



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commission de l'Environnement,

**chargée de la Conservation de la nature,
du Bien-être animal, de la Politique de
l'eau, de l'Énergie et de la
Propreté publique**

RÉUNION DU

MERCREDI 15 AVRIL 2026

SESSION 2025-2026

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

Commissie voor het Leefmilieu,

**belast met het Natuurbehoud,
het Dierenwelzijn, het Waterbeleid,
de Energie en de
Openbare Netheid**

VERGADERING VAN

WOENSDAG 15 APRIL 2026

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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 de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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 directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Benjamin Dalle 7

à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

et à M. Dirk De Smedt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Simplification administrative et de la Transition numérique,

concernant le nombre très limité de contrats d'énergie dynamiques en Région de Bruxelles-Capitale.

Demande d'explications de M. Mounir Laarissi 10

à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

et à Mme Karine Lalieux, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement, du Secteur des taxis et des Infrastructures sportives,

concernant la gestion de la propreté et les dépôts clandestins sur les sites des logements sociaux.

Discussion – Orateurs :

M. Mounir Laarissi (Les Engagés)

M. Hennan Oflu (MR)

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Audrey Henry, secrétaire d'État

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle 7

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

en aan de heer Dirk De Smedt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken, Administratieve Vereenvoudiging en Digitalisering,

betreffende het zeer beperkte aantal dynamische energiecontracten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Vraag om uitleg van de heer Mounir Laarissi 10

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

en aan mevrouw Karine Lalieux, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting, de Taxisector en Sportinfrastructuur,

betreffende het beheer van de netheid en sluikestorten rond sociale woningen.

Bespreking – Sprekers :

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)

De heer Hennan Oflu (MR)

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris

Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	16	Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	16
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant le projet de transfert du service de balayage vers les communes.		betreffende het plan om de veegdienst over te hevelen naar de gemeenten.	
Question orale de M. Mounir Laarissi	18	Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi	18
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant la gouvernance interne et l'absence de conseil d'administration au sein de Bruxelles Propreté.		betreffende het interne beheer en het ontbreken van een raad van bestuur bij Net Brussel.	
Question orale de M. Mounir Laarissi	20	Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi	20
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant les problèmes de propreté sur l'avenue Charles-Quint.		betreffende de netheidsproblemen op de Keizer Karellaan.	
Question orale de M. Mounir Laarissi	23	Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi	23
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant les conteneurs enterrés et les espaces de tri en Région bruxelloise.		betreffende ondergrondse containers en sorteerpunten in het Brussels Gewest.	
Question orale de M. Mounir Laarissi	27	Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi	27
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant le recyclage des métaux critiques en Région de Bruxelles-Capitale.		betreffende de recyclage van kritieke metalen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	

Question orale de M. Mounir Laarissi	29	Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi	29
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant la modernisation du réseau électrique.		betreffende de modernisering van het elektriciteitsnet.	
Question orale de M. Sadik Köksal	32	Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	32
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant la situation de l'électrification des poids lourds et des infrastructures de recharge à Bruxelles.		betreffende de stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie van vrachtwagens en de laadinfrastructuur in Brussel.	
Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	35	Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	35
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant les bornes de recharge électriques « fantômes » à Bruxelles.		betreffende 'spooklaadpalen' in Brussel.	
Question orale de Mme Angelina Chan	37	Mondelinge vraag van mevrouw Angelina Chan	37
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
concernant l'évaluation de la campagne de sensibilisation menée par Bruxelles Propreté sur la mise en rue correcte des sacs-poubelles.		betreffende de evaluatie van de door Net Brussel gevoerde bewustmakingscampagne over het correct buitenzetten van vuilniszakken.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	41	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	41
à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,		aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	

concernant le vol de métaux des bornes de recharge électriques.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

43

à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

concernant le tarif de rotation appliqué aux bornes de recharge électriques en Région bruxelloise.

betreffende diefstal van metalen uit laadpalen.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 43

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende het rotatietarief voor laadpalen in het Brussels Gewest.

1103 Présidence : Mme Aurélie Czekalski, première vice-présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Aurélie Czekalski, eerste ondervoorzitter.

1107 **QUESTION ORALE DE M. BENJAMIN DALLE**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE

1107 à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

1107 et à M. Dirk De Smedt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Simplification administrative et de la Transition numérique,

en aan de heer Dirk De Smedt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken, Administratieve Vereenvoudiging en Digitalisering,

1107 concernant le nombre très limité de contrats d'énergie dynamiques en Région de Bruxelles-Capitale.

betreffende het zeer beperkte aantal dynamische energiecontracten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

1109 **M. Benjamin Dalle (cd&v)** *(en néerlandais).*- D'après la Commission de régulation de l'électricité et du gaz, à peine 93 contrats d'électricité dynamiques sont en cours à Bruxelles. C'est fort peu vu l'obligation européenne d'offrir des tarifs dynamiques ainsi que des avantages de cette tarification en termes de flexibilité, de stabilité du réseau et d'accessibilité financière.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Uit een rapport van de federale Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas blijkt dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts 93 dynamische elektriciteitscontracten lopen. Dat is bijzonder weinig, aangezien dynamische tarieven een Europese verplichting zijn voor grote leveranciers en vaak worden voorgesteld als een hefboom voor flexibiliteit, netstabiliteit en betaalbaarheid.

D'après le ministre précédent, les contrats dynamiques ne parvenaient pas à se concrétiser parce que Sibelga n'était pas en mesure de transmettre les données par quart d'heure, comme nécessaire. Quels sont les principaux freins à leur déploiement ?

De vorige minister gaf in deze commissie aan dat dynamische contracten in Brussel in de praktijk niet van de grond komen, omdat Sibelga niet in staat is om de noodzakelijke kwartierdata door te geven, zelfs niet via slimme meters, en dat Brugel daarom een sanctieprocedure heeft opgestart.

Les compteurs intelligents ne permettent-ils pas encore une tarification dynamique ? Comment justifiez-vous alors la poursuite de leur déploiement ?

Hoe verklaart u het extreem lage aantal dynamische contracten in Brussel? Welke factoren spelen daarbij volgens u de doorslaggevende rol: de technische beperkingen bij Sibelga, de trage uitrol of beperkte functionaliteit van slimme meters, de terughoudendheid van leveranciers of de complexiteit en risico's voor consumenten?

Que doit faire Sibelga pour fournir les données par quart d'heure ? D'ici quand les ménages pourront-ils se voir offrir de véritables contrats dynamiques ?

In welke mate bevestigt dat cijfer dat slimme meters vandaag hun kernfunctie – het mogelijk maken van dynamische tarifiering – nog niet vervullen? Hoe verantwoordt u in dat licht de verdere uitrol van slimme meters zolang de datastromen niet operationeel zijn?

Comment éviter que Bruxelles ne prenne structurellement du retard par rapport aux autres Régions ?

Welke stappen verwacht u op korte termijn van Sibelga om de aanlevering van kwartierdata effectief mogelijk te maken? Tegen wanneer zou dat volgens u moeten resulteren in een reëel aanbod van dynamische contracten voor gezinnen?

Modifier l'ordonnance sur l'électricité afin de permettre au gestionnaire de réseau de distribution de relever plus systématiquement les données à distance permettrait-il de sortir de l'impasse ?

Hoe vermijdt u dat Brussel structureel achterop raakt ten opzichte van de andere gewesten, waar dynamische contracten wel beschikbaar zijn, en waar slimme meters wel functioneel worden ingezet? Ziet u een risico dat dynamische tarieven, zolang de randvoorwaarden niet vervuld zijn, vooral een

¹¹¹¹ **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État (en néerlandais).** - *D'après le rapport annuel de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz, les contrats à tarification dynamique de l'électricité ne représentaient que 0,4 % du marché belge en 2025. Le faible nombre de ces contrats à Bruxelles ne signifie donc pas que la Région est à la traîne.*

D'après ce rapport, les consommateurs belges privilégient la sécurité et la simplicité, ce que n'offrent pas les contrats à tarification dynamique. En outre, ces contrats exigent beaucoup d'attention. N'oublions pas non plus que dans un contexte d'incertitude géopolitique, les prix peuvent fluctuer fortement. De plus, l'avantage financier de ces contrats dépend de la consommation d'électricité et de la possibilité pour les consommateurs de décaler leur consommation.

La question est donc de savoir quel est le potentiel d'économies de ces contrats pour les ménages. En Région bruxelloise, où la consommation annuelle médiane n'est que de 1.538 kWh, ces contrats sont peu attractifs pour de nombreux consommateurs.

¹¹¹³ *Outre le fait que les clients résidentiels sont libres de choisir leur contrat, les prix de l'énergie, le droit commercial et la protection des consommateurs relèvent du gouvernement fédéral. La Région ne peut donc pas promouvoir ces contrats.*

La tarification dynamique demande de disposer de compteurs intelligents et des données de consommation. Sibelga transmet désormais ces données aux fournisseurs. Depuis le 1er juin

théoretisch beleidsinstrument blijven, zonder tastbaar voordeel voor de Brusselse consument?

In welke mate houdt het zeer beperkte aantal dynamische contracten verband met het feit dat Sibelga vandaag, door de huidige opt-inverplichting, de gegevens van slimme meters niet systematisch op afstand kan uitlezen?

Vindt u een wijziging van de elektriciteitsordonnantie, waarbij de distributienetbeheerder – met voldoende waarborgen voor de bescherming van de privacy – meetgegevens structureel zou kunnen uitlezen, een noodzakelijke of nuttige stap om de blokkering te doorbreken?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris. - Ik veronderstel dat u verwijst naar het jaarverslag van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG). Dat gaat over de belangrijkste ontwikkelingen van contracten op basis van een dynamische elektriciteitsprijs in 2025. In het rapport wordt bevestigd dat dat type contract in België weinig wordt gebruikt. Het gaat om slechts 0,40% van de markt. Het lage aantal contracten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dus niet uitzonderlijk en het is ook geen teken dat het gewest achterloopt.

De CREG stelt vast dat Belgische consumenten vooral kiezen voor zekerheid en eenvoud, met andere woorden voor contracten met een vaste prijs. Belgen vermijden liever contracten met wisselende prijzen, omdat die complexer en onzeker zijn. Brugel wijst er op zijn beurt op dat zulke contracten veel aandacht vergen van de consument. Die moet de prijzen voortdurend volgen en zijn verbruik daaraan aanpassen.

In een context van geopolitieke onzekerheid kunnen prijzen sterk schommelen. Dat kan ertoe leiden dat consumenten op sommige momenten zeer hoge prijzen moeten betalen. Bovendien hangt het financieel voordeel van zulke contracten af van het stroomverbruik en van de mogelijkheid die consumenten hebben om het verbruik te verschuiven naar tijdstippen waarop de stroom goedkoper is.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedraagt het jaarlijks mediaan verbruik slechts 1.538 kWh. De vraag is dan ook hoe groot de potentiële besparing is voor de meeste gezinnen. Een groot deel van hun verbruik kan immers moeilijk of niet worden verschoven. Voor veel consumenten zijn zulke contracten dus niet aantrekkelijk. Bovendien houden ze extra risico's in en zijn ze complex. Dat verklaart waarom ze zo weinig worden afgesloten.

U mag niet vergeten dat residentiële klanten hun contract vrij kunnen kiezen. Het energieprijnsbeleid is een federale bevoegdheid, net zoals het handelsrecht, handelspraktijken en consumentenbescherming. Het gewest is ter zake niet bevoegd en kan de contracten dus ook niet promoten.

Er zijn twee technische vereisten: slimme meters en de aanlevering van verbruiksgegevens door de netbeheerder.

2025, les Bruxellois peuvent souscrire à un contrat dynamique auprès de trois fournisseurs.

Les compteurs intelligents aident surtout à gérer le réseau de distribution en fonction de la production locale et de l'utilisation. Leur objectif n'est pas seulement la tarification dynamique. Le déploiement de ces compteurs s'effectue conformément aux règles en vigueur. Il n'est pas nécessaire de suspendre leur installation dès lors que les problèmes techniques ont été résolus.

¹¹¹⁵ *Aujourd'hui, environ 25 % des compteurs basse tension disposent d'une fonction de communication, mais elle n'est activée que dans un cas sur cinq, en général chez des ménages qui y sont obligés parce qu'équipés de panneaux solaires.*

Bien que les contrats à tarification dynamique soient peu attractifs pour la plupart des Bruxellois, il est important que le cadre juridique ne soit pas un obstacle. Je suis donc favorable à une adaptation de l'ordonnance sur l'électricité afin d'y remplacer le besoin d'un accord pour que les données soient communiquées (opt-in) par la possibilité de désactiver cette fonction (opt-out).

Cette modification vise surtout à permettre une meilleure gestion du réseau. En outre, il s'agit d'offrir un cadre juridique clair et respectueux des droits du consommateur, y compris en matière de protection des données.

¹¹¹⁷ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Le contrat dynamique n'a en effet pas d'intérêt pour de nombreux consommateurs, mais 0,4 % du marché, c'est très peu.*

En conséquence, les freins de l'ordonnance sur l'électricité devraient être réexaminés. Pourrait-on par exemple modifier l'impossibilité de tarifs nuls ou négatifs figurant à l'article 27 ? Le déploiement des compteurs intelligents et la modification de l'ordonnance pour ajuster le système de communication des

Sibelga fournit intussen gegevens aan de leveranciers. Er zijn technische problemen geweest, maar sinds 1 juni 2025 zijn die van de baan. Sindsdien kunnen klanten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest intekenen op een dynamisch contract. Uit Brusim, de prijsvergelijker van Brugel, blijkt dat drie leveranciers vijf dynamische contracten aanbieden. Sibelga hoeft dan ook geen maatregelen te nemen.

De belangrijkste functie van de slimme meter is het beheer van het distributienet, vooral in verband met de lokale productie en het toenemend gebruik van elektriciteit. Slimme meters zijn niet alleen bedoeld om dynamische prijzen mogelijk te maken. De uitrol van de meters gebeurt volgens de Europese regels in de ordonnantie van 19 juli 2001 over de elektriciteitsmarkt.

Het is niet nodig om de installatie van slimme meters op te schorten. De technische problemen zijn immers opgelost en de installatie maakt vaart. Vandaag heeft ongeveer een kwart van de 724.000 laagspanningsmeters een communicatiefunctie, maar bij slechts 20% van dat kwart is de communicatiefunctie ook geactiveerd.

Dat is meestal het geval bij gezinnen met zonnepanelen. Voor hen is de activatie verplicht. De communicatiefunctie is echter ook belangrijk voor andere toepassingen en voor de toegang tot bepaalde marktactiviteiten, waarvoor verbruiksgegevens dagelijks doorgegeven moeten worden.

Hoewel contracten met dynamische prijzen weinig aantrekkelijk zijn voor de meeste Brusselse gezinnen, is het belangrijk dat het gewestelijk juridisch kader geen praktische hindernis vormt voor klanten die er vrij voor kiezen om dergelijke contracten af te sluiten. Daarom ben ik voorstander van een gerichte aanpassing van de elektriciteitsordonnantie om de verplichting van een opt-in af te schaffen. Tegelijk blijft het mogelijk voor wie dat wenst om de communicatiefunctie te laten uitschakelen via een opt-out. Dat zorgt voor meer samenhang tussen de regels voor de communicatiefunctie van de slimme meter, de technische eisen van de contracten en de vrije keuze van de consument.

De wijziging is niet bedoeld om dynamische contracten in het algemeen te promoten, maar in de eerste plaats om het net beter te beheren. Een bijkomend doel is om consumenten in staat te stellen om er echt gebruik van te maken binnen een duidelijk en werkbaar juridisch kader dat de rechten van de consument respecteert, ook op het gebied van gegevensbescherming.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- U hebt gelijk als u zegt dat een dynamisch contract voor veel consumenten niet interessant is, omdat het veel onzekerheid met zich brengt. Toch is 0,4% van de markt heel weinig. Volgens ons bevat de elektriciteitsordonnantie een aantal beperkingen die we moeten heroverwegen.

In artikel 27 staat bijvoorbeeld dat negatieve tarieven of nultarieven niet mogelijk zijn. Is het denkbaar om dat aan te passen? De uitrol van slimme meters en de aanpassing van de ordonnantie om het opt-insysteem bij te sturen, zijn belangrijke

données sont des priorités pour que l'offre soit plus dynamique. J'ai déposé une proposition d'ordonnance en ce sens.

- L'incident est clos.

prioriteiten. Ik heb een voorstel van ordonnantie in die zin ingediend en we onderzoeken met de collega's hoe we dat snel kunnen goedkeuren, zodat Sibelga niet alleen snel slimme meters kan installeren, maar de gegevens ook bruikbaar worden om het elektriciteitsaanbod dynamischer te maken.

- Het incident is gesloten.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MOUNIR LAARISSI

à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

et à Mme Karine Lalieux, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement, du Secteur des taxis et des Infrastructures sportives,

concernant la gestion de la propreté et les dépôts clandestins sur les sites des logements sociaux.

M. Mounir Laarissi (Les Engagés). - La question de la propreté sur les sites de logements sociaux et autour de ceux-ci constitue un enjeu central de justice sociale, de qualité de vie et de dignité pour de nombreux Bruxellois. Dans plusieurs quartiers, des difficultés persistantes sont constatées en matière de collecte, de gestion des encombrants et de lutte contre les dépôts clandestins. Les habitants, souvent parmi les plus fragilisés, en subissent les conséquences directes.

La déclaration de politique régionale consacre un chapitre spécifique à la propreté. Elle témoigne de la volonté du gouvernement de faire de Bruxelles Propreté un organe efficace, moderne et transparent. Elle met notamment en avant le développement de formes plus modernes de collecte, en particulier l'installation de conteneurs souterrains. Ils sont présentés comme un levier structurel pour améliorer la qualité du tri, réduire les nuisances et lutter contre les dépôts clandestins.

En parallèle, certains contrats conclus entre les sociétés immobilières de service public (SISP) et Bruxelles Propreté suscitent des interrogations quant à la qualité des prestations fournies et à leurs répercussions sur les charges locatives. Par ailleurs, les dépôts clandestins aux abords de ces sites demeurent un défi important, qui nécessite une coordination renforcée entre la Région, les communes et les acteurs du logement social.

Quel dispositif de contrôle est actuellement mis en œuvre par la Région afin d'évaluer l'exécution effective des prestations de Bruxelles Propreté sur les sites de logements sociaux, en particulier en matière de fréquence de passage et de gestion des encombrants ?

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

en aan mevrouw Karine Lalieux, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting, de Taxisector en Sportinfrastructuur,

betreffende het beheer van de netheid en sluikestorten rond sociale woningen.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) *(in het Frans).* - Volgens de gewestelijke beleidsverklaring wil de regering van Net Brussel een efficiënt, modern en transparant bedrijf maken, onder andere door ondergrondse containers te installeren.

Bepaalde overeenkomsten tussen de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM) en Net Brussel roepen echter vragen op over de geleverde prestaties. Illegale stortplaatsen op en rond sociale woningen blijven een groot probleem. Een betere coördinatie tussen het gewest, de gemeenten en de socialehuisvestingssector is vereist.

Wordt nagegaan of Net Brussel in sociale woonwijken de afgesproken prestaties levert? Hoe werken gewest, gemeenten en OVM's samen om illegale storten rond sociale woningen te voorkomen en te bestraffen?

Krijgen de OVM's gewestelijke steun om structurele ingrepen te doen, zoals de installatie van ondergrondse containers?

Une évaluation spécifique des contrats conclus entre les SISP et Bruxelles Propreté est-elle en cours afin de vérifier l'adéquation entre les services facturés et les services réellement prestés ?

Comment s'organise aujourd'hui la coordination entre la Région, les communes et les SISP pour prévenir et sanctionner les dépôts clandestins aux alentours des logements sociaux ?

Un mécanisme de soutien régional existe-t-il pour accompagner les SISP dans l'installation de dispositifs structurels, tels que des conteneurs souterrains, pour améliorer durablement la gestion des déchets sur ces sites ?

1125 **M. Hennan Oflu (MR).**- La propreté des sites, la gestion des encombrants et la lutte contre les dépôts clandestins sont des sujets qui touchent très concrètement les habitants des logements sociaux. Ces problèmes du quotidien en disent beaucoup sur la qualité de vie dans un quartier.

Le gouvernement a, dans sa déclaration de politique régionale, fixé une direction : rendre Bruxelles Propreté plus efficace, plus moderne et plus transparente. La collecte doit également être améliorée, avec des solutions plus structurantes, comme les conteneurs enterrés.

La question est maintenant celle de la mise en œuvre. Sur le terrain, dans les logements sociaux, les habitants attendent des résultats. Quand les encombrants restent trop longtemps, quand les dépôts sauvages se répètent ou quand la coordination n'est pas claire, ce sont eux qui en souffrent.

Comment la Région s'assure-t-elle que les prestations sont bien exécutées ? Comment contrôle-t-elle les passages ? Comment travaille-t-elle avec les sociétés immobilières de service public (SISP) et les communes pour que les problèmes soient traités plus rapidement ? Les contrats correspondent-ils aux services réellement prestés ?

Enfin, lorsqu'on envisage des solutions plus durables comme des conteneurs souterrains et d'autres dispositifs structurants, il faut pouvoir accompagner les SISP de manière simple et efficace.

En somme, il s'agit avant tout de bonne gestion : moins de flou, plus de coordination et des résultats visibles pour les habitants.

Quel dispositif de contrôle est aujourd'hui appliqué pour vérifier les prestations de Bruxelles Propreté sur les sites de logements sociaux ?

Une évaluation des contrats conclus avec les SISP est-elle en cours ?

Comment la coordination avec les communes et les SISP est-elle organisée pour prévenir et sanctionner plus efficacement les dépôts clandestins ?

Un soutien régional est-il prévu pour accompagner les SISP souhaitant installer des dispositifs structurels, comme des

De heer Hennan Oflu (MR) (in het Frans).- Bewoners van sociale woningen krijgen vaak te maken met problemen inzake netheid en sluikstorten rond hun woning.

In de regeringsverklaring is de ambitie opgenomen om van Net Brussel een efficiënte en transparante organisatie te maken. Ook de afvalophaling moet beter, met meer structurele oplossingen, zoals ondergrondse containers. De vraag is nu hoe dat in de praktijk wordt gebracht.

Hoe garandeert het gewest dat de dienstverlening goed wordt uitgevoerd? Hoe controleert het de ophaalbeurten? Hoe verloopt de samenwerking met de met de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM) en de gemeenten om problemen sneller aan te pakken?

Welk controlesysteem wordt toegepast om de prestaties van Net Brussel aan de OVM's te controleren? Worden de contracten geëvalueerd?

Hoe is de coördinatie met de gemeenten en de OVM's georganiseerd om illegaal storten te voorkomen en te bestraffen?

Is er begeleiding voor OVM's die structurele voorzieningen, zoals ondergrondse containers, willen plaatsen om het afvalbeheer duurzaam te verbeteren?

conteneurs enterrés, afin d'améliorer durablement la gestion des déchets sur ces sites ?

1127 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Madame la Ministre, je voudrais tout d'abord vous féliciter pour votre participation à l'émission 'Vis ma vie'. C'était une belle initiative. Il est important de se rendre compte du travail considérable que les équipes réalisent sur le terrain. Je me réjouis de voir certains ministres prendre leurs responsabilités.

Par ailleurs, le bruit, la saleté et l'insécurité sont des points critiques dans la Région. La saleté, en particulier, devient un problème insupportable pour beaucoup.

Lorsqu'on parle des logements sociaux et des contrats avec les SISP, j'ai l'impression que l'on mélange les choses. Il faut donc faire attention à ne pas stigmatiser ceux et celles qui habitent dans les logements sociaux. Les encombrants posent un réel problème à Bruxelles en général.

Je suis bien placé pour parler des encombrants autour des logements sociaux à Jette. En face de mon domicile se trouvent quatre grands bâtiments. Quand je me promène dans le parc, je vois régulièrement des encombrants qui s'entassent parfois pendant des semaines. C'est à se demander d'où ils viennent. Cependant, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de renforcer la cellule de contrôle, car j'entends régulièrement qu'il n'y a pas assez de contrôleurs. Il n'y en a qu'un seul par commune, en ce qui concerne Bruxelles Propreté. La cellule devrait être renforcée.

Ensuite, ne serait-il pas judicieux de rappeler le règlement aux résidents des logements sociaux et leur expliquer les conséquences des dépôts clandestins ? Quelqu'un m'a un jour rétorqué que le camion-poubelle se chargerait tout de même des encombrants plus tard dans la semaine. Autrement dit, les habitants ont l'impression que le dépôt est autorisé. Ils doivent prendre conscience qu'ils n'habitent pas seuls et qu'ils partagent l'espace public. C'est comme lorsque je demande à un chauffeur de bus qui laisse tourner le moteur à l'arrêt de le couper et qu'il me répond de me mêler de mes affaires. Cette attitude m'interpelle, car l'air que nous respirons appartient à tout le monde, comme l'espace que nous partageons.

Le concierge de ces tours est-il sensibilisé ? Il ne doit évidemment pas jouer au policier, mais quel est son rôle ? Je remarque que certains posent parfois un sérieux problème.

1129 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Des problèmes ont en effet été constatés récemment sur des sites de logements sociaux, mais, selon les syndicats, la cause principale serait la participation massive des agents de Bruxelles Propreté aux dernières actions nationales menées contre le malus pension du gouvernement Arizona. Il est évident que ces travailleurs essentiels ne peuvent pas non plus imaginer travailler jusqu'à 67 ans et être lourdement sanctionnés s'ils s'arrêtent avant.

Des actions syndicales ont également été menées contre les mesures d'austérité annoncées par votre gouvernement,

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *We moeten oppassen dat we de sociale huurders niet stigmatiseren. Achtergelaten grofvuil is niet alleen een probleem in de omgeving van sociale woningen, maar overal in Brussel.*

Bent u van plan om de controledienst te versterken? Momenteel is er bij Net Brussel maar een controleur per gemeente, maar dat is duidelijk te weinig.

Bovendien lijkt het mij nuttig om de sociale huurders op de regels te wijzen en hun uit te leggen welke gevolgen sluikstorten kan hebben. Sommige huurders denken dat sluikstorten is toegestaan omdat het afval toch later op de week wordt verwijderd.

Welke rol kunnen de conciërges spelen? Worden zij bewustgemaakt?

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *De recente problemen aan de sociale woonblokken zijn volgens de vakbonden vooral te wijten aan het feit dat de werknemers van Net Brussel massaal hebben deelgenomen aan de nationale acties tegen de pensioenmalus van de arizonaregering en aan de vakbondsacties tegen de bezuinigingsmaatregelen van de Brusselse regering, zoals de personeelsstop en de hervorming van de afvalinzameling. Zij vrezen dat de afschaffing van de tweede ophaling van witte zakken rampzalige gevolgen zal hebben voor de netheid.*

notamment le moratoire sur les recrutements et la réforme des collectes envisagées. Selon les syndicats, qui sont catégoriques, la suppression de la seconde collecte de sacs blancs ou la collecte des sacs jaunes tous les quinze jours auront des conséquences désastreuses sur la propreté non seulement des sites de logements sociaux, mais aussi de toute la Région.

Si nous voulons que la capitale de l'Europe devienne la ville la plus sale du continent, c'est effectivement la direction à prendre. Dès lors, nous comprenons que les syndicats s'y opposent.

Il existe un service de collecte gratuit d'encombrants qui est certainement sous-utilisé sur certains sites de logements sociaux. Il me paraît intéressant et même nécessaire de relancer des campagnes d'information et de sensibilisation sur l'ensemble de ces sites.

Par ailleurs, le sous-effectif structurel du service de recherche et verbalisation, qui compte en réalité quinze agents véritablement sur le terrain, nous empêche de lutter efficacement contre le fléau des dépôts clandestins.

Bruxelles Propreté compte plus qu'assez de directeurs, de managers ou de chargés de projet. Un moratoire pourrait être imposé sur ces effectifs, mais pas sur les équipes de terrain. Votre première réponse à notre question écrite sur le sujet ne me rassure pas du tout, j'y reviendrai.

¹¹³¹ En outre, les syndicats des SISP détermineraient la fréquence de passage sur les sites des logements sociaux. Il faudrait en effet probablement l'augmenter sur certains sites.

S'agissant des conteneurs enterrés, ils pourraient constituer une bonne solution sur certains sites. Cependant, les 4 millions d'euros prévus dans le budget sont loin de suffire pour répondre aux ambitions du gouvernement en la matière.

¹¹³³ **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - La Région bruxelloise n'a, à ce jour, pas instauré de mécanisme spécifique de contrôle exclusivement dédié à l'exécution des prestations de Bruxelles Propreté sur les sites de logements sociaux. Néanmoins, plusieurs mécanismes opérationnels et fonctionnels s'appliquent et contribuent à leur évaluation effective.

D'une part, les contrôles de terrain sont assurés par les brigadiers de Bruxelles Propreté. Ils sont chargés de constater les infractions liées à la collecte, au tri et à la gestion des déchets. Ils interviennent notamment en cas de dépôts clandestins, de non-respect des règles de présentation des déchets ou de situations récurrentes de malpropreté. Leurs constats permettent d'objectiver les situations, d'alimenter les actions de suivi et de répression éventuelle, mais aussi de relayer des problématiques structurelles vers les services compétents.

D'autre part, Bruxelles Propreté dispose d'un dispositif structuré de gestion des plaintes, accessible tant aux citoyens qu'aux pouvoirs locaux au travers des outils Allo Pro Net et Microsoft

Er bestaat een gratis ophaaldienst voor grofvuil, maar die wordt onderbenut in sociale wooncomplexen. Nieuwe voorlichtings- en bewustmakingscampagnes lijken mij dan ook noodzakelijk.

Bovendien belemmert het structurele personeelstekort bij de controledienst van Net Brussel, die slechts vijftien werknemers telt, een efficiënte bestrijding van sluikstorten. Er zou beter een personeelsstop worden ingevoerd voor de vele directeurs, managers en projectleiders bij Net Brussel.

Bovendien zouden de beheerders van de gebouwen bepalen hoe vaak het afval wordt opgehaald. Op sommige plaatsen moet dat wellicht vaker gebeuren. Ook ondergrondse afvalcontainers zouden op sommige locaties een goede oplossing kunnen zijn.

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *Er is geen specifiek mechanisme om de dienstverlening van Net Brussel op sociale huisvestingssites te controleren. Andere mechanismen dragen evenwel bij aan de evaluatie daarvan. Zo voeren de ploegbazen van Net Brussel controles ter plaatse uit. Zij kunnen overtredingen in verband met de inzameling, de sortering en het beheer van afval vaststellen.*

Daarnaast kunnen burgers en lokale besturen klachten melden via de tools Allo Pro Net en MS Dynamics 365 en via het platform Fix My Street. De klachten betreffen vooral niet-opgehaalde zakken of containers, problemen met de ophaalfrequentie of de naleving van de ophaalkalenders, sluikstorten of aanhoudende netheidsproblemen. Wanneer de gemelde problemen niet onmiddellijk kunnen worden opgelost, voert Net Brussel een grondige analyse uit, waaronder een controle met behulp van gps-tracking.

Tot slot zorgen de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM's) voor een operationele opvolging. Met elke OVM is een

Dynamics 365, ainsi que via la plateforme régionale Fix My Street à laquelle l'agence est intégrée.

Les plaintes portent principalement sur des sacs ou conteneurs non collectés, des problèmes de fréquence de collecte ou de respect des calendriers, ainsi que sur des dépôts clandestins ou des situations de malpropreté persistantes.

Lorsque les signalements ne peuvent être résolus immédiatement, ils font l'objet d'une analyse approfondie par les services internes de Bruxelles Propreté afin d'objectiver la situation signalée. Elle inclut la vérification des prestations par l'utilisation des tracés GPS.

En outre, s'agissant des acteurs du logement social, la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) n'évalue pas directement les prestations de Bruxelles Propreté. Les sociétés immobilières de service public (SISP), quant à elles, assurent un suivi opérationnel en vérifiant le passage des équipes aux moments convenus dans les contrats. Les constats de non-collecte, de conteneurs non vidés, de retards répétés ou de gestion insuffisante des encombrants sont signalés par leurs équipes. Un contact direct est prévu avec Bruxelles Propreté pour solliciter des interventions correctives.

¹¹³⁵ Les modalités de collecte et les fréquences de passage sont définies de manière propre à chaque SISP, sans mécanisme de vérification partagé.

S'agissant de l'adéquation entre les prestations facturées et les services réellement prestés, Bruxelles Propreté procède à des vérifications dans le cadre du traitement des plaintes. Lorsque celles-ci sont fondées, des ajustements administratifs et financiers peuvent être opérés. Ce dispositif repose sur une logique de vérification opérationnelle et administrative, et ne constitue pas un audit externe ou indépendant.

Les SISP, elles, ne mènent aucune évaluation spécifique des contrats, mais procèdent à un contrôle administratif des factures au regard des prestations contractuelles. Les factures de Bruxelles Propreté sont annuelles et anticipatives. Le ramassage est gratuit pour les locataires sociaux, mais les coûts de location des conteneurs restent à charge des SISP, à hauteur de 5,50 euros par mois et par conteneur.

Par ailleurs, l'Agence développe deux projets pilotes, sur le site Versailles à Bruxelles et sur le site Gandhi à Molenbeek-Saint-Jean. Ceux-ci visent à tester des solutions de collecte par apport volontaire dans des quartiers de logements sociaux, afin d'améliorer la propreté, de réduire les dépôts clandestins et d'évaluer les conditions techniques, organisationnelles et de gouvernance nécessaires à un éventuel déploiement plus large. Ces projets pilotes mettent en évidence l'intérêt d'une collaboration renforcée entre la Région, les communes et les gestionnaires d'immeubles. Des solutions concrètes de collaboration pourront être testées et évaluées dans ce cadre.

inzamelmethode en -frequentie afgesproken en elke OVM kan problemen rechtstreeks aan Net Brussel melden.

Wanneer de OVM's vinden dat de geleverde prestaties niet overeenkomen met de gefactureerde prestaties, voert Net Brussel een controle uit. Wanneer de klachten gegrond zijn, kunnen administratieve en financiële aanpassingen worden doorgevoerd. De facturen van Net Brussel zijn jaarlijks en moeten vooraf worden betaald. De afvalophaling is gratis voor sociale huurders, maar de OVM's moeten voor de huur van de containers 5,50 euro per maand en per container betalen.

Net Brussel heeft twee proefprojecten met vrijwillige aanvoerpunten opgezet op de sociale huisvestingssites Versailles en Gandhi om te testen of dat de netheid verbetert en om na te gaan welke voorwaarden nodig zijn voor een bredere uitrol.

Net Brussel treedt onder meer op tegen sluikstorten na meldingen via Fix My Street. Af en toe worden camera's geïnstalleerd om overtreders te identificeren. In de praktijk laten de OVM's echter vaak zelf de sluikstorten verwijderen, hetzij door hun eigen teams, hetzij door onderaannemers.

S'agissant de la coordination en matière de lutte contre les dépôts clandestins, le service de recherche et verbalisation intervient notamment à la suite des signalements introduits dans Fix My Street. Des caméras peuvent également être installées ponctuellement à des endroits stratégiques afin d'identifier et sanctionner les auteurs d'infractions. Toutefois, l'implication des SISP se limite principalement à des actions de communication et de sensibilisation. Par ailleurs, le nombre limité d'agents sanctionneurs sur le territoire communal réduit la capacité de contrôle.

¹¹³⁷ En pratique, les SISP assument une part importante des conséquences opérationnelles liées aux dépôts clandestins. L'enlèvement et l'évacuation des déchets abandonnés sont souvent assurés par leurs propres équipes ou par des sous-traitants. Il est vrai que cette situation génère une dégradation du cadre de vie des locataires, une pression accrue sur les équipes de terrain et des coûts indirects supplémentaires.

Enfin, s'agissant des dispositifs structurels, le gouvernement prévoit, dans le cadre de la déclaration de politique régionale, de moderniser la collecte des déchets via un réseau de points d'apport volontaire adapté aux spécificités des quartiers. Cette politique va recouvrir différentes solutions, telles que des espaces-tri enterrés, des recyparks fixes ou mobiles, ainsi que des conteneurs individuels ou partagés. L'objectif est de proposer des solutions adaptées à chaque environnement et donc, différenciés selon les sites.

Le choix des sites reposera sur des critères tels que la densité, la disponibilité de l'espace, ainsi que la capacité à répondre à des problématiques de salubrité ou de dépôts clandestins.

Les deux projets pilotes que j'ai cités sont en cours concernant les points d'apport volontaire. Une évaluation de ces projets sera réalisée afin d'objectiver les solutions les plus adaptées, avant d'envisager un déploiement plus large.

Le service de recherche et verbalisation de Bruxelles Propreté fait partie des points d'attention et des réflexions à mener en interne en vue de le renforcer, conformément à ma volonté.

La question du rôle du concierge dans la gestion des encombrants est importante. L'agence réfléchit à mettre en place des actions et une collaboration avec cet acteur privilégié.

Pour ce qui concerne le moratoire, je me suis déjà exprimée à ce sujet en commission des Finances. Le travail se poursuit au sein du gouvernement. Il est donc trop tôt pour que je puisse vous apporter une réponse plus précise.

¹¹³⁹ **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - J'aimerais préciser, à l'attention de mon collègue Ahidar, que je ne stigmatise pas du tout les logements sociaux. On trouve malheureusement des dépôts clandestins partout.

Il n'en reste pas moins que le coût de la gestion des dépôts clandestins sur les sites gérés par les sociétés immobilières de

Conform het regeerakkoord is de regering van plan om de afvalinzameling te moderniseren via een netwerk van vrijwillige afvalinzamelpunten op maat van de wijken, met ondergrondse afvalstraten, vaste of mobiele containerparken, individuele of gedeelde containers. Er zal een evaluatie van de twee proefprojecten plaatsvinden om de meest geschikte oplossingen te objectiveren.

We zullen ook werk maken van een versterking van de controledienst van Net Brussel.

Net Brussel denkt na over een samenwerking met de beheerders van de gebouwen, die inderdaad een belangrijke rol kunnen spelen in het beheer van grofvuil.

Over de personeelsstop heb ik mij al uitgesproken in de commissie Financiën. Het werk binnen de regering gaat door. Het is dus nog te vroeg om u een preciezer antwoord te geven.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *Mijnheer Ahidar, ik wil de sociale huurders niet stigmatiseren. Zij moeten evenwel opdraaien voor het verwijderen van sluikstorten op de sociale huisvestingssites, wat niet rechtvaardig is, omdat er vaak afval wordt gestort door mensen die elders wonen.*

service public (SISP) revient aux locataires sociaux, ce qui est injuste. Il faut donc être encore plus attentif à ces dépôts, souvent réalisés par des personnes qui n'habitent pas sur les sites, justement parce qu'elles savent qu'ils sont gérés par les SISP.

(Remarques de M. Ahidar)

S'agissant des dispositifs de contrôle, j'attire votre attention sur l'existence de contrats commerciaux. Il serait donc utile de se pencher sur le respect de ces contrats par Bruxelles Propreté. Des échanges de courriels entre Bruxelles Propreté et les SISP doivent pouvoir permettre de prouver des manquements.

Il faut également tenir compte du risque d'incendie dans les logements sociaux, surtout dans les tours. Si un local poubelle est prévu au rez-de-chaussée ou au sous-sol, il est susceptible de contenir des objets inflammables. Pour les gestionnaires de SISP, c'est un risque non négligeable. La solution des conteneurs enterrés, placés à l'extérieur, permettrait d'écarter le risque d'incendie dans les logements.

Il s'agit d'un objectif qui doit être prioritaire. Les 4 millions d'euros par an prévus au budget pour cette politique nous imposent de fixer des priorités et ce point doit en faire partie.

1141 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- En commission du Budget, vous avez confirmé qu'après consultation des syndicats, un moratoire strict sur toutes les fonctions opérationnelles serait impossible, puisqu'un tiers des collectes serait compromis. C'est évidemment difficile, puisque vous devez convaincre jusqu'à votre propre parti de revenir partiellement sur l'austérité décidée. Mais c'est vraiment important. Il n'y aura pas d'amélioration de la propreté, ni sur les sites des logements sociaux ni ailleurs, sans consulter et écouter les organisations syndicales.

- *L'incident est clos.*

1145 **QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1145 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1145 **concernant le projet de transfert du service de balayage vers les communes.**

1147 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Le front commun syndical avait adressé à votre prédécesseur un courrier concernant un éventuel transfert du service de balayage de Bruxelles Propreté vers les communes, point évoqué dans la note du formateur dans le cadre des négociations du gouvernement. Le front commun syndical y explique les raisons de son opposition totale à cette perspective, invoquant l'inquiétude du personnel directement concerné par cette mesure qui toucherait au périmètre des missions, à l'organisation du travail et à la

(Opmerkingen van de heer Ahidar)

De OVM's hebben een commercieel contract gesloten met Net Brussel. De naleving ervan kan worden gecontroleerd op basis van het e-mailverkeer tussen beide partijen.

Vaak is er in sociale woontorens een afvallokaal, dat brandbare voorwerpen kan bevatten. Dergelijk brandgevaar kan worden vermeden door buiten ondergrondse containers te plaatsen. In de begroting is slechts 4 miljoen euro per jaar uitgetrokken voor ondergrondse containers. Die zouden bij voorrang bij sociale wooncomplexen moeten komen.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u na gesprekken met de vakbonden hebt ingezien dat een rekruteringsstop voor de operationele functies niet haalbaar is, aangezien een derde van de afvalinzameling in het gedrang zou komen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende het plan om de veegdienst over te hevelen naar de gemeenten.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- *De vakbonden hebben uw voorganger een brief gestuurd waarin ze alle redenen uiteenzetten waarom ze fel gekant zijn tegen het voorstel om de veegdienst van Net Brussel over te hevelen naar de gemeenten.*

Een dergelijke overheveling zou onvermijdelijk leiden tot een verlies aan efficiëntie en coördinatie en zou

sécurité de l'emploi au sein de l'agence, sans qu'il y ait eu la moindre concertation en interne.

Le service de balayage constitue un pilier opérationnel stratégique de Bruxelles Propreté, indispensable à la propreté de la Région, avec des effectifs formés, actifs sept jours sur sept, sur de larges plages horaires. Son transfert vers les dix-neuf communes conduirait inévitablement à une perte d'efficacité et de coordination, une désorganisation des interventions dans les zones sensibles et des risques sérieux pour l'emploi, les statuts et les conditions de travail du personnel.

Ce service constitue également un levier important de reclassement professionnel pour les agents dont l'état de santé ou l'âge ne permet plus l'exercice de fonctions physiquement plus exigeantes.

Le front commun syndical terminait son courrier par un message clair, que le groupe PTB soutient pleinement : il exige le maintien intégral du service de balayage au sein de Bruxelles Propreté.

Avez-vous prévu une rencontre avec le front commun syndical pour faire suite à ce courrier de début janvier ?

Quelles réponses avez-vous décidé d'apporter à leurs inquiétudes et à leurs arguments ?

1149 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - J'ai pris connaissance des préoccupations exprimées par le front commun syndical. Certes, dans le cadre d'autres dossiers, la situation du nettoyage a été abordée, notamment les enjeux liés à l'organisation du travail. Le dialogue social est en cours. Je reste attentive à la poursuite appropriée des échanges avec les représentants du personnel, dès lors que sont concernées l'organisation du travail et les conditions d'exercice des missions de l'agence.

La question spécifique du transfert du service de balayage de Bruxelles Propreté vers les communes n'est pas sur la table. Pour le moment, l'enjeu est de définir la manière la plus efficace de répondre aux zones problématiques de nettoyage, dans un contexte où coexistent déjà des interventions communales et régionales sur le territoire bruxellois. Notre priorité reste donc l'optimisation de l'action publique sur le terrain.

Mon administration examine à présent les chevauchements, les ruptures de prise en charge et les difficultés de coordination entre les différents niveaux de pouvoir. Certaines pistes sont analysées, comme une clarification des périmètres d'intervention, y compris si nécessaire par des échanges ciblés de voirie, lorsque cela permet d'améliorer la cohérence opérationnelle, et le renforcement des équipes de nettoyage là où les besoins se font sentir.

C'est dans cette optique que les conventions de nettoyage entre Bruxelles Propreté et les communes sont en cours de révision

ernstige risico's inhouden voor de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden.

De dienst is bovendien erg belangrijk om medewerkers onder te brengen die om gezondheidsredenen of door hun leeftijd de fysiek zwaardere functies niet langer kunnen uitoefenen.

De vakbonden eisen dan ook dat de veegdienst volledig deel blijft uitmaken van Net Brussel.

Hebt u een ontmoeting gepland met de vakbonden naar aanleiding van die brief?

Hoe antwoordde u op hun bezorgdheden en argumenten?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *Ik heb kennisgenomen van de bezorgdheden van de vakbonden over de arbeidsorganisatie en werkomstandigheden. De sociale dialoog loopt.*

Een overheveling van de veegdienst van Net Brussel naar de gemeenten is echter niet aan de orde.

Onze prioriteit is het optimaliseren van het overheidsoptreden in de praktijk. Mijn administratie onderzoekt overlappingen, hiaten en coördinatieproblemen tussen de verschillende bestuursniveaus. We onderzoeken mogelijke verbeteringen, zoals een verduidelijking van de interventiezones en versterking van de reinigingsteams waar nodig.

Tot slot worden de netheidsovereenkomsten tussen Net Brussel en de gemeenten momenteel herzien om het operationele werk op de gewestwegen beter te organiseren.

afin d'organiser et d'optimiser le travail opérationnel sur la voirie régionale.

La question du transfert ne sera donc pas abordée pendant la législature actuelle.

1151 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- C'est suffisamment rare pour être souligné : je suis plutôt satisfait d'une réponse en commission. Je me réjouis d'entendre que le service de nettoyage et de balayage ne sera pas transféré aux communes sous cette législature, comme certaines le demandent.

Idéalement, dans un souci d'efficacité, toutes les activités de nettoyage devraient être rapatriées au sein de Bruxelles Propreté. Ce sera peut-être pour plus tard.

La chance des travailleurs de Bruxelles Propreté - mais ce sera peut-être un souci pour vous - est de disposer d'un front commun solide, déterminé à améliorer la qualité de la propreté dans la Région, à s'opposer à ce qui peut la menacer, comme la réforme des collectes envisagée, le moratoire sur les recrutements ou une flexibilité imposée à ces métiers pénibles, mais pourtant essentiels.

- *L'incident est clos.*

1155 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

1155 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1155 **concernant la gouvernance interne et l'absence de conseil d'administration au sein de Bruxelles Propreté.**

1157 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Bruxelles Propreté constitue un acteur central pour la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois. Cette agence exerce une mission essentielle de service public et mobilise des moyens humains, financiers et organisationnels importants dans un environnement institutionnel complexe, nécessitant une coordination étroite avec les communes.

Dans la déclaration de politique régionale, le gouvernement affirme sa volonté de faire de Bruxelles Propreté « un organe efficace, moderne et transparent, capable d'innover et de s'adapter en permanence aux mutations managériales, financières, technologiques, sociologiques et environnementales ».

Cette ambition s'inscrit également dans une volonté plus large de renforcer l'efficacité de l'action publique, la transparence et la qualité de la gouvernance des organismes publics régionaux. La gouvernance de Bruxelles Propreté constitue un élément important pour assurer l'efficacité et la transparence de l'action

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Voorlopig wordt de veegdienst dus niet overgeheveld naar de gemeenten. Het gebeurt niet vaak, maar ditmaal ben ik zeer tevreden met uw antwoord. Het zou sowieso efficiënter zijn om alle reinigingstaken onder te brengen bij het gewest.

Voor u is het misschien een extra kopzorg, maar ik ben erg blij dat de bonden zo sterk staan bij Net Brussel.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende het interne beheer en het ontbreken van een raad van bestuur bij Net Brussel.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- Luidens het regeerakkoord wil de regering Net Brussel "uitbouwen tot een efficiënt, modern en transparant orgaan", in lijn met haar ambitie om het beheer van alle gewestelijke overheidsdiensten efficiënter en transparanter te maken.

Tijdens de vorige regeerperiode beschikte Net Brussel niet over een raad van bestuur, wat vragen oproept over de aansturing van zijn beleid en het toezicht erop.

Hoe staat het met de organisatiestructuur en de werking van Net Brussel sinds het aantreden van de nieuwe regering? Welke personen of instellingen zijn momenteel belast met de strategische besluitvorming bij Net Brussel?

Werkt u aan een plan om de netheidsdoelstellingen uit de regeringsverklaring te realiseren? Wat hebt u al verwezenlijkt?

publique dans un domaine aussi essentiel pour la qualité de vie des Bruxellois.

Sous la précédente législature, Bruxelles Propreté ne disposait pas de conseil d'administration, alors que ce type d'instance constitue généralement la norme pour les organismes d'intérêt public. Cette situation interroge quant aux modalités de pilotage stratégique et de contrôle de l'organisme.

Dans la perspective du nouveau gouvernement, il apparaît dès lors utile de clarifier le cadre de gouvernance actuellement en place au sein de l'agence.

Quel état des lieux pouvez-vous dresser de la situation organisationnelle et du fonctionnement de Bruxelles Propreté depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement ?

Quelles sont, aujourd'hui, les personnes ou instances en charge de la prise de décision stratégique au sein de Bruxelles Propreté ?

Un plan de mise en œuvre des engagements relatifs à la propreté publique prévus dans la déclaration de politique régionale est-il actuellement en cours d'étude ou de déploiement par votre cabinet ou par le gouvernement ?

Dans l'affirmative, quels sont les premiers résultats intermédiaires ou les principales étapes déjà réalisées dans la mise en œuvre de ces orientations concernant Bruxelles Propreté ?

1159 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - Bruxelles Propreté est un organisme administratif autonome de première catégorie. Ce statut spécifique, qui résulte de l'ordonnance du 19 juillet 1990 portant création de l'Agence régionale pour la propreté, implique une gouvernance administrative hiérarchisée sous l'autorité directe du ministre compétent, sans recours à un conseil d'administration classique.

Ce cadre institutionnel doit être pris en considération pour comprendre la nature et la portée des réformes engagées. Fondées sur les recommandations des audits, celles-ci concernent à la fois l'organisation interne de Bruxelles Propreté et la refonte du modèle de concertation avec les communes. Les premières observations indiquent que cette double évolution s'inscrit dans une trajectoire positive, appelée à renforcer durablement l'efficacité et la qualité du dialogue institutionnel.

Toutefois, des marges d'amélioration subsistent, notamment en matière de dialogue social et de résorption de la dette technologique de l'agence. La transformation de la culture d'entreprise reste un chantier conséquent, mais les pratiques managériales évoluent dans le bon sens grâce, entre autres, à un management par objectifs.

La prise de décision stratégique repose aujourd'hui sur trois niveaux : la direction générale, le comité de direction et moi-même.

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *Net Brussel is een autonome bestuursinstelling van eerste categorie, wat impliceert dat ze direct onder het gezag van de bevoegde minister valt en geen klassieke raad van bestuur heeft.*

De geplande hervormingen betreffen zowel de interne organisatie als het overleg met de gemeenten. Er blijft ruimte voor verbetering, met name wat de sociale dialoog en het wegwerken van de technologische achterstand betreft, maar de transformatie van de bedrijfscultuur gaat de goede kant op, onder meer dankzij doelgericht management.

De strategische besluitvorming ligt momenteel in handen van de algemene directie, het directiecomité en mijzelf.

Om de vooropgestelde netheidsdoelstellingen te halen zal het agentschap structurele hervormingen doorvoeren, met een nieuw ophaalschema, het schrappen van bepaalde ophalingen op feestdagen, de uitbouw van vrijwillige inzameling, de optimalisering van de reinigingsactiviteiten, een verbeterde netheid rond het Noord- en het Zuidstation, de oprichting van het snelle interventieteam B-Clear, de namiddag- en avondopening van het containerpark Demets, een verbeterd beheer van het agentschap en een beter sociaal overleg. Dat alles wordt momenteel besproken met Net Brussel en zal vervolgens aan de regering worden voorgelegd.

S'agissant de la mise en œuvre des engagements relatifs à la propreté publique prévus dans la déclaration de politique régionale, l'agence s'engage à implémenter des réformes structurantes pour optimiser l'utilisation de ses ressources et à renforcer l'impact de son action.

Dans ce cadre, plusieurs actions sont proposées :

- la réforme du schéma de collecte ménagère en porte-à-porte ;
- la suppression de certaines collectes les jours fériés ;
- le développement d'une collecte par apport volontaire ;
- l'optimisation des activités de nettoyage ;
- le renforcement de la propreté autour des deux gares nationales et internationales ;
- l'instauration de l'équipe d'intervention rapide B-Clear ;
- l'ouverture du recypark Demets en après-midi et en soirée ;
- l'évolution de la gouvernance de l'agence ;
- l'évolution de la concertation sociale au sein de l'agence.

Leur contenu fait actuellement l'objet d'une discussion avec Bruxelles Propreté en vue d'une prochaine présentation au gouvernement.

1161 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - Si je comprends le fonctionnement de l'agence et l'évolution positive que vous avez présentée, je reste un peu sur ma faim.

En effet, je suis sûr que la direction générale, le comité de direction et vous-même êtes au diapason. Cependant, vu le nombre d'acteurs publics concernés par cette thématique et l'importance de cet organisme, il me paraît regrettable que les communes ou une autre administration ne puisse pas participer à des topos organisés à intervalles réguliers, une pratique pourtant courante dans d'autres organismes. La gestion ne s'en trouverait pas alourdie, mais en serait, au contraire, plus transparente.

- *L'incident est clos.*

1165 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

1165 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1165 **concernant les problèmes de propreté sur l'avenue Charles-Quint.**

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *Ik zie de positieve evolutie en twijfel er niet aan dat de algemene directie, het directiecomité en uzelf op één lijn zitten. Ik betreur echter dat de gemeenten of een andere overheidsdienst niet op regelmatige basis bij die plannen betrokken worden, zoals bij andere instellingen gangbaar is. Dat zou voor meer transparantie zorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de netheidsproblemen op de Keizer Karellaan.

1167 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- L'avenue Charles-Quint constitue un axe structurant, qui traverse plusieurs communes bruxelloises : Koekelberg, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe. Sa fréquentation élevée par les automobilistes, les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun en fait un espace public stratégique, sur le plan tant de la mobilité que de la qualité de vie urbaine.

L'avenue étant classée comme voirie régionale, sa gestion relève de la compétence de la Région. Malgré l'importance de cette avenue, de nombreux riverains déploraient, sous la législation précédente, un manque d'entretien structurel et une accumulation régulière de déchets, de sacs éventrés ou de dépôts sauvages, générant un sentiment de négligence.

Cette situation était aggravée par une coordination insuffisante entre les niveaux de pouvoir. Si les communes invoquaient un manque de moyens et de compétences de sanction, la Région n'assurait pas une gestion proactive suffisante de cet axe régional.

Avez-vous pris connaissance des problèmes récurrents de dépôts clandestins et de manque de propreté constatés sur l'avenue Charles-Quint depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement ?

Comment les services régionaux assurent-ils actuellement la propreté sur les tronçons de l'avenue Charles-Quint, dans le cadre des priorités du nouveau gouvernement ?

Une concertation formelle a-t-elle été engagée entre les communes concernées et Bruxelles Propreté afin de permettre une coordination opérationnelle renforcée sur cet axe sous la législation actuelle ?

Des renforcements du contrôle, de la présence d'agents ou des mesures de sanction ont-ils déjà été mis en place sur cette avenue depuis l'installation du nouveau gouvernement pour lutter contre les dépôts sauvages ?

Un plan d'action conjoint entre la Région, Bruxelles Propreté et les communes traversées est-il en cours d'étude afin de garantir un niveau de propreté adapté à la fréquentation de cette voirie régionale sous cette législation ?

Je vous concède que l'aménagement influence aussi l'état de propreté de la voirie et je vous invite, à cet égard, à prendre contact avec votre collègue compétente en la matière pour étudier, ensemble, comment améliorer le sentiment de propreté en travaillant sur l'aménagement.

1169 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- Les problèmes de dépôts clandestins et de manque de propreté sur l'avenue Charles-Quint sont effectivement de nature structurelle et étaient déjà observés avant l'entrée en fonction du nouveau gouvernement.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *De Keizer Karellaan is een belangrijke verkeersas die door verschillende Brusselse gemeenten loopt en onder het beheer van het gewest valt. Tijdens de vorige regeerperiode klaagden veel omwonenden over een structureel gebrek aan onderhoud en een regelmatige opeenhoping van afval, opengescheurde vuilniszakken en zwerfvuil.*

Bent u op de hoogte van de terugkerende netheidsproblemen op de Keizer Karellaan? Hoe zorgen de gewestelijke diensten momenteel voor de netheid? Overlegt Net Brussel met de betrokken gemeenten over een gezamenlijk actieplan om de netheidsacties beter te coördineren? Zijn sinds de installatie van de nieuwe regering de controles en de sancties versterkt om sluikstorten tegen te gaan? De inrichting van de weg heeft ook een invloed op de netheid. Zult u daarover contact opnemen met uw collega?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- *De netheidsproblemen op de Keizer Karellaan zijn structureel en kunnen niet alleen worden opgelost door de laan vaker schoon te maken. Momenteel wordt immers al elke dag van de week de hele laan geveegd, de openbare vuilnisbakken geleegd en zwerfvuil verwijderd. Bovendien treedt Net Brussel regelmatig op tegen verkeerd buitengezette vuilniszakken. Er is dus een*

Ils ne peuvent malheureusement pas être résolus par la seule augmentation de la fréquence de nettoyage. En effet, l'avenue fait déjà l'objet d'un balayage quotidien, week-ends compris. Des actions de « mise à zéro » y sont régulièrement mises en œuvre en fonction des constats et les équipes chargées de la collecte des dépôts clandestins interviennent chaque jour.

Une approche exhaustive est nécessaire, combinant verbalisation, sensibilisation et contrôle des commerces et des citoyens, afin d'assurer le respect du règlement général de police et d'agir tant auprès des riverains que des personnes entrant sur le territoire régional par cet axe.

Pour rappel, deux actions de sensibilisation ont été menées en février. La première a consisté en la distribution d'un courrier aux ménages à proximité des constats. La seconde, à la demande du service de recherche et verbalisation, a porté sur la diffusion d'un toutes-boîtes rappelant le calendrier de sortie des sacs, distribué par la commune de Ganshoren.

Par ailleurs, une action conjointe d'envergure associant Bruxelles Propreté, la commune et la police est planifiée pour la fin du mois d'avril.

Depuis 2026, quatre actions de contrôle portant sur les sacs déposés en dehors des jours et horaires autorisés ont été réalisées, pour un total de 456 sacs analysés. Des contrôles individuels complémentaires ont également été effectués. Des actions similaires seront poursuivies.

S'agissant de l'organisation du nettoyage, l'ensemble de l'avenue fait l'objet d'un balayage quotidien : du lundi au vendredi en matinée et le week-end en après-midi, au moyen d'un aspirateur Glutton ou d'un balayage manuel, selon les tronçons. Des balayeuses mécaniques peuvent être mobilisées ponctuellement pour l'entretien des bermes centrales. De plus, les corbeilles publiques sont vidées quotidiennement et l'enlèvement des dépôts clandestins est assuré chaque jour.

Par ailleurs, le service de recherche et verbalisation intervient régulièrement sur le périmètre, identifié comme un point noir en matière de propreté, pour lutter contre les sacs sortis en dehors des jours et horaires autorisés et les dépôts clandestins.

En ce qui concerne la coordination avec les communes, il a été décidé en 2025 de ne pas organiser d'action de type « triathlon » sur cette avenue. En effet, les fouilles de sacs étant réalisées directement sur la voirie et à l'arrière des camions de collecte, d'importantes perturbations de la circulation auraient pu se produire. Par ailleurs, les communes concernées n'ont pas sollicité la mise en place d'une telle action. Pour 2026, l'objectif est de poursuivre les opérations de contrôle des déchets non triés issus de sacs déposés en dehors des horaires et de développer davantage les actions de contrôle conjointes avec les communes.

globale aanpak nodig, waarbij bewustmakingsacties, controles en boetes worden gecombineerd.

In februari werd nogmaals de ophaalkalender verspreid en werd een brief in de bus gestopt bij gezinnen in de buurt van de vaststellingen. Eind april is een grootschalige actie gepland waarbij Net Brussel, de gemeente Ganshoren en de politie zullen samenwerken.

In 2025 is besloten om geen netheidstriatlon op de Keizer Karellaan te organiseren. Aangezien Net Brussel de zakken meteen doorzoekt op de openbare weg en achterin de vuilniswagens, zou er immers aanzienlijke verkeershinder kunnen ontstaan. Bovendien hebben de gemeenten niet om een dergelijke actie gevraagd.

Sinds 2026 heeft Net Brussel al vier controles uitgevoerd van zakken die buiten de toegestane dagen en tijdstippen waren buitengezet. Daarbij werden in totaal 456 zakken gecontroleerd. Er zijn ook aanvullende individuele controles uitgevoerd. Net Brussel zal die controles voortzetten en de gezamenlijke controleacties met de gemeenten uitbreiden.

¹¹⁷¹ La situation de l'avenue Charles-Quint a déjà été évoquée lors de réunions organisées avec ces communes, puisque j'ai rencontré un à un les dix-neuf échevins de la Propreté. Cet axe est

De situatie op de Keizer Karellaan is aan de orde gekomen tijdens mijn ontmoetingen met de schepenen van Netheid. Deze verkeersas is een prioriteit voor toekomstige samenwerking. De

identifié comme prioritaire pour les collaborations futures. À ce titre, l'échevine locale de la Propreté m'a confirmé qu'un projet d'aménagement avait été lancé, le permis d'urbanisme étant soumis à enquête publique. Je pense comme vous qu'il faut se saisir de l'occasion pour construire une vision concertée qui permettra d'améliorer la propreté sur cet axe en l'aménageant optimalement. Mes échanges avec les échevins ont permis de mieux appréhender les réalités de terrain et de poser les bases d'une coopération renforcée afin de répondre plus efficacement aux enjeux de propreté publique.

S'agissant des contrôles et des sanctions, voici l'état des lieux des mesures renforcées : en 2025, 141 procès-verbaux ont été dressés. Huit opérations de type tri et trois opérations de type CSA ont été menées. Depuis juillet 2025, 87 patrouilles ont été effectuées, donnant lieu à la fouille de 835 sacs, dont quatorze seulement étaient correctement triés.

En 2026, 32 procès-verbaux ont été dressés. Une action conjointe a permis la fouille de 184 sacs, dont cinq correctement triés. Quatre opérations de type CSA ont été menées, portant sur 456 sacs, dont aucun ne s'est avéré correctement trié. Plusieurs patrouilles ont également été effectuées.

L'avenue Charles-Quint fait ainsi déjà l'objet d'une attention particulière de la part du service de recherche et verbalisation.

Enfin, concernant un éventuel plan d'action conjoint, les éléments que je viens d'évoquer en matière de coordination et de développement des actions conjointes constituent à ce stade notre cadre de travail.

1173 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - Je ne nie pas que Bruxelles Propreté assure un passage quotidien sur l'avenue Charles-Quint. Cependant, si des camions poubelles, des balayeuses et des agents sont mobilisés en nombre pour nettoyer d'autres artères, ce n'est jamais le cas sur l'avenue Charles-Quint. Or, elle compte plusieurs bandes, est longue et n'est pas sans danger. Je trouve insuffisant de n'y envoyer qu'un seul agent équipé d'un chariot ou éventuellement d'un aspirateur de rue. Les équipes chargées de l'avenue doivent être renforcées, quand bien même elles ne s'y rendraient pas au quotidien. Même certains bourgmestres s'étonnent de l'affectation d'une seule personne à cette voirie.

Concernant le contrôle des verbalisations, pourriez-vous fournir les chiffres sur les mesures prises par la Région pour les années 2024 et 2025 ainsi que les données déjà disponibles pour 2026 ? Les chiffres sont intéressants étant donné que la Région impose des sanctions plus élevées que les autres pouvoirs publics. Elles ont ainsi un impact plus grand.

(Assentiment de Mme Henry, secrétaire d'État)

- L'incident est clos.

1177 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

plaatselijke schepen heeft mij bevestigd dat er een herinrichting is gepland. Ik ben het met u eens dat we die kans moeten aangrijpen om een gezamenlijke visie te ontwikkelen.

In 2025 werden 141 processen-verbaal opgesteld, 8 sorteeracties en 3 vuilzakcontroles uitgevoerd. Er werden 87 patrouilles uitgevoerd, waarbij 835 zakken werden doorzocht, waarvan er slechts veertien correct gesorteerd waren.

In 2026 werden 32 processen-verbaal opgesteld. Een gezamenlijke actie leidde tot de doorzoeking van 184 zakken, waarvan vijf correct gesorteerd waren. Daarnaast organiseerde Net Brussel nog vier acties, waarbij 456 zakken werden gecontroleerd, waarvan geen enkele correct gesorteerd was. Er werden ook verschillende patrouilles uitgevoerd. Net Brussel besteedt dus al bijzondere aandacht aan de Keizer Karellaan.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *De Keizer Karellaan heeft meerdere rijstroken, is lang en gevaarlijk. Het is ontoereikend om daar slechts één medewerker naartoe te sturen, uitgerust met een handkar of eventueel een straatstofzuiger. Er moeten meer middelen worden ingezet.*

Kunt u ons tot slot de cijfers bezorgen over de sancties die in 2024, 2025 en 2026 zijn opgelegd?

(Instemming van staatssecretaris Henry)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

1177 à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

1177 concernant les conteneurs enterrés et les espaces de tri en Région bruxelloise.

1179 M. Mounir Laarissi (Les Engagés).- La propreté publique et la gestion efficace des déchets constituent des priorités majeures pour notre Région. Dans sa déclaration de politique régionale, le nouveau gouvernement affirme sa volonté de moderniser Bruxelles Propreté, d'adapter l'organisation de la collecte aux besoins des Bruxellois et de recourir à des formes plus modernes de collecte, telles que les conteneurs souterrains et les compacteurs. Cette ambition s'inscrit dans un cadre budgétaire exigeant et dans une volonté ferme d'efficacité et de cohérence des politiques publiques.

Sous la précédente législature, une étude approfondie relative aux conteneurs enterrés et aux espaces de tri a été lancée afin d'évaluer leur pertinence, leur performance et les conditions d'un éventuel déploiement à plus large échelle. Cette étude comportait notamment une analyse comparative (benchmarking) internationale, une évaluation des performances actuelles ainsi qu'une analyse des opportunités d'extension et des recommandations opérationnelles.

Alors que nous entamons une nouvelle législature, il apparaît essentiel de clarifier la manière dont ce travail préparatoire s'inscrit dans les orientations du nouveau gouvernement.

Où en sont les volets encore en cours de l'étude relative aux conteneurs enterrés et aux espaces de tri initiée sous la précédente législature ?

Les conclusions déjà finalisées par l'ancien gouvernement sont-elles reprises et intégrées dans l'approche du nouveau gouvernement en matière de propreté publique ?

Une validation politique des recommandations issues de cette étude est-elle intervenue au sein du nouveau gouvernement ?

Une stratégie régionale unifiée d'implantation des conteneurs enterrés est-elle actuellement coordonnée avec Bruxelles Propreté et les communes ?

L'impact budgétaire d'un éventuel déploiement progressif a-t-il été actualisé et intégré dans la trajectoire budgétaire pluriannuelle annoncée par le gouvernement ?

Lors de ma demande d'explications concernant la gestion de la propreté et les dépôts clandestins sur les sites des logements sociaux, j'avais évoqué la solution des conteneurs enterrés pour répondre au risque d'incendie. Je crois qu'une gestion de ces conteneurs enterrés par les SISP pourrait constituer une stratégie en soi car elle permettrait à la Région d'avoir une certaine

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende ondergrondse containers en sorteerpunten in het Brussels Gewest.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- De nieuwe regering kondigde aan Net Brussel te willen moderniseren en onder meer gebruik te willen maken van ondergrondse containers en afvalcompressoren.

Tijdens de vorige regeerperiode startte er een grondige studie naar ondergrondse containers en afvalstraten, met onder meer een internationale vergelijkende analyse. Hoeveel staan de nog lopende onderdelen van die studie? Heeft de nieuwe regering de conclusies die al klaar zijn, in haar plan van aanpak opgenomen?

Hebben Net Brussel en de gemeenten een gecoördineerde gewestelijke strategie opgesteld voor de aanleg van ondergrondse containers? Is de budgettaire impact daarvan verwerkt in het meerjarige begrotingstraject van de regering?

Die ondergrondse containers zouden voor een deel beheerd kunnen worden door de openbare vastgoedmaatschappijen (OVM), waardoor het gewest er wat meer zicht en greep op heeft. Daarbij kan bijvoorbeeld met badges gewerkt worden.

maîtrise ou un certain contrôle, par le biais d'une cogestion avec les SISIP, par exemple au moyen de badges.

¹¹⁸¹ **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - L'étude relative à la collecte des déchets en points d'apport volontaire est finalisée. Je peux déjà vous en présenter les principaux enseignements ainsi que les orientations qu'elle confirme pour la politique régionale en matière de gestion des déchets.

Globalement, les résultats de l'étude montrent que la solution de collecte en conteneurs enterrés est pertinente et présente de nombreux avantages, que ce soit en matière d'ergonomie et de flexibilité pour les usagers et les travailleurs qu'en matière d'efficacité opérationnelle et de salubrité de l'espace public. Ces bénéfices sont toutefois conditionnés à certains facteurs-clés, en particulier la densité de l'habitat et la nécessité d'un accompagnement renforcé des citoyens par des actions de sensibilisation. Dès lors, l'étude recommande de mettre en place une stratégie différenciée selon les types de quartiers, afin d'adapter au mieux les solutions de collecte aux réalités locales.

Les conclusions détaillées de l'étude feront prochainement l'objet d'une présentation à l'ensemble des communes, dans un esprit de concertation et de transparence. L'étude a par ailleurs permis de confirmer le caractère optimal du développement des espaces de tri, tel qu'il est actuellement mené par Bruxelles Propreté. En effet, ces équipements sont installés en priorité dans des quartiers où toutes les conditions de succès sont réunies, à savoir à proximité d'immeubles de logements denses, neufs ou récemment rénovés. Les coûts d'installation de ces espaces de tri sont en outre supportés par les demandeurs, et les dimensionnements retenus à ce jour se révèlent adéquats.

Le projet de déploiement des espaces de tri étudié par Bruxelles Propreté repose sur une approche structurée autour de trois logiques complémentaires, visant à optimiser la collecte et le tri des déchets ménagers sur l'ensemble du territoire régional. La logique est avant tout réactive et consiste à répondre aux sollicitations des promoteurs immobiliers et des sociétés immobilières de service public pour l'installation d'espaces de tri dans de grands ensembles résidentiels de plus de 150 logements. Les demandeurs prennent en charge le financement des infrastructures tandis que l'agence assure la gestion et la collecte.

¹¹⁸³ Cette approche est complétée par une logique proactive, basée sur le lancement d'un appel à candidatures auprès des communes afin d'identifier, selon les critères établis, les zones prioritaires de déploiement. J'ai pu en discuter lors des rencontres bilatérales. Cette méthode permet d'impliquer activement les communes, d'allouer les budgets de manière objective et d'assurer une gouvernance cohérente à l'échelle régionale, tout en évitant la multiplication d'initiatives locales non coordonnées.

Enfin, une logique opportuniste permet de tirer parti des programmes de réaménagement urbain tels que les contrats de rénovation urbaine ou les contrats de quartier durable, ainsi que

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *De studie over systemen voor vrijwillige inzameling is afgerond en wordt binnenkort in detail aan de gemeenten gepresenteerd. Ze toont aan dat ondergrondse containers diverse voordelen met zich meebrengen, op voorwaarde dat de bevolkingsdichtheid voldoende groot is en de bewoners goed begeleid en geïnformeerd worden. De aanbeveling luidt dan ook om een gedifferentieerde strategie toe te passen naargelang het type wijk.*

Uit de studie is ook gebleken dat de huidige uitrol van de afvalstraten door Net Brussel optimaal is: ze worden vooral aangelegd in de buurt van nieuwe of onlangs gerenoveerde woonblokken met een hoge bevolkingsdichtheid en ze hebben de juiste afmetingen. Het plan van Net Brussel voor de verdere uitrol ervan is gebaseerd op drie principes, waarbij in de eerst plaats reactief gewerkt wordt: op vraag van projectontwikkelaars en OVM's worden afvalstraten aangelegd in gebouwen van meer dan 150 woningen. Daarbij bekostigen de aanvragers zelf de aanleg en zorgt Net Brussel voor het beheer en de afvalinzameling.

Daarnaast werken we proactief door de gemeenten prioritaire zones te laten aanwijzen volgens bepaalde criteria. Dat zorgt voor een objectieve toewijzing van middelen en een samenhangend beleid op gewestniveau.

Tot slot kunnen we stadsvernieuwingscontracten, duurzame wijkcontracten en grote bouwprojecten aangrijpen om met de beschikbare middelen nieuwe afvalstraten aan te leggen.

Met deze drie strategieën kunnen we de coördinerende rol van het gewest en van Net Brussel versterken, in nauwe

des grands chantiers, pour intégrer de nouveaux sites de tri en mobilisant les financements disponibles.

L'ensemble de ces démarches vise à renforcer le rôle de la Région et de Bruxelles Propreté comme coordinatrices du système de collecte des déchets, à harmoniser le service offert aux citoyens et à garantir un développement structuré, cohérent et efficace des infrastructures de tri. Cette stratégie s'inscrit dans un cadre de concertation étroit : l'agence et les communes se rencontrent régulièrement dans le cadre de réunions bilatérales, au cours desquelles les demandes relatives aux espaces de tri sont examinées et suivies. En complément, la stratégie de propreté permet de mener une réflexion conjointe sur plusieurs thématiques, dont celle des espaces de tri. Une nouvelle réunion dédiée à ce sujet est d'ores et déjà prévue.

Pour ce qui est des SISP, les projets devront être élaborés en collaboration avec la ministre compétente, Mme Lalieux.

Une enveloppe de 4 millions d'euros a été proposée dans le cadre du budget 2027. Celle-ci permettrait de financer l'implantation de 100 espaces de tri d'ici à la fin de la législature. Ces coûts couvrent, d'une part, l'achat et l'installation des espaces de tri, pour un montant compris entre 45.000 et 65.000 euros selon la taille et le nombre de flux de déchets concernés, et, d'autre part, l'acquisition du charroi nécessaire à la collecte, estimée à environ 300.000 euros par camion.

Cette étude confirme la pertinence d'une approche ciblée, coordonnée et progressive, adaptée aux réalités locales, pour améliorer durablement la collecte des déchets au bénéfice des citoyens et de la qualité de l'espace public.

1185 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - Comme vous mentionnez le montant de 300.000 euros par camion pour le remplacement du charroi, j'aimerais rappeler que Bruxelles Propreté compte environ 400 camions vieillissants qui devront de toute façon être remplacés. La Région doit mettre en place une stratégie qui englobe la collecte actuelle et son évolution, processus qui se poursuivra sans doute au-delà de la législature actuelle. La politique d'achats doit être basée sur les besoins, par exemple le nombre nécessaire de nouveaux grappins adaptés aux conteneurs enterrés.

Quant aux logiques réactive, proactive et opportuniste suivies actuellement, elles ne forment pas une stratégie en soi, mais des réponses à des demandes. Or, ma question portait sur la stratégie de Bruxelles Propreté et ses besoins pour développer au mieux son système. Il faut dépasser l'idée de réaliser des interventions de-ci de-là au gré des demandes locales. La proactivité des communes est en effet variable : certaines expriment plus facilement leurs besoins que d'autres, indépendamment des carences réelles. Or, Bruxelles Propreté a toutes les informations à sa disposition pour hiérarchiser ces dernières au-delà des trois logiques que vous avez exposées.

samenwerking met de gemeenten, waarmee op geregelde tijdstippen overleg plaatsvindt.

De projecten voor de OVM's moeten samen met bevoegd minister Lalieux worden uitgewerkt.

In de begroting 2027 zal 4 miljoen euro worden vrijgemaakt, waarmee tegen het einde van de regeerperiode 100 afvalstraten kunnen worden aangelegd. De aankoop en installatie van een afvalstraat kost tussen 45.000 en 65.000 euro, terwijl de aankoop van de ophaalwagens zo'n 300.000 euro per stuk kost.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) *(in het Frans).* - Net Brussel telt al zo'n 400 verouderde vuilniswagens, die sowieso vervangen zullen moeten worden. Daarvoor en voor de ophaalwagens voor de afvalstraten moet het gewest een strategie uittekenen die over meerdere regeerperiodes loopt.

De drie strategieën die u noemt, blijven gebaseerd op ad-hocvragen en afhankelijk van onder meer de instelling van de gemeenten. Ik mis een echte, overkoepelende strategie die op basis van de reële behoeften prioriteiten bepaalt.

1187 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - Il existe effectivement une stratégie de renouvellement du charroi, mais les conteneurs enterrés demandent par ailleurs un charroi spécifique. Même si elle est basée sur un mode à la fois réactif, proactif et opportuniste, nous parlons bien d'une stratégie en soi. Des priorités ont, par exemple, été définies pour les grands immeubles : il s'agit forcément d'une réaction, puisque la demande existe déjà. Cependant, il y a également une volonté de changer la donne avec les communes pour aller vers la réussite.

Certaines sont plus proactives que d'autres en la matière, elles connaissent très bien les réalités de terrain et peuvent déterminer les quartiers les plus propices pour mettre en route une spirale positive. Nous devons choisir des lieux qui vont susciter l'adhésion.

Enfin, dans le contexte budgétaire actuel des communes et de la Région, il serait idiot de ne pas saisir les opportunités de rénovation urbaine pour intervenir de manière structurelle dans l'organisation de l'espace public.

Cette stratégie en trois strates répond donc à différents types de besoins.

1187 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - L'important est d'avoir un déploiement équilibré. Il faudra y être attentif.

- *L'incident est clos.*

1193 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

1193 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1193 **concernant le recyclage des métaux critiques en Région de Bruxelles-Capitale.**

1195 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - L'Union européenne (UE) a récemment renforcé son ambition en matière de recyclage des métaux critiques, via notamment l'adoption du règlement sur les matières premières critiques (Critical Raw Materials Act). Cette législation vise à sécuriser l'approvisionnement de l'UE en matières premières stratégiques, en imposant, entre autres, que 15 % de la consommation annuelle provienne du recyclage d'ici à 2030. Les objectifs doivent se décliner à tous les niveaux de pouvoir, y compris à l'échelle régionale.

La Région de Bruxelles-Capitale, compétente pour la gestion des déchets, a donc un rôle à jouer pour améliorer la collecte et le tri des flux contenant ces matériaux, en particulier les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et les métaux ferreux et non ferreux.

Le recyclage des métaux critiques revêt une importance stratégique majeure : ces matériaux sont indispensables à la

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *Er is wel degelijk een echte strategie. Zo hebben we prioriteiten bepaald voor de grote woonblokken.*

Wat de gemeenten betreft, willen we hun expertise benutten omdat zij het beste weten welke wijken de gunstigste uitvalbasis vormen om een positieve dynamiek op gang te brengen en een draagvlak te creëren.

Tot slot vormen stadsvernieuwingprojecten een uitgelezen kans om met weinig bijkomende middelen dit soort ingrepen te doen.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *We moeten erop toezien dat de uitrol evenwichtig verloopt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de recyclage van kritieke metalen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *De Europese Unie nam onlangs de verordening kritieke grondstoffen (Critical Raw Materials Act) aan. Die moet de bevoorrading van strategische grondstoffen veiligstellen, onder andere door te eisen dat 15% van het jaarlijkse verbruik tegen 2030 afkomstig is uit recyclage.*

Het Brussels Gewest heeft een rol te spelen in het sorteren van de afvalstromen die kritieke metalen bevatten, met name afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) en ferro- en non-ferrometalen. Die zijn onmisbaar voor de productie van onder andere batterijen, elektromotoren en zonnepanelen en dus voor de ecologische transitie.

Net Brussel zamelt jaarlijks duizenden ton AEEA en metalen in. Er is echter geen specifieke informatie beschikbaar per metaal,

fabrication de technologies bas carbone, comme les batteries, les moteurs électriques ou les panneaux photovoltaïques. Leur récupération et leur réintégration dans l'économie circulaire conditionnent donc directement notre capacité à progresser concrètement dans la transition écologique. Or, la dépendance aux importations, souvent issues de pays tiers, expose cette transition à de fortes vulnérabilités.

Bruxelles Propreté est le principal acteur opérationnel en la matière. L'agence collecte annuellement plusieurs milliers de tonnes de DEEE et de métaux via ses recyparks et campagnes mobiles. Cependant, les données publiées restent agrégées, sans distinction spécifique par métal critique. En outre, on ne dispose pas d'informations claires sur les éventuels efforts entrepris pour améliorer le tri ou la traçabilité de ces flux, ni sur la coordination avec les filières agréées comme Recupel, responsables du traitement effectif et de la valorisation des métaux critiques.

1197 Quelles actions sont mises en œuvre par Bruxelles Propreté pour améliorer la collecte et la valorisation des métaux critiques présents dans les flux de déchets ménagers ?

Des plans visant à renforcer le tri, la traçabilité ou la séparation des métaux critiques sont-ils en cours d'étude par votre cabinet ou par Bruxelles Propreté ?

Des données détaillées sur les volumes de métaux critiques collectés, notamment au sein des DEEE ou les métaux non ferreux, sont-elles disponibles au niveau régional ?

1199 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- Permettez-moi de vous expliquer la façon dont Bruxelles Propreté organise et assure la gestion de ces flux de déchets spécifiques. L'agence a mis en place plusieurs actions pour améliorer la collecte et la valorisation des métaux, y compris les métaux critiques, présents dans les déchets ménagers.

Bruxelles Propreté offre aux citoyens une large gamme de dispositifs de collecte afin de capter efficacement les déchets contenant des métaux : les recyparks, les parcs à conteneurs mobiles, les dispositifs Proxy Chimik pour les déchets spécifiques, ainsi que la collecte des objets encombrants à domicile. Ces différents canaux permettent aux ménages de déposer facilement des appareils, objets et matériaux susceptibles de contenir des métaux et des métaux critiques.

Les déchets métalliques collectés sont ensuite acheminés vers des centres agréés, où ils sont triés et traités en fonction de leur nature, afin d'en assurer une valorisation optimale.

En ce qui concerne les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), certains constituent une source majeure de métaux critiques, comme le cuivre, le cobalt, le lithium, les terres rares, etc. Ces derniers sont collectés dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs, pilotée par l'organisme Recupel.

noch over de inspanningen op dat vlak en de coördinatie met organisaties die instaan voor de verwerking en terugwinning.

Wat doet Net Brussel om de inzameling en opwaardering van kritieke metalen te verbeteren?

Zijn er plannen om de sortering, traceerbaarheid of scheiding van kritieke metalen te verbeteren?

Zijn er gegevens over de volumes ingezamelde kritieke metalen uit AEEA of non-ferrometalen?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- *Net Brussel neemt verschillende maatregelen om de inzameling en terugwinning van kritieke metalen uit huishoudelijk afval te verbeteren. Het agentschap biedt burgers een brede waaier aan inzamelmogelijkheden, zoals containerparken, mobiele containerparken, de Proxy Chimiks en de huis-aan-huisinzameling van grofvuil. Het ingezamelde metaal wordt vervolgens in erkende centra gesorteerd en verwerkt om het zo goed mogelijk te recyclen.*

Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) wordt ingezameld in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, gecoördineerd door Recupel. De door Net Brussel ingezamelde apparaten worden verwerkt door externe recyclagebedrijven en vervolgens naar centra gebracht waar de onderdelen worden gescheiden en de metalen worden geëxtraheerd en naar de juiste recyclageketens gebracht.

Naast de inzameling door Net Brussel kunnen burgers ook AEEA binnenbrengen bij inzamelpunten in winkels voor huishoudelijke apparaten, supermarkten of tweedehandswinkels.

Les DEEE collectés par Bruxelles Propreté sont ainsi pris en charge par des recycleurs spécialisés externes désignés par Recupel. Ils sont ensuite dirigés vers des centres de démantèlement agréés, où les appareils sont démontés, les composants, séparés et les métaux, y compris les métaux critiques, extraits et orientés vers des filières de recyclage adaptées. Ces étapes de traitement sont organisées par Recupel.

En Région bruxelloise, Bruxelles Propreté n'est pas le seul opérateur chargé de la collecte des DEEE. Ils peuvent également être déposés auprès d'autres points de collecte, comme des magasins d'électroménagers, des supermarchés ou des magasins de seconde main.

1201 La secrétaire d'État chargée de l'Environnement est compétente pour les questions sur les éventuels plans visant à renforcer le tri, la traçabilité ou la séparation des métaux critiques et sur la disponibilité de données détaillées au sujet des volumes de métaux critiques collectés. Je vous invite donc à les lui transmettre.

En effet, Bruxelles Environnement exerce un rôle de régulateur, tandis que Bruxelles Propreté agit en tant qu'opérateur. Ces deux fonctions de nature distincte ne peuvent être réunies au sein d'une même administration.

1203 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - Par rapport au reste de l'Union européenne, Bruxelles est plutôt bonne élève, tant dans ce domaine que pour le tri. J'en profite pour rappeler que le respect du tri sera l'un des défis liés aux conteneurs enterrés.

Dans une tonne de batteries, on trouve 300 grammes d'or que l'on peut récupérer. Dans notre contexte géopolitique instable, les récupérer pour les trier et développer l'expertise de ce secteur est une opportunité pour l'économie, l'emploi et le développement de Bruxelles. Il y a là, stratégiquement, une réflexion à mener, tant par Bruxelles Propreté qu'au sein du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

1207 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

1207 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1207 **concernant la modernisation du réseau électrique.**

1209 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - Le développement et la modernisation du réseau de distribution d'énergie constituent un enjeu stratégique majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale. Dans un contexte marqué par l'électrification croissante des usages, le déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques, l'augmentation du nombre d'installations photovoltaïques et la nécessité de renforcer la résilience

Voor uw vragen over plannen om de sortering, traceerbaarheid of scheiding te verbeteren en over de volumes ingezamelde kritieke metalen verwijs ik u door naar de staatssecretaris voor Leefmilieu. Leefmilieu Brussel vervult een regulerende rol, terwijl Net Brussel optreedt als operator.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *Binnen de Europese Unie doet Brussel het vrij goed, al zal de afvalscheiding in de ondergrondse containers een uitdaging worden.*

In de huidige geopolitieke context is expertise opbouwen in deze sector een kans voor de economie, werkgelegenheid en stadsontwikkeling.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de modernisering van het elektriciteitsnet.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - *De uitbreiding en modernisering van het elektriciteitsnet is een belangrijke uitdaging gezien de toenemende elektrificatie van het energieverbruik en de toename van het aantal zonnepanelen en laadpalen voor elektrische voertuigen. Het netwerk moet voldoende capaciteit en flexibiliteit bieden om de*

énergétique du territoire, le rôle du gestionnaire de réseau de distribution est plus central que jamais.

Le réseau exploité par Sibelga doit pouvoir répondre aux défis de capacité, de flexibilité et de numérisation, afin de garantir la sécurité d'approvisionnement et d'accompagner efficacement la transition énergétique. À cet égard, le déploiement des compteurs intelligents, ainsi que le développement des infrastructures de communication, notamment au travers de la fibre, constituent des leviers essentiels pour une gestion plus fine, plus efficace et plus transparente du réseau. Il importe dès lors que le Parlement dispose d'une vision claire de ces différents chantiers structurants.

Quel est l'état d'avancement des projets de modernisation et de renforcement du réseau de Sibelga sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ? Qu'en est-il du déploiement des compteurs intelligents, du nombre d'installations réalisées, des publics prioritaires et des infrastructures de communication, dont la fibre, nécessaires à leur fonctionnement ?

Quels montants d'investissements ont été engagés par Sibelga au cours des trois dernières années pour l'adaptation et la numérisation du réseau ?

Des zones de saturation du réseau ont-elles été identifiées à Bruxelles et, le cas échéant, quelles mesures ont été mises en œuvre pour y remédier ?

¹²¹¹ **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - Le réseau électrique bruxellois reste aujourd'hui robuste, performant et doté d'une réserve de capacité à court terme. En 2025, il a affiché une qualité de service parmi les meilleures d'Europe, avec une durée annuelle moyenne de coupure d'environ dix minutes par client, contre plus de 30 minutes en moyenne dans l'Union européenne.

Cette capacité s'explique par plusieurs spécificités propres à Bruxelles : un réseau urbain historiquement bien dimensionné, une consommation électrique en baisse depuis 2012, et un niveau de production renouvelable plus limité compte tenu de la typologie du bâti et des contraintes liées aux copropriétés. Dans ce contexte, le réseau bruxellois n'est pas confronté à des congestions généralisées ni à des files d'attente structurelles pour les raccordements.

Parallèlement, Sibelga poursuit une stratégie d'anticipation fondée sur des investissements ciblés, un renforcement des infrastructures et l'amélioration de l'intelligence du réseau, afin d'accompagner l'évolution des besoins et la transition énergétique.

Le déploiement des compteurs intelligents s'accélère. À la fin de l'année 2025, 166.700 compteurs étaient installés sur un parc total de 730.000 compteurs électriques. Le programme prévoit l'installation de 73.000 compteurs en 2026, 74.000 en 2027, puis 80.000 par an jusqu'en 2030, avec un objectif de conversion de 80 % du parc basse tension à cet horizon.

bevoorradingszekerheid te garanderen en de energietransitie doeltreffend te begeleiden.

Hoever staat de modernisering en versterking van het elektriciteitsnet? Hoeveel slimme meters zijn er al geplaatst? Wat zijn de prioritaire doelgroepen? Hoever staat de ontwikkeling van het telecommunicatienetwerk?

Welke bedragen heeft Sibelga de afgelopen drie jaar geïnvesteerd in de aanpassing en digitalisering van het netwerk?

Zijn bepaalde zones van het netwerk verzadigd? Zo ja, hoe werd dat probleem verholpen?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - *Het Brusselse elektriciteitsnet is robuust en beschikt over een kortetermijnreserve. Doordat het netwerk goed gedimensioneerd is, het elektriciteitsverbruik sinds 2012 daalt en er minder hernieuwbare energie kan worden geproduceerd door de aard van het gebouwenbestand, kampt Brussel niet met algemene verzadigingsproblemen. Sibelga voert bovendien gerichte investeringen uit om de infrastructuur te versterken en de netwerkkintelligentie te verbeteren.*

Eind 2025 waren er 166.700 slimme meters geïnstalleerd op een totaal van 730.000. Het programma voorziet in 73.000 bijkomende slimme meters in 2026, 74.000 in 2027 en vervolgens 80.000 per jaar tot 2030. Naast de installaties op aanvraag wordt voortaan ook een geografische aanpak gehanteerd. Voor communicatie op afstand met die meters is evenwel de toestemming van de klanten vereist, die slechts door 21% wordt gegeven.

Daarnaast ontwikkelt Sibelga slimme elektriciteitsnetten. Daarvoor steunt het bedrijf met name op zijn eigen glasvezelnetwerk, dat een beveiligde en realtime telecontrole van het netwerk mogelijk maakt, ook in geval van stroomuitval of storingen in de klassieke telecommunicatienetwerken.

Ce déploiement repose désormais également sur une approche géographique, en complément des placements à la demande. Il convient toutefois de rappeler que la communication à distance avec ces compteurs nécessite le consentement du client, qui n'est obtenu à ce jour que dans 21 % des cas. Cette spécificité limite l'utilisation de ces équipements, tant pour Sibelga que pour les clients.

Au-delà des compteurs intelligents, Sibelga développe une stratégie de réseaux électriques intelligents (smart grids) pour améliorer son observabilité. Dans ce cadre, l'entreprise s'appuie notamment sur son propre réseau de fibre optique, qui compte aujourd'hui plus de 320 kilomètres installés. Cette infrastructure permet un télécontrôle sécurisé et en temps réel du réseau, y compris en cas de panne de courant ou de défaillance des réseaux de télécommunication classiques.

¹²¹³ Pour planifier ses investissements à moyen et long termes, Sibelga a également développé un jumeau numérique du réseau, permettant de simuler l'évolution des charges à l'horizon 2040#2050 et d'identifier les zones nécessitant des renforcements.

Sibelga a investi ces dernières années un peu plus de 115 millions d'euros par an dans l'adaptation et la numérisation de ses réseaux d'électricité et de gaz. Le plan de développement 2026#2030, approuvé par le gouvernement et financé par les tarifs fixés par Brugel, prévoit 618 millions d'euros d'investissements dans le réseau électrique et 44 millions d'euros dans le réseau de gaz.

Ce plan intègre notamment le développement de pompes à chaleur, de batteries de stockage, d'installations photovoltaïques, de bornes de recharge, ainsi que le déploiement de compteurs intelligents et le développement d'un réseau intelligent capable d'anticiper les risques de congestion.

S'agissant des éventuelles saturations, quelques congestions locales ponctuelles ont été identifiées dans certains quartiers, singulièrement là où le développement du photovoltaïque est plus rapide. Ces situations sont suivies au moyen d'outils d'observabilité, permettant d'anticiper les besoins et de mettre en œuvre des investissements ciblés.

Le développement de l'autoconsommation locale et du partage d'énergie constitue un levier complémentaire. Fin 2025, 2.790 participants étaient impliqués dans 297 projets de partage d'énergie, représentant une capacité totale de 30 MWh. Ce mécanisme permet de favoriser une consommation locale de l'électricité, tout en contribuant à soulager le réseau.

Enfin, Sibelga accompagne également les clients dans l'évolution de leurs usages, notamment via des outils de suivi de consommation et des solutions de pilotage intelligent des équipements.

- *L'incident est clos.*

Sibelga heeft voorts een digitale tweeling van het netwerk ontwikkeld, waarmee het simulaties kan uitvoeren en zijn investeringen kan plannen.

Sibelga heeft de afgelopen jaren 115 miljoen euro per jaar geïnvesteerd in de aanpassing en digitalisering van zijn netwerken. Het ontwikkelingsplan 2026-2030 voorziet in 618 miljoen euro aan investeringen in het elektriciteitsnet.

Er zijn slechts enkele incidentele lokale verzadigingsproblemen vastgesteld ten gevolge van een snelle ontwikkeling van fotovoltaïsche installaties. Sibelga gebruikt observatietools om te anticiperen op de verzadigingsrisico's en om gerichte investeringen te doen.

De ontwikkeling van autoconsumptie en energiedelen vormt een aanvullende hefboom om het net te ontlasten. Eind 2025 waren 2.790 deelnemers betrokken bij 297 energiedeelprojecten, goed voor 30 MWh.

Tot slot begeleidt Sibelga klanten bij het beperken van hun verbruik via monitoringtools en een slimme aansturing van apparatuur.

- Het incident is gesloten.

1217 **QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

1217 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1217 **concernant la situation de l'électrification des poids lourds et des infrastructures de recharge à Bruxelles.**

1219 **M. Sadik Köksal (MR).**- La Région s'est dotée, à travers le programme *electrify.brussels*, d'objectifs ambitieux en matière de déploiement de bornes de recharge pour les voitures et les utilitaires légers. Cette dynamique est positive et structurante pour la transition énergétique.

Toutefois, la question de l'électrification des flottes lourdes, autocars et poids lourds actifs dans la logistique urbaine, mérite une attention particulière, compte tenu des contraintes techniques spécifiques (puissance, espace, accès, raccordement au réseau) et des enjeux économiques pour les opérateurs concernés.

Pouvez-vous dresser un état des lieux des infrastructures de recharge existantes et planifiées pour les bus et autocars privés, ainsi que les poids lourds opérant sur le territoire bruxellois ? Je vous invite ce faisant à distinguer ce qui relève du réseau public, des parkings accessibles au public et des dépôts privés ou publics (Bruxelles Mobilité, Port de Bruxelles, etc.).

Quelle est la vision du gouvernement concernant le développement d'un maillage cohérent de charge haute puissance adapté aux véhicules lourds ? Des objectifs chiffrés concernant le nombre de sites, la puissance installée et l'horizon temporel ont-ils été définis ?

Comment la planification régionale s'articule-t-elle avec les exigences européennes, notamment dans le cadre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ? Quelle est l'articulation avec les politiques menées par les Régions voisines afin d'assurer une continuité sur les grands axes logistiques ?

Quelles mesures réglementaires, financières ou d'aménagement du territoire le gouvernement examine-t-il pour faciliter et accélérer l'équipement des sites logistiques, des zones d'intérêt régional, des parkings stratégiques ou des abords du Port de Bruxelles en bornes haute puissance adaptées aux camions ?

Comment préparez-vous, avec les acteurs concernés (fédérations de transporteurs, gestionnaire de réseau, opérateurs de recharge, Port de Bruxelles), la mise en œuvre coordonnée de cette transition, afin de garantir un suivi régulier, une visibilité pour les entreprises et une utilisation optimale des capacités du réseau électrique ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie van vrachtwagens en de laadinfrastructuur in Brussel.

De heer Sadik Köksal (MR) *(in het Frans).*- Het plan *electrify.brussels* voor de uitrol van laadpalen is een goede stap in de energietransitie, maar ook de elektrificatie van zware voertuigen verdient bijzondere aandacht.

Wat is de bestaande en geplande laadinfrastructuur voor particuliere bussen en voor vrachtwagens? Kunt u een onderscheid maken tussen het openbare netwerk, openbare parkings en particuliere of openbare depots?

Hoe ziet de regering de ontwikkeling van een netwerk van snellaadpalen voor zware voertuigen? Zijn er kwantitatieve doelstellingen voor het aantal locaties, het vermogen en de termijnen?

Hoe sluit de planning aan op de Europese vereisten en op het beleid van de andere gewesten, om de continuïteit op de grote logistieke assen te waarborgen?

Welke maatregelen onderzoekt de regering om logistieke locaties, gebieden van gewestelijk belang, strategische parkings of de omgeving van de Haven van Brussel uit te rusten met snellaadpalen die geschikt zijn voor vrachtwagens?

Hoe bereidt u samen met de betrokken actoren de gecoördineerde uitvoering van die transitie voor?

1221 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- Pour commencer par l'état des lieux, il n'existe malheureusement pas encore de données fiables pour dresser un inventaire précis des infrastructures de recharge de véhicules lourds existantes ou planifiées. L'administration n'a par ailleurs identifié aucun projet structuré en la matière.

Cette situation s'explique en grande partie par la concentration de l'effort régional sur les véhicules légers, dont l'électrification a été nettement plus rapide jusqu'à présent. D'autres facteurs expliquent aussi cet écart, comme une offre de marché beaucoup plus développée pour les véhicules légers et un cadre réglementaire qui ne vise pas les poids lourds, à l'instar de la zone de basses émissions. Une autre raison est l'environnement fiscal plus favorable aux voitures électriques.

Par ailleurs, les contraintes techniques propres aux véhicules lourds structurent fortement les modalités de déploiement de la recharge. Ces véhicules nécessitent en effet des puissances élevées, impliquant un recours à la recharge en courant continu. Ce type d'infrastructures ne se prête pas à un déploiement en voirie, car elles nécessitent des cabines de transformation et impliquent des contraintes d'espace et des exigences en matière de permis. En pratique, la charge des véhicules lourds est donc appelée à se développer principalement sur des sites privés, notamment les dépôts des entreprises.

Bien consciente de cet angle encore peu couvert, la Région a toutefois entamé un travail d'analyse afin de mieux cerner les besoins du secteur. Pour le transport de personnes, les études distinguent trois catégories. Les bus scolaires et les navettes d'entreprises, opérant sur des distances limitées, sont aujourd'hui les seuls à entrer dans une dynamique d'électrification progressive, avec une recharge majoritairement réalisée dans les dépôts des opérateurs, souvent situés en périphérie.

Les acteurs disposant de dépôts en milieu urbain dense sont cependant confrontés à des contraintes importantes en matière d'espace, de sécurité et de capacité du réseau. Y remédier pourrait nécessiter le recours à des solutions complémentaires, telles que la mutualisation ou l'accès à des infrastructures ouvertes.

1223 À l'inverse, les bus touristiques et les lignes longue distance présentent des contraintes beaucoup plus fortes, liées notamment à l'absence de dépôts adaptés et à des besoins énergétiques élevés. Pour ces usages, l'électrification reste à ce stade limitée, y compris à l'horizon 2035.

En ce qui concerne le transport de marchandises, une étude commandée en 2025 indique qu'aucune augmentation significative de la flotte de poids lourds électriques n'est attendue avant 2035-2040. Il n'apparaît donc pas nécessaire, à ce stade, de mettre en place des mesures réglementaires ou financières spécifiques dans l'urgence.

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- Momenteel zijn er helaas geen betrouwbare gegevens over de bestaande en geplande laadinfrastructuur voor zware voertuigen en ook geen geplande structurele projecten. Dat is grotendeels te wijten aan de focus van het gewest op de elektrificatie van lichte voertuigen, waarvoor het marktaanbod en de regelgeving veel beter ontwikkeld is.

Zware voertuigen hebben bovendien laadpunten op gelijkstroom en bijgevolg distributiecabines nodig. Dat soort infrastructuur leent zich niet voor uitrol langs de openbare weg en zal zich in de praktijk dus vooral ontwikkelen op privéterreinen.

Toch is het gewest begonnen met een analyse om de behoeften in kaart te brengen. Schoolbussen en bedrijfsshuttles zijn momenteel de enige die een geleidelijke elektrificatie doormaken. Ze worden voornamelijk opgeladen in de depots van de exploitanten, die vaak aan de rand van de stad liggen. Exploitanten met depots in dichtbebouwde stedelijke gebieden krijgen vaak te maken met beperkingen op het gebied van ruimte, veiligheid of netcapaciteit.

Voor toeristen- en langeafstandsbussen blijft de elektrificatie beperkt, vanwege het gebrek aan aangepaste depots en de hoge energiebehoeften.

Volgens een studie uit 2025 wordt geen significante toename van het aantal elektrische vrachtwagens verwacht voor 2035-2040. Dringende regelgevende of financiële maatregelen lijken in dit stadium dus niet nodig. De studie bracht ongeveer 250 locaties in kaart waar in de toekomst oplaadbehoeften kunnen ontstaan. Die gegevens werden doorgegeven aan de netbeheerder.

Cette même étude a toutefois permis d'identifier environ 250 sites potentiels où des besoins de recharge pourraient émerger à l'avenir, sur la base des données de stationnement des véhicules. Ces éléments ont été transmis au gestionnaire de réseau afin d'alimenter la planification des investissements.

S'agissant du Port de Bruxelles, aucun obstacle particulier n'a été signalé à ce jour pour l'installation d'infrastructures de recharge. Un projet de hub de recharge en courant continu est par ailleurs envisagé sur un site initialement destiné à l'hydrogène, en l'absence d'initiative privée dans ce domaine.

Au niveau européen, la planification régionale s'inscrit dans le cadre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Les obligations spécifiques pour les poids lourds concernent principalement le réseau transeuropéen de transport, qui ne traverse pas la Région bruxelloise. Les exigences applicables restent dès lors limitées, même si la Région est concernée en tant que nœud urbain.

La coordination avec les autres Régions et les pays voisins est assurée dans le cadre de l'élaboration du cadre d'action national, qui vise à garantir une cohérence globale des politiques de déploiement.

Enfin, en matière de suivi et de coordination, Bruxelles Environnement participe à différentes initiatives d'échange avec le secteur, notamment dans le cadre de rencontres avec les acteurs de la logistique, du pacte vert logistique ou de la Commission régionale de la mobilité. Un facilitateur dédié à l'infrastructure de recharge hors voirie accompagne par ailleurs les acteurs dans leurs projets.

1225 **M. Sadik Köksal (MR).**- Concernant les véhicules légers, nous avons effectivement avancé, il existe une planification continue. Cependant, il ne faudrait pas oublier les véhicules de plus grosse taille, comme les bus scolaires, les navettes, mais également les bus touristiques. La Région dispose en effet de deux pôles importants, dont le périmètre autour de la gare du Nord, lieu de départs et d'arrivées journaliers de bus internationaux, y compris de bus touristiques le week-end.

Pour ce qui est des poids lourds, vous affirmez qu'il n'y a pas d'urgence puisque l'augmentation de la flotte électrique est prévue pour 2035-2040. Or, je suis d'avis qu'il faut anticiper et cibler les futurs sites, ainsi que rassurer ceux qui continuent à approvisionner la Région bruxelloise, comme Mabru, un site de la Ville de Bruxelles, qui n'est pas privé.

Il ne s'agit pas d'électrification dans l'espace public, comme c'est le cas pour les voitures, mais de lieux déterminés permettant à tous les types de véhicules de s'approvisionner et de se recharger rapidement.

Vous vous êtes fait l'écho d'une étude, sur laquelle je reviendrai ultérieurement après en avoir pris connaissance.

In de Haven van Brussel is tot nu toe geen belemmering voor de installatie van laadinfrastructuur gemeld. Er zijn overigens plannen voor een laadhub met gelijkstroom.

De Europese vereisten voor vrachtwagens hebben voornamelijk betrekking op het trans-Europees vervoersnetwerk, dat niet door Brussel loopt. Brussel is wel betrokken als stedelijk knooppunt. De coördinatie met de andere gewesten en buurlanden gebeurt via de uitwerking van het nationale beleidskader.

Ten slotte neemt Leefmilieu Brussel deel aan verschillende uitwisselingsinitiatieven met de sector in het kader van ontmoetingen met logistieke spelers, de Green Deal voor logistiek of de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- *We hebben inderdaad vooruitgang geboekt voor lichte voertuigen, maar we mogen de grotere voertuigen niet vergeten, zoals de vele toeristen- en langeafstandsbussen die aankomen en vertrekken aan het Noordstation.*

Ook al is de toename van elektrische vrachtwagens nog niet voor morgen, toch moeten we anticiperen en ons richten op toekomstige publieke locaties waar alle soorten voertuigen snel kunnen bevoorraden en opladen.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

concernant les bornes de recharge électriques « fantômes » à Bruxelles.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- La transition vers la mobilité électrique est une pierre angulaire de nos politiques environnementales et de mobilité à Bruxelles. Elle est encouragée par les autorités régionales et de nombreux Bruxellois se tournent désormais vers des véhicules électriques, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂ et à l'amélioration de la qualité de l'air dans notre Région. C'est d'autant plus vrai dans la période actuelle, où les carburants dérivés du pétrole sont particulièrement chers.

Le succès de cette transition repose intrinsèquement sur la fiabilité et l'accessibilité de l'infrastructure de recharge. Or, une problématique de plus en plus prégnante vient ternir ce tableau : celle des bornes de recharge dites « fantômes ». De nombreux usagers se retrouvent confrontés à une situation frustrante : ils localisent une borne via une application mobile, pour découvrir une fois sur place que celle-ci est inexistante, inaccessible, hors service, ou privée. Ce phénomène engendre non seulement une perte de temps considérable, mais aussi un stress important chez les conducteurs, parfois contraints de parcourir de longues distances supplémentaires avec une batterie faible, désespérément à la recherche d'un point de recharge fonctionnel.

Ces incidents, loin d'être anecdotiques, remettent en question la confiance des citoyens dans le réseau de recharge et, plus largement, dans la politique de déploiement des véhicules électriques. Ils peuvent décourager l'adoption de l'électromobilité, alors même que nous cherchons à l'accélérer. Il est impératif que les informations relatives à l'infrastructure de recharge soient fiables et à jour, pour garantir aux utilisateurs une expérience fluide et sans encombre.

Avez-vous connaissance de l'ampleur du phénomène des bornes « fantômes » ou mal renseignées sur les applications dédiées à Bruxelles ? Disposez-vous de chiffres ou d'estimations à ce sujet ?

Quelles causes principales sont identifiées pour expliquer ces erreurs d'information (applications non mises à jour, bornes démantelées non signalées, bornes privées listées comme publiques, comme les bornes de Cambio, etc.) ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende 'spooklaadpalen' in Brussel.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Voor een succesvolle transitie naar elektrische mobiliteit is een betrouwbare en toegankelijke laadinfrastructuur essentieel. In dat licht zijn de zogeheten spooklaadpalen fameuze stoorzenders: die laadpalen worden wel in een mobiele app weergegeven, maar blijken niet te bestaan of ontoegankelijk, buiten dienst of in privéhanden te zijn.

Dat fenomeen bezorgt chauffeurs met een bijna lege batterij veel tijdverlies en stress en ondermijnt het vertrouwen van burgers in elektrische mobiliteit, terwijl we de uitrol daarvan net willen versnellen.

Hebt u cijfers over de omvang van het fenomeen van de spooklaadpalen? Wat zijn de voornaamste oorzaken van die foute vermeldingen?

Hoe zorgt het gewest ervoor dat de informatie in die apps voortaan betrouwbaar en actueel is? Werkt u daarvoor samen met de laadpaaloperatoren en de appontwikkelaars?

Is er een eenvoudige en efficiënte meldmethode voor spooklaadpalen? Hoe worden die meldingen opgevolgd? Overweegt het gewest de oprichting van een officieel platform dat de informatie over de openbare laadpalen centraliseert?

Quelles actions concrètes la Région entreprend-elle pour assurer la fiabilité et l'exactitude des informations concernant les bornes de recharge disponibles sur le territoire bruxellois ?

Une collaboration est-elle mise en place avec les opérateurs de bornes et les développeurs d'applications de localisation pour corriger ces inexactitudes et garantir une mise à jour régulière des données ?

Existe-t-il un mécanisme simple et efficace permettant aux usagers de signaler une borne « fantôme » ou non fonctionnelle, et comment ces signalements sont-ils traités ?

La Région a-t-elle étudié la mise en place d'une plateforme centralisée et officielle pour garantir la fiabilité des informations des bornes publiques ?

Comment la Région peut-elle rassurer les futurs acquéreurs de véhicules électriques face à cette problématique et éviter ces expériences négatives qui freinent l'adoption de l'électromobilité ?

1235 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- S'agissant de l'ampleur du phénomène, j'aimerais préciser d'emblée qu'il n'existe malheureusement pas de source de données officielle permettant de le quantifier de manière précise. Il est toutefois important de distinguer deux réalités.

D'une part, les bornes publiques en voirie, déployées dans le cadre de concessions, ne souffrent pratiquement pas de ce problème. Elles font l'objet d'un suivi rigoureux par Sibelga, notamment sur le plan de la disponibilité et de la qualité des données.

D'autre part, les bornes dites semi-publiques, installées sur des terrains privés, mais accessibles sous certaines conditions, présentent une situation plus complexe. Les informations disponibles à leur sujet dépendent en effet de multiples acteurs, comme les propriétaires, les installateurs, les opérateurs ou encore les agrégateurs de données. Cela peut en effet générer des inexactitudes.

Les causes principales de ces erreurs d'information tiennent précisément à l'absence d'obligation légale de centralisation des données et à la dépendance à des agrégateurs privés. Ces derniers collectent les informations auprès des opérateurs via différents canaux techniques. En cas de dysfonctionnement dans ces échanges, certaines bornes peuvent apparaître ou disparaître de manière erronée, ou être mal renseignées. Il convient également de noter que la qualité des données peut varier d'un opérateur à l'autre.

En ce qui concerne les actions mises en place, la Région agit prioritairement sur le périmètre dans lequel elle dispose d'une maîtrise directe, à savoir les bornes publiques en voirie. Sur ce segment, la qualité des données est élevée et fait l'objet d'un suivi constant.

Hoe kan het gewest toekomstige kopers van elektrische voertuigen geruststellen?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- *Er bestaan geen officiële cijfers over de omvang van het fenomeen.*

Ik wil er echter op wijzen dat de openbare laadpalen die op de openbare weg staan, nauwelijks met dit probleem kampen: ze worden nauwgezet opgevolgd door Sibelga.

Onnauwkeurigheden komen wel voor bij de zogeheten semiopenbare laadpalen, die op privéterrein staan. Er bestaat geen wettelijk verplichte centrale gegevensverzameling over laadpalen, zodat de informatie over die palen afhangt van privéactoren zoals eigenaars, installateurs, operatoren of gegevensverzamelaars en van hun onderlinge communicatie.

Het gewest stelt de gebruikers via electrify.brussels een overzichtskaart van alle bekende laadpunten ter beschikking, waar ook een meldfunctie voor fouten bij hoort. Op basis van die meldingen worden op regelmatige basis correcties aan de gegevensverzamelaar bezorgd, zodat de kaart zo snel mogelijk kan worden aangepast.

Pour les bornes semi-publiques, le portail electrify.brussels constitue l'outil central à disposition des usagers. Il présente une carte de l'ensemble des points de recharge connus sur le territoire régional qui intègre une fonction de signalements permettant aux utilisateurs d'indiquer toute erreur constatée. Les signalements sont ensuite traités et les corrections apportées périodiquement dans la base de données régionale, puis transmises à l'agrégateur de données.

1237 Concernant la collaboration avec les opérateurs et les applications, il n'est pas envisageable, compte tenu du nombre de points de recharge et d'acteurs impliqués, d'assurer un suivi individualisé de chaque borne. La Région entretient néanmoins des contacts avec l'agrégateur de données qui alimente sa propre cartographie, afin de corriger les inexactitudes identifiées dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, une plateforme centralisée existe déjà. Développée par Paradigm, elle offre aux administrations et à parking.brussels des données fiables sur les infrastructures de recharge publiques et semi-publiques. Une nouvelle version optimisée de cet outil verra bientôt le jour.

Enfin, en ce qui concerne l'information des usagers, la Région encourage l'utilisation du portail electrify.brussels, source la plus fiable à l'échelle régionale, et invite les utilisateurs à signaler toute anomalie afin d'améliorer en continu la qualité des données disponibles.

1239 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Vous n'êtes évidemment pas du tout responsable de cette situation, puisque vous n'êtes en poste que depuis deux mois. Il est néanmoins important que vous soyez attentive à ce point très sensible, et je ne doute pas que vous le serez dorénavant.

À titre personnel, j'ai choisi de quitter l'électromobilité, entre autres à cause de cas frustrants et trop nombreux de ce genre. Ces situations de bornes « fantômes » ne doivent pas être sous-estimées, qui plus est dans des centres-villes comme celui de Bruxelles, qui manquent déjà cruellement de bornes. Certaines sont en outre occupées par des véhicules en stationnement prolongé et d'autres sont indiquées comme libres sur l'application, alors qu'elles ne le sont pas.

Ces situations engendrent une réelle frustration. Sachant qu'elles sont récurrentes et qu'il faut parcourir en moyenne entre 800 m et 1 km entre deux bornes, elles finissent par détourner les usagers de l'électromobilité.

J'ose espérer que nous pourrions travailler en bonne intelligence pour améliorer la situation et je vous remercie d'avance pour votre vigilance.

- *L'incident est clos.*

1243 **QUESTION ORALE DE MME ANGELINA CHAN**

Gezien het aantal laadpalen en betrokken actoren is het niet haalbaar elke laadpaal apart op te volgen.

Er bestaat al een centraal platform. Het is ontwikkeld door Paradigm en biedt de overheidsdiensten en parking.brussels een overzicht van alle openbare en semiopenbare laadpunten. Het wordt binnenkort vernieuwd.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *Als kersvers minister bent u uiteraard niet verantwoordelijk voor deze situatie, maar u moet ze wel nauwgezet opvolgen.*

Het fenomeen van de spooklaadpalen is niet onderschatten, zeker in het centrum van Brussel, waar al een groot tekort bestaat. De gemiddelde afstand tussen twee laadpalen bedraagt 800 m à 1 km, zodat zulke problemen het elektrisch rijden ontmoedigen. Zelf heb ik het om die reden vaarwel gezegd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANGELINA CHAN

1243 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1243 **concernant l'évaluation de la campagne de sensibilisation menée par Bruxelles Propreté sur la mise en rue correcte des sacs-poubelles.**

1245 **Mme Angelina Chan (MR).**- Je me réjouis de présenter aujourd'hui cette question déposée au mois de novembre dernier, car les enjeux qu'elle soulève n'ont rien perdu de leur intensité et de leur actualité.

Bruxelles Propreté avait, à l'époque, mené une nouvelle campagne de communication visant à réduire les erreurs liées à la mise en rue des sacs-poubelles. Les visuels observés dans l'espace public mettaient en avant, tantôt le caractère dissuasif des sanctions (avec des amendes d'au moins 300 euros), tantôt les résultats positifs obtenus, comme une diminution de 32 % du nombre de sacs déposés de manière incorrecte en un mois.

Au-delà de l'effet d'annonce, cette campagne touchait à plusieurs questions importantes. Tout d'abord, elle tentait de favoriser la compréhension des règles de collecte par les citoyens, alors que les horaires, les couleurs de sacs et les consignes peuvent varier selon les quartiers. Ensuite, elle visait à atteindre un équilibre entre les dispositifs répressifs et les mesures de prévention, en particulier dans les quartiers plus vulnérables où une amende de 300 euros peut avoir un impact social très lourd. Enfin se posait la question de la transparence des chiffres avancés et de la manière dont ils sont mesurés.

Pourriez-vous me communiquer le détail des objectifs précis assignés à cette campagne de sensibilisation, ainsi que le budget qui y a été consacré, en ce compris les coûts de conception, de diffusion et d'évaluation ?

Quelles sont les retombées attendues de cette campagne ?

Quels sont les indicateurs et la méthodologie utilisés par Bruxelles Propreté pour mesurer l'impact de la campagne (taux d'erreurs, nombre de sacs non conformes, plaintes, verbalisations, enquêtes de perception, etc.) ? Comment ces indicateurs sont-ils recueillis et vérifiés, et par qui ?

Depuis la mise en place de cette communication, combien d'amendes administratives ont été infligées pour dépôt incorrect de sacs-poubelles ?

1247 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- Votre question me permet de revenir de manière précise sur les objectifs et les moyens consacrés à cette campagne de sensibilisation. Je tiens d'emblée à rappeler que cette initiative s'inscrit dans une volonté plus large d'améliorer durablement la propreté publique à Bruxelles, en agissant à la fois sur les comportements, l'information des citoyens et le respect des règles en vigueur.

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de evaluatie van de door Net Brussel gevoerde bewustmakingscampagne over het correct buitenzetten van vuilniszakken.

Mevrouw Angelina Chan (MR) (in het Frans).- Een tijdje geleden voerde Net Brussel een bewustmakingscampagne om ervoor te zorgen dat mensen minder fouten zouden maken bij het buitenzetten van vuilniszakken.

Wat waren de precieze doelstellingen van die campagne? Welke middelen werden eraan besteed? Welke resultaten worden er verwacht? Welke indicatoren hanteert Net Brussel om de impact van de campagne te meten? Hoe en door wie worden die indicatoren gecontroleerd? Hoeveel administratieve boetes werden er opgelegd voor het verkeerd buitenzetten van vuilniszakken sinds de start van de campagne?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- Dit initiatief sluit aan bij de ruimere doelstelling om de openbare netheid te verbeteren.

Net Brussel zette de campagne op in samenwerking met zestien gemeenten en Fost Plus. Ze berust op drie doelstellingen: overtreders waarschuwen voor de boetes die ze riskeren, burgers

C'est dans ce cadre que cette campagne avait été déployée, en partenariat étroit avec les communes concernées.

Concrètement, le dispositif mis en œuvre par Bruxelles Propreté en collaboration avec seize communes bruxelloises et avec le soutien de Fost Plus repose sur trois objectifs principaux. Premièrement, il s'agit de mettre en garde les contrevenants en rappelant les risques d'amendes en cas de non-respect des règles. Deuxièmement, le but est d'informer et de sensibiliser les habitants aux consignes de tri, ainsi qu'aux horaires de sortie des sacs-poubelles. Troisièmement, il faut sanctionner les comportements récalcitrants.

Pour atteindre ces trois objectifs, Bruxelles Propreté a structuré son action en plusieurs étapes. Elle a d'abord établi un état des lieux précis, en procédant au comptage des sacs mal sortis et des dépôts sauvages dans les zones ciblées. Elle a ensuite informé et mis en garde, notamment via l'apposition d'autocollants sur les sacs non conformes, la mise en place de signalisation sur les dépôts clandestins et l'annonce de contrôles.

Elle a également mené un important travail de sensibilisation de terrain, avec des actions en porte-à-porte, la distribution de guides de tri et des explications claires sur les sanctions encourues. En parallèle, les infractions ont fait l'objet de sanctions effectives, en collaboration avec les communes participantes.

¹²⁴⁹ Enfin, Bruxelles Propreté a évalué l'impact de la campagne en réalisant un nouveau comptage, en comparant les résultats avant et après, et en les communiquant afin de valoriser les efforts des citoyens.

Le budget s'élève à 300.000 euros pour les seize communes participantes. Il est entièrement pris en charge par Fost Plus et couvre l'ensemble des coûts liés à la campagne, qu'il s'agisse de la conception, de la production, de la diffusion, des actions de sensibilisation, ou encore de l'évaluation et de l'analyse des résultats. Il s'agit donc d'une approche structurée, progressive et équilibrée, qui combine prévention, sensibilisation et sanction, afin d'obtenir des résultats concrets et durables sur le terrain.

Pour ce qui est des retombées, l'objectif est clair : il s'agit d'obtenir des résultats tangibles en matière de propreté publique à l'échelle de la Région. Plus précisément, les retombées attendues concernent une diminution significative des incivilités liées aux déchets dans l'espace public. Je pense ici aux sacs-poubelles sortis en dehors des horaires autorisés, aux sacs non conformes, ainsi qu'aux encombrants abandonnés sur la voie publique. L'objectif de l'action est de modifier durablement les comportements en combinant information, sensibilisation et sanction, afin de réduire ces infractions de manière mesurable.

En ce qui concerne les indicateurs, Bruxelles Propreté a mis en place, avec les communes, ainsi que les partenaires Altavia et Behaven, une méthodologie d'évaluation quantitative et qualitative. Concrètement, les communes mesurent l'impact de la campagne en comptant les sacs non conformes et les

bewustmaken van de sorteerregels en recalcitrant gedrag bestraffen.

In een eerste fase maakte Net Brussel in een aantal zones een stand van zaken op van het aantal verkeerd buitengezette vuilniszakken en gevallen van illegaal gestort vuilnis. Vervolgens werd overgegaan tot informeren en waarschuwen door stickers aan te brengen op niet-conforme vuilniszakken, signalisatie aan te brengen bij illegaal gestort afval en controles aan te kondigen.

Daarnaast zette Net Brussel in op bewustmaking met huis-aan-huisacties, de verdeling van sorteergidsen en duidelijke uitleg over de mogelijke sancties. Tegelijkertijd werden vastgestelde overtredingen ook effectief gesanctioneerd, in samenwerking met de deelnemende gemeenten.

Fost Plus besteedde in totaal 300.000 euro aan de campagne. Met dat bedrag werden alle kosten gedekt.

Het uiteindelijke streefdoel is natuurlijk een merkbaar schonere openbare ruimte in het hele gewest. Meer in het bijzonder wil het gewest met dergelijke campagnes de manier waarop mensen omgaan met afval duurzaam wijzigen en het aantal afvalgerelateerde overtredingen meetbaar terugdringen.

Voorts heeft Net Brussel in samenwerking met de gemeenten en de partners Altavia en Behaven een kwantitatieve en kwalitatieve evaluatiemethodologie uitgewerkt. Daarmee kunnen de probleemzones en de evolutie van het aantal overtredingen objectief in kaart gebracht worden.

Om de kwantitatieve impact te beoordelen voerde Net Brussel dezelfde telling uit als in de eerste fase. De resultaten werden meegedeeld om de inspanningen van burgers te ondersteunen. De kwalitatieve beoordeling is gebaseerd op huisbezoeken waarbij nagegaan wordt in welke mate burgers de regels begrijpen. Daarbij wordt ook de zichtbaarheid van de campagne en de perceptie van het risico op een sanctie onderzocht.

Al die gegevens worden aangevuld en vergeleken met analyses van gespecialiseerde partners. Dat alles resulteert in een meetbare evaluatie en een getrouwe weergave van de realiteit in het veld.

Tot dusver werd er nog geen administratieve boete opgelegd. Volgens de wettelijke procedure moeten de processen-verbaal

dépôts clandestins avant et après. Ces données permettent de mesurer l'évolution des infractions de manière objective. Les principaux indicateurs concernent le volume de sacs mal sortis, les dépôts d'encombrants et l'identification des zones les plus problématiques.

Le volet qualitatif de l'évaluation est mené via des actions de porte-à-porte pour jauger la compréhension des règles, la visibilité de la campagne et la perception du risque de sanction.

La fiabilité des résultats repose sur un croisement des données de terrain, la coordination de l'agence Bruxelles Propreté et l'analyse assurée par des partenaires spécialisés. L'évaluation ainsi réalisée est concrète, mesurable et ancrée dans la réalité du terrain.

Aucune amende administrative n'a encore été infligée. En effet, la procédure prévue par le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale énonce que les procès-verbaux soient d'abord transmis au parquet, qui dispose d'un délai de six mois pour décider, soit d'un renvoi devant le tribunal correctionnel, soit d'un classement sans suite. Ce n'est que dans ce dernier cas que Bruxelles Propreté peut envisager une amende administrative alternative, après avoir laissé au contrevenant la possibilité de se défendre.

En revanche, des constats ont bien été réalisés sur le terrain. Bruxelles Propreté a adressé 91 procès-verbaux et les communes ont traité 473 dossiers de sanctions administratives communales ou via les taxes. Ces interventions ciblent principalement le non-respect des règles de tri et des horaires, les dépôts clandestins et l'importation de déchets.

¹²⁵¹ La répartition des dossiers s'est organisée de façon pragmatique : les infractions liées aux sacs sortis aux moments inadéquats sont traitées par les communes et les infractions plus complexes comme les déchets interdits à la collecte (verre, déchets d'équipements électriques et électroniques, dont nous venons de parler, importations, etc.) sont prises en charge par les services de Bruxelles Propreté.

À ce stade, les constats et le traitement des infractions sont engagés et les procédures administratives suivent leur cours.

¹²⁵¹ **Mme Angelina Chan (MR).**- Vos réponses sont complètes et éclairantes, et vos précisions sur l'équilibre entre prévention et sanctions sont rassurantes.

Il reste important de distinguer les incivilités manifestes, qui doivent être sanctionnées, des erreurs de bonne foi qui doivent faire l'objet de pédagogie.

Je salue la mise en place d'indicateurs de suivi structurés. Disposer de données objectives sera utile pour ajuster nos politiques et concentrer les efforts là où ils sont le plus nécessaires.

eerst doorgegeven worden aan het parket, dat zes maanden de tijd heeft om een beslissing te nemen. Enkel wanneer het parket beslist een proces-verbaal te seponeren, kan Net Brussel een administratieve boete opleggen.

Er werden wel vaststellingen gedaan. Zo heeft Net Brussel 91 processen-verbaal opgesteld, terwijl de gemeenten 473 dossiers hebben behandeld via gemeentelijke administratieve sancties of via belastingen. Die dossiers betroffen voornamelijk het niet naleven van de sorteerregels en de ophaaluren, sluikstorten en de invoer van afval.

De gemeenten behandelen de dossiers in verband met vuilniszakken die buiten de toegestane tijdsbestekken werden buitengezet, terwijl Net Brussel de complexere overtredingen voor zijn rekening neemt. De administratieve procedures om de inbreuken te behandelen zijn nog aan de gang.

Mevrouw Angelina Chan (MR) (in het Frans).- *Het verheugt me dat de aanpak berust op een evenwicht tussen preventie en sancties. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen overduidelijke onwil van sommigen en vergissingen te goeder trouw van anderen.*

De objectieve gegevens komen goed van pas om het beleid te sturen.

- Het incident is gesloten.

Je continuerai mon suivi attentif et constructif de ces enjeux cruciaux du quotidien.

- *L'incident est clos.*

1257 (M. Mounir Laarissi, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

1259 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1259 **à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1259 **concernant le vol de métaux des bornes de recharge électriques.**

1261 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Alors que nous nous dirigeons vers l'électrification progressive du parc automobile et que le développement des infrastructures de recharge constitue un enjeu stratégique pour la transition énergétique, au moins quatorze bornes de recharge pour véhicules électriques ont déjà fait l'objet d'actes de vandalisme dans le Brabant wallon en ce début d'année.

Ces dégradations ont pour principal objectif la récupération de matériaux de valeur contenus dans les câbles de recharge, notamment le cuivre. Ce métal est particulièrement prisé sur le marché, ce qui explique que ce type de faits soit également signalé lorsqu'il touche d'autres infrastructures, comme celles de la SNCB et d'Infrabel.

Depuis quelques mois, les trafiquants se tournent vers de nouvelles cibles. Les câbles le long des voies de chemin de fer sont progressivement délaissés au profit des bornes de recharge pour véhicules électriques, qui représentent un nouveau marché lucratif en raison de la valeur croissante du cuivre, souvent qualifié d'or rouge. Ces dernières semaines, ce métal a atteint des niveaux records sur le marché international, renforçant l'attrait pour ce type de vol organisé et transfrontalier.

En Belgique, la revente de métaux est encadrée et tout matériel suspect identifié est notifié aux autorités compétentes. Néanmoins, la régulation varie selon les pays voisins. Certains voleurs peuvent ainsi être tentés de traverser la frontière pour écouler leur butin. Une fois fondus, les métaux récupérés réintègrent le circuit de production de manière non identifiable, rendant le contrôle plus complexe et permettant la réalisation de profits rapides et illicites.

Par ailleurs, un tel vandalisme soulève des questions de sécurité, étant donné que certaines nouvelles bornes électriques sont reliées à des circuits électriques de 800 V.

(De heer Mounir Laarissi, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende diefstal van metalen uit laadpalen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In Waals-Brabant zijn sinds begin 2026 al op zijn minst veertien laadpalen voor elektrische voertuigen beschadigd. De vanden zijn vooral uit op het koper dat in de laadkabels zit.

De stijgende koperprijs maakt die diefstallen, die zich tot nog toe vooral op de spoorwegen focusten, bijzonder aantrekkelijk. In België maken strenge regels het illegaal doorverkopen van oude metalen moeilijker, zodat dieven hun buit vaak in het buitenland verkopen; eens gesmolten is het koper niet meer traceerbaar.

Sommige nieuwe laadpalen zijn aangesloten op stroomcircuits van 800 V, waardoor die diefstallen ook veiligheidsrisico's inhouden.

1263 De tels actes de vandalisme et de vol de câbles de recharge ont-ils été constatés dans notre Région ? Si oui, quelles en sont l'ampleur et la répartition géographique ?

Compte tenu du caractère potentiellement transfrontalier de ces actes de vandalisme, les Régions coopèrent-elles afin de prévenir et d'endiguer au maximum la dégradation des bornes de recharge pour véhicules électriques ?

En ce qui concerne les bornes de recharge semi-publiques, comment s'assurer que les exploitants privés et les autorités locales soient coordonnés pour la surveillance et la protection de ces infrastructures ?

Quelles actions sont prévues pour préserver la continuité des infrastructures de recharge et assurer la confiance des utilisateurs dans l'électrification du parc automobile ?

Au regard du danger encouru lors du vol de tels câbles, avez-vous déjà évalué la mise en place de certaines mesures de sécurité telles que des gaines empêchant la découpe ?

1265 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.**- Vous soulignez à juste titre que le développement des infrastructures de recharge constitue un enjeu central dans le cadre de l'électrification progressive du parc automobile. Les actes de vandalisme que vous mentionnez traduisent effectivement l'émergence de nouvelles formes de criminalité opportuniste.

S'agissant de la situation en Région de Bruxelles-Capitale, j'ai pris contact avec Bruxelles Environnement, Sibelga et EV Belgium, la fédération pour la mobilité zéro émission en Belgique (EVB). À ce stade, aucun acte de vandalisme visant les infrastructures de recharge n'a été signalé, ou à tout le moins aucun fait de ce type n'est connu de ces acteurs.

Ce constat doit toutefois être nuancé. D'une part, les données disponibles restent limitées. D'autre part, les retours de terrain indiquent que ce type de phénomène se concentre aujourd'hui davantage dans des zones moins denses, à caractère rural, comme le Brabant wallon. Cela ne signifie pas pour autant que la Région bruxelloise serait à l'abri du phénomène à moyen terme.

C'est précisément pour cette raison qu'un travail de structuration du suivi est en cours. EV Belgium annonce la mise en place, dans les prochaines semaines, d'un outil de contrôle à l'échelle belge, basé sur des déclarations volontaires des opérateurs. Des dispositifs comparables existent déjà en France et au Royaume-Uni. Ces initiatives alimentent également la réflexion menée au niveau européen, notamment au sein de ChargeUp Europe, en vue d'un suivi plus coordonné.

En ce qui concerne la coopération entre Régions, aucun mécanisme spécifique n'est encore formalisé pour ce phénomène précis. Il convient toutefois de rappeler que ces actes relèvent avant tout de la compétence des services de police. Dans ce cadre, le partage et le croisement des informations constituent un levier essentiel pour identifier les auteurs et traiter efficacement les

Zijn in het Brussels Gewest al zulke vernielingen en diefstallen van laadkabels gemeld? Zo ja, wat zijn de omvang en de geografische spreiding van het fenomeen? Werken de gewesten samen om die plaag in te dijken? Hoe zorgt u ervoor dat privéuitbaters van semiopenbare laadpalen en lokale autoriteiten hun inspanningen coördineren om die palen te beschermen? Hoe wilt u de laadinfrastructuur in stand houden, zodat de gebruikers hun vertrouwen in elektrisch rijden behouden? Hebt u al gedacht aan veiligheidsmaatregelen zoals beschermhulzen om het doorsnijden te verhinderen?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel, Sibelga en EV Belgium, de Belgische federatie voor zero-emissiemobiliteit, hebben geen weet van vandalisme tegen laadinfrastructuur in Brussel. De beschikbare gegevens zijn echter beperkt, en hoewel het fenomeen zich momenteel vooral in landelijke gebieden voordoet, kan het op middellange termijn evengoed in Brussel opduiken.*

Daarom zal EV Belgium de komende weken een monitoringsysteem voor heel het land uitrollen waarbij operatoren vrijwillig aangifte kunnen doen van incidenten. Ook op Europese schaal wordt daar binnen ChargeUp Europe aan gewerkt.

Er is nog geen formele samenwerking tussen de gewesten op dit vlak, maar het is vooral de taak van de politie om dankzij goede informatie-uitwisseling de daders te identificeren en de dossiers te behandelen, vooral als die grensoverschrijdend zijn.

dossiers, en particulier lorsque les faits présentent une dimension transfrontalière.

1267 S'agissant des infrastructures elles-mêmes, qu'elles soient publiques ou semi-publiques, il est important de rappeler qu'elles dépendent d'acteurs privés. Cela implique une responsabilité directe des opérateurs, tant en matière de signalement que de sécurisation. Tout incident doit être signalé sans délai aux services de police.

Au-delà du constat, l'enjeu est d'assurer la continuité du service et de maintenir la confiance des utilisateurs dans le déploiement de la mobilité électrique. Cela suppose des interventions rapides pour remettre les bornes en service, mais également, lorsque cela s'avère pertinent, le recours à des mesures de protection complémentaires. Celles-ci peuvent inclure des dispositifs de surveillance, des systèmes de traçage, le marquage des câbles, le renforcement des gaines, l'installation d'alarmes, voire, dans certains cas, une gestion adaptée de l'accès aux bornes, notamment durant la nuit, ou le recours à des rondes de sécurité.

Enfin, sur la question de la sécurité, il convient de préciser qu'aucun risque particulier n'est identifié lorsque la découpe concerne un câble qui n'est pas sous tension, c'est-à-dire en dehors d'une session de recharge.

En conclusion, si la Région bruxelloise n'est pas confrontée à ce phénomène à ce stade, il serait imprudent de considérer que le risque est inexistant. Nous devons dès lors rester attentifs à l'évolution de la situation, en s'appuyant sur les outils de suivi existants et sur la vigilance des acteurs concernés, afin de pouvoir réagir de manière appropriée si ce type de problème se développait dans notre Région.

1269 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je note qu'aucun fait de vandalisme visant les infrastructures de recharge n'a été signalé dans notre Région. Ce constat est rassurant. Il convient toutefois de maintenir une prudence et une vigilance constantes au regard de l'évolution constatée ailleurs.

Je tiens aussi à saluer votre démarche proactive, décidée en concertation avec les acteurs de terrain, dont EV Belgium que j'ai rencontré il y a quelques semaines pour discuter des enjeux liés à l'électromobilité. L'annonce de la mise en place d'un outil de contrôle à l'échelle nationale constitue à cet égard une avancée pertinente, qui permettra aussi d'améliorer la connaissance du phénomène.

Je vous remercie pour l'attention constante que vous portez à cette problématique.

- *L'incident est clos.*

1273 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

Voor de laadpalen zelf zijn de operatoren verantwoordelijk, zowel voor de beveiliging als voor het melden van incidenten aan de politie.

Om de laadpaalinfrastructuur te bestendigen en het vertrouwen in elektrisch rijden te behouden, moeten we beschadigde laadpalen snel repareren en waar nodig bijkomende beschermingsmaatregelen nemen. Die kunnen bestaan in alarmsystemen, het merken van kabels, het versterken van kabelhulzen of een aangepast toegangsbeheer tot de laadpalen, vooral 's nachts.

Zolang het laden niet bezig is, staan de kabels niet onder spanning en is er dus geen specifiek gevaar.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Het is geruststellend dat zulke feiten van vandalisme zich in ons gewest nog niet hebben voorgedaan, maar we moeten inderdaad waakzaam blijven.*

Ik waardeer uw proactieve aanpak in overleg met de actoren in het veld, zoals EV Belgium. De uitrol van een Belgisch monitoringsysteem is een belangrijke stap voorwaarts.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

1273 à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

1273 concernant le tarif de rotation appliqué aux bornes de recharge électriques en Région bruxelloise.

1275 **Mme Aurélie Czekalski (MR).** - La Région bruxelloise investit massivement dans le déploiement de bornes de recharge accessibles au public, avec l'objectif de disposer de plusieurs dizaines de milliers de points de recharge à l'horizon 2035. Sur le terrain, les utilisateurs se plaignent de plus en plus de la présence de voitures ventouses, qui occupent durablement ces emplacements sans recharger, freinant la rotation des véhicules et la disponibilité réelle des bornes.

Récemment, la Région et une dizaine de communes bruxelloises se sont accordées autour de la mise en place d'un tarif de rotation appliqué une fois la recharge terminée. Ce tarif est plus élevé que le simple stationnement, afin d'assurer une rotation rapide et d'éviter une occupation prolongée des emplacements. Certaines informations évoquent une redevance de l'ordre de 0,04 euro par minute dès la fin de la recharge, applicable entre 9h et 22h. Le montant devrait encore être officialisé.

Quel est l'état des lieux de l'adhésion des communes bruxelloises désireuses de mettre en œuvre un tarif de rotation harmonisé sur l'ensemble du territoire ?

Ce tarif de rotation est-il instauré et quel calendrier précis visez-vous pour son entrée en vigueur ?

Dans l'optique d'éviter les doubles sanctions et de conserver un signal financier clair et lisible pour l'utilisateur, comment s'articule ce futur tarif de rotation avec les redevances existantes en zone de chargement électrique, par exemple les redevances forfaitaires de 50 euros par période de 4h30 ou par demi-journée ?

Comment intégrez-vous dans le pilotage du plan *electrify.brussels* l'impact des voitures ventouses et des redevances de stationnement sur la disponibilité réelle des bornes pour les Bruxellois, et quels indicateurs utilisez-vous pour suivre cette disponibilité dans le temps ?

1277 Disposez-vous de données actualisées sur le nombre de redevances ou procès-verbaux liés aux voitures ventouses sur les emplacements de recharge, par commune et par opérateur ? Pouvez-vous les communiquer, afin que nous puissions mesurer l'ampleur du phénomène et suivre l'impact du futur tarif de rotation ?

Je profite enfin de cet échange pour vous demander un état des lieux du déploiement des bornes de recharge.

1279 **Mme Audrey Henry, secrétaire d'État.** - À ce jour, la Région bruxelloise compte environ 10.700 points de recharge accessibles au public, dont 3.850 en voirie. Les emplacements

aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende het rotatietarief voor laadpalen in het Brussels Gewest.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans). - Het Brussels Gewest wil tegen 2035 tienduizenden laadpunten geïnstalleerd hebben. De beschikbaarheid daarvan komt echter steeds meer in het gedrang door auto's die de laadplaatsen langdurig bezet blijven houden wanneer de batterij al is opgeladen.

Onlangs hebben het gewest en een tiental gemeenten beslist om een rotatietarief in te voeren dat van kracht wordt zodra een auto volledig is opgeladen. Dat ligt hoger dan het normale parkeertarief en zou volgens bepaalde bronnen 0,04 euro per minuut bedragen tussen 9 en 22 uur.

Hoever staat de aansluiting van de Brusselse gemeenten bij dat plan?

Wordt dat rotatietarief daadwerkelijk ingevoerd en vanaf wanneer?

Hoe zal dat tarief worden afgestemd op de huidige parkeertarieven, zodat alles duidelijk blijft en chauffeurs niet tweemaal gesanctioneerd worden?

Hoe zorgt u ervoor dat bij de weergave van beschikbare laadpalen op *electrify.brussels* rekening wordt gehouden met langparkeerders?

Kunt u ons actuele gegevens verstrekken over het aantal parkeerretributies of processen-verbaal voor langparkeerders op laadplaatsen, zodat we de impact van het toekomstige rotatietarief kunnen inschatten?

Kunt u ons een stand van zaken geven met betrekking tot de uitrol van laadpalen?

Mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris (in het Frans). - Momenteel telt het Brussels Gewest ongeveer 10.700 publiek toegankelijke oplaadpunten, waarvan 3.850 op de openbare

dédiés sont gratuits pour les véhicules électriques lorsqu'ils sont effectivement en charge.

Dans les faits, ces emplacements sont parfois occupés de manière indue, soit par des véhicules thermiques, soit par des véhicules électriques qui ne sont pas en cours de recharge. Cette situation réduit l'efficacité du réseau et alimente un mécontentement croissant des utilisateurs.

Toutefois, un dispositif de sanction existe déjà. Les véhicules stationnés de manière non autorisée peuvent faire l'objet d'une redevance de 50 euros pour 4h30 de stationnement, en cas de contrôle. En 2025, sur le territoire des douze communes contrôlées par parking.brussels, 132.209 contrôles ont été effectués, donnant lieu à 12.330 constats, soit un ratio de 9,23 %.

Un tableau détaillant la répartition par commune sera transmis au secrétariat de la commission.

Ces chiffres montrent que le phénomène est réel et que le dispositif actuel, bien qu'utile, ne permet pas à lui seul de résoudre l'ensemble des situations d'occupation abusive. Il reste néanmoins nécessaire, notamment pour dissuader le stationnement de véhicules thermiques ou de véhicules électriques non connectés.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la réflexion relative à l'instauration d'un tarif de rotation. L'objectif est d'éviter que des véhicules électriques utilisent les emplacements de recharge comme des places de stationnement gratuit ou restent branchés au-delà du temps nécessaire.

¹²⁸¹ Selon Sibelga, au regard de l'énergie effectivement délivrée, environ un tiers des sessions de recharge pourrait être raccourci. Le principe d'un tarif de rotation est par ailleurs soutenu par l'ensemble des gestionnaires de voirie.

Un travail conjoint a été mené par Sibelga, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement afin de définir un cadre opérationnel, en concertation avec les opérateurs de recharge et les fournisseurs de services de mobilité.

Il est actuellement envisagé de faire payer, entre 9h et 22h, 0,06 euros par minute après 6 heures de recharge. Un plafonnement de 46,80 euros par période de 24 heures est prévu. En outre, les véhicules de services d'autopartage en station seraient exemptés lorsqu'ils sont en recharge sur un emplacement dédié.

La mise en place de ce dispositif est en cours de concertation et sa mise en œuvre interviendra, en tout état de cause, après approbation par le gouvernement. Les opérateurs se déclarent d'ores et déjà prêts à en assurer le déploiement, tandis qu'une campagne d'information est prévue afin d'en garantir une appropriation claire par les usagers.

Enfin, le déploiement des infrastructures sur le domaine public se poursuit à la vitesse nécessaire pour répondre à l'augmentation progressive de la demande de recharge. En 2026, 600 nouveaux

weg. Ze zijn gratis voor elektrische voertuigen zolang de batterij nog werkelijk aan het opladen is.

Vaak worden de plaatsen bezet door niet-elektrische wagens of door elektrische wagens die langer dan nodig blijven staan. Eigenaars riskeren dan een boete van 50 euro. In 2025 voerde parking.brussels 132.209 controles uit in twaalf gemeenten, die aanleiding gaven tot 12.330 boetes. Ik zal de tabel met de cijfers per gemeente aan de commissiesecretaris bezorgen.

Hoewel het systeem nuttig is om het onrechtmatige gebruik van laadplaatsen te ontmoedigen, kan het niet alle problemen oplossen. Vandaar de overweging om een rotatietarief in te voeren.

Volgens Sibelga blijven elektrische wagens in een derde van de gevallen langer dan nodig staan. Alle wegbeheerders steunen het principe van een rotatietarief.

Sibelga, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben in overleg met laadpaalexploitanten en mobility service providers een regeling uitgewerkt. Het bestaat erin om tussen 9 en 22 uur na een laadbeurt van 6 uur 0,06 euro per minuut aan te rekenen, met een maximum van 46,80 euro per 24 uur en een uitzondering voor deelauto's met een vaste standplaats. De exploitanten zijn alvast bereid het systeem in te voeren na goedkeuring door de regering. Er is ook een informatiecampagne gepland.

De uitrol van laadpalen gaat snel genoeg om aan de toenemende vraag te beantwoorden. In 2026 worden 600 nieuwe oplaadpunten geplaatst. De locaties worden gekozen op basis van gebruiksgegevens.

points de recharge seront installés. Le choix des emplacements repose sur une cartographie actualisée annuellement et fondée sur les données d'utilisation. À ce jour, le taux de disponibilité de l'infrastructure en voirie atteint 99 %. Cet indicateur est suivi par Sibelga.

1283

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*