



**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions orales**

—

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 27 FÉVRIER 2008**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 27 FEBRUARI 2008**

—

---

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

**SOMMAIRE**

QUESTION ORALE	4
- de Mme Isabelle Emmery	4
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le stationnement des poids lourds dans la Région de Bruxelles- Capitale".	

**INHOUD**

MONDELINGE VRAAG	4
- van mevrouw Isabelle Emmery	4
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

*Présidence : M. Willem Draps, président.  
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Isabelle Emmery.

### QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le stationnement des poids lourds dans la Région de Bruxelles-Capitale".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Emmery.

**Mme Isabelle Emmery.**- La problématique du stationnement est au coeur des politiques urbaines et de mobilité dans notre Région. Grâce aux plans communaux de mobilité, nos communes disposent d'un nouvel instrument pour gérer ces questions. Elles mettent en oeuvre des actions pour organiser, gérer ou faire respecter le stationnement, par l'aménagement de zones bleues et de parkings, entre autres.

Le stationnement des poids lourds pose un certain nombre de problèmes, non seulement dans les milieux densément bâtis et dans les zones résidentielles, mais également aux abords d'endroits plus fréquentés, notamment par des usagers faibles (écoles, gares, commerces).

Certaines communes de notre Région, comme Jette, ont déjà pris les devants. Les véhicules de 3,5 tonnes et plus ne peuvent désormais stationner que dans la zone qui leur est spécialement réservée. Cette disposition vise deux objectifs : préserver le caractère résidentiel des communes en limitant au

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Emmery heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).**- *Het parkeerbeleid is een essentieel onderdeel van het globale mobiliteitsbeleid. Met de gemeentelijke mobiliteitsplannen beschikken de gemeenten over een nieuw beleidsinstrument.*

*Het parkeren van vrachtwagens levert niet alleen problemen op in dichtbebouwde woonzones, maar ook in de omgeving van scholen, stations en dergelijke, en met name voor zwakke weggebruikers.*

*Een aantal Brusselse gemeenten trof reeds maatregelen en zorgde ervoor dat vrachtwagens enkel mogen parkeren op de daartoe voorziene plaatsen. Het is de bedoeling om de overlast voor bewoners te beperken en ervoor te zorgen dat er meer parkeerplaatsen voor personenwagens overblijven.*

*In het regeerakkoord staat dat het Brussels Gewest een distributiecentrum zal oprichten met parkeerplaatsen voor vrachtwagens om de overlast*

maximum les nuisances occasionnées par les poids lourds (bruit et pollution) et accroître les possibilités de stationnement des automobilistes en canalisant les poids lourds vers un endroit bien déterminé.

Pour rappel, notre accord de gouvernement stipule que "la Région créera, en partenariat avec le secteur privé, un centre de distribution urbaine et de parkings pour poids lourds, proche d'un nœud intermodal. Ce centre aura pour objectif la concentration des poids lourds, en dehors des zones d'habitation. La possibilité de limiter l'accès des camions aux voiries commerçantes et aux grandes voies de pénétration selon des horaires compatibles avec la fluidité du trafic sera rapidement étudiée."

Le plan IRIS de la Région a également prévu dans ses actions sur le stationnement de protéger les quartiers résidentiels du stationnement, que je qualifie d'intempestif, de véhicules lourds par la création d'infrastructures régionales spécifiques.

En regard de tous les éléments précités, il faudrait à mon sens définir une politique cohérente et coordonnée du stationnement des poids lourds dans notre Région, surtout au sein des zones résidentielles et commerciales. Il s'agit avant tout de préserver les usagers de la ville des nuisances sonores et environnementales causées par ce type de transport et de maintenir ce dernier dans des zones lui étant spécifiquement réservées.

Où en est la création d'un centre de distribution urbaine et de parkings pour poids lourds ? Dans la réponse que vous avez faite récemment à mon collègue Jacques De Coster, vous sembliez plus que mitigé quant à l'opportunité de la mise en place d'un tel centre. Par contre, le ministre Benoît Cerexhe déclarait, en réponse à une autre intervention de M. De Coster, que l'infrastructure serait bel et bien opérationnelle si pas en 2008, certainement en 2009. Peut-on savoir ce qu'il en est réellement de la décision du gouvernement ?

Qu'en est-il aussi de l'activité de la plate-forme multimodale qui privilégierait d'autres types de transport que celui par poids lourds ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le stationnement est évidemment une question très importante, celui des

*in woonwijken te beperken. Er zou ook een studie komen over de mogelijkheid om vrachtwagenverkeer op bepaalde verkeersassen en tijdens specifieke periodes aan banden te leggen.*

*Ook in het mobiliteitsplan IRIS staan maatregelen om bewoners te beschermen tegen overlast van geparkeerde vrachtwagens.*

*Er is nood aan een coherent parkeerbeleid voor vrachtwagens in het hele gewest. De Brusselaars moeten worden beschermd tegen de overlast.*

*Hoe staat het met het distributiecentrum en de parkeerplaatsen voor vrachtwagens? Onlangs liet u zich naar aanleiding van een vraag van de heer De Coster slechts matig enthousiast uit over een distributiecentrum. De heer Cerexhe stelde daarentegen dat het distributiecentrum ten laatste in 2009 operationeel zou zijn.*

*Komt er een multimodaal verkeersknooppunt om het gebruik van alternatieve transportmogelijkheden te stimuleren?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De regering zal het parlement binnenkort een*

poids lourds aussi. Une ordonnance relative à la création d'une politique harmonisée du stationnement et la mise en place d'une agence régionale de stationnement va être déposée sur le bureau de cette commission. Une des tâches de cette agence sera notamment de s'intéresser la politique du stationnement des poids lourds.

Entre-temps, nous avons travaillé. Une étude de faisabilité a été réalisée pour trouver les lieux d'implantation les plus adéquats dans notre Région. Différents sites ont été identifiés - avenue de Vilvorde, Digue du Canal, Gare de formation, boulevard de l'Humanité - afin de couvrir le plus possible les besoins réels de stationnement de ce type de véhicules.

Dans quelques semaines, j'espère aborder au gouvernement la manière dont on peut obtenir les terrains, puisqu'il ne sont pas en notre possession. La question sera de voir si on peut disposer des moyens pour les acquérir. La solution est liée à cet aspect.

Il y a, me semble-t-il une confusion dans votre question entre le Brussel International Logistics Center (BILC) et le Centre de Distribution Urbaine (CDU). Le BILC n'est pas le CDU.

Pour le moment, le BILC comporte un entrepôt de la deuxième génération, de taille moyenne sur quatre niveaux. L'intention est d'y installer un entrepôt de la troisième génération - stockage intelligent - de 40.000 m<sup>2</sup> de surface utile. La demande de permis d'urbanisme a été introduite fin décembre, dans le but de rendre le nouveau centre logistique opérationnel à l'été 2009. Le projet prévoit une réserve d'avenir, avec la possibilité d'un raccordement ferroviaire via la ligne 28. Il s'agit d'un dossier qui est principalement géré par Mme Brigitte Grouwels, dans le cadre du contrat de gestion du Port.

C'est aussi au niveau du BILC que M. Cerexhe est intervenu le 5 décembre en commission des Affaires économiques à la suite d'une interpellation de M. Doulkeridis.

Quant à moi, j'ai fait une remarque à propos du CDU, et non du BILC. Le CDU organise une rupture de charge afin de réduire l'accès des poids lourds de plus de deux essieux dans le centre historique de la ville, et de leur préférer de plus

*ordonnantie voorleggen over een geharmoniseerd parkeerbeleid en de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap. Dat agentschap zal zich onder meer bezighouden met de parkeerproblematiek van de vrachtwagens.*

*We hebben niet stilgezeten en op basis van een eerste onderzoek lijken de volgende plekken het meest in aanmerking te komen voor een vrachtwagenparking: de Vilvoordelaan, de Kanaaldijk, het Vormingsstation en de Humaniteitslaan. Binnen enkele weken zal ik met de regering nagaan of er geld is om terreinen te kopen.*

*In uw vraag verwacht u het Brussels International Logistics Center (BILC) en het stedelijk distributiecentrum.*

*Het BILC beschikt momenteel over een opslagplaats van de tweede generatie, van een gemiddelde omvang op vier niveaus. Doel is tegen de zomer 2009 over een opslagplaats van de derde generatie te beschikken (intelligente opslag) met 40.000 nuttige m<sup>2</sup>. De stedenbouwkundige vergunning is eind december aangevraagd. Het project omvat ook een mogelijke treinverbinding via lijn 28. Dit dossier wordt voornamelijk door mevrouw Grouwels beheerd in het kader van het beheerscontract van de Haven.*

*Het stedelijk distributiecentrum heeft tot doel grote vrachtwagens uit het stadscentrum te weren door hun lading in kleine, bij voorkeur elektrische bestelwagens over te laden. Dit project vereist een samenwerking tussen alle partners in de sector van het goederenvervoer. Ik kijk in dit verband uit naar het rapport van mijn bestuur over de seminaries die in november en december 2007 hebben plaatsgehad.*

*Soortgelijke projecten in het buitenland zijn veeleer negatief uitgevallen. De voornaamste struikelblok was van economische aard (extra overslag, hogere exploitatie- en distributiekosten). Als die bijkomende kosten worden doorgerekend aan de consument, zit de kans erin dat die zijn inkopen niet langer in het stadscentrum doet maar met de auto naar de Rand trekt. Dat mag niet de bedoeling zijn. Dat is meteen ook de reden waarom ik enig voorbehoud heb gemaakt bij dit project.*

*Na een moeilijk begin in 2004 nam de trafiek in de*

petits camions ou camionnettes, de préférence, électriques, ou à tout le moins hybrides ou fonctionnant au gaz naturel. Ce projet figure dans l'accord gouvernemental bruxellois, mais il demande une collaboration, voire une adhésion totale de tous les acteurs du transport de marchandises. C'est à ce niveau que j'attends le rapport de mon administration sur les conclusions des deux séminaires tenus en novembre et décembre 2007.

En effet, la plupart des expériences réalisées à l'étranger, relatives à l'implantation d'un tel centre se sont avérées négatives, car le principal obstacle à sa réalisation est d'ordre économique : coût d'exploitation, rupture de charge, surcoût de distribution finale. Si ce surcoût est répercuté vers le consommateur, celui-ci risque de désertter les commerces du centre-ville et de faire ses courses en périphérie, en voiture. Ce ne serait évidemment pas une bonne chose. C'est dans ce cadre bien précis que j'ai émis des réserves.

J'en viens à la plate-forme multimodale. Après une mise en service difficile en 2004, le terminal à conteneurs a vu son trafic augmenter rapidement depuis 2005. Au cours de l'année 2007, plus de 17.000 unités ont été manutentionnées. L'objectif est d'arriver à 25.000 TEU (twenty-foot equivalent unit in intermodal transport, c.-à-d. des conteneurs de six mètres) en 2015. Pour stimuler l'activité du terminal et offrir une alternative crédible au mode routier, une aide financière est octroyée aux trafics empruntant la voie d'eau et une modernisation de la liaison ferroviaire du site est prévue entre 2007 et 2009.

**M. le président.** - La parole est à Mme Emmery.

**Mme Isabelle Emmery.** - Pour ce qui concerne les sites, l'étude a déjà rendu ses conclusions. Ces terrains devront effectivement être libérés et le coût qui en découlera devra être pris en considération. Si la Région décide d'utiliser les terrains identifiés, il faudra aussi installer une signalétique adéquate, sinon le stationnement des camions dans les zones riveraines se poursuivra.

En ce qui concerne le CDU, un coût économique incombe aux partenaires. Pour la collectivité, il faut aussi tenir compte des avantages indirects non négligeables liés à l'environnement, en termes de

*containerterminal snel toe vanaf 2005. In 2007 werden ruim 17.000 eenheden verwerkt. Tegen 2015 willen we 25.000 TEU (twenty-foot equivalent unit in intermodal transport) bereiken. Om van de terminal een valabel alternatief voor het wegtransport te maken, bieden we voor trafiek langs het water een financiële bijdrage. De spoorwegverbinding wordt gemoderniseerd in 2007-2009.*

**De voorzitter.** - Mevrouw Emmery heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).** - *De studie heeft al uitgewezen dat de terreinen moeten worden vrijgemaakt. Die kosten moeten dus worden meegerekend. Er zal ook een adequate signalisatie nodig zijn, zodat de vrachtwagens niet meer in de woonzones parkeren.*

*Voor het SDC moeten de partners een economische kost betalen. De minister moet rekening houden met eventuele voordelen inzake leefmilieu.*

pollution et de bruit. J'invite le ministre à prendre ces éléments en considération.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis prêt à le faire mais ce n'est pas évident. Les camionnettes non hybrides ou non électriques, par exemple, engendrent aussi beaucoup de pollution. De plus, à Bruxelles, les zones de livraison sont fort dispersées, ce qui rend l'organisation difficile. La difficulté provient aussi du fait qu'il faudra pouvoir convaincre le secteur, dont l'accord est loin d'être garanti. Il est clair qu'en termes de réduction de la pollution et du bruit, nous disposons d'une bien plus grande marge de manoeuvre lorsqu'il s'agit de diminuer l'usage des voitures individuelles. Les actions dans ce domaine sont plus efficaces et plus faciles à organiser.

- *L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is niet evident. Niet-hybride of niet-elektrische bestelwagens vervuilen ook. In Brussel zijn de leveringszones erg verspreid en dus moeilijk te organiseren. Bovendien moeten we de sector nog zien te overtuigen. We beschikken over veel meer manoeuvreerruimte om het gebruik van personenwagens te beperken.*

- *Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_