

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

7 JUIN 2021

## PROPOSITION DE DÉCRET

**visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation \***

déposée par

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

## AMENDEMENTS

proposés par

MM. Antoine et Matagne

# PROPOSITION DE DÉCRET

visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation

## AMENDEMENTS

### Amendement n°1

Dans la proposition de décret visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation, il est inséré un chapitre 4 intitulé « Droit à la prise ».

### JUSTIFICATION

Cet amendement s'inscrit dans la logique de l'amendement n° 2.

### Amendement n°2

Dans le chapitre 4, inséré par l'amendement n°1, il est inséré un article 7/1 rédigé comme suit :

« Art. 7/1. Dans le décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, il est inséré un article 34/1 rédigé comme suit :

« Art. 34/1. §1<sup>er</sup>. Toute commune peut demander, dans la cadre de la procédure du présent article, à son gestionnaire de réseau de distribution, le placement, pour son propre compte, d'un point de recharge à haute puissance sur le domaine public.

Le placement inclus le cas échéant le renforcement de la capacité du réseau.

L'obligation de service public est évaluée tous les ans. Un rapport est transmis au Gouvernement par le gestionnaire de réseau le 1<sup>er</sup> décembre de chaque année.

§2. En application de l'article 33, §3, de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE, le gestionnaire de réseau d'électricité développe, gère et exploite le point de recharge installé en vertu présent article.

Le Gouvernement procède cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente disposition à une consultation publique pour évaluer l'intérêt potentiel d'autres parties à développer, exploiter ou gérer les points de recharge installés en vertu du présent article.

Si la consultation publique indique que d'autres parties sont en mesure de développer, d'exploiter ou de gérer les points de recharge en question et qu'une concession de service est passée, le gestionnaire de ré-

seau de distribution cesse son activité dans ce domaine au maximum une année après l'octroi de la concession de service.

L'appel d'offre prévoit nécessairement que le gestionnaire de réseau de distribution récupère la valeur résiduelle des investissements qu'il a réalisés dans les infrastructures de recharge.

§3. Toute personne physique peut demander à la commune le placement sur le domaine public et à proximité de son domicile d'un point de recharge.

La demande est recevable aux conditions suivantes :

a) le demandeur est propriétaire d'un véhicule électrique ou bénéficie en vertu de l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, d'une mise à disposition d'un tel véhicule électrique par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, pour utilisation personnelle;

b) le véhicule électrique dispose d'une autonomie d'au moins 45 kilomètres en mode entièrement électrique selon la méthode de mesure WLTP;

c) le demandeur est domicilié sur le territoire communal ou le demandeur a son lieu de travail sur le territoire communal;

d) le demandeur domicilié sur le territoire communal ne dispose pas d'un point de recharge à son domicile;

e) le demandeur qui a son lieu de travail sur le territoire communal ne dispose pas d'un point de recharge mis à disposition par son employeur.

La demande s'effectue via un site internet géré par les gestionnaires de réseau de distribution.

§4. Le gestionnaire de réseau de distribution rend un avis sur la demande introduite en vertu du présent article dans les trente jours de la réception de l'avis.

L'avis est négatif si :

a) un point de recharge électrique à haute puissance est déjà installé sur le domaine public à proximité du domicile ou du lieu de travail du demandeur;

b) le point de recharge mentionné au a) est utilisable dans des plages horaires raisonnables;

c) l'installation d'un point de recharge n'est pas techniquement réalisable.

§5. L'avis est communiqué au collège communal dans les sept jours de son approbation.

Le collège communal approuve ou non la demande introduite par le demandeur dans les trente jours de la réception de l'avis du gestionnaire de réseau.

§6. Lorsque le collège communal approuve la demande, il détermine l'emplacement du point de recharge dans les conditions suivantes :

a) le point de recharge est installé à proximité immédiate du domicile du demandeur ou du lieu de travail du demandeur;

b) l'installation est reconnaissable, visible et utilisable par un large groupe cible;

c) l'installation est réalisée dans l'ordre de priorité suivant : un carrefour, les deux premières places de stationnement dans le sens de la marche de la rue, à proximité d'équipements ayant une fonction publique, à proximité d'une entreprise.

§7. Lorsqu'un point de recharge est fréquemment utilisé, le collège communal peut charger le gestionnaire de réseau de distribution de l'installation d'autres points de recharge équivalents.

Le nombre de points de recharge installés en vertu de l'alinéa 1<sup>er</sup> est de maximum trois.

§8. Lorsqu'il prend les décisions d'installation visées aux paragraphes 2 et 3, le collège communal octroie la permission de voirie nécessaire au gestionnaire de réseau dans les deux semaines de sa décision.

§9. Le point de recharge visé au présent article doit :

a) être utilisable par un véhicule électrique au sens de l'article 2, 27<sup>o</sup> bis;

b) être interopérable.

Par interopérable, il faut entendre la capacité d'un composant ou d'un ensemble de composants d'un système utilisé pour la recharge d'un véhicule électrique à fonctionner avec d'autres composants ou systèmes de même finalité sans restriction de mise en oeuvre ou d'accès à la recharge, en respectant des interfaces standardisées ouvertes en termes mécaniques, électriques et de protocoles d'échanges de données.

§10. Par dérogation à l'article 6 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, aucune rétribution, taxe de stationnement ou redevance de stationnement n'est due pour les véhicules électriques lors de la recharge aussi longtemps que le véhicule électrique est relié au point de recharge. » »

## JUSTIFICATION

L'amendement a pour objet d'instaurer un « droit à la prise » en Région wallonne. Le droit à la prise est une bonne pratique en matière d'installation de bornes de rechargement pour véhicules électriques mise en place à Amsterdam.

Dès 2009, la ville d'Amsterdam (plus de 800 000 habitants) a lancé cette politique publique à destination des personnes ne disposant pas d'un point de recharge

pour leur véhicule électrique. Grâce à cette politique, Amsterdam a pu installer, selon le *Clean Air Action Plan* de la ville d'Amsterdam, plus de 3 000 points de recharge en suivant l'évolution naturelle du marché et des comportements de ses habitants.

La démarche est très simple : toute personne propriétaire d'un véhicule électrique peut introduire une demande auprès de la ville sur un site internet dédié. Après analyse (possibilité technique de raccorder une borne, présence ou non de bornes à proximité), la ville décide ou non de donner suite à cette demande citoyenne. Un consortium installe alors la borne et l'exploite.

Dans son *Clean Air Action Plan* (qui date de 2019), Amsterdam annonce qu'elle aura besoin d'une capacité de 16 000 à 23 000 points de recharge publics dès 2025. Ce chiffre est supérieur à l'objectif de 12 000 points de recharge publics en Wallonie pour 2026.

Le droit à la prise ne constitue pas la seule politique publique mise en place par Amsterdam. La ville octroie également des subsides aux particuliers et aux entreprises pour le déploiement de bornes privées, elle compte mettre en place une zone de basse émission et octroie des privilèges de stationnement aux voitures électriques. Ces trois dernières politiques sont déjà réalisables en Wallonie puisque l'autorité fédérale compte introduire un mécanisme de subsidiation des bornes de rechargement de 2021 à 2024, que les zones de basse émissions communales ont été introduites par le précédent Gouvernement et que les règles de stationnement peuvent être modifiées au niveau local.

Le droit à la prise n'est pas encore d'application en Wallonie. Cette politique constitue pourtant une méthode retenue par le Fonds européen de Développement Régional INTERREG EUROPE qui reprend cette politique publique comme une « best practices » à faire percoler ailleurs en Europe. La pratique s'est d'ailleurs naturellement et rapidement répandue aux Pays-Bas où Utrecht et Zaanstad (entre autres) ont adopté des règlements communaux similaires.

L'amendement a donc pour objet d'introduire en droit wallon le droit à la prise. L'amendement est largement inspiré du règlement municipal de la ville néerlandaise de Zaanstad (*Beleidsregel openbare oplaadpunten elektrisch vervoer gemeente Zaanstad*, 2013).

Le premier paragraphe introduit une obligation de service public à l'égard du gestionnaire de réseau de distribution. Il existe déjà un certain nombre d'obligations de service public actuellement et l'objectif de l'article est d'introduire l'obligation pour le gestionnaire de réseau d'installer une borne pour le compte de la commune. La commune devient propriétaire de la borne mais le gestionnaire de réseau l'exploite. L'exploitation de la borne par le gestionnaire de réseau se réalise dans le cadre du droit européen, plus précisément dans le cadre de l'article 33 de la directive (UE) 2019/944 qui permet notamment aux États membres de permettre aux gestionnaires de réseau d'exploiter les bornes si un appel d'offres a été réalisé.

Cette obligation de service public fait l'objet d'une évaluation annuelle. L'évaluation *a posteriori* constitue un élément important dans la mise en oeuvre

des politiques publiques, ainsi que le rappelle le rapport du Conseil Stratégique dans le cadre du processus « Get Up Wallonia ! ».

Lors des auditions le 26 avril 2021 au Parlement de Wallonie, l'association INTER-REGIES a confirmé qu'un appel d'offres a déjà eu lieu : « La précédente législature avait décidé de lancer cet appel d'offres. En 2019, un appel d'offres public avait déjà été lancé et, à ma connaissance, il n'avait pas remporté un franc succès, il n'y avait pas eu cette émulation espérée d'acteurs privés. ».

Puisque ce point de recharge serait utilisable par tout un chacun, le mieux est de prévoir un « superchargeur ».

Le deuxième paragraphe règle cette considération relative au droit européen. Il est important d'intégrer les gestionnaires de réseau dans l'exploitation à brève échéance car la Wallonie souffre d'un certain retard par rapport aux autres régions d'Europe, aux autres pays européens, voire à certaines villes comme Amsterdam. L'octroi d'une telle mission aux gestionnaires de réseau, qui ont expliqué être prêts à avancer vite en la matière, permettra d'installer rapidement des bornes de recharge sur le territoire wallon.

Le troisième paragraphe s'inspire largement de l'article 2 du règlement municipal de Zaanstad susmentionné. Tout citoyen peut demander à la commune d'installer une borne publique de rechargement. Il s'agit de la mise en oeuvre concrète du droit à la prise.

La demande n'est recevable que si le demandeur possède une voiture électrique, cette voiture pouvant être une voiture de société. La demande est aussi recevable si les personnes qui travaillent dans la commune. Evidemment, le demandeur ne doit pas posséder borne de recharge à son domicile ou sur le lieu de travail.

Le public cible de la mesure est la population qui ne dispose pas de possibilité pour installer une borne à domicile, c'est-à-dire typiquement les personnes vivant en appartement ou dans des maisons mitoyennes. Le demandeur s'effectue via internet, par exemple via le site « Connect my Home » où un onglet pourrait être simplement ajouté pour concrétiser le droit à la prise.

Le quatrième paragraphe dispose qu'un avis est rendu sur la demande citoyenne par le gestionnaire de réseau. L'avis est négatif si une borne publique existe déjà à proximité du domicile ou de l'entreprise du demandeur. L'avis est positif si une borne publique est disponible mais qu'elle à ce point utilisée que son usage n'est pas possible de manière raisonnable par le demandeur.

Les cinquième et le sixième paragraphes règlent la procédure de validation de la demande par le collège communal. Lorsque le collège communal valide l'installation de la borne publique, celle-ci est installée à proximité de l'endroit sollicité par le demandeur. Il n'y a pas de norme de distance fixée, l'autonomie communale doit jouer sur ce point.

Les éléments du sixième paragraphe sont repris de l'article 7 du règlement municipal de la Zaanstad. Il en va de même concernant le principe institué par le septième paragraphe.

Le huitième paragraphe instaure une délivrance de permission de voirie dans des délais de rigueur afin de ne pas ralentir le processus.

Le neuvième paragraphe est inspiré de deux sources : l'article 3 du règlement municipal de Zaanstad en ce qui concerne le a) et de l'article 2 du décret français n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Il est important de définir l'interopérabilité comme a pu déjà le faire le législateur français afin de s'assurer que le gestionnaire de réseau installe des bornes utilisables par l'ensemble le plus important de voitures électriques.

Le dernier paragraphe s'inspire de l'article 4 du règlement municipal de Zaanstad qui prévoit que le stationnement sur des places de parking n'est pas payant lors du rechargement d'un véhicule électrique.

#### **Amendement n°3**

Dans la même proposition de décret, il est inséré un chapitre 5 intitulé « Déploiement de points de recharge par Province ».

#### **JUSTIFICATION**

Cet amendement s'inscrit dans la logique de l'amendement n°4.

#### **Amendement n°4**

Dans le chapitre 5, inséré par l'amendement n°3, il est inséré un article 7/1 rédigé comme suit :

« Art. 7/1. Le Gouvernement installe, pour le 31 décembre 2035, 25 000 points de recharge selon la répartition suivante :

- a) Province de Luxembourg : 2 000 points de recharge;
- b) Province de Namur : 3 500 points de recharge;
- c) Province de Liège : 7 500 points de recharges;
- d) Province du Brabant wallon : 3 000 points de recharges;
- e) Province de Hainaut : 9 000 points de recharge. »

#### **JUSTIFICATION**

Si l'on part des seuls besoins actuels des propriétaires de voitures électriques afin de fixer le déploiement de points de rechargement, c'est l'assurance de focaliser le déploiement sur l'hinterland bruxellois, principalement le Brabant wallon, le nord-namurois, le nord-liégeois et le nord du Hainaut. En effet, les ventes de voitures électriques et hybrides sont déjà aujourd'hui boostées par le marché des voitures de société. Or, les voitures de société se localisent, selon le Pro-

fesseur de l'ULB, Xavier May, principalement dans les zones précitées (voir l'étude « L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique »).

Le sud du sillon Sambre-et-Meuse risque d'être oublié et c'est donc toute la Wallonie rurale qui sera oubliée si on procède en se basant sur les seuls besoins actuels. Ce serait une discrimination importante et inacceptable envers les wallons ruraux et cela n'encouragera pas ces derniers à passer à l'électrique puisque, toutes les études le disent, le consommateur souhaite avoir la certitude qu'il pourra recharger sa voiture en cas de problème sur le réseau public.

Paradoxalement, partir des seuls besoins des consommateurs de voitures électriques risque de maintenir une pollution atmosphérique et une moindre qualité de l'air dans les zones rurales. Ce problème doit trouver une réponse adéquate.

Pour les zones rurales, un objectif chiffré s'impose donc, de préférence à horizon 2035, afin de laisser le droit à la prise proposé dans l'amendement n°2 et les dispositifs fédéraux et régionaux jouer à plein. Certes, le Ministre en charge de la Mobilité annonce 12 000 points de recharge publics, mais cela risque, comme expliqué précédemment, de bénéficier d'abord aux zones où les voitures électriques sont déjà présentes alors que le manque d'infrastructure constitue justement un obstacle majeur à l'achat d'une voiture électrique.

Par ailleurs, les communes rurales, notamment celles de la Province de Luxembourg, mais aussi de la vallée mosane (comme Huy), encore du sud-namurois (comme Dinant, Beauraing ou Rochefort) constituent des points forts touristiques de la Wallonie. Afin d'attirer les touristes (souvent néerlandais et donc déjà habitués aux bornes de recharge), il convient d'installer massivement des bornes dans les communes concernées. L'infrastructure doit précéder la demande en zone rurale.

Pour fixer ce chiffre fixe par province, il faut partir des données connues. La Commission européenne souhaite la fin des moteurs thermiques pour 2035. Par ailleurs, selon l'association Transport & Environnement (voir l'article « Des véhicules électriques moins chers que les voitures à essence, toutes catégories confondues d'ici 2027 ») : « Les voitures et les utilitaires à batterie électrique pourraient représenter 100% des ventes de véhicules neufs d'ici 2035, même en Europe du Sud et de l'Est, si les législateurs renforcent les normes de CO<sub>2</sub> des véhicules et lancent d'autres politiques pour stimuler le marché, à l'instar d'un déploiement plus rapide des points de recharge ». Il s'agit donc d'être ambitieux et d'être prêt pour le futur proche.

Toute nouvelle voiture de société vendue (c'est-à-dire une immatriculation sur deux en Belgique) sera une voiture électrique dès 2026. Les voitures de société se retrouvent sur le marché de l'occasion en général au bout de 5 ans, donc en 2035, le marché de l'occasion sera saturé de voitures électriques bon marché.

Aussi, selon les statistiques du SPF Mobilité, la Province de Luxembourg représente 8% du parc wallon ; la Province Namur 14% ; la Province de Liège

30% ; la Province du Brabant wallon 12% et la Province de Hainaut 36%. Le parc automobile wallon est connu et les statistiques sont publiques : il y a 1 824 502 voitures privées selon les données de recensement du SPF Mobilité au 1<sup>er</sup> août 2020. Par ailleurs, la norme de croissance du parc automobile wallon, en ce qui concerne les voitures privées, est de 1,1728% entre les années 2015 et 2019, selon les données de recensement du SPF Mobilité au 1<sup>er</sup> août 2020. Si ce taux de croissance se poursuit, il y aura 2 050 133 voitures privées en Wallonie en 2035.

La Fédération belge de l'automobile et du cycle (FEBIAC) recommande une norme selon la laquelle, au minimum, il faut un point de recharge pour dix voitures électriques.

Vu les statistiques de croissance du SPF Mobilité et vu ce besoin équivalent à 10% selon la FEBIAC, on peut alors facilement calculer les besoins wallons. Il y aura environ, toutes autres choses restant égales par ailleurs, 2 233 493 voitures privées. La Wallonie aurait donc besoin de 223 349 points de recharges. Dans le Plan wallon Energie Climat (PWEC), la Wallonie s'est engagée à produire 185 000 points de recharges en entreprise, le Ministre en charge de la Mobilité a par ailleurs annoncé 12 000 points de recharge pour 2026. En soustrayant ces points de recharge annoncés du chiffre de 223 349, qui équivaut à la norme de 10% promue par la FEBIAC, on obtient alors un besoin de 26 349 points de recharge à horizon 2035 pour la Wallonie. Autrement dit, la Wallonie aura besoin de 25 000 points de recharge excédentaires à ce qui est actuellement prévu en vue d'une politique réussie de transition énergétique vers le transport électrique pour 2035.

Se basant sur ces éléments, on peut conclure qu'en 2035, le parc automobile sera massivement électrifié, peut-être même totalement électrifié si on inclut les véhicules hybrides dont il faut aussi encourager l'usage en mode électrique.

Les auteurs du présent amendement proposent donc de fixer un chiffre fixe se basant sur ces constats. Ce chiffre serait fixé province par province, car chaque province est en fait concernée par les questions de ruralité et de tourisme.

Sur base des statistiques officielles de l'administration fédérale, disponibles publiquement, et en partant du nombre de voitures privées détenues au 1<sup>er</sup> janvier 2020, on obtient comme chiffre minimal les chiffres suivants :

- Luxembourg : 2 000 points de recharge;
- Namur : 3 500 points de recharge;
- Liège : 7 500 points de recharges;
- Brabant wallon : 3 000 points de recharges;
- Hainaut : 9 000 points de recharge.

Ce chiffre est calculé de la manière suivante : (nombre de voitures privées par province au 1<sup>er</sup> janvier 2020) \* 10% (proposition proposée par la FEBIAC) = nombre de points de recharges par province en 2035.

Le parc automobile risque de croître encore davantage, de sorte que la proportion de 10% pourrait donner un nombre plus élevé en 2035. Il faut néanmoins partir de chiffres connus et les politiques publiques menées actuellement tendent à réduire, à juste titre, l'usage de la voiture. De sorte que partir de l'hypothèse d'une progression nulle du nombre de voitures privées dans le parc automobile n'est pas saugrenue.

Au total, selon cette formule et ces constats, il faudrait fixer 18 163 points de recharge en Wallonie à horizon 2035.

La fixation chiffrée de points de recharge n'est pas inconnue du Parlement wallon. Le Parlement a adopté le 26 mai 2021 sa contribution dans le cadre du projet « Contribution des débats politiques au sein des parlements régionaux ». Il est précisé dans ce document adopté à l'unanimité moins l'abstention du Groupe

PTB que : « le Parlement de Wallonie pointe également la nécessité de fixer des objectifs contraignants notamment mais pas seulement en termes de bornes de recharge publiques le long des grands axes et à des distances-types afin de garantir aux véhicules électriques une autonomie compétitive. Il appelle à la fixation d'un nombre minimal de bornes publiques par État membre et d'une norme de dispersion en fonction de la densité de population et de l'accès aux grandes axes ».

Les auteurs du présent amendement approuvent cette demande et souhaitent que la Wallonie fasse de même en son sein.

A. ANTOINE

J. MATAGNE