

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

5 OCTOBRE 2011

---

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION

#### relative à une stratégie d'action régionale en faveur des mobilités électriques

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et  
M. Vincent DE WOLF (F))

---

#### Développements

La présente résolution a pour objet de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'établir une stratégie intégrée, coordonnée et transversale, permettant à la Région de garantir le développement réfléchi des multiples dimensions des mobilités électriques, à travers l'intégralité du prisme de ses compétences et de ses moyens d'action.

#### Philosophie générale

A l'heure où les enjeux de mobilité urbaine du futur, de protection environnementale, et de diversification énergétique envahissent tous les champs de préoccupations de la société, les autorités politiques doivent plus que jamais faire preuve de proactivité, d'ambition et d'attention pour mettre en œuvre les mesures les plus adéquates afin de répondre à ces tendances sociétales, et ce quelles que soient les contraintes des niveaux de pouvoir et des moyens. Dans le cadre des politiques liées à ces trois enjeux, les entités urbaines sont appelées à fonder leur choix sur la base de visions stratégiques. Dans ce cadre, parallèlement à la réduction de la place de l'automobile et au développement des mobilités douces appelées toutes deux à occuper le cœur de la mobilité urbaine, il convient de réfléchir à une nouvelle conception des véhicules qui resteront présents

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2010-2011

5 OKTOBER 2011

---

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

#### betreffende een gewestelijke actiestrategie ten gunste van de elektromobiliteit

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
en de heer Vincent DE WOLF (F))

---

#### Toelichting

Deze resolutie heeft tot doel de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken een geïntegreerde, gecoördineerde en transversale strategie te bepalen waardoor het Gewest op al zijn bevoegdheidsdomeinen en met al zijn actiemiddelen de doordachte ontwikkeling kan waarborgen van de vele facetten van de elektromobiliteit.

#### Algemene filosofie

Nu de uitdagingen op het vlak van mobiliteit in de stad van morgen, milieubescherming en energiediversificatie de samenleving in de greep houden, moeten de overheden zich meer dan ooit proactief, ambitieus en oplettend tonen en de meest toereikende maatregelen treffen om die maatschappelijke uitdagingen aan te gaan, ongeacht hun beperkte macht en middelen. In het kader van het beleid op de drie voormelde vlakken, moeten de steden strategische keuzes maken. Naast het beperken van de plaats van de auto en het ontwikkelen van de zachte mobiliteit, de kernaspecten van de stadsmobiliteit, moet worden nagedacht over een nieuwe plaats van de voertuigen, wetende dat voertuigen een aandeel zullen blijven hebben in de verkeersstroom in de steden, of het nu gaat over privévoertuigen, voertuigen uit het wagenpark van de overheidsdiensten en de privé-

comme composante de la circulation dans les villes, qu'il s'agisse des voitures de particuliers, des véhicules de flotte captive des services publics et du secteur privé (véhicules d'entretien, de livraison, dépanneurs, navettes touristiques, taxis), ou des transports en commun. Cette composante de la circulation doit faire l'objet d'une politique axant les efforts sur trois dimensions : mix énergétique, intégration et optimisation des technologies améliorant les performances environnementales, et adaptabilité à l'architecture de la nouvelle mobilité urbaine.

Dans le panel d'outils susceptibles de porter ces trois dimensions, les modèles de mobilité basés sur les technologies d'électromobilité constituent un instrument pouvant déboucher sur de multiples applications.

Pour autant, le choix de cet instrument polymorphe doit reposer sur une solide vision des multiples impacts (environnementaux, économiques, énergétiques, financiers), sur une prise en compte des spécificités régionales bruxelloises, et sur une capacité à développer un faisceau d'actions à la fois concrètes et adéquates. Dès lors, l'élaboration de cette vision et la mise en œuvre de ces actions doit prendre forme à travers une stratégie intégrée, coordonnée et transversale, permettant à la Région bruxelloise de garantir un développement cohérent et réfléchi des multiples dimensions de l'électromobilité, à travers l'intégralité du prisme de ses compétences et de ses moyens d'action. Cette stratégie permettra non seulement de s'inscrire dans un mouvement plus global existant au niveau européen et mondial portant sur les politiques de mobilité urbaine du futur, mais également de ménager une position de pointe de la Région dans l'ensemble des domaines qui innervent la thématique des technologies de mobilité urbaine.

### **Action coordonnée et transversale**

Afin d'assurer que l'action régionale soit efficace pour faire face à ce défi, les autorités bruxelloises devront fonder leur action politique sur une base coordonnée et transversale. En l'occurrence, il est primordial que la stratégie épouse la spécificité que requiert cette problématique des mobilités aux impacts multiples. D'une part, cette stratégie devra incorporer l'ensemble des secteurs de compétences ministérielles, étant donné les implications pluridisciplinaires profondes du sujet. D'autre part, une telle intégration implique une coordination forte entre les différents ministères : le pilotage de la stratégie doit être intégré, jusque dans la communication interne et externe. Enfin, une des caractéristiques indispensables de cette stratégie est la nécessité de mise en relation avec les multiples acteurs publics (administrations, services pararégionaux, services techniques) et privés (entreprises, universités, associations) amenés à participer de près ou de loin à l'éventail d'actions envisagées. Etablir une communication plus structurelle entre ces acteurs parallèlement à la coordination interministérielle est une condition indispensable pour compléter le bon fonctionnement de cette stratégie.

sector (onderhoudsvoertuigen, bestelwagens, takelwagens, toeristische bussen, taxi's) dan wel over openbaar vervoer. Dat onderdeel van het verkeer vereist een beleid dat gericht is op drie dimensies : gemengde energiebronnen, gebruik en optimalisatie van de technologieën die de energieprestaties verbeteren, en mogelijkheid tot aanpassing aan de structuur van de nieuwe stadsmobiliteit.

In de waaier van tools om succes te boeken op die drie vlakken, vormen de mobiliteitsmodellen die gebaseerd zijn op elektromobiteitstechnologieën een instrument dat tot vele toepassingen kan leiden.

Bij de keuze voor dat veelzijdig instrument moet men echter rekening houden met de veelvuldige gevolgen (ecologische, economische, energetische, financiële), met de bijzondere kenmerken van het Brussels Gewest en met het vermogen om een waaier van concrete én toereikende maatregelen uit te werken. Een en ander moet vorm krijgen in een geïntegreerde, gecoördineerde en transversale strategie waardoor het Gewest een coherente en doordachte ontwikkeling kan waarborgen van de veelvuldige dimensies van de elektromobiteit, op al zijn bevoegdheidsdomeinen en met al zijn actiemiddelen. Die strategie biedt niet alleen de mogelijkheid aan te sluiten bij een meer algemene tendens op Europees en wereldniveau met betrekking tot het stadsmobiliteitsbeleid van de toekomst, maar biedt het Gewest ook de kans om een voortrekkersrol te spelen op alle domeinen waar stadsmobiliteitstechnologieën een centrale plaats krijgen.

### **Gecoördineerde en transversale actie**

Om een doeltreffend antwoord te bieden op die uitdaging, moeten de Brusselse overheden werk maken van een gecoördineerd en transversaal beleid. Het is dan ook primordiaal dat de strategie rekening houdt met de specificiteit van de mobiliteitsproblematiek én met de vele gevolgen ervan. Enerzijds moet die strategie worden geïmplementeerd op alle domeinen waarvoor de minister(s) bevoegd is (zijn) gelet op de verregaande weerslag op vele vlakken. Anderzijds impliceert een dergelijke integratie verregaande coördinatie tussen de verschillende ministeries : de strategie vereist geïntegreerde sturing, tot in de interne en externe communicatie. Tot slot is een van de onmisbare pijlers van de strategie de noodzakelijke links met de vele openbare actoren (besturen, gewestelijke semioverheidsdiensten, technische diensten) en privéactoren (bedrijven, universiteiten, verenigingen) die van dichtbij of van ver de geplande maatregelen moeten onderschrijven. Meer structurele communicatie tussen die actoren is, naast interministeriële coördinatie, een absoluut noodzakelijke voorwaarde voor het welslagen van die strategie.

### **Soutien public au développement d'une mobilité alternative**

Une des conditions essentielles au succès de cette stratégie réside dans la nécessité de concevoir un soutien public au développement des différentes dimensions sur lesquelles reposent les applications d'électromobilité. Qu'il s'agisse d'un soutien public au développement de possibilités d'acquisition et d'installation d'infrastructures ou de véhicules, ou encore de soutien au secteur de la recherche, de la formation et de l'emploi, ce soutien devra également s'articuler avec les instruments d'autres niveaux de pouvoirs : du niveau fédéral pour les questions fiscales, des niveaux communautaire et fédéral pour les questions liées à la formation et la recherche.

### **Dynamique européenne et modèles étrangers**

Depuis plusieurs années, les instances européennes ont pris à bras-le-corps les thématiques des mobilités alternatives, des défis énergétiques, de la politique de transport urbain et des programmes de recherche technologiques. De nombreux instruments réglementaires et stratégiques touchant ces domaines ont vu le jour ces deux dernières années. C'est là le signe d'une dynamique très nette de l'Union en vue d'affirmer le positionnement européen au niveau mondial sur les défis qui sont inhérents à ces dossiers. Par rapport à cette évolution, la Région bruxelloise doit opérer un double mouvement : d'une part, la stratégie bruxelloise devra se nourrir en profondeur de ces outils réglementaires et stratégiques. D'autre part, la stratégie régionale peut agir proactivement en incluant des problématiques sur lesquelles l'Union européenne doit encore avancer.

Une série de problématiques liées à l'électromobilité demandent des précisions ou des implémentations législatives, notamment dans le domaine environnemental. En fer de lance, la Région peut ainsi inciter la Belgique à faire évoluer ces problématiques au niveau européen.

D'autre part, une des clés de l'efficacité de la stratégie régionale sur les mobilités électriques réside dans un suivi structurel, formel et transversal des modèles stratégiques déployés dans le cadre des centaines d'entités municipales, régionales ou nationales des cinq continents qui se sont lancés dans l'utilisation des applications d'électromobilité sous toutes leurs formes.

Quantité d'études ont démontré combien la Belgique et ses entités fédérées sont en retard dans leur capacité à formuler une vision stratégique relative aux technologies d'électromobilité et aux conséquences et défis qui y sont liés. Au-delà des échanges de bonnes pratiques et des participations ponctuelles aux événements internationaux, un suivi continu et structuré doit être mis en place afin d'évaluer de façon systématique les multiples expériences et systèmes existant à l'étranger, et la façon dont ces

### **Overheidssteun voor de ontwikkeling van alternatieve mobiliteit**

Een van de essentiële pijlers voor het welslagen van de strategie is overheidssteun in het kader van de verschillende facetten van de elektromobiteit, bijvoorbeeld steun voor de aankoop en plaatsing van voorzieningen, voor de aankoop van voertuigen, voor onderzoek, opleiding en tewerkstelling. Die steun moet eveneens aansporen tot maatregelen op andere machtsniveaus : het federaal niveau op het vlak van fiscaliteit, het gemeenschaps- en federaal niveau inzake opleiding en onderzoek.

### **Europese dynamiek en buitenlandse voorbeelden**

Sedert verscheidene jaren nemen de Europese instanties de alternatieve mobiliteit, de energie-uitdagingen, het stadsvervoer en het technologisch onderzoek ter harte. De twee laatste jaren zijn ter zake vele regelgevende en strategische instrumenten uitgedokterd. Dat geeft blijk van een zeer duidelijke dynamiek om Europa op de wereldkaart te zetten wat die uitdagingen betreft. Het Brussels Gewest moet ter zake twee dingen doen : enerzijds die regelgevende en strategische tools verregaand opnemen in zijn strategie; anderzijds de stuwende kracht zijn inzake thema's waarop de Europese Unie nog vooruitgang moet boeken.

Een aantal problemen in verband met elektromobiteit vergen duidelijkere of nieuwe regelgeving, met name inzake het leefmilieu. Het Gewest kan als eerste België aanzetten om daarvan werk te maken op Europees niveau.

Een van de sleutels voor het welslagen van de gewestelijke strategie inzake elektromobiteit bestaat in een structurele, formele en transversale follow-up van de strategieën van de honderden gemeentelijke, gewestelijke of nationale besturen op de vijf continenten wat alle mogelijke elektromobilitoepassingen betreft.

Uit vele onderzoeken blijkt dat België en de deelgebieden vertraging hebben bij het vaststellen van een strategie betreffende de elektromobiteit en de gevolgen en uitdagingen die daarmee gepaard gaan. Naast uitwisselingen van goede praktijken en deelname aan internationale evenementen, moet worden gezorgd voor voortdurende en gestructureerde follow-up en systematische evaluatie van de vele experimenten en regelingen die in het buitenland bestaan en de wijze waarop die experimenten het geweste-

expériences peuvent permettre aux politiques régionales d'être plus efficaces et adéquates. Il est important de noter que ce suivi doit s'opérer de façon transversale, de façon à ne pas réduire le suivi aux seuls aspects traditionnels et médiatiques de l'électromobilité.

### Impact environnemental

La stratégie régionale devra nécessairement passer par une prise en compte approfondie des différentes dimensions environnementales liées aux applications d'électromobilité, comprenant les multiples impacts qui en découlent. Le traitement à bras-le-corps des outputs environnementaux des diverses applications technologiques utilisables dans le cadre urbain est une nécessité afin de diminuer au maximum les inconvénients engendrés par ce type d'applications. Deux axes doivent imprégner toute réflexion associée au panel d'actions de la stratégie régionale : la question de la production énergétique et la question du cycle de vie (ACV) des composants technologiques des applications d'électromobilité.

Dans le cas de la question énergétique, le développement d'une production électrique orientée vers une diminution de la teneur en carbone et une augmentation des sources énergétiques renouvelables doit continuer parallèlement à la façon dont les solutions relatives à la distribution, à l'impact sur le réseau et au stockage seront appréhendées. Ces enjeux devront faire l'objet d'un suivi particulier à l'aide du régulateur régional et des fournisseurs d'énergie à la lumière de la spécificité technique, financière et spatiale de la Région.

La question du cycle de vie des technologies utilisées dans les différentes applications d'électromobilité s'appréhendera à deux niveaux : d'une part la présence des données relatives à l'Analyse du Cycle de Vie (ACV) au sein des informations données lors de l'achat de tous les types de véhicules utilisant des technologies d'électromobilité, et d'autre part la question spécifique des processus industriels de production et recyclage des composants de batteries.

Dans le premier cas, la Région devra agir au niveau des politiques plus spécifiquement relatives aux marchés publics en vue d'achats de flottes captives en ce compris des transports en communs. Dans le même temps, elle devra inciter la Belgique dans ses représentations multiples à faire évoluer au niveau des réglementations européennes la problématique des données relatives à l'Analyse du Cycle de Vie (ACV) au sein des informations données lors de l'achat de tous les types de véhicules utilisant des technologies d'électromobilité, ainsi que des batteries vendues séparément dans le contexte commercial ou industriel. Au niveau de la problématique spécifique des batteries, il est indispensable que la Région bruxelloise incite la Belgique à promouvoir diverses mesures au niveau européen : si la directive 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et la direc-

lijk beleid doeltreffender kunnen maken. Het is belangrijk te vermelden dat die follow-up op transversale wijze moet gebeuren en niet mag worden beperkt tot de traditionele en mediatieke aspecten van de electromobiteit.

### Weerslag op het leefmilieu

De gewestelijke strategie moet noodzakelijkerwijze en verregaand rekening houden met de verschillende ecologische dimensies die verband houden met de electromobiteit en de vele gevolgen ervan. Een doortastende aanpak van de ecologische outputs van de diverse technologische toepassingen die kunnen worden gebruikt in de stedelijke omgeving is noodzakelijk om de nadelen ervan zoveel mogelijk op te vangen. Elk denkwerk over de waaier van maatregelen in de gewestelijke strategie moet worden toegespitst op twee facetten : de energieproductie en de levenscyclus (LCA) van de technologische componenten van de electromobiteit.

Wat energie betreft, moet men bij de elektriciteitsproductie streven naar een verlaging van het koolstofgehalte en een verhoging van de hernieuwbare energiebronnen en zoeken naar oplossingen met betrekking tot de distributie, de weerslag op het netwerk en de opslag. Die uitdagingen vereisen een bijzondere follow-up door de gewestelijke regulator en de energieleveranciers, rekening houdend met de technische, financiële en ruimtelijke kenmerken van het Gewest.

De kwestie van de levenscyclus van de technologieën die gebruikt worden voor electromobiteitstoepassingen omvat twee facetten : enerzijds informatie inzake de levenscyclusanalyse (LCA) bij de aankoop van alle soorten van elektrische voertuigen, en anderzijds de specifieke problematiek van de industriële processen voor de productie en de recyclage van de batterij-onderdelen.

Wat het eerste betreft, moet het Gewest ingrijpen op het niveau van het beleid, meer bepaald inzake overheidsopdrachten voor de aankoop van wagenparken, met inbegrip van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd moet het de talrijke vertegenwoordigers van België ertoe aanzetten om de problematiek van de LCA-informatie bij de aankoop van alle soorten van elektrische vervoermiddelen en van de afzonderlijk in het commerciële of industriële circuit verkochte batterijen op Europees vlak aanhangig maken. Inzake de specifieke problematiek van de batterijen is het absoluut noodzakelijk dat het Brussels Gewest België aanspoort tot het bevorderen van verscheidene maatregelen op Europees niveau : richtlijn 2006/66/EG inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's en richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken vormen een goede basis, maar verbeteringen van de regelgeving zijn

tive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage sont des bonnes bases, il est nécessaire d'opérer des améliorations réglementaires, notamment dans les domaines suivants : les instructions pour le calcul du taux d'efficacité du procédé de recyclage des batteries utilisées dans les technologies d'électromobilité, et l'amélioration des règles relatives aux « Best Available Technologies » (BAT-MTD) quant à ces batteries. Il est également nécessaire d'instaurer des règles contraignantes quant aux objectifs des taux de collecte de batteries rechargeables, les taux de collecte de ce type de batteries étant encore très faibles alors même que ces dernières nécessitent un traitement spécifique important de leurs composants les plus complexes ou dangereux (solvants organiques par exemple).

La Région devra aussi pousser la Belgique à insister auprès de ses partenaires européens pour que les mécanismes de suivi des listes utilisées dans la directive 91/689/CE relative aux déchets dangereux, la directive 2006/12/CE relative aux déchets, la directive 2008/1/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution, tiennent compte au plus près des évolutions en matière de composants utilisés. Une meilleure harmonisation tant par rapport aux composants les plus problématiques (composants issus notamment des Critical Raw Material classifiés par l'Union européenne – notamment Cobalte, Graphite, Rare Earth Elements, ...) qu'aux composants au potentiel prometteur est indispensable pour les industries de production et de recyclage spécialisées, et par ricochet pour élargir la palette des technologies de batteries (Pb, NiCad, NiMH, Li-Ion et les variantes à base de phosphate et titanides, Zinc-Air, « Zebra » Sodium, ...) diminuant ainsi la pression sur le marché et l'environnement.

A ce titre, tant la problématique du cycle de vie au sens large que celle des batteries doit être abordée indirectement dans le cadre de la coopération entre le volet environnement et recherche, que ce soit par le billet de l'Alliance emploi-Environnement ou par les actions plus spécifiquement développées dans le cadre du volet recherche et économie. La recherche et développement sur les nouvelles technologies de batteries (nanotubes en carbones, polymer nanostructuré comme électrolyte, ...), leur industrialisation et les processus industriels de recyclage sont un domaine parfait de rencontre entre environnement, recherche, emploi.

Parallèlement à ce traitement des outputs environnementaux des diverses applications technologiques utilisables dans le cadre urbain, le potentiel des applications d'électromobilité étant important en matière de lutte contre la pollution sonore, certaines mesures de la stratégie régionale pourraient accompagner l'anticipation des effets issus de la modification de la directive 70/157/CEE sur la réduction des émissions sonores de véhicules qui doit intervenir d'ici la fin 2011. Sur ce point, les instruments régionaux tels que l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain doivent servir de tremplin à cette dimension.

noodzakelijk, met name voor de vaststelling van de graad van recyclage van de afgedankte batterijen van de elektrische vervoermiddelen en de verbetering van de regels inzake de « Best Available Technologies » (BAT-BBT) voor die batterijen. Het is ook nodig dwingende regels in te stellen als men de doelstellingen voor de inzameling van oplaadbare batterijen wil halen, aangezien dat soort batterijen nog altijd maar in zeer lage mate worden ingezameld terwijl hun meest complexe of gevaarlijke componenten een specifieke verwerking vereisen (organische solventen bijvoorbeeld).

Het Gewest zal België er ook moeten toe aanzetten om er bij de Europese partners op aan te dringen dat, bij de follow-up van de lijsten waarvan sprake in richtlijn 91/689/EG betreffende gevaarlijke afvalstoffen, richtlijn 2006/12/EG betreffende afvalstoffen, richtlijn 2008/1/EG inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging, van zeer nabij rekening gehouden wordt met de evolutie van de gebruikte componenten. Een betere harmonisering, zowel op het vlak van de meest problematische componenten (componenten op de Critical Raw Material-lijst van de Europese Unie – onder ander kobalt, grafiet, zeldzame aardmineralen, ...) als op het vlak van de beloftevolle componenten, is noodzakelijk voor de industrie gespecialiseerd in productie en recyclage, ook om het palet van de batterijtechnologieën (Pb, NiCad, NiMH, Li-Ion en de varianten op basis van fosfaat en titanides, zink-lucht, « zebra » ...) uit te breiden en zo de druk op de markt en het milieu te verlichten.

Zowel de problematiek van de levenscyclus in ruime zin als die van de batterijen moeten indirect in het kader van de wisselwerking tussen leefmilieu en onderzoek besproken worden, via de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu of via meer specifieke acties in het kader van onderzoek en economie. Het onderzoek naar en de ontwikkeling van nieuwe batterijtechnologieën (koolstof nanobuizen, polymeren in nanostructuur zoals elektrolyten ...), het industriële proces en de recyclage zijn uitgelezen domeinen voor wisselwerking tussen milieu, onderzoek en werkgelegenheid.

Parallel met die analyse van de milieuoutput van de verschillende technologische toepassingen die in het stedelijk kader bruikbaar zijn – er zij op gewezen dat elektromobiteit ook belangrijk is in de strijd tegen de geluidshinder – zouden sommige maatregelen in de gewestelijke strategie kunnen doen anticiperen op richtlijn 70/157/EEG betreffende de vermindering van het geluidsniveau van motorvoertuigen die eind 2011 in werking zal treden. Op dat punt, moeten de gewestelijke instrumenten, zoals de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving, als springplank dienen.

### Impact socio-économique

Cette stratégie doit également reposer sur une mise en exergue des potentialités économiques transversales issues du développement des applications liées à l'électromobilité en Région bruxelloise. Deux dimensions couplées sont incontournables pour que les autorités régionales accompagnent le développement de ces potentialités : l'Alliance emploi-environnement et le soutien à la recherche et développement (R&D) en Région bruxelloise. Plusieurs axes sont à exploiter dans ces deux dimensions. Premièrement, au niveau de la promotion de la recherche, l'utilisation d'un programme d'accompagnement des entreprises vertes est un outil de choix : ce domaine est en effet un domaine prioritaire d'Innoviris dans l'accord de Gouvernement. A cet égard, l'utilisation d'un programme comme Greenbiz peut être une porte d'entrée à ne pas négliger. Deuxièmement, l'aide aux entreprises dans l'ingénierie par le biais de l'ICAB, incubateur d'entreprises dédié aux entreprises de hautes technologies lancé conjointement par la Région bruxelloise, est une autre porte d'entrée à favoriser. Troisièmement, la recherche et développement (R&D) relative à l'électromobilité peut être un pan très prometteur pour l'Alliance emploi-environnement, dans la mesure où c'est un domaine qui conjugue nécessité d'optimisation des performances environnementales et exigence d'un panel très large de profils de l'ingénierie, de la recherche appliquée, de l'électro-chimie, des sciences de l'environnement et de la certification. Quatrièmement, un encouragement structurel des synergies entreprises-universités serait souhaitable à l'égard de GREEN PROPULSION, spin-off de l'ULG en Wallonie, INDUTECH, interface des quatre instituts industriels bruxellois et ses unités de technologie de transport ayant travaillé sur l'hybride et pouvant constituer un partenaire privilégié. Il découle de cette approche couplée de l'Alliance emploi-environnement et de la R&D que la formation sera un enjeu crucial. Un des multiples aspects de la problématique des passerelles entre formation et monde de l'entreprise dans le domaine de l'électromobilité réside dans le fait que l'expertise de notre pays dans la métallurgie des métaux non-ferreux reste importante; en témoigne la position d'un groupe belge en tête de la R&D mondiale dans le secteur du recyclage de batteries, secteur fondamental pour un développement adéquat de l'électromobilité. Cependant, les acteurs industriels spécialisés constatent que de moins en moins d'étudiants choisissent ces filières.

Or, une forte présence d'ingénieurs chimistes et métallurgistes sera indispensable d'ici les prochaines années si Bruxelles veut prendre le train européen et mondial des régions réputées pour le haut niveau de recherche et développement (R&D) en matière de mobilité urbaine. Ce positionnement est d'autant plus nécessaire que la Région flamande agit déjà dans ce sens à travers les subsides des projets de l'Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Enfin, au niveau de la participation bruxelloise aux projets de R&D européens en électromobilité (tous les programmes couverts par la European Green

### Sociaal-economische impact

Die strategie moet ook uitgaan van de transversale economische troeven van de ontwikkeling van de elektromobilité in het Brussels Gewest. Twee met elkaar verbonden facetten zijn essentieel bij het uitspelen van die troeven door de gewestelijke overheid : de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu en de steun voor het onderzoek en de ontwikkeling (O&O) in het Gewest. Verschillende paden moeten op die twee vlakken worden bewandeld. Ten eerste, op het niveau van de bevordering van het onderzoek, is een programma voor de begeleiding van de groene bedrijven een uitgelezen instrument; dat domein is immers een prioritair domein van INNOVIRIS in het regeerakkoord. In dat verband kan een programma zoals Greenbiz een toegangspoort zijn die niet verwaarloosd mag worden. Ten tweede, vormt de steun voor de engineeringbedrijven via ICAB, een incubator voor spitstechnologiebedrijven die samen met het Brussels Gewest gestart is, een tweede toegangspoort die aangemoedigd moet worden. Ten derde, kan onderzoek en ontwikkeling (O&O) inzake elektromobilité een veelbelovend domein zijn voor de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu, omdat het de noodzakelijke optimalisering van de milieuprestaties koppelt aan de vereiste verscheidenheid aan profielen inzake engineering, toegepast onderzoek, elektrochemie, milieuwetenschappen en certificering. Ten vierde, zou een structurele aanmoediging van de synergie tussen bedrijven en universiteiten wenselijk zijn voor GREEN PROPULSION, een spin-off van de ULG in het Waals Gewest, INDUTECH, interface van de vier Brusselse industriële instituten en hun eenheden voor transporttechnologie die gewerkt hebben aan hybride voertuigen en een bevoorrechte partner kunnen zijn. Uit die gekoppelde benadering van de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu en O&O volgt dat de opleiding een cruciale uitdaging wordt. Een van de talloze aspecten van de problematiek van de brug tussen opleiding en de bedrijfswereld inzake elektromobilité is het feit dat de expertise van ons land in de sector van de non-ferrometalen belangrijk blijft; dat blijkt uit de poolpositie van een Belgische groep inzake O&O op wereldvlak in de sector van de batterijenrecyclage, een fundamentele sector voor een adequate ontwikkeling van de elektromobilité. Toch stellen de gespecialiseerde industriële spelers vast dat steeds minder studenten die richtingen kiezen.

Een sterke aanwezigheid van ingenieurs in chemie en metaal is de komende jaren echter onontbeerlijk als Brussel de Europese en internationale trein van de regio's die befaamd zijn voor het hoge niveau van O&O inzake stedelijke mobiliteit niet wil missen. Dat is des te belangrijker daar het Vlaams Gewest dat pad al bewandelt via de projectsubsidies van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Voorts moet Brussel systematisch deelnemen aan de Europese gesubsidieerde O&O-onderzoeksprojecten (alle programma's gedekt door European Green Car Initiative, CAPIRE, ENEVATE ...). In

Car Initiative, CAPIRE, ENEVATE, etc.), une participation aux programmes européens de recherche subsidiés doit s'opérer de façon systématique. Sur ce point, plusieurs opportunités seront à saisir prochainement, puisque sera opérée une implémentation des thématiques de recherche sur les technologies vertes de transport dans le cadre du Plan stratégique pour les technologies de transport et de la communication sur les systèmes, ainsi que du partenariat Commission BEI dans les subsides spécifiquement consacrés à la recherche sur les modes de transports non polluants. Il va sans dire que la R&D en électromobilité est une base à exploiter pour affirmer l'image de la Région bruxelloise comme pôle d'attraction des investissements en technologie de pointe. A cet égard, rappelons que la Région flamande fait déjà partie du programme transnational électromobilité – recherche stratégique et recherche appliquée.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Vincent DE WOLF (F)

dat verband moeten er binnenkort enkele kansen gegrepen worden, aangezien de onderzoeken over de groene transporttechnologieën in het kader van het strategisch vervoer-technologieplan en in de mededeling over schone vervoersystemen, alsook het partnership Commissie EIB opgenomen worden in de subsidies die speciaal bestemd zijn voor het onderzoek naar niet verontreinigende vervoerswijzen. Het spreekt vanzelf dat O&O in elektromobiteit gebruikt moet worden om het imago van Brussel als aantrekkingspool voor investeringen in spitstechnologie te bevorderen. In dat verband herinneren wij eraan dat het Vlaams Gewest al in het transnationale programma elektromobiteit – strategisch onderzoek en toegepast onderzoek is gestapt.

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### relative à une stratégie d'action régionale en faveur des mobilités électriques

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la résolution du Parlement européen sur les véhicules électriques, du 6 mai 2010;

Vu la directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, qui fixe un seuil minimal de 10 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports;

Vu le Livre Blanc de la Commission européenne, « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources »;

Vu le plan de relance de l'Union européenne, en particulier l'« initiative en faveur des voitures vertes » de novembre 2008;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen et au Comité des Régions intitulée « Plan d'action pour la mobilité urbaine », du 30 septembre 2009;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen intitulée « Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive », du 3 mars 2010;

Vu la communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen intitulée « Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie », du 28 avril 2010;

Considérant les objectifs du Plan national Climat de 2009 et plus spécifiquement les axes stratégiques sectoriels relatifs au développement des transports durables et aux différents clusters de mesures relatifs à la promotion et à l'achat des véhicules plus respectueux de l'environnement;

Considérant les objectifs du Plan d'Action fédéral contre la pollution de l'air de 2009-2012 et de son volet spécifiquement consacré à la problématique des transports, des nouvelles technologies et des réductions d'émissions polluantes;

Considérant les objectifs du Plan bruxellois d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### betreffende een gewestelijke actiestrategie ten gunste van de elektromobiliteit

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement

Gezien de resolutie van 6 mei 2010 van het Europese Parlement over de elektrische voertuigen;

Gezien richtlijn 2009/28/EG van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, waarin een minimumstreefcijfer van 10 % wordt vastgesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in het vervoer;

Gezien het Witboek van de Europese Commissie « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem »;

Gezien het herstelplan van de Europese Unie en met name het « groene-auto-initiatief » van november 2008;

Gezien de mededeling van 30 september 2009 van de Europese Commissie aan het Europese Parlement, aan de Raad, aan het Europees Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's, met als titel « Actieplan voor stedelijke mobiliteit »;

Gezien de mededeling van 3 maart 2010 van de Europese Commissie aan het Europese Parlement, aan de Raad en aan het Europees Economisch en Sociaal Comité, met de titel « Europa 2020 – Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei »;

Gezien de mededeling van 27 april 2010 van de Europese Commissie aan het Europese Parlement, aan de Raad en aan het Europees Economisch en Sociaal Comité met als titel « Een Europese strategie voor groene, schone en energie-efficiënte voertuigen »;

Gelet op de doelstellingen van het Nationale Klimaatplan van 2009, in het bijzonder de strategische sectorale krijtlijnen betreffende de ontwikkeling van duurzaam vervoer en de verschillende clusters van maatregelen voor de bevordering en de aankoop van milieuvriendelijkere voertuigen;

Gelet op de doelstellingen van het federale actieplan 2009-2012 tegen de luchtverontreiniging en het specifieke onderdeel over de problematiek van het vervoer, de nieuwe technologieën en de beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen;

Gelet op de doelstellingen van het Brusselse plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd



le réchauffement climatique, de son volet spécifiquement consacré à la problématique des transports; et les objectifs du Plan régional de mobilité IRIS 2 adopté en 2010;

Considérant la nécessité de développer parallèlement aux objectifs de diminution du parc automobile une nouvelle conception des véhicules, et singulièrement de flottes captives (transports en communs, taxis, véhicules d'entretien, de livraison, dépanneurs, navettes touristiques); que les technologies d'électromobilité sont un des outils aptes à répondre au développement de cette conception en suivant les spécificités de la mobilité urbaine bruxelloise;

Considérant que le développement des mobilités électriques doit faire l'objet d'une stratégie intégrée, coordonnée et transversale, permettant à la Région de Bruxelles-Capitale de garantir une vision cohérente et des actions concrètes;

1. Observe la priorité à donner à un développement réfléchi des mobilités électriques en Région de Bruxelles-Capitale, notamment par la mise en œuvre d'une stratégie d'action régionale en faveur des mobilités électriques, traduite de manière transversale et coordonnée par une suite de mesures gouvernementales;
2. Invite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :
  - a) Dans le cadre de ses politiques liées à la mobilité et aux travaux publics, à :
    - 1) établir un réseau d'infrastructures de recharge rapides et lentes sur la base d'un cadastre cohérent avec les nœuds intermodaux et, à ce titre, à étudier, en collaboration avec les services techniques compétents, les possibilités de reconversion des infrastructures téléphoniques en bornes de recharges;
    - 2) établir un plan d'intégration des technologies d'électromobilité avec obligation d'intégration des critères d'analyse des cycles de vie (ACV) dans les études d'acquisition et cahiers de charge au sein des flottes de véhicules publics et de services publics relevant de sa compétence. Sont notamment visés : la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), Cambio, Villo!, le Port de Bruxelles, les Organismes d'Intérêt Public (OIP), l'institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), et l'Agence régionale pour la Propreté (ABP);
  - b) Dans le cadre de ses politiques liées aux pouvoirs locaux, à :

tegen de opwarming van de aarde en het specifieke onderdeel over de problematiek van het vervoer; en gelet op de doelstellingen van het gewestelijk IRIS-mobiliteitsplan dat in 2010 aangenomen is;

Gelet op de noodzaak om, tegelijk met de doelstellingen tot vermindering van het autopark, een nieuwe plaats uit te denken voor de voertuigen, vooral bedrijfsvoertuigen (openbaar vervoer, taxi's, onderhoudsvoertuigen, bestelwagens, depannagevoertuigen, toeristische pendelvoertuigen); erop gelet dat de technologieën inzake elektromobiteit een van de instrumenten zijn die de voertuigen een nieuwe plaats kunnen toebedelen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de Brusselse stedelijke mobiliteit;

Overwegende dat de ontwikkeling van de elektromobiteit een geïntegreerde, gecoördineerde en transversale strategie vereist, waarmee het Brussels Gewest een coherente visie en concrete acties kan uitwerken;

1. Wijst op de prioriteit die gegeven moet worden aan een doordachte ontwikkeling van de elektromobiteit in het Brussels Gewest, met name door de vaststelling van een gewestelijke actiestrategie inzake elektromobiteit, die transversaal en gecoördineerd gestalte krijgt in een reeks regeringsmaatregelen;
2. Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :
  - a) In het kader van haar beleid met betrekking tot mobiliteit en openbare werken :
    - 1) een netwerk van voorzieningen te creëren voor snel en traag opladen, op basis van een coherent kadaster van de intermodale knooppunten en daarbij, in samenwerking met de bevoegde technische diensten, de mogelijkheden te onderzoeken om de telefoonpunten om te vormen tot oplaadpunten;
    - 2) een plan op te stellen om rekening te houden met de technologieën inzake elektromobiteit, met inbegrip van de verplichte criteria inzake de levenscyclusanalyse (LCA) in de onderzoeken voor de aankoop van en in de bestekken voor wagenparken van de overheid en de overheidsdiensten die onder haar bevoegdheid ressorteren, met name : de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB), Cambio, Villo!, de Haven van Brussel, de Instellingen van Openbaar Nut (ION's), Het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) en het Agentschap Net Brussel (ANB);
  - b) In het kader van haar beleid met betrekking tot de lokale overheden :

- |   |   |
|---|---|
| <p>1) intégrer les propositions des groupements d'achats communs ou leasing de véhicules électriques sur la base d'analyses de cycles de vie (ACV) comparatives pour les achats ou leasing de flottes captives effectués par les communes auprès de la centrale d'achat (Direction Achats et Logistique) du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, et sur cette base établir un système de subsides régionaux pour les groupements d'achats ou leasing des communes portant sur des véhicules électriques;</p> <p>2) intégrer dans l'élaboration des marchés publics conjoints avec le soutien de l'Administration des Pouvoirs Locaux des possibilités de groupements d'achats ou de leasing communs de véhicules électriques pour les flottes captives et les marchés de niches à vocation sociale conditionnés à des ACV comparatives;</p> <p>c) Dans le cadre de ses politiques liées à l'urbanisme, à :</p> <p>réaliser une étude de faisabilité socio-économique et technique sur l'implantation d'emplacements de recharge au sein des règles d'urbanisme relatives au stationnement en dehors de la voie publique, notamment au sein des parkings privés;</p> <p>d) Dans le cadre de ses politiques relatives à l'énergie, à :</p> <p>1) développer les primes à l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge;</p> <p>2) charger l'IBGE, dans le cadre de ses missions relatives à la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, de promouvoir les mobilités électriques, notamment par des aides financières;</p> <p>3) demander à Brugel d'élaborer, dans le cadre respectif de ses missions de recommandations, de contrôle et de certifications : un avis et des recommandations concernant les impacts des réseaux publics de recharge sur le réseau électrique bruxellois, un contrôle de l'adéquation entre les réglementations techniques et les installations de recharge, et une certification des installations de recharge en Région de Bruxelles-Capitale;</p> <p>e) Dans le cadre de ses politiques d'économie, d'emploi et de formation, à :</p> <p>1) inscrire, dans le cadre de l'Alliance emploi-environnement, la mise en place d'une plateforme permanente de partenariat entreprises-opérateurs de formations-centres de recherches universitaires sur</p> | <p>1) rekening te houden met de voorstellen voor gegroepeerde aankoop of leasing van elektrische voertuigen met vergelijkbare levenscyclusanalyses (LCA) bij de aankoop of leasing van bedrijfswagen door gemeenten bij de aankoopcentrale (Directie Aankopen en Logistiek) van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en op grond daarvan een systeem van gewestelijke subsidies tot stand brengen voor groepsaankopen of leasing van elektrische voertuigen door de gemeenten;</p> <p>2) bij het uitschrijven van gezamenlijke overheidsopdrachten met de steun van het Bestuur Plaatselijke Besturen, rekening te houden met de mogelijkheden tot gegroepeerde aankoop of leasing van elektrische voertuigen voor de bedrijfswagenparken en de marktniches met sociale roeping en vergelijkbare LCA's;</p> <p>c) In het kader van haar beleid op het vlak van stedenbouw :</p> <p>een sociaal-economisch en technisch haalbaarheidsonderzoek uit te voeren over de locatie van oplaadpunten, rekening houden met de stedenbouwkundige regels inzake parkeren buiten de openbare weg, meer bepaald in privéparkeerruimtes;</p> <p>d) In het kader van haar energiebeleid :</p> <p>1) premies in te voeren voor de aankoop van elektrische voertuigen en voor oplaadpunten;</p> <p>2) het BIM, in het kader van zijn opdrachten in verband met de bevordering van rationeel energiegebruik, opdragen om elektrische vervoermiddelen te promoten, met name door financiële steun te verlenen;</p> <p>3) Brugel vragen om, in het kader van zijn opdrachten inzake aanbevelingen, toezicht en certificatie, advies uit te brengen en aanbevelingen op te stellen betreffende de weerslag van de openbare oplaadnetwerken op het Brussels elektriciteitsnet, na te gaan of de oplaadvoorzieningen in overeenstemming zijn met de technische regelgevingen en te zorgen voor certificering van de oplaadvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>e) In het kader van haar beleid inzake economie, werkgelegenheid en opleiding :</p> <p>1) in het kader van de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu, een permanent platform op te richten voor partnerschap tussen bedrijven, opleidingscentra en universitaire onderzoekscentra rond</p> |
|---|---|

la thématique de la recherche et au développement en technologies d'électromobilité à l'égard de ce qui existe pour la promotion de la recherche dans les métiers verts autres que ceux de la construction et de l'isolation; à investir dans la recherche en matière de sources d'énergie renouvelable, de biocarburants de seconde génération, de photovoltaïque, de géothermie, de stockage d'énergie et de stockage de CO<sub>2</sub>;

2) développer un partenariat avec l'Office régional bruxellois de l'Emploi, Bruxelles-Formation, le Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, et les opérateurs privés du secteur de la formation afin d'identifier les fonctions critiques du pôle de compétitivité des technologies environnementales et singulièrement du domaine de l'électromobilité, et élaborer une stratégie pour résorber ces fonctions critiques en promouvant les filières de métiers techniques et scientifiques;

3) renforcer les dispositifs d'encouragement aux études scientifiques au sein de la promotion des filières des métiers verts en vue d'assurer la pérennité des profils indispensables à la recherche et au développement dans le domaine des technologies d'électromobilité et à garantir à la Région de Bruxelles-Capitale un positionnement stratégique au niveau international;

f) Dans le cadre ses politiques de recherche scientifique et de commerce extérieur, à :

inviter le Gouvernement fédéral à participer systématiquement aux programmes européens d'électromobilité (PPP type CAPIRE et ENEVATE ou autres) et aux programmes de recherche subsidiés qui découleront de l'implémentation prochaine des thématiques de recherche sur les technologies vertes de transport dans le cadre du Plan stratégique pour les technologies de transport et de la communication sur les systèmes, du partenariat Commission-Banque européenne d'Investissement (BEI) dans les subsides spécifiquement consacrés à la recherche sur les modes de transports non-polluants, et du 7ème Programme-Cadre de Recherche et de Développement de l'Union européenne;

g) Dans le cadre de ses compétences en matière d'environnement, et de sa responsabilité internationale conjointe en tant qu'entité fédérée du respect des politiques et dispositions législatives européennes dans le domaine de l'environnement, à :

inviter le Gouvernement fédéral à mener, au niveau européen, une politique en faveur d'une implémentation des différentes législations relatives directement ou indirectement au recyclage industriel de batteries

onderzoek en ontwikkeling inzake elektromobilitiestechnologieën, rekening houdend met wat al bestaat voor het bevorderen van het onderzoek in andere groene beroepen dan die inzake bouw en isolatie; te investeren in onderzoek naar hernieuwbare energiebronnen, biobrandstof van de tweede generatie, fotovoltaïsche energie, geothermie, opslag van energie en van CO<sub>2</sub>;

2) een partnerschap uit te bouwen met de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling, Bruxelles-Formation, de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, en de private opleidingsactoren om te zien welke knelpuntberoepen er zijn op het vlak van de ecologische technologieën, met name op het vlak van de elektromobiteit, en een strategie uit te werken om die knelpuntberoepen in te vullen door opleidingen voor technische en wetenschappelijke beroepen te promoten;

3) de maatregelen ter aanmoediging van wetenschappelijke studies te versterken bij het promoten van groene beroepen, om ervoor te zorgen dat er voortdurend profielen aanwezig zijn die onmisbaar zijn bij onderzoek en ontwikkeling op het vlak van de elektromobilitiestechnologieën en een strategische positie veilig te stellen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op internationaal vlak;

f) In het kader van haar beleid inzake wetenschappelijk onderzoek en buitenlandse handel :

de federale Regering te verzoeken systematisch deel te nemen aan de Europese onderzoeksprogramma's inzake elektromobiteit (PPS zoals CAPIRE en ENEVATE of andere) en aan de onderzoeksprogramma's waarvoor subsidies kunnen worden verkregen omdat onderzoeken over groene vervoertechnologieën in het kader van het strategisch vervoertechnologieplan en de mededeling over schone vervoersystemen, het partnership Commissie-Europese Investeringsbank (EIB) weldra zullen worden opgenomen in specifieke subsidies voor onderzoek naar niet-vervuilende vervoerwijzen en het 7de Kaderprogramma voor Onderzoek en Ontwikkeling van de Europese Unie;

g) In het kader van haar bevoegdheden inzake het leefmilieu en van haar gedeelde internationale verantwoordelijkheid als deelgebied voor de naleving van de Europese beleidsmaatregelen en wetgevende bepalingen op het vlak van het leefmilieu :

de federale regering te verzoeken om op Europees niveau een beleid te voeren ten gunste van een implementatie van de verschillende wetgevingen die direct of indirect betrekking hebben op de industriële recy-

afin de favoriser au maximum l'évolution des batteries en « circuits fermés », une meilleure harmonisation des instruments réglementaires déjà existants (réduction intégrée de la pollution, composants hors d'usage, déchets dangereux), un suivi et une adaptation plus systématique aux évolutions en matière d'impact environnemental des nouvelles technologies, avec en priorité l'introduction d'instructions pour le calcul du taux d'efficacité du procédé de recyclage des batteries utilisées dans les technologies d'électromobilité, l'amélioration des règles relatives aux « Best Available Technologies » (BAT-MTD) quant à ces batteries, l'introduction de règles contraignantes quant aux objectifs des taux de collecte de batteries rechargeables, d'une prise en compte de l'Analyse du Cycle de Vie (ACV) dans les informations relatives à l'achat de tous les types de véhicules utilisant des technologies d'électromobilité ainsi que des batteries vendues séparément dans le contexte commercial ou industriel;

- h) Dans le cadre de ses politiques en matière de services d'incendie et d'aide médicale urgente, à :

inviter le Gouvernement fédéral à intégrer dans la réglementation fédérale des formations spécifiques pour le personnel d'intervention sur la gestion des aspects techniques de sécurité lors des situations d'incendie ou d'immersion dans des cours d'eau de véhicules équipés d'applications d'électromobilité.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Vincent DE WOLF (F)

clage van batterijen, om de ontwikkeling van batterijen in « gesloten circuits » zoveel mogelijk te bevorderen, te zorgen voor een betere afstemming van de reeds bestaande wetgevende instrumenten (afname van vervuiling, afgedankte onderdelen, gevaarlijk afval), een meer systematische follow-up en aanpassing aan de ontwikkelingen inzake milieueffecten van de nieuwe technologieën, met als prioriteit de invoering van regels voor de berekening van de efficiëntie van de werkwijze voor de recyclage van gebruikte batterijen in elektrische vervoermiddelen, de verbetering van de regels betreffende « Best Available Technologies » (BAT) voor die batterijen, dwingende maatregelen om de streefcijfers inzake de ophaling van oplaadbare batterijen te halen, rekening houden met de levenscyclusanalyse (LCA) bij de informatie betreffende de aankoop van alle types voertuigen die gebruik maken van elektromobilitytechnologieën, alsook batterijen die afzonderlijk worden verkocht in de commerciële of industriële circuits;

- h) In het kader van haar beleid inzake brandweer en dringende medische hulp :

bij de federale regering te pleiten voor de opname in de federale regelgeving van specifieke personeelsopleidingen over het beheer van de technische aspecten inzake veiligheid tijdens brand of wegzinken van elektrische voertuigen in waterlopen.