
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 février 2022
Demande traitée par	Commission Environnement
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	17 mars 2022

Préambule

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 de Brupartners 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

Certaines considérations du présent avis sont identiques à des considérations émises dans l'avis relatif au projet d'arrêté déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables. Ayant été saisi de deux demandes d'avis distinctes, **Brupartners** a souhaité inscrire ces considérations dans ses deux avis afin que ces derniers puissent être lus indépendamment.

1. Considérations générales

1.1 Coût de l'électricité

Brupartners 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'autant plus que cette dépense constitue d'ores-et-déjà une dépense importante tant pour les ménages que pour les acteurs économiques.

À cet égard, il rappelle avoir déjà souligné qu'un changement de paradigme vers la voiture électrique 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...).

Brupartners attire 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.

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

Bien que sa pertinence ait à être vérifiée, **Brupartners** suggère la piste de solution suivante : la mise à disposition d'espaces publics où des véhicules électriques pourraient être rechargés au moyen d'électricité auto-produite dans le cadre de communautés d'énergie.

1.2 Type de véhicules

Brupartners suggère d'être attentif aux éventuels besoins/demandes spécifiques pour la recharge de véhicules électriques n'entrant pas dans le cadre de la catégorie « M1 ». Il estime notamment nécessaire de s'assurer que les éventuels besoins particuliers nécessaires à la recharge des véhicules de catégorie « M2 »¹, « M3 »² ou « N »³ soient rencontrés.

Il estime nécessaire d'avoir un dialogue avec les acteurs concernés afin d'établir si des conditions particulières pour la recharge de certaines catégories de véhicules doivent être déterminées. Ceci afin d'encourager la transition vers la sortie de la motorisation thermique pour tout type de véhicules.

1.3 Impact sur l'espace public

Si la volonté est d'encourager à la recharge des véhicules électriques en dehors de la voirie, **Brupartners** 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...) ainsi qu'avec la politique de rotation des places de stationnement pour les clients et les visiteurs et d'autre part en veillant à la qualité des espaces publics (en matière de paysages, de facilité des déplacements doux...). À ce sujet, **Brupartners** 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.

¹ Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes.

² Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.

³ Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.

1.4 Accessibilité

Brupartners insiste pour qu'il soit veillé à assurer l'accessibilité tant des emplacements de stationnement que des bornes de recharge elles-mêmes. Par ailleurs, il estime qu'il faudra veiller à ce que les dispositifs installés à des fins de recharge (notamment les câbles) n'entravent pas les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Soulignant que la situation des personnes à mobilité réduite est davantage prise en considération, il insiste néanmoins pour que le dialogue existant avec les acteurs concernés se poursuive et aborde ces problématiques nouvelles.

1.5 Réaffectation des stations-service

Brupartners 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.

Brupartners invite dès lors à envisager d'ores-et-déjà les possibilités de réaffectations de ces stations-service. 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...).

1.6 Rotation

Brupartners demande de veiller à la détermination de conditions d'utilisation permettant de garantir une rotation suffisante du stationnement sur les emplacements offrant la possibilité de recharger des véhicules électriques.

*
* *