
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
Demande traitée par	Commission Environnement
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	22 avril 2021

Préambule

Ce projet d'arrêté entend établir une Centrale d'achat pour l'achat de véhicules à carburants alternatifs et la mise en place d'infrastructures de rechargement ou de ravitaillement. Par ailleurs, il est proposé de fixer un projet d'installation de points de recharge ouverts au public (installation de 200 bornes représentant 400 points de recharge).

Brupartners rappelle avoir émis les deux avis suivants en lien direct avec la thématique traitée :

- Le 21 février 2019, l'avis d'initiative relatif à la note de principe concernant la sortie du diesel et de l'essence ([A-2019-011-CES](#)) ;
- Le 20 décembre 2018, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant des mesures d'exécution sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ([A-2018-094-CES](#)).

Par ailleurs, **Brupartners** rappelle avoir émis les avis suivants ayant également un lien avec la thématique traitée :

- Le 20 décembre 2018, l'avis d'initiative relatif à la contribution bruxelloise au plan énergie climat 2030 ([A-2018-092-CES](#)) ;
- Le 18 octobre 2018, l'avis relatif au questionnaire GOOD MOVE ([A-2018-072-CES](#)) ;
- Le 20 avril 2017, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant modification du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (« LEZ ») ([A-2017-024-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Électrification du parc automobile et fourniture d'énergie

Diverses ambitions affirmées par la Région (singulièrement en matière de politique climatique) sous-tendent un recours significatif à de l'électricité produite au moyen de sources d'énergie renouvelable. Dès lors, **Brupartners** s'interroge quant à l'absence de dispositions explicites imposant une alimentation des bornes de recharge par cette électricité « verte ». Il demande que ce projet d'arrêté soit davantage explicite à cet égard.

D'un point de vue plus global, **Brupartners** estime que la volonté de favoriser des motorisations alternatives à la motorisation thermique des véhicules (principalement via une électrification) impose de :

- Évaluer la possibilité de répondre à l'augmentation de la consommation d'électricité qui résulterait d'une électrification d'une part significative du parc automobile bruxellois. En effet, la capacité du réseau et la sécurité d'approvisionnement pourraient être mises à mal par cette ambition. Ce risque serait d'autant plus prégnant que d'autres villes ou d'autres régions viseraient la même ambition. Par ailleurs, les besoins en énergie pour la recharge des véhicules électriques seront aussi impactés par le poids et les cylindrées de ces véhicules.

En outre, il serait opportun d'évaluer l'impact de cette augmentation de la consommation d'électricité sur la capacité et les moyens que la Région devra mettre en œuvre pour

atteindre les objectifs qu'elle s'est astreinte en matière de lutte contre le réchauffement climatique et plus particulièrement en ce qui concerne la part de consommation d'énergie produite à partir de sources renouvelables. En effet, le respect de ces objectifs constitue d'ores et déjà un défi pour notre Région et ils devraient en outre être encore plus ambitieux dans le futur.

Néanmoins, une électrification significative du parc de véhicules peut également être une opportunité dans la mesure où des véhicules électriques branchés au réseau peuvent constituer une source de stabilisation de la consommation d'électricité en permettant le stockage d'électricité dans lequel il serait possible de puiser en cas de forte demande en énergie.

- Prendre en considération le défi que représentera l'adaptation du réseau qu'imposera une électrification significative du parc automobile, notamment eu égard aux éléments suivants :
 - o la durée d'obtention des permis autorisant les travaux (entre autres en raison de l'effet NIMBY) et la durée pour la réalisation de ces travaux ;
 - o 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 ;
- Veiller à ce que les investissements publics importants qui seront consentis dans le cadre de l'électrification du parc automobile ne bénéficient pas uniquement au public ayant déjà accès à la mobilité individuelle et disposant des moyens financiers lui permettant d'envisager l'achat de véhicules neufs. Ainsi, outre d'éventuelles mesures incitant au changement de véhicule, il est notamment nécessaire de :
 - o Prévoir des mesures de soutien à destination des publics les plus fragilisés ;
 - o Développer l'offre en transports en commun, de véhicules partagés (en y incluant l'offre de vélos électriques et/ou cargo) ;
 - o Prévoir des mesures d'aménagement du territoire favorisant la mixité des fonctions devant conduire à une diminution de la demande de déplacements motorisés individuels.

En conclusion, **Brupartners** estime que l'objectif d'une politique d'électrification du parc automobile ne peut pas se limiter à un remplacement numérique de chaque véhicule à moteur thermique par un véhicule avec une motorisation alternative. Il est impératif de repenser totalement la manière de produire de l'énergie (développement des sources d'énergie renouvelable) et de se déplacer (encourager les modes de déplacement partagés et « doux »).

1.2 Impact sur l'offre de stationnement

Brupartners constate que l'article 5, §2 prévoit que « *au moins cinq pour cent [des] points de recharge sont installés à des emplacements de stationnement réservés pour des véhicules à moteur partagés* », soit 20 emplacements sur l'ensemble du territoire de la Région (NDLR : ceci dans la mesure où le projet envisagé concerne 400 emplacements). Ainsi, ce projet d'arrêté induit un changement d'affectation de 380 emplacements de stationnement « classiques » qui seront désormais dédiés à des points de recharge.

Brupartners souligne le lien existant entre l'offre de stationnement et l'attractivité économique. Il rappelle avoir émis récemment un avis circonstancié sur la thématique du stationnement¹.

Eu égard à ses impacts économiques probables, **Brupartners** s'interroge quant aux effets du projet d'installation de points de recharge ouverts au public en termes de pression sur le stationnement.

Il rappelle que certains quartiers subissent déjà une forte pression sur le stationnement. Or, cette pression va s'accroître si des emplacements de stationnement destinés à la recharge de véhicules électriques y remplacent des emplacements aujourd'hui dédiés au stationnement « classique ». Dès lors, **Brupartners** demande :

- D'envisager la mise en place d'un système intelligent (tout en veillant à l'inclusion numérique) permettant d'optimiser l'occupation des emplacements de stationnement destinés à la recharge de véhicules électriques. En effet, un taux élevé d'occupation de ces emplacements destinés à la recharge de véhicules électriques permettrait de réduire d'autant la pression sur le stationnement « classique ».
- De privilégier l'installation de bornes de recharge dans des zones où la pression actuelle sur le stationnement « classique » n'est pas trop forte ;
- D'envisager l'installation d'une plus grande part de bornes de recharge réservées pour des véhicules à moteur partagés.

*
* *

¹ [A-2021-018-BRUPARTNERS](#) du 18 mars 2021 concernant l'avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.