



DEPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGEMENT DE VEHICULES ELECTRIQUES EN WALLONIE

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE

SYNTHESE

L'Union des Villes et Communes de Wallonie a été sollicitée par la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du Parlement wallon pour lui communiquer un avis écrit sur le déploiement des bornes de rechargement pour véhicules électriques en Wallonie.

La Wallonie compte peu de points de rechargement pour véhicules électriques accessibles au public. Aujourd'hui les communes doivent faire face à des citoyens désespérés, auxquels le véhicule électrique est imposé dans certains cas, et qui sont contraints de bricoler des solutions pour pouvoir recharger leur véhicule à proximité de leur domicile.

Les communes émettent de vives réserves sur ce passage aussi massif à l'électrique, voulu par l'Europe, soutenu par le Fédéral (au niveau fiscal). Il convient de ne pas oublier les autres technologies permettant la décarbonation des transports par route, qui se développeront peut-être d'ici quelques années et, par conséquent, de ne pas tout miser sur l'électrique sans circonspection.

Il est évident que les demandes d'occupation du domaine public pour recharger son véhicule vont croître au fil du temps (en particulier pour les câbles allant d'une habitation privée à un véhicule stationné en voirie). Vu l'encouragement massif à passer aux voitures électriques et le faible nombre de bornes publiques actuellement disponibles, nous craignons **une incompréhension de la part de certains citoyens**, pensant à tort que ce type d'occupation est un droit acquis, ne pouvant être refusé, voire ne nécessitant aucune autorisation préalable (et soulignons **l'importance que le cadre légal n'évolue pas en ce sens, afin que l'autorité communale garde la pleine maîtrise du domaine public**). De même, nous craignons que les conséquences de la précarité des autorisations soit peu prise en compte par les citoyens.

L'autorité régionale devrait opportunément appuyer les autorités locales dans l'information à apporter aux citoyens sur les conditions à respecter en matière d'occupation du domaine public. De même, il pourrait être opportun de s'assurer que ces principes soient rappelés en amont de travaux d'installation de bornes domestiques (informations à donner par les entrepreneurs lors des devis par exemple).

Cependant, **au regard du danger que constituent pour les piétons les câbles traversant les trottoirs, l'UVCW pense que cette solution est à bannir.**

Le déploiement de l'électromobilité en Wallonie impose donc une **réponse régionale** (et fédérale) **transversale** forte. Bien que certaines actions aient été lancées par les différents niveaux de pouvoir, nous déplorons une vision trop sectorielle, limitée dans le temps et non synchronisée avec l'accélération du déploiement des véhicules électriques. **Nous appelons donc singulièrement la Région wallonne à se saisir de cette thématique dans toutes ses composantes, avec une vision transversale à court, moyen et long termes**, indispensable pour la mise en œuvre cohérente et harmonieuse du développement de véhicules électriques en Wallonie.

En particulier, il convient de **veiller à un déploiement équilibré des bornes à travers la Wallonie, afin qu'aucun territoire ne soit délaissé** (et perde alors en attractivité) et d'éviter l'apparition de "zones blanches" pour le chargement de véhicules électriques, **tant dans les noyaux d'habitat** (pour des raisons d'ordre technico-économique) **que dans les zones rurales** (pour des raisons économiques).

En outre, il convient d'assurer **l'universalité du paiement aux bornes** en équipant les bornes qui vont être déployées d'un dispositif permettant le **paiement par simple carte bancaire**.

Au vu des éléments identifiés (occupation du domaine public, accessibilité, ...) et des difficultés actuelles auxquels sont déjà confrontées les villes et communes, nous pensons qu'il est primordial de **privilégier les dispositifs de recharges de véhicules hors voirie** à l'initiative des acteurs privés (particuliers ou entreprises). Les autorités régionales devraient davantage **encourager la mutualisation des bornes** (pour les entreprises et les parkings des centres commerciaux par exemple), en développant un cadre attractif pour ce faire (guide de référence, incitants, ...). Par ailleurs, **ni le coût de déploiement des bornes, ni le coût d'exploitation et les risques commerciaux associés** (fluctuation des prix de l'électricité, obsolescence progressive des technologies déployées), **ne doivent être mis à charge des communes**, le coût du déploiement des infrastructures de distribution de carburant (diesel, essence, etc.) ayant jusqu'à présent été pris en charge par l'industrie et, singulièrement pas les fournisseurs de carburant.

Quant à l'occupation de l'espace public, nous estimons que **toute borne installée sur le/au-dessus du domaine public doit être rendue accessible à tous les usagers, dans des conditions égales pour tous (tarifs notamment)**. Nous demandons donc **qu'un dispositif décréteil impose le caractère accessible à tout usager pour toutes les bornes situées sur ou au-dessus du domaine public**.

Le **déploiement d'un réseau de bornes publiques (opéré par des acteurs publics ou privés) doit par ailleurs pouvoir faire l'objet d'une certaine maîtrise par la commune concernée**, notamment quant à leur nombre ou leur localisation, au vu des conséquences que cela peut engendrer en matière de gestion de l'espace public.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie pense **que d'autres leviers plus structurels doivent également être actionnés par la Région pour répondre, à moyen terme, de manière beaucoup plus globale à l'ensemble des contraintes liées à la décarbonation de la société**, dont la mobilité, et à un meilleur partage de l'espace public, tels que le développement des voitures partagées, la réalisation de parking de covoiturage et de délestage équipés en bornes et sécurisés, la requalification de l'espace public associée à l'aménagement de parkings équipés en bornes hors voirie.

En outre, nous pointons notre **inquiétude quant à la capacité des réseaux à supporter l'arrivée massive des véhicules électriques** et l'augmentation du risque de délestage. Il convient de **permettre aux gestionnaires de réseau de distribution d'électricité de réaliser les investissements nécessaires** dans leur réseau pour assurer la transition énergétique.

L'UVCW est donc en attente d'un plan général de la Wallonie qui réponde aux craintes des municipalistes.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie a été sollicitée par la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du Parlement wallon pour lui communiquer un avis écrit sur le déploiement des bornes de rechargement pour véhicules électriques en Wallonie. La présente note donne suite à cette demande.

La question du déploiement des bornes de rechargement est vaste et touche à différentes matières que sont la mobilité, l'énergie, la voirie, la domanialité publique, la sécurité publique, les impétrants, la qualité de l'espace public ... Pour aborder ces différentes thématiques, les auteurs suivants ont participé à la rédaction de la note : Marianne Duquesne, Emmanuelle Jouniaux, Sylvie Smoos, Alexandre Ponchaut et Tom De Schutter.

1. Contexte

L'Union européenne poursuit des objectifs de décarbonation pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Sur le plan législatif, elle travaille actuellement sur le paquet « Fit for 55 » (« Ajustement à l'objectif 55 » en français). Ce paquet comprend un ensemble de propositions en vue de réviser sa législation climatique, énergétique et en matière de transport afin d'adapter les textes actuels aux nouvelles ambitions fixées pour 2030 (-55% d'émissions de GES par rapport à 1990) et 2050 (neutralité climatique) par le Conseil et le Parlement européen. En outre, comme suite des conséquences de la guerre en Ukraine, la Commission européenne a présenté, à la mi-mai 2022, le plan REPowerEU pour accélérer la transition vers les énergies renouvelables, y compris pour le transport, afin d'atteindre une plus grande indépendance énergétique européenne et d'assurer sa sécurité d'approvisionnement.

a) La directive sur la performance énergétique des bâtiments

La directive européenne 2010/31/UE relative à la performance énergétique des bâtiments, modifiée en 2018, impose le respect d'exigences d'électromobilité. Ainsi, en Wallonie, depuis le 11 mars 2021, les bâtiments à construire ou faisant l'objet de travaux de rénovation importante, et comprenant plus de 10 emplacements de stationnement pour voiture, sont soumis à des exigences en matière d'électromobilité (équipement d'un certain nombre de points de recharge ou de l'infrastructure de raccordement, selon les cas)¹.

Cette directive européenne est actuellement en cours de révision dans le cadre du paquet "Fit for 55" (voir supra). La nouvelle directive européenne en cours de préparation va amplifier les obligations de mise à disposition d'infrastructures telles que des points de recharge pour les voitures et vélos électriques dans les bâtiments ou à proximité de ceux-ci, et imposer la mise à disposition d'emplacements de stationnement pour les vélos.

b) L'évolution de la législation européenne sur le déploiement des bornes et les motorisations

Le 19 octobre 2022, le Parlement européen a adopté une proposition² de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE. Celle-ci prévoit³ l'installation d'une station de recharge pour véhicules électriques tous les 60 km le long des principaux axes routiers, d'ici 2026 et des objectifs nationaux minimum. Ainsi la proposition prévoit que les Etats membres devront présenter d'ici 2024 leur stratégie pour atteindre les objectifs. Le texte doit à présent être négocié avec les Etats membres.

Le 27 octobre 2022, le Conseil et le Parlement européen sont parvenus à un accord politique en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et camionnettes neuves⁴. Ils ont convenu de :

¹ Voir pour plus de détails : *PEB - Entrée en vigueur des exigences d'électromobilité* (<https://www.uvcw.be/energie/actus/art-5243>)

² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0368_FR.html

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20221014IPR43206/des-stations-de-recharge-pour-les-vehicules-disponibles-tous-les-60-km>

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>

- Un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 55 % pour les voitures neuves et de 50 % pour les camionnettes neuves d'ici à 2030 par rapport au niveau de 2021 ;
- Un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 100 % tant pour les voitures neuves que pour les camionnettes neuves d'ici à 2035.

La fin de la commercialisation des voitures et utilitaires légers à moteur thermique est donc fixée à 2035.

c) La loi Van Peteghem sur les voitures de société

En Belgique, l'Etat fédéral a adopté durant l'automne 2021 de nouvelles mesures organisant la décarbonation du parc de voitures de société. La loi « Van Peteghem »⁵ prévoit qu'à partir du 1^{er} janvier 2026, seuls les véhicules qui n'émettent pas de CO₂ seront déductibles fiscalement. En outre, elle vise à encourager l'installation de bornes de rechargement en octroyant des déductions fiscales, tant pour le citoyen qui investit à son domicile que pour les entreprises qui investissent dans une borne accessible au public, entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024.

2. Nécessité de déployer des bornes

Comme évoqué au point précédent, l'Union européenne entend accélérer la transition vers les véhicules n'émettant pas de CO₂ et va imposer aux Etats membres des objectifs en termes de déploiement de bornes de chargement.

Selon Agoria⁶ : « *la Belgique comptait, en janvier 2022, environ 13.800 points de recharge normaux accessibles au public (points de recharge publics et semi-publics d'une capacité de charge allant jusqu'à 22 kW). Au niveau géographique, Agoria relève que 11.200 d'entre eux se situent en Flandre et que le Gouvernement flamand ambitionne d'atteindre 35.000 équivalents points de recharge publics d'ici 2025 et a un objectif de 100.000 points d'ici 2030. Bruxelles prévoit l'installation de 11.000 bornes de recharge accessibles au public d'ici 2035 et compte, début 2022, 1.400 points de recharges accessibles au public (en voirie et hors voirie) alors que l'installation de 250 bornes supplémentaires dans les rues était programmée en 2022. Pour la Région wallonne, Agoria indique que quelques centaines de bornes publiques sont mises à la disposition des utilisateurs⁷. Notons qu'au travers d'une action de facilitation et d'accompagnement via les Agences de développement territorial (ADT), la Région wallonne entend déployer un total de 2.000 bornes de rechargement sur le domaine public communal⁸ (1.000 bornes initialement prévues en 2023 et 1.000 bornes en 2024 mais ce délai est reporté en vue de pouvoir lever des questions liées à la sécurité juridique mais également financière des marchés qui seraient lancés).*

Les chiffres ci-dessus montrent que la Wallonie compte peu de points de rechargement accessibles au public.

Les graphiques établis par la Febiac⁹ et représentant l'évolution de la percée des véhicules électriques montrent que les entreprises n'attendent pas l'échéance du 1^{er} janvier 2026 pour basculer progressivement leur flotte vers les véhicules électriques. En 2024, la flotte de véhicules de société (en Belgique) se composerait déjà de 200.000 véhicules full électriques et de 300.000 véhicules hybrides rechargeables.

⁵ Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (M.B. 3.12.2021).

⁶ Agoria est la Fédération des entreprises technologiques des secteurs manufacturier, du numérique et des télécommunications.

⁷ Voir : <https://www.agoria.be/fr/climat-environnement-et-energie/energie-climat/mobilite-climatiquement-neutre/fitfor55-ou-en-est-le-deploiement-de-linfrastructure-pour-les-carburants-alternatifs>

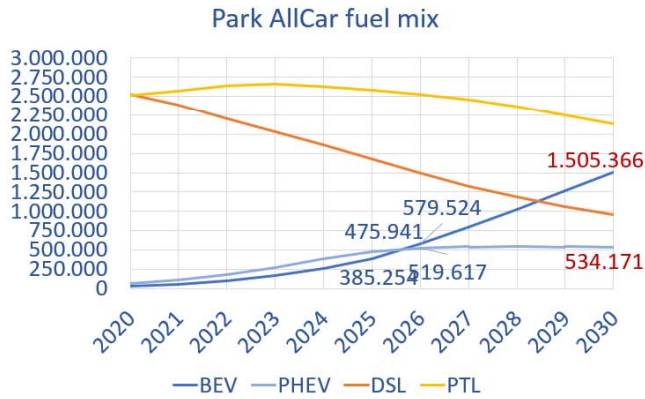
⁸ Voir notre actualité du 16 février 2022 pour plus d'information : <https://www.uvcw.be/energie/actus/art-7140>

⁹ La FEBIAC est la Fédération de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.



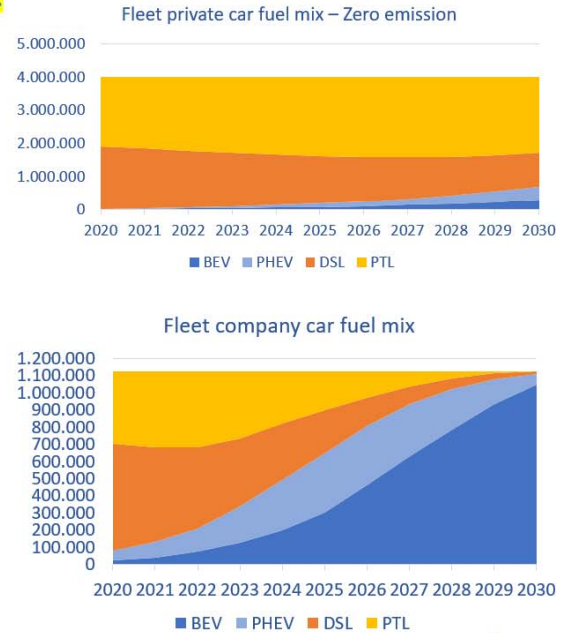
ECV penetration in BE car fleet as consequence of the new market fuel mix in ZERO scenario (federal: zero emission new company cars 2026)

- Assumption end-of-contract company ECVs: used car market penetration rate
BEV: 50% ; PHEV: 25%



*ECV = electric chargeable vehicle

Source: FEBIAC Knowledge Centre



Les particuliers suivent le mouvement, par conviction ou parce qu'ils bénéficient d'une voiture de société dont la motorisation évolue plus rapidement (voir ci-dessus). Il s'ensuit que les communes sont de plus en plus souvent contactées par des citoyens ne disposant pas de garage ni d'emplacement de stationnement en domaine privé afin de pouvoir établir des dispositifs de rechargement sur leur façade et/ou traversant le trottoir (câble) afin de recharger leur véhicule parké sur le domaine public à proximité immédiate de leur domicile. En outre, la demande pour recharger son véhicule à divers moments de la chaîne de déplacement s'accroît, nécessitant la participation des entreprises et des commerces notamment pour le déploiement de bornes, et ce outre les déploiements dans les zones multifonctionnelles des centres urbains et ruraux (zones commerciales, proximité des services publics (centres sportifs, administration communale, etc.).

3. « Obstacles » au déploiement des bornes

a) Partage de l'espace public, sécurité publique et commodité de passage

Le déploiement des bornes de rechargement pour les véhicules électriques, tout comme, dans un autre registre, l'isolation des façades de bâtiments par l'extérieur en vue d'atteindre à moyen terme les objectifs européens de réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre, pose la question du partage de l'espace public. En effet, l'espace public accueille une série de fonctions qui doivent s'articuler entre elles et dont la priorité peut changer au fil de l'évolution de la vision des politiques publiques.

Ainsi l'espace public doit permettre la circulation des différents usagers. Pour atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés par l'Union européenne, auxquels le secteur du transport doit largement contribuer, l'application du principe STOP est amené à largement se développer. Le principe "STOP" opère une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement. La priorité est accordée aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer). Les normes actuelles prévoient déjà une largeur minimale d'1,50 m pour les trottoirs afin de permettre la circulation des personnes à mobilité

réduite¹⁰. Cette largeur d'1,50 m de trottoir doit dès lors être maintenue libre de tout encombrement là où elle existe, comme explicité ci-dessous, et le choix de l'emplacement de bornes de chargement devra donc être étudié avec attention.

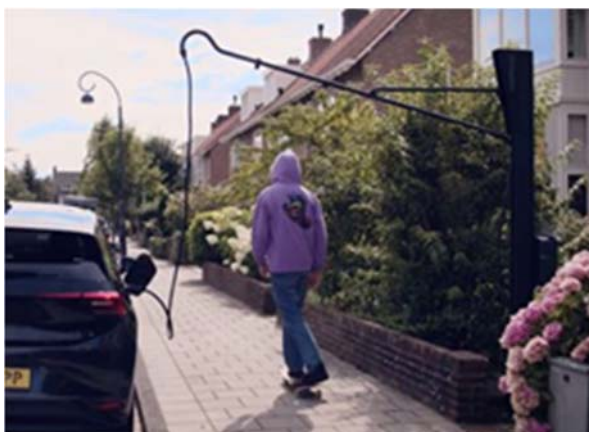
En effet, la commune est garante de la sécurité publique et de la commodité de passage sur toutes les voies publiques situées sur son territoire (sauf les autoroutes) sur la base de son pouvoir de police des voiries émanant de l'article 135, par. 2 de la Nouvelle loi communale. Il s'ensuit qu'elle risque de voir sa responsabilité pénale (et/ou celle de ses mandataires) engagée en cas d'accident survenant sur ses voiries, en ce compris les trottoirs. Cette responsabilité pénale pourra être engagée sur la base des infractions du Code pénal sanctionnant les coups et blessures involontaires et les homicides involontaires. Remarquons néanmoins que ce principe de la compétence générale des communes en matière de police de la voirie n'enlève rien à ce que la Région ne puisse, pour ses propres voiries, prendre des mesures de police. A côté de ce pouvoir de police des voiries existe le pouvoir de gestion des voies publiques duquel émane le devoir d'entretien et d'amélioration des voiries qui relève des autorités dans le domaine desquelles elles se trouvent. L'autorité gestionnaire des voiries n'est donc pas non plus exempte de responsabilité en cas d'accident.

L'impact du passage d'un câble de recharge ou le placement d'une borne sur le trottoir ne sont donc pas anodins sur les missions dévolues à la commune, l'accessibilité publique, la responsabilité. A ce jour, trois types de dispositifs sont observés pour faire passer un câble sur le trottoir : le « pont » de câble, le bras articulé et le passage inférieur.



Le premier consiste à placer un **pont temporaire** au-dessus du câble, permettant d'adoucir l'obstacle pour le piéton et de limiter le risque de détérioration et d'électrocution. Cette solution n'est pas idéale en ce que le cheminement piéton reste inconfortable, voire dangereux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

¹⁰ Une personne est à mobilité réduite (PMR) lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer » (de l'OMS). Par PMR, il faut donc entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des obstacles qu'elle ne peut surmonter seule ou très difficilement. Ainsi, une femme enceinte, une personne malvoyante ou malentendante, une personne souffrant d'arthrites ou de difficultés respiratoires, une personne avec béquille ou en chaise roulante, une personne avec landau ou poussette ... sont tous des PMR.



Le deuxième est le fruit de l'imagination d'un riverain en Flandre. C'est une **goulotte articulée** qui accueille le câble. Hors charge, la goulotte est adossée à la façade. L'utilisateur la déplie ensuite au-dessus du trottoir afin que le courant parvienne à destination. Cette technique a un impact paysager non négligeable et reporte la gêne de la circulation vers le haut du corps.



Le troisième consiste à placer des **dalles équipées** d'une rainure dans laquelle on glisse le câble. Une protection en caoutchouc affleure le sol, assurant la planéité et la sécurité du cheminement. Cette solution semble la plus convenable du point de vue de la mobilité. Néanmoins, elle a des limites. On multiplie les interventions « en dur » sur les trottoirs, et lorsque le propriétaire déménage, la saignée sera probablement moins entretenue par le nouvel occupant si ce dernier ne dispose pas d'un véhicule électrique. La membrane en caoutchouc pourrait s'affaisser et créer un obstacle dangereux.

On le voit: les dispositifs proposés pour permettre le passage de câbles de recharge sur le trottoir et pour y diminuer les risques d'accidents présentent des faiblesses trop importantes que pour pouvoir en autoriser le placement sur ou au-dessus du domaine public. En outre, en termes de sécurité, il convient de s'assurer que les câbles de recharges soient retirés du domaine public et mis hors tension lorsque la recharge est terminée.

Comme nous le verrons plus loin, une autorisation est nécessaire que ce soit pour le placement de borne sur (au-dessus) du trottoir ou le passage de câbles sur celui-ci (voy. infra, point 4. a)). De nombreux règlements communaux rappellent d'ailleurs ce principe en interdisant toute utilisation privative de la voie publique, sauf autorisation de l'autorité compétente.

En ce qui concerne le passage, il importe de rappeler une nouvelle fois que l'article 415/16 du Guide Régional d'Urbanisme impose, notamment, la condition suivante lors de la délivrance d'un permis d'urbanisme pour des trottoirs desservant certains bâtiments et infrastructures : « 1° un cheminement permanent est libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre et sur une hauteur minimale de 2,2 mètres mesurée à partir du sol. »

b) Capacité des réseaux

Concernant la capacité des réseaux de distribution d'électricité à accueillir les bornes, cet aspect a fait l'objet d'une analyse dans le cadre de la Convention organisant une coopération horizontale entre la Région wallonne et les agences de développement territorial (ADT) pour la mise en œuvre d'une action de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déploiement de bornes de chargement sur le domaine public communal. En effet, une cartographie indicative d'implantation de bornes a été établie sur base de critères d'aménagement du territoire, de mobilité, démographiques, socio-économiques et d'implantation des attractions touristiques et des lieux culturels. Celle-ci a ensuite été croisée avec les données relatives à la disponibilité du réseau de distribution d'électricité, grâce à la contribution des gestionnaires de réseau de distribution (GRD), afin d'identifier les sites les plus propices pour un déploiement prioritaire des infrastructures de chargement. Il en ressort que les deux tiers des sites identifiés sur base des lieux d'activités se trouvent dans des zones où la disponibilité du réseau électrique est, sans investissement, limitée voire problématique pour l'installation de bornes semi-rapides. Seulement un tiers des zones étudiées (des hexagones de 250 m d'apothème) présente une forte disponibilité du réseau électrique.

c) Question de la sécurité incendie dans les parkings souterrains

L'évolution des véhicules (l'électrification impliquant la présence de batteries imposantes, mais aussi le recours plus élevé au plastique qui peut représenter aujourd'hui 15 à 20 % de la masse d'un véhicule à motorisation thermique) provoque des incendies avec plus de fumées et de chaleur, et qui sont plus difficiles à combattre pour les pompiers. À la suite d'incidents, certaines zones de secours ont commencé à appliquer des exigences supplémentaires pour les parkings fermés, de manière non-harmonisée.

Le *Fireforum*¹¹ a dès lors édité, le 25 mars 2022, un code de bonne pratique relatif à la sécurité incendie en rapport avec les voitures électriques et hybrides et les infrastructures de rechargement dans les parkings nouveaux et existants. Il prévoit une progressivité globale du niveau d'exigence en termes de moyens de protection en fonction de la profondeur du parking et de la superficie totale du parking et de son plus grand compartiment. Les parkings hors sol et de type ouvert y sont également repris.

À l'heure actuelle, il n'existe pas encore de réglementation en Belgique. Il est question que les règles édictées dans le code de bonne pratique du *Fireforum* puissent servir de base à de futures obligations légales.

Pour les mêmes raisons d'évolution des véhicules mais aussi des méthodes de construction des parkings, l'arrêté royal du 20 mai 2022 a modifié l'A.R. du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments doivent satisfaire. Dorénavant les mesures de sécurité incendie à prendre et leur fiabilité augmentent avec la superficie et/ou la profondeur du parking.

d) Question de la conformité électrique de l'installation et du contrôle électrique lors de l'installation de bornes à domicile

Un nouveau chapitre 7.22. donnant des prescriptions complémentaires pour les installations électriques de bornes de recharge pour véhicules électriques (il ne concerne pas l'alimentation au moyen d'un socle de prise de courant) a été introduit dans le Règlement général sur les installations électriques (RGIE) ; il a été publié au Moniteur belge le 16 août 2022. Ce nouveau chapitre s'applique tant aux installations domestiques (chez un particulier) que non domestiques (dans une entreprise, dans un parking, dans un lieu public, dans une grande station de recharge). Le contrôle de

¹¹ Fireforum asbl est une association regroupant des fédérations d'entreprises, des associations de pompiers, Buildwise (jadis dénommé CSTC), des acteurs du secteur de l'assurance, etc. Elle a pour but d'améliorer la sécurité incendie en stimulant le dialogue.

conformité avant la mise en usage intègre l'application du chapitre 7.22. pour les nouvelles bornes de charge installées à partir du 1er novembre 2022. Si les bornes existantes avant cette date sont adaptées aux nouvelles prescriptions, elles doivent faire l'objet d'un nouveau contrôle de conformité avant la mise en usage (car l'adaptation est à considérer comme une modification importante). L'installation d'une borne électrique peut dès lors nécessiter la mise en conformité de l'installation électrique du bâtiment qui l'abrite, engendrant des coûts supplémentaires non négligeables.

Notons également que le règlement technique pour la gestion des réseaux de distribution d'électricité et l'accès à ceux-ci en Wallonie¹², précise à son art. I.15 § 1er que l'utilisateur du réseau de distribution doit informer sans délai le GRD de toute modification de ses installations (telle que l'installation de panneaux photovoltaïques, d'un dispositif de chargement de véhicule électrique ou de chauffage par pompe à chaleur, ...) dans la mesure où cette modification exige une adaptation des informations en possession du GRD.

e) Question de l'accessibilité financière

L'électrification rapide du parc de véhicules semble inéluctable. Le choix posé engendre un ensemble de questions éthiques (lié notamment à la disponibilité des ressources naturelles et aux conditions de son extraction) et de questions sociales, liées à l'accessibilité des véhicules électriques pour les publics plus précarisés, d'une part, et liées à la capacité de la mise en place de solution de recharge dans des quartiers plus denses, dont la typologie ne permet pas aisément le déploiement de bornes, d'autre part.

Les véhicules de société ne représentant que 721.000 véhicules (pour les véhicules légers), sur les 5.928.000 voitures immatriculées en Belgique (12%). Si les « incitants » fiscaux et sociaux sont particulièrement forts pour ces véhicules, qui devraient rapidement être électrifiés, seule une évolution importante du marché automobile et une modération du prix des véhicules permettra le développement de l'électrification dans les autres segments du parc de véhicules en Belgique.

Force est de constater que ces évolutions doivent s'accompagner d'une attention importante à la question de l'accessibilité des infrastructures de recharge et qu'il convient de veiller à ce que le déploiement soit équilibré au niveau territorial.

4. Mise en œuvre du déploiement des bornes

a) Occupation privative du domaine public et permis d'urbanisme

Toute utilisation privative et durable du domaine public doit faire l'objet d'une autorisation *ad hoc* de l'autorité compétente. Ces autorisations seront tantôt des permis de stationnement, tantôt des permissions de voirie, selon l'existence d'une emprise matérielle et la permanence de l'occupation. En fonction du type d'autorisations, la commune seule **ou** la commune et le gestionnaire du trottoir seront compétents pour délivrer l'autorisation. Cela implique donc que chaque dossier peut être soumis aux pouvoirs d'appréciation d'une ou plusieurs autorités (notamment pour les trottoirs régionaux soumis à une double autorisation domaniale).

Nous insistons sur le fait que ce système d'autorisation préalable est **indispensable** en vue d'autoriser tout particulier à faire un usage spécial et durable du domaine public. Tel sera le cas du passage d'un câble de recharge sur/au-dessus/dans le trottoir et/ou de l'installation d'une borne sur ou au-dessus du domaine public (ancré dans une façade d'immeuble sis à front de voirie par

¹² Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2021 (M.B. 15.7.2021) approuvant le règlement technique pour la gestion des réseaux de distribution d'électricité en Région wallonne et l'accès à ceux-ci.

exemple). Ces principes valent pour les dispositifs mis en place par les particuliers mais également pour l'installation de bornes publiques¹³, en l'absence de droit consacré réglementairement¹⁴.

Face à une demande d'autorisation, l'autorité peut soit la délivrer, soit la refuser, soit la délivrer sous condition(s). La décision de l'autorité se fondera sur des motifs en lien avec la gêne de la circulation publique (et sécurité publique) et/ou d'atteinte à la gestion ou la conservation du domaine (v. supra point 3. a)). Son pouvoir d'appréciation ne peut être arbitraire (motivation formelle de ses décisions, principes généraux de droit administratif, ...). Elle doit en outre respecter le principe d'égalité dans l'octroi d'autorisation accordée aux usagers se trouvant dans les mêmes conditions.

Nous insistons sur le fait que ces autorisations sont **par essence** précaires et donc modifiables ou révocables à tout moment, sans préavis, ni indemnité, lorsque l'intérêt général le requiert. Tel serait le cas, par exemple, si des travaux d'impétrants sont requis, impliquant de revoir les modalités de l'autorisation (voire sa révocation). La révocabilité implique une remise en état des lieux, au frais du demandeur de l'autorisation. Evidemment, l'autorité dispensatrice ne peut agir sans motif ou de manière abusive.

On précisera en outre que ces autorisations sont en principe personnelles et incessibles. En d'autres termes, en cas de mise en location ou vente de l'immeuble, une nouvelle autorisation devrait normalement être demandée et obtenue par l'occupant des lieux.

Enfin, si des dispenses de permis d'urbanisme sont prévues pour le placement de bornes de recharge sur l'espace public, tel n'est pas le cas pour les éventuelles installations fixes placées pour permettre le passage d'un câble de recharge sur un trottoir (comme le placement d'un fourreau fixe ou de dalles amovibles), à moins que ce type de dispositifs ne soient considérés comme du « petit mobilier urbain » (R.IV.1-1 – W-6 du CoDT).

b) Gestion du stationnement

Le Code de la route permet la réservation d'emplacements pour des véhicules électriques. Deux tempéraments sont à apporter à cette possibilité :

- Cet emplacement **n'est pas privatif**. Or, si la borne de recharge liée à la réservation de cet emplacement appartient au particulier qui a fait la demande et n'est accessible que par lui, seul celui-ci pourra bénéficier de ladite borne...
- Les limitations de durée de stationnement sont applicables à un véhicule électrique ou électrique hybride en charge.

Il convient de veiller au respect des principes d'égalité et de non-discrimination. En d'autres termes, si un emplacement est réservé à la demande d'un particulier pour lui permettre de recharger son véhicule à proximité de sa borne de recharge, un autre particulier se trouvant dans une situation comparable ne pourrait se voir refuser la réservation d'un tel emplacement. Il pourrait donc y avoir une multiplication de ces demandes et réservations. Il convient donc de veiller à ce que le placement d'une borne par un particulier n'implique pas de facto une réservation d'un emplacement de stationnement.

Pour y parvenir, certaines villes et communes à l'étranger tendent à dépersonnaliser les emplacements de stationnement réservés à certains usages, en ne les plaçant pas à proximité immédiate du domicile du demandeur. Les demandeurs placent alors, à un emplacement choisi par la ville, une borne accessible au demandeur et à d'autres usagers.

Pour placer un panneau de circulation routière permettant de réserver des places pour le rechargement de véhicule électrique, il conviendra, par ailleurs, d'adopter un règlement complémentaire de circulation routière. Le Code de la route prévoit également la possibilité de

¹³ Sous réserve évidemment de l'installation de bornes par la commune et/ou l'autorité gestionnaire.

¹⁴ Comme c'est le cas pour l'utilisation des voiries pour l'installation de réseau de distribution par les GRD.

placer un signal routier permettant de réserver alternativement une même place de stationnement pour différentes catégories de véhicules où d'y appliquer alternativement une réglementation de stationnement spécifique pendant une période déterminée. Ce nouveau panneau de signalisation permettra de mener une politique de stationnement plus flexible.

Pour assurer la gestion du stationnement dans le cadre de bornes publiques, des opérateurs commencent à proposer des solutions permettant de réserver de manière temporaire des emplacements de stationnement le temps d'une recharge (pour assurer une meilleure rotation), d'alerter en cas de dépassement, de tarifier distinctement les moments de recharge et les moments de stationnement uniquement, etc. Ces mécanismes de régulation du stationnement posent la question du contrôle et de la gestion de tels systèmes. Certaines compétences des communes devraient en outre être renforcées pour assurer un bon fonctionnement du système (not. la possibilité de procéder à l'enlèvement de véhicules).

Soulignons, par ailleurs, que le développement des bornes, tant sur une propriété privée que sur le domaine public, ne se concilie pas avec un système de stationnement alterné semi-mensuel puisque ce dernier empêche la recharge d'un véhicule d'un côté de la voirie, deux semaines par mois. Ce type de régulation du stationnement se justifie (notamment par la largeur de la voirie, ses abords et la configuration des lieux) et devrait être supprimé, si des bornes sont installées dans lesdites rues, créera inévitablement des difficultés (notamment choisir le bon côté...).

c) Décret impétrants et exceptions possibles

Dans l'hypothèse où un particulier reçoit l'autorisation de placer, sur la voirie, une borne de recharge ou des installations fixes en vue de faire passer son câble de rechargement (comme le placement d'un fourreau fixe ou de dalles amovibles) et qu'il réalise lui-même (ou par le biais d'un entrepreneur qu'il choisit) les travaux y relatifs, ce dernier va réaliser, en réalité, un chantier sous, sur ou au-dessus d'une voirie, de sorte qu'*a priori*, il sera soumis aux obligations du Décret du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers, sous, sur ou au-dessus des voiries ou des cours d'eau (Décret Impétrants). En effet, l'article 8, alinéa 1er, 6° de ce décret prévoit qu'y sont soumises les personnes " qui disposent du droit d'utiliser la voirie ou le cours d'eau pour y exécuter des chantiers".

Des dispenses à certaines des obligations prévues par ce décret sont fixées au sein du Règlement technique de la Commission de coordination des chantiers du 20 mars 2015 relatif aux dispenses prévues aux articles 10, 12 et 19 du décret du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers sous, sur et au-dessus des voiries ou des cours d'eau, approuvé par un arrêté du Gouvernement wallon du 16 juillet 2015¹⁵.

¹⁵ Le Décret Impétrants ne s'appliquera, en revanche, pas, à notre sens, dans l'hypothèse où la borne est placée sur la façade du particulier. En effet, l'exposé des motifs de ce décret prévoit que :

« Sont également visées toutes autres personnes qui disposent du droit d'utiliser la voirie ou le cours d'eau pour y réaliser un chantier et ce peu importe que ce droit soit mis concrètement en oeuvre : tel est notamment le cas de firmes privées ou encore de sociétés telles que la Sofico, la Spge. Cette notion est plus large que la notion de maître d'ouvrage définie à l'article 1er, 2°, puisque l'article 8, 6°, vise tout maître de l'ouvrage potentiel, c'est-à-dire toute personne ayant la faculté légale de réaliser un tel chantier à un moment donné mais sans pour autant en avoir déjà l'intention. Les particuliers en tant que tels ne sont pas visés par le texte en projet, sauf s'ils disposent effectivement du droit d'utiliser la voirie ou le cours d'eau pour y effectuer un chantier, ce qui est relativement rare. Ainsi par exemple, la pose d'un échafaudage pour des travaux à réaliser à la façade d'un immeuble n'est pas visée. Ne sont pas visés non plus par cet article, ceux qui sont mandatés par les titulaires de tels droits pour réaliser les travaux, soit les entrepreneurs. »

Le législateur semble donc avoir voulu exclure du champ d'application du décret les travaux réalisés par des particuliers sur leurs façades privées bordant la voirie et ce, même s'il est nécessaire d' « utiliser » la voirie pour les exécuter.

d) Répartition des bornes

Le déploiement des bornes de rechargement se doit d'être réalisé selon une répartition équilibrée sur l'ensemble du territoire wallon de manière à ce qu'aucune commune ne soit délaissée, quelle que soit son profil socio-culturel et économique. Il ne peut y avoir des territoires qui deviendraient des "zones blanches" en matière de recharge de véhicules électriques car une telle situation engendrerait une spirale négative en matière d'attractivité pour ces territoires. Cette attention doit concerner autant les noyaux d'habitat, qui peuvent concentrer plusieurs difficultés d'ordre technique (capacité du réseau, partage de l'espace public, ...) que les zones rurales qui peuvent présenter moins d'attractivité commerciale pour les opérateurs.

Ainsi l'action de facilitation et d'accompagnement en cours par les Agences de Développement territorial (ADTs), soutenue par la Région wallonne, pour le déploiement de bornes de rechargement de véhicules électriques sur le domaine communal vise l'ensemble des communes wallonnes. Elle permet de réaliser des regroupements de communes pour des appels d'offre en vue de l'octroi de concessions sur des territoires plus ou moins vastes présentant des avantages, notamment en termes d'attractivité pour les opérateurs et de mutualisation des procédures. Durant la phase d'identification des lieux, chaque commune a été concertée pour définir les zones plus propices à l'installation de bornes de rechargement semi-rapides, en fonction de l'objectif de l'action (recharge en "activités" - courses, repas au restaurant, activité sportive, représentation culturelle, ...) et de la disponibilité du réseau de distribution d'électricité.

Il importe pour les communes que ces bornes puissent être installées en des lieux qui assurent une rotation suffisante du stationnement pour permettre le rechargement d'un nombre suffisant de voitures par jour. A cet égard, les parkings des gares ne remplissent pas cette condition dans la mesure où le véhicule du navetteur est immobilisé au même endroit durant toute sa journée de travail.

Un focus est également à apporter sur l'équipement en bornes de rechargement des stationnements réservés aux taxis, qui pourrait avantageusement faire partie des contrats de concessions : a priori de telles bornes vont connaître un taux d'occupation et de rotation élevé et ne présente donc pas de difficultés au niveau commercial.

De manière générale, il peut être utile de réaliser des stations regroupant plusieurs emplacements et points de rechargement pour éviter que les voitures ne circulent dans les quartiers en attendant une place pour le rechargement.

e) Prise en charge du coût du déploiement : absence de charge nouvelle pour les communes

Le coût du déploiement des infrastructures de distribution de carburant (diesel, essence, etc.) a jusqu'à présent été pris en charge par l'industrie et, singulièrement pas les fournisseurs de carburant. Le coût du déploiement des bornes de rechargement électrique ne doit pas être mis à charge des communes, d'autant que ce coût ne se limite pas au prix de la borne en tant que tel mais inclut également les aménagements nécessaires de l'infrastructure qui peuvent s'élever rapidement à des dizaines de milliers d'euros comme l'illustre le retour d'expérience d'une commune ayant fait placer deux bornes de rechargement pour véhicules électriques sur la place communale. Dans ce cas, la réalisation des travaux a nécessité une étude d'adaptation du réseau du GRD. Celle-ci a débouché sur des coûts d'adaptation du réseau s'élevant à deux fois le coût des bornes placées et qui ont été facturés à la Ville. Vu la capacité limitée des réseaux, évoquée au point 3. c), ce témoignage interpelle quant aux coûts importants de raccordement des bornes s'il devait être mis à la charge des communes.

f) Risque commercial et technologique lié à l'exploitation des bornes : absence de charge nouvelle pour les communes

La fourniture d'électricité au travers d'un réseau de bornes devient une activité commerciale à part entière avec la généralisation progressive des motorisations électriques ou hybrides au sein du parc de véhicules. Selon l'UVCW, il ne relève pas du rôle des communes de supporter ni le risque commercial d'exploitation qui découle notamment de la fluctuation rapide des prix de l'électricité, ni le risque lié à l'obsolescence progressive des technologies déployées (tant pour les motorisations des véhicules que pour les bornes).

L'action de facilitation et d'accompagnement par les ADTs évoquée au point d) ci-dessus constitue une manière d'accroître l'attractivité de territoires pour des opérateurs privés. Par ailleurs, certains opérateurs privés de bornes de rechargement ont développé les outils pour adapter journalièrement les prix de la recharge en fonction des fluctuations des prix de l'électricité sur les marchés, de manière à minimiser ces risques.

g) Universalité de paiement

Dans sa proposition de règlement sur le déploiement des infrastructures pour le rechargement des véhicules électriques, l'Union européenne entend imposer le recours à un moyen de paiement universel. Selon l'UVCW, il convient dès à présent d'équiper les bornes qui vont être déployées d'un dispositif permettant le paiement par simple carte bancaire. En effet, les moyens de paiement sous forme d'abonnement ou nécessitant de détenir la carte d'un fournisseur ou d'utiliser une application sur smartphone risque de créer l'exclusion des personnes âgées, de toute personne peu à l'aise avec les outils numériques, des voyageurs de passage, des personnes dont le téléphone est déchargé, ...

h) Du sort des bornes en place en cas de chantier

Dans l'hypothèse où un chantier est réalisé sous, sur ou au-dessus d'une voirie sur laquelle se trouvent des bornes, les questions suivantes se posent : dans quel délai faut-il prévenir le propriétaire de la borne des travaux à venir ? A qui incombera le coût du déplacement de la borne ? Le propriétaire de la borne pourra-t-il solliciter une indemnité dans l'hypothèse où le chantier dure particulièrement longtemps et empêche ledit propriétaire de bénéficier de sa borne ? Comment coordonner les travaux pour replacer la borne avant de refermer la voirie ?

Le Décret Impétrants prévoit la mise en place d'une procédure d'état des lieux d'entrée et de sortie des travaux entre le gestionnaire de la voirie et l'auteur des actes et travaux. Cette procédure vise à assurer une adéquate remise en état des lieux.

Si une borne de recharge ou une installation fixe placée pour permettre le passage d'un câble de recharge sur un trottoir se retrouve dans le périmètre du chantier et qu'en vue de réaliser celui-ci, cette borne/installation fixe doit être retirée pour être replacée en fin de chantier, il conviendrait, même si le chantier ne fait pas l'objet d'une coordination, que l'opérateur ou le particulier ayant installé la borne/installation fixe se charge de vérifier la correcte remise en place de ladite borne et soit donc partie à la procédure d'état des lieux précitée, à moins que les autorisations domaniales précaires délivrées en ce sens ne soient révoquées pour cause de chantier.

i) Charte point de vue esthétique

Pour assurer une cohérence et le caractère esthétique du mobilier urbain qui participe à l'attrait général de l'espace public, et aussi afin de permettre une meilleure identification des équipements, une commune devrait avoir la possibilité d'imposer une charte graphique pour les bornes de rechargement installées sur son territoire.

5. Des réponses à apporter à court terme

Les citoyens sont forcés progressivement par les législations belge (loi Van Peteghem sur les voitures de société) et européenne (interdiction de vente des voitures et utilitaires légers à moteur thermique en 2035) de s'équiper de véhicules électriques.

Les chiffres d'Agoria montrent que la Wallonie compte peu de points de rechargement de véhicules électriques accessibles au public (voir au point 2.).

Les citoyens qui ne disposent pas d'un emplacement de stationnement privé qu'ils peuvent équiper d'une borne de chargement cherchent des solutions à proximité de leur domicile ou lorsqu'ils sont en activité d'une certaine durée. Au vu des éléments susmentionnés (occupation du domaine public, accessibilité, ...), il convient de privilégier les dispositifs de recharges de véhicules hors voirie à l'initiative des acteurs privés (particuliers ou entreprises – notamment celles qui octroient des voitures de société et les stations de carburants). Les autorités régionales devraient davantage encourager la mutualisation des bornes (pour les entreprises et les parkings des centres commerciaux par exemple), en développant un cadre attractif pour ce faire (guide de référence, incitants, ...).

Il conviendra en outre de permettre aux GRD de réaliser les investissements nécessaires dans leur réseau pour assurer la transition énergétique.

6. Pistes pour lever certains obstacles à moyen terme

Les points évoqués dans les chapitres 1 à 4 mettent en évidence les enjeux du déploiement de l'infrastructure de rechargement des véhicules électriques et également une série d'éléments de cadrage et les contraintes à prendre en compte pour réaliser un déploiement harmonieux dans le respect de l'ensemble des usagers et acteurs liés à l'utilisation de la voirie.

Dans ce chapitre, nous proposons plusieurs pistes à moyen terme pour lever ces obstacles et assurer un meilleur partage de l'espace public.

a) Développer les voitures partagées avec leur station de recharge

Différentes études ont montré que, en moyenne, les voitures individuelles sont entre 95 et 98% du temps à l'arrêt, en stationnement. L'autopartage permet à l'utilisateur de recourir à une voiture lorsqu'il en a besoin et à d'autres personnes de s'en servir ensuite. Les frais sont partagés, la voiture est utilisée de manière plus efficiente et mobilise moins d'espace de stationnement. Le développement de stations de voitures partagées à motorisation électrique et équipées de bornes de rechargement permettrait de libérer l'espace public d'un certain nombre de véhicules et de réduire la tension relative aux questions de stationnement. Une autre formule qui se développe est le partage d'un véhicule avec ses voisins. Il est constaté qu'une voiture partagée remplace 6 à 15 voitures de particuliers¹⁶. Cela implique également moins de bornes à placer et moins de difficulté quant à la disponibilité du réseau de distribution d'électricité pour leur raccordement.

b) Requalifier l'espace public : aménager des parkings hors voirie équipés en bornes

Les centres, où les bâtiments se situent à front de voirie, vont se trouver de plus en plus confrontés à des conflits d'usage notamment entre la nécessité de donner une place à la mobilité douce et de garantir un cheminement de largeur suffisante aux piétons, entre l'obligation à venir d'améliorer la

¹⁶ Voir : <https://www.rtf.be/article/partager-sa-voiture-c-est-remplacer-6-a-15-voitures-de-particuliers-9893695>

performance énergétique des bâtiments qui implique notamment l'isolation des façades idéalement par l'extérieur lorsque leur caractère architectural ne doit pas être préservé, et entre le besoin de déployer l'infrastructure de rechargement pour les véhicules électriques. L'apparition concomitante de ces différents besoins liés à l'émergence d'une société décarbonée ne serait-elle pas l'occasion de repenser l'occupation de la voirie et de réaménager l'espace public, notamment lors d'opérations de rénovation de quartier ? Ainsi le stationnement pourrait avantageusement être déplacé hors voirie, dans différentes poches de parking qui seraient établies par quartier et dont les emplacements seraient équipés de bornes de rechargement (le réseau de distribution étant alors renforcé en ces lieux particuliers). La voirie libérée du stationnement pourrait alors être aménagée pour l'accueil des modes en doux, tout en permettant les rénovations énergétiques des façades qui s'y prêtent en terme urbanistique.

c) Développer et équiper les parkings de covoiturage et de délestage

Le développement de parking de covoiturage à proximité de nœuds de mobilité et de parking de délestage à l'entrée des villes, équipés de bornes de rechargement présentent plusieurs avantages :

- Concentrer l'aménagement d'infrastructures de rechargement et de renforcement du réseau de distribution d'électricité si nécessaire ;
- Encourager la recharge en journée, lorsque les installations renouvelables photovoltaïques injectent leur production sur le réseau. De cette manière, le détenteur d'un véhicule électrique aide le réseau à régler les problèmes de congestion ;
- Réduire la circulation automobile dans les centres au profit de la mobilité douce et des transports en commun dont les dessertes seront améliorées ;
- Limiter le stationnement dans les centres au profit d'un meilleur partage et aménagement de l'espace public ;
- Améliorer la qualité de l'air.

La mise en œuvre d'une telle mesure implique de localiser des espaces adéquats, d'en disposer ou de pouvoir les acquérir et, une fois aménagés, de garantir la sécurité des véhicules qui y sont stationnés.

Un soutien régional est indispensable pour la réalisation (achat et aménagement de terrains) et la sécurisation de ce type d'infrastructures qui participerait à la réalisation de la vision FAST 2030 de la Wallonie.

d) Proscrire les câbles qui traversent le trottoir, au travers du règlement général de police

Au regard des 3 pistes proposées au point 3.a), de leurs avantages respectifs et du danger que constituent pour les piétons les câbles traversant les trottoirs, laisser des câbles traverser le trottoir est à proscrire, au travers du règlement générale de police. L'UVCW propose de mettre à jour son modèle en y intégrant ce point.

AVIS

L'Union des Villes et Communes de Wallonie a été sollicitée par la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité du Parlement wallon pour lui communiquer un avis écrit sur le déploiement des bornes de rechargement pour véhicules électriques en Wallonie.

La Wallonie compte peu de points de rechargement pour véhicules électriques accessibles au public. Aujourd'hui les communes doivent faire face à des citoyens désespérés, auxquels le véhicule électrique est imposé dans certains cas, et qui sont contraints de bricoler des solutions pour pouvoir recharger leur véhicule à proximité de leur domicile.

Les communes émettent de vives réserves sur ce passage aussi massif à l'électrique, voulu par l'Europe, soutenu par le Fédéral (au niveau fiscal). Il convient de ne pas oublier les autres technologies permettant la décarbonation des transports par route, qui se développeront peut-être d'ici quelques années et, par conséquent, de ne pas tout miser sur l'électrique sans circonspection.

Il est évident que les demandes d'occupation du domaine public pour recharger son véhicule vont croître au fil du temps (en particulier pour les câbles allant d'une habitation privée à un véhicule stationné en voirie). Vu l'encouragement massif à passer aux voitures électriques et le faible nombre de bornes publiques actuellement disponibles, nous craignons **une incompréhension de la part de certains citoyens**, pensant à tort que ce type d'occupations est un droit acquis, ne pouvant être refusé, voire ne nécessitant aucune autorisation préalable (et soulignons **l'importance que le cadre légal n'évolue pas en ce sens, afin que l'autorité communale garde la pleine maîtrise du domaine public**). De même, nous craignons que les conséquences de la précarité des autorisations soit peu prise en compte par les citoyens.

L'autorité régionale devrait opportunément appuyer les autorités locales dans l'information à apporter aux citoyens sur les conditions à respecter en matière d'occupation du domaine public. De même, il pourrait être opportun de s'assurer que ces principes soient rappelés en amont de travaux d'installation de bornes domestiques (informations à donner par les entrepreneurs lors des devis par exemple).

Cependant, **au regard du danger que constituent pour les piétons les câbles traversant les trottoirs, l'UVCW pense que cette solution est à bannir**.

Le déploiement de l'électromobilité en Wallonie impose donc une **réponse régionale** (et fédérale) **transversale** forte. Bien que certaines actions aient été lancées par les différents niveaux de pouvoir, nous déplorons une vision trop sectorielle, limitée dans le temps et non synchronisée avec l'accélération du déploiement des véhicules électriques. **Nous appelons donc singulièrement la Région wallonne à se saisir de cette thématique dans toutes ses composantes, avec une vision transversale à court, moyen et long termes**, indispensable pour la mise en œuvre cohérente et harmonieuse du développement de véhicules électriques en Wallonie.

En particulier, il convient de **veiller à un déploiement équilibré des bornes à travers la Wallonie, afin qu'aucun territoire ne soit délaissé** (et perde alors en attractivité) et d'éviter l'apparition de "zones blanches" pour le chargement de véhicules électriques, **tant dans les noyaux d'habitat** (pour des raisons d'ordre technico-économique) **que dans les zones rurales** (pour des raisons économiques).

En outre, il convient d'assurer **l'universalité du paiement aux bornes** en équipant les bornes qui vont être déployées d'un dispositif permettant le **paiement par simple carte bancaire**.

Au vu des éléments identifiés (occupation du domaine public, accessibilité, ...) et des difficultés actuelles auxquels sont déjà confrontées les villes et communes, nous pensons qu'il est primordial de **privilégier les dispositifs de recharges de véhicules hors voirie** à l'initiative des acteurs privés (particuliers ou entreprises). Les autorités régionales devraient davantage **encourager la mutualisation des bornes** (pour les entreprises et les parkings des centres commerciaux par exemple), en développant un cadre attractif pour ce faire (guide de référence, incitants, ...). Par ailleurs, **ni le coût de déploiement des bornes, ni le coût d'exploitation et les risques commerciaux associés** (fluctuation des prix de l'électricité, obsolescence progressive des technologies déployées), **ne doivent être mis à charge des communes**, le coût du déploiement des infrastructures de distribution de carburant (diesel, essence, etc.) ayant jusqu'à présent été pris en charge par l'industrie et, singulièrement pas les fournisseurs de carburant.

Quant à l'occupation de l'espace public, nous estimons que **toute borne installée sur le/au-dessus du domaine public doit être rendue accessible à tous les usagers, dans des conditions égales pour tous (tarifs notamment)**. Nous demandons donc **qu'un dispositif décréteil impose le caractère accessible à tout usager pour toutes les bornes situées sur ou au-dessus du domaine public**.

Le **déploiement d'un réseau de bornes publiques (opéré par des acteurs publics ou privés) doit par ailleurs pouvoir faire l'objet d'une certaine maîtrise par la commune concernée**, notamment quant à leur nombre ou leur localisation, au vu des conséquences que cela peut engendrer en matière de gestion de l'espace public.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie pense **que d'autres leviers plus structurels doivent également être actionnés par la Région pour répondre, à moyen terme, de manière beaucoup plus globale à l'ensemble des contraintes liées à la décarbonation de la société**, dont la mobilité, et à un meilleur partage de l'espace public, tels que le développement des voitures partagées, la réalisation de parking de covoiturage et de délestage équipés en bornes et sécurisés, la requalification de l'espace public associée à l'aménagement de parkings équipés en bornes hors voirie.

En outre, nous pointons notre **inquiétude quant à la capacité des réseaux à supporter l'arrivée massive des véhicules électriques** et l'augmentation du risque de délestage. Il convient de **permettre aux gestionnaires de réseau de distribution d'électricité de réaliser les investissements nécessaires** dans leur réseau pour assurer la transition énergétique.

L'UVCW est donc en attente d'un plan général de la Wallonie qui réponde aux craintes des municipalistes.

tom/mdu/emj/apo/ssm/vbi/28.2.2022