

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

16 MAI 2022

PROPOSITION DE DÉCRET

**établissant une expérience-pilote de déploiement de points de recharge
intégrés aux poteaux d'éclairage public**

déposée par

MM. Matagne, Desquesnes, Mme Goffinet et M. Antoine

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à organiser une expérience-pilote de déploiement de points de recharge pour véhicules électriques fixés directement sur des poteaux d'éclairage public à l'instar de ce qu'a mis en place la Région de Bruxelles-Capitale.

DÉVELOPPEMENT

La vision Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal (FAST) et la nécessité de prévoir des infrastructures de recharge

La vision Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal (FAST) adoptée sous la législature 2014-2019 et poursuivie sous la législature 2019-2024 a notamment pour objectif de faire passer la part modale de la voiture de 83% en 2017 à 60% en 2030.

La vision FAST est traduite en objectifs concrets dans le cadre de la stratégie régionale de mobilité, celle-ci visant, sur la base du Plan national Énergie-Climat (PNEC) et du Plan Air Climat Énergie à l'horizon 2030 (PACE 2030), une part modale wallonne de 37% de véhicules électriques, hybrides et hybrides rechargeables en 2030. La stratégie régionale de mobilité prévoit que, pour atteindre cet objectif, « le développement du réseau de distribution de « carburants » alternatifs (électricité, hydrogène, CNG, etc.) devra être soutenu et les infrastructures devront être aménagées par la mise en place de bornes de recharge, réseaux de distribution d'énergie et infrastructures dédiées, parkings adaptés, etc. ».

Le déploiement d'infrastructures de recharge est indispensable pour organiser une transition rapide et ordonnée vers l'usage de véhicules électriques. Si la vision FAST prévoit une diminution ambitieuse de l'usage de la voiture pour atteindre 60%, cela reste une proportion importante.

La décarbonation de ce moyen de transport constitue donc un objectif important afin d'atteindre les objectifs climatiques de la Wallonie puisqu'il est avéré que les véhicules électriques sont moins polluants que les véhicules thermiques. Selon un article de l'organisation non gouvernementale Transport & Environnement, dans le pire des cas, une voiture électrique avec une batterie produite en Chine et conduite en Pologne émet toujours 22% de dioxyde de carbone (CO₂) en moins qu'un véhicule roulant au diesel et 28% de moins qu'un véhicule utilisant de l'essence. Dans le meilleur des cas, une voiture électrique avec une batterie produite et conduite en Suède peut émettre 80% de CO₂ en moins qu'un véhicule roulant au diesel et 81% en moins qu'un véhicule roulant à l'essence. Le déploiement rapide des véhicules électriques constitue dès lors un élément majeur en vue d'atteindre les objectifs climatiques wallons.

De nombreuses études montrent que l'absence de point de recharge pour véhicules électriques constitue l'un des freins les plus importants à l'achat de tels véhicules et donc à leur généralisation. Une étude d'Europ Assistance du 31 mars 2022 affirme ainsi que 54% des Belges rechignent à acheter une voiture électrique par peur du manque d'infrastructures de recharge.

Cet avis est partagé par l'Inspection des Finances qui, dans son avis du 4 juillet 2021, estime que « la Ré-

gion wallonne a accumulé beaucoup de retard en matière de déploiement de son réseau de bornes de recharge, notamment par rapport à son voisin flamand (la Région flamande a en effet adopté un arsenal de mesures, faites d'obligations et d'incitations, et cela donne des résultats). Cette politique mérite assurément un cadre décretaal et réglementaire digne de ce nom (et non un énième « greffon » au décret climat), la logique des appels à projets ayant par ailleurs atteint sa limite ».

Un cadre décretaal organisant le déploiement de points de recharge sous divers angles est donc nécessaire.

Intégration de points de recharge à l'éclairage public

La Région de Bruxelles-Capitale a mis en place une expérience-pilote d'installation de points de recharge intégrés directement aux poteaux d'éclairage public.

Dans ce cadre, le Ministre bruxellois en charge de l'Environnement a déclaré le 14 juillet 2021 au Parlement bruxellois : « Nous avons également lancé une série de projets pilotes visant à tester divers types de bornes pouvant être pertinents à Bruxelles. Ainsi, l'installation de bornes sur les poteaux d'éclairage fait partie des configurations testées par Sibelga. [...] Sur le bilan de ce projet, celui-ci est positif. En effet, il a permis d'engranger beaucoup d'expériences utiles relatives à ce type d'infrastructure. [...] Quant aux avantages : l'emprise au sol est limitée grâce à la présence préalable du poteau d'éclairage qui remplace le socle d'une borne, mais comme il est, malgré tout, nécessaire de prévoir une armoire électrique pour le raccordement au réseau, l'avantage est surtout réel quand on met plusieurs points de recharge dans une même rue, tous reliés à une seule armoire ».

Cette expérience a été menée sur le territoire de la Commune de Woluwe-Saint-Pierre. Le bourgmestre a constaté l'efficacité de cette expérience-pilote dans la presse : « utiliser les poteaux d'éclairage permet de diminuer les coûts d'installation de telles bornes, tout en offrant un nouveau service aux citoyens. [...] C'est aussi une façon d'inciter à l'utilisation de véhicules moins polluants, ce qui va dans le sens de l'histoire ».

Les avantages en termes de coûts et d'emprise sur le sol semblent donc confirmés par l'expérience-pilote bruxelloise.

La présente proposition de décret vise à mener une expérience-pilote similaire en Wallonie sur la base des données cartographiques commandées par le Gouvernement wallon, ceci permettant de pouvoir identifier rapidement les lieux utiles au déploiement des points de recharge.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article définit les termes employés dans la présente proposition de décret.

Article 2

Cet article vise à charger chaque commune d'installer un point de recharge intégré à l'éclairage public sur la base, d'une part, de la cartographie réalisée par les agences de développement territorial et, d'autre part, de l'avis conforme du gestionnaire de réseau de distribution (GRD).

Le GRD rend son avis dans les deux mois de la demande effectuée par la commune. Il s'agit d'un avis conforme, ce qui permet de s'assurer de la faisabilité technique du projet.

Article 3

Cet article a pour but de prévoir que l'installation d'un point de recharge respecte trois critères.

Premièrement, le poteau utilisé pour l'éclairage public doit avoir moins de dix ans afin de s'assurer qu'il ne devra pas être remplacé à court terme puisqu'un poteau a une durée de vie d'environ 25 ans et qu'un point de recharge a une durée de vie d'environ 15 ans.

Deuxièmement, le poteau doit se situer à moins de 60 centimètres de la voirie afin de ne pas faire passer le câble de rechargement sur la partie du trottoir où circulent les piétons.

Troisièmement, le point de recharge doit être situé à côté d'un emplacement de stationnement dès lors que

l'objectif poursuivi est de recharger des véhicules automobiles.

Article 4

Cet article prévoit que l'expérience-pilote se base sur la cartographie et qu'une subvention est octroyée pour l'implantation des points de recharge par les communes.

Article 5

Afin de simplifier et accélérer le processus de déploiement des points de recharge, cet article vise à ce que la Région wallonne puisse mettre en place une centrale d'achat.

Cela permettra d'éviter que les communes passent commande de manière isolée, d'obtenir des prix plus intéressants sur le marché et de s'assurer de l'interopérabilité des bornes commandées.

Article 6

Cet article a pour objectif de charger l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) visé par le décret du 4 décembre 2003 relatif à la création de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique d'évaluer la politique mise en oeuvre par la présente proposition de décret pour le 1^{er} juin 2025.

Sur la base de cette évaluation, le législateur pourra envisager l'amplification, voire la généralisation, de cette politique.

PROPOSITION DE DÉCRET

établissant une expérience-pilote de déploiement de points de recharge intégrés aux poteaux d'éclairage public

Article 1^{er}

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1° cartographie : l'outil informatique cartographique visé aux articles 4 et 5 de la Convention organisant une coopération horizontale entre la Région wallonne et les agences de développement territoriales pour la mise en oeuvre d'une action de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déploiement de bornes de chargement sur le domaine public communal;
- 2° centrale d'achat : la centrale d'achat visée à l'article 2, 6°, de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics;
- 3° éclairage public : l'éclairage visé à l'article 1^{er}, 2°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 novembre 2008 relatif à l'obligation de service public imposée aux gestionnaires de réseaux de distribution en termes d'entretien et d'amélioration de l'efficacité énergétique des installations d'éclairage public;
- 4° gestionnaire de réseau de distribution : le gestionnaire de réseau visé à l'article 2, 25°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 5° point de recharge : le point de recharge visé à l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 6° poteau : l'infrastructure physique sous forme de poteau visée à l'article 2, 63°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité.

Art. 2

Du 1^{er} janvier 2023 au 1^{er} janvier 2025, chaque commune installe sur sa voirie, sur la base de la cartographie et de l'avis conforme du gestionnaire de réseau de distribution, au moins un point de recharge intégré à l'éclairage public.

Le gestionnaire de réseau de distribution communique à la commune concernée son avis conforme dans les deux mois de la réception de la demande d'avis.

Le Gouvernement détermine les modalités d'application du présent article.

Art. 3

L'installation du point de recharge visée à l'article 2 respecte les critères suivants :

- 1° le poteau utilisé pour l'éclairage public a moins de dix ans;
- 2° le poteau se situe à moins de 60 centimètres de la voirie;
- 3° le poteau est joint à un emplacement de stationnement.

Art. 4

Dans la limite des crédits budgétaires disponibles, une subvention est accordée aux communes pour l'installation du point de recharge intégré à l'éclairage public visée à l'article 2.

Art. 5

Le Gouvernement met en place une centrale d'achat pour l'installation des points de recharge intégrés à l'éclairage public visée à l'article 2.

Art. 6

L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique établit un rapport d'évaluation de l'application du présent décret.

Ce rapport d'évaluation est communiqué au Parlement et au Gouvernement pour le 1^{er} juin 2025.

J. MATAGNE

F. DESQUESNES

A.-C. GOFFINET

A. ANTOINE