



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

5 JUIN 2023

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à développer une vision prospective
de l'avenir des stations-services sur le territoire
bruxellois tenant compte de l'évolution de la
mobilité**

RAPPORT

fait au nom de la commission
des Finances et des Affaires générales

par Mme Latifa AÏT BAALA (F)

GEWONE ZITTING 2022-2023

5 JUNI 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**teneinde een visie op de toekomst van
benzinestations op het Brussels grondgebied te
ontwikkelen, rekening houdend met de
ontwikkeling van de mobiliteit**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door mevr. Latifa AÏT BAALA (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Marc-Jean Ghysels, Rachid Madrane, Mme Marie Lecocq, M. John Pitseys, Mme Latifa Aït Baala, MM. Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijns, Mme Cielte Van Achter, M. Guy Vanhengel.

Autres membres : Mme Aurélie Czekalski.

Voir :

Document du Parlement :

A-410/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Marc-Jean Ghysels, Rachid Madrane, mevr. Marie Lecocq, de heer John Pitseys, mevr. Latifa Aït Baala, de heren Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijns, mevr. Cielte Van Achter, de heer Guy Vanhengel.

Andere leden: mevr. Aurélie Czekalski.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-410/1 – 2020/2021 : Voorstel van resolutie

I. Exposé introductif de Mme Aurélie Czekalski, première co-auteure de la proposition de résolution

Mme Aurélie Czekalski rappelle que le Gouvernement bruxellois a pour objectif l'abandon graduel des véhicules thermiques (diesel en 2030 et puis essence/LPG en 2035) sur le territoire de la Région. Mais, dans le cadre de cette transition, le Gouvernement oublie de prendre en compte l'évolution des stations-services. L'actualité récente justifie encore plus ce texte avec la décision de TotalEnergies qui anticipe la fin de la vente des voitures thermiques et entend céder ses points de vente en Belgique et dans des pays voisins.

Pour rappel, sur les 153 stations en Région bruxelloise, un tiers sont actuellement sans shop et dites « en full automatiques ». Les autres, avec un shop de plus ou moins grande taille en fonction de la grandeur de la station. Le secteur estime que l'emploi dans les stations-services se chiffre à plus de 255 équivalents temps plein. Même les stations automatiques exigent une maintenance journalière, comme la vérification et le nettoyage des pompes, l'adaptation de l'affichage des prix, le nettoyage quotidien de la station, etc.

Quelques exemples : la commission de concertation a rendu un avis unanimement défavorable aux demandes de permis d'urbanisme et d'environnement introduites par la pompe Q8 située au boulevard de Waterloo pour l'extension et l'exploitation de la station. Les propriétaires de la concession, qui arrivait à son terme, souhaitaient agrandir le shop, installer deux bornes de recharge électrique ultrarapides et poursuivre l'exploitation de leurs pompes essence et diesel. Ce refus du permis a été un soulagement pour les riverains mais aussi pour toutes celles et tous ceux qui y voyaient un projet en décalage avec son temps. Récemment, une station-service située rue Vanderkindere à Uccle a été vendue au profit d'un projet immobilier. Ces exemples se reproduiront de plus en plus. Il est dès lors important de réfléchir à l'avenir de ces stations-services.

La proposition de résolution porte principalement sur deux axes. Tout d'abord, il est question d'un état des lieux, de déterminer la cartographie et la typologie des stations existantes, d'établir les potentialités de diversification de ces stations et, grâce à cette cartographie, de déterminer les endroits de notre territoire où de nouveaux projets ont un sens. Le deuxième axe consiste à développer une vision quant à l'avenir de ces stations, ce que devrait être la station-service du futur, et faire le lien avec tous les services qui gravitent autour de notre mobilité.

À l'heure où des fournisseurs d'énergie se penchent sur l'avenir des stations au sein de notre pays, à l'heure où la mobilité évolue et nos habitudes également, cette question est cruciale, non seulement en termes d'emploi, mais aussi dans le cadre de la mise en place de bornes et de carburants alternatifs.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Aurélie Czekalski, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Aurélie Czekalski herinnert eraan dat de Brusselse regering streeft naar een geleidelijke uitfasering van thermische voertuigen (diesel in 2030, daarna benzine en LPG in 2035) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het kader van die transitie vergeet de regering echter rekening te houden met de ontwikkeling van de benzinestations. De recente gebeurtenissen rechtvaardigen deze tekst nog meer, met de beslissing van TotalEnergies, dat anticipeert op het einde van de verkoop van auto's met verbrandingsmotoren en van plan is zijn verkooppunten in België en in buurlanden te verkopen.

Ter herinnering: van de 153 tankstations in het Brussels Gewest heeft een derde momenteel geen shop en wordt 'volautomatisch' genoemd. De andere hebben grotere of minder grote shops, afhankelijk van de grootte van het station. De sector schat dat de tewerkstelling in de benzinestations meer dan 255 voltijdsequivalenten bedraagt. Zelfs automatische stations vereisen dagelijks onderhoud, zoals het controleren en schoonmaken van de pompen, het aanpassen van de prijsaanduiding, het dagelijks schoonmaken van het station enz.

Enkele voorbeelden: de overlegcommissie heeft een unaniem ongunstig advies uitgebracht over de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen die het Q8-station in de Waterloolaan had ingediend voor de uitbreiding en de uitbating van het station. De eigenaars van de concessie, die ten einde liep, wilden de shop uitbreiden, twee ultrasnelle elektrische laadpalen installeren en hun benzine- en dieselpompen blijven uitbaten. De weigering van deze vergunning was een opluchting voor de buurtbewoners, maar ook voor al diegenen die het project niet meer van deze tijd vonden. Onlangs werd een benzinestation in de Vanderkinderestraat in Ukkel verkocht om plaats te maken voor een vastgoedproject. Deze voorbeelden zullen zich steeds vaker voordoen. Daarom is het belangrijk om na te denken over de toekomst van deze benzinestations.

Het voorstel van resolutie richt zich voornamelijk op twee pijlers. Allereerst is er sprake van een stand van zaken, het opmaken van een cartografie en een typologie van de bestaande stations, het vaststellen van de diversificatiemogelijkheden van deze stations en, dankzij deze cartografie, het bepalen van de plaatsen op ons grondgebied waar nieuwe projecten zinvol zijn. De tweede pijler is om een visie te ontwikkelen voor de toekomst van deze benzinestations, wat het benzinestation van de toekomst zou moeten zijn, en de link te leggen met alle diensten die rond onze mobiliteit draaien.

In een tijd waarin energieleveranciers zich buigen over de toekomst van de benzinestations in ons land, waarin de mobiliteit verandert en dus ook onze gewoonten, is deze kwestie van cruciaal belang, niet alleen voor de werkgelegenheid, maar ook voor de invoering van laadpalen en alternatieve brandstoffen.

Cette sortie progressive exige de pouvoir fournir les énergies et les capacités nécessaires pour circuler, comme des bornes de recharge électrique super rapides ou des carburants alternatifs. Le rôle des pouvoirs publics est de développer des alternatives crédibles et un maillage suffisant dans notre capitale.

Dans le cadre de cette proposition, il faut tenir compte de la réticence de nombreux Bruxellois à investir dans un véhicule électrique car il n'y a pas encore assez de bornes de recharge en espace public. Selon Statbel, le nombre de véhicules électriques présents dans la capitale a doublé entre 2021 et 2022, passant de 3.285 à 6.441 véhicules. Quant aux bornes de recharge, on vient de passer à 700 en voirie, soit 1.400 points de recharge. Les stations-services ont aussi un rôle réel à jouer en la matière en étant un lieu stratégique où se trouvent notamment des super chargeurs. Ces stations peuvent réellement devenir des hubs logistiques au service des citoyens, des riverains, en mettant à disposition des services divers comme en matière d'espace de travail connecté, de services offerts, de micromobilité. Pour assurer une parfaite intégration de la micromobilité dans le système multimodal bruxellois, les stations-services disposent souvent de l'espace nécessaire pour le stationnement en toute sécurité de vélos ou de scooters partagés.

Au niveau régional, il faut analyser la possibilité de conditionner systématiquement la délivrance ou le renouvellement de permis d'environnement ou d'urbanisme à la présence dans les stations-services d'alternatives décarbonées (biocarburant, hydrogène, électricité, diesel HVO, carburant classique). Nous avons besoin d'une véritable stratégie en matière de carburants alternatifs, et pas seulement une stratégie basée sur les véhicules électriques. Il ne faut pas miser sur une seule technologie mais plutôt sur l'objectif global de décarbonation.

L'oratrice cite le rapport de Brupartners sur les bornes de recharge en Région bruxelloise. Brupartners invite le Gouvernement bruxellois à envisager les possibilités de réaffectations de certaines stations-services. Il suggère d'établir une stratégie de réorientation des activités de ces équipements en coopération avec les acteurs concernés. Il estime par exemple que certaines stations-services pourraient être réaffectées en « hub de recharge rapide » afin de permettre la recharge de véhicules d'utilisateurs effectuant un déplacement de transit en Région de Bruxelles-Capitale (navetteurs, touristes...). Il s'agirait tout de même de maintenir la possibilité de se fournir en diesel et en essence (dans un premier temps) ainsi que les autres services classiques proposés par les stations-services (possibilité d'acheter du liquide lave-glace, station de gonflage de pneus...).

Il faut adapter les services des stations en fonction de leur emplacement et en fonction des habitudes en matière de mobilité de la population. Une station-service réellement au service d'un territoire et de ses habitants accroîtrait l'acceptabilité de tels projets. Une proposition de résolution similaire a été déposée au Parlement de Wallonie et adoptée en juillet 2021.

Deze geleidelijke uitfasering vereist dat de benodigde energie en capaciteit wordt geleverd, zoals supersnelle elektrische laadpalen of alternatieve brandstoffen. De rol van de overheid is om geloofwaardige alternatieven en een toereikend netwerk te ontwikkelen in onze hoofdstad.

In het kader van dit voorstel moet rekening worden gehouden met de terughoudendheid van veel Brusselaars om te investeren in een elektrisch voertuig, omdat er nog niet genoeg laadpalen zijn in de openbare ruimte. Volgens Statbel is het aantal elektrische voertuigen in de hoofdstad tussen 2021 en 2022 verdubbeld, van 3.285 naar 6.441 voertuigen. Het aantal laadpalen is net gestegen tot 700 op de openbare weg, wat neerkomt op een totaal van 1.400 laadpunten. Benzinestations spelen ook een rol op dit gebied, omdat ze een strategische plaats zijn waar zich met name superladers bevinden. Deze stations kunnen echte logistieke hubs worden die in dienst staan van de burgers, de buurtbewoners en die een reeks diensten aanbieden, zoals geconnecteerde werkplekken, aangeboden diensten en micromobiliteit. Om ervoor te zorgen dat de micromobiliteit perfect geïntegreerd wordt in het Brusselse multimodale systeem, beschikken de benzinestations vaak over de nodige ruimte om deelfietsen of -scooters veilig te parkeren.

Op gewestelijk niveau moet de mogelijkheid worden geanalyseerd om de afgifte of de verlenging van milieuvvergunningen of stedenbouwkundige vergunningen systematisch afhankelijk te maken van de aanwezigheid van koolstofarme alternatieven (biobrandstof, waterstof, elektriciteit, HVO-diesel, klassieke brandstof) in de benzinestations. We hebben een echte strategie voor alternatieve brandstoffen nodig, en niet alleen een strategie die gebaseerd is op elektrische voertuigen. We moeten ons niet richten op één enkele technologie, maar op de algemene doelstelling van decarbonisatie.

De spreekster citeert het verslag van Brupartners over de laadpalen in het Brussels Gewest. Brupartners nodigt de Brusselse regering uit om de mogelijkheden te overwegen om bepaalde benzinestations een andere bestemming te geven. Hij stelt voor om in samenwerking met de betrokken actoren een strategie uit te stippelen om de activiteiten van deze voorzieningen te heroriënteren. Zo zouden bijvoorbeeld bepaalde benzinestations kunnen worden herbestemd tot 'snellaadhubs' waar voertuigen kunnen worden opgeladen van mensen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruisen (pendelaars, toeristen ...). De bedoeling zou zijn om (in eerste instantie) toch de mogelijkheid te behouden om diesel en benzine te tanken, evenals de andere traditionele diensten die benzinestations aanbieden (mogelijkheid om ruitensproeivloeistof te kopen, banden op te pompen ...)

De diensten van de tankstations moeten worden aangepast in functie van hun locatie en de mobiliteitsgewoonten van de bevolking. Een benzinestation dat echt ten dienste staat van een gebied en zijn inwoners zou de aanvaardbaarheid van dergelijke projecten vergroten. Een gelijkaardig voorstel van resolutie werd ingediend bij het Waals Parlement en aangenomen in juli 2021.

II. Discussion générale

Mme Marie Lecocq estime que cette proposition n'est pas nécessaire à l'heure actuelle. Elle propose des choses déjà mises en œuvre par le Gouvernement et des solutions ni pertinentes ni prioritaires. Plutôt que de déterminer pour les acteurs privés l'opportunité d'installer ou non des points de recharge, approche peu libérale, Ecolo privilégie une approche basée sur la facilitation, et souligne quatre éléments.

Premièrement, aujourd'hui les jalons sont intégrés dans la LEZ. Le Gouvernement a fixé un cadre législatif clair pour décarboner le parc de véhicules en circulation à Bruxelles. C'est un incitant majeur vers la décarbonation et donc un boost assez substantiel pour encourager ces stations essence à déployer une infrastructure de recharge.

Deuxièmement, le Gouvernement a récemment adopté son plan « Electrify.brussels » qui aborde de nombreuses questions relatives à la recharge, normale ou rapide, et répond donc à de très nombreux points de la proposition.

Troisièmement, via son arrêté d'exemplarité des pouvoirs publics et les concessions d'exploitation octroyées annuellement, le secteur public montre déjà l'exemple en décarbonant sa flotte et en installant sa propre infrastructure de recharge.

Quatrièmement, des rencontres régulières ont lieu avec les acteurs privés afin d'expliquer la législation, de collecter leurs idées, d'identifier d'éventuelles pistes de collaboration. Une rencontre avec le secteur de la recharge rapide en mars 2023 a permis de constater que de nombreux acteurs s'intéressaient déjà à Bruxelles. Aucun d'eux n'a fait part d'un désir de modifier la législation. Tous se sont montrés assez proactifs par rapport à leurs besoins.

Ensuite, à Bruxelles, de nombreuses stations essence sont déjà en cours de transformation et installent des points de recharge ultrarapide. Ceci est donc déjà possible dans le cadre législatif actuel. À titre d'exemple, l'appel à projets « Electrify.brussels » lancé par le Gouvernement en 2022 a permis de financer le renforcement de l'installation électrique de quatre stations qui seront équipées de points de recharge dans les mois à venir. Plusieurs autres acteurs ont signalé ne pas avoir besoin de ce soutien public et être en mesure d'adapter sans financement externe leurs stations essence.

Enfin, une cartographie des points de recharge accessibles au public existe déjà. Elle a été mise en ligne en 2022 sur le même site régional Electrify.brussels. Il n'est donc pas nécessaire de développer une application régionale, étant donné que les véhicules électriques sont déjà équipés pour localiser aisément ces points de recharge. De manière plus générale, le nombre de stations-services, étant donné les objectifs de décarbonation de la flotte automobile et de réduction de la congestion qui ne dépendent pas d'une

II. Algemene bespreking

Mevrouw Marie Lecocq is van mening dat dit voorstel op dit moment niet nodig is. Het stelt zaken voor die al door de regering zijn geïmplementeerd, en oplossingen die noch relevant, noch prioritair zijn. In plaats van te bepalen of particuliere spelers al dan niet oplaadpunten mogen plaatsen, wat geen erg liberale aanpak is, geeft Ecolo de voorkeur aan een aanpak die gebaseerd is op facilitering, met de nadruk op vier elementen.

Ten eerste zijn de richtsnoeren nu opgenomen in de LEZ. De regering heeft een duidelijk wetgevend kader vastgesteld voor het koolstofvrij maken van het wagenpark in Brussel. Dit is een belangrijke stimulans in de richting van decarbonisatie en dus een vrij forse stimulans om deze benzinestations aan te moedigen om een oplaadinfrastructuur te plaatsen.

Ten tweede heeft de regering onlangs haar plan "Electrify.brussels" aangenomen, waarin veel kwesties met betrekking tot opladen, zowel normaal als snel, aan bod komen en dat dus beantwoordt aan heel wat punten in het voorstel.

Ten derde geeft de publieke sector via zijn besluit inzake de voorbeeldfunctie van de overheid en de exploitatieconcessies die elk jaar worden toegekend al het goede voorbeeld door zijn wagenpark koolstofvrij te maken en zijn eigen oplaadinfrastructuur te plaatsen.

Ten vierde vinden regelmatig ontmoetingen met particuliere spelers plaats om de wetgeving uit te leggen, hun ideeën te verzamelen en mogelijkheden voor samenwerking te vinden. Uit een ontmoeting met de snellaadsector in maart 2023 bleek dat veel spelers al geïnteresseerd waren in Brussel. Geen van hen wilde de wetgeving veranderen. Zij waren allemaal vrij proactief wat hun behoeften betreft.

Verder zijn er in Brussel al veel tankstations gestart met aanpassingswerken en het plaatsen van ultrasnelle oplaadpunten. Binnen het huidige wetgevingskader is dit dus al mogelijk. De in 2022 door de regering uitgeschreven projectoproep "Electrify.brussels" heeft het bijvoorbeeld mogelijk gemaakt de verzwaren van de elektrische installatie te financieren van vier tankstations die in de komende maanden met oplaadpunten zullen worden uitgerust. Verschillende andere spelers hebben laten weten dat ze deze overheidssteun niet nodig hebben en dat ze zonder externe financiering hun tankstations kunnen aanpassen.

Tot slot bestaat er al een kaart van openbaar toegankelijke oplaadpunten die in 2022 online werd geplaatst op diezelfde gewestelijke website Electrify.brussels. Het is dus niet nodig om een gewestelijke applicatie te ontwikkelen, aangezien elektrische voertuigen al zodanig zijn uitgerust dat ze deze oplaadpunten gemakkelijk kunnen vinden. Aangezien de doelstellingen om het wagenpark koolstofvrij te maken en de congestie te verminderen niet afhangen van een Brusselse maar van een Europese beslissing, zal het aantal tankstations

décision bruxelloise mais européenne, est appelé à diminuer. La reconversion possible de ces lieux en surfaces commerciales existe, comme de l'horeca convivial. En conséquence, Ecolo ne soutiendra pas ce texte.

Mme Cielte Van Achter déclare que la N-VA soutiendra ce texte. Ce n'est pas parce que des choses existent, comme Electrify.brussels, qu'il ne faut pas envisager d'autres pistes. La proposition date d'un certain temps. La transition soulève des questions. Il est pertinent de mener une réflexion sur l'avenir des stations-services.

M. Marc-Jean Ghysels, s'amusant de voir le MR proposer des plans de développement économique des entreprises privées, se pose la même question que Mme Lecocq à la lecture des demandes adressées au Gouvernement, dès lors que tous les outils existent pour y répondre, et ne voit pas l'utilité de voter un tel texte.

S'agissant de l'inventaire des lieux accessibles au public pour le ravitaillement en énergie des carburants dits « classiques », il existe déjà, puisque la première signataire a cité le nombre de stations en exploitation et même expliqué que la moitié d'entre elles disposent d'un shop avec du personnel et emploient 255 ETP.

Concernant la demande d'adapter, en concertation avec l'autorité fédérale, la signalisation actuelle des stations-services qui sont implantées en Région bruxelloise, si les automobilistes ne les connaissent pas au bout de tant d'années, on est en droit de se demander à quoi sert une signalisation, d'autant qu'aujourd'hui tout le monde a à disposition un GSM ou un GPS qui les signalent toutes.

Par rapport à la demande de permettre la création d'une application reprenant l'emplacement de toutes les bornes de recharge électrique, tous les acheteurs de véhicules électriques expliquent que même quand ils descendent dans le sud de la France ou en Italie, ils sont informés de toutes les stations, avec même leur taux d'occupation et le temps de chargement en cours.

S'agissant de déterminer le potentiel de mutation des stations existantes vers les nouvelles énergies, la majorité des propriétaires de ces stations sont des grandes compagnies pétrolières qui étudient depuis longtemps la manière de remplacer le carburant classique par la distribution d'électricité avec quelques longueurs d'avance sur les députés.

À propos de la demande d'établir une vision stratégique concertée pour le développement futur, les premiers qui déterminent les lieux importants où installer les stations-services sont les opérateurs, et ils savent mieux que les députés où se situe la demande et le degré de rentabilité de chaque station.

Enfin, en ce qui concerne la fait d'analyser la possibilité de conditionner systématiquement la délivrance ou le renouvellement de permis à la présence d'alternatives décarbonées, en matière de permis d'environnement on pourrait déjà le faire. Si on ne le fait pas, c'est peut-être là

waarschijnlijk afnemen. De mogelijkheid bestaat om deze locaties om te zetten in commerciële ruimtes, zoals een gezellige horecazaak. Daarom zal Ecolo deze tekst niet steunen.

Mevrouw Cielte Van Achter geeft aan dat de N-VA deze tekst wel zal steunen. Het is niet omdat er zaken bestaan zoals Electrify.brussels dat we geen andere pistes moeten bekijken. Het voorstel dateert al van een tijdje geleden. De transitie roept vragen op. Het is zinvol om na te denken over de toekomst van tankstations.

De heer Marc-Jean Ghysels vindt de MR-voorstellingen voor economische ontwikkelingsplannen voor particuliere bedrijven redelijk amusant en stelt zich dezelfde vraag als mevrouw Lecocq bij het lezen van de verzoeken aan de regering, aangezien alle instrumenten bestaan om hierop te reageren. Hij ziet dus geen reden om voor een dergelijke tekst te stemmen.

Er bestaat wel degelijk een inventaris van de openbare toegankelijke plaatsen waar "klassieke" brandstoffen te verkrijgen zijn. De eerste ondertekenaarster haalde namelijk het aantal tankstations aan en legde zelfs uit dat de helft daarvan een bemande shop heeft en 255 VTE's tewerkstelt.

Bij het verzoek om, in overleg met de federale overheid, aanpassingen door te voeren aan de huidige bewegwijzering van tankstations in het Brussels Gewest kan men zich afvragen wat het nut ervan is. Alle weggebruikers zouden nu toch, na al die jaren, de bewegwijzering moeten kennen. Bovendien is iedereen nu toch in het bezit van een smartphone of een gps die deze stations allemaal aangeven.

In verband met het verzoek om een applicatie te maken met de locatie van alle elektrische oplaadstations, leggen alle bezitters van elektrische voertuigen uit dat zelfs wanneer ze naar Zuid-Frankrijk of Italië rijden, ze op de hoogte zijn van de locatie van alle laadstations, en zelfs of deze bezet zijn en hoelang de huidige oplaadtijd bedraagt.

Als het gaat om het bepalen van het potentieel voor het omzetten van bestaande stations naar nieuwe energieën zijn de meeste eigenaars van deze tankstations grote oliemaatschappijen, die al geruime tijd manieren bestuderen om klassieke brandstof te vervangen door elektriciteit. Ze staan toch een paar stappen voor op de parlementsleden.

Met betrekking tot de oproep voor het ontwikkelen van een gezamenlijke strategische visie voor de toekomst, zijn de uitbaters de eersten die de belangrijkste locaties van de tankstations bepalen, want zij weten beter dan de parlementsleden waar de vraag ligt en hoe rendabel elk station is.

Tot slot zouden we al, met betrekking tot het analyseren van de mogelijkheid, de afgifte of verlenging van vergunningen systematisch afhankelijk kunnen maken van de aanwezigheid van koolstofarme alternatieven: dit zou al kunnen gebeuren voor milieuvergunningen. Als we het niet

qu'il faut porter un point d'attention et demander au ministre concerné de prendre un arrêté ou de modifier les dispositions en matière d'urbanisme.

Par conséquent, les déposants ont attiré l'attention sur un problème qui ne semble pas exister ou est en voie de se résoudre de lui-même. D'autant plus qu'il y a le fonds BOFAS, cogéré par le Fédéral et l'ensemble des exploitants pétroliers, qui permet de réhabiliter et de dépolluer les sols des stations. Ainsi, énormément de stations-services se transforment non pas en points de distribution électrique mais en lieux horeca, boulangeries, espaces de convivialité.

Enfin, les stations-services avec distribution d'électricité auront tendance à disparaître, parce que beaucoup de personnes pourront charger à domicile. De plus en plus de grandes surfaces offriront la possibilité de recharges rapides sur les parkings pendant les achats. Le PS ne soutiendra donc pas cette proposition de résolution.

M. Emmanuel De Bock impute au caractère déjà ancien de ce texte le fait qu'une série de demandes sont déjà réalisées, ce qui témoigne de l'activité du Gouvernement. Les stations-services d'aujourd'hui ne répondront plus aux besoins de demain pour un certain nombre de véhicules. Une transformation est en cours. Les personnes disposant de véhicules hybrides se rendent deux fois moins souvent à la pompe à essence. Ils rechargeant soit chez eux, soit chez des tiers (employeur, parkings de grandes surfaces). Il est inexact de dire que rien n'est fait. Beaucoup de véhicules chargent dans l'espace public ou chez des particuliers, ce qui entraînera des fermetures de stations-services. L'orateur espère que l'électricité fournie sera renouvelable et non issue de centrales. Sur cette base, il ne voit pas comment soutenir cette proposition.

Par ailleurs, il estime essentiel, lors de la présentation d'une proposition de résolution, de pouvoir évaluer financièrement les mesures demandées. L'application demandée existe déjà : le Gouvernement doit-il développer d'autres applications complémentaires ? Dans ce cas, combien cela coûterait-il ? On est à la frontière entre les compétences régionales et fédérales avec les accises. Les précédents orateurs ont montré que les demandes avaient déjà été réalisées.

Bruxelles n'est pas à la traîne. Des opérateurs privés et publics disposent de parkings avec des bornes de recharge pour leurs véhicules de société. Le niveau fédéral a permis de déduire à 100 % les véhicules électriques. Énormément d'argent public a été consacré pour celles et ceux qui ont un véhicule électrique. Nombre de sociétés ne se sont pas privées de renouveler leur flotte en investissant dans des véhicules beaucoup plus chers, en offrant la possibilité de recharger leur véhicule au bureau. Il n'est pas certain que les besoins exprimés dans la proposition soient représentatifs d'un manque réel, parce que toute la chaîne d'approvisionnement va changer.

Mme Aurélie Czekalski concède, concernant les bornes électriques, qu'une cartographie existe déjà, mais la demande porte au-delà de l'aspect des bornes. L'objectif est d'identifier

doen, moeten we misschien onze aandacht daarop richten en de betrokken minister vragen om een besluit uit te vaardigen of de bepalingen inzake stedenbouw te wijzigen.

De aanvragers hebben bijgevolg de aandacht gevestigd op een probleem dat niet lijkt te bestaan of zichzelf aan het oplossen is, des te meer omdat er het BOFAS-fonds is, dat gezamenlijk door de federale overheid en alle oliemaatschappijen wordt beheerd, en dat helpt om de grond bij tankstations te saneren en schoon te houden. Hierdoor wordt een groot aantal tankstations niet omgevormd tot elektrische oplaadpunten, maar tot horecagelegenheden, bakkerijen en ontmoetingsplaatsen.

Tot slot zullen tankstations met elektriciteitsdistributie doorgaans uit het straatbeeld verdwijnen omdat vele mensen thuis zullen kunnen laden. Steeds meer supermarkten zullen de mogelijkheid bieden om tijdens het winkelen snel te laden op de parkings. De PS zal dit voorstel van resolutie daarom niet steunen.

De heer Emmanuel De Bock schrijft het feit dat er al aan een aantal verzoeken is voldaan toe aan de reeds achterhaalde tekst, wat getuigt van de bedrijvigheid van de regering. De tankstations van vandaag zullen niet meer voldoen aan de behoeften van morgen voor een bepaald aantal voertuigen. Er vindt een transformatie plaats. Mensen met hybride voertuigen gaan voor de helft minder vaak naar de pomp. Ze laden thuis op of bij derden (werkgevers, parkings van supermarkten). Het is onjuist om te zeggen dat er niets wordt gedaan. Velen laden hun voertuig op in de openbare ruimte of bij particulieren, wat zal leiden tot de sluiting van tankstations. De spreker hoopt dat de geleverde elektriciteit hernieuwbaar zal zijn en niet afkomstig van elektriciteitscentrales. Op grond hiervan ziet hij niet in hoe dit voorstel gesteund kan worden.

Bovendien vindt hij het essentieel om bij het indienen van een voorstel van resolutie de financiële gevolgen van de gevraagde maatregelen te kunnen beoordelen. De gevraagde applicatie bestaat reeds: moet de regering andere aanvullende applicaties ontwikkelen? Zo ja, hoeveel zou dat kosten? Met accijnzen bevinden we ons op de grens tussen gewestelijke en federale bevoegdheden. Vorige sprekers hebben aangetoond dat er al aan de verzoeken is voldaan.

Brussel hinkt niet achterop. Particuliere en openbare operatoren beschikken over parkeerplaatsen met oplaadpunten voor hun bedrijfswagens. Op federaal niveau zijn elektrische voertuigen 100% fiscaal aftrekbaar. Er is veel overheids geld uitgetrokken voor mensen met elektrische voertuigen. Veel bedrijven hebben niet geaarzeld om hun wagenpark te vernieuwen door te investeren in veel duurdere voertuigen en de mogelijkheid te bieden om hun voertuigen op kantoor op te laden. Het is niet zeker dat de behoeften uit het voorstel representatief zijn voor een echt tekort, omdat de hele toeleveringsketen zal veranderen.

Mevrouw Aurélie Czekalski geeft toe dat er al een kaart met elektrische oplaadpunten bestaat, maar de vraag gaat verder dan het aspect van oplaadpunten. Het doel is om alle

l'ensemble des carburants, des lieux de ravitaillement classiques ou de nouvelles énergies sur le territoire bruxellois. L'idée est de tout compiler dans une seule et même approche, de voir où se situent les stations, quel type de carburant peut être utilisé, voire au-delà, quels types de services les stations peuvent offrir.

L'intervenante parle bien de stations-services et pas de stations essence, car le secteur est bien conscient qu'il faut évoluer compte tenu de la transition. Bruxelles Environnement est compétent concernant les obligations en matière de gestion des sols, de dépollution des sols, des conditions actuelles ou futures d'exploitation de ces stations-services, mais cela ne suffit pas. Des informations disparates devraient être regroupées pour aborder l'avenir de ces stations.

Cela a des conséquences en matière d'emploi. Il s'agit d'emplois stables, dans ces stations, qu'il faut préserver. Interrogés, ni le ministre-président, ni le ministre Maron n'ont été en mesure de donner le nombre stations-services en Région bruxelloise et leur spécificité. La signataire s'est tournée vers d'autres acteurs. C'est via des concertations avec la fédération qu'elle a obtenu le nombre de stations-services et d'emplois occupés.

Interrogé le 3 mai 2023 suite à l'annonce d'un fournisseur d'énergie de supprimer des stations essence, le ministre Maron répondait : « une station-service n'est pas une installation classée au sens de l'ordonnance sur les permis d'environnement. Seuls les dépôts de carburants et éventuellement de produits dangereux dans les magasins de ces stations sont actuellement des installations classées qui se trouvent dans les stations-services classiques. Il n'est donc pas possible pour Bruxelles Environnement d'établir avec précision une liste ne comprenant que les stations-services du territoire ».

Il faut anticiper et réfléchir à l'avenir de ces stations. Certains sont favorables à la disparition de certaines stations. Mais ils négligent le problème de l'emploi derrière les services offerts. Au-delà du plein ou de la recharge, ces stations-services sont des hub logistiques au service de la population. Elles doivent être un acteur du changement et de l'accélération dans la transition énergétique.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le texte n'appelant aucun commentaire, le président propose de passer directement au vote sur l'ensemble de la proposition.

brandstoffen, traditionele tankstations en nieuwe energiebronnen in Brussel in kaart te brengen. Het idee is om alles in één aanpak samen te brengen, om te zien waar de stations zich bevinden, welk type brandstof gebruikt kan worden, en zelfs nog verder, welke soorten diensten de stations kunnen aanbieden.

De spreekster heeft het over tankstations en niet over benzinestations, omdat de sector zich er terdege van bewust is dat hij moet evolueren met het oog op de transitie. Leefmilieu Brussel is bevoegd inzake de verplichtingen met betrekking tot bodembeheer, bodemsanering en de huidige en toekomstige uitbatingsvoorwaarden van deze tankstations, maar dit volstaat niet. De verschillende informatie moet samengebracht worden om de toekomst van deze stations aan te pakken.

Dit heeft gevolgen voor de werkgelegenheid. Het betreft vaste jobs in deze tankstations en die moeten behouden blijven. Nog de minister-president, nog minister Maron konden bij navraag aangeven hoeveel tankstations er in het Brussels Gewest zijn en wat hun specifieke kenmerken zijn. De ondertekenaarster heeft zich tot andere actoren gewend. Via overleg met de federatie heeft ze de informatie over het aantal tankstations en arbeidsplaatsen verkregen.

Op een vraag van 3 mei 2023 naar aanleiding van de aankondiging van een energieleverancier om tankstations te sluiten, antwoordt minister Maron dat een tankstation geen geklassificeerde installatie is in de zin van de ordonnantie inzake milieuvergunningen. Alleen de brandstofdepots en mogelijk gevaarlijke producten in de shops van deze stations zijn momenteel geklasseerde installaties, die in klassieke tankstations worden aangetroffen. Het is dus niet mogelijk voor Leefmilieu Brussel om een precieze lijst op te stellen met enkel de tankstations op het grondgebied.

Er moet vooruit gedacht worden en er moet nagedacht worden over de toekomst van deze stations. Sommigen zijn voorstander van het verdwijnen van bepaalde stations. Zij zien echter niet in dat er achter de aangeboden diensten banen schuilgaan. Naast het tanken of laden zijn deze tankstations logistieke knooppunten ten dienste van de bevolking. Zij moeten een rol spelen in het teweegbrengen van verandering en het versnellen van de energietransitie.

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

Aangezien de tekst geen enkele commentaar oproept, stelt de voorzitter voor om onmiddellijk over te gaan tot de stemming over het geheel van het voorstel.

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

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 7 voix contre 3.

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

La Rapporteuse

Latifa AÏT BAALA

Le Président

Rachid MADRANE

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt met 7 stemmen tegen 3 verworpen.

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

De Rapporteur

Latifa AÏT BAALA

De Voorzitter

Rachid MADRANE