



GEWONE ZITTING 2016-2017

7 NOVEMBER 2016

---

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

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

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Pierre KOMPANY (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssele, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervanger:* de heer Arnaud Pinxteren.

*Andere leden:* mevr. Michèle Carthé, de heren Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, mevr. Marion Lemesre, mevr. Cielkje Van Achter.

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

A-202/1 – 2014/2015: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

7 NOVEMBRE 2016

---

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

---

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

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

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Pierre KOMPANY (F)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs:* MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssele, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille

*Membre suppléant:* M. Arnaud Pinxteren.

*Autres membres:* Mme Michèle Carthé, MM. Emmanuel De Bock, Serge de Patoul, Mmes Marion Lemesre, Cielkje Van Achter.

*Voir:*

**Document du Parlement :**

A-202/1 – 2014/2015 : Proposition de résolution.

## **I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie**

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat ze met de heer De Wolf in 2011 een voorstel van resolutie betreffende een gewestelijke actiestrategie ten gunste van de elektromobiliteit (nr. A-221/1 – 2010/2011) had ingediend, maar dat het nooit op de agenda van de commissie werd ingeschreven. In 2015 werd het voorstel opnieuw ingediend, maar met een transversaal luik betreffende de alternatieve brandstoffen. Vijf jaar na de indiening van het eerste voorstel van resolutie, worden er twee voorstellen, ditmaal van de meerderheid, ingediend over die kwestie. In juli 2016 werden twee voorstellen van resolutie ingediend, het ene strekt ertoe de uitbouw van oplaadinfrastructuur bestemd voor elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bevorderen (nr. A-382/1 – 2015/2016), en het andere strekt ertoe een fuel shift en de uitbouw van een netwerk van tankstations voor compressed natural gas (CNG) voor de personenvoertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bevorderen (nr. A-379/1 – 2015/2016). De indieners van dit voorstel zijn natuurlijk ingenomen met de indiening van die twee voorstellen, want ze stroken volledig met de geest van het voorliggende voorstel. De meerderheid neemt er echter genoeg mee twee van de punten van dit voorstel van resolutie over te nemen, terwijl dit laatste allesomvattender wil zijn. De fuel shift zal zich immers pas kunnen voltrekken als rekening wordt gehouden met alle aspecten van de mobiliteit in ons Gewest, maar ook met de fiscaliteit, de economie en het leefmilieu. Dit voorstel streeft naar een allesomvattende strategie.

De volksvertegenwoordigster somt enkele contextuele elementen op die de indiening van het voorstel verantwoorden. Vandaag bestaat er geen concrete, becijferde, interdisciplinaire, geïntegreerde en transversale strategie in het Gewest op het vlak van intensiever gebruik van alternatieve brandstoffen. Er bestaan uiteenlopende en kwalitatief en kwantitatief ontoereikende maatregelen die niet op elkaar afgestemd zijn en geen allesomvattend perspectief bieden. Het resultaat is gewoonweg bedroevend, hoewel de MR-fractie al vele jaren op dat dossier hamert.

Op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat er geen enkel netwerk van openbare oplaadpunten: er bestaat niets voor personenwagens noch voor bestelwagens of vrachtwagens, of het nu gaat om plug-in, CNG, LNG of waterstof, terwijl andere landen dat al jaren doen. Enkele privéactoren hebben initiatieven genomen (Total en haar herlaadstations), maar ze staan alleen en ze zijn ontmoedigd, omdat ze moeten werken zonder beleidswijze en regelgevend kader. Wat het regelgevend kader betreft, bestaat er al 7 jaar een ordonnantie betreffende het parkeren, waarvan artikel 29, 11° preciseert dat het gewestelijk agentschap ermee belast wordt een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge energieprestaties uit te bouwen, maar er bestaat nog altijd niets ter zake. Na 7 jaar, wachten we nog altijd op het

## **I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d’Ursel, première co-auteure de la proposition de résolution**

La députée rappelle qu’elle avait déposé avec M. De Wolf, en 2011, une proposition de résolution relative à une stratégie d’action régionale en faveur des mobilités électriques (n° A-221/1 – 2010/2011), mais celle-ci n’a jamais été agendée au sein de la commission. En 2015, cette proposition a été redéposée, mais en y ajoutant un volet transversal concernant les carburants alternatifs. Cinq ans après le dépôt de la première proposition de résolution, on voit apparaître deux propositions émanant cette fois de la majorité, et tournant autour de cette question. En juillet 2016 ont été déposées deux propositions de résolution, l’une visant à encourager le déploiement d’infrastructures de recharge destinées aux véhicules électriques dans la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-382/1 – 2015/2016), et l’autre 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 (n° A-379/1 – 2015/2016). Le dépôt de ces deux textes ne peut que réjouir les auteurs de la présente proposition, car ils vont totalement dans le sens du texte de celle-ci. Mais la majorité se contente de reprendre deux des points présents dans la présente résolution, alors que cette dernière se veut plus globale. Le fuel-shift ne pourra en effet avoir lieu que s’il touche à tous les aspects de la mobilité au sein de notre Région, mais aussi au travers de sa fiscalité, son économie, son environnement. Le présent texte aspire à une stratégie globale.

La députée énumère quelques faits de contextualisation motivant la démarche à la base de la proposition. Il n’existe pas aujourd’hui de stratégie concrète, chiffrée, interdisciplinaire, intégrée et transversale régionale en matière de déploiement des carburants alternatifs. Il existe des mesures à la fois disparates, insuffisantes qualitativement et quantitativement et dont l’articulation à la fois entre elles et à la fois dans une perspective globale est inexistante. Le résultat est purement et simplement désolant alors que cela fait plusieurs années que le groupe MR insiste sur ce dossier.

Aucun maillage d’infrastructures de rechargement publics sur le territoire de la RBC : rien n’existe ni pour les voitures particulières, ni pour les camionnettes et camions, que ce soit pour le plug-in, le GNC, le LNG ou l’hydrogène. Alors même que d’autres pays le font depuis des années. Quelques acteurs privés ont pris des initiatives (Total et ses stations de recharge) mais ils sont isolés et découragés de devoir agir sans cadre politique et réglementaire. Sur le plan réglementaire, alors qu’il existe depuis 7 ans une ordonnance sur la stationnement qui précise (en son article 29, 11°) que l’agence régionale est chargée de favoriser le développement d’une offre de stationnement pour véhicules à haute performance énergétique, il n’existe toujours strictement rien en la matière. Et après 7 ans, on attend toujours l’arrêté Parkings publics qui doit jouer un

besluit betreffende de openbare parkeerruimten dat een rol moet spelen in dit dossier.

Er wordt geen enkele specifieke regelgevende of beleidswijze evolutie vastgesteld op het vlak van de laadpalen thuis, hoewel de vrees dat het opladen een impact zou hebben op het netwerk werd weggenomen door de desbetreffende studie van Brugel.

Men ziet geen enkele integratie in de gedeelde wagenparken die zijn opgezet door de overheden: het Villo-systeem heeft na verschillende jaren nog steeds geen elektrische component. Er zij aan herinnerd dat we al 4 jaar te horen krijgen dat het ingewikkeld is en dat er overleg wordt gepleegd. In plaats van een component van CAMBIO – dat zeer goed werkt – over te schakelen op een aandrijving op basis van een alternatieve brandstof, is men omgekeerd te werk gegaan met een actor wiens systeem niet werkt. Erger nog: om onbekende redenen, heeft men het E-Cambioproject, waarvoor de studie werd geleid door een Europees erkend expertisecentrum (VUB), terzijde geschoven.

Het fiscale beleid om die vormen van mobiliteit te bevorderen is maar een mager beestje: de specifieke steunmaatregelen waarin het besluit van 2 april 2009 voorziet, zijn niet bekend genoeg en er werd geen specifieke voorlichtingscampagne voor de sector gevoerd, zoals de minister van Economie ons onlangs heeft bevestigd. Wat de gewestelijke bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreft, is er helemaal niets gebeurd met betrekking tot de tankstations.

Er is geen enkel echt efficiënt structureel beleid gevoerd met het oog op de conversie van de bedrijfswagenparken van de overheden en de privéinstellingen ten dienste van het publiek. Het bewijs daarvan is de aankoop van de nieuwe bussen, die een schending van het BWLKE en de beheersovereenkomst inhoudt. Voorts legt het besluit van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer helemaal niet op dat bestelwagens en vrachtwagens van de overheden niet langer op diesel mogen rijden. Met de huidige wetgeving kan men zonder problemen op diesel blijven rijden. Op de koop toe, geven de leden van de regering in commissie zelf toe dat de reconversie niet snel kan verlopen bij gebrek aan herlaad- en herbevoorradingsinfrastructuur, terwijl precies zij daarvoor moeten zorgen! De regering laat een gordiaanse knoop bestaan. Voorts is er een versnippering van de perspectieven om elk segment te converteren (taxi's, gedeelde wagens, bedrijfswagenparken van de overheden).

Er wordt niets gedaan op het vlak van onderzoek en ontwikkeling, er wordt geen enkele link met de milieukwestie gelegd (LCA en accu's) en er bestaat evenmin synergie met de bedrijven die gespecialiseerd zijn in recycling, terwijl de wereldleider op dat gebied in ons land is gevestigd.

rôle dans ce dossier.

On ne note aucune évolution réglementaire ou politique spécifique en matière de points de recharge domestique, alors même que les craintes en la matière ont été écartées par l'étude de Brugel sur la question, qui précise très clairement que ces recharges n'auraient aucun impact sur le réseau.

On ne voit aucune intégration dans les flottes partagées lancées par les pouvoirs publics: après plusieurs années, le système Villo n'a toujours pas de composante électrique. Pour rappel, depuis 4 ans, on nous explique que c'est compliqué et qu'il y a une concertation. Par ailleurs, au lieu de convertir une composante de CAMBIO - qui fonctionne très bien - avec une motorisation à carburant alternatif, on a procédé à l'envers avec un acteur dont le système ne fonctionne pas. Pire : on a par mystère écarté le projet E-Cambio pour lequel l'étude était pilotée par un centre d'expertise reconnu au niveau européen (VUB).

Il n'y a qu'une maigre politique fiscale en faveur de ces mobilités : les aides spécifiques prévues dans l'arrêté du 2 avril 2009, souffrant d'un manque de visibilité, n'ont fait l'objet d'aucune campagne d'information spécifique au secteur, le ministre de l'économie nous l'a confirmé récemment. Strictement rien du côté des dispositions régionales du Code des taxes assimilées aux revenus en matière de stations de service.

Aucune politique structurelle réellement efficace n'a été menée pour la conversion des flottes captives des pouvoirs publics et des services privés au service du public. La preuve en est concernant l'achat des nouveaux bus : violation du COBRACE, du contrat de gestion, et par ailleurs, l'arrêté du 15 mai 2014 sur l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport ne contraint absolument pas les flottes captives de camionnettes et camions des pouvoirs publics à sortir du diesel. Avec la législation actuelle, on peut continuer avec le diesel sans aucun souci. Pour couronner le tout, les membres du gouvernement avouent eux-mêmes en commission que la reconversion ne peut pas aller rapidement par manque... d'infrastructure de recharge et de réapprovisionnement ! Alors que c'est à eux de mettre cela en place ! Le gouvernement entretient un nœud gordien. Par ailleurs, il y a saupoudrage des perspectives de conversion de chaque segment (taxis, voitures partagées, flottes captives des services publics)

Il n'y a rien au niveau de la recherche et du développement, aucun pont avec la question environnementale (ACV et batteries) ni singulièrement aucune synergie avec les industries de recyclage spécialisées, alors qu'on a dans notre pays le leader mondial en la matière.

Tenzij er een nieuwe wending komt, ziet het ernaaruit dat België Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen niet zal hebben omgezet vóór 18 november 2016, de deadline voor de omzetting. De belangrijkste maatregelen van die richtlijn die dienen te worden uitgevoerd, ressorteren evenwel onder het gewestelijk niveau.

Gelet op het voorgaande, kan de regering geen enkel geldig excuus aanvoeren, want men weet sinds 2013 dat Europa eisen inzake alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zou opleggen. Het Gewest kon vanaf 2013 inlichtingen inwinnen over het initiatief van de Europese Commissie en het kon zijn advies geven in verschillende fases van de Europese procedure. Het heeft daarop niet geanticipeerd. Erger nog, het Comité van de Regio's heeft zijn advies over de richtlijn uitgebracht op 4/7/2013.

Verschillende Brusselse

volksvertegenwoordigers van de huidige en de toenmalige gewestelijke meerderheid (PS, cdH, CD&V en Open VLD) zijn (of waren) lid of plaatsvervangend lid van de Belgische afvaardiging in het Comité van de Regio's toen die tekst werd besproken en hadden er van in het begin bij de gewestregering op moeten aandringen om vooruitgang te boeken in dat dossier, te meer daar sommige leden van de toenmalige Brusselse regering op dat ogenblik lid of plaatsvervangend lid van het Comité waren.

Op intra-Belgisch niveau, werd de vergadering van 10 december 2014 met de overige deelgebieden uitgesteld tot 22 januari 2015, omdat de Gewesten om een extra termijn hadden gevraagd. In maart 2016, kondigt een minister aan dat er studies zullen worden verricht en dat de conclusies over enkele maanden beschikbaar zullen zijn. Dat moest allemaal allang geleden zijn gebeurd en normaliter had men zich tegen 31 mei 2016 in de fase van de uitwisseling met de overige Gewesten over het tweede ontwerp van beleidskaders moeten bevinden. Dat getuigt van de constante achterstand van het Brussels Gewest in dat dossier. Het gevaar bestaat dat men weer eens de omzettingstermijnen niet naleeft en het nationaal plan niet op tijd aan de Europese Commissie wordt bezorgd.

Een groot aantal Europese staten hebben niet gewacht op de Richtlijn om werk te maken van de uitrol van de infrastructuur en van de andere dimensies van de mobiliteitsvormen op basis van alternatieve brandstoffen. België en vooral het Brussels Gewest hinken achterop. Om slechts één voorbeeld te noemen: een stad zoals Lissabon, met minder middelen, een grotere bevolking, meer begrotingsbeperkingen, een minder rijke bevolking en een structureel fragieler economisch weefsel, heeft op alle vlakken een voorsprong op Brussel:

1. vanaf 2009, gemeentelijke fiscale maatregelen voor wagens van particulieren;
2. vanaf 2010, uitrol van een openbaar herlaadnet met ongeveer 500 palen voor trage herlading in Lissabon (op de 1300 van het nationale net) met een specifieke beheeroverheid en een interface met de berekening van de routes tussen de laadpalen;

Sauf rebondissement, il apparaît que la Belgique n'a pas transposé la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs avant le 18 novembre 2016, date limite de transposition. Or les mesures principales de cette directive à mettre en œuvre dépendent du niveau régional.

Face à tout cela, aucune excuse valable n'est à relever dans le chef du gouvernement, car on sait depuis 2013 que des exigences européennes en matière de carburants alternatifs et de déploiement d'infrastructure vont arriver. La Région pouvait se renseigner depuis 2013 sur l'initiative de la Commission européenne et elle pouvait donner son avis à plusieurs stades de la procédure européenne, elle n'a pas anticipé. Pire, le Comité des Régions a donné son avis sur la Directive le 4/7/2013. Or, plusieurs députés bruxellois membres de la majorité régionale actuelle et de l'époque (PS, CDH, CD&V et Open VLD) sont (ou étaient) membres ou membres suppléants de la délégation belge au Comité des Régions au moment de l'examen de ce texte et auraient dû insister dès le départ auprès du gouvernement régional pour avancer dans ce dossier, d'autant plus que certains membres du gouvernement bruxellois de l'époque étaient membres ou membres suppléants du comité à cette époque.

Au niveau intra-belge, la réunion du 10 décembre 2014 avec les autres entités a été reportée au 22 janvier 2015 parce que les régions ont demandé un délai supplémentaire. On se retrouve en mars 2016 avec un ministre qui annonce qu'on va lancer des études et qu'on en aura les résultats dans quelques mois. Alors que tout ça aurait dû être fait depuis longtemps et que normalement pour le 31 mai 2016 on devait en être au stade de l'échange avec les autres régions sur le deuxième projet de cadre politique. Ceci témoigne du retard constant de la Région bruxelloise dans ce dossier. On risque, une nouvelle fois, de ne pas respecter les délais de transposition et de retarder la remise du plan national à la Commission européenne.

De nombreux états européens n'ont pas attendus d'être confrontés à la directive pour agir tant sur le déploiement de l'infrastructure que sur les autres dimensions des mobilités à carburants alternatifs. La Belgique, et singulièrement la Région bruxelloise, est à la traîne. Pour ne prendre qu'un seul exemple, une ville comme Lisbonne qui a moins de moyens, est plus peuplée, agit dans le cadre d'un état qui a plus de contraintes budgétaires, une population moins riche et un tissu économique structurellement plus fragile, cette ville est en avance sur Bruxelles sur tous les points :

1. dès 2009, mesures fiscales municipales pour véhicules de particuliers ;
2. dès 2010, déploiement d'un réseau de recharge public d'environ 500 points de recharge lente sur Lisbonne (sur 1300 pour le réseau national) avec autorité de gestion spécifiquement compétente et interface de calcul d'itinéraires entre points de

3. vanaf eind 2015, openstelling voor marktconcurrentie en start, begin 2016, van de volledige renovatie (met geprogrammeerde begroting), de verbetering en de uitbreiding van het netwerk, aangevuld met de installatie van laadpalen voor snelle herlading (50 op het nationaal grondgebied);
4. vanaf 2012, test en invoering van de *full electric-taxi*;
5. in 2013, invoering van een parkeerbeleid voor milieuvriendelijke voertuigen;
6. in 2013 sluit de stad een van de grootste Europese contracten voor de aankoop van een gemeentelijk voertuigenpark op alternatieve brandstoffen met de aankoop van 62 elektrische voertuigen (frappant is dat die ene specifieke aankoop van de stad overeenkomt met het totale aantal elektrische voertuigen van alle overheidsdiensten, semi-overheidsinstellingen en gemeenten van het Brussels Gewest op 1 januari 2015);
7. in 2015, gemeentelijke voorzieningen voor elektrische toeristervoertuigen;
8. in 2016, concessie voor het systeem van gedeelde fietsen waarvan twee derde elektrisch is (van in het begin ingeschreven in de concessie), dat in het voorjaar 2017 operationeel zal worden.

Wat het aardgas betreft, heeft de stad Lissabon eveneens een voorsprong:

1. sedert 2006 bestaat een protocol tussen de openbaarvervoermaatschappij van Lissabon die belast is met de bussen en verschillende mobiliteitsoperatoren, zoals taxi's om deze in staat te stellen zich te voorzien van CNG bij het bevoorradingsstation van de maatschappij. Tussen 2001 en 2009 heeft de maatschappij overigens in verscheidene fases verschillende tientallen bussen op CNG aangekocht;
2. in 2008 heeft de firma die de afvalverwerking en -valorisatie voor de gemeenten van groot Lissabon beheert zich uitgerust met een bevoorradingspost voor CNG, die voorzien wordt van natuurgas uit het biogasproductiecentrum in het noorden van Lissabon; in hetzelfde jaar had de firma geïnvesteerd in 28 vrachtwagens op CNG voor het ophalen van huishoudelijk afval;
3. sedert 2013 voorziet het gemeentebestuur in CNG voor de voertuigen van zijn gemeentelijk dienstwagenpark.

Dit alles afgezien van het feit dat Portugal, waar de universiteiten en onderzoekscentra minder middelen hebben dan in België, sedert verscheidene jaren voortdurend een op Europees en internationaal niveau erkende technisch industriële expertise heeft uitgebouwd, inzake de ontwikkeling van prototypes en links tussen hernieuwbare energie en de toevoer van de herlaadnetten voor elektrische mobiliteit.

Op het vlak van competenties en expertise had het Brussels Gewest al vele jaren de handen geheel vrij om

recharge;

3. depuis fin 2015, ouverture au marché de façon concurrentielle et lancement début 2016 de la rénovation complète (avec budget programmé), de l'amélioration et de l'extension du réseau, ceci accompagné du lancement de l'installation complémentaire des postes à charge rapide (50 sur le territoire national);
4. dès 2012, test et lancement de taxi *full electric* ;
5. en 2013, lancement d'une politique de stationnement pour véhicules respectueux de l'environnement ;
6. en 2013, conclusion d'un des plus gros contrats européens d'acquisition de flotte captive municipale à carburant alternatif par la municipalité avec l'acquisition de 62 véhicules électriques (à titre de comparaison frappante, ce seul achat ponctuel fait par la seule municipalité est l'équivalent du total des véhicules électriques de tous les services publics régionaux, pararégionaux et communaux bruxellois au 1er janvier 2015);
7. en 2015, aménagements municipaux pour les flottes de véhicules touristiques électriques ;
8. en 2016, concession attribuée pour le système de vélos partagés dont deux tiers de vélos électriques (inscrit dès le départ dans la concession), avec mise en service pour le printemps 2017.

Du côté du gaz naturel, la municipalité de Lisbonne a été tout aussi en avance:

1. dès 2006, conclusion d'un protocole entre la société de transport en commun de Lisbonne en charge des bus et différents opérateurs de mobilité tels les taxis pour permettre à ceux-ci de s'approvisionner en GNC à la station d'approvisionnement de la société. Par ailleurs, entre 2001 et 2009, la société a acquis en plusieurs vagues plusieurs dizaines de bus roulant au GNC ;
2. dès 2008, la société exploitant le traitement et la valorisation de déchets pour les communes du Grand Lisbonne était dotée d'un poste d'approvisionnement en GNC, alimenté par le gaz naturel fourni par le centre de biométhanisation situé au Nord de Lisbonne; la même année, la société avait investi dans une tranche de 28 camions de récolte de déchets ménagers roulant au GNC;
3. dès 2013, la municipalité se fournissait en GNC pour les véhicules de sa flotte de service municipal.

Tout ceci sans compter que le Portugal, dont les universités et centres de recherche ont moins de moyens que ceux en Belgique, a développé sans discontinuité depuis de nombreuses années une expertise technico-industrielle reconnue au niveau européen et mondial, en matière de développement de prototypes et de liens entre énergie renouvelable et alimentation des réseaux de recharge pour mobilités électriques.

En termes de compétences et d'expertise, la Région bruxelloise avait totalement les mains libres pour pouvoir

alleen te kunnen vooruitgaan. Het kon vooruitgang boeken inzake zeer veel aspecten van het dossier inzake mobiliteitsmaatregelen met alternatieve brandstoffen, zonder nood te hebben aan het federaal niveau of de andere Gewesten. Het beschikt over een expertisecentrum dat befaamd is op Europees vlak (VUB), over innoverende bedrijven – met een wereldprimeur voor het recycleren van complexe componenten in hetzelfde land, een expertise- en opleidingstraditie in sleuteldomeinen voor onderzoek en ontwikkeling over alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld metallurgie van niet ijzerhoudende metalen, een op industrieel vlak onmisbare competentie voor de recyclage van batterijen) en de wil van de sectorfederaties om samen met de overheden vooruit te gaan. Sedert jaren klagen alle van dicht of ver bij de kwestie betrokken private en industriële actoren dat België en zijn Gewesten geen voluntaristisch beleid voeren op dit vlak. Het volstaat met hen te spreken in de talloze colloquia, conferenties en beurzen ter zake.

Dit voorstel gaat verder dan de vereisten van Richtlijn 2014/94/EU, aangezien het verder gaat dan enkel de kwestie van de ontwikkeling van de infrastructuur voor het herladen en het bevoorraden in alternatieve brandstoffen. Het vormt de enige allesomvattende tekst over de kwestie met de grondslagen voor een geïntegreerd beleid, die dit Parlement de laatste 10 jaar heeft moeten onderzoeken. Het heeft de verdienste alle aspecten van de kwestie te onderzoeken, niet alleen mobiliteit, maar zelfs aspecten die vaak weinig behandeld of onbekend zijn. Het heeft de verdienste zowel de overheids- als de privéwagenvakken (bedrijven en privépersonen) te behandelen. Het stelt een kader voor dat niet enkel betrekking heeft op elektromobiliteit, maar ook op de andere alternatieve brandstoffen (waterstof, CNG, LNG) en gaat dus in op de Europese wensen. Het sluit niets uit inzake de keuzes voor te ondersteunen alternatieve brandstof. Daarnaast voorkomt het op die manier een versnippering, waar men komt tot afzonderlijke voorstellen en kaders voor elke alternatieve brandstof. Het is geheel verenigbaar met de doelstellingen ter vermindering van het aantal wagens, aangezien het in de eerste plaats het geheel van de openbare en private wagenparken beoogt. Het heeft zelfs rekening gehouden met de topvragen inzake het leefmilieu ter zake aangezien de kwestie van de LCA (levenscyclusanalyse) van de batterijen en de voertuigen in aanmerking wordt genomen. Bovendien is het geheel verenigbaar met het werk ter bevordering van hernieuwbare energie, aangezien het niets uitsluit of verhindert, met name op het vlak van hernieuwbare energiemix voor de toevoer van de netten.

## II. Algemene bespreking

De heer Bruno De Lille dankt de MR-fractie voor het indienen van dergelijke tekst, omdat het zeer nodig is een kader tot stand te brengen voor de elektrische voertuigen. Niettemin vindt Groen nog altijd dat een auto een auto blijft, zelfs als hij op elektriciteit of op gas rijdt. Natuurlijk vervuult dit soort voertuig minder, maar dat is daarom nog

avancer seule, et ce depuis de nombreuses années. Elle pouvait avancer sur de très nombreux aspects du dossier des politiques de mobilité à carburants alternatifs, sans avoir besoin du Fédéral ou des autres régions. Elle dispose d'un centre d'expertise renommé au niveau européen (VUB), d'entreprises innovantes - avec un fleuron mondial dans le recyclage de composants complexes situé dans le même pays, d'une tradition d'expertise et de formation dans des domaines clés pour la recherche et développement sur les carburants alternatifs (exemple de la métallurgie des métaux non-ferreux, compétence indispensable dans le cadre industriel du recyclage des batteries) et de la volonté des fédérations sectorielles d'avancer main dans la main avec les autorités. Depuis des années, tous les acteurs privés et industriels concernés de près ou de loin par la question se plaignent de l'inertie de la Belgique et de ses régions en matière de politique volontariste dans cette matière. Il suffit de parler avec eux dans les innombrables colloques, conférences et salons consacrés à ce domaine.

La présente proposition va au-delà de seules exigences de la Directive 2014/94/UE puisqu'elle dépasse la seule question du développement des infrastructures de rechargement et d'approvisionnement en carburants alternatifs. Elle constitue le seul et unique texte global sur la question posant les bases d'une politique intégrée que ce Parlement ait eu à examiner jusqu'à présent, et ce depuis 10 ans. Elle a le mérite de se pencher sur tous les aspects de la question et pas que sur la question de la mobilité, et même sur des aspects souvent peu abordés ou ignorés. Elle a le mérite d'embrasser à la fois la question des véhicules des flottes captives des services publics et des privés (entreprises et particuliers). Elle propose un cadre qui ne touche pas uniquement à l'électromobilité mais également aux autres carburants alternatifs (hydrogène, GNC, GNL) et va ainsi dans le sens des demandes européennes. Elle ne pose aucune exclusive dans les choix de carburant alternatif à soutenir. Corollairement, elle évite ainsi un saupoudrage où l'on aboutit à des propositions et des cadres séparés pour chaque carburant alternatif. Elle est totalement compatible avec les objectifs de diminution du parc automobile puisqu'elle vise prioritairement l'ensemble des flottes captives des autorités publiques et du privé. Elle a même tenu compte des questions environnementales de pointe sur le sujet puisque la question des ACV (analyses de cycle de vie) des batteries et des véhicules est prise en compte. Par ailleurs, elle est totalement compatible avec un travail de promotion des énergies renouvelables puisqu'elle ne met aucune exclusive ou entrave à un mix énergétique renouvelable pour l'alimentation des réseaux notamment.

## II. Discussion générale

M. Bruno De Lille remercie le groupe MR d'avoir déposé un tel texte, tant il est nécessaire de créer un cadre pour les véhicules électriques. Néanmoins, Groen continue à penser qu'une automobile reste une automobile, même si elle roule à l'électricité ou au gaz. Certes, ce type de voiture pollue moins, mais ce n'en est pas pour autant du développement

geen duurzame ontwikkeling. Deze resolutie bevat veel positieve punten, met name dat de overheden de verantwoordelijkheid nemen hun eigen vloot te vervangen, of dat de overstap naar niet vervuilende middelen bevordert wordt. De spreker herinnert eraan dat de VUB onlangs een enquête heeft uitgevoerd over de elektrische voertuigen. Het betreft een onderzoek van professor Joeri van Mierlo, die beschouwd wordt als een topfiguur op dat vlak. Het is eveneens positief dat het probleem van de recycling van de batterijen niet uit het oog verloren wordt.

Groen is echter van oordeel dat het niet de taak is van de overheden dergelijke elektrische herlaadvoorzieningen te verwezenlijken, of gasbevoorradingspunten te installeren. De overheden moeten een juridisch kader tot stand brengen opdat elke operator op gelijke voet behandeld wordt. De overheden mogen aanmoedigingsmaatregelen nemen, maar mogen dat niet zelf doen. Deze resolutie gaat dus te ver. Om al deze redenen zal Groen zich onthouden tijdens de stemming.

Het verheugt de heer Pierre Kompany dat dit debat op de agenda geplaatst werd. De cdH wil dit thema snel zien evolueren. Er wordt trouwens al gewerkt aan een gewestelijke strategie. Op initiatief van de Brusselse regering werden in de loop van 2015-2016 onderzoeken gelanceerd. Een onderzoek dat de Brusselse stedelijke context in aanmerking neemt, heeft de impact van de elektrische voertuigen en de voertuigen op aardgas onderzocht inzake leefmilieu, energie, mobiliteit, infrastructuur en de sociaaleconomische aspecten. Een technisch-economisch onderzoek heeft een cartografie bepaald van de plaatsen die in overweging kunnen worden genomen voor de openbare oplaadinfrastructuur. Het gaat dus over transversale onderzoeken. Het is duidelijk dat de regering aanzienlijk analysewerk heeft verricht, rekening houdend met de verschillende types gebruikers en verschillende types maatregelen, in overleg met de betrokken partijen, het middenveld en het bestuur, om de strategie ter bevordering van elektrische voertuigen, alternatieve brandstoffen en technologieën te ontwikkelen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarna volgen de concrete acties. De Brusselse regering plant een concessieopdracht te lanceren voor de installatie van een openbare oplaadinfrastructuur op het gehele grondgebied van het Brussels Gewest in het begin van 2017. De oplaadpalen kunnen dan worden geïnstalleerd in de loop van 2017.

De spreker herinnert aan zijn belangstelling voor de uitbouw van milieuvriendelijke mobiliteit, waardoor hij in juli 2016 mede-indiener werd van twee voorstellen van resolutie die net betrekking hebben op het thema van het voorstel van resolutie op de agenda.

In het kader van Europese richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, moet elke lidstaat een nationaal beleidskader bepalen en het aan de Europese Commissie bezorgen tegen 18 november 2016, zoals mevrouw d'Ursel net zei. Op 27 oktober 2016 heeft de Brusselse regering al een gewestelijk kader aangenomen voor de uitrol van

durable. Cette résolution comporte beaucoup de points positifs. Notamment la prise de responsabilité des pouvoirs publics de remplacer leur propre flotte, ou le fait de stimuler le passage au non polluant. L'orateur rappelle qu'une enquête a été récemment menée par la VUB sur les véhicules électriques. Il s'agit d'une étude du professeur Joeri van Mierlo, qui est considéré comme une sommité en la matière. Il est également positif de ne pas perdre de vue le problème du recyclage des batteries.

Mais Groen estime qu'il n'appartient pas aux pouvoirs publics de réaliser de telles infrastructures de rechargement électrique, ou de mettre en place des points de ravitaillement au gaz. Les pouvoirs publics doivent créer un cadre juridique pour que chaque opérateur soit traité sur un pied d'égalité. Les pouvoirs publics peuvent prendre des mesures d'encouragement, mais pas le faire soi-même. Cette résolution va donc trop loin. Pour toutes ces raisons, Groen s'abstiendra lors du vote.

M. Pierre Kompany se réjouit que ce débat soit mis à l'ordre du jour. C'est une thématique pour laquelle le cdH veut voir les choses évoluer rapidement. D'ailleurs, une stratégie régionale est déjà en cours d'élaboration et d'implémentation. A l'initiative du gouvernement bruxellois, des études ont été lancées dans le courant de 2015-2016. Une étude, intégrant le contexte urbain bruxellois, a identifié les impacts des véhicules électriques et au gaz naturel dans le domaine de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'infrastructure et des aspects socio-économiques. Une étude technico-économique a établi une cartographie des emplacements envisageables pour des infrastructures de recharge publiques. Il s'agit d'études transversales donc. Et il est clair que le gouvernement procède à un important travail d'analyse, en tenant compte des différents types d'utilisateurs et des différents types de mesure, ainsi qu'à des concertations avec les parties concernées, la société civile et l'administration pour finaliser la stratégie de promotion des véhicules électriques, des carburants et des technologies alternatifs pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ensuite suivront les actions concrètes. Le gouvernement bruxellois prévoit le lancement d'un marché de concession pour l'installation d'une infrastructure de recharge publique sur tout le territoire de la Région bruxelloise début 2017. Les bornes de recharge pourraient alors être installées dans le courant de 2017.

L'intervenant rappelle son intérêt pour le développement de la mobilité en faveur de l'environnement, ce qui l'a amené, au mois de juillet 2016, à co-déposer deux propositions de résolution précises relatives à la thématique de la proposition de résolution à l'ordre du jour.

Dans le cadre de la directive européenne 2014/94/UE portant sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs, chaque Etat membre doit fixer un cadre politique national et le communiquer à la Commission européenne pour le 18 novembre 2016, comme l'a évoqué Madame d'Ursel. Ce 27 octobre 2016, le gouvernement bruxellois a d'ores et déjà adopté un cadre

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de ontwikkeling van elektrische voertuigen. Om al deze redenen, en gelet op het werk waarmee de regering thans bezig is, zal de cdH tegen dit voorstel stemmen.

Mevrouw Michèle Carthé vindt dat het gaat over een interessante materie, met name in het kader van de Europese richtlijn over alternatieve brandstoffen. Al deze vragen zijn reeds aan bod gekomen in de commissie voor het leefmilieu, waarin vele interpellaties en vragen werden gesteld over wat thans wordt uitgewerkt op het niveau van de regering. Inzake sommige meer precieze in deze tekst behandelde aspecten is het nodig verder te gaan en meer toegankelijke voorstellen aan te nemen. Om die reden zal de PS fractie de initiatieven steunen die ertoe strekken CNG-stations tot stand te brengen, een technologie die al bestaat. Vele automodellen CNG zijn thans reeds beschikbaar op de markt. Samen met haar collega Julien Uyttendaele heeft de volksvertegenwoordigster concretere teksten ingediend, die binnenkort in de commissie voor het leefmilieu zullen worden onderzocht. Om die reden zal de PS-fractie deze tekst niet steunen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt de werkwijze van dit Parlement verbazingwekkend. Dankzij het indienen van de voorstellen konden al discussies op gang komen. De volksvertegenwoordigster wijst er evenwel op dat de richtlijn waarnaar mevrouw Carthé verwijst, dateert van 2015 en dat men slechts tot de concrete uitvoering ervan komt in 2017. Waarom moet gewacht worden tot een veroordeling van België door de Europese Unie om vooruit te gaan? Dat is zeer jammer, want Brussel hinkt achterop. Deze tekst heeft tot doel op te treden op alle niveaus: de fiscaliteit, het parkeren, de stedenbouwkundige regels, onderzoek, enz. De opstellers van dit voorstel verdedigen het idee om alle dimensies van het probleem te bekijken.

De spreekster zegt dat ze zeer verheugd is over het feit dat de meerderheid twee onderzoeken heeft gestart. Dat wil echter nog niet zeggen dat er een globaal plan of een visie ter zake bestaat. Terwijl de onderzoeken nog niet klaar zijn, wordt al een overheidsopdracht voor een oplaadnetwerk gestart: hoe is het mogelijk al een opdracht te lanceren terwijl nog niets klaar is? Wie gaat zich daarmee bezighouden? Gaan de overheden dat in handen nemen? De volksvertegenwoordigster betreurt dat de meerderheid achteruitgaat in de geschiedenis. Inzake deze twee door de meerderheid ingediende voorstellen van resolutie, betreurt de spreekster dat men enkel twee punten van deze tekst herneemt. Eén vraag rijst: indien de Brusselse regering op 27 oktober haar verantwoordelijkheden heeft genomen door een overheidsopdracht te starten voor de invoering van een *fuel shift* en herlaadpalen, waarom moet dan nog gestemd worden over voorstellen van resolutie in de commissie voor het leefmilieu?

régional pour le développement d'infrastructures de carburants alternatifs et le développement de véhicules électriques. Pour toutes ces raisons, et au vu du travail qui est en train d'être mené par le gouvernement, le cdH votera contre cette proposition.

Mme Michele Carthé estime qu'il s'agit d'une matière intéressante, particulièrement dans le cadre de la directive européenne sur les carburants alternatifs. Toutes ces questions ont déjà été abordées en commission de l'environnement, où de nombreuses interpellations et questions ont été posées sur ce qui est en préparation au niveau du gouvernement en ce moment. Sur certains aspects plus précis, abordées dans ce texte, il est nécessaire d'aller plus loin, et d'adopter des propositions plus abordables. C'est pourquoi le groupe PS soutiendra les initiatives visant à créer des stations au CNG, qui est une technologie qui existe déjà. Des nombreux modèles de voitures roulant au CNG sont déjà aujourd'hui disponibles sur le marché. Avec son collègue Julien Uyttendaele, la députée a déposé des textes plus concrets, qui seront examinés prochainement en commission de l'environnement. C'est la raison pour laquelle le groupe PS ne soutiendra pas ce texte-ci.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel juge surprenante la manière dont travaille ce parlement. Le fait de déposer des propositions a déjà pu faire évoluer les discussions. La députée rappelle néanmoins que la directive à laquelle se réfère Mme Carthé date de 2015, et ce n'est qu'en 2017 que l'on va en venir à une concrétisation. Pourquoi doit-on attendre une condamnation de la Belgique par l'Union européenne avant d'avancer ? C'est fort dommage, car Bruxelles reste à la traîne. L'objectif de ce texte est d'intervenir à tous les niveaux : que ce soit le domaine fiscal, celui du stationnement, des règles d'urbanisme, de la recherche, etc. L'idée défendue par les auteurs de cette proposition est d'examiner toutes les dimensions du problème.

L'oratrice se dit enchantée du fait que la majorité ait initié deux études. Mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il y a un plan global, une vision en la matière. Alors que les études ne sont pas encore prêtes, on lance déjà un marché public pour un réseau de recharge : comment est-ce possible de lancer déjà un marché alors que rien n'est prêt ? Qui va s'en occuper ? Est-ce que ce sont les pouvoirs publics qui auront la main ? La députée regrette que la majorité avance à reculons dans l'Histoire. Quant à ces deux propositions de résolution déposées par la majorité, l'intervenant regrette que l'on ne reprenne que deux points de ce texte-ci. Une question se pose : si le gouvernement bruxellois a pris le 27 octobre ses responsabilités en initiant un marché public pour l'instauration d'un *fuel shift* et de bornes de réchargement, pourquoi donc a-t-on encore besoin de voter des propositions de résolution en commission de l'environnement ?



### III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter stelt vast dat niemand het woord wil nemen tijdens de bespreking van de tekst en beslist over te gaan tot de stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel.

### IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

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

*De Rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*De Voorzitter,*

Boris DILLIÈS

### III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le président, constatant que personne ne souhaite prendre la parole sur la discussion du texte, décide de passer au vote sur l'ensemble de la proposition de résolution.

### IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

*- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*Le Président,*

Boris DILLIÈS