

Conseil communal du 30 mai 2024 – Gemeenteraad van 30 mei 2024

Question orale de M. Khalid Talbi, conseiller communal, relative à « la saturation du cimetière multiconfessionnel »

M. Khalid Talbi, conseiller communal – Groupe PTB – En 2002, l'Intercommunale d'inhumation, à laquelle 12 communes, dont Saint-Gilles, sont associées, ouvrait le cimetière multiconfessionnel à Evere. Il s'agit désormais d'un des plus importants du pays. Sa mission est de permettre à nos concitoyens de toute confession d'enterrer leurs proches dans le respect de leur foi et à proximité de leur lieu de vie. C'est donc une tâche extrêmement importante pour notre Région.

Pourtant, depuis plusieurs années, les pouvoirs publics sont interpellés, le cimetière sera bientôt saturé. Il ne resterait que quelques mois... D'ailleurs, en 2020, le vice-président de l'Intercommunale d'inhumation, M. Mansouri, concluait son rapport au conseil communal par ces mots : « Nous estimons que nous pourrions encore enterrer des défunts musulmans jusqu'à la fin de l'année 2024. » Celui de 2021 se termine aussi de manière très explicite : « Que ferons-nous entre 2024 et 2038 ? ». À chaque fois, nous avons insisté sur l'urgence de trouver une solution.

C'est pourquoi des citoyens responsables ont réagi et ont lancé une pétition.

Mes questions sont simples : que fait la commune pour résoudre ce problème ?

Quelles sont les perspectives ?

M. Saïd Ahruil, échevin de l'État civil – LB – Selon le rapport de l'Intercommunale d'inhumation qui date de 2022, 93 % des personnes enterrées dans le cimetière multiconfessionnel de Schaerbeek, situé à Evere, sont de confession musulmane. La participation annuelle de la commune s'élève à 5.000 €.

La durée des concessions est de cinquante ans. Bien que la partie multiconfessionnelle du cimetière n'existe pas depuis 50 ans, elle arrive déjà à saturation.

Comme avec la crise sanitaire, le rapatriement des corps dans les pays d'origine n'était plus possible, beaucoup de familles musulmanes bruxelloises ont, par la force des choses, découvert le cimetière, ce qui progressivement a modifié les habitudes d'une partie de la communauté. En moyenne, depuis 2020, 36 Saint-gillois y sont inhumés chaque année.

Par ailleurs, il y a dans notre cimetière communal une pelouse désaffectée qui pourrait constituer, à terme, une alternative au niveau local. Mais elle ne sera utilisable au mieux que d'ici

deux ou trois ans. Outre l'état de la pelouse en tant que telle, plusieurs paramètres sont en effet à prendre en compte, dont la qualité et la stabilité des accès.

La saturation du cimetière multiconfessionnel de Schaerbeek est inscrite à l'ordre du jour d'une prochaine Conférence des bourgmestres et la Région étudie un certain nombre de pistes. Une négociation est en cours avec le ministère de la Défense pour obtenir des parcelles du côté de Zaventem.

Votre question est légitime mais malheureusement je ne peux vous donner une réponse précise. Comme je l'ai dit, il y a une possibilité sur Saint-Gilles mais il faut étudier son impact budgétaire

Je vais céder la parole à M. Mansouri, représentant de la commune à l'Intercommunale d'inhumation.

M. Khalid Mansouri, conseiller communal – LB – La pétition a eu le mérite de mettre sur la place publique cette question qui préoccupe beaucoup la communauté musulmane. En 2020, on estimait que le cimetière serait saturé en 2024. Heureusement, la commune de Schaerbeek a cédé une nouvelle parcelle à la partie multiconfessionnelle du cimetière, ce qui nous fait gagner un an.

De son côté, l'Intercommunale d'inhumation a sollicité des entretiens avec plusieurs bourgmestres de la Région bruxelloise. Malheureusement, seuls la commune d'Anderlecht, le CPAS de Bruxelles et la Région nous ont répondu.

Anderlecht a une parcelle disponible dans son cimetière mais les conditions ne sont pas favorables pour en disposer.

Le CPAS de Bruxelles nous a proposé trois terrains, situés en périphérie dans des communes néerlandophones. Cependant, il n'est pas facile de modifier l'affectation d'un terrain agricole en cimetière.

La Région nous a fait savoir qu'elle pourrait mettre un terrain à disposition en 2028. Mais nous ne pouvons attendre jusque-là.

Face à ces perspectives plutôt décevantes, le CA de l'Intercommunale a pris contact avec toutes les formations politiques bruxelloises – néerlandophones et francophones. Nous n'avons reçu aucune réponse du côté flamand mais les partis francophones ont pris la question au sérieux et nous ont assurés qu'ils mettront le point à l'ordre du jour des négociations du futur gouvernement régional. Nous avons donc quelque espoir de trouver une solution.

M. Khalid Talbi, conseiller communal – Groupe PTB – Le problème va se poser avec d'autant plus d'acuité que beaucoup, dans les nouvelles générations, préféreront se faire enterrer dans leur pays de naissance. Il y a donc urgence.

Il est logique que la Région bruxelloise se saisisse de la question car elle concerne des citoyens et des citoyennes de toutes les communes.

J'aimerais que le conseil communal soit tenu au courant de l'évolution de la situation.

Je vais profiter de ma réplique pour soutenir le message que le mouvement citoyen va nous transmettre ce soir...

Mme la Présidente – Vous avez déjà dépassé votre temps de parole et votre réplique est censée se rapporter à la réponse du Collège à votre question orale.

M. Khalid Talbi, conseiller communal – Groupe PTB – Pas du tout. J'ai le droit de dire ce que je veux dans ma réplique. Je pourrais même chanter dans le temps qui m'est imparti... à moins que vous ne me montriez un règlement qui affirme le contraire.

Si vous m'aviez laissé parler, j'aurais déjà terminé. J'en avais pour une demi-minute. Je regrette votre manque de souplesse.

*
* *

Question orale de Mme Celi Rodriguez, conseillère communale, relative à « l'octroi du permis d'urbanisme régional relatif au réaménagement de la Barrière et de l'avenue du Parc »

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – Un communiqué de Bruxelles-Mobilité a indiqué lundi que le permis d'urbanisme avait été délivré pour le projet régional Barrière-avenue du Parc. Ce que la presse communique est davantage précis.

Nous avons relayé les diverses préoccupations et contestations des habitants et commerçants relatives à la suppression des emplacements de parking, pénalisant nombre de personnes, dont les PMR ; au risque de report de la circulation sur les quartiers riverains ; aux difficultés pour les livraisons des commerces ou encore à l'absence de traversée de l'avenue au bas de l'avenue Clémentine.

La commune avait remis un avis souhaitant : le maintien de places de stationnement alors que le projet régional en supprimait une centaine ; la modification du sens de circulation à la rue de la Perche et l'évaluation du sens unique dans le goulet de l'avenue du Parc, entre Perche et Barrière. Le permis semble en avoir tenu compte.

Le déplacement du monument honorant le général Tombeur de Tabora est également annoncé.

Combien de places de stationnement seront-elles sauvegardées avenue Paul Dejaer et sur la partie saint-gilloise de l'avenue du Parc ?

L'inversion du sens de circulation à la rue de la Perche, entre Parc et Sterckx, est-elle confirmée ?

La traversée de l'avenue du Parc, entre l'avenue Clémentine et la rue de Bosnie, sera-elle maintenue ?

En cas d'évaluation négative, la réversibilité du sens unique du goulet de l'avenue du Parc, entre la Barrière et la rue de la Perche, est-elle garantie ?

Comment sera organisé le plan de circulation pendant les travaux ? L'accès aux commerces du centre de la commune est-il assuré ?

Le monument honorant le général Tombeur de Tabora restera-t-il sur le territoire de la commune dès lors que sa sépulture se trouve dans le carré des Frères d'armes au cimetière de Saint-Gilles ?

Mme Catherine Morenville, échevine de l'Urbanisme – Ecolo-Groen Avant de répondre à vos questions, je voudrais préciser deux points. Le communiqué de presse a été émis par la ministre Persoons, qui est l'autorité responsable de l'octroi des permis d'urbanisme. Par ailleurs, il s'agit à la fois d'un projet de Bruxelles Mobilité (Barrière) et d'un projet du contrat de Rénovation urbaine (avenue du Parc). L'un est subsidié par la ministre Elke Van den Brandt ; l'autre, par le ministre Rudy Vevoort. Les deux projets constituent le cœur du plan de mobilité mais ont connu un timing plus rapide en raison des délais du contrat de rénovation urbaine. Sans délivrance de permis dans les temps, nous perdions les subsides pour le réaménagement de l'avenue du Parc.

Je vous confirme qu'il a bien été tenu compte des préoccupations exprimées dans le permis. Initialement, il était prévu de conserver 23 places de stationnement dans la partie saint-gilloise de l'avenue du Parc. Nous avons demandé d'intégrer des places supplémentaires. Il y en aura donc 17 en plus, soit 40 en tout. Et parking.brussels est chargé de trouver des solutions hors voirie pour une trentaine de places.

Contrairement à ce que vous indiquez dans votre question, le contrat local de mobilité ne pénalise pas les personnes à mobilité réduite puisque, pour faciliter leur accès au réseau du tram, des trottoirs vont être élargis et des quais aménagés. Ce sera le cas avenue Paul Dejaer, où l'avancement du trottoir pour construire le quai entraînera la suppression de dix places.

L'inversion de sens de circulation rue de la Perche, entre Parc et Sterckx, est intégrée dans le plan de mobilité et dans le permis.

La traversée de l'avenue du Parc, entre la rue de Bosnie et la rue Clémentine, est maintenue.

La réversibilité du sens unique du goulet si l'évaluation est négative figure aussi dans le permis. Le futur aménagement prévoit en effet des gaines pour installer un feu de circulation et

garantir la priorité des trams, ainsi que des largeurs minimales nécessaires afin de reconvertir le goulet en double sens, le cas échéant.

La question du plan de circulation pendant les travaux est à adresser à Bruxelles Mobilité et à la Stib, car ce n'est pas la commune qui gère le chantier – il s'agit d'une voirie régionale. Ceci étant, d'après les informations obtenues de la Région, je vais vous donner les étapes successives. Les commerces de la chaussée de Waterloo resteront bien entendu accessibles via la Barrière et l'avenue du Parc.

La première intervention sera celle de Sibelga, qui posera des câbles en trottoir. L'impact sur la mobilité est faible, d'autant que le travail s'effectuera par petits tronçons. Le début du chantier devrait commencer en septembre 2024, à partir de Rochefort en remontant par phase vers la Barrière.

Ensuite, Vivaqua distribution interviendra pour poser de nouvelles conduites de répartition sous la voirie, côté impair de l'avenue du Parc, avec un impact sur un seul sens de circulation. Le travail s'effectuera également par phase, à partir de mars 2025, en commençant par le goulet vers Rochefort.

Puis ce sera au tour de Vivaqua assainissement, avec, à partir de juin 2025, le renouvellement des raccordements des habitations privées vers l'égout. Les travaux auront lieu par petites phases avec un impact sur un seul sens de circulation à la fois.

Après la Stib prendra le relais avec le renouvellement de ses rails et le changement du trajet des trams sur la Barrière. L'impact sur la mobilité se fera également sur un seul sens de circulation à la fois et par phase. Si tout va bien, les chantiers se poursuivront, à partir de septembre 2025, de Rochefort vers la Barrière.

La Stib va construire de nouveaux quais, puis Bruxelles Mobilité entamera le réaménagement général de façade à façade, en remontant de Rochefort vers la Barrière. À ce stade, il n'y a pas encore de calendrier de travaux. Il sera confirmé une fois que le marché sera adjugé et un entrepreneur désigné.

J'ai appris, comme vous, par un communiqué de presse de la ministre Persoons, que le monument du général Tombeur de Tabora serait déplacé et regroupé avec d'autres monuments de la colonisation. Je n'ai pas d'autre information pour l'instant.

La remise en contexte me semble essentielle lorsque l'on travaille sur la décolonisation de l'espace public. C'est particulièrement le cas ici. Ce monument fait référence à un épisode de la guerre 1914-1918, lors duquel la Belgique affronta les Allemands en Afrique. Il ne convient pas seulement de célébrer un général belge qui a remporté une bataille décisive, il est surtout important de rendre hommage aux 28.000 porteurs et soldats africains, principalement congolais, tombés au

combat, avec femmes et enfants. Ils ont permis cette victoire grâce à laquelle la Belgique a pu s'asseoir à la table du traité de Versailles.

M. Jean Spinette, bourgmestre – Le transfert du monument du général Tombeur de Tabora a dû être envisagé en raison du déplacement du quai du tram indispensable pour maintenir une traversée de l'avenue du Parc à hauteur de la rue de Bonie. Lors de la présentation du dossier par la Stib à l'école des Quatre Saisons, rue Théodore Verhaegen, la perspective de délocaliser ce monument a été applaudie.

La question était de savoir qui allait subventionner ce déplacement. Dans le cadre de l'aménagement du plan de mobilité, nous avons demandé que le financement soit pris en charge par Bruxelles Mobilité ou par les différentes parties prenantes. Mme Persoons a proposé de déplacer ce monument vers un site où elle compte regrouper plusieurs monuments de même nature et les recontextualiser. C'est une offre de service avec une prise en charge des frais de déplacement.

Au moment de la clôture du projet, le Collège envisageait d'installer ce monument au cimetière, à proximité de la tombe de ce général et des personnes tombées au champ d'honneur.

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – En ce qui concerne ce dernier point, ce n'était pas du tout l'objet de ma question et les sous-entendus me paraissent quelque peu déplacés. Il faut bien sûr rendre hommage aux Africains qui ont permis la victoire du général mais je ne parlais pas de ça.

Mme Catherine Morenville, échevine de l'Urbanisme – Ecolo-Groen Je n'ai fait aucun sous-entendu !

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – Ma question portait uniquement sur ce qui allait advenir du monument.

Mme Catherine Morenville, échevine de l'Urbanisme – Ecolo-Groen J'ai simplement voulu faire un lien avec le communiqué de presse de Mme Persoons et son projet de décolonisation de l'espace public. Vous m'avez mal comprise, je pense.

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – J'ai peut-être mal compris mais comme ça j'ai pu clarifier les choses.

Mme Catherine Morenville, échevine de l'Urbanisme – Ecolo-Groen Si vous l'avez pris pour vous je m'en excuse mais ma présentation se référait uniquement au communiqué de presse.

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – Je vous remercie en tout cas pour vos réponses. Les suppressions de places sur la commune sans compensation vont faire mal aux navetteurs mais surtout aux Saint-Gillois dont les besoins personnels, familiaux ou professionnels d'un véhicule n'ont pas suffisamment été pris en compte. Par ailleurs, je m'inscris en faux contre votre caricature du MR qui serait soi-disant pro-voitures !

La mise en sens unique de la rue Hôtel des Monnaies et de la chaussée de Waterloo devraient suivre. Les commerçants et les habitants des quartiers concernés par les reports dans les rues voisines sont anxieux. Ils se sont largement exprimés et espèrent avoir été entendus sur les incohérences des projets qui leur ont été présentés. Ils espèrent surtout qu'ils ont été adaptés.

L'exercice n'est pas facile, c'est vrai, mais un plan de mobilité réussi est un plan équilibré et soucieux de ne pas laisser sur le bord de la route une partie importante des commerçants et habitants de la commune.

*
* *

Question orale de Mme Celi Rodriguez, conseillère communale, relative à « l'évaluation du dispositif de mise à sens unique en tête-bêche de la rue Antoine Bréart ».

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – En octobre 2023, des panneaux d'interdiction de stationner ont été installés rue Bréart en vue du chantier du commissariat et de l'installation d'une grue qui n'est toujours pas présente à ce jour.

Dans le même temps, sans concertation avec les riverains, la mise à sens unique en tête-bêche de sections de la rue a été organisée. Cela a sensiblement modifié les flux de circulation vers les avenues Lambeaux et Ducpétiaux, et la rue de Savoie également en sens uniques inversés.

Une évaluation du dispositif devait être réalisée s'agissant, selon vos dires, d'une phase-test. Le délai de cette phase est manifestement dépassé et la situation est rendue plus compliquée en raison des divers chantiers en cours dans le quartier : station métro Albert, Vivaqua sur la rue Diderich...

Pouvez-vous nous indiquer comment l'évaluation a été réalisée, selon quelles modalités et à quelles dates ?

Les riverains de la rue Bréart mais également des avenues Lambeaux et Ducpétiaux ont-ils été consultés ?

L'évaluation a-t-elle aussi concerné le trajet du bus 54 manifestement ralenti à hauteur de l'avenue Ducpétiaux ?

Pouvez-vous nous communiquer les résultats de cette évaluation et les conclusions que vous en tirez ?

Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen – Je vais commencer par établir quelques faits. La mise à sens unique de la rue Bréart a été faite à la demande du service des Propriétés communales, en charge des travaux du commissariat. Installé en octobre 2023, ce chantier, ayant une emprise sur la voie publique, rendait le sens unique nécessaire. Si vous passez par là, vous verrez que c'est toujours le cas aujourd'hui.

Plutôt que de mettre ce seul tronçon à sens unique pendant plusieurs mois et, ensuite, tester la mise en tête-bêche prévue dans le plan de mobilité, on a saisi l'opportunité du chantier pour fusionner les deux opérations et évaluer directement le dispositif. Ceci a été expliqué dans un prospectus distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants du quartier – rues Bréart et environnantes.

Pour rappel, ce test de mise à sens unique en tête-bêche entre la rue de Lombardie et la rue Diderich visait à dissuader les automobilistes navetteurs d'emprunter la rue Bréart comme itinéraire de transit et, par là, à y limiter la circulation et augmenter la sécurité et la qualité de vie des riverains. Le diagnostic du plan de mobilité avait en effet démontré un important trafic de transit dans cette rue, supérieure à la moyenne d'une voirie de quartier. C'est donc cela que nous avons testé et c'est la raison pour laquelle cela figurait dans le plan de mobilité.

Nous nous étions engagés à évaluer cette phase après six mois. Nous l'avons fait. Au 30 avril, nous avons analysé le test sur la base des comptages effectués par Bruxelles Mobilité et le service de la Mobilité de la commune. Avant et pendant le test, des comptages ont été réalisés avenue Ducpétiaux, avenue Jef Lambeaux et rue Antoine Bréart. Je vous donnerai l'étude à l'issue de ce Conseil.

Les comptages ont été effectués dans les règles de l'art : différents jours de la semaine, aux heures de pointe, le matin, entre 6 h et 10 h, et le soir, entre 15 et 19 h. Au cours du test, nous avons fait trois comptages suivis de deux autres – le 29 mars et le 5 avril – postérieurs aux travaux de Vivaqua, sur les rues de Savoie et Diderich. Le chantier métro 3 était une constante puisqu'il était là avant le lancement du test et le sera encore pour plusieurs mois.

Sept types de trafic ont été pris en compte : trafic Jef Lambeaux vers Savoie ; trafic Jef Lambeaux vers Delporte ; trafic Bréart, entre Jef Lambeaux et Lombardie ; trafic Bréart, entre Jef Lambeaux et Diderich ; trafic Bréart, entre Garibaldi et Alseberg ; trafic Ducpétiaux vers Albert ; trafic Ducpétiaux vers Waterloo.

Les résultats indiquent une diminution drastique du trafic de transit dans la rue Bréart, une absence de report ou d'augmentation du trafic rue de Savoie, et un léger report sur Jef Lambeaux, mais qui reste bien en-deçà de la moyenne.

Depuis la mise en test, nous n'avons enregistré aucune plainte de la Stib concernant des retards du bus 54 et la Stib n'en a pas reçu de son service clientèle. La seule raison susceptible d'entraîner des retards est le chantier du métro 3. Indépendants de la mesure prise à Bréart, ils sont vraisemblablement dus à la longueur du feu de circulation avenue Albert. Nous avons toutefois demandé à la Stib de nous fournir ses propres chiffres mais c'est une extraction qui apparemment prend du temps et nous les attendons toujours.

Par ailleurs, le Collège a reçu une pétition d'habitants de la rue Bréart qui se disent très heureux de la nouvelle configuration de la circulation et demandent le maintien du sens unique pour couper le trafic.

Cependant, depuis l'évaluation du test, une nouvelle donne est apparue. Alors qu'il avait été un temps envisagé que le commissariat du Parvis devienne le commissariat principal de la commune, c'est finalement celui de la rue Bréart qui conservera ce statut. Par conséquent, sur ce tronçon, les voitures d'intervention de la police doivent pouvoir circuler dans les deux sens. Nous allons devoir composer avec ce nouveau paramètre et le Collège y travaille. On songe à mettre uniquement le tronçon Lombardie-Jef Lambeaux en sens unique et, partant, à adapter et prolonger le test. Nous avons également proposé de distribuer un questionnaire aux habitants en plus des sondages. Mais, pour l'instant, tout ceci reste à confirmer de même que la définition du périmètre de distribution et la durée du test.

Par ailleurs, le chantier du commissariat se poursuivra probablement jusqu'au début décembre et nécessite toujours une emprise sur la voirie pour le monte-charge.

Si on enlève le sens unique devant le commissariat, il faudra trouver une solution avec une chicane et supprimer, jusqu'à la fin des travaux, quelques places de stationnement autour de celle-ci.

Voilà les informations que je peux vous donner pour l'instant.

M. Jean Spinette, bourgmestre – L'idée de faire du commissariat du Parvis le commissariat central a dû être abandonnée parce que le lieu ne permet pas le stationnement d'un nombre suffisant de véhicules d'intervention ni la possibilité de sorties aisées. Le site avait été vivement sollicité par la zone de police Midi, notamment dans la perspective d'utiliser les garages pour les motos. Cela change effectivement la donne. Il faudra sans doute réorienter le test afin d'en tenir compte.

Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – cheffe de groupe MR – Nous verrons comment les choses vont s'organiser en fonction de ce nouvel élément.

C'est l'occasion de rappeler que, pour notre groupe, quand s'annoncent des changements d'une telle ampleur en matière de mobilité, il est primordial de consulter les riverains et les

commerçants du quartier, de procéder à des phases de test et, le cas échéant, de pouvoir remettre les décisions en question. C'est la seule façon de garantir un plan de mobilité concerté et équilibré.

*
* *

Question orale de Mme Carine Graceffa, conseillère communale, concernant « la présence de bonbonnes de protoxyde d'azote sur le territoire saint-gillois »

Mme Carine Graceffa, conseillère communale, – Groupe LB – De nombreuses bonbonnes de protoxyde d'azote jonchent l'espace public saint-gillois. Ce gaz hilarant est devenu un réel fléau tant pour la santé des utilisateurs que pour la propreté publique et les équipes de nettoyage.

S'il a un effet euphorique immédiat, provoque une sensation d'ébriété, des distorsions auditives ou visuelles et des hallucinations, le protoxyde d'azote peut aussi entraîner des lésions neurologiques irréversibles.

En outre, la consommation de ce gaz hilarant pose aussi des problèmes environnementaux et de propreté. Les bonbonnes usagées doivent faire l'objet d'un traitement ou d'une évacuation spécifique par un collecteur privé. Or, bien souvent, elles sont abandonnées dans l'espace public ou jetées dans des sacs-poubelles. Sous l'effet de la chaleur importante des fours, les éventuels résidus de gaz que les bonbonnes contiennent encore provoquent des explosions répétées mettant en danger les équipes de Bruxelles-Propreté et causant d'importants dégâts aux installations.

Il est maintenant demandé aux services de Propreté des communes un tri quasi systématique de tous les déchets ramassés pour en extraire les bonbonnes.

Quelles sont les mesures prises par la commune pour informer les jeunes et les sensibiliser aux effets néfastes de la consommation de protoxyde d'azote ?

Quel coût représente le ramassage des bonbonnes pour la commune ? Avez-vous une idée du nombre de bonbonnes collectées ?

M. Jean Spinette, bourgmestre – Nous avons constaté lors de contrôles que certains magasins de nuit et épiceries vendaient des grandes quantités de bouteilles de protoxyde d'azote, destinées en principe à gonfler des ballons mais utilisées à des fins récréatives et addictives.

La Conférence des bourgmestres a interpellé les autorités compétentes afin de disposer d'outils légaux pour agir et, depuis le 11 mars dernier, l'usage détourné du protoxyde d'azote est interdit. Dès lors des mesures peuvent être prises pour contrôler la vente de ce produit. Par ailleurs, dans le cadre de la task force communale mise en place pour lutter contre la consommation de drogues, le service de Prévention a élaboré des actions de sensibilisation aux conduites addictives et à risques.

Il y a quelques années, lorsque le produit était conditionné en petite cartouche, le Parlement bruxellois avait adopté des mesures spécifiques à l'égard des populations les plus jeunes. Depuis, le phénomène a pris une ampleur plus dramatique. Lors de leurs prochains contrôles de commerces, les services spécialisés de la zone de police intégreront cette nouvelle interdiction dans leur protocole.

Il n'est pas inutile de rappeler que la consommation du protoxyde d'azote peut avoir des effets indésirables : nausées et vomissements, maux de tête, crampes, somnolence, vertiges, diarrhée et acouphènes. À forte dose, elle peut même entraîner confusion, désorientation, difficulté à parler et à coordonner ses mouvements, faiblesse musculaire, etc. Elle comporte aussi des risques de brûlure, de manque d'oxygène pouvant entraîner la mort, de perte de connaissance et de mémoire et peut s'accompagner de troubles de la déglutition, de l'érection, de l'humeur, du rythme cardiaque ou d'hallucinations visuelles...

Je compte sur notre service de Prévention pour informer les usagers potentiels des dangers de ce produit.

Mme Yasmina Nekhoul, échevine de la Propreté publique – LB – En raison des frais engendrés par la collecte des bonbonnes de protoxyde d'azote, la commune a dû adapter son contrat avec l'organisme agréé pour l'évacuation des déchets dangereux. Depuis janvier, celle-ci a coûté 17.155 € à la commune et nous avons ramassé 3.160 kg de bonbonnes.

Le service de la Propreté est obligé de contrôler le contenu de toutes les corbeilles installées à l'extérieur. Tout cela représente beaucoup d'argent que nous aurions pu utiliser à embellir l'espace public.

Mme Carine Graceffa, conseillère communale – Groupe LB – Lorsque Bruxelles- Propreté trouve des bonbonnes de protoxyde d'azote, des amendes sont-elles réclamées aux propriétaires de sacs-poubelles ?

Mme Yasmina Nekhoul, échevine de la Propreté publique – LB – M. Raymenants, qui est directeur à Bruxelles-Propreté, me disait que l'Agence procédait aussi à des vérifications des sacs. Cependant elles ne sont pas systématiques. De plus, si on trouve une bonbonne de gaz, on ne peut pas toujours identifier à qui appartient le sac. Le service de Propreté communale est confronté à la même difficulté.