

Question orale de M. Cools : Livraisons dans les grands commerces.

M. Cools signale que la politique de livraison des grandes sociétés de distribution dans leurs magasins diffère selon les entreprises. Certaines utilisent de petits camions, d'autres continuent à utiliser des camions semi-remorques peu adaptés aux voiries uccloises et dont le stationnement en double file crée de réels problèmes dans les axes de circulation. C'est le cas en particulier des livraisons au Delhaize du Fort-Jaco. Une seule aire de livraison (pour petits camions) existe sur le site et il n'est pas rare d'y voir le matin trois camions effectuer leurs livraisons en même temps. La situation qui en résulte chaussée de Waterloo est chaotique et dangereuse. La police et les services communaux ont été alertés par les riverains de cette situation qui n'est pas neuve et tend à empirer. Celle-ci pourrait être améliorée si les gabarits des véhicules de livraison étaient plus petits et si les horaires de livraison étaient beaucoup plus espacés qu'ils ne le sont aujourd'hui car dans la situation actuelle, il suffit qu'un premier camion arrive en retard et un second en avance pour qu'ils soient en même temps sur le site.

Qu'il s'agisse du Delhaize Fort-Jaco ou d'autres commerces, des livraisons la nuit permettraient d'éviter les problèmes. Dans l'état actuel de la réglementation, les livraisons de nuit nécessitent une dérogation du bourgmestre. Celle-ci pourrait-elle être envisagée, et ce d'autant plus que de nombreuses villes à l'étranger autorisent les livraisons de nuit ?

Quelle politique le Collège a-t-il l'intention de mener pour mieux organiser les livraisons de certains commerces et en limiter les nuisances ?

M. le Bourgmestre répond que des efforts ont été accomplis pour résoudre une série de problèmes posés par le Delhaize du Fort-Jaco, notamment en matière de propreté ou de tapage causé par des personnes ivres aux abords du magasin.

Pour ce qui concerne la circulation des camions, les livraisons de nuit, qui requièrent une dérogation du bourgmestre, pourraient être envisagées, mais il ne semble pas que ce soit la solution idéale en raison des nuisances sonores et des contraintes propres au Delhaize lui-même.

Il y a toutefois une alternative qui mériterait d'être testée et qui semble recueillir l'assentiment de toutes les parties : l'ouverture du magasin en soirée de 20h00 à 21h00.

Les petits camions ne sont pas nécessairement une alternative aux gros camions dans tous les cas, dans la mesure où toutes les flottes ne sont pas dotées de ce type de véhicule et que l'ampleur des marchandises à livrer nécessiterait souvent plusieurs véhicules au lieu d'un seul.

Quoi qu'il en soit, le Collège définira sa position au cas par cas dans ce type de dossier.

M. l'Echevin Wyngaard répond qu'en principe, les livraisons de nuit ne sont pas autorisées par le règlement communal. La réglementation régionale, notamment en matière de bruits et de vibrations, devrait être modifiée pour permettre des livraisons à partir de 6 heures du matin plutôt que 7 heures.

Les difficultés engendrées par les livraisons de nuit sont multiples : ce travail génère des nuisances sonores, l'entreprise doit mobiliser du personnel de nuit pour accueillir les livraisons, il faut contrôler le respect des zones de livraison alors que l'administration communale ne dispose pas d'un personnel actif la nuit.

Ces livraisons impliqueraient également une réduction du stationnement pour les riverains, étant donné que les zones de livraison nocturne sont utilisées comme de zones de parkings par les habitants des quartiers où la pression automobile est intense.

Le débat sur le gabarit des véhicules ne permet guère d'adopter une position tranchée. Les véhicules à petit gabarit facilitent la circulation mais s'avèrent plus polluants.

Le Collège envisage de dépénaliser les zones de livraison, afin de permettre aux services communaux d'en assurer le contrôle.

M. Cools estime que l'autorisation de livraison entre 20h00 et 21h00 mérite d'être testée.

Dans certains cas, il conviendrait de rappeler aux directions de magasins que les permis d'exploitation dont elles bénéficient sont susceptibles d'être modifiés en cours de route, et pas seulement au terme de la période de validité du permis.

M. Cools signale encore que la dépénalisation des zones de livraison a déjà été tentée à Uccle mais qu'il a fallu faire marche arrière suite à une levée de bouclier des commerçants. En effet, cette dépénalisation a eu pour conséquence que la police refusait d'enlever les véhicules de particuliers stationnés sur les zones de livraison.