



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PLAN DE DÉPLOIEMENT D'UNE INFRASTRUCTURE DE  
RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES**

<b>Demandeur</b>	M. Alain Maron, Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative.
<b>Demande reçue le</b>	12/12/2022
<b>Exposé</b>	30/01/2023
<b>Documents transmis</b>	Stratégie de déploiement de l'infrastructure de recharge dans la Région de Bruxelles-Capitale – Electrify Brussels (nov. 2022 FR)
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	06/02/2023

L'avis est adopté à l'unanimité à l'exception de Touring qui s'abstient n'ayant pas été en mesure d'effectuer un suivi suffisant.

La Commission regrette de ne pas avoir reçu la version définitive du plan en néerlandais mais uniquement une version provisoire contenant des chiffres différents.

La Commission demande également que la Région s'attelle à la rédaction d'un plan de déploiement d'une infrastructure de recharge pour les poids lourds

## 2. Situation actuelle à Bruxelles – 2.1 Sur le plan de la mobilité - Une offre en évolution sur le marché des voitures particulières électriques à batterie

Page 9, il est mentionné à juste titre que « Pour certains VE, le cout total de possession (TCO) est déjà, aujourd'hui, moins élevé que pour les véhicules thermiques (VT). »

La Commission suggère d'améliorer la communication sur le TCO. Celui-ci est probablement bien connu des entreprises qui octroient des voitures de société, « voitures salaires », mais il est très peu connu du grand public.

## 3. Prévisions – 3.1 Besoins des utilisateurs – les infographies

### Page 15 Habitants disposant de voitures particulières privées

Concernant la recharge rapide en complément, les scénarios ont-ils pris en compte les heures de pic pendant les périodes de vacances ? Pour des trajets plus longs, les propriétaires de VE voudront alors tous charger complètement (100 %) leur véhicule avant leur départ.

### Page 17 Taxis

Actuellement, les taxis sont conduits par des chauffeurs. Dans un avenir (pas si lointain ?), les robots-taxis sont une forme possible de transport public, et les voitures privées à conduite

autonome apparaîtront également sur le marché. Ces taxis robotisés, eux aussi, seront alors tous des VE... il n'y a aucune différence entre eux et ceux conduits par les taxis "traditionnels". Ces évolutions posent de nombreuses questions intéressantes dans une vision à long terme. En effet, des scénarios dans lesquels il existe une demande de la part de catégories qui n'utilisent pas ou peu les taxis actuellement (jeunes, quelques personnes âgées, quelques personnes à mobilité réduite) sont envisageable et représentent alors une demande latente de déplacement. Des questions se posent aussi sur les pics de demande, les besoins en stationnement, les besoins et les types de recharge.

#### Page 18 - Voitures partagées

Vu la croissance récente de l'utilisation des véhicules partagés et les ambitions des opérateurs, la Commission insiste sur l'importance d'utiliser des chiffres de prévision des véhicules partagés les plus à jour.

D'après les annonces des opérateurs Cambio, Poppy, Miles et Greenmobility, l'association autodelen.net estime qu'en 2023, il y aura au moins 1500 véhicules partagés à Bruxelles (et non 1055).

En revanche, il semble irréaliste de penser que 50 % de ces voitures partagées seront effectivement électriques d'ici 2026.

Les chiffres les plus récents (rapport annuel Autodelen.net 2021) montrent que les distances moyennes pour l'autopartage à Bruxelles sont respectivement de 56 km pour les véhicules « round trip » (aller-retour à partir d'une station) et 12 km pour les véhicules en « free floating ».

Concernant les besoins en infrastructures de recharge selon le type d'autopartage, une certaine flexibilité pour l'autopartage en free floating est recommandée. Certains opérateurs utilisent également des stations de recharge publiques ordinaires.

Correction : dans "34% (roundtrip) / 6% (freefloating) du temps utilisé" , remplacer « temps utilisé » par « temps réservé ».

#### Fiabilité des chiffres

La Commission s'interroge sur les chiffres qui sous-tendent les scénarios. Les différences peuvent être comprises, mais le niveau des différences est surprenant (en particulier la moyenne des résidents avec des voitures salariales, par rapport aux résidents avec des voitures particulières et aux navetteurs).

Page 12 : Les résidents possédant une voiture particulière parcourent en moyenne 26 km par jour.

Page 13 : Les résidents qui possèdent une voiture de fonction parcourent en moyenne 72 km par jour.

Page 21 : Les navetteurs parcourent en moyenne 35 km par jour.

Vu les évolutions rapides, la Commission suggère de prévoir une mise à jour annuelle des chiffres et de l'évaluation des besoins.

## **4. Stratégie de déploiement de l'infrastructure de recharge – 4.1 Points de départ de la stratégie en matière de mobilité et d'énergie – 4.1.1. Mobilité**

### **2. Déploiement lié à des exigences minimales en matière d'occupation de l'espace public**

La Commission reconnaît l'enjeu du déploiement des infrastructures de recharge électrique en application des objectifs du Plan Good Move et de l'amélioration de la qualité de l'air en ville traduit en jalons 2025-2036 pour la zone à basses émissions. À ce titre, elle soutient et appuie le plan de déploiement proposé.

Elle s'inquiète toutefois du fait que les études réalisées pour mettre au point cette stratégie aient été réalisées avant les crises (sanitaire, énergétique...) qui accablent aujourd'hui une large part de la population bruxelloise et impactent notamment les prix de l'électricité. Elle s'interroge dès lors sur le réalisme du renouvellement d'un taux aussi élevé du parc automobile bruxellois. Elle craint dès lors que l'électrification de ce parc constitue une bombe sociale

à retardement avec une différenciation socio-économique encore plus marquée du territoire bruxellois entre populations et quartiers bien dotés en bornes et véhicules électriques et les autres.

Elle apprécie que la stratégie prenne aussi en compte d'autres enjeux du plan Good Move tels que le changement de répartition de l'espace public au profit des modes actifs (marche, vélo) et de la mobilité collective et partagée avec comme conséquence une stratégie qui minimise l'espace occupé par les bornes de recharge et les places de stationnement sur la voie publique. Dans la pratique, cela signifie que la Région de Bruxelles-Capitale s'efforce de faire en sorte que le plus grand nombre possible de points de recharge soit installé en domaine privé et semi-public.

Concernant la mise en œuvre de Good Move, la Commission recommande aussi de privilégier une implantation des bornes de recharge en dehors des trottoirs et des espaces dédiés aux piétons. La Commission rappelle l'importance de placer les bornes en priorité en voirie dans l'espace de stationnement. Nonobstant l'importance de ne pas encombrer les trottoirs par des bornes, la Commission recommande d'être attentif au problème que peut poser l'installation de bornes dans l'espace de stationnement en cas de réaménagement de l'espace public notamment pour des infrastructures cyclables.

#### **Ajouter 4. Stationnement des véhicules partagés**

Suivant le plan Good Move et la promotion des véhicules partagés, la Commission demande d'exempter les véhicules d'autopartage du tarif rotatif de stationnement. Logiquement, ce tarif ne peut s'appliquer aux voitures d'autopartage basées en stations. Les voitures partagées en « free floating » et même les voitures partagées de particuliers devraient également être exemptées de ce tarif pour favoriser la mobilité partagée par des coûts plus bas pour les fournisseurs et les utilisateurs. La Commission suggère de chercher des solutions techniques avec les opérateurs de véhicules partagés.

#### **4. Stratégie de déploiement de l'infrastructure de recharge – 4. Stratégie de recharge en voirie – 4.4.2. Garantir la sécurité des piétons**

La Commission se réfère à son avis sur « la recharge individuelle des véhicules sans borne » du 30/05/2022, consécutif à la présentation d'une étude du Centre de recherches routières.

La Commission demande de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers : les cyclistes et les PMR peuvent aussi être concernés.

Elle demande aussi de traiter les différents cas possibles. Outre les câbles sur le trottoir, il existe des systèmes fixés aux façades, des câbles sous des gouttières enterrées voire même des chargements mobiles à partir de camionnettes.

Les interdictions doivent être clairement formulées et accompagnées de système de contrôle. De plus, la Commission suggère que lors de la déclaration de placement d'une borne par un privé, l'administration vérifie systématiquement que le placement de la borne soit conçu pour une utilisation stricte en espace privé.

#### **5. Plan d'action : réalisation en coopération - 5.2 Un travail collaboratif avec tous les acteurs – 5.2.3. Opérateurs de transport public**

Le TEC comme De Lijn auront des besoins potentiels de recharger leurs véhicules en Région bruxelloise, probablement aux terminus. Pour le TEC, les principaux sont Bruxelles-Midi (avenue Fonsny), Ixelles (Place Flagey), Ixelles (La Plaine), Auderghem (Herrmann-Debroux), métro Roodebeek et, dans une moindre mesure, Uccle Calevoet et place du Luxembourg. Pour De Lijn, les principaux terminus sont les gares du Nord et du Midi, Roodebeek, Kraainem Metro (Woluwe St.-Lambert), Etterbeek Station/La Plaine (Ixelles), Gare de l'Ouest (St.-Jean-Molenbeek), Simonis (Koekelberg), UZ Brussel (Jette) et Bordet (Evere, au futur, après la construction de la ligne M3).

La Commission demande de prévoir des dispositifs à l'usage des transports en commun, que ce soit via une source électrique de la STIB (via réseau de métro voire tram) soit via une source de la SNCB.

Viser l'interopérabilité, la standardisation des systèmes et des accords sur des emplacements bus est important.

## 5. Plan d'action : réalisation en coopération - 5.2 Un travail collaboratif avec tous les acteurs

### **AJOUTER** Cybersécurité

La Commission demande de développer le volet sécurité de la note de vision sous l'angle de la sécurité technologique. Si les risques d'incendie sont évoqués (surtout pour les parking fermés) il n'est pas fait mention de risques liés aux personnes mal intentionnées, notamment en matière de cybersécurité. Ce genre d'appareils fait partie des technologies que l'on appelle 'IoT' (Internet of Things) ou tout simplement « objets connectés ». Ces technologies font encore un peu partie des enfants pauvres de la cybersécurité car l'innovation a tendance à avancer plus vite que la sécurité (qui est vue comme un frein) et sont souvent moins maîtrisées que les sites web qui sont des technologies plus anciennes. Les méthodes de cybersécurisation se développent néanmoins et arrivent progressivement à maturité.

La Commission recommande une analyse de risque de la cybersécurité des équipements de recharge IoT et, si nécessaire, de compléter le plan par des conditions pour les sous-traitants et constructeurs.