



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale relatif à
l'accompagnement des pouvoirs publics
régionaux et locaux en faveur du
déploiement d'infrastructures pour la
distribution de carburants alternatifs**

Demandeur Ministre Alain Maron

Demande reçue le 19 mars 2021

Avis adopté par le Conseil de 9 avril 2021
l'Environnement pour la Région de
Bruxelles-Capitale le

Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 19/03/2020, d'une demande relative au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'accompagnement des pouvoirs publics régionaux et locaux en faveur du déploiement d'infrastructures pour la distribution de carburants alternatifs.

Le projet d'arrêté est divisé en deux chapitres. Le premier porte sur l'établissement d'une centrale d'achat pour véhicules et infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le second porte sur l'organisation d'un projet d'installation de points de recharge ouverts au public.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil remarque que le projet d'arrêté fait, à plusieurs reprises, référence aux « pouvoirs publics régionaux et locaux ». Il souhaiterait obtenir plus de précisions à ce sujet. Quels sont les pouvoirs publics (régionaux et locaux) qui sont visés par ce projet d'arrêté ? Les intercommunales sont-elles également concernées ?

Par ailleurs, **le Conseil** s'interroge sur les raisons à l'origine du choix de Sibelga comme gestionnaire de la centrale d'achat prévue au chapitre 1 du projet d'arrêté et pas de Bruxelles Environnement, dont c'est *a priori* la compétence. En outre, comme le mentionne la note au Gouvernement, Bruxelles Environnement gère déjà une centrale de leasing de véhicules, elle aussi ouverte aux pouvoirs locaux et régionaux. **Le Conseil** s'interroge dès lors sur la pertinence de multiplier les structures dont l'objet est similaire, d'autant plus que cette mission ne semble pas directement liée aux missions de base du GRD¹ bruxellois.

Le Conseil s'interroge également sur l'existence ou non d'un processus de sélection et/ou de mise en concurrence ayant mené au choix de Sibelga.

De plus, **le Conseil** regrette que seuls l'électricité et le gaz naturel ne soient envisagés comme types de carburants alternatifs. A son sens, des alternatives telles que l'hydrogène devraient également être prises en compte.

Le Conseil attire également l'attention du Gouvernement sur l'importance de disposer d'études d'incidences complètes. En effet, il pourrait être utile de mener une analyse financière après la période de subvention régionale de trois ans afin de mieux évaluer l'impact des mesures reprises dans le projet d'arrêté sur le tissu social de Bruxelles et de mesurer si des subventions pour un tarif spécifique (social ou autre) pour les voitures partagées peuvent être maintenues.

¹ Gestionnaire de réseaux de distribution

2. Considérations article par article

Article 2

Le Conseil s'interroge sur les raisons qui poussent le Gouvernement à autoriser Sibelga à créer plusieurs centrales d'achat.

Article 5

Le Conseil s'interroge sur le chiffre de 400 points de recharge (ce qui représente 200 bornes de recharge) à installer. Comment ce chiffre a-t-il été calculé ? Est-il à la hauteur des ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale en termes d'évolution du parc automobile bruxellois ? De plus, le terme « maximum » risque, dans le futur, de réduire les ambitions du Gouvernement. **Le Conseil** se demande également si n'installer que minimum 5% de ces points de recharge à des emplacement réservés aux véhicules partagés est suffisant. En effet, l'électrification du parc automobile via des systèmes d'autopartage est peut-être l'un des moyens possibles de limiter les conséquences sociales de cette électrification².

Article 6

Le Conseil souhaiterait que soit ajouté le critère d'attribution suivant : « *La capacité de garantir que la ou les concession(s) concernée(s) soi(en)t en tout ou en partie alimentée(s) par de l'électricité renouvelable* ».

D'une part, un tel critère augmenterait la pertinence environnementale du présent projet d'arrêté et permettrait de davantage se conformer aux recommandations du groupe de travail évoquées dans la note au Gouvernement.

D'autre part, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que les communautés d'énergie citoyennes ont le droit de produire de l'électricité renouvelable, de la partager en leur sein et d'offrir des services de bornes de recharge pour véhicules électriques. Ceci offre les ingrédients d'un modèle local de rechargement de véhicules électriques potentiellement vertueux d'un point de vue économique, environnemental, voire social, à condition de l'encourager via un critère d'attribution spécifique.

Par ailleurs, promouvoir la connexion (physique ou via le réseau) des bornes avec une centrale de production a également l'avantage de pouvoir potentiellement inciter les utilisateurs de ces bornes à brancher le véhicule lorsque la centrale produit de l'électricité. Ceci serait bénéfique pour l'équilibre du réseau puisque dans ce cas, la borne consommerait de l'électricité au moment où de la production est injectée sur le réseau.

Enfin, **le Conseil** demande qu'un second critère relatif à l'intégration paysagère des équipements et leur qualité dans l'espace public soit ajouté.

*
* *

² <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/e-mobiliteit-wordt-volwassen>