

**BRUSSELS**  
**HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

17 JULI 2015

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende een gewestelijke actiestrategie  
ten gunste van de elektromobiliteit en  
de mobiliteit op basis van alternatieve  
brandstoffen**

(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 mobiliteit, waarbij de verbranding verzekerd wordt door brandstoffen die een alternatief vormen voor de traditionele brandstoffen.

**Algemene filosofie**

De uitdagingen op het vlak van mobiliteit in de stad van morgen, milieubescherming en diversificatie van energiebronnen houden de samenleving in de greep. De politieke wereld moet zich meer dan ooit proactief en ambitieus tonen om die maatschappelijke uitdagingen aan te gaan. De steden moeten strategische keuzes maken en maatregelen nemen. In dat verband moet ons Gewest een geïntegreerde, gecoördineerde en transversale strategie ontwikkelen op het vlak van mobiliteit met alternatieve brandstoffen.

Die strategie moet worden geïmplementeerd op alle domeinen waarvoor de ministers bevoegd zijn, gelet op de verregaande weerslag op vele vlakken. Bovendien is een structurele samenwerking met de vele openbare actoren (gewestelijke en gemeentelijke besturen, gewestelijke semioverheidsdiensten, technische diensten, universiteiten en hogescholen) en privéspelers (bedrijven, bedrijvenfederaties en verenigingen) vereist.

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

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

17 JUILLET 2015

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**relative à une stratégie régionale d'actions  
en faveur des mobilités électriques et des  
mobilités basées sur des carburants alternatifs**

(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 dont la combustion est assurée sur la base de carburants alternatifs aux carburants traditionnels, à travers l'intégralité du prisme de ses compétences et de ses moyens d'actions.

**Philosophie générale**

Les enjeux de mobilité urbaine du futur, d'environnement et de diversification énergétique envahissent tous les champs de préoccupations de la société. Les autorités politiques doivent plus que jamais faire preuve de proactivité et d'ambition afin de répondre à ces tendances sociétales. Pour ce faire, les entités urbaines doivent développer des visions stratégiques et prendre des mesures. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de doter notre Région d'une stratégie intégrée, coordonnée, et transversale en matière de mobilité à carburants alternatifs.

Cette stratégie doit être pensée au travers de l'ensemble des compétences ministérielles étant donné les implications pluridisciplinaires profondes du sujet. De plus, elle implique une participation structurelle des multiples acteurs publics (administrations régionales et communales, services pararégionaux, services techniques, universités et hautes écoles) et privés (entreprises, fédérations d'entreprises et associations).

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.

### **Beschrijving van de bedrijfswagenparken**

In het kader van de diversificatie van de energiebronnen en naast het beperken van de plaats van de auto in de stad en het ontwikkelen van de zachte mobiliteit, moet worden nagedacht over een nieuwe plaats van de motorvoertuigen, wetende dat ze een aandeel zullen blijven hebben in de verkeersstroom.

Die component vormt een bonte mengeling en een niet te verwaarlozen aantal : of het nu gaat over voertuigen uit het wagenpark van de overheidsdiensten en de privésector (onderhoudsvoertuigen, bestelwagens, vuilniswagens, takelwagens, toeristische bussen, taxi's, politie- en hulpdiensten) dan wel over openbaar vervoer of private voertuigen. Natuurlijk zal een deel van de bevolking om beroepsredenen altijd afhankelijk blijven van een voertuig. Een en ander vereist een beleid dat gericht is op drie dimensies: gemengde energiebronnen, gebruik van de nieuwe technologieën en verbetering van de energieprestaties.

Om die drie dimensies te ondersteunen, vormen de mobiliteitsmodellen gebaseerd op technologieën die gebruikmaken van andere brandstoffen dan de traditionele brandstoffen zoals benzine en diesel, een instrument met heel wat potentieel. Onder voertuigen met alternatieve brandstoffen verstaan wij verschillende soorten voertuigen (wagens, vrachtwagens, fietsen met aandrijving, maar ook boten) waarvan de motor op elektriciteit werkt via batterijen (full hybrid of herlaadbare full hybrid), via brandstofcellen (bijvoorbeeld op waterstof) of via aardgas in gecompriëerde of vloeibare vorm (CNG of LNG).

### **Ontwikkeling van infrastructuur**

Een dergelijke strategie vereist de ontwikkeling van infrastructuur voor laadpalen en bevoorradingspunten die de omvorming van de wagenparken efficiënt kunnen begeleiden.

Volgens de technische vereisten van Europa, moet dat gebeuren via de ontwikkeling van een coherent infrastructuurnetwerk. Dat netwerk mag niet gepland en uitgedokterd worden los van een beleid voor parkeergelegenheid en intermodaliteit. Het Parkeeragentschap moet ter zake een cruciale rol op verschillende niveaus spelen.

Cette stratégie permettra de s'inscrire dans un mouvement plus global existant au niveau mondial et européen portant sur les politiques de mobilité urbaine du futur. Elle permettra en outre de ménager une position de pointe de la Région dans l'ensemble des domaines qui innervent la thématique des technologies de mobilité urbaine.

### **Ciblage des flottes captives**

Dans le cadre de la diversification énergétique des motorisations, parallèlement à l'indispensable réduction de la place de l'automobile en ville et parallèlement au développement des mobilités douces au cœur de la mobilité urbaine, il faut développer une nouvelle conception des véhicules motorisés qui resteront présents comme composante captive de la circulation.

Cette composante est variée et numériquement non négligeable : qu'il s'agisse des véhicules de flottes captives des services publics et du secteur privé (véhicules d'entretien, de livraison, de collecte de déchets, de dépannage, navettes touristiques, taxis, services d'ordre et de secours), des transports en commun mais aussi des véhicules de particuliers. Il est bien entendu qu'une partie de la population sera toujours tributaire d'un véhicule pour des raisons professionnelles. Des efforts doivent être entrepris pour diversifier ce parc sur trois dimensions : mix énergétique, intégration des nouvelles technologies, et amélioration des performances environnementales.

Pour porter ces trois dimensions, les modèles de mobilité basés sur des technologies recourant à d'autres carburants que les carburants traditionnels que sont le diesel et l'essence constituent un instrument au potentiel multiple. Par véhicules à motorisation à carburants alternatifs, nous entendons différents types de véhicules motorisés (voitures, camions, vélos à assistance motorisée, mais aussi navires) dont la motorisation est basée soit sur l'électricité par système de batterie (qu'elle soit full-hybrid ou full-hybrid rechargeable) soit par système de pile combustible (avec un combustible réducteur comme l'hydrogène), soit sur la base d'un carburant de type gaz naturel, qu'il soit comprimé ou liquéfié (GNC ou GNL).

### **Développement d'infrastructures**

Une telle stratégie nécessite une politique de développement d'infrastructures de points de recharge et d'approvisionnement capable d'accompagner efficacement la conversion des flottes captives.

Suivant les exigences techniques européennes, cela passe par l'établissement d'un réseau d'infrastructures cohérent. Ce réseau d'infrastructure ne peut pas être planifié et conçu indépendamment d'une politique de stationnement et d'intermodalité. L'Agence de stationnement doit jouer un rôle crucial à plusieurs niveaux.

In het kader van de opdrachten voor de exploitatie van gewestelijke openbare parkeergelegenheden, moeten parkeerplaatsen aangeboden worden voor voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen en waar de elektrische voertuigen opgeladen kunnen worden.

Wat de opdrachten voor de exploitatie van overstapparkeergelegenheden betreft, moet het agentschap ervoor zorgen dat er laadpalen en tankstations met alternatieve brandstoffen in de buurt van die parkeergelegenheden komen. Het agentschap moet ook fietsparkeergelegenheden exploiteren en er dus voor zorgen dat de elektrische fietsen die in die parkeergelegenheden gestald worden, kunnen worden opgeladen.

Aangezien die infrastructuur geleidelijk zal worden ontwikkeld en de gebruikers van voertuigen met alternatieve brandstoffen niet zo'n groot bevoorradingsnetwerk hebben als de gebruikers van voertuigen op traditionele brandstof, moet informatie verspreid worden over de locatie van de bevoorradingspunten en laadpalen. Daartoe zou de geleiding van het verkeer aangevuld moeten worden met informatie over de openbare parkeergelegenheden met laadpalen en over de tankstations met alternatieve brandstoffen.

Gelet op de technische vereisten van Europa met betrekking tot de infrastructuur van de havens van de lidstaten, zal het Gewest in het kader van zijn beleid voor de Haven van Brussel niet enkel moeten zorgen voor stroom op de kaai voor de binnenscheepvaart maar ook voor een geschikt aantal bevoorradingspunten voor LNG.

### **Omvorming van de bedrijfswagenparken van de overheidsdiensten**

Om bij te dragen tot de diversificatie van de wagenparken, moet de overheid een beleid tot omvorming van de wagenparken op poten zetten.

Men moet dus een harmonieus plan opstellen om rekening te houden met de voertuigen op alternatieve brandstof in de onderzoeken voor de aankoop van en in de bestekken voor wagenparken van de gewestelijke overheidsdiensten : de Maatschappij voor Intercommunaal 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).

In het kader van die omvorming, heeft de gemeente een belangrijke rol. Thans bestelt elke gemeente apart vaak een of ander elektrisch voertuig om daarmee te kunnen uitpakken, maar er is geen algemeen plan. Het Gewest kan de omvorming van de gemeentelijke wagenparken steunen door de leveringen waarvoor de Directie Aankopen en Logistiek van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de aankoopcentrale is uit te breiden tot de

Dans le cadre de ses missions d'exploitation de parkings publics régionaux, il faut développer un système de places de stationnement réservées aux véhicules à motorisation à carburants alternatifs permettant une recharge pour les véhicules fonctionnant à l'électricité.

Pour ce qui est de ses missions d'exploitation des parkings de transit, l'Agence doit veiller à ce que des points de recharge et la proximité avec des stations de services à carburants alternatifs soient prévus sur ces parkings. L'Agence ayant également pour mission d'exploiter des parkings de vélos, elle doit veiller à ce que des points de recharge soient accessibles aux vélos électriques stationnant dans ces parkings.

Enfin, étant donné que le développement de ces infrastructures sera progressif et que les utilisateurs des véhicules à carburants alternatifs ne bénéficient pas d'un réseau d'infrastructures d'approvisionnement aussi important que les véhicules à carburants traditionnels, il est indispensable de mettre en place une structure d'information entourant la localisation des points d'approvisionnement et de recharge. A cet effet, il conviendrait d'intégrer au système de téléjalonnement un dispositif de signalisation des points des parkings publics avec point de recharge et des stations de services pour carburants alternatifs.

Eu égard aux exigences européennes visant les infrastructures des ports des Etats membres, la Région devra, dans le cadre de ses politiques liées au Port de Bruxelles, non seulement établir un système d'alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure, mais également établir un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL.

### **Conversion des flottes captives des services publics**

Pour contribuer à la diversification du parc des flottes captives, les pouvoirs publics doivent opérer une politique de conversion de leurs flottes.

Il faut donc établir un plan d'intégration harmonisé des véhicules à carburants alternatifs dans les études d'acquisition et cahiers des charges au sein des flottes de véhicules des services publics régionaux : 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).

Dans le cadre de cette conversion, le niveau communal a aussi un rôle majeur à jouer. Actuellement, chaque administration communale commande dans son coin l'un ou l'autre véhicule souvent électrique pour pouvoir communiquer qu'elle bouge dans cette matière sans véritable plan d'ensemble. La Région peut soutenir la conversion des flottes de véhicules communaux en élargissant aux véhicules à motorisation à carburants

voertuigen met alternatieve brandstof. Dat geldt zowel voor het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als voor de gewestelijke ION's, de gemeenten en de OCMW's.

### **Fiscale stimulansen**

De ontwikkeling van bevoorradingsinfrastructuur en herlaadinfrastructuur voor de wagenparken en andere voertuigen vereist financiering.

De technische wijzigingen vereist door de omvorming van de bestaande tankstations, alsook de vestiging van nieuwe tankstations voor alternatieve brandstof, zijn belangrijke operaties op het vlak van stedenbouw en investeringen.

Het Gewest kan niet alleen de initiatieven ter zake financieren. Er moeten dus stimulansen komen om de private sector aan te moedigen om die infrastructuur te ontwikkelen en aan te passen. Fiscale stimulansen zijn nodig. Door zowel de gewestelijke fiscaliteit aan te passen als te ijveren bij de federale regering, kan onze regering verschillende tools op dat vlak inzetten.

Op gewestelijk niveau, is het nodig om de belastingregelgeving te herzien en de onroerende voorheffing te verminderen om de exploitanten van tankstations te helpen bij de diversificatie van de bevoorradingsinfrastructuur.

Op federaal niveau, is een fiscaliteit die de diversificatie van de brandstoffen aanmoedigt enkel mogelijk na een wijziging van de regels voor de accijnzen, de verkeersbelasting en de vennootschapsbelasting.

### **Stedenbouwkundige aanpassingen**

In het kader van een aanmoediging van een progressieve installatie van herlaadinfrastructuur, moet de gewestelijke stedenbouwkundige regelgeving aangepast worden.

Die aanpassingen kunnen betrekking hebben op de nieuwe gebouwen met parkeergelegenheden. Er zou een verplichting van voorafgaande uitrusting op regelgevend vlak ingevoerd kunnen worden om de eventuele latere installatie van herlaadpunten voor de elektrische voertuigen van de gebruikers van de locatie te vereenvoudigen. Dat betekent ook stroomvoorziening voor de parkeerplaatsen, met de aanwezigheid van een algemene laagspanningskast na de stroomverbreker van het gebouw. De stroomvoorziening en de kast worden zo ontworpen dat op ten minste x % van de plaatsen voertuigen normaal kunnen herladen. Dat vereist technische installaties die de bediening

alternatifs les fournitures dont la Direction achats et logistique du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale est la centrale d'achat, et ce tant pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale que pour les OIP régionaux, les communes et CPAS.

### **Incitants fiscaux**

Développer des infrastructures d'approvisionnement et de recharge pour les flottes captives et autres véhicules nécessite des financements.

Les modifications techniques nécessitées par la transformation de stations-services existantes, et l'implantation de nouvelles stations-services dédiées aux approvisionnements en carburants alternatifs sont des actes importants en termes urbanistiques et d'investissements.

La Région ne peut pas prendre seule à sa charge le financement des initiatives en la matière, par conséquent il faut mettre en place un système d'incitants pour encourager le privé dans le développement et la modification de ces infrastructures. Des mesures fiscales sont indispensables. En agissant à la fois au niveau de la fiscalité régionale et en plaidant auprès du fédéral, notre gouvernement peut actionner différents outils en la matière.

Au niveau régional, afin d'aider les exploitants de stations de services à contribuer à la diversification des infrastructures d'approvisionnement, des révisions des réglementations en matière de taxe et une diminution du précompte immobilier apparaissent comme nécessaires.

Au niveau fédéral, une fiscalité encourageant une diversification des carburants n'est envisageable qu'en modifiant les règles sur les accises, la taxe de circulation et l'impôt des sociétés.

### **Adaptations urbanistiques**

Dans le contexte d'une facilitation d'installation progressive des infrastructures de recharge, des adaptations à la réglementation urbanistique régionale doivent accompagner le mouvement.

Ces adaptations peuvent toucher le cadre relatif aux bâtiments neufs comportant un parc de stationnement. Une obligation de pré-équipement pourrait être introduite au niveau réglementaire afin de faciliter l'éventuelle installation ultérieure de points d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques des occupants de la place. Cela implique ainsi une alimentation en électricité du parc de stationnement, avec présence d'un tableau général basse tension en aval du disjoncteur de l'immeuble. L'alimentation électrique ainsi que le tableau sont dimensionnés de façon à permettre la recharge normale de véhicules pour un minimum de x % des places. Cela nécessite des installations

van de parkeerplaatsen mogelijk maken, alsook een meetsysteem voor de individuele en afzonderlijke facturering overeenkomstig de Europese vereisten.

### **Europese vereisten en buitenlandse modellen**

Al verscheidene jaren nemen de Europese instanties de thematiek van technologieën voor het stadsvervoer, de energie- en milieu-uitdagingen en het technologisch onderzoek ter harte. Er zijn ter zake vele regelgevende en strategische instrumenten uitgedokterd.

De Europese Unie wil haar positie op wereldvlak inzake de uitdagingen verbonden aan die dossiers versterken. De recente Europese richtlijn 2014/94/EG over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vereist met name van elke lidstaat een duidelijke en becijferde strategie inzake infrastructuur voor de bevoorrading en het herladen die toegankelijk is voor het publiek, overheidsopdrachten, steun voor onderzoek enzovoort. In dat verband, moet het Brussels Gewest actief deelnemen aan het door de federale overheid gecoördineerde nationale plan, om tegemoet te komen aan de Europese eisen.

Het Brussels Gewest kan overigens proactief handelen door rekening te houden met de problematieken waarin de Europese Unie nog vooruitgang moet boeken. Een aantal problemen in verband met elektromobiliteit vergen duidelijkere of nieuwe wetgeving, 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 bestaat in een follow-up van de modellen van de gemeentelijke, regionale of nationale besturen op de vijf continenten wat alle mogelijke elektromobiliteitstoepassingen betreft.

België en de deelstaten hinken achterop bij het vaststellen van een strategie betreffende de elektromobiliteit 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. Men moet die experimenten gebruiken om het gewestelijk beleid doeltreffender te maken. Die follow-up moet op transversale wijze gebeuren en mag niet worden beperkt tot de traditionele en mediatieke aspecten van de elektromobiliteit.

techniques permettant la desserte des places du parc, et la prévision d'un système de mesure permettant une facturation individuelle et différenciée des consommations conformément aux exigences européennes.

### **Exigences européennes et modèles étrangers**

Depuis plusieurs années, les instances européennes ont pris à bras le corps les thématiques des technologies de transport urbain, des défis énergétiques et environnementaux, et des programmes de recherches technologiques. De nombreux instruments réglementaires et stratégiques ont vu le jour.

L'Union européenne veut renforcer son positionnement au niveau mondial sur les défis inhérents à ces dossiers. La récente directive européenne 2014/94/CE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution exige notamment de chaque Etat membre une stratégie claire et chiffrée en matière d'infrastructures d'approvisionnement et de recharge accessibles au public, de marchés publics, d'aide à la recherche... Dans ce cadre, la Région bruxelloise a la responsabilité de participer activement à ce plan national coordonné par le fédéral pour rencontrer les exigences européennes.

Par ailleurs, la Région bruxelloise 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 initiatives 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.

Une des clés de l'efficacité de la stratégie régionale est le suivi des modèles déployés par les villes, régions et pays des cinq continents qui se sont lancés dans l'utilisation de l'électromobilité sous toutes ses formes.

La Belgique et ses entités fédérées sont en retard dans leur capacité à formuler une vision stratégique intégrée relative aux technologies d'électromobilité et aux conséquences et défis qui y sont liés. Il est indispensable d'avoir un suivi et une évaluation continus et structurés des expériences étrangères, bien au-delà des échanges de bonnes pratiques et des participations ponctuelles aux événements internationaux. Il faut utiliser ces expériences pour permettre aux politiques régionales d'être plus efficaces et adéquates. Ce suivi doit s'opérer de manière transversale afin de ne pas réduire le suivi aux seuls aspects traditionnels et médiatiques de l'électromobilité.

### Energie- en milieuaspecten

De gewestelijke strategie moet noodzakelijkerwijze rekening houden met de verschillende gevolgen van de mobiliteit met alternatieve brandstoffen.

Wat de energie betreft, is de impact van de ontwikkeling van de elektromobiliteit op het Brusselse stroomnet onderzocht door de Brusselse regulator Brugel in het kader van zijn advies van 22 november 2013 over het investeringsplan voor de elektriciteit, voorgesteld door de Brusselse gewestelijke transmissienetbeheerder voor de periode 2014-2024. De conclusies van de gewestelijke regulator voor de verschillende scenario's voor de ontwikkeling van de elektromobiliteit in het Brussels Gewest zijn geruststellend. Hij ziet geen enkel probleem op het vlak van de mogelijke impact van de elektromobiliteitstechnologieën op de efficiëntie van het Brusselse stroomnet.

De kwestie van de levenscyclus van de technologieën die gebruikt worden voor elektromobiliteitstoepassingen 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 de specifieke problematiek van de batterijen betreft, kan het Brussels Gewest, naast de milieuovereenkomst over de afgedankte voertuigen die het moet doen naleven, er bij België op aandringen om verschillende maatregelen op Europees niveau te bevorderen.

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 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.

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.

### Dimensions énergétiques et environnementales

La stratégie régionale doit prendre en compte les différents impacts des mobilités à carburants alternatifs.

Sur la question énergétique, l'impact du déploiement de l'électromobilité sur le réseau d'alimentation électrique bruxellois a été étudié par le régulateur bruxellois Brugel dans le cadre de son avis du 22 novembre 2013 sur le plan d'investissements pour l'électricité, proposé par le gestionnaire du réseau de transport régional bruxellois pour la période 2014-2024. Les conclusions du régulateur régional axées sur différents scénarios de déploiement de l'électromobilité en Région bruxelloise sont rassurantes. Il ne relève aucun problème en termes d'impact que pourrait avoir le déploiement des technologies d'électromobilité sur l'efficacité de l'alimentation du réseau bruxellois.

La question du cycle de vie des technologies utilisées dans les véhicules à carburants alternatifs 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 ces technologies, d'autre part la question spécifique des processus industriels de production et recyclage des composants de batteries.

Au niveau de la problématique spécifique des batteries, à côté de la convention environnementale sur les véhicules hors d'usage dont elle doit s'assurer du respect, la Région bruxelloise peut inciter la Belgique à promouvoir diverses mesures au niveau européen.

Si les directives 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et 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, 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 qu'elles nécessitent un traitement spécifique important de leurs composants les plus complexes ou dangereux.

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 et 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.

Een betere harmonisering, zowel op het vlak van de meest problematische componenten 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 uit te breiden en zo de druk op de markt en het milieu te verlichten.

### **Bevordering van het onderzoek en het economisch potentieel**

Onderzoek en ontwikkeling (O&O) inzake motorvoertuigen met alternatieve brandstoffen kan een veelbelovend domein zijn, niet enkel voor het Pact voor een Duurzame Stedelijke Groei maar ook voor de « intelligente specialisatie » en de doelstelling om een « smart city » te worden, zoals bevestigd in het regeerakkoord. Dat is het gevolg van het feit dat het onderzoek over elektromobiliteit twee noodwendigheden met elkaar verbindt : enerzijds, een denkoefening over de stedelijke ontwikkeling en de technologische prestaties en, anderzijds, de inzet van een verscheidenheid aan profielen inzake engineering, toegepast onderzoek, elektrochemie, milieuwetenschappen, mobiliteit, logistiek en certificering.

De Brusselse strategie moet ook het economisch potentieel van de ontwikkeling van de toepassingen inzake alternatieve brandstoffen in de verf zetten. De bedrijven die actief zijn in O&O voor mobiliteit met alternatieve brandstoffen moeten gesteund worden. Verschillende pistes moeten bewandeld worden.

Ten eerste moet in het kader van de hervorming van de organieke ordonnantie betreffende de steun ter bevordering van de economische expansie, het behoud van de milieusteun bij de aanwerving voor specifieke projecten inzake onderzoek naar de batterijen voor wagens met alternatieve brandstoffen gegarandeerd en verbeterd worden.

Ten tweede kan de Alliantie Werkgelegenheid-Leefmilieu hertekend na de hergroepering met de incubator Greenbiz en de begeleidende maatregelen voor de startups in de milieusectoren, een toegangspoort zijn die niet verwaarloosd mag worden.

Ten derde moet de steun voor de engineeringbedrijven via ICAB, een incubator voor spitstechnologiebedrijven, geconsolideerd worden.

Ten vierde zou een structurele aanmoediging van de synergie tussen bedrijven en universiteiten wenselijk zijn. In verband met GREEN PROPULSION, een spin-off van de ULG in het Waals Gewest, zou INDUTECH, interface van de vier Brusselse industriële instituten en hun eenheden voor transporttechnologie die gewerkt hebben aan hybride voertuigen, een bevoorrechte partner kunnen zijn.

Une meilleure harmonisation tant par rapport aux composants les plus problématiques qu'aux composants au potentiel prometteur est indispensable pour les industries de production et de recyclage spécialisées. Par ricochet, cette harmonisation est aussi indispensable pour élargir la palette des technologies de batteries, diminuant ainsi la pression sur le marché et l'environnement.

### **Promotion de la recherche et potentiel économique**

La recherche et développement (R&D) relative aux motorisations à carburants alternatifs peut être un pan très prometteur non seulement pour le Pacte de Croissance Urbaine Durable, mais aussi pour la « spécialisation intelligente » et l'objectif de devenir une « smart city », consacrés dans l'accord de gouvernement. Ceci est dû au fait que la recherche sur les électromobilités est un domaine qui conjugue deux nécessités : d'une part une réflexion sur le développement urbain et les performances technologiques, d'autre part la mobilisation d'un panel très large de métiers tels que l'ingénierie, la recherche appliquée, l'électrochimie, les sciences de l'environnement, la mobilité, la logistique et la certification.

La stratégie bruxelloise doit également mettre en exergue les potentialités économiques du développement des applications liées aux carburants alternatifs. Il est indispensable d'aider les entreprises travaillant dans la R&D relative aux mobilités à carburants alternatifs. Pour ce faire, plusieurs axes sont à exploiter.

Premièrement, dans le cadre de la réforme de l'ordonnance organique relative aux aides pour la promotion de l'expansion économique, il est indispensable de garantir et optimiser le maintien du système d'aides environnementales et des aides au recrutement pour des projets spécifiques en matière de recherche sur les batteries de véhicules à carburants alternatifs.

Deuxièmement, l'Alliance Emploi-Environnement reconfigurée avec le regroupement de l'incubateur Greenbiz et des outils d'accompagnement pour les start-ups actives dans les secteurs environnementaux peut être une porte d'entrée à ne pas négliger.

Troisièmement, il faut consolider le soutien aux entreprises travaillant dans l'ingénierie par le biais de l'ICAB, incubateur d'entreprise dédié aux entreprises de hautes technologies.

Quatrièmement, il faut pousser plus loin et structurellement les synergies entreprises-universités. A 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 qui ont travaillé sur l'hybride, pourrait être un des partenaires privilégiés.

Ten vijfde moet Brussel systematisch deelnemen aan de Europese gesubsidieerde O&O-onderzoeksprojecten.

In dat verband, moeten er enkele kansen worden gegrepen in het licht van de thematieken over de groene transporttechnologieën, met name in het kader van het Programma Horizon 2020 of van de projecten die door de Europese Investeringsbank en de Commissie gesubsidieerd worden.

Het spreekt voor zich dat O&O in elektromobiliteit 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 elektromobiliteit – strategisch onderzoek en toegepast onderzoek is gestapt.

### Opleiding

Opleiding wordt een cruciale uitdaging in de ontwikkeling van een O&O-activiteit inzake spitstechnologie rond de motorvoertuigen met alternatieve brandstoffen. Er zijn talloze aspecten in de problematiek van de bruggen tussen opleiding en de bedrijfswereld.

Inzake elektromobiliteit, is het feit dat de expertise van ons land in de sector van de non-ferrometalen belangrijk blijft; dat blijkt uit de poleposition van een Belgische groep inzake O&O op wereldvlak in de sector van de batterijenrecyclage, een fundamentele sector voor een adequate ontwikkeling van de elektromobiliteit. 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.

### Veiligheid en dringende medische hulp

De voertuigen op alternatieve brandstoffen werken met een complexe technologie die aan bepaalde veiligheidsvoorwaarden moet voldoen. In het kader van zijn beleid voor de Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulpverlening, moet het Gewest proactief zijn, zowel in de opleiding van noodploegen die tijdens een interventie gebruik moeten maken van die technologie als voor de veiligheidsvoorwaarden voor de parkeerplaatsen voor die voertuigen. Daartoe zou de Brusselse regering bij de FOD Binnenlandse Zaken moeten pleiten voor de goedkeuring van een KB tot vaststelling van de preventiemaatregelen tegen brand en ontploffing waaraan de gesloten parkeergarages moeten voldoen voor voertuigen die op CNG rijden. Er zou bij de federale overheid ook aangedrongen moeten worden op de integratie, in de federale regelgeving, van de specifieke opleidingen voor het

Cinquièmement, une participation bruxelloise aux programmes européens de recherche subsidiés doit s'opérer de façon systématique.

Sur ce point, plusieurs opportunités existent avec les thématiques de recherche sur les technologies vertes de transport, notamment dans le cadre du Programme Horizon 2020, ou des projets subsidiés par la Banque européenne d'investissements et la Commission.

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.

### Formation

La formation sera un enjeu crucial dans le développement d'une activité de R&D de pointe en matière de technologies entourant les motorisations à carburants alternatifs. Il y a de multiples aspects dans la problématique des passerelles entre formation et monde de l'entreprise dans ce domaine.

Pour ce qui est de l'électromobilité, 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 exigence 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.

### Sécurité et aide médicale urgente

Les véhicules à motorisation à carburants alternatifs reposent sur des technologies complexes nécessitant certaines conditions de sécurité. Dans le cadre de ses politiques en matière de services d'incendie et d'aide médicale urgente, la Région doit agir proactivement tant au niveau de la formation des équipes de secours qui devraient faire face à ces technologies lors d'interventions, qu'au niveau des conditions de sécurisation de sites de stationnement accueillant ces véhicules. A ce titre, il serait opportun que le gouvernement bruxellois plaide auprès du SPF intérieur pour que soit fixé un arrêté royal fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules roulant au GNC. Il serait également indispensable de plaider auprès du fédéral pour l'intégration dans la réglementation fédérale de formations

interventiepersoneel over het beheer van de technische veiligheidsaspecten in geval van brand of wegzinken in waterlopen van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden.

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 à motorisation à carburants alternatifs.

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

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### **betreffende een gewestelijke actiestrategie ten gunste van de elektromobiliteit en de mobiliteit op basis van alternatieve brandstoffen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gezien richtlijn 2014/94/EG betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die van de lidstaten een nationaal plan met een strategie en cijferdoelstellingen vereist, met name inzake elektromobiliteit ;

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

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

Gezien de mededeling van 30 september 2009 van de Europese Commissie aan het Europees 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 Europees 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 28 april 2010 van de Europese Commissie aan het Europees 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 verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake deelneming aan het opstellen en het uitvoeren van het nationaal plan dat België moet voorleggen aan de Europese Commissie in het kader van richtlijn 2014/94/EG betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ;

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### **relative à une stratégie régionale d'actions en faveur des mobilités électriques et des mobilités basées sur des carburants alternatifs**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la directive 2014/94/CE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, qui exige des Etats membres un plan national définissant une stratégie et des objectifs chiffrés notamment en matière d'électromobilité ;

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

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 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 la responsabilité de la Région de Bruxelles-Capitale dans la participation à l'élaboration et la mise en œuvre du plan national que la Belgique doit remettre à la Commission européenne dans le cadre de la directive 2014/94/CE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution ;

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 artikel 12, § 1, 2° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de doelstellingen van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, alsook de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2, dat in 2010 goedgekeurd 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, takelvoertuigen, toeristische pendelvoertuigen); erop gelet dat de technologieën inzake elektromobiliteit 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 elektromobiliteit een geïntegreerde, gecoördineerde en transversale strategie vereist, waarmee het Brussels Gewest een coherente visie en concrete acties kan uitwerken ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- a) in het kader van haar beleid met betrekking tot mobiliteit en openbare werken :
  - 1) een netwerk van oplaadvoorzieningen te creëren rekening houdend met de Europese technische vereisten en te zorgen voor een coherent kadaster van de intermodale knooppunten ;
  - 2) een netwerk van tankstations te creëren voor de motorvoertuigen op NCG of brandstofcellen (waterstof) ;
  - 3) het Gewestelijk Parkeeragentschap te vragen om, in het kader van zijn opdrachten inzake exploitatie van gewestelijke openbare parkeerplaatsen, een systeem uit te werken met plaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen op alternatieve brandstoffen en met mogelijkheid om elektrische voertuigen op te laden ;

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 l'article 12, § 1<sup>er</sup>, 2°, de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant les objectifs de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, 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 commun, taxis, véhicules d'entretien, véhicules de livraison, dépanneurs, navettes touristiques) ; que les mobilités à carburants alternatifs 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 à carburants alternatifs 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 ;

Invite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- a) dans le cadre de ses politiques liées à la mobilité et aux travaux publics :
  - 1) à établir un réseau d'infrastructures de recharge sur la base des exigences techniques européennes et d'un cadastre cohérent avec les nœuds intermodaux ;
  - 2) à élaborer un réseau de stations-services pour les véhicules à motorisation fonctionnant au GNC ou à pile combustible (hydrogène) ;
  - 3) à demander à l'Agence régionale de stationnement, dans le cadre de ses missions d'exploitation de parkings publics régionaux, de développer un système de places de stationnement réservées aux véhicules à motorisation à carburants alternatifs et permettant une recharge pour les véhicules fonctionnant à l'électricité ;

- |  |  |
|--|--|
| <p>4) het Gewestelijk Parkeeragentschap te vragen om, in het kader van zijn opdrachten inzake exploitatie van overstapparkeergelegenheden, ervoor te zorgen dat er daar herlaadpalen aanwezig zijn en dat er in de buurt tankstations met alternatieve brandstoffen aanwezig zijn ;</p> <p>5) het Gewestelijk Parkeeragentschap te vragen om, in het kader van zijn opdrachten inzake exploitatie van fietsstallingen, ervoor te zorgen dat er daar herlaadpalen zijn voor de elektrische fietsen die in die parkeergelegenheden gestald worden ;</p> <p>6) in het systeem voor telegeleiding signalisatie te verwerken naar openbare parkeergelegenheden met herlaadpunten en naar tankstations met alternatieve brandstoffen ;</p> <p>7) een geharmoniseerd plan op te stellen om rekening te houden met de voertuigen op alternatieve brandstoffen in de onderzoeken voor de aankoop van en in de bestekken voor wagenparken van 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) ;</p> <p>b) in het kader van haar beleid met betrekking tot de Haven van Brussel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de mogelijkheid te onderzoeken van stroomvoorziening op de kaai voor de binnenscheepvaart maar ook van een geschikt aantal bevoorradingspunten voor LNG ;</li> </ul> <p>c) in het kader van haar beleid met betrekking tot de lokale besturen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de leveringen waarvoor de Directie Aankopen en Logistiek van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de aankoopcentrale is uit te breiden tot de voertuigen op alternatieve brandstoffen, zowel voor het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als voor de gewestelijke ION's, de gemeenten en de OCMW's ;</li> </ul> <p>d) in het kader van haar beleid met betrekking tot de financiën :</p> <p>1) de mogelijkheid te onderzoeken van een vermindering van de onroerende voorheffing voor de exploitanten van bestaande tankstations die bevoorradingsinfrastructuur (pompen) wensen te plaatsen voor NCG of waterstof ;</p> | <p>4) à demander à l'Agence régionale de stationnement, dans le cadre de ses missions d'exploitation des parkings de transit, de veiller à ce que des points de recharge et la proximité avec des stations de services à carburants alternatifs soient prévus sur ces parkings ;</p> <p>5) à demander à l'Agence régionale de stationnement, dans le cadre de ses missions d'exploitation des parkings de vélos, de veiller à ce que des points de recharge soient accessibles aux vélos électriques stationnant dans ces parkings ;</p> <p>6) à intégrer dans le système de téléjalonnement un dispositif de signalisation des parkings publics avec points de recharge et des stations-services pour carburants alternatifs ;</p> <p>7) à établir un plan d'intégration harmonisé des véhicules à carburants alternatifs dans les études d'acquisition et des cahiers des charges au sein des flottes de véhicules des 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) ;</p> <p>b) dans le cadre de ses politiques liées au Port de Bruxelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à étudier l'opportunité de mettre en place un système d'alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure ainsi que la mise en place en nombre approprié de points de ravitaillement en GNL ;</li> </ul> <p>c) dans le cadre de ses politiques liées aux pouvoirs locaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à élargir aux véhicules à motorisation à carburants alternatifs les fournitures dont la Direction achats et logistique du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale est la centrale d'achat, et ce tant pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale que pour les OIP régionaux, les communes et CPAS ;</li> </ul> <p>d) dans le cadre de ses politiques liées aux finances :</p> <p>1) à étudier la mise en œuvre d'une diminution du précompte immobilier pour les exploitants de stations de services existantes qui souhaitent réaliser des travaux d'installation d'infrastructures d'approvisionnement (pompes) en GNC ou hydrogène ;</p> |
|--|--|

- 2) de bevoorradingsinfrastructuur voor NCG of waterstof vrij te stellen van de heffing op de toestellen die vloeibare of gasvormige brandstoffen verdelen ;
- 3) de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling te hervormen om beter rekening te houden met de voertuigen op alternatieve brandstoffen ;
- 4) bij de federale regering te ijveren voor een fiscaal stelsel dat voordeliger is voor de voertuigen op alternatieve brandstoffen, door een herziening van de regels voor de accijnzen op de brandstoffen en van de vennootschapsbelasting ;
- e) in het kader van haar beleid met betrekking tot de stedenbouw :
- 1) de nodige aanpassingen te doen voor de installatie van oplaadpunten, rekening houdend met de stedenbouwkundige regels inzake parkeren buiten de openbare weg, meer bepaald in privéparkeergelegenheden ;
- 2) het besluit van 21 januari 1999 tot vaststelling van de uitbatingvoorwaarden voor benzinstations te herzien om aanpassingen mogelijk te maken voor de NGC- en waterstofbevoorrading ;
- f) in het kader van haar energiebeleid :
- 1) het BIM, in het kader van zijn opdrachten in verband met de bevordering van rationeel energiegebruik, op te dragen om de mobiliteit met alternatieve brandstoffen te promoten en de bevolking en de plaatselijke besturen te informeren over de specifieke kenmerken van de voertuigen op alternatieve brandstoffen en hun oplaad- of bevoorradingsinfrastructuur ;
- 2) voor de elektrische voertuigen, aan Brugel te vragen om, in het kader van zijn opdrachten inzake aanbevelingen, toezicht en certificatie, 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 overeenkomstig de Europese normen ;
- g) in het kader van haar beleid inzake economie, werkgelegenheid en opleiding :
- 1) de regeling voor de milieusteun en de steun voor aanwerving te garanderen en te verbeteren voor de bedrijfsprojecten inzake onderzoek naar batterijen voor voertuigen op alternatieve brandstoffen ;
- 2) à exonérer les infrastructures d’approvisionnement en GNC et hydrogène de la taxe sur les appareils distributeurs de carburants liquides ou gazeux ;
- 3) à réformer la taxe de circulation et de mise en circulation de façon à prendre en compte plus adéquatement les motorisations à carburants alternatifs ;
- 4) à plaider auprès du gouvernement fédéral pour un régime fiscal favorisant davantage les motorisations à carburants alternatifs, par une révision des règles des accises sur les carburants et de l’ISOC ;
- e) dans le cadre de ses politiques liées à l’urbanisme :
- 1) à réaliser les adaptations nécessaires à 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 ;
- 2) à réformer l’arrêté du 21 janvier 1999 fixant les conditions d’exploiter des stations-service pour permettre une adaptation à l’approvisionnement en GNC et hydrogène ;
- f) dans le cadre de ses politiques relatives à l’énergie :
- 1) à charger l’IBGE, dans le cadre de ses missions relatives à la promotion de l’utilisation rationnelle de l’énergie, de promouvoir les mobilités à carburants alternatifs, et d’informer le public et les pouvoirs locaux sur les spécificités des véhicules à carburants alternatifs et de leurs infrastructures de recharge ou d’approvisionnement ;
- 2) pour les véhicules électriques, à demander à Brugel, dans le cadre de ses missions de recommandations, de contrôle et de certifications, d’opérer 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, conformément aux normes européennes ;
- g) dans le cadre de ses politiques d’économie, d’emploi et de formation :
- 1) à garantir et optimiser le système d’aides environnementales et d’aides au recrutement pour les projets d’entreprises portant sur la recherche en matière de batteries de véhicules à carburants alternatifs ;

- |  |  |
|--|--|
| <p>2) in het kader van het Pact voor de Duurzame Stedelijke Ontwikkeling, een permanent platform op te richten voor partnerschap tussen bedrijven, opleidingscentra en universitaire onderzoekscentra rond de thematiek van het onderzoek en de ontwikkeling inzake motorvoertuigen op alternatieve brandstoffen, naar het voorbeeld van wat er bestaat voor de bevordering van het onderzoek in andere sectoren ;</p> <p>3) een partnerschap uit te bouwen met Actiris, Bruxelles-Formation, de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding en de private opleidingsactoren en een strategie te bepalen om de knelpuntberoepen van de competitiviteitspool van de ecologische technologieën en de alternatieve brandstoffen aan te pakken ;</p> <p>4) de wetenschappelijke studies aan te moedigen door het promoten van groene beroepen en er aldus voor te zorgen dat er voortdurend profielen aanwezig zijn die onmisbaar zijn bij onderzoek en ontwikkeling op het vlak van de alternatieve brandstoffen en een strategische positie veilig te stellen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op internationaal vlak ;</p> <p>h) in het kader van haar beleid inzake wetenschappelijk onderzoek en buitenlandse handel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de federale regering te verzoeken systematisch deel te nemen aan de Europese gesubsidieerde onderzoeksprogramma's voor niet-vervuilende vervoersmodi, in het kader van het programma Horizon 2020, het partnership Commissie-Europese Investeringsbank (EIB) of andere ;</li> </ul> <p>i) 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aan de federale regering, alsook aan het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, te vragen om de wetgeving op Europees vlak inzake industriële recyclage van de batterijen te verbeteren met het oog op : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ de evolutie van de batterijen in « gesloten circuits » ;</li> </ul> </li> </ul> | <p>2) à inscrire dans le cadre du Pacte de Croissance Durable Urbaine la mise en place d'une plateforme permanente de partenariat les entreprises, les opérateurs de formations et les centres de recherches universitaires sur la thématique de la recherche et développement en motorisation à carburants alternatifs, à l'image de ce qui existe pour la promotion de la recherche dans d'autres secteurs ;</p> <p>3) à élaborer en partenariat avec Actiris, Bruxelles-Formation, le Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding et les opérateurs privés du secteur de la formation une stratégie pour résorber les fonctions critiques du pôle de compétitivité des technologies environnementales et des carburants alternatifs ;</p> <p>4) à encourager les études scientifiques par la promotion des filières des métiers verts en vue d'assurer la pérennité des profils indispensables à la recherche et développement dans le domaine des motorisations à carburants alternatifs et à garantir à la Région de Bruxelles-Capitale un positionnement stratégique au niveau international ;</p> <p>h) dans le cadre ses politiques de recherche scientifique et de commerce extérieur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à faire participer systématiquement le gouvernement fédéral aux programmes européens de recherche subsidiés, spécifiquement consacrés aux modes de transport non polluants, que ce soit dans le cadre du Programme Horizon 2020, des partenariats Commission-Banque européenne d'investissement (BEI) ou autres ;</li> </ul> <p>i) dans le cadre de ses compétences en matière d'environnement et de sa responsabilité internationale conjointe en tant qu'entité fédérée en matière de respect des politiques et dispositions législatives européennes dans le domaine de l'environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à demander au gouvernement fédéral, ainsi qu'au Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement, d'améliorer l'arsenal législatif au niveau européen en matière de recyclage industriel des batteries afin de favoriser : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ l'évolution des batteries en « circuits fermés » ;</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|

- een betere harmonisering van de reeds bestaande regelgeving (geïntegreerde vermindering van de vervuiling, componenten buiten gebruik, gevaarlijke afvalstoffen) ;
  - een follow-up van en een meer systematische aanpassing aan de evolutie van de milieu-impact van de nieuwe technologieën ;
  - de invoering van dwingende regels voor de percentage doelstellingen inzake het inzamelen van herlaadbare batterijen ;
  - het rekening houden met de levenscyclusanalyse (LCA) in de informatie bij de aankoop van alle soorten van elektrische vervoermiddelen en van de afzonderlijk in het commerciële of industriële circuit verkochte batterijen ;
- j) in het kader van haar beleid inzake brandweer en dringende medische hulp :
- 1) bij de federale regering te pleiten voor de goedkeuring van een koninklijk besluit tot vaststelling van de preventiemaatregelen tegen brand en ontploffing waaraan de gesloten parkeergarages moeten voldoen voor voertuigen die op CNG rijden ;
  - 2) 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 in waterlopen van voertuigen op alternatieve brandstoffen.
- 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 ;
  - l'introduction de règles contraignantes quant aux objectifs des taux de collecte de batteries rechargeables ;
  - la 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 ;
- j) dans le cadre de ses politiques en matière de service d'incendie et d'aide médicale urgente :
- 1) à plaider auprès du gouvernement fédéral pour que soit adopté un arrêté royal fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules roulant au GNC ;
  - 2) à plaider auprès du gouvernement fédéral l'intégration, dans la réglementation fédérale, de 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 à motorisation à carburants alternatifs.

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