



GEWONE ZITTING 2016-2017

15 NOVEMBER 2016

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie, belast met het
Natuurbehoud, het Waterbeleid
en de Openbare Netheid

door mevrouw Véronique JAMOULLE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: mevr. Véronique Jamoulle, de heer Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Eric Bott, Arnaud Pinxteren, mevr. Els Ampe, de heer Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers: mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Vincent Kompany.

Andere leden: mevr. Martine Payfa, mevr. Liesbet Dhaene, de heer Johan Van den Driessche.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-379/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

15 NOVEMBRE 2016

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

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**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie, chargée de la
Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau
et de la Propreté publique

par Mme Véronique JAMOULLE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Véronique Jamoulle, M. Emin Özkara, Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Eric Bott, Arnaud Pinxteren, Mme Els Ampe, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

Membres suppléants : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Vincent Kompany.

Autres membres : Mmes Martine Payfa, Liesbet Dhaene, M. Johan Van den Driessche.

Voir :

Document du Parlement :

A-379/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heren Julien Uyttendaele en Eric Bott, mede-indieners van het voorstel van resolutie

De heer Julien Uyttendaele zegt dat het voorstel van resolutie ertoe strekt een energiemix voor de personenvoertuigen te bevorderen door de uitbouw van een netwerk van tankstations voor compressed natural gas (CNG) of aardgas voor voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Volgens de WHO wordt meer dan 80% van de mensen die leven in stedelijke gebieden waar de luchtvervuiling gemeten wordt, blootgesteld aan luchtvervuiling die de door de WHO gestelde grenzen overschrijdt.

De inwoners van het Brussels Gewest worden blootgesteld aan concentraties van fijn stof PM2.5 van 18 microgram/m³, terwijl de aanbevolen grens 10 microgram/m³ bedraagt. Voor het fijn stof PM10, dat gemeten wordt op 26 microgram/m³, is de aanbevolen waarde van de Wereldgezondheidsorganisatie 20 microgram/m³.

Wij kennen de gevolgen van een dergelijke situatie, te weten cerebrovasculaire problemen, hartaandoeningen, longkankers en ademhalingsaandoeningen, chronisch of acuut, met inbegrip van vroegtijdige overlijdens.

Volgens het parlamentslid is die situatie het gevolg van het feit dat meer dan de helft van de in het Brussels Gewest ingeschreven voertuigen op diesel rijdt. Deze tekst wil een toegankelijk en gebruiksklaar alternatief aanbieden: aardgas voor voertuigen.

Het gaat over methaan en mag niet verward worden met LPG (mengeling van propaan en butaan). In België rijden al meer dan 2.000 wagens op die brandstof. Wagens op CNG zijn minder vervuilend en goedkoper, beter voor het milieu en zuiniger dan elektrische wagens.

De voordelen zijn de volgende:

1. De verbranding leidt niet tot uitstoot van zwavel, lood, butadien, benzeen, alkylbenzenen of black carbon, met andere woorden de uitstoot van fijn stof wordt met 95% verminderd, de uitstoot van CO₂ met 12 tot 25% en de uitstoot van stikstofoxide (NOX) met 60%.
2. CNG is 30% tot 50% goedkoper dan de klassieke brandstoffen. De meerkost voor het voertuig kan op twee jaar teruggewonnen worden.
3. CNG is een onmiddellijk beschikbare technologie en blijkt compatibel te zijn met om het even welk voertuig met een conventionele benzinemotor. De autonomie bedraagt 400 tot 500 kilometer. Die aanpassing van de voertuigen die al op de weg rijden streeft duidelijk een sociale en milieuvriendelijke doelstelling na, terwijl de elektrische voertuigen vooral bestemd zijn voor mensen met veel middelen.

I. Exposé introductif de MM. Julien Uyttendaele et Eric Bott, coauteurs de la proposition de résolution

M. Julien Uyttendaele indique que l'objet de la proposition de résolution est de favoriser un mix énergétique pour les véhicules particuliers par le déploiement de stations distribuant du gaz naturel comprimé ou gaz naturel pour véhicules (GNV) en Région bruxelloise.

D'après l'OMS, plus de 80% des gens vivant dans des zones urbaines où la pollution atmosphérique est surveillée sont exposés à des niveaux dépassant les limites préconisées.

À Bruxelles, nous sommes exposés à des concentrations de particules PM2.5 de 18 microgrammes par m³, alors que le seuil recommandé est de 10 microgrammes par m³. Pour les PM10 mesurés à 26 microgrammes par m³, la valeur recommandée à ne pas dépasser s'élève à 20 microgrammes par m³.

Nous connaissons les conséquences d'une telle situation, accidents vasculaires cérébraux, cardiopathies, cancers du poumon, affections respiratoires chroniques ou aiguës, sans compter les décès prématurés.

D'après le député, cette situation est liée à la haute proportion de véhicules diesel en Région bruxelloise, représentant plus de la moitié des véhicules immatriculés. Ce texte vise justement une alternative accessible et prête à l'emploi : le GNV.

Ce dernier, qui est du méthane, ne doit pas être confondu avec le LPG (mélange de butane et propane). 2000 voitures roulent déjà avec ce carburant en Belgique, moins polluant, moins cher à l'usage, plus efficace environnementalement et plus économique que le véhicule électrique.

Ses avantages sont les suivants :

1. La carburation ne génère pas de soufre, de plomb, de butadiène, de benzène, d'alkylbenzène ou de *black carbon*, c'est-à-dire 95% de particules fines en moins. On parle de 12 à 25% de CO₂ et de 60% d'oxyde d'azote en moins.
2. Le GNV est de 30 à 50% moins cher que les carburants classiques. Le surcoût du véhicule peut être amorti en deux ans.
3. La technologie est immédiatement disponible et peut être installée sur des véhicules à essence, avec une autonomie de 400 à 500 kilomètres. Cette adaptation des véhicules en circulation rentre clairement dans un objectif social poursuivi en terme environnemental, là où les véhicules électriques sont actuellement réservés aux plus nantis.

4. Het gaat over een brandstof met verscheidene bevoorradingsbronnen. Aardgas komt België binnen via gasleidingen en methaantankers.
5. De milieugevolgen van de installatie van CNG-tankstations voor de bodems zijn onbestaande in vergelijking met de vloeibare fossiele brandstoffen, die sterk belastend zijn voor het milieu.
6. CNG is ook eenvoudiger voor de autobestuurder dan LPG: aangezien CNG uit methaan bestaat is het gas niet verboden in ondergrondse ruimtes.

De CNG-wagens kunnen ook rijden op biogas uit gisting (methaanvorming) van plantaardig organisch materiaal, wat aansluit bij onze doelstellingen inzake kringlooeconomie.

Een van de hinderpalen voor CNG is dat er bijna geen CNG-tankstations in het Brussels Gewest zijn (slechts één in Anderlecht), in tegenstelling tot andere landen. De uitbouw van een volledig netwerk van CNG-tankstations is in Vlaanderen gestart met als doelstelling een station in elke gemeente tegen 2020. Het Waals Gewest is van plan om tegen 2018 zowat 30 stations te bouwen.

Het voorstel van resolutie wil proactief zijn en zich aansluiten bij wat de Europese Commissie voorstelt in haar Witboek van 2011 « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem ».

Wij doen er ons voordeel bij op het vlak van energiezekerheid, competitiviteit, strijd tegen de verontreiniging, bevordering van hernieuwbare energiebronnen en op het vlak van de gezondheid van de Brusselaars.

Gelet op het feit dat België slecht gerangschikt staat op het vlak van de luchtkwaliteit en op de 12.000 vroegtijdige jaarlijkse overlijdens als gevolg van de slechte luchtkwaliteit, is het van vitaal belang onze maatregelen op te krikken met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit. Daarom verzoeken wij de 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.

De heer Eric Bott steunt het voorstel van resolutie op verschillende punten.

DéFI heeft vaak uiting gegeven aan zijn milieuambities in

4. Ce carburant bénéficie de sources d'approvisionnement multiples, acheminé en Belgique via des gazoducs ou des méthaniers.
5. L'impact environnemental des stations GNV sur les sols est nul par rapport aux carburants fossiles liquide à forte écotoxicité.
6. Le GNV présente moins de contraintes à l'usage que le LPG puisqu'il n'est pas soumis à des contraintes d'accès dans les espaces souterrains.

Les véhicules GNV peuvent rouler au biométhane issu de la fermentation de matières organiques végétales, ce qui est en phase avec nos objectifs en matière d'économie circulaire.

Un des inconvénients du GNV est la quasi-inexistence de stations-services en Région bruxelloise (une seule à Anderlecht) alors que d'autres pays sont déjà bien équipés. La Flandre a pour objectif d'en avoir une dans chaque commune d'ici 2020. La Wallonie comptera 30 stations d'ici 2018.

La proposition de résolution suggère d'être proactif et de nous confirmer au Livre Blanc de 2011 (Feuille de route pour un espace européen unique des transports. Vers un système compétitif et économe en ressources) de la Commission européenne.

Nous gagnerions en sécurité économique, en compétitivité, en lutte contre la pollution, en promotion des énergies alternatives et en promotion de la santé des Bruxellois.

Vu notre classement en matière de qualité de l'air et les 12.000 décès annuels en Belgique en raison de sa médiocrité, il est vital d'amplifier nos mesures en vue d'une amélioration de la qualité de l'air, voilà pourquoi nous demandons au gouvernement :

- de faciliter le déploiement et l'installation de stations GNV 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.

M. Éric Bott salue cette proposition de résolution et ce à plusieurs égards.

DéFI a très souvent affirmé son ambition environnementale

de gewest- en federale regering waaraan de partij deelgenomen heeft. Het Brussels Gewest heeft op die manier zijn achterstand op milieuvlak kunnen goedmaken toen minister Didier Gosuin voor die aangelegenheden bevoegd was. Wij denken bijvoorbeeld aan de strijd tegen de geluidsoverlast, het sorteren van afval, de strengere GSM normen en de aanleg van het blauwe en groene netwerk.

Gelet op de bevolkingsexplosie, is het een grote uitdaging om een leefomgeving aan te bieden die goed is voor het milieu en tegelijk rekening te houden met de ontwikkeling van nieuwe collectieve voorzieningen.

De steun voor de uitrol van het CNG-net is belangrijk. Er wordt gesproken over een vermindering van de uitstoot van CO₂ met 12 tot 25% en de uitstoot van stikstofoxide (NO_x) met 60%.

Een ander argument voor CNG is de prijs aan de pomp, die tot 30% lager is. De gasmotoren kunnen tot slot ook op biogas rijden, een hernieuwbare energiebron die geproduceerd wordt door gisting van groenafval.

Het voorstel van resolutie gaat dus duidelijk in de goede richting en zal de levenskwaliteit van de Brusselaars naar een hoger niveau tillen.

II. Algemene bespreking

De heer Arnaud Pinxteren zegt dat hij bij het lezen van deze tekst een gemengd gevoel van frustratie en ontsteltenis heeft voelen opkomen. Frustratie omdat hij liever had gehad dat de bespreking van deze tekst gekoppeld zou worden aan de bespreking van de wijziging van het BWLKE (Zie stuk Brussels Parlement A-378/2 - 2016-2017.). Vervolgens neemt de tekst argumenten ten voordele van gas over waaraan hij niet gedacht had. Naast een energiemix, betere luchtkwaliteit, minder fijn stof, goedkopere brandstof, een onmiddellijk beschikbare technologie, wordt in de tekst ook gewezen op de gevarieerde bevoorradingsbronnen en het voordeel van niet-bodemverontreiniging.

Bovendien zouden wij gebruik kunnen maken van biomethaan. Mogen wij daaruit dan afleiden dat wat mogelijk is voor de voertuigen niet mogelijk is voor de MIVB-bussen? De parlementsleden hebben immers onlangs gekozen voor hybride dieselbussen in de plaats van bussen op gas.

Hij staat ook versteld over de werkwijze van de leden van de meerderheid. Lijden zij aan waanvoorstellingen, selectieve ambitie of verlies van het kortetermijngeheugen? Hoe durft men zonder cynisch te zijn een dergelijke tekst te steunen en tegelijk weigeren dat de overheid het voorbeeld geeft? Het is niet gemakkelijk om een parlements lid van de meerderheid te zijn in deze context, die een toonbeeld is van de spanning tussen wat de meerderheid van de parlementsleden wil en wat de regering doet. Deze tekst en de argumenten zijn interessant maar het valt te betreuren dat de meerderheid en de regering er niet in slagen het voorbeeld te geven voor het openbare voertuigenpark.

dans les gouvernements régionaux et fédéraux auquel il a participé. La région bruxelloise a pu ainsi combler son retard dans le domaine de l'environnement, lorsque Didier Gosuin était ministre pour ces matières. Pensons notamment à lutte contre les nuisances sonores, le tri sélectif des déchets, les normes GSM renforcées, ou encore la mise en place des maillages vert et bleu.

Compte tenu de la croissance démographique, un enjeu majeur est d'offrir un cadre de vie respectueux de l'environnement tout en faisant face aux impératifs de développement de nouvelles infrastructures collectives.

Soutenir le GNV et son déploiement est important. On parle en effet d'une réduction de 12 à 25% des émissions de CO₂ par rapport à un moteur diesel ou essence, et une réduction de 60 % des émissions d'oxyde d'azote.

Un autre argument à l'avantage du GNV est celui du prix à la pompe qui est jusqu'à 30 % inférieur et, enfin, les moteurs à gaz peuvent également rouler grâce au biométhane, gaz renouvelable qui peut être obtenu par la dégradation de déchets verts.

Ainsi, cette proposition de résolution va clairement dans le bon sens et permettra d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois.

II. Discussion générale

M. Arnaud Pinxteren relate que ce texte provoque chez lui un mélange de frustration et de perplexité. Frustration parce qu'il aurait voulu que l'examen de ce texte soit combiné à la discussion de la modification du COBRACE (Voir doc. Parlement bruxellois A-378/2 – 2016-2017.). Ensuite, le texte reprend des arguments en faveur du gaz auxquels il n'avait pas pensé. En plus d'instaurer un mix énergétique, de respirer un air de qualité, de diminuer les particules fines, d'avoir un carburant moins cher à l'usage, de disposer d'une technologie immédiatement disponible, le texte évoque également les sources d'approvisionnement multiples et l'impact nul en matière de pollution des sols.

En outre, nous pourrions utiliser du biométhane. Devons-nous en déduire que ce qui est possible avec les voitures ne l'est pas avec les bus de la Stib, pour lesquels les députés de la majorité viennent d'opter pour des véhicules hybrides diesel à la place de bus au gaz ?

Il est également perplexé vis-à-vis de la démarche des membres de la majorité. Sommes-nous dans une logique de schizophrénie, d'ambition sélective ou d'amnésie de court terme ? Comment décemment et sans cynisme soutenir un tel texte tout en refusant que les pouvoirs publics soient exemplaires en la matière ? Il n'est pas simple d'être un député de la majorité dans ce contexte qui illustre la tension qui existe entre ce que veulent la majorité des parlementaires et ce que fait le gouvernement. Ce texte est intéressant, ses arguments aussi mais il faut regretter que la majorité et le gouvernement ne parviennent pas à montrer l'exemple pour la flotte publique.

Enkele woorden flitsen door het hoofd van mevrouw Annemie Maes bij het lezen van deze tekst: schijnheiligheid, waanbeelden en spreidstand. Zij is ook onthutst wanneer zij denkt aan de woorden van de meerderheid bij de recente bespreking van het voorstel tot wijziging van het BWLKE. De argumenten in deze tekst zijn de argumenten die zij tijdens die bespreking aangevoerd heeft. Zij is evenwel blij dat die argumenten, waarmee zij iedereen al maanden om de oren slaat, overgenomen worden door de meerderheid.

Zij zou het voorstel kunnen steunen, maar gelet op de houding van de leden van de meerderheid tegenover de voorstellen van de oppositie in sommige gevallen waren zij het eens met de inhoud van de voorstellen van resolutie maar wilden die niet goedkeuren omdat zij niet mochten van de regering en omdat zij graag triviale politieke spelletjes spelen zal zij zich onthouden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel werd overvallen door een gemengd gevoel tussen lachen en huilen bij het lezen van het opschrift van het voorstel van resolutie dat een fuel shift wil bevorderen, terwijl het enkel gaat over de uitrol van een net van tankstations voor particulieren.

De tekst verzoekt de regering alle maatregelen te bevorderen die bijdragen tot het slagen van een fuel shift. Dat is zeer gedetailleerd, wel overwogen en goed uitgewerkt.

Men heeft veel lef gehad om vorige week in de commissie infrastructuur een voorstel van resolutie van de MR te verwerpen, dat een algemene visie op alternatieve mobiliteit, alternatieve brandstoffen, elektrische mobiliteit ontwikkelde en betrekking had op alle gewestelijke bevoegdheden: de openbare werken, de tankstations, de openbare parkings, de ontradingsparkings, de Haven van Brussel, de lokale besturen, de stedenbouw, de energie, de economie, de werkgelegenheid en het wetenschappelijk onderzoek. En daarna durft men op de proppen te komen met een voorstel dat de zaken eenzijdig benadert.

Het voorstel van resolutie is enkel gericht op aardgas voor voertuigen terwijl een gewestelijke strategie aandacht zou moeten hebben voor alle alternatieve brandstoffen, zoals elektriciteit, waterstof of vloeibaar aardgas. Hier doet men aan hokjesdenken. Het valt te betreuren dat voor elke brandstof een aparte tekst ingediend wordt.

Het parlementslid wijst erop dat zelfs voor de kwestie van het gas, de tekst vloeibaar aardgas vergeet, nochtans nodig voor de aandrijving van vrachtwagens, wetende dat Brussel een knooppunt van goederenvervoer is. Sommige bevoorradingspunten aan de poorten van Brussel zouden deel moeten uitmaken van die algemene visie op CNG.

De tekst is vooral gericht op de infrastructuur en enkel voor de personenvoertuigen. De wagenparken van de overheid of van de bedrijven vallen daar niet onder en de andere aspecten zoals economie, onderzoek en ontwikkeling, samenwerking met een biomethaaninstallatie, veiligheid en fiscaliteit zijn opgenomen in een zeer vaag streepje van het verzoekend gedeelte waarin staat dat alle maatregelen bevorderd moeten worden die kunnen bijdragen tot een echte fuel shift.

Certains mots viennent à l'esprit de Mme Annemie Maes à la lecture de ce texte : hypocrisie, schizophrénie et grand écart. Elle est également perplexe lorsqu'elle pense au discours des membres de la majorité lors de la discussion récente sur la proposition de modification du COBRACE. Les arguments repris dans ce texte sont ceux qu'elle avait avancés lors de cette discussion. Elle est néanmoins contente que ces arguments qu'elle assène depuis des mois soient repris par les membres de la majorité.

Elle pourrait se ranger derrière cette proposition mais vu l'attitude des membres de la majorité vis-à-vis des propositions de l'opposition, où ils étaient d'accord sur le fonds avec contenu des propositions de résolutions mais refusaient de les suivre à cause du gouvernement et de jeux politiques triviaux, elle s'abstiendra.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel a ressenti un sentiment partagé, entre éclat de rire et désespoir, à la lecture de l'intitulé de la proposition de résolution qui vise à favoriser un *fuel shift* alors qu'en fait, elle se limite au développement d'un réseau de stations-services pour les particuliers.

Le texte demande au gouvernement de favoriser toute mesure contribuant à la mise en œuvre d'un *fuel shift*. Voilà qui est très détaillé, étudié et approfondi.

Il faut avoir osé voter contre une proposition de résolution du MR, la semaine dernière en commission de l'infrastructure, qui souhaitait développer une vision globale en matière de mobilité alternative, de carburants alternatifs, de mobilité électrique et qui touchait à toutes les compétences régionales : les travaux publics, les stations-services, les parkings publics, les parkings de transit, le Port de Bruxelles, les pouvoirs locaux, l'urbanisme, l'énergie, l'économie, l'emploi et la recherche scientifique, pour arriver ensuite avec une proposition qui aborde cette politique uniquement depuis le bout de la lunette.

La proposition de résolution ne se concentre que sur le GNV alors qu'une stratégie régionale mériterait une vision pour tous les carburants alternatifs, comme l'électrique, l'hydrogène ou le gaz naturel liquide. Ici, on se cloisonne et on saupoudre cette vision. Il est regrettable d'avoir des textes différents pour chaque carburant.

La députée signale que même sur la question du gaz, le texte omet le gaz naturel liquide indispensable pour la propulsion de véhicules lourds, alors que Bruxelles est une plaque du transport de marchandises. Certains points d'approvisionnement aux portes de Bruxelles devraient faire partie de cette vision globale à propos du GNV.

Le texte se concentre essentiellement sur la question de l'infrastructure et uniquement pour les véhicules particuliers. Les flottes des pouvoirs publics ou d'entreprise en sont exclues et les autres dimensions comme l'économie, la recherche et développement, les synergies avec un centre de biométhanisation, la sécurité et la fiscalité sont reprises dans le tiret du dispositif extrêmement vague de favoriser toute autre mesure pouvant contribuer à la mise en œuvre d'un réel *fuel shift*.

Door zo vaag te blijven, bestaat het gevaar dat er enkel bescheiden maatregelen genomen worden. Het is verbazingwekkend dat over deze kwestie een tekst ingediend wordt, terwijl de leden van de meerderheid vorige week erop gewezen hebben dat de regering de hand aan de ploeg geslagen heeft en dat zij om die reden het voorstel van resolutie van de MR over hetzelfde thema niet zouden goedkeuren.

Waarom is er bovendien nood aan een dergelijk voorstel om de regering op dit vlak onder druk te zetten? De vaststellingen in de tekst zijn al jaren gekend en ons Gewest hinkt over de hele lijn achterop. De termijn voor de omzetting van richtlijn 2014/94/EU is bijna verstreken. De meerderheid schiet pas laat in gang en de twee opeenvolgende bevoegde ministers hebben verklaard nog met hun studiewerk bezig te zijn.

Het is zeer ironisch dat de argumenten in de tekst argumenten zijn die de meerderheid vaak verworpen heeft om aldus teksten van de oppositie niet goed te keuren.

De heer Julien Uyttendaele meent dat wrok de plaats ingenomen heeft van politieke objectiviteit. 800 bussen voltanken is een totaal ander technisch gegeven dan aardgas voor personenwagens. Men zou in het Gewest moeten zorgen voor hogedrukleidingen uit Vlaanderen, terwijl wij aardgas zien als een tijdelijke technologie en het jaren zou duren om de hogedrukleidingen aan te leggen (onderhandelingen met Vlaanderen, vergunningen, aflossingen enzovoort). Wij hadden dat 15 of 20 jaar geleden moeten doen.

Het voorstel van resolutie van de MR-fractie verzocht enkel om de omzetting van een Europese richtlijn en bevatte geen enkel strategisch argument ten gunste van een welbepaalde alternatieve brandstof.

III. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

De heer Arnaud Pinxteren verantwoordt zijn onthouding. Hij wil de parlementsleden van de meerderheid aansporen om de regering ervan te overtuigen dat gas interessant en wenselijk is voor Brussel.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Véronique JAMOULLE

De Voorzitter,

Viviane TEITELBAUM

En laissant un tel flou, nous risquons de n'obtenir que des mesures peu ambitieuses. Il est étonnant de proposer un texte sur cette question alors que la semaine précédente, les membres de la majorité ont indiqué que le gouvernement s'attelaient déjà à la tâche pour justifier leur refus d'approuver la proposition de résolution du MR qui abordait le même thème.

En outre, pourquoi faut-il une telle proposition pour que le gouvernement agisse dans ce domaine ? Les constats repris dans ce texte sont connus depuis des années et notre Région est en retard sur toute la ligne. Nous sommes peu de temps avant la date limite de transposition de la directive 2014/94/UE. La majorité se réveille tardivement et les deux ministres successifs compétents pour ces matières ont indiqué en être encore aux études.

Très ironiquement, les motivations avancées dans le texte sont des motivations que la majorité a maintes fois rejetées pour refuser d'approuver des textes de l'opposition.

M. Julien Uyttendaele estime que la rancœur prend le dessus sur l'objectivité politique. Le remplissage de 800 bus constitue une réalité technique complètement différente à la fourniture de GNV pour les véhicules particuliers. Il faudrait implanter dans notre Région des conduites de haute pression venant de Flandre, alors que nous considérons le GNV comme une technologie temporaire et que l'installation de conduites à haute pression prendrait de nombreuses années (négociations avec la Flandre, obtention des permis, amortissements, etc.). Nous aurions alors dû le faire il y a 15 ou 20 ans.

Quant à la proposition de résolution du groupe MR, celle-ci se limitait à demander la transposition d'une directive européenne et ne reprenait aucun élément stratégique en faveur de l'un ou l'autre carburant déterminé.

III. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution est adoptée par 9 voix et 5 abstentions.

M. Arnaud Pinxteren justifie son abstention en la qualifiant d'encouragement aux députés de la majorité pour qu'ils parviennent à convaincre le gouvernement que la voie du gaz est intéressante et souhaitable pour Bruxelles.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse,

Véronique JAMOULLE

La Présidente,

Viviane TEITELBAUM