
AVIS

**Avant-projet d'ordonnance portant sur
l'électromobilité et des dispositions diverses
relatives aux mesures d'accompagnement
dans le cadre de la mise en œuvre de la zone
de basses émissions**

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	25-02-22
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le	22-03-22

Préambule

Le 25/02/2022, le Conseil de l'Environnement (ci-après « le Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis du Gouvernement relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant sur l'électromobilité et des dispositions diverses relatives aux mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions.

En déterminant des dispositions devant soutenir l'électrification du parc automobile et en exposant les éléments nécessaires au traitement de données à caractère personnel pour l'octroi de mesures d'accompagnement dans le cadre de la LEZ, cet avant-projet d'ordonnance entend contribuer à la décarbonation du trafic routier et à l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, les dispositions de cet avant-projet d'ordonnance doivent permettre de répondre aux remarques du Conseil d'Etat émises dans son avis n°69.808/1/V du 13 août 2021 concernant l'arrêté du 10 novembre 2021 relatif à l'accompagnement des pouvoirs publics régionaux et locaux en faveur du déploiement d'infrastructures pour la distribution de carburants alternatifs.

Concrètement l'avant-projet d'ordonnance soumis à l'avis du Conseil modifie les textes suivants :

1. Le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie pour y :
 - a) intégrer les dispositions relatives à l'électromobilité ;
 - b) ajouter un chapitre relatif aux infrastructures de recharge en voirie pour véhicules électriques;
 - c) fixer les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel.
2. L'ordonnance relative à l'organisation du marché de l'électricité et l'ordonnance relative à l'organisation du marché du gaz pour y :
 - a) prévoir une exception à l'interdiction d'installer des réseaux de distribution privés ;
 - b) expliquer certaines obligations de service public du gestionnaire du réseau de distribution (en matière d'accompagnement des pouvoirs publics régionaux et locaux lors du remplacement de leur flotte et quant aux possibilités d'organisation de centrales d'achat).

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil salue l'avancement que l'avant-projet d'ordonnance apporte à la décarbonation du trafic routier et à l'amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Cependant, il souhaite rappeler l'objectif du shift modal du plan GoodMove, qui ne pourra pas être réalisé si chaque véhicule à moteur thermique est remplacé par un véhicule à moteur électrique. Un changement de paradigme où le thermique est remplacé par des alternatives plus durables (électrique, hydrogène, etc.) ne pourra être réalisé qu'à la condition de diminuer les besoins de mobilité ainsi que la taille du parc automobile (mutualisation des véhicules, développement de l'offre de transports en commun, aménagement du territoire et des voiries...).

Le Conseil s'interroge quant à l'impact du changement de paradigme vers la voiture électrique sur les besoins en approvisionnement du réseau électrique et, en corolaire, sur le prix de l'électricité en

Région de Bruxelles-Capitale. D'une part, l'objectif « durable » du présent avant-projet d'ordonnance sera partiellement dépassé si les sources d'énergie renouvelables ne suffisent pas pour approvisionner les stations de recharge ; d'autre part, les dépenses d'électricité constituent d'ores-et-déjà une charge importante tant pour les ménages que pour les acteurs économiques.

Le Conseil réitère donc la nécessité de diminution des besoins de mobilité et de réduction de la taille du parc automobile. Il attire également l'attention sur le risque de dualisation concernant l'accès à l'électricité pour la mobilité entre les deux types d'acteurs suivant:

- les acteurs disposant d'emplacement de stationnement privé dans leur domicile leur permettant d'alimenter leur(s) véhicule(s) avec de l'électricité auto-produite ;
- les acteurs ne disposant pas de garage privé étant dès lors contraint de recharger leur(s) véhicule(s) au moyen de bornes installées en voirie et donc d'acheter leur électricité à un exploitant.

Le Conseil insiste pour que des dispositions permettant d'annihiler ce risque, ou à tout le moins de l'atténuer, soient envisagées.

En conclusion, **le Conseil** estime que la conservation d'un certain pluralisme dans l'offre des vecteurs énergétiques permettrait de répondre à certaines problématiques socio-économiques de notre société, dont celles de la dualisation de l'accès à l'électricité énoncée plus haut ainsi que l'accès pour les personnes électro-hypersensibles à des véhicules autres qu'électriques.

1.1 Réaffectation des stations-service

Le Conseil souligne que les évolutions souhaitées en matière de motorisation des véhicules circulant en Région de Bruxelles-Capitale vont rapidement rendre obsolète le modèle de stations-service actuel. Il invite dès lors à envisager d'ores-et-déjà les possibilités de réaffectations de ces stations-service et 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-service 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...).

1.2 Impact sur l'espace public

Si la volonté est d'encourager la recharge des véhicules électriques en dehors de la voirie, **le Conseil** prend acte qu'il est néanmoins prévu d'installer également un nombre significatif de points de recharge en voirie (NDLR : environ 22.000).

Il demande dès lors que cela soit fait d'une part de manière harmonieuse et cohérente avec l'installation d'autres équipements en voirie (stationnements réservés pour les modes de déplacement partagés, stationnements protégés pour les vélos, horodateurs, luminaires...) et d'autre part en veillant à la qualité des espaces publics (en matière de paysages, de facilité des déplacements doux...). À ce sujet, **le Conseil** recommande d'installer les bornes directement sur les emplacements de parkings, c'est-à-dire sur la partie de la chaussée réservée au stationnement plutôt que sur les trottoirs ou les parties de la chaussée affectées à d'autres utilisations.