
AVIS

Etat des lieux et perspectives liées au déploiement du réseau de bornes bruxellois

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	6 décembre 2022
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	16 mars 2023

Préambule

Brupartners a été saisi d'une demande d'avis relative à l'état des lieux et perspectives liées au déploiement du réseau de bornes bruxellois.

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 fixée 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 les véhicules électriques.

Celle-ci peut se décliner en trois axes :

- Le déploiement en voirie ;
- Le déploiement hors voirie ;
- Le soutien et la facilitation.

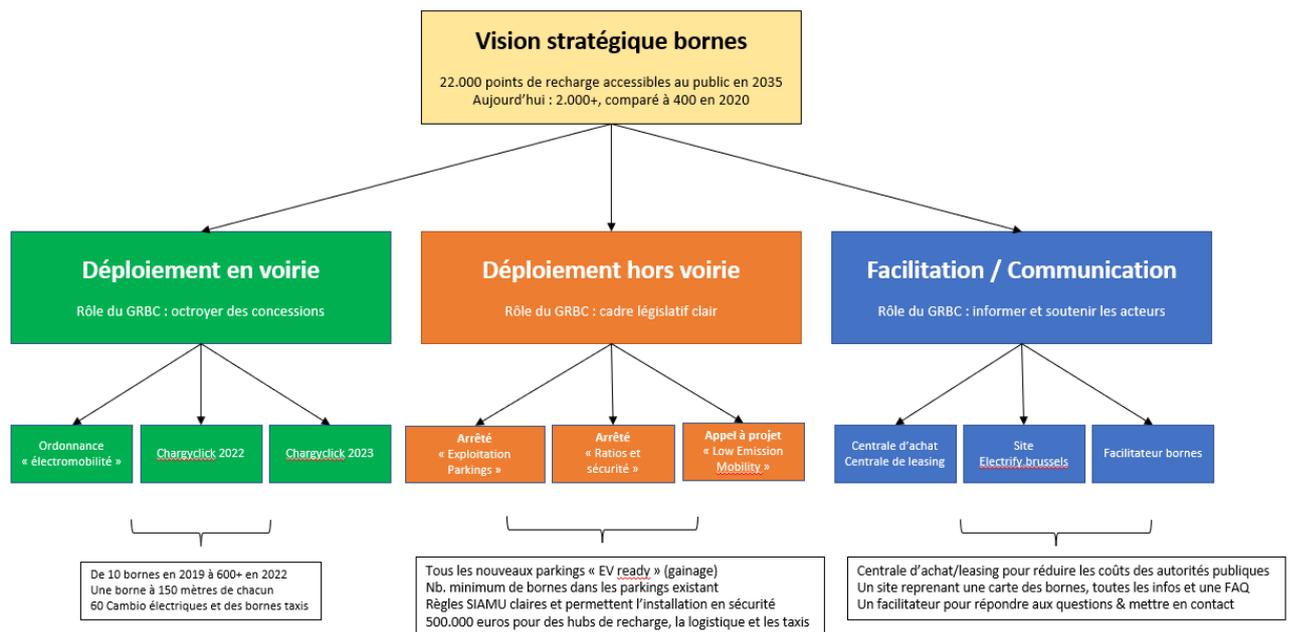


Figure 1 : aperçu des axes principaux du déploiement du réseau de points de recharge bruxellois

Pour chacun de ces axes, une série d'actions ont d'ores et déjà été mises en œuvre.

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

1. Considérations générales

1.1 Concertation

Brupartners salue la volonté du Gouvernement d'assurer le suivi du développement et du déploiement des infrastructures de recharge en Région de Bruxelles-Capitale auprès des interlocuteurs sociaux en requérant l'avis de Brupartners sur l'état des lieux et les perspectives liées au déploiement du réseau de bornes bruxellois.

1.2 Sécurité d'approvisionnement et coût de l'énergie

Brupartners constate que l'électrification de la mobilité, c'est-à-dire le changement de vecteur énergétique, du carburant à l'électricité, augmentera forcément la demande en électricité. Ce constat pose un certain nombre de défis à notre système électrique. Tout d'abord, la demande croissante d'électricité devra être satisfaite par une production supplémentaire (locale ou via des importations). Deuxièmement, la recharge locale simultanée d'un grand nombre de véhicules électriques pourrait faire peser une lourde charge sur le réseau électrique.

Brupartners comprend que la Région bruxelloise et les acteurs concernés (Sibelga et Brugel notamment) sont conscients de ces défis et prennent ou comptent prendre des mesures pour garantir l'adéquation du réseau de distribution d'électricité avec les évolutions à venir en termes de décarbonation de notre société. Ces mesures visent principalement à :

- Renforcer le réseau de distribution d'électricité afin d'assurer la transition vers la mobilité électrique ;
- Maximiser la production d'énergie renouvelable combinée à une infrastructure de recharge ;
- Se concentrer sur la recharge intelligente qui limite la charge sur le réseau électrique ;
- Utiliser au maximum la capacité et l'infrastructure du réseau existant.

Brupartners insiste particulièrement sur l'objectif de maximisation d'énergie renouvelable. En effet, au vu du souhait du Gouvernement d'imposer l'électrification de la mobilité automobile aux particuliers et professionnels et de demander à ces derniers d'investir dans de nouveaux véhicules, **Brupartners** considère qu'il appartient au Gouvernement, en contrepartie, de faire en sorte que l'énergie soit disponible en suffisance, à un prix abordable et que cette énergie soit au maximum renouvelable (non-fossile).

Dans le même ordre d'idées, **Brupartners** réitère ses interrogations quant à l'impact sur le prix de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale du changement de paradigme vers la voiture électrique. D'autant plus que la facture énergétique constitue d'ores-et-déjà une dépense importante tant pour

les ménages que pour les acteurs économiques particulièrement dans le contexte de crise énergétique que nous connaissons actuellement¹.

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'emplacements de stationnements 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.

Afin de pallier ces inégalités, **Brupartners** rappelle qu'il appartient au Gouvernement de rapidement mettre en place des alternatives, telles que, par exemple, 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'énergie².

Brupartners s'interroge finalement sur la réelle faisabilité et l'état d'avancement d'éventuels partenariats avec la STIB, Infrabel ou TUC Rail qui disposent d'un réseau électrique local à Bruxelles ayant la capacité de transporter une grande quantité d'électricité qui n'est parfois pas utilisée tout au long de la journée. Ces réseaux pourraient aussi permettre d'alimenter les points de recharge.

1.3 Points d'attention pour les consommateurs

Brupartners insiste sur la nécessité de transparence concernant la tarification appliquée aux bornes de recharge. Il est nécessaire que le consommateur soit clairement averti du prix de la recharge.

Dans un même ordre d'idées, **Brupartners** souligne l'importance de l'accessibilité à ces bornes de recharge. Avec la multiplication des concessionnaires chargés d'installer des bornes de recharge et de les exploiter, **Brupartners** appelle le Gouvernement à veiller à la centralisation des informations pour les consommateurs concernant la disponibilité des bornes ainsi qu'à l'uniformisation des moyens de paiement. Ainsi, le consommateur ne devrait pas devoir disposer de plusieurs cartes ou abonnements différents pour accéder à l'une ou l'autre borne de recharge.

Enfin, **Brupartners** attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'un système de recensement efficace et à jour des bornes défectueuses ou cassées à mettre à la disposition des consommateurs.

¹ [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

² [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

2. Considérations particulières

2.1 Infrastructures de recharge « hors voirie » et « semi-publiques »

Brupartners salue la volonté du Gouvernement de préserver au mieux l'espace public dans sa stratégie de déploiement de l'infrastructure de recharge, via notamment l' « échelle de la recharge » qui prévoit l'installation d'une borne de recharge en voirie de façon résiduaire. Ainsi, dans la mesure du possible, il est prévu d'installer des infrastructures de recharge sur des terrains privés accessibles au public (parkings d'entreprises) plutôt que sur la voie publique.

A cet égard, **Brupartners** rappelle que le Gouvernement a adopté récemment deux arrêtés fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings³, d'une part, et déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables⁴, d'autre part, à propos desquels **Brupartners** a eu l'occasion de se prononcer⁵.

Brupartners réitère ses inquiétudes par rapport à la sécurité et au risque d'incendies impliquant des véhicules électriques, notamment dans des espaces hors-voirie semi-publics comme des parkings souterrains. A ce titre, **Brupartners** demande à nouveau 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. A cet égard, il insiste sur l'impérative prise en considération des éventuelles observations formulées par le SIAMU.

2.2 Infrastructures de recharge en voirie

Brupartners se réjouit que la stratégie de recharge en voirie intègre l'objectif de préservation de l'espace public tout en veillant à garantir des solutions de recharge aux automobilistes ne disposant pas de leur propre espace de stationnement. Outre les automobilistes « classiques », des utilisateurs comme les chauffeurs de taxi indépendants et les indépendants possédant des véhicules commerciaux (camionnettes, camions légers) sans garage, ainsi que les utilisateurs de voitures partagées sont également concernés. Ceux-ci doivent également pouvoir disposer de solutions de recharge, en particulier la nuit et à proximité de leur domicile.

Brupartners réitère sa demande de voir le déploiement des bornes de recharge en voirie se faire 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. A cet égard, **Brupartners** encourage l'idée d'intégrer les solutions de recharge dans l'éclairage public.

³ [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 février 2021 fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings](#) (M.B., 3 mars 2021).

⁴ [Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 septembre 2022 déterminant les ratios de points de recharges pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables](#) (M.B., 3 novembre 2022).

⁵ [A-2020-031-BRUPARTNERS](#) et [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

Par ailleurs, **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 utilisations⁶.

Brupartners souligne l'importance du dialogue à entretenir perpétuellement avec les communes bruxelloises pour assurer ce déploiement cohérent et éviter, par exemple, d'installer des bornes de recharge à des endroits régulièrement inaccessibles en raison d'événements ponctuels (marchés, manifestations...).

Brupartners demande d'accélérer le déploiement de hubs de recharge qui sont définis comme des groupes de plus de deux points de recharge raccordés au même raccordement au réseau ou à un groupe partagé après le compteur. Comme indiqué dans la stratégie du Gouvernement, ces hubs de recharge permettent d'augmenter la confiance dans l'utilisation des véhicules électriques grâce à une grande certitude de disponibilité et à la possibilité (éventuelle) d'effectuer une recharge rapide (voir point 2.3).

Enfin, **Brupartners** attire l'attention du Gouvernement sur l'importance de déployer des infrastructures de recharge en voirie aux alentours de bâtiments d'intérêt général (écoles, hôpitaux, etc.)

2.3 Infrastructures de recharge rapide

D'après la stratégie et les informations dont il dispose, **Brupartners** comprend que le Gouvernement ne compte pas investir directement dans l'installation de hubs de recharge rapide. Le Gouvernement soutient financièrement certains projets initiés par le secteur privé mais ne compte pas engager des sommes inconsidérées.

Pour **Brupartners**, l'installation de bornes de recharge accessibles en voirie (et même « hors-voirie ») ne peuvent constituer les seules infrastructures publiques dans cet objectif d'abandon total de l'utilisation de véhicules thermiques à l'horizon 2035.

Brupartners estime que le déploiement à court terme de hubs de recharge rapide bénéficierait à tous les acteurs (notamment compte tenu des évolutions souhaitées en matière de motorisation des véhicules circulant en Région de Bruxelles-Capitale qui vont rapidement rendre obsolète le modèle de stations-service actuel).

Brupartners invite le Gouvernement à envisager d'ores-et-déjà les possibilités de réaffectations de certaines 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...)⁷. Il s'agirait tout de même de maintenir la possibilité de se fournir en diesel et en essence (dans un premier temps) ainsi que les autres services classiques proposés par les stations-service (possibilité d'acheter du liquide lave-glace, station de gonflage de pneus...).

⁶ [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

⁷ [A-2022-019-BRUPARTNERS](#).

2.4 Facilitation et soutien des acteurs

Brupartners salue l'existence du site internet electrify.brussels qui permet la mise à disposition d'informations sur la stratégie de déploiement des infrastructures de recharge dans la Région de Bruxelles-Capitale.

S'il est actuellement possible de connaître la disponibilité d'une borne de recharge sur ce site internet, **Brupartners** demande si l'instauration d'un système de réservation en ligne des bornes de recharge est prévue.

*
* *