

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

4 JUILLET 2016

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à favoriser un *fuel shift* et
le développement d'un réseau de stations
au gaz naturel comprimé (CNG)
pour les véhicules particuliers en
Région de Bruxelles-Capitale**

(déposée par MM. Julien UYTTENDAELE (F), Pierre
KOMPANY (F), Jef VAN DAMME (N), Eric BOTT (F),
Mme Els AMPE (N) et M. Paul DELVA (N))

Développements

L'objet de la résolution est de favoriser le développement d'un mix énergétique pour les véhicules particuliers par le déploiement de stations au gaz naturel (CNG) en Région de Bruxelles-Capitale.

Le fait de respirer de l'air de bonne qualité est une condition essentielle d'une qualité de vie soutenable¹. Toutefois, on peut remarquer que la plupart des centres urbains peinent aujourd'hui à créer un environnement de vie offrant des qualités sanitaires acceptables.

Selon le dernier rapport de l'Organisation mondiale de la Santé, publié le jeudi 12 mai 2016², plus de 80 % des gens vivant dans des zones urbaines où la pollution atmosphérique est surveillée sont exposés à des niveaux de qualité de l'air ne respectant pas les limites fixées par l'OMS³.

Il apparaît ainsi que les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale sont notamment exposés à des concentrations de particules fines (PM_{2,5}) de 18 microgrammes par mètre cube alors que le seuil recommandé est de 10 microgrammes par mètre cube. Le seuil des particules fines (PM₁₀) mesuré à 26 microgrammes par mètre cube est également supérieur à la valeur recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé (20 microgrammes par mètre cube).

- 1 Organisation mondiale de la Santé, Lignes directrices relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre, mise à jour mondiale 2005, Synthèse de l'évaluation des risques, p. 5.
- 2 <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2016/air-pollution-rising/fr/>.
- 3 Idem.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

4 JULI 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter bevordering van een *fuel shift* en de
uitbouw van een netwerk van tankstations
voor compressed natural gas (CNG) voor
de personenvoertuigen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door de heren Julien UYTTENDAELE (F),
Pierre KOMPANY (F), Jef VAN DAMME (N),
Eric BOTT (F), mevrouw Els AMPE (N) en
de heer Paul DELVA (N))

Toelichting

Het doel van de resolutie bestaat erin een energiemix voor de personenvoertuigen bevorderen door de uitbouw van een netwerk van tankstations voor compressed natural gas (CNG) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gezonde lucht kunnen inademen is een essentiële voorwaarde voor een goede leefkwaliteit¹. Men stelt echter vast dat de meeste stadscentra moeite hebben om een leefomgeving aan te bieden die aanvaardbaar is voor de gezondheid.

Volgens het jongste verslag van de Wereldgezondheidsorganisatie, dat op donderdag 12 mei 2016² bekendgemaakt is, wordt meer dan 80 % van de mensen die leven in stedelijke gebieden waar de luchtvervuiling gemeten wordt, blootgesteld aan luchtvervuiling die de door de WHO³ gestelde grenzen overschrijdt.

Daaruit blijkt dat de inwoners van het Brussels Gewest onder andere blootgesteld worden aan concentraties van fijn stof (PM_{2,5}) van 18 microgram/m³, terwijl de aanbevolen grens 10 microgram/m³ bedraagt. Het fijn stof (PM₁₀) dat gemeten wordt op 26 microgram/m³ is ook hoger dan de aanbevolen waarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (20 microgram/m³).

- 1 World Health Organisation, Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide – Global update 2005 – Summary of risk assessment, p. 5.
- 2 <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2016/air-pollution-rising/en/>.
- 3 Idem.

Les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) comprenant des polluants comme le *black carbon* constituent un risque majeur en termes de santé publique. La pollution de l'air contribue alors de manière significative à une forte prévalence d'accidents vasculaires cérébraux, cardiopathies, cancers du poumon ainsi que des affections respiratoires, chroniques ou aiguës, y compris l'asthme⁴. L'OMS estime que les particules fines et ultrafines sont à l'origine de plus de 3 millions de décès par an à travers le monde⁵.

Considérant que le niveau des émissions de particules fines incriminées et de NOx s'explique notamment, en ce qui concerne le secteur du transport, par une forte proportion de véhicules diesel et que les concentrations constatées en Région de Bruxelles-Capitale sont susceptibles de poser des problèmes en terme de santé publique, il y a lieu de promouvoir au maximum les alternatives énergétiques disponibles lorsqu'elles garantissent un impact moindre sur la qualité de l'air.

Actuellement, plus de la moitié des véhicules immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale roulent au diesel. Bien que le nombre des nouvelles immatriculations de véhicules diesel tende à se réduire, il apparaît qu'un automobiliste bruxellois sur sept roulant au diesel ne parcourt pas assez de kilomètres pour justifier l'utilisation de ce type de carburant (analyse VAB⁶).

Au-delà des considérations environnementales, il y a donc également lieu de souligner le potentiel économique de certaines alternatives et de leur accessibilité technologique immédiate⁷.

L'une de ces alternatives immédiatement disponible est le gaz naturel. On estime aujourd'hui à plus de 20 millions le nombre de véhicules roulant au gaz naturel dans le monde⁸, dont 460.000 en Europe. Ce gaz, appelé CNG (Compressed Natural Gas), n'est pas un produit pétrolier. C'est du méthane, il s'agit du même gaz que le gaz de chauffage domestique. Il ne doit pas être confondu avec le LPG (Liquid petroleum Gas), utilisé depuis de nombreuses années et qui est quant à lui constitué d'un mélange de propane et de butane stocké sous forme liquéfiée.

En Belgique, plus de 2.000 voitures roulent déjà au gaz naturel⁹. Moins polluants et moins chers à l'usage que le diesel ou l'essence, les véhicules au CNG représentent une réelle alternative qui n'échappe pas à un nombre croissant de constructeurs qui la considèrent, du moins à court et moyen terme, comme plus prometteuse et rentable pour l'usager que les véhicules électriques¹⁰.

4 <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2016/air-pollution-rising/fr/>.

5 Idem.

6 <https://www.vab.be/fr/reportage/2014/1/21/terugverdiendiesel>.

7 <http://www.lesoir.be/410630/article/styles/auto/2014-01-24/rouler-au-gaz-naturel-est-plus-competitif-que-l-electricite>.

8 <http://www.energuide.be/fr/questions-reponses/la-voiture-au-gaz-naturel-ou-au-cng-une-reelle-alternative/198/>.

9 Idem.

10 Il y a actuellement une trentaine de modèles proposés par les concessionnaires automobiles en Belgique (www.ecoscore.be).

Fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) dat verontreinigende stoffen zoals *black carbon* bevat vormt een groot risico voor de volksgezondheid. De luchtverontreiniging draagt aldus aanzienlijk bij tot een sterke prevalentie van cerebrovasculaire accidenten, hartaandoeningen, longkankers en ademhalingsaandoeningen, chronisch of acuut, met inbegrip van astma⁴. De WGO meent dat fijn en ultrafijn stof de oorzaak zijn van meer dan 3 miljoen overlijdens per jaar in de wereld⁵.

Als men weet dat het niveau van de uitstoot van fijn stof en Nox verklaard wordt door onder andere, wat de transportsector betreft, een hoog aandeel van dieselvoertuigen en dat de in het Brussels Gewest vastgestelde concentraties problemen kunnen veroorzaken voor de volksgezondheid, dan is het nodig om het gebruik van beschikbare alternatieve energiebronnen zoveel mogelijk te bevorderen indien die minder negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit.

Thans rijdt meer dan de helft van de in het Brussels Gewest ingeschreven voertuigen op diesel. Hoewel het aantal dieselvoertuigen dat vandaag de dag ingeschreven wordt, daalt, kunnen wij er toch niet omheen dat één Brusselse autobestuurder op zeven die met diesel rijdt niet genoeg kilometers aflegt om het gebruik van dat type brandstof te verantwoorden (analyse van de VAB⁶).

Naast de milieuoverwegingen, moet dus ook het economische potentieel van bepaalde alternatieven en hun onmiddellijk technologische beschikbaarheid onderstreept worden⁷.

Een van de onmiddellijk beschikbare alternatieven is aardgas. Het aantal voertuigen op aardgas in de wereld⁸ wordt vandaag op 20 miljoen geraamd, waaronder 460.000 in Europa. Dat gas, met de naam compressed natural gas (CNG) is geen petroleumproduct. Het is methaan en het is hetzelfde gas als het gas voor huishoudelijke verwarming. Het mag niet verward worden met LPG (liquid petroleum gas) dat al jaren gebruikt wordt en bestaat uit een mengeling van propaan en butaan die vloeibaar opgeslagen wordt.

In België rijden al meer dan 2.000 wagens op aardgas⁹. Wagens op CNG zijn minder vervuילend en goedkoper in gebruik dan diesel of benzine en vormen een echt alternatief dat niet ontsnapt is aan de aandacht van een groeiend aantal constructeurs die de technologie op korte en middellange termijn veelbelovender en rendabeler voor de gebruiker vinden dan de elektrische wagens¹⁰.

4 <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2016/air-pollution-rising/en/>.

5 Idem.

6 <https://www.vab.be/fr/reportage/2014/1/21/terugverdiendiesel>.

7 <http://www.lesoir.be/410630/article/styles/auto/2014-01-24/rouler-au-gaz-naturel-est-plus-competitif-que-l-electricite>.

8 <http://www.energuids.be/nl/vraag-antwoord/is-de-aardgasauto-of...wagen...alternatief/198/>.

9 Idem.

10 Vandaag stellen de autoconcessiehouders in België een dertigtal modellen voor (www.ecoscore.be).

En comparaison avec les carburants traditionnels et d'autres alternatives comme les agrocarburants, le CNG présente de nombreux avantages tant économiques qu'environnementaux.

Premièrement, les avantages du CNG en termes d'impact sur la qualité de l'air et la santé publique sont importants : sa carburation ne génère pas d'émissions de soufre, de plomb, de butadiène, de benzène, d'alkylbenzènes ni de fumées noires (black carbon). Les émissions de particules fines sont en effet réduites de 95 %¹¹, les émissions de CO₂ de 12 à 25 % et les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) sont 60 % moins importantes que celles d'un véhicule roulant au diesel ou à l'essence¹². C'est la raison pour laquelle les véhicules équipés de carburation au CNG bénéficient d'excellentes cotations à l'Ecoscore. Il s'agit donc d'un carburant nettement plus écologique qui pourrait avoir une influence favorable non négligeable sur la qualité de l'air et en matière de santé publique. Sans préjudice de la préférence à accorder aux transports en commun et aux modes de déplacement collectifs et alternatifs comme la marche et le vélo, un accroissement de la part des véhicules circulant au CNG au détriment de la part de véhicules diesel constituerait une piste de solution à court et moyen terme pour la problématique de la pollution de l'air à Bruxelles.

Deuxièmement, le CNG comporte également un autre avantage majeur : son prix à la pompe. En effet, en l'absence d'accises, le CNG se révèle être 30 à 50 % moins cher que les carburants classiques comme l'essence ou le diesel¹³. Le surcoût du véhicule peut être effacé en deux ans compte tenu du faible coût du gaz naturel. Par exemple, toute proportion gardée, un petit véhicule roulant au gaz naturel peut parcourir quelque 100 kilomètres pour seulement 3 euros. Notons que le plein (± 20 euros) s'effectue à la même vitesse qu'un plein classique, ce qui représente un avantage certain sur les modèles électriques. De plus, le CNG diminue l'usure des moteurs puisqu'il produit moins de résidus de combustion.

Troisièmement, l'usage du CNG est une technologie immédiatement disponible. En effet, le CNG s'avère compatible avec n'importe quel véhicule équipé d'un moteur essence conventionnel. L'équipement d'un véhicule s'avère relativement simple et présente un coût relativement faible (± 2.000 euros) comparable au surcoût à l'achat d'un véhicule diesel. Il est à noter que les véhicules ainsi équipés au CNG disposent généralement d'un second réservoir qui leur permet, une fois le CNG épuisé, de repasser si nécessaire sur le deuxième réservoir conventionnel (essence). Les voitures équipées de ce système bénéficient alors d'une autonomie moyenne de 800 kilomètres, sachant

In vergelijking met de conventionele brandstoffen en alternatieven zoals de biobrandstoffen, heeft CNG heel wat voordelen op economisch en ecologisch vlak.

Ten eerste zijn de voordelen van CNG op het vlak van de impact op de luchtkwaliteit en de volksgezondheid groot : de verbranding leidt niet tot uitstoot van zwavel, lood, butadien, benzeen, alkylbenzenen en zwarte rook (black carbon). De uitstoot van fijn stof wordt inderdaad met 95% verminderd¹¹, de uitstoot van CO₂ met 12 tot 25 % en de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) is 60 % lager dan die van een voertuig op diesel of benzine¹². Daarom krijgen de CNG-wagens uitstekende scores bij Ecoscore. Die brandstof is dus veel milieuvriendelijker en zou een niet verwaarloosbare invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit en de volksgezondheid. Zonder afbreuk te doen aan de voorkeur voor het openbaar vervoer en de collectieve en alternatieve vervoerswijzen zoals stappen of fietsen, zou een toename van het aantal CNG-wagens op korte en middellange termijn een oplossing vormen voor het probleem van de luchtverontreiniging in Brussel.

Ten tweede heeft CNG nog een groot voordeel: de prijs aan de pomp. Omdat er geen accijnzen worden geheven, is CNG 30 % tot 50 % goedkoper dan de klassieke brandstoffen zoals benzine of diesel¹³. De meerkost voor het voertuig kan op twee jaar teruggewonnen worden gelet op de beperkte kostprijs van aardgas. Alle verhoudingen in acht genomen, kan een kleine wagen op aardgas ongeveer 100 kilometer afleggen voor amper 3 euro. Voltanken (ongeveer 20 euro) neemt evenveel tijd in beslag als klassiek voltanken, wat een duidelijk voordeel is in vergelijking met de elektrische modellen. Bovendien vermindert CNG de slijtage van de motoren aangezien er minder verbrandingsresiduen geproduceerd worden.

Ten derde is CNG een onmiddellijk beschikbare technologie. CNG blijkt compatibel te zijn met om het even welk voertuig met een conventionele benzinemotor. De uitrusting van een voertuig blijkt tamelijk eenvoudig te zijn en niet zo duur (ongeveer 2.000 euro) in vergelijking met de meerkost voor de aankoop van een dieselveertuig. Er dient op gewezen te worden dat de voertuigen uitgerust met CNG in het algemeen over een tweede tank beschikken waarmee, als het CNG opgebruikt is, overgeschakeld kan worden op de tweede klassieke tank (benzine). De wagens met een dergelijk systeem

11 <http://www.energuide.be/fr/questions-reponses/la-voiture-au-gaz-naturel-ou-au-cng-une-reelle-alternative/198/>.

12 <http://www.wallonie.be/fr/actualites/premiere-station-service-de-gaz-naturel-en-wallonie>.

13 <http://www.lesoir.be/410630/article/styles/auto/2014-01-24/rouler-au-gaz-naturel-est-plus-competitif-que-l-electricite>.

11 <http://www.energids.be/nl/vraag-antwoord/is-de-aardgasauto-of...wagen...alternatief/198/>.

12 <http://www.wallonie.be/fr/actualites/premiere-station-service-de-gaz-naturel-en-wallonie>.

13 <http://www.lesoir.be/410630/article/styles/auto/2014-01-24/rouler-au-gaz-naturel-est-plus-competitif-que-l-electricite>.

que l'autonomie du CNG est de 400 à 500 kilomètres en fonction des modèles sur le marché¹⁴. Concernant le contrôle technique, rien ne diffère du contrôle classique imposé à tous les véhicules, hormis la nécessité de faire vérifier le réservoir tous les 4 ans auprès d'une entreprise (concessionnaires/installateurs) agréée.

Quatrièmement, il s'agit d'un carburant bénéficiant de sources d'approvisionnement multiples. Le gaz naturel est acheminé en Belgique par les gazoducs et des navires méthaniers en provenance de plusieurs pays (Pays-Bas, Mer du Nord-Norvège, Royaume-Uni, France, Russie). Outre l'avantage de diversifier les sources d'approvisionnement dans l'hémisphère nord et de limiter notre dépendance au pétrole, son acheminement par réseaux de canalisations existants se révèle beaucoup plus écologique que celui des carburants traditionnels liquides, acheminés à la suite d'un raffinage complexe par des norias de camions-citernes.

Cinquièmement, il y a lieu de souligner que l'impact environnemental de l'installation des stations CNG sur les sols est nul par rapport aux carburants fossiles liquides à forte écotoxicité. Par ailleurs, l'installation de stations CNG directement raccordées au réseau présente également de faibles contraintes, contrairement au le LPG qui nécessite un stockage sous forme liquide dans de grandes cuves.

Sixièmement, le CNG présente également moins de contraintes, à l'usage pour l'automobiliste que le LPG : le CNG étant constitué de méthane, n'est en outre pas soumis à l'interdiction d'accès dans les espaces souterrains, puisqu'à la différence du LPG, il est plus léger que l'air.

Septièmement, les véhicules CNG peuvent également rouler au biogaz : les motorisations et équipements des véhicules au CNG sont compatibles avec l'usage de biométhane issu de la fermentation (méthanisation) de matières organiques végétales. Comme pour l'électricité verte, le développement de la part d'énergie renouvelable par la production de biogaz pourrait encore améliorer la performance environnementale des véhicules à carburant CNG.

Malgré ces nombreux avantages, il existe toutefois un frein majeur à l'expansion du CNG en Belgique. En effet, si de nombreux constructeurs automobiles proposent des modèles équipés au CNG, le nombre de stations-services CNG sont quasi inexistantes en Région de Bruxelles-Capitale. Le réseau des stations-services CNG est cependant en plein développement dans le reste du pays¹⁵. Le développement d'un réseau complet de stations CNG a

beschikken zo over een gemiddelde autonomie van 800 kilometer, tegenover een autonomie met CNG van 400 tot 500 kilometer afhankelijk van de modellen op de markt¹⁴. De technische keuring is niet verschillend van de keuring van een klassiek model, die verplicht is voor alle voertuigen, met uitzondering van de controle op de tank om de vier jaar door een erkend bedrijf (concessiehouders/installateurs).

Ten vierde gaat het over een brandstof met verscheidene bevoorradingsbronnen. Aardgas komt België binnen via gasleidingen en methaantankers uit verschillende landen (Nederland, Noordzee-Noordwegen, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Rusland). Naast het voordeel dat de bevoorradingsbronnen in de noordelijke hemisfeer gediversifieerd worden en onze petroleumafhankelijkheid aldus verminderd wordt, is de aanvoer via de bestaande leidingnetwerken veel ecologischer dan de aanvoer van de traditionele vloeibare brandstoffen na een complexe raffinage door voortdurend heen en weer rijdende tankwagens.

Ten vijfde dient onderstreept te worden dat de milieugevolgen van de installatie van CNG-tankstations voor de bodems onbestaande zijn in vergelijking met de vloeibare fossiele brandstoffen, die sterk belastend zijn voor het milieu. De rechtstreekse aansluiting van CNG-stations op het netwerk houdt ook niet veel in, in tegenstelling tot LPG, dat in vloeibare vorm in grote tanks opgeslagen moet worden.

Ten zesde is CNG ook eenvoudiger voor de autobestuurder dan LPG : aangezien CNG uit methaan bestaat is het gas niet verboden in ondergrondse ruimtes want het is, in tegenstelling tot LPG, lichter dan lucht.

Ten zevende kunnen de CNG-wagens ook op biogas rijden : de motor en de uitrusting van CNG-wagens zijn compatibel met het gebruik van biomethaan uit gisting (methaanvorming) van plantaardig organisch materiaal. Zoals voor de groene stroom, zou de ontwikkeling van het aandeel van de hernieuwbare energiebronnen door de productie van biogas de milieuprestaties van CNG-wagens nog meer kunnen verbeteren.

Ondanks al die voordelen, is er een groot obstakel voor de ontwikkeling van CNG in België. Veel autoconstructeurs stellen CNG-modellen voor, maar er zijn bijna geen CNG-tankstations in het Brussels Gewest. Het netwerk van CNG-tankstations is echter in volle uitbouw in de rest van het land¹⁵. De uitbouw van een volledig netwerk van CNG-tankstations is in Vlaanderen gestart met als doelstelling 300 stations tegen 2020 en 50 stations

14 Marques et types de voitures roulant au CNG : <http://www.ngva.be/fr/vehicules>.

15 Carte des stations-services disponibles et en projet pour la Belgique: <http://www.ngva.be/fr/cherche>.

14 Merken en type wagens die op CNG rijden: <http://www.ngva.be/nl/wagens-op-aardgas>.

15 <http://www.ngva.be/nl/aardgastankstations-zoeken>.

débuté en Flandre, avec pour objectif 300 stations d'ici 2020 et 50 stations de plus d'ici mars 2018¹⁶. La Région wallonne entend quant à elle installer 30 stations d'ici 2018. Pour Bruxelles, il n'existe actuellement qu'une station distribuant du CNG (Anderlecht¹⁷).

Le développement de ces réseaux de stations répond notamment à une série d'initiatives prises au niveau européen.

Dans sa communication du 3 mars 2010 intitulée « Europe 2020 - Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive », la Commission vise à renforcer la compétitivité et la sécurité énergétique par une utilisation plus efficace des ressources et de l'énergie.

La Commission européenne, dans son Livre blanc de 2011 intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », insiste sur la nécessité, pour les pays européens, de sortir de la dépendance à l'égard du pétrole¹⁸. En effet, cette dépendance¹⁹ pourrait mettre à mal notre sécurité économique, avec d'importantes conséquences pour l'inflation, la balance commerciale et la compétitivité globale de l'économie européenne²⁰. Ainsi, la Commission encourage les États membres à développer une stratégie durable pour les carburants alternatifs, ainsi que l'infrastructure appropriée. Puisque les infrastructures conditionnent la mobilité, il est également nécessaire de développer les infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs.

Par ailleurs, dans son Livre blanc, la Commission a proposé une réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050, par rapport aux niveaux mesurés en 1990.

Sur la base de la consultation des parties prenantes et des experts nationaux, ainsi que de l'expertise acquise reflétée dans la communication de la Commission du 24 janvier 2013 intitulée « Énergie propre et transports : la stratégie européenne en matière de carburants de substitution », le gaz naturel a été identifié comme étant actuellement un des principaux carburants de substitution susceptibles de remplacer le pétrole à long terme.

extra tegen maart 2018¹⁶. Het Waals Gewest is van plan om tegen 2018 zowat 30 stations te plaatsen. In Brussel is er thans maar één CNG-tankstation (Anderlecht¹⁷).

De uitbouw van deze netwerken van stations komt tegemoet aan een rist initiatieven op Europees vlak.

In haar mededeling van 3 maart 2010 « Europa 2020 : Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei », streeft de Commissie naar een grotere competitiviteit en de energiezuikerheid door een efficiënter gebruik van de hulpbronnen en de energie.

De Europese Commissie dringt er in haar witboek van 2011 « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem » op aan dat de Europese landen niet langer afhankelijk blijven van petroleum¹⁸. Die afhankelijkheid¹⁹ zou immers ons economische evenwicht op de helling kunnen zetten met aanzienlijke gevolgen voor de inflatie, de handelsbalans en de algemene competitiviteit van de Europese economie²⁰. De Commissie spoort de lidstaten dus aan om een duurzame strategie te ontwikkelen voor de alternatieve brandstoffen alsook voor de ontwikkeling van de gepaste infrastructuur. Aangezien de infrastructuur bepalend is voor de mobiliteit, is het ook nodig om de noodzakelijke infrastructuur te ontwikkelen voor het gebruik van de alternatieve brandstoffen.

In haar Witboek heeft de Commissie overigens een vermindering met 60 % van de uitstoot van broeikasgassen door het transport voorgesteld tegen 2050, in vergelijking met de niveaus die in 1990 gemeten zijn.

Op basis van de raadpleging van de betrokken partijen en de nationale deskundigen, alsook de opgedane ervaring zoals die blijkt uit de mededeling van de Commissie van 24 januari 2013 met de titel « Schone energie voor het vervoer : een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen », werd aardgas uitgeroepen tot een van de alternatieve brandstoffen die petroleum op lange termijn kunnen vervangen.

16 <https://customer.dats24.be/fr/nouvelles/le-cng-poursuit-sa-route>.

17 Station Dats24.

18 Commission européenne, COM (2011) 144 final, Livre blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, 2011.

19 La facture des importations pétrolières pour l'année 2010 avoisinait les 210 milliards d'euros pour l'UE.

20 Commission européenne, COM (2011) 144 final, Livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », 2011, p. 4.

16 <https://customer.dats24.be/nl/nieuws/cng-breidt-uit>.

17 Station Dats24.

18 Europese Commissie, COM/2011/144/final, Witboek « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem », 2011.

19 De factuur voor de petroleumimport voor 2010 bedroeg ongeveer 210 miljard euro voor de EU.

20 Europese Commissie, COM/2011/144/final, Witboek « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem », 2011, blz.4.

Plus concrètement encore, la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs établit un cadre commun de mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants alternatifs, afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental. Celle-ci fixe notamment des exigences minimales pour la mise en place de ces infrastructures, y compris les points de recharge pour les points de ravitaillement en gaz naturel.

Julien UYTTENDAELE (F)
Pierre KOMPANY (F)
Jef VAN DAMME (N)
Eric BOTT (F)
Els AMPE (N)
Paul DELVA (N)

Concreter nog is richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen die een gemeenschappelijk kader voor maatregelen voorstelt om in de Unie infrastructuur uit de grond te stampen voor alternatieve brandstoffen en aldus de petroleumafhankelijkheid van het transport en de belasting van het milieu te verminderen. De richtlijn legt minimumvereisten op voor de installatie van deze infrastructuur, met inbegrip van de tankpunten voor aardgas.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à favoriser un *fuel shift* et le développement d'un réseau de stations au gaz naturel comprimé (CNG) pour les véhicules particuliers en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant que le fait de respirer de l'air de bonne qualité est une condition essentielle d'une vie soutenable²¹ ;

Considérant que la Belgique est l'avant-dernier pays européen en termes de qualité de l'air²² et que l'Agence européenne pour l'Environnement évaluait récemment le nombre de décès prématurés annuels liés à la mauvaise qualité de l'air à 12.000 pour la Belgique²³ ;

Considérant que l'exposition aux particules fines et ultrafines de *black carbon* sont constitutives d'effets particulièrement néfastes sur la santé²⁴ ;

Considérant l'impact particulièrement néfaste des motorisations diesel sur la qualité de l'air en milieu urbain ;

Considérant que la présence majoritaire de véhicules diesel immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale ne correspond pas à l'intérêt économique de la majorité des utilisateurs vu le nombre insuffisant de kilomètres parcourus ;

Considérant que la qualité de l'air et la réduction de la pollution automobile constituent un enjeu de santé publique majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant par conséquent qu'outre la nécessité première de développer des alternatives à l'usage du véhicule individuel afin de lutter contre la congestion automobile, il convient de développer l'offre de carburants alternatifs présentant le meilleur bilan environnemental possible et pour la qualité de l'air en particulier ;

21 Organisation mondiale de la Santé, Lignes directrices relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre, mise à jour mondiale 2005, Synthèse de l'évaluation des risques, p. 5.

22 Environmental Performance Index 2016, Yale University, disponible sur https://issuu.com/2016yaleepi/docs/epi2016_final [dernière visite: 29 avril 2016].

23 Le Soir, « La Belgique est le pire pays européen en termes de qualité de l'air », disponible sur <http://www.lesoir.be/1128745/article/demain-terre/environnement/2016-02-22/belgique-est-pire-pays-europeen-en-termes-qualite-l-air> [dernière visite: 29 avril 2016].

24 Organisation mondiale de la Santé, Aide mémoire n° 313, mars 2014, disponible sur <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/> [dernière visite : 29 avril 2016].

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter bevordering van een *fuel shift* en de uitbouw van een netwerk van tankstations voor compressed natural gas (CNG) voor de personenvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende dat gezonde lucht kunnen inademen een essentiële voorwaarde is voor een goede leefkwaliteit²¹ ;

Overwegende dat België het voorlaatste Europese land is op het vlak van de luchtkwaliteit²² en dat het Europees Milieuagentschap onlangs het aantal vroegtijdige jaarlijkse overlijdens als gevolg van de slechte luchtkwaliteit op 12.000 geraamd heeft in België²³ ;

Overwegende dat de blootstelling aan fijn en ultrafijn stof van roet zeer nefaste gevolgen heeft voor de gezondheid²⁴ ;

Gelet op de zeer negatieve impact van dieselmotoren op de kwaliteit van de lucht in de stad ;

Overwegende dat de dominantie van dieservoertuigen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingeschreven zijn, de meeste gebruikers geen economisch voordeel oplevert, omdat zij te weinig kilometers afleggen ;

Overwegende dat de luchtkwaliteit en de vermindering van luchtverontreiniging door de wagens de grote inzet is op het vlak van volksgezondheid in het Brussels Gewest ;

Overwegende dat, naast de hoofdnoodzaak om alternatieven aan te bieden voor het gebruik van personenwagens in de strijd tegen verkeersdrukke, men ook werk moet maken van het aanbod van alternatieve brandstoffen die een zo positief mogelijke milieubalans opleveren, in het bijzonder voor de luchtkwaliteit ;

21 World Health Organisation, Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide – Global update 2005 – Summary of risk assessment, p. 5.

22 The 2016 Environmental Performance Index, Yale University, raadpleegbaar op https://issuu.com/2016yaleepi/docs/epi2016_final (laatst geraadpleegd op 29 april 2016).

23 Le Soir, « La Belgique est le pire pays européen en termes de qualité de l'air », raadpleegbaar op <http://www.lesoir.be/1128745/article/de-main-terre/environnement/2016-02-22/belgique-est-pire-pays-europeen-en-termes-qualite-l-air> (laatst geraadpleegd op 29 april 2016).

24 World Health Organisation, Fact sheet N°313, Updated March 2014, raadpleegbaar op <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/> (laatst geraadpleegd op 29 april 2016).

Considérant que, sans préjudice du développement d'autres projets, il convient de mettre à disposition des automobilistes des alternatives qui soient immédiatement disponibles et économiquement crédibles ;

Considérant que le gaz naturel comprimé offre une alternative immédiate, à court et moyen terme pour les véhicules particuliers dans notre Région, dès lors qu'il émet moins de CO₂, de NO_x et de particules fines que les carburants pétroliers traditionnels et que le diesel en particulier ;

Considérant l'offre sans cesse croissante de véhicules compatibles ;

Considérant les objectifs fixés par l'Europe ;

Considérant les programmes volontaristes de déploiement de réseaux de stations initiés dans les deux autres régions ;

Considérant qu'il n'y a actuellement qu'une seule station publique fournissant du CNG sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et que ce nombre est insuffisant pour permettre un réel « fuel shift » au niveau régional ;

Considérant que le CNG offre une alternative parmi d'autres formes d'énergies propres qui ne sont pas exclues de la présente proposition dans le cadre d'un « fuel shift » ;

Considérant la nécessité de transposer la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les meilleurs délais ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de faciliter le déploiement et l'installation de stations CNG sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en concertation avec le régulateur bruxellois des marchés du gaz et de l'électricité ;
- d'assurer une meilleure sensibilisation et information des consommateurs sur l'impact environnemental du choix de carburant de leurs véhicules ;
- d'entreprendre toute autre mesure pouvant contribuer à la mise en œuvre d'un réel « fuel shift » en Région de Bruxelles-Capitale en faveur de la qualité de l'air.

Overwegende dat, zonder afbreuk te doen aan andere projecten, men de autobestuurders alternatieven moet aanbieden die onmiddellijk beschikbaar zijn en economisch geloofwaardig zijn ;

Overwegende dat compressed natural gas een onmiddellijk alternatief is op korte en middellange termijn voor de personenwagens in ons Gewest, omdat het minder CO₂, NO_x en fijn stof uitstoot dan de conventionele petroleumbrandstoffen, diesel in het bijzonder ;

Gelet op het steeds stijgende aanbod van compatibele voertuigen ;

Gelet op de Europese doelstellingen ;

Gelet op de slagvaardige programma's van de twee andere Gewesten om netwerken van tankstations uit te bouwen ;

Overwegende dat er nu maar een enkel openbaar CNG-station is in het Brussels Gewest en dat dit onvoldoende is om tot een echte « fuel shift » op gewestelijke schaal te komen ;

Overwegende dat CNG een alternatief is onder andere vormen van schone energie die niet uitgesloten worden van dit voorstel in het kader van een « fuel shift » ;

Gelet op de noodzaak om richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zo snel mogelijk om te zetten ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de verspreiding en de installatie van CNG-tankstations op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bevorderen in overleg met de Brusselse regulator van de gas- en elektriciteitsmarkten ;
- de consumenten beter te sensibiliseren en informeren over de milieugevolgen van de keuze van de brandstof van hun voertuigen ;
- elke andere maatregel te nemen die kan bijdragen tot de verwezenlijking van een echte « fuel shift » in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten gunste van de luchtkwaliteit.

Julien UYTENDAELE (F)
 Pierre KOMPANY (F)
 Jef VAN DAMME (N)
 Eric BOTT (F)
 Els AMPE (N)
 Paul DELVA (N)