
AVIS

Projet d'arrêté déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables

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 par le Gouvernement relatif au projet d'arrêté déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables.

Le projet d'arrêté vise à faciliter l'adoption des alternatives aux véhicules à moteur thermique en imposant l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. En effet, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a prévu d'interdire les véhicules roulant au diesel à partir de 2030 et les véhicules roulant à l'essence, au LPG et au CNG à partir de 2035. Dès lors, la pénétration des véhicules électriques dans la flotte va rapidement connaître une croissance conséquente et des infrastructures permettant leur alimentation doivent être prévues.

De même, le Gouvernement fédéral a prévu qu'à partir de 2026, les véhicules de société ne soient plus que des véhicules électriques. Il est donc attendu une forte augmentation du nombre de véhicules électriques en Région bruxelloise et celle-ci se doit d'accompagner cette transition en offrant les infrastructures nécessaires pour les travailleurs.

Dès lors, ce projet d'arrêté propose un ratio de points de recharge à imposer au sein des parkings en fonction de la typologie du bâtiment. Des différences existent pour les nouveaux parkings et les parkings existants, ainsi que pour des parkings à usage public et desservant des habitations, des bureaux ou des commerces.

Outre la fixation du nombre de points de recharge dans les parkings, le projet d'arrêté fixe une série de règles de sécurité incendie établies par le SIAMU. Ces règles visent à éviter l'apparition de danger lors de la présence de véhicules électriques au sein des parkings et à faciliter l'intervention des pompiers.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil salue la clarté que ce projet d'arrêté apporte en matière d'obligations imposées en ce qui concerne les points de recharge pour les véhicules électriques dans les parkings. 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...) 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...).

1.1 Sécurité

Les récents incendies impliquant des véhicules électriques ainsi que certaines spécificités de ce type de véhicules (risque d'autoconsommation, charge calorifique importante, températures atteintes par ce type d'incendie...) ont démontré l'impérative attention à accorder à la sécurité en matière de recharge des véhicules électriques.

Au-delà de la gestion des risques qu'encourent les personnes – et singulièrement les services de protection incendie – ainsi que les véhicules et les bâtiments qui prendraient feu, se pose également la question des infrastructures de sécurité à mettre en place ainsi que l'assurance des bâtiments (et donc des logements qui en font partie). À cet égard, il est à souligner que les évolutions technologiques en termes d'électromobilité et les potentiels dégâts (humains et matériels) que celles-ci peuvent causer ont incité les assureurs à être particulièrement prudents en termes d'assurances de bâtiments disposant de parkings équipés de bornes de recharge. Or, sans possibilité d'assurance, un bâtiment ne peut être commercialisé ou exploité. Cette situation peut donc conduire à une impasse juridique. **Le Conseil** demande dès lors d'évaluer correctement les risques, de définir explicitement les responsabilités juridiques et « assurantielles » de chacun dans ce domaine et de développer rapidement des solutions structurelles à cet égard. Il faut, en effet, éviter que des propriétaires de bâtiments (ménages, sociétés...) se retrouvent démunis face à une situation où leurs biens ne pourraient plus être assurables.

À cet égard, **le Conseil** prend acte du dialogue existant entre le Gouvernement et le SIAMU ainsi que du lancement imminent d'une étude concernant la sécurité globale dans les parkings (et donc à propos des risques d'incendies de véhicules électriques). Saluant ces initiatives, il suggère d'également entretenir un débat avec d'autres acteurs concernés. À titre d'exemple, il estime essentiel d'entendre des acteurs tels que Sibelga, les constructeurs automobiles, les fabricants de bornes de recharge ou le secteur de la construction et de l'immobilier sur cette problématique.

Enfin, **le Conseil** suggère que l'arrêté prévoit des dispositions permettant de garantir l'interopérabilité des bornes de recharge qui seront installées (càd des bornes adaptées aux batteries présentes dans différents modèles de véhicules) ou qu'il précise que le titulaire du permis d'environnement doit installer des « points de contact » mais qu'il revient aux utilisateurs de véhicules électriques d'installer les bornes de recharge adaptées à leur(s) véhicule(s).

1.2 Coût et origine de l'électricité

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 arrêté serait partiellement dépassé si les sources d'énergie renouvelables ne suffisaient pas pour approvisionner les stations de recharge ; d'autre part, cette dépense constitue d'ores-et-déjà une dépense 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.

1.3 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...).

1.4 Infrastructures de recharge hors voirie semi-publiques

Le Conseil prend acte que la détermination d'un ratio pour les parkings desservant des commerces, les parkings à usage public, ainsi que tous les parkings ne desservant ni des immeubles de bureaux ou de logements doit permettre d'offrir des infrastructures de recharge hors voirie semi-publiques pour les personnes n'ayant pas la possibilité de recharger leur(s) véhicule(s) à domicile.

Saluant cette volonté, singulièrement eu égard au fait qu'environ 75% des Bruxellois ne disposent pas d'un emplacement de stationnement privé, **le Conseil** demande néanmoins que la notion d'« infrastructures de recharge hors voirie semi-publiques » soit explicitement définie.

1.5 Obstacles à la mise en place des infrastructures

Le Conseil souhaite attirer l'attention sur quelques différents types d'obstacles à prendre en compte lors du déploiement des infrastructures de recharge.

Premièrement, il existe une série d'obstacles techniques qui remettent en cause la faisabilité des quotas fixés pour les commerçants :

- Puisque les commerçants misent sur une utilisation rationnelle de l'électricité et que leurs locaux commerciaux, en vue du coût important, ne disposent que de peu de marge sur la puissance de raccordement au réseau électrique, la question est de savoir si le quota de 5 % envisagé en 2025 sera réalisable sans renforcer les cabines de raccordement.
- Une solution doit être trouvée afin de raccorder un grand nombre de bornes de recharge au réseau de distribution sans que les coûts engendrés ne soient intégralement à charge du commerçant. Ce problème concerne non seulement les chargeurs lents (> 3,7 et 10 kW), mais aussi certains chargeurs rapides (22 kW) et dans une plus grande mesure encore les chargeurs ultrarapides (> 50 kW, courant continu).
- Il faudrait également tenir compte du fait que les entreprises évoluent de plus en plus à l'électricité pour leur chaîne logistique : les fournisseurs, les transports propres et les transports de location pour les clients deviendront eux aussi de plus en plus électriques. Ces véhicules, ayant un grand nombre d'heures de conduite, nécessitent une recharge rapide et donc également une plus grande capacité de réseau.

Deuxièmement, dans l'optique de remédier aux obstacles financiers, **le Conseil** propose une réflexion sur l'exonération éventuelle des taxes locales qui sont appliquées aux places de stationnement, puisqu'à Bruxelles, ces taxes peuvent atteindre plus de 100 € par place de stationnement et par an. Si ces places de parking sont mises à disposition après les heures d'ouverture du magasin, il pourrait être plus équitable de les exonérer des taxes locales.

Troisièmement, **le Conseil** souhaite mettre en évidence quelques obstacles pratiques en ce qui concerne les parkings commerciaux : pendant les heures d'ouverture des magasins, il sera question sur les parkings commerciaux de « recharge opportuniste », c'est-à-dire que le client profite de son temps de shopping (ne dépassant pas une demi-heure en moyenne) pour recharger sa voiture. Lorsque l'infrastructure de recharge est accessible en dehors des heures d'ouverture, il peut s'agir d'une « recharge à destination », le véhicule étant stationné pendant une période plus longue, permettant ainsi à l'utilisateur de recharger complètement sa batterie, même avec une faible capacité de charge. Une réflexion sur la compatibilité de ces deux types de rechargement serait donc opportune.

*

* *