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

Préambule

Dans le contexte d'une transition vers une utilisation accrue de véhicules électriques au détriment des véhicules à motorisation thermique, le présent projet d'arrêté entend imposer l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans tous les parkings couverts par un permis d'environnement (NDLR : les parkings ayant une capacité de stationnement égale ou supérieure à 10 emplacements). Il n'est dès lors nullement question de points de recharge en voirie ou de points de recharge pour les vélos électriques au sein des parkings.

Concrètement, il est proposé d'imposer divers ratios de points de recharge dans les parkings en fonction de la typologie du bâtiment où ils sont implantés. Les ratios proposés sont les suivants :

1. Pour les parkings desservant des immeubles de bureaux :
 - Au 1^{er} janvier 2025, au moins 10% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Au 1^{er} janvier 2030, au moins 20% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Au 1^{er} janvier 2035, au moins 30% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Quelle que soit la capacité du parking, il sera imposé un minimum de 2 points de recharge (dès le 1^{er} janvier 2025).
2. Pour les parkings desservant des immeubles de logements :
 - Dès le 1^{er} janvier 2025, chaque emplacement utilisé par un habitant possédant un véhicule électrique devra être équipé d'un point de recharge.
3. Pour les parkings desservant les commerces, les parkings à usage public, ainsi que ceux qui ne sont pas visés par les 2 points précédents (hôpitaux, maisons de repos, ateliers, usines, ...) :
 - Au 1^{er} janvier 2025, au moins 5% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Au 1^{er} janvier 2030, au moins 10% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Au 1^{er} janvier 2035, au moins 20% de places de stationnement équipées en points de recharge ;
 - Quelle que soit la capacité du parking, il sera imposé un minimum de 2 points de recharge (dès le 1^{er} janvier 2025).

Pour les parkings « mixtes » (càd des parkings desservant des immeubles ayant diverses fonctions), les ratios s'imposeront au prorata des affectations. Les parkings « mutualisés » seront quant à eux soumis au ratio le plus élevé. Enfin, il est à noter que, hormis les parkings desservant des immeubles de logements, les nouveaux parkings devront immédiatement appliquer les ratios fixés pour le 1^{er} janvier 2035.

Enfin, le projet d'arrêté prévoit également la fixation de règles de sécurité incendie afin de réduire les risques induits par la présence de ces véhicules et, le cas échéant, de faciliter l'intervention des pompiers.

Avis

Bien qu'ayant exprimé le souhait de voir déterminer ces conditions directement dans l'arrêté fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings, **Brupartners** salue néanmoins 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. Ceci eu égard au fait qu'il s'agisse d'une des conditions nécessaires à la sécurité juridique et à l'évaluation de la faisabilité économique d'un projet. En effet, dans son avis¹ [relatif au projet d'arrêté fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings](#), il demandait que les ratios de points de recharge exigés et les conditions de sécurité nécessaires aux zones de recharge pour véhicules électriques soient déterminés de manière claire et univoque.

Toutefois, **Brupartners** souhaite émettre les considérations complémentaires suivantes. En outre, certaines des considérations du présent avis sont identiques à des considérations émises dans l'avis 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. 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 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.

Brupartners 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, **Brupartners** 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

¹ [A-2020-031](#)

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, **Brupartners** 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 Logement

Prenant acte qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, les titulaires de permis d'environnement de parkings desservant des immeubles de logements devront garantir que chaque emplacement utilisé par un habitant possédant un véhicule électrique soit équipé d'un point de recharge, **Brupartners** s'interroge à plusieurs égards à ce propos :

- Dans quelle mesure cette obligation va-t-elle impacter les loyers ?
- Dans quel cadre les discussions entre les titulaires d'obligations et les habitants seront-elles organisées ? Le propriétaire devra-t-il prévenir le locataire qu'il installera les points de recharge à la demande ? Le locataire doit-il informer de son intention d'acheter un véhicule électrique à l'avance pour permettre l'installation des points de recharge en temps utiles ? Comment va-t-on informer les locataires de leur obligation de signaler leur(s) changement(s) de véhicule(s) aux propriétaires des parkings ? Quels sont les délais d'information et d'action des uns et des autres ?
- Dans quel délai un titulaire d'obligation devra-t-il mettre son parking aux normes ? À ce propos, il souligne que si un délai suffisant pour la mise en conformité semble impératif, il devra également ne pas être excessif afin de ne pas décourager les personnes souhaitant acquérir un véhicule électrique et qui voudront dès lors (et légitimement) pouvoir disposer d'un point de recharge aussitôt en possession de leur véhicule.

Brupartners demande que ces éléments soient pris en considération.

Par ailleurs, **Brupartners** estime que la disposition exigeant que l'installation des points de recharge dans les parkings desservant des immeubles de logements suive la possession des véhicules électriques des utilisateurs desdits parkings est à la fois difficilement praticable et susceptible d'effets pervers.

- Du point de vue des titulaires de permis d'environnement de parkings desservant des immeubles de logements, il sera beaucoup plus rentable d'installer de multiples points de recharge en une fois (vu les travaux d'infrastructure que cela nécessite) plutôt que de les installer au cas par cas (ce qui impliquera de multiples petites interventions/démarches administratives).
- Du point de vue des habitants ayant accès au parking (ou des locataires de places de parking), il est dans leur intérêt de pouvoir compter sur la présence de bornes de recharge non-attribuées à un véhicule électrique dans leurs parkings afin de pouvoir en bénéficier dès l'achat de leur véhicule électrique. En effet, dans le cas contraire, ces acteurs seraient contraints de recharger leur véhicule en voirie pendant toute la période d'installation d'une borne de recharge.

Dès lors, **Brupartners** demande de repenser cette disposition. Il suggère d'imposer un ratio de points de recharge soit sous forme de pourcentage (à l'instar des autres parkings), soit sous forme d'un nombre minimal de bornes à installer au-delà du nombre de véhicules électriques actuellement utilisés par les locataires.

Brupartners souligne que ceci pourrait avoir des incidences sur la mise à disposition d'une place de parking précise à un habitant (ou locataire d'un emplacement). Cette dernière pourrait effectivement varier en fonction de la possession ou non d'un véhicule électrique et/ou de la disponibilité d'une borne de recharge. Deux acteurs pourraient ainsi se voir contraints d'échanger leurs emplacements de stationnement. Il invite à vérifier si des dispositions légales sont à prévoir pour faciliter de tels échanges.

Enfin, **Brupartners** demande qu'une attention particulière soit accordée aux éléments suivants afin d'éviter que ceux-ci ne contrarient la mise en œuvre de la transition vers une électrification du parc automobile bruxellois.

- Les dispositions applicables aux copropriétés doivent être claires. Il y a notamment lieu de préciser explicitement les contraintes légales ou les marges de manœuvre possibles.
- La répartition des frais d'électricité doit être juste afin d'éviter les contestations, singulièrement dans les parkings où les emplacements de parking ne sont pas attitrés ou lorsque les points de recharge sont alimentés par les communs. A cet égard, il y a lieu que les bornes de recharge équipant des emplacements de stationnement attitrés soient reliées à des compteurs individuels.

1.3 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 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.

1.4 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 de véhicules de catégorie « M2 »², « M3 »³ ou « N »⁴ 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.

1.5 Dérogations

Brupartners prend acte que l'article 3 du projet d'arrêté stipule que des dérogations quant aux ratios proposés pourront être accordées « en cas d'impossibilité technique ou de coûts exorbitants motivés ».

Outre le dispositif de dérogation en cas d'impossibilité technique qu'il salue, **Brupartners** estime qu'il y a lieu de veiller à ce que les exigences imposées aux gestionnaires de parkings existants soient adaptées aux contraintes techniques de ces parkings.

Enfin, constatant que la notion de « coûts exorbitants » n'est pas définie, **Brupartners** souligne que les demandes de dérogation en cas de coûts exorbitants pourront largement être sujettes à interprétation.

1.6 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'entraient 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.

1.7 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.

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 ne dépassant pas 5 tonnes.

³ 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.

⁴ Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.

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...).

1.8 Infrastructures de recharge hors voirie semi-publiques

Brupartners 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, **Brupartners** demande néanmoins que la notion de « infrastructures de recharge hors voirie semi-publique » soit explicitement définie.

1.9 Points de recharge

Dans son avis [A-2020-031](#) relatif au projet d’arrêté fixant des conditions générales d’exploitation applicables aux parkings, **Brupartners** avait déjà exprimé son interrogation quant au fait qu’une prise électrique puisse ou non être considérée comme un point de recharge.

Brupartners estime nécessaire de préciser concrètement ce que comprend la notion de « point de recharge ». S’agit-il d’une borne de recharge ou d’un câblage pour une future borne ?

Brupartners suggère de déterminer que la notion de « point de recharge » consiste en un câblage pour une future borne et qu’il revient aux utilisateurs de véhicules électriques d’installer les bornes de recharge adaptées à leur(s) véhicule(s).

Brupartners estime que cela apporterait de la clarté quant aux responsabilités juridiques et permettrait d’éviter des investissements inutiles de la part de titulaires d’obligations pouvant potentiellement installer des bornes non-adaptées aux véhicules stationnant dans les parkings exploités.

*
* *
*