - Clôture du dialogue et lancement appel d'offres
- 09/2026 – Évaluation offres + BAFO
- 12/2026 - Décision motivée d'attribution

Ce calendrier pourra éventuellement être discuté lors de la phase de dialogue.

3. QUESTIONNAIRE DE CONSULTATION DU MARCHÉ

Vos réponses au questionnaire ci-dessous pourront jouer un rôle important dans la prise de décision concernant l'approche ultérieure du projet et, si l'on opte pour un PPP, dans la définition de la structure optimale et des conditions-cadres du PPP.

En traduisant votre expérience et vos connaissances en réponses concrètes au questionnaire, vous aiderez le Port de Bruxelles à s'assurer de la faisabilité et de l'attractivité d'un éventuel accord de PPP.

Le Port de Bruxelles n'attend évidemment pas de réponses absolues aux questions, mais des réponses basées sur votre expertise.

Le Port de Bruxelles accorde donc une très haute importance à votre avis et apprécie grandement votre participation à cette consultation du marché.

3.1 EN CE QUI CONCERNE LA PROCÉDURE ET LA MÉTHODE DE COOPÉRATION PROPOSÉES

- a. Pensez-vous qu'un PPP avec le Port de Bruxelles ou une autre forme de participation structurée dans le centre TIR soit en principe intéressant pour un partenaire privé et pourquoi ?
- b. Considérez-vous la mise en place d'un DBFM ou d'une construction DBFMO comme une option réaliste ? Pourquoi (pas) ? Quelle option DBFM ou DBFMO vous semble la plus appropriée et pourquoi ?
- c. Quelles sont vos propositions pour définir une éventuelle composante O dans une construction DBFMO ? En d'autres termes, quelles activités et/ou services pensez-vous pouvoir inclure dans le contrat, par exemple la surveillance, le nettoyage, la commercialisation des espaces, etc.
- d. Si une construction DBFMO est identifiée comme une option possible et inclut l'exploitation/commercialisation du centre TIR, comment voyez-vous la rémunération de la composante O, et la rémunération du Port de Bruxelles et comment pensez-vous que cela se rapporte le mieux avec les frais de disponibilité ?
- e. Quelles sont vos propositions pour définir la taille optimale en termes d'actifs (bâtiments et superficie) ?
- f. L'objectif est de travailler dans le cadre d'un dialogue compétitif. Que pensez-vous de la méthode proposée par le Port de Bruxelles pour parvenir à un accord ? En quoi pourrait-elle entraîner une collaboration optimale ? De quelle manière les chances de succès peuvent-elles augmenter ?
- g. Selon vous, est-il possible d'assurer la continuité des revenus locatifs du centre TIR pendant la phase de construction/réaménagement ? Quelles sont vos propositions pour assurer cette continuité maximale ?

- h. Où se situent, selon vous, les facteurs de risque critiques et de quelle manière pensez-vous qu'ils peuvent être traités au mieux ? Quelles propositions faites-vous, le cas échéant, pour partager les risques et les responsabilités mutuelles entre le Port de Bruxelles et le partenaire privé ?
- i. Quelles sont les informations supplémentaires qui peuvent raisonnablement être recueillies à ce stade et qui pourraient améliorer la qualité d'une offre future ou réduire de manière significative les incertitudes ?
- j. Combien de temps pensez-vous qu'il faudra pour rédiger une offre et le calendrier proposé vous paraît-il réalisable ?

3.2 CONCERNANT LE FINANCEMENT DU PROJET

- a. Il n'est pas exclu que ce projet soit commercialisé d'une manière neutre vis-à-vis du SEC : avez-vous d'autres commentaires ou suggestions à formuler à cet égard ? La neutralité SEC (et la répartition des risques qui en découle) pose-t-elle, selon vous, un problème pour le développement du projet ?
- b. Quel est, selon vous, le moyen le plus efficace ou le plus avantageux de financer le projet ?
- c. Quelles informations minimales estimez-vous nécessaires dans le cahier des charges pour proposer un plan de financement concluant dans l'offre ?

3.3 CONCERNANT LA QUALITÉ DU PROJET

- a. Que pensez-vous de l'approche proposée ?
- b. Avez-vous des suggestions pour l'adapter ?
- c. Que pensez-vous des objectifs fixés concernant la durabilité du site (enlèvement du revêtement durci de l'espace public, certification BREEAM, réutilisation des eaux de pluie, communauté énergétique...) ?

3.4 CONCERNANT LA PROGRAMMATION PROPOSÉE POUR LE SITE

- a. Sur la base de la vision du développement établie par Quares Consulting, estimez-vous que la programmation proposée⁶ est réalisable et, le cas échéant, quelles modifications y apporteriez-vous ?
- b. Concernant l'intégration d'équipements publics et privés (équipements sportifs, urban farm, mobility hub), le secteur privé serait-il intéressé à en assurer l'exploitation ? Sous quelle forme ?

⁶ La programmation proposée sur la base de l'étude Quares est purement directionnelle pour le redéveloppement du site TIR.

- c. En ce qui concerne l'ambition de fournir un accès bimodal au centre TIR (route/eau), voyez-vous des possibilités d'intégrer cette connexion à l'eau dans le projet ? L'option qui consiste à construire une bande transporteuse enjambant l'avenue du Port est-elle réaliste ?
- d. L'exécution du marché peut-elle, à votre avis, être échelonnée de manière à organiser une transition réaliste pour la relocalisation (d'une partie) des utilisateurs actuels du centre TIR dans les bâtiments rénovés ?
- e. Avez-vous des suggestions pour d'autres modes de réalisation ?

3.5. CONCERNANT VOS RÉFÉRENCES

Par cette consultation du marché, le Port de Bruxelles cherche à maximiser les chances de succès du projet en testant la conformité de l'approche avec le marché. Par conséquent, il serait utile pour le Port de Bruxelles d'avoir plus d'informations sur la capacité du marché à exécuter un tel projet. En particulier, les informations suivantes pourraient permettre au Port de Bruxelles de mieux comprendre le marché (liste non exhaustive) :

- Échelle
- Chiffre d'affaires
- Combinaison de différentes disciplines
- Formes de contrat

Vous êtes libre de décider si vous souhaitez partager ce type d'informations avec le Port de Bruxelles. Vous n'êtes en aucun cas lié par cette décision. Cette question n'a aucune incidence sur une quelconque phase de sélection dans la suite du projet.

3.6. AUTRES

- a. Avez-vous d'autres suggestions ?
- b. Y a-t-il des conditions-cadres qui devraient être complétées selon vous ?
- c. Quel est votre point de vue concernant l'échelonnement et le calendrier de réalisation des différentes composantes du projet (assainissement, développement, commercialisation) ?

3.7. COORDONNÉES

Veuillez joindre les données suivantes à vos réponses au questionnaire :

- Votre nom et le nom de l'entité au nom de laquelle les réponses ont été rédigées ;
- Votre adresse, de préférence aussi votre adresse e-mail et votre numéro de téléphone ;
- Le nom d'une personne de contact.