



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commissie voor het Leefmilieu
en de Energie,**

**belast met het Natuurbehoud,
het Dierenwelzijn, de Netheid,
het Waterbeleid en de Haven van Brussel**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 2 FEBRUARI 2022**

ZITTING 2021-2022

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

**Commission de l'environnement
et de l'énergie,**

**chargée de la conservation de la nature,
du bien-être animal, de la propreté, de la
politique de l'eau et du Port de Bruxelles**

**RÉUNION DU
MERCREDI 2 FÉVRIER 2022**

SESSION 2021-2022

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

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

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 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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 02
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

| | |
|--|----|
| Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez | 1 |
| aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, | |
| betreffende "het schoonmaken van de tunnel in het Zuidstation en de omgeving ervan". | |
| Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski | 3 |
| aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, | |
| en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, | |
| betreffende "het vermogen van het netwerk van elektrische laadpalen en de modernisering ervan naar aanleiding van de uitfasering van fossiele brandstoffen". | |
| Bespreking – Sprekers: | |
| Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) | |
| De heer Martin Casier (PS) | |
| De heer Jonathan de Patoul (DéFI) | |
| Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) | |
| De heer Christophe De Beukelaer (cdH) | |
| De heer Alain Maron, minister | |
| Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter | 15 |

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Question orale de M. Ibrahim Dönmez | 1 |
| à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, | |
| concernant "le nettoyage du tunnel de la gare du Midi et ses abords". | |
| Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski | 3 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, | |
| et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative, | |
| concernant "la capacité du réseau de bornes de recharge électriques et sa modernisation suite à la sortie du thermique". | |
| Discussion – Orateurs : | |
| Mme Aurélie Czekalski (MR) | |
| M. Martin Casier (PS) | |
| M. Jonathan de Patoul (DéFI) | |
| Mme Cieltje Van Achter (N-VA) | |
| M. Christophe De Beukelaer (cdH) | |
| M. Alain Maron, ministre | |
| Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter | 15 |

| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "het terugtrekken van energieleveranciers OCTA+ en Mega en de stijgende energiefactuur voor de Brusselaars".</p> <p>Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand,</p> <p>betreffende "het vertrek van OCTA+ uit de Brusselse energiemarkt".</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)</p> <p>Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld)</p> <p>Mevrouw Marie Nagy (DéFI)</p> <p>De heer Martin Casier (PS)</p> <p>Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit)</p> <p>De heer Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>De heer Alain Maron, minister</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops</p> <p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de geluidsoverlast van de Zuidfoor".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul</p> <p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> | <p>15</p> <p>15</p> <p>30</p> <p>33</p> | <p>à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "le retrait des fournisseurs d'énergie OCTA+ et Mega et l'augmentation de la facture énergétique des Bruxellois".</p> <p>Demande d'explications jointe de Mme Alexia Bertrand,</p> <p>concernant "le départ d'OCTA+ du marché de l'énergie bruxellois".</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mme Aurélie Czekalski (MR)</p> <p>Mme Khadija Zamouri (Open Vld)</p> <p>Mme Marie Nagy (DéFI)</p> <p>M. Martin Casier (PS)</p> <p>Mme Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit)</p> <p>M. Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>M. Alain Maron, ministre</p> <p>Question orale de Mme Lotte Stoops</p> <p>à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "les nuisances sonores de la foire du Midi".</p> <p>Question orale de M. Jonathan de Patoul</p> <p>à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> | <p>15</p> <p>15</p> <p>30</p> <p>33</p> |
|---|---|--|---|

betreffende "de stookolietanks in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski

36

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de coördinatie tussen de gemeentelijke reinigingsdiensten en het agentschap Net Brussel".

concernant "les citernes à mazout en Région bruxelloise".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

36

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la coordination entre les services communaux en charge de la propreté et l'agence Bruxelles Propreté".

103 Voorzitterschap: de heer Tristan Roberti, voorzitter.

105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

105 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

105 **betreffende "het schoonmaken van de tunnel in het Zuidstation en de omgeving ervan".**

107 **De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).**- *Het Brusselse Zuidstation is het belangrijkste station van ons land, met veel internationale reizigers. Het is dan ook betreurenswaardig dat het er zo vuil is, zowel in de tunnel als in de omgeving. Dat heeft onder andere te maken met de aanwezigheid van transmigranten en daklozen, die er over geen enkele infrastructuur beschikken, én met het ontbreken van een goed schoonmaakplan.*

De MIVB en Net Brussel moeten samen zo een plan opmaken. Nu vermijdt Net Brussel de buurt. Nochtans zijn er ook altijd preventiewerkers van de stad aanwezig omwille van een goede verstandhouding tussen de schoonmakers en de kwetsbare mensen die er schuilen.

Wie moet instaan voor het onderhoud van de tunnel? Kunnen de MIVB en Net Brussel de taakverdeling niet in een conventie vastleggen? Hoe zal men de schoonmaakspanningen opdrijven? Komt er een heus actieplan voor de schoonmaak?

109 *Wie bemiddelt er met de kansarmen, zodat de schoonmakers hun werk kunnen doen? Komen er meer openbare toiletten?*

Présidence : M. Tristan Roberti, président.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le nettoyage du tunnel de la gare du Midi et ses abords".

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Le manque de propreté du tunnel de la gare du Midi est déplorable.

En sortie immédiate de la principale gare de la capitale, cet espace est un pôle multimodal, comprenant des quais de bus et de trams et une station de taxis.

Comme dans toute grande ville, les abords couverts de la gare du Midi servent également d'abri de fortune à des publics en grande détresse, tels des migrants de passage et des sans-abri. Si la prise en charge de ces publics particulièrement vulnérables relève d'un autre débat plus essentiel encore, l'insalubrité des lieux peut s'expliquer, d'une part, par l'absence d'un accès gratuit à des toilettes publiques propres et, d'autre part, par l'absence d'un plan opérationnel de nettoyage adapté faisant l'objet d'une coordination renforcée par la STIB et Bruxelles Propreté.

En raison de la présence de publics vulnérables cherchant abri, il semble que les services de Bruxelles Propreté fassent régulièrement l'impasse sur le nettoyage de ces abords. Pourtant, les agents de prévention de la commune sont également présents, notamment pour entretenir le dialogue avec les personnes en errance. Aller à leur rencontre permet souvent le nettoyage de ces espaces et évite que des cartons ou effets personnels ne soient emportés ou confondus avec des déchets.

Si rien ne peut justifier un renvoi à la rue, il n'y a pas davantage de raison de laisser ces personnes dans la crasse ou l'urine. Cette situation est tout aussi inadmissible pour tous les autres usagers.

À qui revient la responsabilité du nettoyage de la zone couverte du tunnel ? Si elle est partagée entre la STIB et Bruxelles Propreté, est-il envisageable d'établir une convention en précisant le détail des tâches pour chacun ?

Qu'est-il prévu pour renforcer les opérations de nettoyage actuellement insuffisantes ? Un plan opérationnel de nettoyage spécifique est-il au programme ? Une évaluation régulière est-elle envisagée ?

Un dispositif de médiation avec les publics en errance sera-t-il mis en place afin de permettre les opérations de nettoyage ?

Wat zal uw kabinet ondernemen?

L'offre et l'accès à des toilettes publiques seront-ils renforcés ?
Les publics en errance y auront-ils librement accès ?

Quelle sera votre implication et celle de votre cabinet dans ce dossier ?

M. Alain Maron, ministre. - Je connais bien les lieux. Cette rue couverte est un non-sens urbanistique et est déjà en soi un endroit horrible.

L'entretien de la voirie, des trottoirs et du mobilier urbain de la rue couverte est réparti entre trois opérateurs publics :

- Infrabel, pour l'entretien du trottoir de la rue couverte, côté gare ;

- la STIB, pour l'entretien de la gare de préméto et pour l'entretien de la paroi vitrée (les deux faces de la paroi et les bancs) séparant la gare de préméto de la voirie régionale ;

- Bruxelles Propreté, pour l'entretien de la voirie régionale (au centre de la rue couverte).

À cet égard, une convention relative aux abords de la gare du Midi, dont la rue couverte fait partie, a été signée le 23 janvier 2003 entre l'État fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB, la STIB, De Lijn, la commune de Saint-Gilles et la commune d'Anderlecht. Cette convention détermine entre autres les obligations d'entretien et les responsabilités de chaque partie prenante.

Bruxelles Propreté rapporte que les problèmes de propreté de la rue couverte semblent se situer principalement au niveau de la gare de préméto, dont la STIB a la charge.

Pour la partie de la voirie régionale au centre de la rue couverte gérée par Bruxelles Propreté, un plan opérationnel de nettoyage existe, à savoir un balayage quotidien et un passage à l'eau à haute pression une fois par semaine.

Pour rappel, nous avons lancé, il y a un an, le projet de "concierge de quartier" ou "manager de zones propreté". Ce poste a pour objectif de mieux coordonner l'action des pouvoirs publics sur des zones emblématiques et problématiques, telles que la zone de la gare du Midi. Il doit permettre de clarifier le partage des rôles et d'identifier les actions de propreté à prendre par les différents acteurs en matière de nettoyage, d'infrastructures, de sensibilisation ou encore de verbalisation.

La question des toilettes publiques et de leur accès sera discutée au sein des groupes de travail qui entameront leurs travaux dans les prochaines semaines en vue d'élaborer un plan d'action propre à la zone de la gare du Midi. À ce stade, aucun acteur régional n'est chargé de l'installation de ces toilettes dans l'espace public situé sur les voiries ou places régionales.

Mon cabinet et l'agence Bruxelles Propreté sont impliqués dans le processus de coconstruction du plan d'action. Je serai

¹¹¹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans). - *De tunnel onder de sporen is sowieso een verschrikkelijke plek. Drie spelers zijn er verantwoordelijk voor het onderhoud: Infrabel voor de stoepen aan de stationskant, de MIVB voor het premetrostation, de tramsporen en de glazen wand, Net Brussel voor de gewestweg in het midden. In 2003 al werd daarom een conventie gesloten tussen de staat, het gewest, de vervoersmaatschappijen en de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht. Daarin staan ieders verplichtingen opgesomd.*

Volgens Net Brussel rijzen er vooral voor in de buurt van het premetrostation problemen en daar is de MIVB verantwoordelijk. Om de acties van de verschillende verantwoordelijken op zulke problematische plaatsen beter te coördineren, hebben we een jaar geleden de functie van 'wijkconciërge' of 'nethheidsmanager' in het leven geroepen.

¹¹³ *De werkgroepen die de komende weken een actieplan voor de buurt van het Zuidstation zullen opstellen, zullen ook de kwestie van toegankelijke toiletten op tafel leggen. Mijn kabinet en Net Brussel zijn daarbij betrokken. Nethheid heeft ook te maken met hulp aan daklozen en daarvoor ben ik bevoegd.*

Op 21 december jongstleden werd er in de tunnel een gezamenlijke schoonmaakactie op het getouw gezet door de MIVB, Net Brussel en de gemeente Sint-Gillis en de daklozen

hadden de keuze tussen onmiddellijke hulp of een doorverwijzing naar een opvangcentrum.

tenu informé de l'évolution des échanges et des résultats. Les questions de propreté urbaine étant transversales, le plan d'action établira des synergies avec d'autres sujets tels que la politique d'aide aux sans-abri, dont je suis responsable.

Le 21 décembre dernier, une action conjointe de nettoyage a été organisée par la STIB avec la participation de Bruxelles Propreté et la commune de Saint-Gilles sous le pont de la gare du Midi. En amont de cette action de nettoyage et le jour de celle-ci, les personnes sans abri qui y étaient installées ont été informées, et une offre d'aide ou d'orientation vers des dispositifs d'accueil leur a été faite par diverses associations : le Samusocial, Médecins du Monde, Diogènes, DoucheFlux, Infirmiers de rue et le service de prévention de Saint-Gilles.

Des actions nécessitant une réaction urgente de la part de divers intervenants sont donc d'ores et déjà entreprises sur le terrain, déjà bien connu des différentes organisations et associations qui participent à l'aide aux sans-abri.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Bijna twintig jaar na de conventie is de stand van zaken catastrofaal. De opruimactie van 21 december is toe te juichen, maar er is een structureel plan nodig. Ik zal de werkzaamheden van de werkgroep op de voet volgen. Het station en de omgeving moeten worden schoongemaakt, wie daarvoor ook moet instaan. Het probleem van de daklozen behandelen wij in andere commissies.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- J'ai bien entendu le rôle et les devoirs de chacun des trois opérateurs établis depuis 2003. Vingt ans plus tard, l'état des lieux est catastrophique. Si nous saluons l'action ponctuelle du 21 décembre, il faut néanmoins des mesures beaucoup plus pérennes. Les concierges de quartier sont une piste intéressante mais la priorité reste le résultat. Quand je passe par la gare du Midi, j'ai mal au cœur de voir ces personnes dans cet état d'insalubrité.

- Het incident is gesloten.

Nous suivrons attentivement ce dossier, notamment l'évolution du groupe de travail. Les trois opérateurs semblent se renvoyer la balle depuis longtemps. Peu me chaut que ce soit Bruxelles Propreté, Infrabel ou la STIB qui agisse, il faut rendre cette gare salubre. Quant au dossier du sans-abrisme, nous avons l'habitude de le gérer au sein d'autres commissions.

- L'incident est clos.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

betreffende "het vermogen van het netwerk van elektrische laadpalen en de modernisering ervan naar aanleiding van de uitfasering van fossiele brandstoffen".

concernant "la capacité du réseau de bornes de recharge électriques et sa modernisation suite à la sortie du thermique".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Dankzij charge.brussels werden op 19 november 212 laadpalen geïnstalleerd. Daarmee hinkt het Brussels Gewest achterop ten*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 19 novembre 2021, 212 bornes - soit 414 points de recharges semi-rapides - ont été installées grâce à la concession charge.brussels. La Flandre a

opzichte van Vlaanderen en Wallonië, die fors investeren in dergelijke netwerken.

Het Brussels Gewest verbiedt vanaf 2035 auto's die CO2 uitstoten. Nog in 2035 wil de EU de verkoop van zulke wagens verbieden. De deadline van het Vlaamse klimaatplan is 2029, waarmee Vlaanderen vooruitloopt op de Europese doelstellingen. Maar Vlaanderen laat de geleidelijke afbouw van het niet-elektrische wagenpark afhangen van de levensduur van de batterijen, de prijs van elektrische auto's en een minimum van 100.000 semiopenbare laadpalen.

Niet alleen moet de overheid infrastructuur uitbouwen; het elektriciteitsnet moet die infrastructuur ook aankunnen. Volgens de federatie van de netbeheerders elektriciteit en aardgas in België (Synergrid) is dat het geval, zolang de elektrische wagens niet allemaal tegelijkertijd en op dezelfde plaats worden opgeladen.

¹²³ *Dankzij intelligente meters zouden grote investeringen in het elektriciteitsnet overigens niet nodig zijn.*

Waarom maakt het Brussels Gewest het verbod op voertuigen met verbrandingsmotor niet afhankelijk van bepaalde omstandigheden?

De regering werkt aan een besluit over de verdeling van oplaadpunten op parkings. Hoe vlot dat werk? Hoe wordt de verdeling berekend?

Het elektriciteitsnet zal de toegenomen vraag maar onder bepaalde voorwaarden aankunnen. Zal aan die voorwaarden worden voldaan?

Is het elektriciteitsnet klaar voor de aansluiting van de parkings van handelszaken en bedrijven? Zal er een apart tarief gelden?

Beraadt u zich over de vrijstelling van belasting voor parkeerplaatsen met een oplaadpaal?

Hoe beoordeelt uw administratie het onderzoek van Brussels Studies "Welke modellen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in het Brussels

annoncé il y a peu souhaiter implanter 100.000 bornes semi-publiques pour 2030, en plus des bornes ultrarapides le long de tous les grands axes et les bornes privées à domicile. En Wallonie, le ministre Henry veut placer 10.000 bornes publiques et 100 bornes ultrarapides le long des grands axes wallons pour 2025. Bruxelles est à la traîne et ne peut attendre 2035.

La Flandre et la Wallonie reconnaissent la nécessité d'un investissement massif dans les réseaux électriques, ce que je demande de longue date. Le plan climat de la Région flamande fixe l'échéance à 2029. Il anticipe ainsi les objectifs de l'Union européenne. En 2035, la Région de Bruxelles-Capitale interdira la circulation des véhicules émettant du CO2. L'Union européenne souhaite en interdire la vente la même année, mais pas la circulation. Il n'est pas simple de s'y retrouver dans les différentes échéances en Belgique.

La Flandre a introduit une importante clause de conditionnalité pour la sortie progressive du thermique dès 2029 : autonomie des batteries, prix des voitures électriques et un minimum de 100.000 bornes semi-publiques. Elle reconnaît que sans infrastructure, on ne peut promouvoir les véhicules électriques et interdire les voitures à moteur à combustion. Les pouvoirs publics ont la responsabilité d'organiser et de soutenir le développement de ces infrastructures.

Cependant, le réseau électrique doit être prêt à les accueillir. Dans le magazine Energiguide.be, la Fédération des gestionnaires de réseaux d'électricité et de gaz en Belgique, Synergrid, déclare par la voix de Bénédicte Crabs que son étude montre que le réseau électrique pourra assumer ces infrastructures à condition que les recharges soient bien réparties dans l'espace et dans le temps.

Elle déclare également que le réseau, en combinaison avec des compteurs intelligents, devrait permettre de gérer ces infrastructures sans investissements majeurs.

Pour quelles raisons n'y a-t-il pas de clauses de conditionnalité pour la sortie du thermique en Région bruxelloise ?

Un arrêté du gouvernement sur les ratios de points de recharge pour les parkings est prévu. Où en est l'exercice, et comment et sur quelle base le ratio est-il calculé ?

Les experts s'accordent à dire que le réseau ne tiendra qu'à certaines conditions. Celles-ci seront-elles remplies ?

Le réseau est-il prêt pour la connexion des parkings des commerces et entreprises ? Un tarif spécifique est-il prévu à cet effet ?

Une réflexion est-elle en cours quant à la mise en place d'une exonération de taxes pour les places dédiées et équipées de bornes ?

Brussels Studies a publié une note intitulée "Quels modèles pour le déploiement d'une infrastructure de recharge publique pour

Hoofdstedelijk Gewest?" Wat is de inbreng van Leefmilieu Brussel?

Wat vindt u van variabele kilometerheffingen voor zware vrachtwagens op basis van hun CO2-uitstoot?

¹²⁵ **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Ook al ligt er nog heel wat werk op de plank, ik merk als gebruiker van een elektrisch voertuig toch vooruitgang.*

Op 1 december was het nog wachten op veel informatie over de Brusselse transitie strategie en op verschillende overleg rondes. Ondertussen zijn de studies en verslagen gepubliceerd.

De Vlaamse en Waalse doelstellingen zijn interessant, want Brussel is geen eiland. De behoeften van pendelaars en andere weggebruikers die naar Brussel rijden, moeten interfederaal worden aangepakt.

De Vlaamse pragmatische kijk op het netwerk van oplaadpalen ligt voor de hand. Het slaat nergens op om doelstellingen uit te stippelen zonder ook de verantwoordelijkheid op te nemen om ze vervolgens waar te maken.

Er moeten verschillende knopen worden doorgehakt, willen we een doeltreffende elektrische mobiliteit, onder andere de verdeling van de open ruimte en de types en aantallen laadpalen, aangepast aan de gebruiksmomenten.

¹²⁷ *Hoeveel moet er geïnvesteerd worden in de elektriciteitsnetten om de doelstelling van 11.000 laadpalen in Brussel te halen? Worden de investeringen doorgerekend aan de klanten of komt het geld van Europese fondsen of de gewestelijke begroting?*

véhicules électriques en Région de Bruxelles-Capitale ?". Quelle est la position de votre administration à cet égard ? Quelle suite y sera-t-elle donnée ? Quelle a été la participation de Bruxelles Environnement à cette étude ?

Enfin, quelle est la position du gouvernement bruxellois quant au fait de différencier le tarif de la taxe kilométrique pour les poids lourds en fonction des émissions de CO2 ?

M. Martin Casier (PS).- Il est vrai que nous avons pris du retard historiquement mais, en tant qu'utilisateur d'un véhicule électrique, je constate que la situation s'améliore considérablement, même s'il reste encore beaucoup à faire.

Le 1er décembre dernier, mon groupe était intervenu pour questionner la méthodologie de concertation et de coconstruction de notre transition vers la mobilité électrique et débattre de la stratégie bruxelloise en la matière. Nous avons constaté que de nombreux éléments devaient encore être publiés et plusieurs concertations mises en place.

Depuis lors, les études et rapports évoqués ont été mis en ligne. Nous espérons que les travaux de concertation avec les parties prenantes reprendront, avec le même dynamisme que précédemment.

Comme le soulignait Mme Czekalski, les objectifs et stratégies des deux autres Régions en la matière ont effectivement leur importance. Bruxelles n'est pas une île. Il est essentiel de pouvoir nous concerter au niveau interfédéral, pour nous assurer que les navetteurs et autres utilisateurs qui se rendent à Bruxelles pour travailler ou pour leurs loisirs peuvent le faire dans les meilleures conditions.

La question du déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques, public ou privé et accessible au public, est primordiale. Le pragmatisme de la Flandre, qui considère cette question comme un préalable, nous semble aller de soi. Il ne servirait à rien de se lancer des objectifs sans prendre la responsabilité de les mettre en œuvre.

Afin de faire de la mobilité électrique un vrai moyen de transport, efficace et en adéquation avec les besoins, diverses questions stratégiques doivent donc être tranchées : le partage de l'espace public, le type d'installation et la quantité de bornes nécessaire, au prorata des moments d'utilisation. Les conducteurs rechargeront sans doute leur véhicule à leur retour du travail. Un grand nombre de personnes auront dès lors besoin d'avoir accès en même temps aux bornes.

Pour atteindre l'objectif de développement des 11.000 bornes en Région bruxelloise, pouvez-vous préciser à combien sont estimés les coûts d'investissement des réseaux ?

Comment les coûts d'évolution de réseau seront-ils pris en charge ? Ces investissements nécessaires seront-ils exclusivement couverts par la facture aux consommateurs

Wanneer gaat het overleg met de betrokken partijen van start? Wilt u bijkomende analyses uitvoeren? Hoe verlopen de gesprekken met de overige gewesten en met de sociale partners?

ou d'autres sources de financement (fonds européens, budget régional, etc.) sont-elles envisageables ?

Maintenant que les rapports sont commandés, quand la concertation avec les parties prenantes bruxelloises commencera-t-elle ?

D'autres analyses sont-elles encore envisagées pour y voir plus clair ?

Comment se passent les consultations avec les Régions wallonne et flamande ?

Qu'en sera-t-il des partenaires sociaux ?

Enfin, vous nous aviez annoncé le 1er décembre dernier prévoir des concertations avec les deux autres Régions. Où en sont ces concertations ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je remercie Mme Czekalski de remettre régulièrement ce sujet sur la table. Il est important que les parlementaires puissent le suivre.

Je m'interroge sur la communication envers les citoyens, qui sont perdus s'ils souhaitent changer de voiture. S'ils veulent passer à un véhicule électrique, ils se demandent comment le recharger en l'absence de borne dans leur rue ou quartier et d'informations sur leur futur placement. Par ailleurs, les véhicules électriques sont assez chers. Ils s'interrogent aussi sur le temps pendant lequel ils pourront encore rouler avec un véhicule thermique, éventuellement acheté d'occasion. En fin de compte, les citoyens ne savent pas ce qu'ils doivent faire. Et je ne parle même pas des indépendants - plombiers et personnes travaillant dans le bâtiment, notamment - qui, réfléchissent au poids du matériel qu'ils doivent transporter et ont des interrogations par rapport à l'électrification du parc automobile et de leurs véhicules.

Qu'en est-il de la communication envers les citoyens sur cette question ?

Lorsqu'on a fait une demande pour obtenir une borne près de chez soi, dans quel délai peut-on espérer l'obtenir ? Il est important que les personnes qui veulent acquérir une nouvelle voiture aient connaissance de ce délai.

A-t-on une idée du nombre de véhicules électriques en circulation à Bruxelles ? Je suppose qu'il est mis en rapport avec le nombre de bornes qui existent. Dès lors que le nombre de véhicules va progressivement augmenter, pour qu'ils puissent être rechargés, il faudra faire en sorte que le nombre de bornes augmente proportionnellement.

Enfin, quelle est la stratégie de déploiement géographique de toutes ces bornes ? Est-elle déterminée en concertation avec les habitants ? Par exemple, il n'est pas souhaitable d'installer en priorité des bornes de recharge dans une rue où tous les habitants roulent à vélo. Dans quelle mesure les habitants sont-ils consultés ? Il arrive que des inscriptions indiquant le futur

129

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Burgers die de aankoop van een elektrische auto overwegen, vragen zich af hoe ze hem kunnen opladen als er in hun wijk geen laadpaal is en als ze niet weten waar er laadpalen zullen worden geïnstalleerd. Elektrische voertuigen zijn best duur. Klanten willen weten hoelang ze nog met een al dan niet tweedehandse wagen met een verbrandingsmotor kunnen rijden. Loodgieters en bouwvakkers moeten bovendien rekening houden met het gewicht van het materiaal dat ze willen vervoeren. Hoe communiceert u met de burgers?*

Hoelang moeten aanvragers wachten op de installatie van een laadpaal?

Hoeveel elektrische auto's telt Brussel nu? Hun aantal houdt wellicht verband met het aantal oplaadpalen.

Wordt de geografische spreiding van de laadpalen besproken met de inwoners? Het heeft niet veel zin om eerst laadpalen te installeren in straten waar veel fietsers wonen.

¹³¹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Is de strategie van het Brussels Gewest er nog steeds op gericht om 11.000 laadpalen te hebben tegen 2035?

Is er ook een tussentijdse doelstelling? Als we tegen 2030 geen dieselwagens meer toelaten, lijkt 2035 me rijkelijk laat. Het is ook niet duidelijk of er tegen dan geen dieselwagens meer mogen rijden of niet meer mogen worden verkocht. Kunt u dat verduidelijken?

Als we ook benzinewagens willen verbieden tegen 2035, moeten de laadpalen er voor die datum al staan. Hebt u een strategie voor die noodzakelijke tussenstap?

Op grond waarvan hebt u beslist om 2035 voorop te stellen als deadline? Die datum lijkt nog ver weg, maar als je kijkt naar alle maatregelen die nog moeten worden getroffen en die een grote impact op onze stad zullen hebben, is het niet meer zo ver weg.

Onlangs stelde ik een schriftelijke vraag aan minister Van den Brandt over de plaatsing van laadpalen. Uit haar antwoord bleek duidelijk dat er nog heel veel werk is, vooral op het vlak van het contact met de gemeenten over de plaatsing van laadpalen op gemeentewegen. Het hangt af van gemeente tot gemeente of de infrastructuur er snel zal komen. De administratieve afhandeling veroorzaakt nog vertraging. Is dat ook uw analyse?

¹³³ Hoe zult u het probleem aanpakken? Het is belangrijk om aan kopers van een elektrische wagen duidelijk te maken binnen welke termijn er een laadpaal in de buurt beschikbaar is.

¹³⁵ **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Volgens mij zijn intelligente meters de enige manier om een dynamisch net dat bestand is tegen de toenemende vraag, tot stand te brengen. Vanaf dit jaar zou u jaarlijks 30.000 meters installeren. Dat is erg weinig, want Vlaanderen kiest voor 30.000 meters per maand. Bent u van plan om de Brusselse inspanningen te versnellen?*

¹³⁷ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Dankzij het verbod op voertuigen met een verbrandingsmotor en de uitvoering van Good Move kunnen we elk jaar 110 vroegtijdige overlijdens vermijden en meer dan 300 miljoen euro gezondheidszorguitgaven wegens luchtvervuiling besparen.*

placement de bornes fleurissent sur le sol de certaines rues sans qu'aucun habitant n'ait été consulté ou prévenu.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *L'objectif de la Région de Bruxelles-Capitale est-il toujours de disposer de 11.000 bornes de recharge d'ici 2035 ?*

Existe-t-il un objectif intermédiaire étant donné l'interdiction des véhicules diesel en 2030 ? Par ailleurs, ceux-ci seront-ils interdits à la circulation ou à la vente ?

Sur quoi vous êtes-vous basés pour choisir l'année 2035 ? N'est-ce pas trop tôt ?

Il reste beaucoup de travail à fournir, notamment sur l'installation - plus ou moins rapide selon la commune - de bornes sur les voiries communales. Les procédures administratives engendrent des retards.

Comment allez-vous procéder ? L'acquéreur d'une voiture électrique doit savoir quand il aura accès à une borne de recharge dans son quartier.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je me joins aux questions de mes collègues, mais j'aimerais ajouter une précision en rapport avec les compteurs intelligents.

Je suis en effet convaincu que le seul moyen de mettre en œuvre ce réseau dynamique et capable de supporter l'augmentation de la charge serait de travailler sur la demande et, dès lors, d'installer des compteurs intelligents. Vous avez annoncé qu'à partir de cette année, vous alliez passer à environ 30.000 installations par an. Ce chiffre demeure extrêmement faible, sachant que la Flandre procède à 30.000 installations par mois.

Au vu de toutes ces questions sur la capacité du réseau, où en est l'installation des compteurs intelligents ? Prévoyez-vous d'accélérer la cadence d'installation ? Selon moi, cet élément n'est pas suffisamment abordé, alors qu'il fait partie de la stratégie.

M. Alain Maron, ministre.- La sortie des véhicules thermiques est une mesure indispensable. Les études d'impact réalisées par Bruxelles Environnement démontrent par exemple que, couplée à la mise en œuvre du plan Good Move, nous pourrions éviter

Bovendien maakt het verbod deel uit van onze klimaatdoelstellingen. De motor shift kan de uitstoot van broeikasgassen door het verkeer tegen 2030 met 75% terugdringen. In tegenstelling tot alle andere sectoren laat de transportsector in Brussel geen gedaalde uitstoot optekenen.

110 décès prématurés et épargner plus de 300 millions d'euros en soins de santé chaque année dans notre ville.

Ces chiffres significatifs illustrent la problématique de la santé publique qui découle de la pollution de l'air. La sortie du thermique est par ailleurs primordiale pour atteindre nos objectifs climatiques. Elle pourra permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du transport de près de 75 % d'ici à 2030. En effet, le basculement du thermique vers l'électrique et la mise en œuvre du plan Good Move porteront leurs effets d'ici à 2030 et permettent d'en atteindre les objectifs.

C'est d'autant plus important que le transport à Bruxelles est le seul secteur n'affichant pas de progression en matière d'émission de gaz à effet de serre. Ces dernières années, les émissions de gaz à effet de serre issues du transport n'ont pas diminué, alors qu'elles diminuent considérablement dans le secteur du logement résidentiel.

La suppression des véhicules thermiques est indispensable tant pour la santé que pour l'environnement et le climat. Cette stratégie est largement sur les rails et l'industrie automobile promeut cette orientation. Plusieurs grands constructeurs ont annoncé que toute leur gamme sera entièrement électrique avant 2030, et parfois bien avant. Il ne s'agit pas que de constructeurs haut de gamme, mais aussi de milieu de gamme. L'Union européenne annonce vouloir mettre fin rapidement aux moteurs à combustion.

En 2020 déjà, la Région bruxelloise a développé une vision stratégique sur le déploiement de l'infrastructure de recharge. L'électrification nécessaire impose de nombreux défis. L'objectif est d'installer 11.000 points de recharge accessibles au public d'ici à 2035. Ce déploiement sera progressif et ira s'accélération.

Nous avons effectivement beaucoup de retard : seule une petite dizaine de bornes était accessible en voirie en début de législature, il y a seulement deux ans. C'était ridicule, d'autant plus que le contrat pour leur installation était mal ficelé. Heureusement, des parkings privés ou semi-publics en proposaient d'autres. Aujourd'hui, 250 bornes sont accessibles et nous doublerons ce chiffre en 2022 grâce au projet Chargyclick. Cette installation continuera de s'accélérer. Je vous ai déjà présenté in extenso la stratégie et le système d'attribution par lots à des concessionnaires.

Bien évidemment, la question se pose non seulement en voirie mais aussi hors voirie. À cet égard, différentes mesures sont prises pour accélérer l'installation de bornes hors voirie, par exemple la clarification des règles du Siamu. Il s'agissait d'un gros blocage dans les parkings publics, et ce blocage a été levé.

Vous m'interrogez sur l'introduction d'une conditionnalité de la sortie du moteur thermique. Cette conditionnalité n'est pas nécessaire, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le calendrier tient compte des évolutions technologiques attendues sur le marché et répond à la demande des acteurs - y compris économiques - d'avoir une vision claire, une prévisibilité, un

¹³⁹ *De automobieliindustrie werkt mee aan de overstap. Meerdere grote autobouwers hebben aangekondigd dat hun gamma vanaf 2030 of zelfs nog vroeger volledig elektrisch wordt. Ook de EU wil verbrandingsmotors binnenkort bannen.*

In 2020 heeft het gewest een visie op de oplaadinfrastructuur ontwikkeld. De elektrificatie stelt ons voor heel wat uitdagingen. Tegen 2035 willen we 11.000 openbare oplaadpunten installeren. Het installatietempo wordt gaandeweg opgedreven.

Twee jaar geleden telde Brussel nog maar een tiental laadpalen. Dat is belachelijk, al helemaal vanwege het gammele installatiecontract. Gelukkig waren er ook laadpalen op privé- of semiopenbare parkings. Het aantal laadpalen (250) zal in 2022 dankzij het project Chargyclick verdubbelen. Ik heb al uitvoerig toegelicht hoe dat in zijn werk zal gaan.

¹⁴¹ *Gelukkig zijn intussen ook de regels van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) voor het aanbrengen van laadpalen op openbare parkings aangepast.*

Het is niet nodig om voorwaarden te koppelen aan de exit uit fossiele brandstof. Onze planning houdt rekening met de technologische ontwikkelingen en biedt een heldere en voorspelbare toekomstvisie. Elke betrokken partij kan zich dus voorbereiden.

Het verbod op verbrandingsmotors gaat hand in hand met investeringen in oplaadinfrastructuur. De regering legt verplichtingen op aan parkings buiten de openbare weg en neemt maatregelen voor de uitbreiding van semiopenbare infrastructuur en oplaadpalen langs de weg. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit staan in voor de coördinatie.

Bovendien gaat de exit gepaard met een mobiliteitsstrategie die inzet op het verminderd gebruik van personenwagens. Good Move bevat begeleidingsmaatregelen voor burgers en bedrijven.

We moeten onze gezondheids- en klimaatdoelstellingen voor 2030-2035 onvoorwaardelijk halen.

¹⁴³ *Leefmilieu Brussel volgt de evolutie van het wagenpark en de infrastructuur om de steunmaatregelen aan te passen. Voor de automobilisten moeten er tijdig voldoende laadpalen beschikbaar zijn, maar te veel laadpalen zijn dan weer niet rendabel voor de concessiehouders.*

Voortdurende controle is nodig voor een efficiënte spreiding van de oplaadpunten op de openbare weg die door de overheid worden beheerd. Daarnaast zullen we de investeringen in privégarages vergemakkelijken.

De ontwerpordonnantie over het aantal oplaadpunten voor parkings zal in de komende weken aan de regering worden voorgelegd. Bij de berekening is rekening gehouden met de federale beslissingen over de bedrijfsauto's, de gewestelijke maatregelen inzake de overgang naar voertuigen met een lage uitstoot, de technische eisen voor dat soort infrastructuur en de realiteit van de economische partners. Er werd een brede raadpleging gehouden.

Uit studies blijkt dat het net van Sibelga de toename van het aantal elektrische voertuigen op korte en middellange termijn kan opvangen, maar op lange termijn, als er veel oplaadpunten bij komen, op sommige punten versterkt moet worden. Aangezien heel wat bedrijven en handelszaken al aangesloten zijn op midden- of hoogspanning, zal er geval tot geval een behoefteanalyse worden gemaakt. Het gewest zal overigens binnenkort een facilitator aanstellen om de verschillende spelers te helpen bij de ontwikkeling van oplaadinfrastructuur.

calendrier disponible suffisamment à l'avance. C'est ce que nous avons fait, et nous continuerons à le faire. Il n'y a donc pas de conditionnalité qui tienne, tout le monde peut se préparer et anticiper. Et c'est ce que réclament les acteurs : de la clarté et de la prévisibilité concernant les normes.

En outre, la sortie du moteur thermique est accompagnée d'une stratégie opérationnelle de développement des infrastructures de recharge : des obligations sont imposées aux parkings hors voirie, des mesures sont prises pour développer les infrastructures semi-publiques et de bornes en voirie, et une coordination forte entre les différents acteurs est assurée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité pour mettre cette stratégie en œuvre.

Par ailleurs, comme je l'ai déjà précisé, il y a lieu d'accompagner la sortie du moteur thermique non seulement au moyen d'infrastructures de charge, mais aussi par la mise en œuvre d'une stratégie de mobilité qui vise à réduire l'usage de la voiture individuelle, comme le prévoit la stratégie Good Move, avec des mesures d'accompagnement des habitants et des entreprises.

Les enjeux sanitaires, climatiques et environnementaux sont tels qu'ils ne peuvent pas être conditionnés. En outre, nous avons un devoir de réussite par rapport à nos objectifs 2030-2035 et à la feuille de route qui a été définie.

En parallèle, Bruxelles Environnement réalise un suivi de l'évolution du parc automobile, de l'offre des véhicules et de l'offre des infrastructures pour adapter les politiques d'accompagnement. En effet, il est important de disposer du bon nombre de bornes de recharge. S'il y en a trop, elles ne sont pas rentables pour les concessionnaires, mais elles doivent être disponibles en suffisance et un peu à l'avance.

Il faut un suivi permanent afin de pouvoir établir une dispersion des bornes efficace, du moins en voirie, pour celles qui sont gérées par les pouvoirs publics. De nombreux investissements privés sont également prévus dans les parkings privés. Nous visons à faciliter ces investissements par de la simplification administrative et technique.

En ce qui concerne l'arrêté sur les ratios de points de recharge pour les parkings, nous y travaillons et il a bien avancé : il sera soumis au gouvernement dans les prochaines semaines. Les ratios sont calculés en tenant compte des décisions prises au niveau fédéral en matière de voitures de société et au niveau régional en matière de transition vers des véhicules à faibles émissions, des impératifs techniques propres à ce type d'infrastructure et de réalité des acteurs économique qui devront les mettre en œuvre. Une large consultation a été menée pour l'élaborer.

S'agissant de la capacité du réseau bruxellois à permettre la recharge électrique, les études réalisées par le gestionnaire de réseau de distribution montrent que le réseau de Sibelga est suffisamment dimensionné pour supporter l'arrivée des véhicules électriques à court et moyen terme. À plus long terme, il

¹⁴⁵ *De milieubelasting op overtollige kantoorparkeerplaatsen heeft tot doel het woon-werkautoverkeer te verminderen. Er zijn dus geen vrijstellingen voor parkeerplaatsen met oplaadstations gepland.*

Het onderzoek van Brussels Studies werd uitgevoerd door een onderzoeker en een professor die al enkele jaren nauw met onze administratie samenwerken en houdt dus rekening met onze visie.

Voor zover ik weet, is er nog geen studie over een variabele kilometerheffing voor vrachtwagens naar gelang van de CO₂-uitstoot. Aangezien wij naar een emissiearme mobiliteit willen evolueren, lijkt het ons echter relevant de overgang van zware vrachtwagens naar plaatselijke emissievrije motoren te stimuleren. Dat zouden we bijvoorbeeld kunnen doen via een voordelig Viapasstarief.

De toevoeging van een criterium inzake CO₂-uitstoot vereist niettemin een grondige effectbeoordeling. In de eerste plaats moet de toegevoegde waarde ten opzichte van de bestaande differentiatie op basis van het gewicht worden geanalyseerd. We moeten vermijden dat grote vrachtwagens worden vervangen door veel kleine voertuigen, wat tot meer ritten en verkeersdrukke leidt.

est possible, voire probable, que des renforcements du réseau soient nécessaires à certains endroits. L'intercommunale Sibelga ne craint cependant pas de devoir bouleverser sa politique d'investissements pour y arriver.

Nous suivons évidemment cette situation de près. Il est évident et indispensable que le réseau soit correctement dimensionné et suffisamment solide pour endosser l'augmentation de la demande en électricité, qui découlera de la sortie du moteur thermique et du passage à l'électrique pour la mobilité et à terme, pour le chauffage.

Un renforcement du raccordement sera peut-être nécessaire si un grand nombre de points de recharge doivent être installés. Toutefois, de nombreux commerces et entreprises sont déjà raccordés à la moyenne ou haute tension. Une analyse devra être faite au cas par cas en fonction du type de raccordement et des besoins. La Région a bel et bien prévu un facilitateur spécifique – qui entrera en fonction d'ici peu – pour aider les différents acteurs à déployer les infrastructures de recharge.

Les places de stationnement ne faisant pas l'objet d'une taxation régionale généralisée, il sera difficile de les exonérer. Il est important de comprendre que la taxe environnementale sur les places excédentaires définies dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie ou pour le stationnement vise à réduire l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Des dérogations pour des places dédiées aux bureaux équipées de bornes ne sont donc pas prévues.

L'étude de Brussels Studies sur les modèles de déploiement d'infrastructure de recharge a été menée par un chercheur et une professeure qui travaillent étroitement avec notre administration depuis plusieurs années. Elle se base sur les travaux réalisés à notre demande et est donc compatible avec la vision développée à Bruxelles.

Enfin, vous demandez si le gouvernement bruxellois pourrait moduler le tarif de la taxe kilométrique pour les poids lourds en fonction des émissions de CO₂. Nous ne sommes pas au courant d'une étude à ce sujet. Selon la stratégie Low Emission Mobility, il nous semble cependant pertinent de stimuler la transition de poids lourds vers des motorisations sans émissions locales même si le calendrier de la zone de basses émissions ne fixe pas encore de date pour la sortie du moteur thermique pour ces véhicules. Les solutions de remplacement ne sont pas encore très au point technologiquement pour ce type de véhicule. Une des pistes est de leur offrir une tarification avantageuse dans la taxation de Viapass. Il existe actuellement un tarif spécifique à la norme Euro mais aucun pour les camions électriques ou à hydrogène.

L'intérêt d'ajouter un critère sur les émissions de CO₂ nécessite une analyse d'impact en plusieurs points. Il faut d'abord analyser la valeur ajoutée par rapport à la différenciation existante basée sur le poids, tout en évitant que des poids lourds de grand gabarit soient remplacés par de nombreux véhicules plus petits,

147 *Daarnaast moet de technische haalbaarheid worden onderzocht, aangezien heel wat vrachtwagens in het buitenland zijn ingeschreven. In Brussel lopen reeds talrijke proefprojecten om vrachtwagens koolstofvrij te maken. We volgen die op de voet.*

In het huidige Viapasssysteem is geen CO2-criterium opgenomen, omdat de Europese richtlijn dat vroeger niet toestond. De verkeersheffing is hoofdzakelijk gebaseerd op de infrastructuurkosten en wordt vooral gedifferentieerd volgens de euronorm en het aantal wagenassen. Als het Europees Parlement de wijziging van de tolrichtlijn goedkeurt, zal het Brussels Gewest samen met de andere gewesten en de federale overheid nagaan hoe het CO2-criterium in het belastingstelsel kan worden opgenomen.

We betrekken zo veel mogelijk belanghebbenden bij elke denkfase over de lage-emissiezone en de ontwikkeling van de laadinfrastructuur. We maken ook vergelijkingen met andere steden en staan in contact met de administraties van de andere gewesten.

Sibelga is zich ervan bewust dat de elektrificatie van de mobiliteit en de verwarming prioriteiten zijn en werkt verder aan de versterking van het netwerk.

149 *Mijnheer de Patoul, Leefmilieu Brussel bereidt een website voor met een kaart van oplaadpunten en de wettelijke bepalingen. Voorts zullen er workshops worden georganiseerd en zal er overleg worden gepleegd met de betrokken sectoren en beroepsorganisaties. Bovendien zal er informatie over de Brussel'Air-premie en het koolstofvrij maken van het wagenpark aan het publiek worden meegedeeld.*

Ik kan u geen precies tijdschema voor de installatie van de laadpalen, waarvoor het contract aan TotalEnergies werd toegewezen, mededelen. Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de coördinatie, Sibelga heeft de procedures aanzienlijk

génération une augmentation du nombre de déplacements et plus de congestion.

La faisabilité technique passe par une analyse de l'impact au niveau opérationnel, en particulier par l'analyse de la qualité des données dans la base de données de la direction de l'immatriculation des véhicules, ainsi que pour les nombreux véhicules immatriculés à l'étranger, notamment les poids lourds, qui circulent chez nous. Notez toutefois que de nombreux projets pilotes de décarbonation des poids lourds existent déjà à Bruxelles, que nous suivons avec attention.

Le système Viapass actuel ne comprend pas de taxe sur le CO2 parce que la directive européenne ne l'autorisait pas auparavant. La taxe actuelle se base essentiellement sur les coûts d'infrastructure et se différencie surtout au niveau de la norme Euro, mais aussi du nombre d'essieux.

Si la directive "péage modifié" est également ratifiée par le Parlement européen, la Région bruxelloise examinera, avec les autres Régions et Viapass, comment le système de tarification actuel peut être adapté pour inclure le paramètre du CO2. Les différentes administrations régionales communiquent entre elles et suivent évidemment les différentes évolutions.

Concernant la méthodologie de concertation, un maximum de parties prenantes ont été incluses à chaque étape de réflexion sur la zone de basses émissions, la feuille de route, le plan de déploiement ou encore les questions liées aux bornes. Nous effectuons également des comparaisons avec d'autres villes similaires et sommes en discussion avec les autres Régions au niveau des administrations.

Sibelga est attentif au développement du réseau. J'ai pu rencontrer de manière informelle la nouvelle directrice de Sibelga, qui m'a confirmé que l'électrification de la mobilité et l'électrification progressive du chauffage sont des questions primordiales.

L'évolution des réseaux de gaz dans une perspective de déphasage, mais aussi des réseaux d'électricité, avec des réseaux plus puissants, plus solides et plus intelligents pour affronter l'avenir font aussi partie des priorités de Sibelga.

M. de Patoul, s'agissant de la communication, un site internet en préparation au sein de Bruxelles Environnement regroupera la carte des bornes, les dispositions législatives en la matière, etc. afin de faire la promotion des véhicules électriques. Par ailleurs, il y aura des ateliers dédiés à la question et des concertations avec les secteurs et les fédérations professionnelles concernées, dont l'Union des classes moyennes.

En outre, des informations sur la prime Bruxell'air et la décarbonation du parc automobile seront communiquées au public.

En ce qui concerne les délais d'installation, je ne peux pas vous répondre maintenant puisque cela a toujours été le contrat

versneld en de regering heeft de stappen zoveel mogelijk vereenvoudigd.

Om de capaciteit van het netwerk en het aantal paaltjes in elke wijk te bepalen, voeren we samen met de VUB een behoefteanalyse uit en we plegen overleg met de gemeenten, die elk oplaadpunt moeten valideren.

Mevrouw Van Achter, het einddoel van 11.000 oplaadpunten geldt nog steeds. Er zal evenwel worden gewerkt met tussentijdse doelstellingen, aangezien het proces ook afhangt van onder andere de snelheid waarmee de federale overheid de regelingen voor bedrijfswagens zal beperken tot elektrische voertuigen, en de snelheid waarmee autofabrikanten hun gamma aanpassen.

In het verslag op de website van Leefmilieu Brussel vindt u de cijfers en de berekeningsmethode terug.

PitPoint jusqu'à présent. Aujourd'hui, c'est TotalEnergies qui a le contrat. C'est Bruxelles Mobilité qui assure la coordination. Cela dit, Sibelga a sensiblement accéléré les procédures. Mme Van den Brandt et moi-même avons fourni des efforts en vue de simplifier autant que possible les étapes, et le laps de temps va être davantage réduit cette année.

S'agissant de la stratégie, j'ai expliqué comment dimensionner correctement le réseau et le faire évoluer au bon moment. Nous travaillons à l'évaluation des besoins avec la VUB, afin d'essayer de bien comprendre combien de bornes il faut installer dans chaque quartier. Des consultations et validations ont lieu avec les communes, de même qu'une validation de l'installation de chacun des points de recharge par les autorités locales.

Mme Van Achter, le nombre de 11.000 bornes tient effectivement toujours, et un plan de déploiement assorti d'objectifs intermédiaires est en cours d'élaboration. Le processus est évolutif et dépend de facteurs externes tels que la vitesse à laquelle l'autorité fédérale basculera vers des véhicules purement électriques pour les voitures de société, ou encore la vitesse de changement des gammes par les constructeurs automobiles.

Les chiffres intermédiaires seront donc basés sur des observations de terrain, mais aussi sur des modélisations précises de l'émergence des véhicules électriques, réalisées par des consultants externes et validées par les administrations (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et Sibelga).

Le rapport publié sur le site internet de Bruxelles Environnement mentionne, à la dernière page, les chiffres ainsi que le mode de calcul qui a permis d'évaluer le besoin final, mais qui sera aussi utilisé pour les besoins intermédiaires.

Sibelga est attentif à l'incidence du déploiement des bornes sur le réseau. Les compteurs communicants sont une partie de la solution pour, à terme, gérer de manière plus intelligente les réseaux.

Nous reviendrons sur le cadre réglementaire des compteurs communicants progressivement déployés dans la Région, notamment pour les prosommateurs mais aussi pour les plus gros consommateurs.

Mme Aurélie Czekalski (MR). - Tout comme les professionnels du secteur, je ne suis pas rassurée sur le fait que le réseau soit prêt à absorber le chargement qui s'annonce. Nous revenons régulièrement sur le sujet à cause de ces inquiétudes. C'est le rôle des pouvoirs publics de les apaiser.

La méthode de calcul du ratio des points de recharge semble hasardeuse. Qu'implique précisément le suivi qui doit être réalisé par Bruxelles Environnement ? Nous serons attentifs à l'inscription de cet arrêté à l'ordre du jour du conseil des ministres.

¹⁵¹ *Sibelga volgt aandachtig de impact van de laadpunten op het netwerk. Communicerende meters moeten op termijn een slimmer beheer van het netwerk mogelijk maken. Ze zullen geleidelijk worden ingevoerd voor de prosumenten en grootverbruikers.*

¹⁵³ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Net als de professionals ben ik er niet gerust op dat het netwerk sterk genoeg is voor de bijkomende belasting.*

De berekening van het aantal oplaadpunten lijkt mij geen makkelijke oefening. Wat houdt de follow-up door Leefmilieu Brussel precies in?

Ik vind het ook een probleem dat er geen voorwaarden aan de uitstap uit fossiele brandstoffen worden gekoppeld. In Parijs is de derde fase van de lage-emissiezone uitgesteld, onder meer vanwege de gevolgen voor de huishoudens. In steden kunnen mensen vaak geen oplaadinfrastructuur thuis plaatsen. Er moet

dus tijdig een voldoende groot netwerk van oplaadpunten worden uitgebouwd.

L'absence de clause de conditionnalité pour la sortie du thermique me pose aussi un problème. Vous vous voulez rassurant en vous disant prêt. J'en prends acte. Néanmoins, je souligne que la Métropole du Grand Paris reporte la troisième étape de l'entrée en vigueur de la zone à faibles émissions, notamment à cause de son impact sur les ménages. Il faut en tenir compte.

Il faut déployer le réseau des bornes de recharge pour les véhicules électriques. Nous sommes tous d'accord de promouvoir les transports électriques afin de réduire les émissions de carbone. Dans les villes, le défi est d'offrir des points de recharge. Il est rare de pouvoir en bénéficier à domicile en raison des places de stationnement limitées et de la complexité des infrastructures et des logements bruxellois.

¹⁵⁵ **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Hoewel de jongste voertuigen minder koolstof uitstoten, wordt het vermogen alsmaar hoger, waardoor het algemene resultaat er niet beter op wordt. De overschakeling op elektrische voertuigen zal dus niet volstaan. Ook het vermogen moet naar beneden. Al die aspecten moeten deel uitmaken van een veel bredere gecoördineerde strategie.*

M. Martin Casier (PS).- Je vous remercie pour votre réponse très complète et de nous avoir rappelé que l'enjeu de toutes ces discussions est que nos moyens de transport émettent moins de carbone pour le bien de l'environnement et moins de particules fines au profit de notre santé. Or, ces diminutions souhaitées sont encore trop faibles.

Klare communicatie met duidelijke termijnen die niet gaandeweg veranderen, is inderdaad heel belangrijk.

Nous avons relevé le fait que, même si les véhicules émettent moins de carbone, ils sont de plus en plus lourds. Nous nous trouvons donc dans une spirale infernale : malgré les évolutions technologiques, le résultat général ne s'améliore pas. La solution tout entière ne viendra pas uniquement de l'utilisation de véhicules électriques, il faudra aussi qu'ils soient plus légers. Tous ces aspects doivent faire l'objet d'une stratégie bien plus large et plus concertée et j'entends bien vos intentions à ce sujet.

Ten slotte, u zegt dat het overleg aan de gang is, maar de vroegere stakeholders bij de onderhandelingen over de lage-emissiezone worden vandaag niet betrokken. Nochtans is overleg met alle spelers noodzakelijk om de doelstellingen te bereiken.

Je vous rejoins lorsque vous dites qu'il est nécessaire de porter un message compréhensible par tous, avec des échéances claires, afin que personne ne puisse dire que les règles changent en cours de route. Mon groupe est très attentif à ce point.

Je reste néanmoins sur ma faim au sujet de la méthode adoptée pour la concertation et la construction commune du dispositif. Vous affirmez que ce processus a lieu. Or, différents intervenants historiques lors des négociations relatives à la mise en place de la zone de basses émissions ne sont aujourd'hui plus consultés. Une concertation menée avec tous les acteurs concernés est nécessaire, même si elle sera probablement compliquée. Ce point est essentiel pour atteindre les objectifs fixés. Nous y serons attentifs.

¹⁵⁷ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Voor het milieu en de gezondheid is het belangrijk om af te stappen van verbrandingsmotoren. De elektrificatie van het wagenpark biedt evenwel geen oplossing voor de verkeersdruk, die op een meer globale manier moet worden aangepakt. Zo is de kwestie van de bedrijfswagens problematisch.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je vous rejoins sur l'importance de la sortie du moteur thermique en matière environnementale et de santé.

De website om de communicatie met de burgers te verbeteren, is een uitstekend initiatief. Wanneer zal die klaar zijn?

L'électrification du parc automobile ne réglera évidemment pas les problèmes de congestion, qui doivent faire l'objet d'une approche plus globale. À ce sujet, la gestion au niveau fédéral de la question des voitures-salaires, qui sont 100 % électriques aujourd'hui, est problématique. Je vous invite à remettre en question cet avantage, d'autant plus que la généralisation de

Het tijdschema voor de plaatsing van de laadpalen is uiteraard niet onbelangrijk voor wie wil weten wanneer er in de buurt beschikbaar zijn.

Er wordt overleg gepleegd met de gemeenten, maar niet rechtstreeks met de burgers. Hoe komt dat?

l'électrification de notre réseau automobile risque de poser problème au niveau des ressources.

La création d'un site web pour faciliter la communication avec les citoyens est une excellente initiative. Quand celui-ci sera-t-il mis en place ?

En ce qui concerne les délais d'installation, ceux-ci ont toute leur importance pour les citoyens désireux de savoir à quelle échéance une borne sera installée près de chez eux.

Des consultations sont organisées avec les communes, mais pas encore directement avec les citoyens. Est-ce une volonté de votre part, partant du principe que le volet participatif incombe à la commune ? La Région ne devrait-elle pas, elle aussi, organiser une consultation citoyenne sur ces questions ?

¹⁵⁹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik hoor u graag zeggen dat we af moeten van verbrandingsmotoren en volop moeten inzetten op elektrische wagens. Zoals u zelf aanhaalde, zullen we daardoor in de toekomst veel meer elektriciteit nodig hebben. Als ik hoor dat de federale regering de kerncentrales wil sluiten, krijg ik het een beetje benauwd. Ik weet dat het niet het thema van dit debat is, maar ik wil het toch even aangeven. We zullen onze wagens in de toekomst opladen met elektriciteit uit een gascentrale die CO# uitstoot. Het probleem wordt gewoon verschoven. Volgens mij zijn we niet zo goed bezig. Kunt u dat overbrengen aan uw federale collega's? Ik betwijfel dat u mijn mening deelt, maar het is toch een grote bekommernis.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le remplacement des moteurs thermiques par des moteurs électriques que vous préconisez augmentera notre demande en électricité. Par conséquent, la décision du gouvernement fédéral de fermer les centrales nucléaires m'inquiète. Le problème sera simplement déplacé puisque la production de l'électricité nécessaire à nos voitures émettra du CO#.*

J'espère par ailleurs que le marché évoluera rapidement et que les voitures électriques deviendront plus abordables.

Ik geloof ook dat de markt zal evolueren. Hopelijk zullen er betaalbare elektrische wagens op de markt komen, want dat is uiteraard de sleutel tot het succes. Zolang elektrische wagens duur blijven, is dat een probleem. Hopelijk evolueert de markt van de elektrische wagens snel zodat het ook interessant wordt voor de Brusselaars.

¹⁶¹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Ons doel blijft om tegen 2030-2035 af te stappen van verbrandingsmotoren. Daarom volgen we voor de laadpalen op de openbare weg een duidelijke methodologie, die samen met een academische deskundige is ontwikkeld.*

M. Alain Maron, ministre.- Pour être clair, il s'agit bien du hors voirie. Par ailleurs, en voirie, nous ne procédons absolument pas au hasard, puisque nous suivons une méthodologie claire, élaborée avec l'aide d'une experte universitaire.

Mijnheer de Patoul, ik ben het met u eens dat het systeem voor bedrijfswagens geleidelijk aan moet worden afgeschaft. Voor sommige politieke partijen is dat evenwel een rode lijn.

En effet, il faut confirmer la sortie du thermique avant 2030-2035, et elle sera confirmée. Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté à ce sujet !

Mijnheer Casier, u pleit terecht voor voertuigen met minder vermogen. Wij proberen het gebruik ervan, ook door bedrijven, zo veel mogelijk aan te moedigen, net zoals wij de voorkeur geven aan gedeelde voertuigen boven individueel bezit.

M. de Patoul, je suis d'accord avec vous : les voitures-salaires sont une ineptie. Il faut sortir progressivement de ce système. Toutes les formations politiques un peu sensées ou qui se prévalent de considérations environnementales devraient aller dans cette direction. Toutefois, force est de constater que ce n'est pas le cas et que certaines formations en ont même fait une ligne rouge à ne pas franchir.

Alle wetenschappelijke studies bevestigen dat een elektrische auto in alle gevallen milieuvriendelijker is dan een auto met verbrandingsmotor. Alleszins verplicht onze strategie inzake laadpalen op de openbare weg tot het gebruik van van hernieuwbare energie te gebruiken.

M. Casier, vous louez à juste titre les véhicules plus légers. L'avenir de la mobilité urbaine passe en effet par ce type de véhicules. Nous essayons d'encourager au maximum leur utilisation, y compris par des entreprises ou des commerces, de

161 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans)*.- Wanneer zal de website van Leefmilieu Brussel beschikbaar zijn?

161 **De heer Alain Maron, minister** *(in het Frans)*.- In de tweede helft van het jaar.

- Het incident is gesloten.

169 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

169 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

169 **betreffende "het terugtrekken van energieleveranciers OCTA+ en Mega en de stijgende energiefactuur voor de Brusselaars".**

171 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND,**

171 **betreffende "het vertrek van OCTA+ uit de Brusselse energiemarkt".**

171 **De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener wordt de vraag om uitleg door mevrouw Aurélie Czekalski voorgelezen.

173 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De stijgende energiefactuur is een belangrijk thema voor elke Brusselaar, en het ziet er niet naar uit dat die snel zal dalen. We bespraken al het probleem dat er een gebrek aan energieleveranciers is in dit gewest. Slechts twee klassieke stroomleveranciers aanvaarden nog nieuwe klanten in Brussel. Nochtans staan de prijzen van stroom en aardgas op het hoogste peil in meer dan tien jaar tijd. Voor de consument is het dus de moeite waard om leveranciers met elkaar te vergelijken en er de goedkoopste uit te pikken.

De Brusselaar heeft die keuze bijna niet meer. De leveranciers OCTA+ en Mega beslisten afgelopen zomer om niet langer gas en elektriciteit te leveren aan nieuwe klanten. Als reden wordt steevast verwezen naar de overmatig strenge Brusselse regelgeving. We hebben het daarover al gehad. Ook Brugel stelde in een advies dat er wel degelijk een probleem is.

même que nous voulons privilégier les véhicules partagés à la possession individuelle d'un véhicule.

Cela répond d'ailleurs en partie à la question du prix. Je rappelle que dans tous les cas de figure, une voiture électrique a un meilleur rendement environnemental qu'une voiture thermique. Toutes les études scientifiques vont dans ce sens. Cette différence s'explique surtout par le fait que le rendement énergétique de l'électricité est très largement supérieur à celui des moteurs thermiques. Qui plus est, notre stratégie des bornes en voirie imposera l'utilisation d'énergies renouvelables.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Quand sera disponible le site internet de Bruxelles Environnement ?

M. Alain Maron, ministre.- Il est prévu pour le deuxième semestre.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le retrait des fournisseurs d'énergie OCTA+ et Mega et l'augmentation de la facture énergétique des Bruxellois".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ALEXIA BERTRAND,

concernant "le départ d'OCTA+ du marché de l'énergie bruxellois".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, la demande d'explications jointe sera lue par Mme Aurélie Czekalski.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- La hausse des factures d'énergie, qui ne semble pas près d'être enrayée, touche tous les Bruxellois. Les consommateurs devraient pouvoir comparer et choisir le fournisseur le plus avantageux, or ce n'est presque plus possible aujourd'hui. Seuls deux fournisseurs d'énergie, Lampiris et Engie Electrabel, acceptent encore de nouveaux clients à Bruxelles.

OCTA+ et Mega ont imputé leur départ à la réglementation bruxelloise trop stricte, problème qui a également été souligné par Bruxelles Gaz électricité (Brugel). En janvier 2022, les contrats des 17.000 clients d'OCTA+ ont été transférés chez Engie Electrabel.

Er blijven nog maar twee leveranciers over voor de Brusselse gezinnen: Lampiris en Engie Electrabel. Daarbij komt nog dat 17.000 klanten van OCTA+ in december een heel slecht nieuwjaarsgeschenk kregen toen OCTA+ besloot om de Brusselse energiemarkt te verlaten. De klanten van OCTA+ ontvingen een mail waarin hun contract vanaf januari 2022 wordt opgezegd en waarin ze automatisch worden overgedragen aan een andere leverancier, met name Engie Electrabel.

¹⁷⁵ Het vervangcontract geldt voor een periode van 1 jaar. Er wordt een variabel geïndexeerd tarief op toegepast. Dat zal, zeker voor de vaste contracten, veel duurder zijn dan de contracten die de klanten hadden bij OCTA+. Met een variabel contract zal de energiefactuur ongetwijfeld enorm stijgen.

U zei dat u werkt aan een aanpassing van de Brusselse wetgeving in de hoop de Brusselse energiemarkt opnieuw concurrentieel te maken. Hebt u er ook bij vermeld dat u niet wilt raken aan de bescherming van de klanten? Hebt u daarover contact gehad met de energieleveranciers? Wat was hun reactie?

Het is duidelijk dat OCTA+ niet overtuigd is, want het huidige strenge wettelijke kader wordt nog steeds als motivatie opgegeven in de communicatie met klanten om de markt te verlaten. Had u, voorafgaand aan de beslissing, contact met OCTA+?

Hebt u overlegd met de andere leveranciers die zich terugtrekken, zoals Mega, om hun plannen te bespreken? Hebt u eventueel een gunstigere overgangsregeling besproken met OCTA+?

Wat is uw advies voor de vele Brusselaars die in 2022 hun energiefacturen aanzienlijk zullen zien stijgen? Is het zomaar mogelijk dat een energieleverancier vaste contracten opzegt waardoor de Brusselaars onverwachts hard getroffen worden?

Ik heb het niet in mijn vraag vermeld, maar ik zou ook willen weten of u weet wat de gevolgen zijn voor al die Brusselaars die van de ene dag op de andere hun contract opgezegd zien en die door Engie Electrabel worden overgenomen. Welke impact heeft dat op hun factuur?

Veel van die klanten hebben nog niets gehoord van Engie Electrabel. Zij weten vandaag nog niet welke tarieven op hen van toepassing zijn. Hebt u contact met Engie Electrabel om dat op te lossen? Het kan toch niet dat je een maand na opzeg van een contract niet weet waar je aan toe bent. Wat is er precies aan de hand? Hebt u contact met Engie Electrabel om te zien of de opvolging correct gebeurt?

¹⁷⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Op 1 januari 2022 heeft energieleverancier OCTA+ de Brusselse markt verlaten.*

U hebt aangekondigd dat de regelgeving zou worden gewijzigd om zoveel mogelijk Brusselaars de toegang tot energie te waarborgen. De standaardleverancier zou geen privéoperator

Un tarif variable indexé sera appliqué aux contrats de remplacement. Les tarifs seront donc beaucoup plus élevés qu'avec les contrats fixes d'OCTA+.

Votre volonté d'adapter la réglementation bruxelloise afin de favoriser la concurrence s'accompagne-t-elle d'un renforcement de la protection des consommateurs ?

Aviez-vous pris contact avec OCTA+ avant son départ, ou avec les autres fournisseurs d'énergie qui quittent le marché bruxellois ? Avez-vous négocié un régime transitoire plus avantageux ?

Que conseillez-vous aux nombreux Bruxellois qui voient en 2022 leur facture s'envoler ? Faut-il s'attendre à ce qu'un fournisseur rompe des contrats fixes ?

Comment se traduit, sur la facture, le passage chez Engie Electrabel des clients dont le contrat a été résilié ? Nombre d'entre eux n'ont toujours reçu aucune nouvelle d'Engie Electrabel et ignorent les tarifs qui leur seront imposés. Êtes-vous en contact avec ce fournisseur ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Le 1er janvier 2022, le fournisseur d'énergie OCTA+ a quitté le marché bruxellois, apparemment en raison d'une réglementation trop stricte du marché. Selon vous, la raison de ce départ n'est pas la législation régionale trop protectrice, comme nous avons pu l'entendre en*

meer zijn, maar intercommunale Sibelga en de OCMW's zouden worden belast met de afbetalingsplannen van consumenten.

Welke maatregelen zijn getroffen om de situatie op korte termijn te verbeteren?

Waarom wordt Sibelga de standaardleverancier?

commission de l'environnement du 8 décembre dernier ou encore par voie de presse début janvier.

Par ailleurs, vous avez annoncé également que le cadre de régulation à Bruxelles allait être modifié et qu'un texte passerait en dernière lecture au gouvernement avant d'arriver sur la table du parlement. Ce texte viserait à garantir l'accès à l'énergie à un maximum de Bruxellois. Cependant, le fournisseur par défaut ne serait plus un opérateur privé présent sur le marché, mais l'intercommunale Sibelga, et le plan d'apurement pour les consommateurs en défaut serait pris en charge par le CPAS.

Quelles sont les mesures prises pour améliorer la situation à court terme ? Étudiez-vous la possibilité de revoir la procédure devant le juge de paix ?

Qu'est-ce qui justifie que Sibelga devienne le fournisseur par défaut ? Quels éléments ont motivé cette décision ?

¹⁷⁹ **Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld).**- Ik stelde over dit thema in september 2021 al een actualiteitsvraag en herhaalde die vraag op 29 december, maar toen werd er verwezen naar de vragen die in deze commissie worden behandeld. Daarom sluit ik me nu graag aan.

De Brusselse energieregulator Brugel waarschuwde al dat de te strikte regelgeving om kwetsbare klanten te beschermen de energieleveranciers op de markt afschrikt. Daardoor is er een situatie ontstaan waarbij de prijzen voor de consument stijgen in plaats van dalen. De prijzen stijgen hoe dan ook al door andere factoren, maar dit komt er nog eens bovenop. Ik stelde toen in mijn vraag dat de overregulering van de markt in Brussel een schoolvoorbeeld van een selffulfilling prophecy is. OCTA+ besliste om de Brusselse markt te verlaten. In een artikel van L'Écho van 29 december staat dat de sociale regulering op de Brusselse energiemarkt een variant is op "too much taxes kill taxes". Dat staat ook in het artikel in De Tijd over hetzelfde onderwerp.

¹⁸¹ **Samengevat:** OCTA+, de energieleverancier die uit Brussel komt en er ook actief was, gaat weg omdat er op de Brusselse energiemarkt te veel wanbetalers zijn die te hoge bedragen verschuldigd zijn en bovendien een te grote bescherming genieten. Dat maakt het risicovol om op de Brusselse markt te blijven.

OCTA+ blijft wel actief in Vlaanderen en Wallonië. In juli had het bedrijf al aangekondigd dat het geen nieuwe Brusselse klanten meer zou aannemen en nu zegt het ook zijn overeenkomst met de resterende 17.000 klanten op. Ik heb daarover dezelfde vragen als mevrouw Van Achter.

Het gewest slaagt er blijkbaar niet in om een gericht sociaal beleid te voeren, maar neemt alleen ruime, ongenueanceerde maatregelen. Zult u voorstellen doen om de sociale steun gericht te maken en tegelijkertijd de algemene bescherming te versoepelen?

Mme Khadija Zamouri (Open Vld) (en néerlandais).- *Brugel, le régulateur bruxellois pour l'énergie, nous a déjà mis en garde quant à l'effet dissuasif de la réglementation trop stricte visant à protéger les consommateurs vulnérables. Elle a aggravé la hausse des prix. La surrégulation du marché bruxellois constitue un exemple type de prophétie autoréalisatrice. Trop de taxes tuent les taxes, comme le souligne la presse.*

En résumé, OCTA+ quitte le marché bruxellois - mais reste présent en Flandre et en Wallonie - à cause des mauvais payeurs, qui bénéficient d'une trop grande protection.

Au lieu de mener une politique sociale ciblée, la Région ne prend que des mesures générales et non nuancées. Comptez-vous inverser la tendance ?

Par ailleurs, comptez-vous favoriser l'utilisation de compteurs intelligents permettant aux consommateurs de connaître chaque mois le montant de leurs factures ?

Sur le plan de la protection des consommateurs vulnérables, une politique uniforme dans les dix-neuf CPAS constituerait déjà un pas important vers une approche plus ciblée.

Zult u ook stappen zetten om het gebruik van digitale energiemeters te bevorderen, zodat consumenten van maand tot maand hun energiefactuur kennen en niet op het einde van het jaar met te hoge facturen geconfronteerd worden?

Voor de bescherming van de kwetsbaarste klanten zou een uniform beleid in de negentien OCMW's al een heel goed begin zijn van een betere, meer gerichte aanpak. Dat is heel wat anders dan zomaar beslissen dat sommige klanten niet meer gewenst zijn en dat Engie Electrabel het maar moet oplossen.

¹⁸³ **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *De liberalisering van de energiemarkt in 2003 moest de energieprijzen verlagen. De situatie evolueert echter helemaal niet meer in die richting.*

Omdat opnieuw een operator is vertrokken, ontstaat steeds meer een duopolie. Hoe zult u dit probleem aanpakken?

Hoe kan een prijsverlaging samengaan met de bescherming van de kwetsbaarste consumenten, zonder dat het ongewenste effect wordt gesorteerd dat er in het Brussels Gewest onvoldoende operatoren zijn?

¹⁸⁵ **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Hoewel we dit debat al vaak hebben gevoerd, blijft het belangrijk.*

Het verbaast me dat sommige parlementsleden de spreekbuis willen blijven van de leveranciers en van drukingsgroepen. De Brusselse markt is zeer bijzonder: klein van omvang, een vrij laag verbruik, gezinnen die gemiddeld armer zijn in vergelijking met de rest van het land, een energieleverancier die sterk verankerd is, enzovoort.

De vrijmaking van de energiemarkt is een mislukking in Brussel, want de energieprijzen zijn niet gedaald. De sterke stijging van die prijzen in combinatie met de coronacrisis heeft de bestaansonzekerheid doen toenemen. Het is dus niet het geschikte moment om de beschermingsmechanismen voor de consumenten af te bouwen. Dat is niet wat de minister doet, maar wat hier wel gesuggereerd wordt.

De vangnetten moeten versterkt worden, zodat de gezinnen solvabel blijven. Dat is mogelijk dankzij de maatregelen die u hebt aangekondigd, waaronder een betere toegankelijkheid

Mme Marie Nagy (DéFI).- En 2003, lorsque la libéralisation du marché de l'énergie a été votée, l'objectif était de réduire les coûts et le prix de l'énergie en faveur des consommateurs.

Force est de constater que l'évolution de la situation à Bruxelles ne va plus tout à fait dans ce sens. Vous me direz sans doute que la situation à Bruxelles est particulière, que c'est un petit marché, etc. Je pense que nous sommes tous conscients de la difficulté de la Région, qui voit en outre sa population s'appauvrir depuis 30 ans sans que nous sachions véritablement comment arrêter cet appauvrissement.

En attendant, nous constatons qu'un autre opérateur - OCTA + - est parti, créant une situation avec de moins en moins de concurrence et un duopole de plus en plus marqué. Rappelons que ce duopole est contraire à la législation en vigueur en Belgique, et à Bruxelles en particulier.

Comment abordez-vous cette question ?

Comment concilier une réduction des prix pour les consommateurs en général avec une protection des consommateurs les plus faibles en particulier - laquelle a l'assentiment de tous ici présents -, le tout sans l'effet indésirable d'un nombre insuffisant d'opérateurs en Région bruxelloise ?

M. Martin Casier (PS).- Comme le rappelait Mme Nagy, nous avons déjà souvent eu ce débat dans cette commission, et le ministre a déjà plus ou moins répondu à toutes les questions que nous posons aujourd'hui. Cependant, ce débat reste essentiel et je remercie Mmes Van Achter et Bertrand d'avoir porté ce point à l'ordre du jour de la commission.

Je suis malgré tout quelque peu surpris d'entendre certains de mes collègues continuer à porter les propos des groupes de pression et des fournisseurs sans faire preuve de davantage de modération. Comme Mme Nagy et vous-même l'avez rappelé, M. le ministre, il est vrai que le marché bruxellois est tout à fait particulier. Sa taille est réduite, la consommation est modérée (voire relativement faible), les ménages bruxellois présentent un état de pauvreté supérieur à la moyenne belge, nous avons un ancrage fort du fournisseur historique Engie, dont la part de marché est la plus importante du pays, et nous constatons une trop faible mobilité des consommateurs.

La libéralisation des marchés du gaz et de l'électricité est un échec à Bruxelles, car elle n'a pas répondu aux promesses de la

tot de hulpverlening, gedeeltelijke automatisering van het statuut van beschermde klant, meer middelen voor de OCMW's enzovoort. Die maatregelen komen ook de leveranciers ten goede, aangezien ze de consumenten helpen om hun facturen te betalen. Dit is de meest constructieve aanpak.

Vormt de sterke stijging van het elektriciteitsverbruik als gevolg van de strategie inzake de elektrificatie van de mobiliteit een deel van de oplossing voor het probleem dat er te weinig leveranciers zijn?

diminution des coûts pour les consommateurs, indépendamment même de la crise que nous traversons actuellement. Non seulement l'augmentation très importante du prix de l'énergie couplée à la crise sanitaire n'a fait que fragiliser encore davantage les ménages qui se trouvaient déjà dans une situation précaire, mais elle a aussi touché la classe moyenne qui éprouve de plus en plus de difficultés à honorer ses factures d'énergie.

Dans ce contexte, je trouve que le moment est particulièrement mal choisi pour suggérer un détricotage des mécanismes de protection des consommateurs. Je ne dis pas que c'est ce que vous faites, M. le ministre, mais c'est ce que certains ici laissent supposer, je tiens à ce qu'il n'y ait aucun malentendu à ce sujet.

Par exemple, nous avons entendu des interventions au sujet de la durée minimale du contrat et du maintien de l'autorisation de coupures d'énergie, alors qu'il s'agit d'un bien de première nécessité. Ces éléments ne peuvent être amenés dans les discussions et encore moins dans le contexte qui est le nôtre aujourd'hui.

Notre postulat est qu'il est tout à fait possible et souhaitable pour l'ensemble des parties de renforcer les filets de sécurité afin de préserver la solvabilité des ménages ou de les aider à sortir de situations inextricables dues à l'emballement de leur dette énergétique, et ce par l'ensemble de mesures que vous nous avez annoncées : l'optimisation de l'accès aux dispositifs d'aide, l'automatisation partielle de l'accès au statut de client protégé, l'assouplissement des conditions d'accès à la fourniture garantie, des moyens accrus pour les CPAS, etc.

Toutes ces dispositions sont également dans l'intérêt des fournisseurs, puisqu'elles aideront les consommateurs à honorer leurs factures. Cette approche nous paraît la plus constructive et la plus défendable, contrairement à celle du détricotage des droits des consommateurs.

Enfin, je me permets d'aborder une nouvelle question dans ce débat, liée à l'électrification de la mobilité. Mon groupe se demande si l'augmentation importante de la consommation électrique qui découle de cette stratégie est une partie de la solution au problème du manque d'acteurs sur le terrain. Dans l'affirmative, comment s'intègre-t-elle dans la stratégie relative aux différents fournisseurs ?

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais)*. - *La Flandre compte vingt fournisseurs d'énergie, la Wallonie dix. Bruxelles est en position de faiblesse et ses habitants paient donc des tarifs plus élevés que dans le reste du pays. Ils sont donc particulièrement touchés par les hausses de prix actuelles.*

Comment comptez-vous garantir l'équilibre entre une protection adéquate des consommateurs et une marge de manœuvre suffisante pour les fournisseurs ?

¹⁸⁷ **Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit)**. - In Vlaanderen zijn er maar liefst twintig aanbieders van energie en in Wallonië tien. Brussel zit dus in een zwakke positie en dat heeft negatieve gevolgen. De gemiddelde Brusselaar betaalt zo'n 330 euro per jaar meer voor energie dan een Vlaming en 223 euro dan een Waal. Dat zijn harde cijfers en voor veel gezinnen zullen die zich deze winter vertalen in heel veel ellende. Zij zullen de huidige prijsstijgingen ook extra hard voelen.

Ik sluit me aan bij alle voorgaande vragen. Hoe wilt u het evenwicht behouden tussen een adequate bescherming van de gebruikers en voldoende beweegruimte voor de leveranciers? Het zou immers een gevolg zijn van de strenge regels dat

energieleveranciers vertrekken uit Brussel. Er moet toch een evenwicht te vinden zijn.

¹⁸⁹ **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik ben het niet eens met een aantal parlementsleden.*

De studie van Brugel toont aan dat de procedure om wanbetalers te beschermen, ze dieper in de schulden duwt. Het heeft niet veel zin om een systeem in stand te houden dat de factuur doet oplopen.

Het gewest laat een kans liggen door de vertraging die de gas- en elektriciteitsordonnantie heeft opgelopen. Die had in juli 2021 goedgekeurd moeten zijn om de oprichting van energiegemeenschappen te bevorderen, slimme tellers te plaatsen en van de leveranciers echte partners voor de energietransitie te maken.

Hebt u de voorbije maanden met de leveranciers de Brusselse energiemarkt besproken?

Wat is uw strategie om ze terug te doen keren?

Wat is de strategie van de regering om uit deze crisis te geraken? Structurele wijzigingen zijn immers noodzakelijk.

¹⁹¹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Binnen enkele weken zal een debat plaatsvinden over de wijziging van de gas- en elektriciteitsordonnantie.*

OCTA+ heeft op 1 januari 2022 de Brusselse markt verlaten. De analyse van de Brusselse markt en van die beslissing moet echter worden genuanceerd. Sibelga heeft immers beslist om het contract met OCTA+ op te zeggen, omdat deze

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je suis ce débat depuis longtemps et vous connaissez ma position à ce sujet. Je ne suis pas d'accord avec la lecture de certains députés.

Telle qu'elle est conçue aujourd'hui, la protection du consommateur ne le protège pas. Cela n'a pas beaucoup de sens de perpétuer un système qui ne fonctionne pas et qui a pour seuls résultats d'augmenter le prix de la facture - puisque la composante énergie de la facture bruxelloise est beaucoup plus élevée qu'ailleurs - et de pousser le consommateur vers le cycle infernal du surendettement.

L'étude de Brugel montre en effet que la procédure qui est censée protéger les consommateurs mauvais payeurs ne fait en réalité qu'exploser leur endettement. C'est ce système que nous devons changer.

La Région bruxelloise est en train de rater un tournant majeur, qui est notamment dû au retard de l'ordonnance gaz-électricité. C'est aujourd'hui, avec la flambée des prix de l'énergie, que les consommateurs se posent des questions et cherchent des solutions.

Cette ordonnance gaz-électricité aurait dû être adoptée en juillet dernier pour faciliter la création de communautés d'énergie, l'installation de compteurs intelligents, etc., et faire des fournisseurs de véritables partenaires de la transition énergétique. Or, c'est le contraire qui se produit aujourd'hui, puisque la Région bruxelloise a fait fuir ces fournisseurs.

Quels contacts avez-vous eus ces derniers mois avec les fournisseurs sur la question de la fuite des fournisseurs et du marché énergétique bruxellois ?

Quelle est votre stratégie pour garantir le retour d'une multitude de fournisseurs à Bruxelles, parmi lesquels les citoyens pourront choisir celui qui leur convient le mieux ?

Quelle est la stratégie du gouvernement pour sortir de cette crise ? Les primes fédérales sont importantes, mais des changements structurels s'imposent au niveau du marché énergétique à Bruxelles.

Comment comptez-vous sortir Bruxelles de ce marasme ?

M. Alain Maron, ministre.- Vos questions me permettent de faire le point préalablement à un débat qui aura lieu dans quelques semaines et qui portera sur la modification de l'ordonnance gaz-électricité.

OCTA+ a effectivement quitté le marché bruxellois le 1er janvier 2022. Je vous invite cependant à nuancer l'analyse de la situation du marché bruxellois ainsi que l'analyse de cette décision. En effet, la décision de résilier le contrat d'accès aux réseaux de gaz et d'électricité d'OCTA+ a été prise par Sibelga, après

energieleverancier niet meer in staat was zijn verbintenissen na te komen.

De officiële communicatie van Brugel verduidelijkt de situatie van OCTA+ en de beslissing van Brugel.

De leverancier heeft dus niet zelf beslist om te vertrekken, maar is moeten vertrekken.

¹⁹³ *(verder in het Nederlands)*

Toen ik in oktober antwoordde op de vraag om uitleg van mevrouw Van Achter, heb ik er inderdaad op gewezen dat er andere elementen meespelen die de huidige toenemende moeilijkheden van bepaalde leveranciers op de Brusselse markt rechtvaardigen. Vooral de huidige uitzonderlijke stijging van de energieprijzen heeft meerdere gevolgen voor de leveranciers en de afnemers: de prijzen van variabele contracten stijgen pijlsnel en er zijn steeds minder aanbiedingen met een vaste prijs beschikbaar.

¹⁹⁵ *(verder in het Frans)*

Kleine leveranciers produceren zelden zelf de elektriciteit die ze leveren. Dat leidt soms tot een schaaffect wanneer leveranciers de energie tegen een lagere prijs verkopen dan de prijs waartegen ze de energie hebben gekocht.

De komende maanden zullen de prijzen nog niet dalen. Deze ongunstige situatie is niet specifiek voor Brussel. In Vlaanderen is de Vlaamse Energieleverancier failliet gegaan.

Het illustreert dat de situatie complex is en dus niets te maken heeft met de Brusselse regelgeving. De zwaarste problemen hebben zich in Vlaanderen voorgedaan, terwijl de regelgeving er volgens de leveranciers gunstiger is.

Sibelga heeft de overeenkomst betreffende de toegang tot het gas- en elektriciteitsnet van OCTA+ op 1 januari met bijna onmiddellijke ingang beëindigd. Brugel moest de continuïteit van de energielevering aan de klanten garanderen.

une concertation entre les parties organisée par Brugel, OCTA + n'étant plus en mesure d'honorer ses engagements auprès de Sibelga.

Il faut être clair sur ce point. Il y a eu une réécriture communicationnelle de l'histoire, mais la réalité n'est pas exactement celle-là. La communication officielle du régulateur Brugel clarifie la situation d'OCTA+ et les raisons qui expliquent la décision de résiliation par Sibelga des contrats d'accès aux réseaux d'électricité et de gaz, ainsi que la décision de Brugel d'entamer une procédure de retrait de licence.

Ce n'est donc pas le fournisseur qui a décidé de partir : il a dû partir parce qu'il ne répondait pas aux conditions requises pour rester et n'honorait pas un certain nombre d'engagements. La communication de Brugel est très explicite et claire en ce sens.

(poursuivant en néerlandais)

D'autres éléments justifient les difficultés croissantes de certains fournisseurs. L'actuelle hausse exceptionnelle des prix de l'énergie entraîne des conséquences pour les fournisseurs et les consommateurs : le prix des contrats variables monte en flèche et les offres de contrats fixes se raréfient.

(poursuivant en français)

Les petits fournisseurs produisent rarement eux-mêmes l'électricité qu'ils fournissent. Ces entreprises, qui achètent et vendent de l'électricité sans la produire, rencontrent donc des difficultés financières pour acquérir l'énergie qu'ils doivent fournir à leurs clients. Il en résulte parfois des effets ciseaux lorsque des fournisseurs vendent l'énergie à des prix plus bas qu'ils ne l'achètent, parce qu'ils ont signé des contrats qui le permettent. Nous n'avons contraint personne à signer ces contrats et à prendre des risques qui se sont avérés inconsidérés pour certains.

Les prévisions récentes d'évolution des prix de l'énergie pour les prochains mois ne donnent pas de perspective de diminution. Ce contexte général défavorable n'est pas spécifique à la Région bruxelloise, comme en attestent les défaillances de deux autres fournisseurs d'accès en dehors de la Région. En Flandre, le dépôt de bilan du fournisseur Vlaamse Energieleverancier a impliqué la cession de contrat de pas moins de 70.000 clients résidentiels et professionnels.

Cela illustre bien la complexité de la situation, qui n'a donc rien à voir avec le cadre réglementaire bruxellois. Alors que le cadre réglementaire flamand est jugé plus favorable par les fournisseurs, les plus graves défaillances se sont produites en Flandre. Je vous invite dès lors à la prudence dans vos analyses

¹⁹⁷ *Het was de taak van Engie om de klanten energie te leveren. Ze konden echter ook een overeenkomst met een andere leverancier sluiten.*

Al sinds de vrijmaking van de energiemarkt uit de energieleveranciers kritiek op de sociale bescherming in het Brussels Gewest. De factuur van de Brusselaars was al die tijd niet hoger dan die in Vlaanderen of Wallonië, ook al is het aanbod beperkter.

Een studie van de vier Belgische regulatoren, die gepubliceerd is op de website van Brugel, illustreert die tendens. Brusselaars betalen niet meer voor hun energie dan Vlamingen of Walen.

Sinds de vrijmaking zijn de ordonnanties meermaals geëvalueerd en is er altijd voor gekozen om het beschermingsmodel te behouden.

¹⁹⁹ *De situatie die OCTA+ in zijn communicatie aanklaagt, is dus niet nieuw en is niet de verklaring voor zijn plotse vertrek. Het is dus niet correct dat OCTA+ de Brusselse energiemarkt heeft verlaten ten gevolge van de regelgeving.*

²⁰¹ *(verder in het Nederlands)*

De energieprijzen crisis heeft de leveranciers echter onder grote druk gezet en het aantal leveranciers dat in Brussel actief is in het residentiële segment, verder doen afnemen. Dat aantal is de laatste maanden onvoldoende geworden. Na evaluatie en overleg met alle marktspelers, zal dat leiden tot aanpassingen aan de ordonnanties, die de Brusselse markt structureel aantrekkelijker zullen maken voor de leveranciers, zonder de bescherming van de consumenten te verzwakken.

sur les causes des difficultés financières et opérationnelles des fournisseurs d'énergie.

Dans ce contexte global de crise, Sibelga a résilié le contrat d'accès aux réseaux de gaz et d'électricité d'OCTA+, avec effet quasi immédiat au 1er janvier 2022. Il revenait au régulateur Brugel d'assurer la continuité de fourniture d'énergie aux clients concernés (12.500 clients résidentiels et 4.500 professionnels), sur la base des dispositions contenues dans les ordonnances.

Il revenait à Engie d'assurer la fourniture des clients concernés, tout en laissant la possibilité aux clients de signer un contrat chez un autre fournisseur. Nous avons été en contact étroit avec l'ensemble des acteurs de marché afin de s'assurer de la continuité de fourniture pour l'ensemble des clients concernés. Je tiens à saluer le travail du régulateur, du gestionnaire de réseau de distribution et du fournisseur historique pour assurer cet accès à l'énergie dans un temps très court.

Le niveau de protection sociale bruxellois est critiqué par les fournisseurs depuis la libéralisation des marchés. Cela fait donc plus de quinze ans que les consommateurs résidentiels bruxellois bénéficient d'une protection renforcée dans leur droit à l'énergie. Contrairement aux craintes exprimées, la facture des Bruxellois n'a pas été plus élevée qu'en Flandre ou en Wallonie pendant tout ce temps, même s'il est vrai que les ménages bruxellois ont disposé d'une offre moins étoffée.

On peut notamment se référer à l'étude récente réalisée par les quatre régulateurs belges et publiée sur le site de Bruxelles Gaz électricité qui illustre cette tendance. Il n'est pas avéré que les Bruxellois paient leur énergie plus cher que les Wallons et les Flamands.

Depuis la libéralisation, les ordonnances bruxelloises ont été évaluées plusieurs fois par les gouvernements et le parlement – la dernière fois en 2018 – et le choix a toujours été fait de confirmer le modèle de protection des consommateurs résidentiels, afin d'assurer l'accès à l'énergie comme bien de première nécessité essentiel à la dignité humaine.

La situation dénoncée par OCTA+ dans sa communication n'est donc pas nouvelle et n'explique pas son départ soudain du marché. Je tiens à être très clair sur ce point. Expliquer le départ d'OCTA+ par la législation bruxelloise est un rideau de fumée et est incorrect sur le plan des faits.

(poursuivant en néerlandais)

La crise des prix de l'énergie a exercé une pression importante sur les fournisseurs, faisant baisser leur nombre sur le segment résidentiel. Les ordonnances seront adaptées afin de rendre le marché bruxellois plus attractif, sans toutefois affaiblir la protection des consommateurs.

203

(verder in het Frans)

We moeten een globale oplossing vinden. Zodra de regelgevende teksten door de regering zijn goedgekeurd, zullen ze aan het parlement worden voorgelegd.

Alvast één leverancier wil opnieuw contracten aanbieden na goedkeuring van die wijzigingen. Sommige leveranciers blijven via groepsaankopen periodiek offertes indienen.

Met de voorgestelde maatregelen zou er ook minder vaak een beroep moeten worden gedaan op de vrederechter.

Mevrouw Bertrand, u verwacht de standaardleverancier, namelijk Engie, met de noodleverancier Sibelga, die alle beschermde klanten moet bevoorraden.

205

De elektriciteitsprijzen swingen de pan uit in heel West-Europa, ook als gevolg van de internationale spanningen. De federale overheid heeft zopas een tweede pakket steunmaatregelen aangekondigd en het gewest probeert de federale maatregelen zo goed mogelijk aan te vullen, want het is uiteindelijk de federale regering die bevoegd is voor de energieprijzen.

Zo heeft het gewest het statuut van beschermde klant ingevoerd waarmee de invorderingsprocedure kan worden opgeschort en de klant het sociaal tarief kan genieten tot hij zijn schuld heeft afgelost.

Als de voorgestelde oplossingen ontoereikend zijn, kunnen de OCMW's worden ingeschakeld. Die energiesteun van het OCMW is niet alleen voor uitkeringstrekkers bestemd.

De OCMW's leken ons de meest aangewezen instanties om die steun te bieden, onder meer omdat zij al beschikken over energiecellen en sowieso al schuldhulp verlenen. De Brusselse

(poursuivant en français)

Nous voulons donc trouver une solution globale. Il y a lieu de rendre le marché bruxellois plus attractif - car il est vrai que deux fournisseurs inconditionnels, c'est trop peu - ainsi que de maintenir et d'améliorer le système de protection. Les textes sont en cours d'approbation en dernière lecture par le gouvernement et seront soumis au parlement le plus rapidement possible.

Comme je l'ai dit, il n'est pas question de fragiliser le système de protection sociale bruxellois. Nous devons effectivement l'améliorer et le rendre plus fluide, casser les spirales de surendettement, mais fragiliser le système serait particulièrement suicidaire pour le moment. Il existe depuis quinze ans un consensus politique à cet égard. Le parlement n'a introduit aucune réforme depuis 2018, et nous allons continuer à offrir un système de protection. Nous en débattons ensemble en commission.

Par ailleurs, un fournisseur a déjà annoncé son souhait de proposer à nouveau des offres de contrat après approbation de ces modifications par le parlement, et certains fournisseurs continuent à remettre périodiquement des offres sur le marché bruxellois, notamment par le biais de systèmes d'achats groupés.

L'ensemble des mesures proposées aura également pour objectif de réduire le recours à la justice de paix, tout en conservant le rôle du juge de paix et en proposant des solutions aux ménages fragilisés en amont des procédures auprès de la justice de paix.

Mme Bertrand, pour répondre à votre question sur le fait que Sibelga devienne le fournisseur par défaut, il me semble que vous confondez le fournisseur par défaut, à savoir Engie depuis 2006, et le fournisseur de dernier ressort, qui est Sibelga depuis de nombreuses années. Sibelga approvisionne donc tous les clients protégés et les clients hivernaux bruxellois.

La crise bat son plein et les ménages sont confrontés à des augmentations de factures d'électricité phénoménales dans toutes les Régions et dans d'autres pays que la Belgique. Il s'agit d'un phénomène global, qui touche à tout le moins l'Europe occidentale, notamment en raison de tensions internationales.

Le gouvernement fédéral vient d'annoncer un second paquet de mesures visant à diminuer l'impact des prix de l'énergie ; nous l'avons appris en même temps que vous. Nous nous assurons maintenant que les dispositifs régionaux complètent le plus adéquatement possible ces mesures fédérales. Il est dès lors important de pouvoir cibler la communication et identifier les personnes les plus en difficulté ou en potentielle difficulté pour leur proposer un soutien adéquat.

La Région de Bruxelles-Capitale a mis en place un statut de client protégé qui permet de suspendre la procédure de recouvrement de la dette et de bénéficier du tarif social jusqu'à ce que la dette soit remboursée. Nous nous accrochons donc au tarif social du

regering besloot dan ook eind vorig jaar al om een bijkomend bedrag van 10 miljoen euro uit te trekken voor de OCMW's.

gouvernement fédéral, qui est bel et bien compétent en matière de prix de l'énergie.

Si les solutions proposées ne permettent pas de répondre aux problématiques, les CPAS disposent de cellules énergie afin d'accompagner, et éventuellement prendre en charge en tout ou en partie les factures d'énergie dans le cadre d'une demande sociale. Je rappelle que ces aides ne sont nullement réservées aux allocataires du CPAS. Toute personne en difficulté peut et doit faire appel aux cellules énergie des CPAS.

Les aides ne sont absolument pas réservées aux allocataires des CPAS. Il nous a semblé assez évident qu'ils étaient les acteurs les mieux positionnés puisqu'ils disposent déjà de cellules énergie, proposent de l'aide pour le règlement de dettes et sont en contact avec de nombreux autres opérateurs sociaux.

À la fin de l'année dernière déjà, en prévision des conséquences sociales assez dramatiques attendues à la suite de la hausse des prix de l'énergie, le gouvernement régional a décidé d'un soutien exceptionnel de 10 millions d'euros à destination des CPAS.

Ces 10 millions d'euros, débloqués pour 2022, peuvent être affectés soit à des aides additionnelles à celles déjà financées par les fonds énergie notamment, soit au renforcement des équipes de travailleurs sociaux, fortement sous pression.

Nous allons à présent analyser la suite. Quid de l'évolution des prix ? Les perspectives ne semblent pas favorables. Quid de l'impact des mesures fédérales ? Nous pouvons nous réjouir de la prolongation du tarif social, étant donné qu'un certain nombre de mesures régionales y sont rattachées. Quid de l'impact des chèques annoncés par le gouvernement fédéral ? Quid des mesures ultérieures annoncées ?

Bref, nous sommes très attentifs à l'évolution de la situation. Des mesures fédérales ou régionales complémentaires pourraient être étudiées à un moment donné. Cependant, à ce stade, il est prématuré d'en parler.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, les fournisseurs ont le droit de proposer un contrat fixe ou variable lorsqu'ils répondent à une demande d'un client. La réglementation fédérale fixe les conditions auxquelles doivent satisfaire les contrats à taux variable.

(poursuivant en français)

Mme Zamouri, l'étude réalisée par les quatre régulateurs des marchés du gaz et de l'électricité n'indique pas que la facture énergétique des Bruxellois serait plus élevée que celle des Wallons et des Flamands. Il serait intéressant que le parlement se penche sur cette étude, plutôt que de propager des informations non étayées.

²⁰⁷ *Dat bedrag kan gebruikt worden voor bijkomende steun bovenop die uit het Gas- en Elektriciteitsfonds of om meer maatschappelijk werkers in te zetten, want die staan onder grote druk.*

Nu buigen we ons over het vervolg. Alles hangt af van de energieprijzenontwikkeling, de federale maatregelen en de effecten daarvan. We volgen de situatie nauwlettend en kunnen bijkomende maatregelen overwegen, maar op dit moment is dat voorbarig

²⁰⁹ *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, een leverancier heeft het recht om een vast of een variabel contract aan te bieden wanneer hij op verzoek van een consument een voorstel voor een leveringscontract doet. De federale wetgeving bepaalt de randvoorwaarden van contracten met variabele prijzen.

²¹¹ *(verder in het Frans)*

Volgens het onderzoek dat de energieregulators uitvoerden, betalen de Brusselaars niet meer voor hun energie dan Walen en Vlamingen.

Voorts voorziet de ordonnantie in een geleidelijke invoering van slimme meters, waarbij bepaalde categorieën voorrang krijgen. Dat geldt echter niet voor gas, want noch Sibelga, noch de

andere gewesten willen massaal investeren in systemen voor aardgas.

Ik hoop dat we het debat over de ordonnantie deze maand nog kunnen voeren in de commissie. De teksten worden in elk geval zo snel mogelijk aan het parlement bezorgd, misschien morgen al na de goedkeuring ervan door de regering.

Ten slotte hoop ik dat de federale regering de maatregel van het sociaal tarief na 30 juni 2022 zal verlengen, want het probleem zal dan allicht nog niet van de baan zijn.

Un déploiement progressif des compteurs communicants ou intelligents est prévu dans l'ordonnance, qui priorise certains segments. Ce déploiement ne concernera a priori pas le gaz : il n'y a en effet pas de volonté de la part de Sibelga et des autres Régions de réinvestir massivement dans des dispositifs au gaz.

Le recours aux juges de paix diminuera fortement une fois les nouvelles mesures adoptées, puisqu'elles permettront de gérer certains aspects en amont.

Le débat en commission sur l'ordonnance gaz-électricité devrait idéalement avoir lieu ce mois-ci. Cela dépendra de l'organisation des travaux au sein de la commission et de la charge de travail des services, ce qui ne relève pas de mes compétences.

Les textes seront transmis au parlement dans la foulée de leur approbation par le gouvernement, si possible dès demain.

Nous espérons que la décision du gouvernement fédéral de prolonger le tarif social sera étendue au-delà du 30 juin 2022, parce qu'il est peu probable que la situation soit résolue d'ici là.

Nous aurons certainement un intense débat sur le projet d'ordonnance qui vous sera soumis dans les prochaines semaines.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le rapport de Brugel indique bien que les Bruxellois paient leur énergie plus cher que les Wallons et les Flamands, contrairement à ce que vous affirmez.*

Je me réjouis que l'ordonnance soit prochainement soumise au débat, mais vous refusez de reconnaître le problème de la protection exagérée des consommateurs, alors qu'il est cité dans le rapport de Brugel et que c'est un élément majeur justifiant le départ des fournisseurs.

Pour qu'un contrat soit résilié, il faut passer par la justice de paix. C'est une procédure inefficace qui aurait poussé les fournisseurs à partir. Vous fermez les yeux sur ces éléments et déplacez le problème sur la question de la pauvreté.

Quelles conditions n'ont-elles pas été respectées pour que Sibelga résilie le contrat d'OCTA+ ? Un différend opposait vraisemblablement ces derniers au sujet de la législation.

213 **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- Ik sta perplex. Ik weet niet goed waar ik moet beginnen. Het enige goede dat ik heb gehoord, is dat we binnenkort over de ordonnantie zullen debatteren, maar verder ontkent u het probleem volledig.

Hebt u het rapport van Brugel van september gelezen? Ik citeer daaruit: "De Brusselse verbruiker betaalt voor elektriciteit en gas, exclusief belastingen, 223 euro meer dan een Waalse verbruiker en 329 euro meer dan een Vlaamse verbruiker". U zegt echter dat er geen verschil in prijs is.

Vervolgens beweert u ook dat er geen probleem is met overdreven bescherming van consumenten, die enkel uit commercieel oogpunt zou worden aangehaald door energieleveranciers. In haar rapport verwijst Brugel echter letterlijk naar die overdreven bescherming. Waarom denkt u dat die leveranciers vertrokken zijn? De overdreven bescherming zal natuurlijk niet de enige reden zijn, dat geloof ik best. Er spelen uiteraard ook andere zaken mee, maar u ontkent het probleem compleet.

Brugel haalt in haar rapport aan dat contracten enkel kunnen worden verbroken door een beroep te doen op het vredegerecht. Dat zou een van de redenen zijn waarom leveranciers vertrekken, want de procedure bij het vredegerecht is inderdaad niet efficiënt. U ontkent echter al die zaken en doet alsof er geen vuiltje aan de lucht is. Volgens u ligt het probleem aan de armoede in Brussel. U zegt weliswaar dat er een probleem is waar u iets aan zult doen, maar u weet nog niet precies wat u juist gaat doen.

U beweert ook nog dat Sibelga het contract met OCTA+ heeft opgezegd omdat het bedrijf niet meer aan de voorwaarden voldeed. Om welke voorwaarden gaat het? Wat was precies het

probleem? U zegt dat er geen probleem is met de regelgeving. Toch was er blijkbaar een geschil tussen OCTA+ en Sibelga over die regelgeving, want Sibelga zegde het contract op omdat OCTA+ er niet meer aan voldeed.

215 Wat was het probleem tussen OCTA+ en Sibelga waardoor OCTA+ de markt heeft verlaten? Als Sibelga daarvoor verantwoordelijk is, dan zou ik de reden willen kennen.

In tegenstelling tot u vind ik het wel een groot probleem dat de contracten van al die Brusselaars zijn opgezegd. Op het moment dat de energieprijzen heel hoog zijn, krijgen ze een heel nadelig contract voorgeschoteld en verdriedubbelt hun energiefactuur. U doet alsof dat geen probleem is, en daar word ik kwaad van. Die 17.000 getroffen Brusselaars kennen nog altijd niet de voorwaarden van hun nieuwe contract, maar die zullen ongetwijfeld zeer nadelig zijn.

217 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Brugel benadrukt in zijn rapport wel degelijk dat het gebrek aan concurrentie op de Brusselse energiemarkt risico's inhoudt voor de consumenten op het vlak van prijs, producten en dienstverlening. De Brusselse consument is wel degelijk benadeeld ten opzichte van de Waalse en Vlaamse energieklienten. De problemen zijn al lang bekend en worden ook steeds erger. U lijkt zichzelf tegen te spreken en ik heb de indruk dat er in dit verhaal alleen maar verliezers zijn.*

De federale regering heeft onlangs maatregelen genomen, maar ook het gewest kan inspelen op de energieprijzen. Het wordt tijd dat u de handen uit de mouwen steekt.

219 **Mevrouw Khadija Zamouri (Open Vld)**.- Ik heb ook een dubbel gevoel bij uw antwoord: er zijn positieve en negatieve zaken. Zoals de heer De Beukelaer heeft aangegeven, heeft de overregulering haar doel niet bereikt. De facturen van de burgers blijven hoog en het gewest is er niet in geslaagd om hen te

Quelle était la nature de ce différend, qui s'est soldé par le départ d'OCTA+ ? Sibelga est-il responsable ?

Dans ce contexte de prix de l'énergie élevés, les nouveaux contrats seront très désavantageux pour les 17.000 Bruxellois concernés. Votre négation du problème me met hors de moi.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ma réplique abonde dans le sens de ce qu'a dit ma collègue Mme Van Achter. Brugel souligne très clairement dans son rapport que la situation de la concurrence ne cesse de se détériorer. Bruxelles se trouve sur un marché de concurrence imparfaite assimilable à un duopole, avec tous les risques que cela implique pour les consommateurs, tant en matière de prix qu'en matière de produits ou de services.

Une telle situation limite les choix pour les consommateurs bruxellois, qui sont clairement désavantagés par rapport aux consommateurs des autres Régions. Dès lors, le cadre réglementaire trop strict associé à un risque plus élevé de factures impayées conduit certains fournisseurs à limiter le nombre de produits en Région bruxelloise. Nous en avons déjà parlé dans cette commission : il s'agit de la loi de l'offre et la demande, de la concurrence des prix. Les problèmes, qui sont connus depuis longtemps, persistent voire s'aggravent.

M. le ministre, j'entends un peu tout et son contraire dans vos réponses. D'un côté, vous reconnaissez qu'OCTA+ ne remplissait plus les conditions pour rester en Région bruxelloise, et de l'autre vous dites que son départ n'est pas imputable à une réglementation trop stricte. J'ai le sentiment qu'en fin de compte, tout le monde y perd, tant le consommateur en difficulté que l'ensemble des consommateurs, qui ne bénéficient pas des conditions réglementaires optimales pour choisir leur produit.

Outre les mesures adoptées récemment par le gouvernement fédéral, le gouvernement bruxellois dispose également de moyens d'action et de leviers et peut prendre des mesures pour contrer cette hausse des prix. Vous avez un rôle à jouer à cet égard, et mes collègues et moi-même suivrons la situation de près, car il est temps pour vous de mettre les mains dans le cambouis.

Mme Khadija Zamouri (Open Vld) (en néerlandais).- *La surrégulation n'a pas atteint son but puisque les factures restent élevées. Au lieu de protéger les consommateurs, la Région a fait*

beschermen. Het heeft alleen maar meer energieleveranciers weggejaagd. U geeft zelf aan dat er onvoldoende aanbieders op de markt zijn. Ik ben het eens met mevrouw Van Achter: in vergelijking met de andere regio's betalen de Brusselaars het meeste voor hun energie. Dat staat ook in het rapport van Brugel.

De regering geeft 10 miljoen euro aan de OCMW's om iedereen, ongeacht of ze een uitkering van het OCMW krijgen, de energiefactuur te laten betalen. Dat is een goede zaak, maar tegelijkertijd was dat onnodig geweest als het gewest een gezonde energiemarkt had gehad. U neemt in uw antwoord twee tegenstrijdige standpunten in. U wilt de zwakkeren beschermen, maar dat sluit een gezonde concurrentie niet uit. We moeten vooral opnieuw naar een normale situatie evolueren.

U zegt dat Sibelga geen energiemeters ter beschikking wil stellen omdat dat onvoorziene investeringen voor gas zijn. Hoe zit het dan met de elektriciteitsmeters?

Het is positief dat er een ontwerp van ordonnantie komt zodat we kunnen debatteren over de inhoud, maar het is ook belangrijk dat een aantal zaken correct worden gesteld. Dit is een moeilijk debat en het komt erop aan een evenwicht te vinden.

221 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Ik hoop dat de ordonnantie ervoor zal zorgen dat er voldoende leveranciers zijn op de Brusselse energiemarkt en dat dit tegelijkertijd ook de garantie inhoudt dat de zwakste klanten toegang hebben tot energie. De huidige toestand is immers verre van ideaal.*

223 **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Sommige leveranciers beweren dat ze de Brusselse markt verlaten omwille van de maatregelen voor de consumentenbescherming, maar die bestaan al vijftien jaar. Dat doet de vraag rijzen of het ook niet een kwestie van conjunctuur is.*

Het verheugt me dat de ordonnantie erop gericht is de sociale maatregelen te verbeteren en ook vooral beter te richten. Ik ben verbaasd over de reactie van sommige collega's, want u hebt de complexiteit van de toestand op een genuanceerde manier toegelicht.

fuir des fournisseurs alors qu'elle en manque. Les Bruxellois paient leur énergie plus cher que dans le reste du pays.

Les 10 millions d'euros versés aux CPAS par le gouvernement pour aider les ménages à payer leurs factures n'auraient pas été nécessaires dans un marché de l'énergie sain. Vous dites vouloir protéger les plus fragiles, mais cela n'exclut pas une concurrence saine. La situation doit revenir à la normale.

Vous dites que Sibelga ne veut pas mettre de compteurs à disposition car ils représentent des investissements non prévus pour le gaz. Quid des compteurs d'électricité ?

Le débat est complexe et il convient de trouver un équilibre.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Nous devons retenir de la longue réponse du ministre l'annonce même de l'ordonnance. J'espère qu'elle répondra à la question de savoir si un marché concurrentiel est un marché comportant seulement deux ou une multitude de fournisseurs. J'espère également que cette ordonnance protégera les consommateurs les plus faibles tout en garantissant le meilleur accès possible à l'ensemble des consommateurs. Telle est à mon sens la philosophie générale de cette ordonnance.

Nous serons très attentifs aux nouvelles propositions que le gouvernement apportera pour modifier une situation qui – même si ce n'est pas toujours compréhensible comme tel – n'est manifestement pas idéale. J'espère, comme mes autres collègues, que nous aurons rapidement connaissance des prochaines propositions.

M. Martin Casier (PS).- Je vous remercie de votre réponse qui fait l'effort de la complexité. En entendant certains collègues, j'ai l'impression que nous n'avons pas entendu la même réponse du ministre.

Certains opérateurs pointent les mesures de protection des consommateurs comme la raison de leur départ, alors qu'elles existent depuis plus de quinze ans. Il faudrait s'interroger sur la pertinence de l'argument et admettre que des arguments conjoncturels accroissent peut-être la pression.

Selon moi, il ne faut pas prendre pour argent comptant les arguments développés. Les mesures sociales doivent bien sûr pouvoir être renforcées et améliorées pour viser juste, comme le propose M. le ministre dans sa réponse au sujet de l'ordonnance

225

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U ontkent de realiteit. Uiteraard zijn er nog andere redenen waarom de energieleveranciers onder druk staan.*

Brugel en de energieleveranciers zijn echter geen grote boze wolven. U ziet privébedrijven louter als winstmachines die beteugeld moeten worden en luistert volstrekt niet naar wat zij unisono zeggen, namelijk dat er een probleem is met de organisatie van de Brusselse energiemarkt. U blijft dat echter ontkennen.

Luminus is al een tijd geleden vertrokken. Het gaat wel degelijk om een trend. U moet samen met de privébedrijven naar oplossingen zoeken.

Ook over de slimme meters ben ik het volstrekt oneens met u, want ik vind dat die systematisch moeten worden ingevoerd.

Ten slotte, heeft de federale minister van Ecolo zelf gezegd dat de gewesten over hefboomen beschikken om de energieprijzen te doen dalen.

227

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *U kunt de prijzen niet zomaar vergelijken tussen de gewesten. Ik heb alleen gezegd dat de vier regulatoren in een gezamenlijk verslag aangeven dat de algemene prijzen in Brussel tot 2021 niet hoger liggen dan elders. Energieprijzen bestaan uit verschillende onderdelen en sommige daarvan zijn in Vlaanderen misschien voordeliger, maar andere dan weer niet.*

Ik beweer ook niet dat alles volmaakt is en dat twee energieleveranciers volstaan. Daarom wijzigen we de ordonnantie ook.

gaz-électricité, qui arrivera sur la table du parlement à la suite des travaux gouvernementaux.

Je trouve la réponse du ministre particulièrement satisfaisante. Il s'agira pour nous toutes et tous d'avoir des discussions approfondies lors des débats sur l'ordonnance gaz-électricité. Néanmoins, je dois admettre que je suis surpris de certaines répliques, qui ne font pas l'effort de la complexité et de la nuance de la situation que nous vivons.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je suis moi aussi abasourdi par votre réaction dans ce dossier. Vous donnez l'impression d'être dans le déni. Certes, il existe d'autres raisons pour lesquelles la pression sur les fournisseurs est forte. C'est d'ailleurs le cas dans toutes les Régions. Toutefois, le régulateur Brugel et les dirigeants de ces fournisseurs d'énergie ne sont pas des grands méchants loups !

C'est à cet égard que nous avons une approche fondamentalement différente sur ce genre de dossier. Nous pensons que les entreprises privées ont, elles aussi, envie de faire le bien et de faire avancer la société dans le bon sens, alors que vous ne les voyez que comme des entités désireuses de faire du profit, qu'il faut réguler et limiter.

Vous n'accordez pas d'importance à ce que disent ces entreprises - que ce soit dans la presse ou dans le cadre privé -, à savoir qu'il y a un réel problème d'organisation des marchés bruxellois. Vous ne pouvez pas le nier. Or, vous le faites quand même.

OCTA+ n'est pas la seule entreprise concernée. Luminus, par exemple, a déjà quitté le marché il y a longtemps. La tendance s'installe et il faut faire quelque chose ! Aujourd'hui, les entreprises nous disent qu'avec ce qui est prévu dans l'ordonnance, la situation va empirer. Je précise que celles-ci ne jettent pas des clients dehors par plaisir mais par nécessité. Il faut donc essayer de trouver des solutions avec elles.

S'agissant de la question des compteurs intelligents, nous ne sommes absolument pas d'accord. Personnellement, je pense qu'il faut un déploiement systématique, car il s'agit d'un véritable outil de la transition. Votre ministre fédéral elle-même dit qu'il existe des leviers régionaux pour faire baisser la facture d'énergie. Vous ne pouvez donc pas rejeter la responsabilité, car vous avez des leviers en main.

M. Alain Maron, ministre.- Concernant la comparaison des prix, la situation est différente d'une Région à l'autre. Ce que j'ai dit, c'est que les quatre régulateurs indiquent, dans un rapport commun, que les prix globaux de facturation ne sont pas plus élevés à Bruxelles qu'ailleurs, et ce, depuis plusieurs années. Vous ne pouvez pas distinguer la partie commodités et les autres parties comme cela vous arrange. Une partie de la facture est peut-être plus avantageuse en Flandre, mais une autre partie l'est moins. Les Flamands paient plus cher certains aspects de la facture que les Bruxellois. Quand on prend la facture globalement, les prix ne sont pas plus élevés à Bruxelles

Uiteraard overleg ik met de energieleveranciers en beschouw ik ze niet als grote boze wolven. Denkt u nu werkelijk dat mijn kabinet of mijn administratie niet in nauw contact staan met alle betrokken partijen? Wij doen onze uiterste best om een evenwicht te vinden dat bijzonder moeilijk te bereiken is. Zonder bescherming zouden heel wat Brusselaars nu zonder elektriciteit en gas zitten!

²²⁹ *Wie hier nu een lans breekt voor een vrije en open markt, moet dan ook maar eerlijk toegeven dat hij of zij aanstuurt op minder sociale bescherming of verwacht dat het gewest die volledig voor zijn rekening neemt.*

Ik ben trots op die sociale bescherming, ook al is ze niet volmaakt. Ik wil zo snel mogelijk iets doen aan de oplopende schulden waar sommigen tegen aankijken en voorkomen dat die mensen in een vicieuze cirkel terechtkomen. Doordat het gewest een betere sociale bescherming biedt, zullen leveranciers ook minder te maken krijgen met klanten die soms al twee jaar hun facturen niet meer betalen.

Ik steek dus wel degelijk de handen uit de mouwen. Dat zult u zien wanneer we de ordonnantie bespreken. De Brusselse regering heeft overigens als eerste deelstaatregering energiesteun uitgetrokken voor de OCMW's.

Het energiedebat zou erbij gebaat zijn als iedereen wat meer eerlijkheid en nuance aan de dag zou leggen.

qu'ailleurs, du moins sur la période de plusieurs années analysée jusqu'en 2021.

La situation est-elle parfaite pour autant ? Non, et c'est bien pour cela que nous modifions l'ordonnance. Peut-on se satisfaire de deux fournisseurs à Bruxelles ? Non, le cadre réglementaire doit permettre l'installation de plus de deux fournisseurs afin d'élargir le choix des Bruxellois.

Bien sûr que nous dialoguons avec les fournisseurs et que nous ne les considérons pas comme des grands méchants loups. Quelle caricature absurde, peu digne d'un débat parlementaire ! Croyez-vous que le régulateur, mon cabinet, les administrations ne sont pas en contact avec toutes les parties prenantes ? Soyons sérieux ! Il s'agit d'établir des équilibres, lesquels sont difficiles à atteindre entre une attractivité de marché pour les offreurs privés et un cadre protectionnel pour les consommateurs. Sans ce cadre, une bonne partie des Bruxellois serait aujourd'hui sans gaz et sans électricité. Voilà la réalité !

Il faut savoir ce que l'on veut. Que celles et ceux qui disent vouloir un marché libre et ouvert se prononcent également pour moins de protection sociale ou pour une protection sociale prise en charge exclusivement par la Région. Vous savez que ces équilibres sont difficiles à trouver - personne ne l'ignore ! - il faut donc arrêter de faire semblant. Je suis fier et heureux que nous ayons un tel cadre protectionnel. Doit-il être amélioré ? Oui, car son fonctionnement actuel n'est pas satisfaisant, comme l'indiquent les fournisseurs mais également certains acteurs et actrices du secteur social, de la médiation de dette, etc.

Nous voulons nous attaquer à la problématique de l'envol des dettes et casser les cercles vicieux infernaux qui voient la dette de certaines personnes s'emballer et les décisions de justice tomber de manière extrêmement tardive et mécanique. Cela permettrait d'améliorer la protection sociale de fait, de basculer plus rapidement vers une tarification sociale et un accompagnement par la remédiation de la dette. Cela permettrait également aux fournisseurs de ne pas être obligés de garder des clients qui ne paient plus leurs factures depuis parfois deux ans. Nous œuvrons dans cette voie.

Je trouve dès lors pour le moins hasardeux d'affirmer que nous n'essayons pas de trouver des solutions. Nous aurons l'occasion d'en discuter dans quelques semaines, lorsque le texte sera sur la table.

Par ailleurs, le gouvernement bruxellois - bien avant tous les autres gouvernements ! - a pris une mesure spécifique énergie, en allouant dix millions pour les CPAS. Nous avons anticipé la problématique et avons tenté d'y faire face dès le mois de novembre.

Oui, nous tenons à préserver la tarification sociale et le statut de client protégé, ainsi que toutes les dispositions bruxelloises y afférentes.

231 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hoeft ons de les niet te spellen. Wij stellen gewoon vragen, waar u niet altijd op antwoordt. Zo vroeg ik daarnet waarom OCTA+ precies vertrokken is.

233 **De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- OCTA+ deed dat omdat het zijn verplichtingen ten opzichte van Sibelga niet langer nakwam.

235 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Een van de redenen die worden aangehaald, is dat de lasten van Sibelga onevenwichtig verdeeld waren.

Was er ruimte om te onderhandelen met Sibelga? Waarom kon OCTA+ niet meer aan de verplichtingen voldoen? Had het bedrijf te veel wanbetalers? Dat is allemaal zeer belangrijk om te weten.

Door een geschil met Sibelga wordt het contract van vele Brusselaars opgezegd op het slechtst mogelijke moment. In tegenstelling tot wat u laat uitschijnen, is dat geen onbeduidend detail. Het is heel belangrijk om te weten of een en ander wettelijk is vastgelegd en of er onderhandelingsmogelijkheden waren. We moeten weten waarom OCTA+ precies vertrokken is en waarom zoveel voormalige klanten nu zo'n sterke prijsverhoging moeten slikken. Niemand vraagt om de sociale bescherming af te schaffen.

Mijn vragen zijn heel concreet, uw antwoorden moeten dat ook zijn. We hebben een goed debat gevoerd, maar u moet ons niet de les spellen over welke vragen we al dan niet moeten stellen.

- De incidenten zijn gesloten.

239 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS**

239 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

239 **betreffende "de geluidsoverlast van de Zuidfoor".**

241 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Geluidsvervuiling is een stille doder. Er is de constante geluidsoverlast, en daarnaast zijn er acute pieken, bijvoorbeeld door optrekkende motoren en knalpotten, maar ook plateau pieken, die een aantal weken kunnen aanhouden, bijvoorbeeld door de Zuidfoor. Die Zuidfoor is gaandeweg geëvolueerd van een volksfeest naar een pretpark

Il est donc faux d'affirmer que nous ne faisons rien, que nous n'avancions pas, que nous ne nous préoccupons pas de la situation. Comme l'a dit M. Casier, ce débat sur la question de l'énergie mérite davantage de nuances, de qualité et d'honnêteté dans l'analyse.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Vous n'avez pas à nous faire la leçon. Pourquoi OCTA+ est-il parti ?

M. Alain Maron, ministre.- OCTA+ a quitté le marché bruxellois de l'énergie parce qu'il ne réglait plus ses factures à Sibelga et qu'il n'honorait pas ses obligations contractuelles et financières à l'égard du gestionnaire de réseau de distribution.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Une des raisons invoquées est la répartition inégale des charges de Sibelga.

Était-il possible de négocier avec Sibelga ? Pourquoi OCTA+ ne satisfaisait-il plus aux exigences ? Était-il confronté à de trop nombreux mauvais payeurs ?

Le différend avec Sibelga a conduit à la résiliation du contrat de nombreux Bruxellois au pire moment. Personne ne demande de supprimer la protection sociale, nous voulons simplement connaître les raisons du départ d'OCTA+.

Mes questions concrètes appellent des réponses concrètes.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME LOTTE STOOPS

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "les nuisances sonores de la foire du Midi".

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- La pollution sonore est un tueur silencieux. Elle peut prendre la forme de nuisances constantes, de pics ou de plateaux qui durent plusieurs semaines, comme c'est le cas de la foire du Midi.

op verplaatsing. Dat dat de overlast bij de omwonenden beïnvloedt, hoeft geen betoog.

Geluidsoverlast heeft twee belangrijke elementen: de geluidsproductie en de last die die productie met zich meebrengt. De last blijft een subjectief gegeven als je niet meet. Bruzz toonde eind september een videoreportage over de Zuidfoor. Buurtbewoners voerden tijdens de laatste Zuidfoor zelf dure geluidsmetingen uit. Ze wilden er zeker van zijn dat er cijfers beschikbaar waren en gingen aan de slag met een erkend geluidsexpert, die vanuit verschillende huizen rond de Zuidfoor metingen uitvoerde.

Sinds twee jaar zijn ook de bronnen van geluidsproductie op het openbaar domein die binnen in de woonkamers van omwonenden vastgesteld worden, onderhevig aan opgelegde normen. Die normen integreerden de burgers dan ook in hun eigen onderzoek.

Heeft Leefmilieu Brussel de voorbije jaren geluidsmetingen uitgevoerd op en rond de Zuidfoor en wat waren de resultaten daarvan? Werd zowel de productie (emissie) als de last bij de ontvanger (immissie) gemeten? Welke methode werd daarbij gebruikt? Werd alleen de algemene geluidsproductie gemeten of werden er ook geluidsniveaus per attractie bijgehouden?

Welke evolutie door de jaren blijkt uit de cijfers?

De stad Brussel paste dit jaar de geluidsnormen voor de Zuidfoor aan. Werd Leefmilieu Brussel over die grenswaarden geraadpleegd?

243 Heeft Leefmilieu Brussel daarover advies gegeven? Zo ja, wat was dat advies?

Hoeveel klachten over geluidsoverlast door de Zuidfoor waren er dit jaar? Zijn dat er meer of minder dan andere jaren?

Kan Leefmilieu Brussel bekijken hoe het de resultaten van de burgermetingen kan opnemen in zijn onderzoek?

In de ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving staan stevige maatregelen en dito boetes, tot gevangenisstraf toe, gestipuleerd. Welke middelen heeft de administratie om die in te zetten? Wat gebeurt er concreet met overschreden normen of met geïdentificeerde overtreders?

De burgers zijn niet tegen de Zuidfoor, maar wel tegen overdreven geluidshinder. De Zuidfoor bevindt zich door historische afspraken, nog voor Brussel een gewest was, op een gewestweg. Is er al samen de stad Brussel naar alternatieve locaties voor de Zuidfoor gezocht?

245 **De heer Alain Maron, minister.**- Tussen 1995 en 2021 heeft Leefmilieu Brussel 29 geluidscontroles en -metingen uitgevoerd bij de attracties en bij de buurtbewoners van de Zuidfoor. In die periode werden er zeven processen-verbaal opgesteld en 44

Les nuisances sonores se composent de la production sonore et de la nuisance qui découle de cette production. Lors de la dernière foire, des riverains, appuyés par un expert, ont effectué des mesures de bruit en tenant compte des normes applicables, depuis deux ans, aux sources sonores extérieures perceptibles dans les habitations.

Bruxelles Environnement a-t-elle effectué à proximité de la foire du Midi des mesures de la production et de la perception du bruit ? Selon quelle méthode ? Quels niveaux ont-ils été relevés ?

Quelle est l'évolution au fil des ans ?

La Ville de Bruxelles a-t-elle consulté Bruxelles Environnement dans le cadre de son adaptation des normes acoustiques pour la foire du Midi de cette année ?

Bruxelles Environnement a-t-elle rendu un avis ?

Combien de plaintes visant les nuisances sonores de la foire du Midi ont-elles été recensées cette année ? Quelle est l'évolution par rapport aux autres années ?

L'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit des amendes et des mesures fortes. De quels moyens dispose l'administration pour les appliquer ? Qu'advient-il des contrevenants ?

Les citoyens ne s'opposent pas à la foire du Midi mais à des nuisances sonores exagérées. D'autres sites sont-ils envisagés pour accueillir la foire ?

M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).- *Entre 1995 et 2021, Bruxelles Environnement a effectué 29 contrôles et mesures acoustiques à proximité des attractions et chez les riverains de la foire du Midi.*

ingebrekestellingen gestuurd naar uitbaters van attracties die in overtreding waren.

In 2021 bezochten de inspecteurs van Leefmilieu Brussel drie keer de Zuidfoor. Ze controleerden er of de normen van het besluit over buurlawaai werden nageleefd bij de buurtbewoners en de normen van het besluit over versterkt geluid bij alle attracties. Die controles leidden tot het versturen van een proces-verbaal en veertig ingebrekestellingen.

Leefmilieu Brussel gebruikte enerzijds de meetmethoden uit de besluiten over buurlawaai en meetmethode, voor de metingen die werden uitgevoerd bij de buurtbewoners, en anderzijds die van het besluit over versterkt geluid, voor de metingen die werden uitgevoerd voor de attracties die versterkt geluid verspreiden. De metingen werden per attractie uitgevoerd, maar soms was het onmogelijk om het geluid van een specifieke attractie te isoleren van het geluid van de attracties ernaast.

²⁴⁷ Leefmilieu Brussel voerde voor 2018, het jaar waarin het besluit over het versterkt geluid in werking trad, geluidscontroles uit op vraag en voor rekening van de stad Brussel, op basis van het kermisreglement van Brussel-Stad.

Het is moeilijk om een antwoord te geven op de vraag over de evolutie van de metingen. Tussen 2002 en 2018 was Leefmilieu Brussel niet bevoegd om metingen te doen bij buurtbewoners.

Tot 2019 waren er, op vraag van de stad Brussel, informele controles van de attracties op de Zuidfoor, gebaseerd op het kermisreglement van de stad Brussel. In het kader van datzelfde reglement stond de stad Brussel in 2021 de verspreiding van versterkt geluid na middernacht toe. Dat leidde tot de vaststelling van veertig overtredingen.

Aangezien Leefmilieu Brussel tussen 2002 en 2018 niet bevoegd was voor de metingen bij de buurtbewoners voor geluid dat afkomstig was van de openbare weg, is een coherente interpretatie van de evolutie van de cijfers die in haar databank zijn opgenomen, niet mogelijk.

²⁴⁹ Op 3 mei 2021 vond een vergadering plaats met vertegenwoordigers van de stad Brussel en Leefmilieu Brussel over het ontwerp van de wijziging van het kermisreglement. Tijdens die vergadering herinnerde Leefmilieu Brussel aan de geldende regelgeving. Het vestigde ook de aandacht op het besluit over versterkt geluid en op de mogelijkheid die de burgemeester heeft om af te wijken van de grenswaarden van het besluit over buurlawaai. Er werd overeengekomen dat de stad Brussel het ontwerp van het kermisreglement zou doorsturen voor eventuele opmerkingen. Leefmilieu Brussel heeft daarover nog geen reactie gekregen.

Leefmilieu Brussel ontving dertien klachten in 2021. In 2020 vond de Zuidfoor niet plaats. In 2019 ontving Leefmilieu Brussel geen enkele klacht, maar de stad Brussel heeft om een controle verzocht. Zoals ik eerder zei, was Leefmilieu Brussel tussen 2002 en 2018 niet bevoegd om metingen uit te voeren bij

En 2021, des inspecteurs de Bruxelles Environnement ont contrôlé à trois reprises le respect des normes à la foire du Midi.

Bruxelles Environnement a utilisé chez les riverains les méthodes de mesure fixées par l'arrêté sur le bruit de voisinage et les méthodes de mesure, et celles fixées par l'arrêté sur le son amplifié pour les attractions concernées.

Sur la base du règlement des kermesses de la Ville de Bruxelles, Bruxelles Environnement a effectué des contrôles avant 2018, année d'entrée en vigueur de l'arrêté sur le son amplifié. Dans le cadre de ce règlement, la Ville de Bruxelles a autorisé en 2021 la diffusion de son amplifié après minuit.

Il est difficile de répondre à la question de l'évolution car Bruxelles Environnement n'était pas compétente entre 2002 et 2018 pour effectuer des mesures chez les riverains.

Lors de la réunion du 3 mai 2021 entre des représentants de la Ville de Bruxelles et de Bruxelles Environnement concernant le projet de modification du règlement des kermesses, cette dernière a attiré l'attention sur la possibilité dont dispose le bourgmestre de s'écarter des seuils fixés par l'arrêté sur le bruit de voisinage.

Bruxelles Environnement a reçu treize plaintes en 2021. En 2020, la foire du Midi n'a pas eu lieu. En 2019, aucune plainte n'a été déposée mais la Ville de Bruxelles a demandé qu'un contrôle soit effectué. Entre 2002 et 2018, les plaintes étaient traitées par la Ville de Bruxelles.

buurtbewoners. De eventuele klachten kwamen dus bij de stad Brussel terecht.

251 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Bedankt voor alle cijfers, die ik nog eens goed moet nalezen.

Het is jammer dat we, door de opsplitsing tussen het gewest en de stad Brussel, niet over cijfers beschikken. We kunnen subjectief wel zien hoe de kleine kraampjes van weleer zijn geëvolueerd naar enorme machines waarbij, naast het geluid van de machines zelf, het gekrijs van de mensen tot in de woonwijken klinkt.

Ik kan mijn vragen beter tot het bestuur van de stad Brussel richten, onder meer om reactie te krijgen op de vragen die Leefmilieu Brussel ook heeft, zodat alles goed gecoördineerd kan verlopen. We hebben nu nog tijd: het duurt nog even voordat de Zuidfoor weer van start gaat. We moeten goed bekijken hoe de geluidsnormen gerespecteerd kunnen worden. Als er bij slechts drie metingen al veertig ingebrekestellingen waren, dan zal dat aantal zeker oplopen bij meer metingen.

Ik heb niet gehoord of Leefmilieu Brussel de burgerwetenschap, die u bij andere thema's zeer ter harte neemt, wil aan bod laten komen in het rapport om de resultaten te vergelijken met de eigen bevindingen. Op die manier kunnen we samen onze stad beter leefbaar maken.

253 **De heer Alain Maron, minister (in het Frans).**- *Mevrouw Stoops, ik zal u de bijkomende antwoorden, met name die over de burgermetingen, schriftelijk bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

257 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

257 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

257 **betreffende "de stookolietanks in het Brussels Gewest".**

259 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Op zijn site wijst Leefmilieu Brussel de eigenaars van stookolietanks op de gevaren van zulke tanks en op de veiligheids-, milieu- en onderhoudsvoorschriften die ze in acht moeten nemen. Op de site informazout.be vind je alle wettelijke verplichtingen.*

Vanaf 2025 wil het gewest verwarmingsketels op stookolie verbieden. Dat zou niet te veel problemen mogen opleveren, want slechts 16% van de verwarmingsinstallaties in Brussel draait op stookolie. Dit soort vervuilende verwarming loopt op zijn

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *L'absence de données due au chevauchement de compétences entre la Région et la Ville est regrettable. Toutefois, nous pouvons constater que les petits stands d'antan ont laissé leur place à d'énormes machines dont le bruit vient s'ajouter aux cris du public.*

Nous devons veiller au respect des normes acoustiques lors de la prochaine foire du Midi.

Des mesures citoyennes seront-elles prises en compte à des fins de comparaison ?

M. Alain Maron, ministre.- Mme Stoops, vous avez posé beaucoup de questions et je dispose d'un temps limité pour vous répondre. Je propose dès lors de vous envoyer les réponses complémentaires par écrit, notamment celles qui portent sur les mesures citoyennes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "les citernes à mazout en Région bruxelloise".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Sur le site de Bruxelles Environnement, nous pouvons lire au sujet des citernes à mazout en Région bruxelloise : "Le mazout est une substance dangereuse qui fait partie de la famille des hydrocarbures. Les hydrocarbures sont des dérivés du pétrole, inflammables et peuvent notamment entraîner de graves pollutions du sol et des eaux souterraines en cas de fuite ou d'accident.

Si vous disposez d'un réservoir à mazout dans votre habitation ou si vous prévoyez d'en installer un, sachez que des mesures de

laatste benen, waardoor ook de risico's op vervuilde gronden en waterreservoirs zullen verminderen.

Hoeveel stookolietanks zijn er eigenlijk in Brussel? Komen er informatiecampagnes? Wat kost het gemiddeld om een stookolietank in orde te brengen met al de voorschriften? Moet de eigenaar dat allemaal zelf betalen? Hoe wordt hij aangezet om over te schakelen op een andere energievorm? Kan iedere Brusselaar zich aansluiten op het aardgasnet?

Heeft Leefmilieu Brussel weet van vervuilingen te wijten aan stookolietanks? Welke procedure zet het dan in gang om het probleem op te lossen? Zijn er geregeld conformiteitscontroles? Zijn er boetes als bepaalde normen niet worden nageleefd?

précaution et d'entretien s'imposent et qu'il existe, dans certains cas, des obligations légales à respecter."

En visitant le site informazout.be, il nous est possible en quelques clics de consulter la législation appropriée en fonction du réservoir dont on dispose. Pour un réservoir de moins de 3.000 litres enfoui, on constate par exemple que de nombreuses prescriptions légales et contrôles sont à prévoir prochainement.

D'après mes informations, la Région a décidé d'interdire la commercialisation des chaudières à mazout à partir de 2025, et ce peu importe le type de bâtiment concerné. Ce combustible ne représentant apparemment que 16 % du marché des chaudières bruxelloises, la transition ne devrait en principe pas poser trop de problèmes.

Tout semble donc relativement clair concernant la présence de cuves à mazout sur le territoire bruxellois, afin d'assurer la sécurité et de préserver l'environnement, et plus particulièrement d'éviter la pollution des sols et des eaux souterraines. Avec la prochaine interdiction de commercialisation, la voie vers la fin de ce système énergétique plutôt polluant semble être maintenant tracée.

Connaissez-vous le nombre de citernes à mazout présentes sur le territoire bruxellois ? Combien doivent être prochainement mises en conformité ?

Des campagnes d'information sont-elles organisées ? Si oui, est-ce réalisé spécifiquement à destination de propriétaires de cuve à mazout ?

Quel est le coût moyen d'une mise en conformité d'une cuve à mazout ? Celui-ci est-il pris en charge uniquement par le propriétaire ? Y a-t-il des incitants pour passer du mazout à un autre type d'énergie ?

Tous les Bruxellois ont-ils la possibilité aujourd'hui de se raccorder au gaz naturel ?

Bruxelles Environnement a-t-elle déjà enregistré des pollutions dues à des fuites de cuve à mazout ? Si oui, quelle est la procédure mise en place pour y remédier ?

Des contrôles de conformité des cuves à mazout existent-ils ? Si oui, y a-t-il des amendes prévues en cas de non-respect des normes en vigueur ?

M. Alain Maron, ministre.- Bruxelles Environnement ne dispose pas de données précises sur le nombre de citernes à mazout présentes sur le territoire de la Région. En effet, la rubrique d'installation classée concernée porte sur les liquides inflammables ayant un point d'éclair supérieur à 55°C et inférieur à 100°C. Elle ne distingue donc pas les dépôts de mazout de chauffage, les dépôts de diesel et les dépôts d'autres produits inflammables de même intervalle de point d'éclair.

²⁶¹ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel kent het aantal stookolietanks niet precies. Tanks kleiner dan 3.000 liter zijn trouwens niet onderworpen aan al de conformiteitsregels uit het besluit. Uit de afgeleverde energiecificaten kunnen we wel afleiden dat slechts 13% van het Brusselse woningpark met stookolie wordt verwarmd.*

De publicatie van het besluit van 1 februari 2018 ging gepaard met een zeer ruime informatiecampagne bij de gemeenten en installateurs. De site van Leefmilieu Brussel werd

ook bijgewerkt en er werden opleidingen georganiseerd. De Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars heeft zelf ook een campagne gevoerd.

Als iemand zijn installatie in orde moet brengen met de voorschriften, draait hij daar financieel helemaal zelf voor op. Er bestaat in het kader van de renovatiestrategie Renolution wel een premie voor wie van stookolie overschakelt op een warmtepomp of een gascondensatieketel. De kosten van het opruimen van de stookolietank bepalen mee de grootte van die bonus.

Bijna alle Brusselaars kunnen zich aansluiten op het aardgasnet, zo laat Sibelga weten.

En outre, les réservoirs non enfouis de moins de 3.000 litres n'étant pas une installation classée, nous n'en connaissons pas le nombre. Toutefois, ces réservoirs ne sont pas visés par l'arrêté et ne doivent donc pas être mis en conformité.

D'après nos données de certification de performance énergétique des bâtiments pour le résidentiel - dont nous disposons des données pour 50 % du parc de logements -, les installations au mazout concerneraient environ 13 % des logements. Ce pourcentage comprend 13 % d'installations individuelles et 87 % d'installations collectives.

La publication et l'entrée en vigueur de l'arrêté du 1er février 2018 relatif aux dépôts de liquides inflammables utilisés comme combustible ont été accompagnées de campagnes d'information à destination des autorités communales et des exploitants, au travers de formations, de publications sur le site web de Bruxelles Environnement, d'articles dans le magazine de Bruxelles Environnement à destination des exploitants inscrits, de la rédaction de guides exploitants explicatifs et de l'adaptation des pages du site web. Cette communication a été complétée par celle du secteur, notamment par le biais de la Fédération belge des négociants en combustibles et carburants.

Par ailleurs, le coût de mise en conformité des cuves diffère selon le type et le volume de l'installation et l'ampleur des travaux à réaliser. Il est entièrement à la charge du propriétaire. Notez qu'un bonus est prévu dans le cadre des primes Renolution pour remplacer une chaudière à mazout par une pompe à chaleur ou une chaudière à gaz à condensation. Les coûts relatifs à la vidange, au nettoyage, à l'enlèvement ou à l'inertage de la citerne déterminent également le montant maximum du bonus relatif à la sortie du mazout.

Quasiment tous les Bruxellois et Bruxelloises ont la possibilité de se raccorder au réseau de gaz naturel. Sibelga annonce que, sauf pour quelques rares exceptions, le gaz et l'électricité peuvent être fournis sur l'ensemble de la Région.

Les pollutions au mazout à cause de défauts d'étanchéité des cuves sont malheureusement assez répandues. Bruxelles Environnement ou l'autorité communale reçoit un rapport de contrôle des experts indiquant une plaque rouge, soit une présomption de pollution du sol ou des eaux souterraines. Un dossier est alors ouvert à la division inspectat et sols pollués de Bruxelles Environnement pour suivre l'évaluation de cette pollution et son assainissement, et ce conformément à l'ordonnance relative à la gestion des sols pollués.

La législation qui permettra l'exploitation d'un fonds pour l'assainissement des sols des réservoirs à mazout utilisés à des fins de chauffage a été définitivement approuvée par les trois Régions ainsi qu'au niveau fédéral. Le fonds Promaz devrait être opérationnel au printemps 2022. D'ici là, il est déjà possible de communiquer une pollution du sol à la suite d'une fuite d'un réservoir ou de ses conduites.

²⁶³ *Jammer genoeg zijn er geregeld gevallen van vervuiling ten gevolge van lekke stookolietanks. Als de controlerende experts een vermoeden van pollutie hebben, delen ze dat mee aan Leefmilieu Brussel of aan de gemeente en dan wordt er een saneringsdossier geopend. Vanaf het voorjaar van 2022 kan daarvoor het pas opgerichte saneringsfonds Promaz worden aangewend.*

De controles zelf worden geregeld door het Brusselse regeringsbesluit van 2018. Het zijn gemeenteambtenaren die de controles op de milieuvergunning en de exploitatievoorwaarden van installaties van de klasse 3 en 2 uitvoeren. Zij kunnen bij inbreuken een proces-verbaal opstellen, wat gevolgd kan worden door een strafrechtelijke vervolging of een administratieve boete.

Het Wetboek van Inspectie, Preventie, Vaststelling en Bestrafing van Milieumisdrijven, en Milieuaansprakelijkheid voorziet in de mogelijkheid van administratieve boetes tussen

50 en 62.500 euro. Bij cumulatie van overtredingen of recidive kunnen die bedragen nog oplopen. Alles daarover staat op de site van Leefmilieu Brussel.

Concernant les contrôles, ceux-ci existent et sont encadrés par l'arrêté de 2018 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux dépôts de liquides inflammables utilisés comme combustible.

Ces installations étant de classe 3 et de classe 2, l'existence d'un permis d'environnement pour leur exploitation ainsi que le respect des conditions d'exploitation y relatives sont généralement contrôlés par les agents communaux chargés de la surveillance. En cas d'infraction, les agents chargés de la surveillance dressent un procès-verbal d'infraction qui peut faire l'objet de poursuites pénales ou d'une amende administrative alternative.

Le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale prévoit en effet la possibilité d'infliger une amende administrative alternative d'un montant de 50 à 62.500 euros. Les montants peuvent être majorés en cas de cumul des infractions ou de récidive, jusqu'à un montant plafonné à 125.000 euros. Les informations détaillées sur les sanctions en matière environnementale sont disponibles sur le site web de Bruxelles Environnement.

265 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik kom hier wellicht later op terug. Als er veel gevallen van pollutie zijn, moeten we dat immers in het oog houden.*

- *Het incident is gesloten.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Vos informations me permettront peut-être de revenir sur cette question ultérieurement. Comme vous le dites, nous ne disposons pas de données précises, et les cas de pollution sont quand même assez répandus, de sorte que la situation mérite d'être surveillée.

- *L'incident est clos.*

269 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

269 **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

269 **betreffende "de coördinatie tussen de gemeentelijke reinigingsdiensten en het agentschap Net Brussel".**

271 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Op de Alsebergsesteenweg zijn grote werken aan de gang, waardoor er geen vuilniswagens meer kunnen rijden. Daarom heeft Net Brussel op deze gewestweg verschillende ophaalpunten georganiseerd. Dat leidt echter tot sluikstorten.*

Toen ik de Ukkelse schepen mevrouw Carine Col-Lescot over die problemen ondervroeg, zei ze me dat de samenwerking tussen de gemeente en Net Brussel allesbehalve vlot verloopt. De gemeentediensten moeten geregeld inspringen waar Net Brussel het laat afweten. Ook in verschillende andere gemeenten blijkt dat het geval te zijn.

Bent u op de hoogte van de problemen in de Alsebergsesteenweg? Welke oplossingen stelt Net Brussel

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la coordination entre les services communaux en charge de la propreté et l'agence Bruxelles Propreté".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Fin décembre, j'interrogeais l'échevine de la propreté à Uccle, Mme Carine Gol-Lescot, car j'avais été alertée par des riverains concernant la présence de dépôts clandestins à la chaussée d'Alseberg. La situation y est problématique en raison, notamment, du chantier en cours au niveau d'Uccle-Centre.

À la suite des travaux de la chaussée d'Alseberg, des points de collecte de déchets ont été installés par Bruxelles Propreté pour les tronçons auxquels leurs camions de ramassage ne peuvent accéder. Vous n'êtes pas sans savoir que cette voirie est une voirie régionale et que la propreté y est donc assurée par Bruxelles Propreté.

voor? Wordt er voor een betere coördinatie met de gemeentediensten gezorgd? Is de situatie de laatste jaren verbeterd?

Dans sa réponse à ma question, l'échevine évoquait que la collaboration n'était pas optimale entre les services communaux et l'agence régionale de Bruxelles Propreté. Les agents communaux doivent régulièrement - et malheureusement - pallier les défaillances régionales. Dès lors, pendant ce temps-là, ils ne sont pas sur les voiries communales et autres sites ucclóis. C'est un cercle vicieux.

Je tiens à souligner que les agents communaux travaillent sans relâche, parfois dans des conditions difficiles, pour améliorer le quotidien de nos concitoyens, rendre la commune plus propre et, dès lors, plus agréable à vivre pour tout un chacun.

Le problème de la chaussée d'Alsemberg n'est pas isolé, malheureusement. On entend les mêmes réclamations dans d'autres communes. En 2021, la commune de Schaerbeek a voté une motion demandant le transfert à la commune de l'entretien et du nettoyage des voiries régionales présentes sur son territoire. Cette motion n'a finalement pas abouti. Uccle n'en est pas encore à proposer ce transfert, mais l'échevine de la propreté sera attentive aux suites apportées.

La propreté publique est une des principales préoccupations des Bruxellois pour juger de leur qualité de vie au sein de la Région. Il est donc indispensable d'en faire une priorité.

Étiez-vous au courant de la situation problématique de la chaussée d'Alsemberg ? Quelles solutions ont été apportées par Bruxelles Propreté ?

Qu'est-il mis en place pour améliorer la coordination entre les services communaux chargés de la propreté et Bruxelles Propreté ? Quels sont les principaux problèmes rencontrés ? Dans quelles communes la coordination est-elle plus compliquée, et pour quelles raisons ?

Quels sont les moyens mis en commun et quelle est la collaboration entre les communes et Bruxelles Propreté ?

La situation s'est-elle améliorée ou dégradée ces dernières années ?

²⁷³ **De heer Alain Maron, minister** (in het Frans).- *Op 18 januari werd de opmaak van de gewestelijke strategie voor een schone stad afgerond. In die tekst is rekening gehouden met de talloze tips en voorstellen van de deelnemers aan de verschillende fora.*

De impact van wegwerkzaamheden op de afvalophaling kreeg daarbij natuurlijk veel aandacht. Net zoals de lokale verantwoordelijken besef ik maar al te goed dat een nette omgeving belangrijk is voor de levenskwaliteit van de Brusselaar.

Mijn kabinet kent de situatie op de Alsembergsesteenweg goed. Ingeval van werken volgt Net Brussel een protocol om ervoor te zorgen dat het afval toch opgehaald wordt. Samen met de gemeenten werd een aantal ophaalpunten ingericht. Men vraagt via een folder wel aan de inwoners en handelaars om hun

M. Alain Maron, ministre.- Le 18 janvier dernier a eu lieu l'évènement de clôture du processus de coconstruction de la stratégie de propreté urbaine régionale, auquel j'ai eu le plaisir de participer. Divers acteurs, dont l'échevine Mme Gol-Lescot que je remercie encore, ont participé à la présentation des résultats issus de l'agora organisée dans le cadre de ce processus engagé dans le courant du premier trimestre 2021. La nouvelle stratégie sera prochainement soumise au gouvernement.

Les actions proposées par les participants et les participantes aux agoras sont nombreuses, mais ambitieuses et nécessaires, en particulier concernant la thématique que vous abordez. Parmi les participants se trouvaient bien sûr de nombreux élus locaux.

À cet égard, l'impact des chantiers sur la collecte des déchets a été considéré comme un sujet prioritaire à traiter. Je confirme

afval pas te deponeren op de dag dat het wordt opgehaald. Niet iedereen houdt zich echter aan die regel, waardoor er kleine stortplaatsen ontstaan. Vaak is het afval bovendien niet gesorteerd.

que changer Bruxelles et de ce fait améliorer le cadre de vie des habitants et des habitantes en rendant les rues plus propres est bien l'une de mes priorités, tout comme ce l'est pour les autorités locales, et singulièrement pour les échevines et les échevins de la propreté dans les différentes communes.

Mon cabinet a bien été informé de la situation que vous décrivez en préambule de vos questions concernant la chaussée d'Alseberg. De façon générale, en cas de travaux, les services de Bruxelles Propreté suivent un protocole spécifique afin de garantir la collecte des déchets malgré l'impossibilité pour les camions de circuler sur les voies en travaux. Celui-ci consiste à choisir, en collaboration avec la commune en question, des points d'apport volontaire lorsque les riverains ne peuvent plus déposer leurs sacs d'ordures devant chez eux.

Le protocole consiste également à définir les actions de communication comme la distribution d'un toutes-boîtes demandant aux habitants et aux commerçants de déposer désormais les sacs aux jours de collecte sur ces points d'apport. La commune reçoit un exemplaire de ces toutes-boîtes, qu'elle peut aussi distribuer. Bruxelles Propreté souligne néanmoins que les règles ne sont pas toujours respectées par les habitants, voire par les commerçants. Force est de constater que certains points d'apport volontaire se transforment rapidement en décharge, les citoyens estimant que ces points d'apport volontaire sont destinés à recueillir tout et n'importe quoi et peuvent être utilisés comme une décharge à ciel ouvert. De plus, la proximité d'un chantier induit de tels comportements, étant donné le désordre occasionné sur la voirie.

Effectivement, certains se débarrassent de leurs déchets sans respecter les jours et heures de collecte ou encore les consignes de tri. Il n'est pas rare d'y trouver des encombrants.

Plus spécifiquement pour la chaussée d'Alseberg, des efforts sont déployés par Bruxelles Propreté pour permettre aux habitants et commerçants de vivre dans un environnement propre.

Actuellement, la collecte se fait à 5h30. Un toutes-boîtes signalant aux riverains et commerçants que la collecte reprenait en porte-à-porte a été distribué. Ce dernier a été distribué le 16 décembre dernier.

Concernant la sortie des sacs dans la zone de chantier : les équipes de collecte ouvrent les barrières et vont chercher les sacs. Actuellement, la STIB travaille sur un seul des deux côtés de la chaussée et les ouvriers commencent à travailler à partir de 7h du matin, ce qui permet à Bruxelles Propreté de traverser la zone de chantier en camion et d'effectuer la collecte en porte-à-porte, même si c'est plus compliqué.

S'agissant de la sortie des sacs en dehors des jours de collecte, le chantier a repris depuis le 10 janvier. Il subsiste encore un manque de respect de la part de certains habitants. Bruxelles Propreté réalise régulièrement des "remises à zéro", c'est-à-dire un enlèvement de tous les dépôts clandestins aux points

²⁷⁵ *Net Brussel probeert de inwoners van de Alsebergsesteenweg een nette omgeving te bieden. De ophaling gebeurt er momenteel om 5.30 uur. Op 16 december werd een folder verspreid met de boodschap dat de normale ophaling zou worden hervat.*

Ondertussen gooien mensen hun afvalzakken ook over de hekkens die de werf afsluiten. Net Brussel gaat ze daar in alle vroegte weghalen.

Sinds 10 januari zijn de wegwerkzaamheden hervat. Een aantal inwoners respecteert de ophaaldagen niet, waardoor er sluikstorten ontstaan. Net Brussel ruimt die geregeld helemaal op.

De werkzaamheden verplaatsen zich en bijgevolg ook de ophaalpunten. Sommigen blijven hun afval deponeren op de oude punten, waardoor daar stortplaatsen ontstaan. Via een folder probeert men de mensen te informeren en te sensibiliseren.

Net Brussel werkt wel degelijk samen met de gemeente Ukkel en met de MIVB. Er vinden geregeld contacten en vergaderingen plaats.

²⁷⁷ *Het afval op de weg wordt weggehaald door de straatvegers. Voor grotere sluikestorten wordt een speciale ploeg ingezet. Die opereert voornamelijk op basis van klachten en in de gevoelige buurten.*

Het klopt dat de samenwerking tussen Net Brussel en de gemeenten soms beter kan. Maar de situatie evolueert ten goede, daar waak ik over, want openbare diensten moeten ten dienste van de burgers staan. Bij het netheidsplan UP! van Net Brussel werden ook de gemeenten en de burgers zelf betrokken. Met de gewestelijke strategie waarover ik het eerder had, willen we die samenwerking verder verbeteren.

Zeker op het vlak van informatie en bewustmaking, afvalscheiding, preventie en beboeting wordt er vandaag al actief samengewerkt.

d'apport recensés comme problématiques, principalement au coin Messidor-Roosendael.

Le chantier est mouvant et par conséquent les points d'apport volontaire pour les déchets le sont aussi. Bruxelles Propreté constate que certains riverains déposent encore leurs déchets aux anciens points d'apport, créant ainsi des dépôts clandestins. Un nouveau toutes-boîtes a été envoyé aux riverains de la rue Roosendael la semaine du 24 janvier. Il n'est pas évident pour les riverains de subir les travaux et de comprendre que ces points d'apport changent régulièrement. Un travail d'information est dès lors réalisé mais ce dernier peut sans doute être amélioré.

Bruxelles Propreté collabore bien entendu avec la commune d'Uccle et la STIB. Deux récentes réunions (22 décembre et 12 janvier) ont eu lieu avec la commune en présence de l'échevine de la propreté publique. Le suivi de la situation est fréquemment réalisé entre la commune et Bruxelles Propreté. Des contacts sont aussi réalisés avec la STIB et Bruxelles Mobilité.

En ce qui concerne la propreté des voiries, les balayeurs s'occupent de collecter certains petits dépôts clandestins qui entrent dans leurs sacs ; parfois, les dépôts clandestins sont collectés au moyen d'un petit véhicule appelé "Jumper" lors du ramassage des sacs par les agents du nettoyage.

Une équipe spécifique est chargée de l'enlèvement des dépôts clandestins sur les voiries régionales. À cet égard, la priorité est accordée aux zones sensibles. C'est cette même équipe qui reçoit les plaintes de la veille - voire du jour même -, grâce auxquelles elle peut planifier une intervention.

Dans certains cas, malheureusement, la collaboration entre Bruxelles Propreté et les communes n'est pas optimale. De manière plus générale, cependant, la situation tend à s'améliorer, c'est d'ailleurs une de mes priorités. Les services publics doivent travailler ensemble à l'amélioration de la situation, il s'agit de notre devoir à l'égard de nos concitoyennes et concitoyens. À ce propos, un des objectifs stratégiques du plan de redéploiement "UP !" de Bruxelles Propreté consiste à améliorer les résultats de la propreté urbaine en collaboration avec les usagers, les communes et les autres acteurs.

En outre, plusieurs mesures structurelles à prendre ont été définies dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de propreté, en vue d'améliorer cette collaboration. Comme je vous l'ai dit, nous sommes en train de nous approprier le processus et d'effectuer un travail de priorisation en nous appuyant sur les actions déjà entreprises par les communes, par la Région, par Bruxelles Propreté et par d'autres acteurs régionaux.

Enfin, je tiens à souligner que Bruxelles Propreté collabore régulièrement et activement avec les communes bruxelloises dans le cadre d'actions d'information, de sensibilisation, de tri des déchets, de prévention, d'études ou encore de répression des actes de malpropreté.

279

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De Alsebergsesteenweg is geen alleenstaand geval. Denken we maar aan de metrowerken in de buurt van de Stalingradlaan. Ook daar slingert het huisvuil soms op straat rond, omdat de vuilniszakken er niet op de juiste tijdstippen worden buitengezet.*

Een oplossing op dergelijke problemen kan er maar komen via een gedegen samenwerking tussen Net Brussel, de MIVB en de gemeenten. Volgehouden communicatie met de burgers is daarbij essentieel.

Tot slot wil ik een eresaluut brengen aan de straatvegers en vuilnisophalers die onze straten schoon proberen te houden.

- Het incident is gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Comme vous l'avez dit, la coordination entre les différents services est essentielle en matière de propreté publique.

La situation de la chaussée d'Alseberg n'est pas un fait isolé. D'autres chantiers connaissent la même problématique, comme celui du prolongement de la future ligne de métro 3, à proximité de l'avenue de Stalingrad. Des points de collecte ont été mis en place, mais les riverains et les commerçants n'y déposent pas toujours leurs sacs au bon moment. Il arrive que ces sacs laissés en rue se déchirent, ce qui génère de la malpropreté.

Nous devons tous et toutes aller dans la même direction. La coordination et la communication entre les différents services régionaux comme la STIB et Bruxelles Propreté, entre les différents services publics régionaux et communaux, mais aussi la communication auprès des riverains, sont des éléments clés.

Même si la communication par le biais d'un toutes-boîtes est parfois un peu frustrante parce que certaines personnes l'égarent, il faut continuer à taper du poing sur la table.

J'en profite pour saluer le travail difficile des balayeurs de rue puisque ce sont eux qui, en définitive, doivent ramasser tous les déchets qui jonchent le sol.

- L'incident est clos.