

Appel à projets relatif à la concession d'un terrain portuaire de 8.613 m², en rive droite à l'Avant-Port de Bruxelles

Identité de l'autorité concédante :

Société Régionale du Port de Bruxelles

Correspondance à adresser à l'attention de :

*Monsieur Philippe Matthis – Directeur général adjoint
6 Place des Armateurs à 1000 Bruxelles – Belgique
site internet : www.port.brussels*

Concerne :

Le Port de Bruxelles lance un appel à projets relatif à la concession d'un terrain portuaire situé en rive droite à l'Avant-Port. Terrain industriel de 8.613 m².

Contexte :

Conformément à son contrat de gestion Le Port octroie ses concessions sur la base d'une grille d'évaluation qui tient compte a minima des éléments suivants :

L'utilisation de la voie d'eau ;

Le nombre, la densité et type d'emplois en fonction de la nature des activités portuaires et logistiques ainsi que des retombées sur l'emploi local ;

L'inscription dans une démarche de transition économique ;

La robustesse économique et financière du projet (y compris la durée de la concession en fonction du permis d'environnement et du montant des investissements ainsi que les garanties de solvabilité de l'entreprise) ;

Les flux de marchandises d'entrée et de sortie, leur répartition modale et le caractère urbain de la logistique ;

La contribution du projet au développement durable de la Région.

Activités envisagées :

Le terrain pour lequel la concession est envisagée est situé au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) en Zone d'Activités Portuaires et de Transport (ZAPT) et devra donc en premier lieu répondre aux prescriptions relatives à cette zone. Le projet vise au développement d'une activité économique en lien avec la voie d'eau.

Pour le reste, le Port de Bruxelles est désireux que le projet de concession puisse lui permettre de rencontrer une partie des objectifs et ambitions décrits dans son contrat de gestion 2021-2025, notamment :

- ✓ Encourager le transport de marchandises par voie d'eau, autant pour la livraison de marchandises que pour la gestion de matériaux de chantiers, afin de diminuer le nombre de camions sur le territoire régional avec une attention particulière au « last mile décarbonisé » ;
- ✓ Soutenir prioritairement les entreprises qui s'inscrivent dans une démarche de transition économique et de se positionner en tant que facilitateur pour le développement de l'économie circulaire à Bruxelles, pour contribuer à une démarche bruxelloise exemplaire dans le domaine ;
- ✓ Permettre au Port de se renforcer en tant que plate-forme logistique multi et intermodale grâce à une expansion dans les limites du PRAS modifié et un épanouissement harmonieux des infrastructures et des activités portuaires et logistiques essentielles au développement économique régional ;
- ✓ Veiller à une intégration environnementale et urbaine de qualité des activités portuaires ainsi que garantir l'harmonie entre les activités économiques et les autres fonctions urbaines et intégrer la dimension climatique dans une optique de développement durable et de réduction des impacts environnementaux des activités sur son domaine.

Caractéristiques principales de la parcelle :

Un dossier cartographique relatif au site est repris en annexe du présent document.

Assiette proprement dite :

Le site propose une superficie de terrain utile de 8.613 m² selon le cadastre. Il s'agit d'un terrain sans accès direct au quai, (à une distance de 100 m environ et à 1,6 km du terminal à conteneurs et de son offre multimodale eau-rail-route).

Le terrain est bétonné mais dans un état délabré. Sa charge utile est de 2T/m² (voûtement de la Senne). Il est composé de la parcelle enregistrée au cadastre sous le n° A586z, le long de l'avenue de Vilvorde.

L'éventuelle remise en état du terrain (égouttage et bétonnage) après acceptation du dossier du candidat et signature d'une concession est à charge du concessionnaire.

En ce qui concerne le Plan régional d'affectation du sol, le terrain est repris en zone d'activités portuaires et de transport. Il est classifié par Bruxelles Environnement en catégorie 0 (potentiellement polluée – en raison des activités à risque exercées de 1978 à 2004) mais aucune étude de sol n'est disponible.

Les constructions en sous-sol ne sont pas autorisées, à l'exception des fondations nécessaires à l'exploitation du terrain.

Quai portuaire :

Le quai public permettant le chargement/déchargement de barges, péniches et coasters se situe à 150 m environ du terrain et est accessible aux exploitants qui se concertent pour l'utiliser en bonne intelligence.

- ✓ 150 m de quai maritime utilisé par 2 autres concessionnaires
- ✓ Le tirant d'eau est de 5,80 m.
- ✓ L'utilisation de la voie d'eau sera exprimée en tonnes/an. Le tonnage annuel sur lequel le candidat s'engage sera pondéré selon le type de marchandise transportée. Il sera également tenu compte du fait que le terrain n'est pas situé en bord de quai. La référence à ce sujet est la « règle de Bruxelles » qui précise le tonnage minimum par mètre de quai suivant le tableau ci-joint :

Règle de Bruxelles – Tonnage minimum garanti par mètre de quai		
Catégories	Tonnage par mètre de quai	60% pour terrain non à quai
Vrac sec (sable, gravier,...)	2.000	1.200
Autres vracs secs (céréales,...)	1.000	600
Vrac liquide	2.500	1.500
Conventionnel (palettes, colis, non conteneurisé...)	600	360
Conteneurisé (via terminal à conteneurs)	600	360
Recyclage – Ferrailles	250	150
Recyclage – déchets - terres	600	360

Le terrain se situe à 1 km du terminal à conteneurs. Le terminal propose une offre multimodale (voie d'eau, rail, route)

Durabilité et économie circulaire

L'objectif poursuivi sur ce point est de faire du Port un acteur de premier plan qui stimule et concrétise le développement d'une logistique urbaine durable, notamment via l'utilisation de modes de transport durables que sont la voie d'eau et le rail, le groupage de marchandises et la distribution urbaine, et la transition économique.

À cet effet, le Port souhaite stimuler la création et la sélection de projets d'entreprises qui concrétisent le mouvement de transition économique et qui contribuent à l'atteinte des objectifs climatiques fixés par le Gouvernement, et qui présentent une réelle valeur ajoutée pour l'activité économique et l'emploi dans la Région (construction durable, emplois locaux, production locale, circularité des flux, empreinte environnementale réduite, impact sur la mobilité à l'échelle régionale générale et locale, activités liées à la transition vers une consommation plus durable et plus urbaine).

Cela signifie que les priorités pour ce terrain sont d'une part **la logistique urbaine durable** (utilisation de la voie d'eau et/ou du rail pour l'approvisionnement de Bruxelles ou l'évacuation de ses résidus de consommation, développement de solutions innovantes ou durables en termes de transport et/ou de logistique), et d'autre part **les activités basées sur un modèle circulaire de l'économie**. L'économie circulaire est, [comme le définit le Programme Régional en Economie Circulaire \(PREC\)](#), un système économique d'échange et de production qui, « à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien-être des individus ».

La nature du projet, ses modalités et les livrables qu'il produira devront s'inscrire dans une transition vers une économie circulaire en s'appuyant sur les concepts définis dans le PREC, et contribuer aux objectifs de celui-ci. Les projets qui stimulent la chaîne de valeur locale(*) (partenaires économiques, fournisseurs, etc.) seront privilégiés.

Il est demandé au porteur de projet d'expliquer en quoi son projet contribuera à la transition de l'économie bruxelloise vers une économie circulaire qu'elle est définie sur le site <https://www.circulareconomy.brussels/a-propos/leconomie-circulaire/>,

De plus, le projet devra contribuer à diminuer l'empreinte écologique de nos modes de production et/ou consommation par l'application de logiques économiques circulaires. Dans cette perspective, il est demandé au porteur de projet d'évaluer son impact et ses externalités positives en détaillant les bénéfices environnementaux majeurs qui découleront de son projet en y associant si possible un impact chiffré au regard du volume des produits ou services générés par l'activité (éviter l'extraction de ressources primaires, revalorisation de matières, éviter les déchets, mutualisation de ressources, allongement de la durée de vie, km évités, etc.). Indiquez les éventuelles sources de références sur lesquelles vous vous basez pour faire vos estimations.

Etant donné que la Région met la transition économique au centre de sa stratégie et qu'à l'horizon 2030 seuls les modèles économiques exemplaires sur le plan social et environnemental bénéficieront encore du soutien public régional. Les synergies avec d'autres acteurs présents sur le domaine portuaire sont les bienvenues.

Labels CO₂ neutre et entreprise Ecodynamique

Depuis 2020, toutes les entreprises situées sur le territoire de la Région en général et celles situées dans le périmètre du domaine portuaire en particulier sont encouragées à s'inscrire dans une démarche volontariste pour devenir neutre dans ses émissions de CO₂ et obtenir le label 'entreprise écodynamique'. Les critères d'obtention des labels sont expliqués en annexe.

Espaces verts

Le PRAS (plan régional d'affectation du sol) impose notamment, pour tout projet portant sur une superficie au sol de min. 5.000m², la réalisation d'un min. de 10% d'espaces verts (cf. prescription 0.2 du PRAS).

Plan Canal et BKP

Au même titre que tout projet se situant au sein du périmètre du Plan Canal, le projet à développer par le futur concessionnaire devra rencontrer un certain nombre d'objectifs en termes de programmation, de densité, de qualité d'intégration urbaine et architecturale.

Les ambitions portées par le Plan Canal pour le développement du territoire du Canal impliquent que, « de manière générale, sur l'ensemble de ce territoire, il convient de tendre vers des objectifs de densité, de mixité et d'intégration urbaines ».

Ainsi que le rappelle le Gouvernement bruxellois, ces objectifs devront également s'appliquer aux activités portuaires et logistiques : « il convient que ces activités fassent l'objet de la plus grande intégration urbaine possible. Ces activités doivent dès lors répondre aux conditions de la ville, profiter à celle-ci et fonctionner de manière performante dans un contexte urbain ».

Ces ambitions devront être déclinées à la mesure des affectations autorisables en ZAPT et du contexte portuaire de ces parcelles situées à l'avant-port.

Outre les aspects exposés ci-avant, ces ambitions se déclineront notamment, à l'échelle de la parcelle concernée par l'appel à projets, en termes de création d'espaces verts, d'occupation du sol, d'architecture et de durabilité.

Le [Beeldkwaliteitsplan \(BKP\)](#) ou plan de qualité paysagère et urbanistique constitue un guide et un cadre stratégique pour les maîtres d'ouvrages et concepteurs de tout projet d'espace ouvert sur le territoire du canal.

Le BKP répond à deux objectifs régionaux :

- ✓ L'élaboration d'une vision cohérente des espaces publics sur toute la longueur du canal tout en permettant le développement d'une spécificité et d'une individualité pour chacun ;
- ✓ Le développement des connexions avec les quartiers voisins afin de créer des interactions entre les différentes échelles.

Le chapitre "C2 - Paysage et durabilité" expose les différentes ambitions qui doivent être prises en compte dans le développement du projet :

- ✓ Renforcer le réseau écologique,
- ✓ Une gestion intégrée des eaux de pluie.

¹ Les chaînes de valeur locales ont pour objectif de relocaliser des activités à Bruxelles ou à proximité. Une chaîne de valeur locale est composée d'une série d'entreprises qui ont une ou plusieurs activités complémentaires (approvisionnement, production/transformation, conditionnement, distribution, réparation/remanufacturing) et qui agissent dans une dynamique partenariale.

Contraintes spécifiques

Pollution du sol

La parcelle 21821_A_0586_Z_000_00 est classée en catégorie 0. La catégorie 0 de l'inventaire de l'état du sol est la catégorie attribuée à toute parcelle cadastrale de la Région de Bruxelles-Capitale pour laquelle existe une présomption de pollution (telles que les parcelles qui abritent ou ont abrité des activités à risque et qui n'ont généralement pas encore fait l'objet d'une étude de sol).

L'ordonnance sol prévoit qu'une reconnaissance de l'état du sol doit être réalisée.

- À charge du demandeur d'un permis d'environnement :
 - Avant la délivrance (ou l'extension) d'un permis d'environnement relatif à l'exploitation (ou l'adjonction) d'une (nouvelle) activité à risque ;
 - Avant la délivrance d'un permis d'environnement visant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m² sur une parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0 ou une catégorie combinée à 0.
- À charge du demandeur d'un permis d'urbanisme :
 - Avant la délivrance d'un permis d'urbanisme visant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m² sur une parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0 ou une catégorie combinée à 0.

Fondations

Les constructions en sous-sol ne seront pas autorisées, à l'exception des fondations si nécessaires à l'exploitation du terrain.

Redevance annuelle (selon grille tarifaire 2021)

5,9551 €/m² (tarif 2021, redevance pour un terrain non sis à la voie d'eau et non bétonné, compte tenu de la probable nécessité de renouveler la dalle en béton)
Soit 51.291,28 €/an – phasage possible.
La provision annuelle pour précompte immobilier est de 2,09€/m² HTVA.

Procédure

Visite du terrain faisant l'objet de l'appel à projets

Une visite de terrain sera organisée par le Port afin de, d'une part, de présenter la parcelle faisant l'objet de l'appel à projets et, d'autre part, de présenter les enjeux économiques et urbanistiques que ce dernier représente.

La visite du site aura lieu le 25/06/2021 de 9 h à 12 h.

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-dessus. Le Port pourra se faire assister par des représentants de l'Equipe Canal pour ceci.

Le Port se réserve le droit de :

- ✓ Demander des informations supplémentaire pour 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 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. À défaut, la candidature sera déclarée irrecevable :

1. Une présentation générale de l'entreprise incluant une brève description de celle-ci (vision et stratégie, activité(s), offre(s) de produits ou de services, segments-clients, résultats, nombre de salariés) et le contexte dans lequel elle évolue (tendances du secteur, etc.).
2. 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.
3. Les bilans et comptes d'exploitation des trois dernières années.
4. Les renseignements utiles relatifs à la structure juridique du candidat et à son actionnariat.
5. 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 annuel réalisé par la voie d'eau (vrac et/ou via terminal à conteneurs) et/ou rail ;
 - le nombre de m² prévus par activités (production, stockage, show-room, bureaux et espaces administratifs, autre,...) ;
6. Le nombre d'emplois à créer sur le site.
 7. Une description du projet (objectifs, offre de produits ou services, public-cible de l'offre).
 8. Le plan d'implantation détaillant les différentes fonctions et leurs répartitions avec les flux logistiques (estimation du nombre de véhicules livraisons et clients par jour).
 9. Une note sur l'adéquation du projet aux objectifs de l'appel à projets :
 - La contribution du projet à la transition de l'économie bruxelloise vers une économie circulaire ;
 - L'évaluation de l'impact environnemental du projet et ses externalités positives en détaillant les bénéfices environnementaux majeurs qui en découleront, en y associant si possible un impact chiffré au regard du volume du produits ou services générés par l'activité (éviter d'extraction de ressources primaires, revalorisation de matières, évitement de déchets, mutualisation de ressources, allongement de la durée de vie, CO2 économisés, km évités, etc.). Indication des éventuelles sources de références pour faire les estimations.
 10. Une note sur les ambitions architecturales et d'intégration urbaine (4 pages A4 max.) spécifiques au site tenant compte du développement actuel et futur du Port.
 11. Un note sur la méthodologie envisagée + mesures envisagées pour la réalisation du projet respectant les délais et les interactions nécessaires (cf. critère ci-dessous) : travail avec le Port, accompagnement d'autres acteurs régionaux.
 12. Une note relative aux montants à investir dans le projet ainsi qu'un business plan du projet pour les 15 premières années d'exploitation (ces documents seront traités de manière confidentielle).
 13. Une lettre d'engagement d'une institution financière pour le financement du projet.
 14. Le gérant ou administrateur de l'entreprise souhaitant être cliente du Port ne peut avoir été impliqué dans aucun litige juridique vis-à-vis du Port durant les 5 dernières années.

Modalités de sélection avec importance relative (sur 100) :

- ✓ **Engagement sur le tonnage par voie navigable et/ou par rail.** L'utilisation du transport durable s'exprimera en tonnes ou en conteneurs. Ce tonnage sera pondéré selon le type de produit et le secteur d'activité (cf. Règle de Bruxelles ci-dessus) **(30/100)** ;
- ✓ **Caractère novateur et durabilité du projet** pour le Port et la Région tout en étant compatible et renforçant le cluster portuaire et logistique et en tenant compte des objectifs fixés dans le contrat de gestion 2021-2025 (last mile décarbonisé, économie circulaire) et des activités actuelles au l'avant port **(20/100)**
 - Innovation au regard du secteur d'activité et de la Région bruxelloise
 - Modèle économique (utilisation durable et efficace des ressources, chaîne de valeur locale)
 - Externalités environnementales positives (bruit, déchets, eau, énergie, biodiversité, mobilité, sol, lutte contre le changement climatique...)
 - Evaluation et contrôle de l'impact environnemental durant la concession
 - Complémentarité et renforcement du cluster portuaire et logistique de la zone
- ✓ **Qualité de la note d'ambitions urbaines**, évaluées au regard des ambitions et objectifs Plan Canal **(10/100)**
 - Méthodologie et ambitions par rapport à la qualité architecturale et urbanistique au vu du budget prévu pour la mise en œuvre du projet
 - Contribution à la mixité des fonctions et l'intégration urbaine
 - Qualités techniques envisagées du bâtiment (performance environnementale lors de la conception du projet et de toute la durée de vie du bâtiment)
- ✓ **Nombre d'emplois créés (20/100)** ;
- ✓ **Santé financière du candidat** et cohérence de son projet avec les moyens financiers d'investissement, à savoir **(20/100)** :
 - Ratios financiers du (des) candidat(s)
 - Budget prévu pour la mise en œuvre du projet
 - Aide financière (éventuelle) d'un organisme public

Suivi du développement du projet :

Une fois l'offre retenue et la concession accordée, le projet fera l'objet d'un accompagnement par le port et hub brussels et les institutions membres de l'Equipe Canal (BMA, Perspective, SAU, Urban, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité) pour préparer la procédure d'instruction de ses permis.

Cet accompagnement porte sur 3 aspects : la programmation définitive du projet, le lancement optionnel de la procédure privée avec offre du BMA, et l'élaboration du projet. Cet accompagnement se fait sous forme **d'ateliers/réunions de travail** collaboratifs organisé par le port avec l'Equipe Canal et les autres partenaires (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.

Cet accompagnement et l'introduction des demandes de permis se feront dans les 6 mois suivant la signature de la concession.

Le délai d'obtention des permis est de 1 an à dater de l'introduction de leur demande. Le concessionnaire s'engage ensuite à exécuter ceux-ci dès leur obtention.

L'accompagnement peut prendre la forme d'une **réunion de projet**. Préalablement au dépôt d'une demande de permis d'urbanisme, le porteur de projet peut solliciter la tenue d'une réunion de projet auprès de l'autorité délivrante (commune ou Région). Lors de cette réunion, le porteur de projet rencontre le ou les représentants de l'autorité délivrante et, le cas échéant, d'autres instances concernées (Bruxelles Patrimoine, Bruxelles Environnement...). La réunion de projet a pour objectif de discuter des grandes orientations d'un projet.

Dépôt des candidatures :

Les candidatures devront être transmises pour le 15/10/2021 à 12 h au plus tard à l'attention de :

Monsieur Philippe Matthis, Directeur général adjoint
Place des Armateurs 6 à 1000 Bruxelles – Belgique

Personnes de contact :

Monsieur Philippe Parisel
chef de projets
Port de Bruxelles

Madame Valérie Tanghe
directrice cluster portuaire
coordinatrice cellule projets
Port de Bruxelles

Tel.: 02 421 6638
pparisel@port.brussels

Tel.: 02 421 6650
vtanghe@port.brussels

Annexes :

1. Dossier cartographique (photo et plan)
2. Concession standard
3. Conditions générales
4. Masterplan Port de Bruxelles
5. Synthèse Plan Canal

Liens utiles :

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) :

<http://urbanisme.irisnet.be/fr/lesreglesdujeu/les-plans-d-affectation-du-sol/le-plan-regional-d-affectation-du-sol-pras>

Masterplan Port de Bruxelles :

<http://www.port.brussels/fr/documents>

Plan Transport de Marchandises :

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises>

Economie circulaire à Bruxelles

<https://hub.brussels/fr/economie-circulaire-bruxelles/>

Plan Canal

[Plan canal: des ambitions, une méthode, une équipe | Canal.brussels](#)

BKP

[Beeldkwaliteitsplan | perspective.brussels](#)