
AVIS

L'état des lieux et perspectives liées au déploiement du réseau de bornes bruxellois

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	06-02-23
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le	09-03-23

Préambule

Le 06/02/2023, le Conseil de l'Environnement (ci-après « le Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis relative à l'état des lieux et perspectives liées au déploiement du réseau de bornes bruxelloises.

Les villes ont un rôle important à jouer dans la lutte contre le dérèglement climatique et la pollution atmosphérique. Fortement touchées par les conséquences de ces deux problèmes, elles sont toutefois elles-mêmes le moteur des changements nécessaires pour rendre nos sociétés plus durables. A cet égard, la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé des objectifs ambitieux : une réduction d'au moins 47% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 2005) et une quasi-neutralité carbone d'ici 2050.

Le secteur du transport jouera un rôle clé dans la réalisation de ces objectifs. En 2020, il était en effet responsable de 55% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de 23% des émissions de particules fines (PM 2.5) et de 27% des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) sur le territoire de la Région.

Le Gouvernement a adopté, en juin 2020, sa vision stratégique régionale sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

L'objectif de l'état des lieux soumis pour avis est de revenir sur les actions entreprises pour mettre en œuvre la vision stratégique de la Région depuis son adoption, et de présenter les résultats de la large consultation menée ces derniers mois. Celui-ci offre en effet plus d'informations sur les besoins de recharge identifiés sur le territoire de la Région, les opportunités qui y existent et les actions que différents acteurs peuvent entreprendre pour contribuer au déploiement de ce réseau et ainsi rendre possible la transition vers la mobilité motorisée sans émissions directes.

Avis

Le Conseil insiste pour que le déploiement des infrastructures de recharge n'impacte pas négativement la qualité de l'espace public et que ces infrastructures soient installées de façon concentrée à des endroits qui y sont adaptés. Puisque l'installation de bornes de recharge en voirie est une forme de privatisation de l'espace public (au profit des conducteurs de véhicules électriques), **le Conseil** estime essentiel d'éviter une emprise accrue des véhicules particuliers sur l'espace public. Dès lors, **le Conseil** demande à ce que le Gouvernement encourage au maximum le rechargement hors voirie.

La note du Gouvernement « charge la task-force Bornes de réaliser, en étroite collaboration avec les institutions concernées (dont notamment parking.brussels, perspective.brussels, la Régie foncière, Brulocalis et la STIB), une étude d'opportunité visant à identifier des opportunités d'installation de hubs de recharge hors-voirie sur le foncier public situé en Région de Bruxelles-Capitale ». **Le Conseil** remarque que cette collaboration ne pourra se faire que sous réserve de moyens disponibles.

Concernant les graphiques reprenant les évolutions attendues au niveau des véhicules électriques (p. 16 et suivantes), qui identifient une forte augmentation dans les prochaines années de ce type de véhicules, **le Conseil** estime qu'il serait intéressant d'expliquer de manière plus détaillée dans le document les éléments qui justifient ces évolutions importantes attendues.

De manière générale, **le Conseil** s'interroge quant à la contribution de la stratégie de déploiement de bornes de recharge aux objectifs de Good Move. Le changement de paradigme nécessaire n'est pas le simple passage du thermique à l'électrique mais doit avant tout se traduire par une réduction du parc automobile, en optimisant la multimodalité des transports (encouragement des modes de mobilité douce/active, développement de l'offre de transports en commun, aménagement du territoire et des voiries, mutualisation et partage des véhicules, ...). **Le Conseil** rappelle que remplacer chaque voiture à combustion fossile circulant aujourd'hui par une voiture électrique ne réduira pas les problèmes liés à la mobilité (et en particulier les embouteillages). La politique de stationnement, dont la stratégie de déploiement de bornes de recharge fait partie, est un outil important pour décourager l'utilisation des véhicules particuliers.

Finalement, **le Conseil** s'interroge quant aux capacités du réseau électrique. A titre d'exemple, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que le réseau électrique actuel est principalement prévu pour du courant de 230 volts (88% du réseau). Or, l'installation de bornes de chargement rapide (ou semi-rapide) nécessite du courant de 400 volts.

Le Conseil insiste sur la nécessité de garantir les capacités et l'approvisionnement du réseau électrique dans un contexte où les vecteurs énergétiques que représentent le mazout et le gaz ne seraient plus mobilisables et où une part significative, voire tous les véhicules, seraient électriques.

*

* *