

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

3 MAI 2022

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à instaurer un « droit à la prise »

déposée par

MM. Matagne, Desquesnes, Antoine et Mme Goffinet

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à créer un « droit à la prise » en Wallonie pour les propriétaires d'un véhicule électrique ou pour les personnes qui bénéficient d'une voiture de société électrique à l'instar de ce qui existe aux Pays-Bas. Il s'agit d'une méthode considérée par le programme de coopération interrégionale INTERREG EUROPE, financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER), comme une bonne pratique à développer en Europe.

Une telle politique participe à l'atteinte des objectifs climatiques wallons.

DÉVELOPPEMENT

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

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

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

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

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

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

Il est donc important d'encourager le déploiement de bornes, en ce compris le déploiement de bornes publiques et ouvertes au public. Cet avis est partagé par l'Inspection des Finances qui, dans son avis du 4 juillet 2021, estime que « la Région wallonne a accumulé beaucoup de retard en matière de déploiement de son

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

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

Le droit à la prise

Le droit à la prise est une bonne pratique en matière d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques mise en place, à l'origine, à Amsterdam.

En 2009, la Ville d'Amsterdam, qui compte plus de 800 000 habitants, a lancé cette politique publique au bénéfice 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, plus de 3 000 points de recharge en suivant l'évolution naturelle du marché et les comportements de ses habitants.

Le mécanisme est très simple et consiste à permettre à toute personne propriétaire d'un véhicule électrique d'introduire une demande via un site web dédié. Après analyse de la possibilité technique de raccorder une borne et de la présence ou non de bornes à proximité, l'autorité compétente statue sur la suite à donner à la demande. Un organe habilité installe ensuite la borne et en gère l'exploitation.

Le droit à la prise n'est pas encore d'application en Wallonie. Cette politique constitue pourtant une méthode retenue par le programme de coopération interrégionale INTERREG EUROPE, financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER), qui considère cette politique publique comme une bonne pratique à développer en Europe. La pratique s'est d'ailleurs naturellement et rapidement répandue aux Pays-Bas où les villes d'Utrecht et de Zaanstad ont adopté des règlements communaux similaires. La pratique s'est également répandue en Région flamande où le droit à la prise y est d'application sous le nom « Paal volgt Wagen ».

La présente proposition de décret a pour objectif d'introduire en droit wallon le droit à la prise. Elle s'inspire du règlement municipal de la Ville néerlandaise de Zaanstad qui est particulièrement clair.

Le droit à la prise tel qu'envisagé dans la présente proposition de décret ne vise pas à entraver les politiques publiques déjà implémentées par le Gouvernement, telles que la mise en place d'une cartographie visant à initier le déploiement de points de recharge, le déploiement d'infrastructures de raccordement en cas de rénovation de certains bâtiments et le développement d'une plateforme gérée par les gestionnaires de

réseau de distribution visant à assurer une certaine interopérabilité des bornes.

Le droit à la prise doit permettre d'utiliser complètement la cartographie réalisée par les agences de développement territorial à deux niveaux : d'une part, le droit à la prise a pour but de permettre l'identification des demandes d'installation de points de recharge qui n'auraient pas été relevées par la cartographie précitée

et, d'autre part, il vise à permettre l'activation directe des lieux identifiés par cette cartographie ne faisant pas l'objet d'une installation par les communes. L'approche du terrain vers les autorités compétentes concernant le droit à la prise et qui répond directement à une demande des usagers permet ainsi de compléter utilement l'approche inverse, c'est-à-dire des autorités compétentes vers le terrain, prévue par la cartographie régionale.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

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

Seule la notion d'interopérabilité n'est pas visée par la législation en vigueur et s'inspire du droit français.

Article 2

Cet article vise à introduire l'obligation pour l'autorité chargée de la gestion du réseau routier d'installer un point de recharge pour véhicules électriques, sous certaines conditions, à la demande d'usagers de tels véhicules électriques ne disposant pas d'un point de recharge à leur domicile ou à proximité de leur domicile ou de leur lieu de travail.

La distance de 500 mètres implique un temps de parcours d'environ cinq minutes entre le point de recharge et le domicile ou le lieu de travail eu égard au caractère rural d'une partie du territoire wallon.

La demande doit porter sur la zone du domicile ou sur la zone du lieu de travail, ce qui a un impact sur les critères de recevabilité visés à l'article 3 et sur l'autorité assurant la gestion du réseau routier qui examine la demande conformément aux articles 4 et 10.

Le financement de cette mesure est réalisé dans la limite des crédits budgétaires disponibles.

La volonté n'est pas de confier directement la mission d'exploitation du point de recharge au gestionnaire de réseau de distribution (GRD) puisque le projet de décret modifiant diverses dispositions en matière d'énergie dans le cadre de la transposition partielle des directives 2019/944/UE du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et 2018/2001/UE du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et en vue d'adapter les principes relatifs à la méthodologie tarifaire (Doc. 871 (2021-2022) – N° 1) ne permet une telle exploitation qu'avec l'autorisation du Gouvernement.

Article 3

Cet article vise à prévoir que la demande formulée par un usager n'est recevable que si ce dernier possède un véhicule électrique ou utilise une voiture de société électrique.

Le demandeur ne peut pas disposer d'une borne de recharge à son domicile ou sur son lieu de travail, l'objectif étant de déployer des infrastructures là où c'est nécessaire.

Les bénéficiaires de cette mesure sont les personnes qui ne peuvent pas installer un point de recharge chez elles telles que les personnes résidant en appartement ou dans des maisons mitoyennes ou celles qui ne peuvent pas utiliser un point de recharge sur leur lieu

de travail et qui doivent, de ce fait, utiliser un véhicule thermique.

Article 4

L'autorité gestionnaire du réseau routier est fixée selon que la demande porte sur la zone du domicile ou sur la zone du lieu de travail.

En effet, l'autorité gestionnaire du réseau compétente pour l'adresse du demandeur est concernée si la demande porte sur la zone du domicile du demandeur. L'autorité gestionnaire compétente pour l'adresse du lieu de travail du demandeur est concernée si la demande porte sur la zone du lieu de travail du demandeur.

Article 5

Afin que la procédure administrative soit la plus simple possible pour le demandeur, il convient qu'un guichet unique de demande soit mis en place sous la forme d'un site web ainsi que cela existe à l'étranger.

Le processus informatique communique les demandes aux autorités gestionnaires compétentes, à savoir la Région wallonne, la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO) ou les communes, selon les réseaux routiers concernés.

Cette méthode permet d'éviter aux citoyens d'être préoccupés par des questions de nature institutionnelle portant sur l'autorité en charge du réseau routier.

Article 6

Les deux premiers paragraphes concernent l'envoi d'une demande par un particulier vers l'autorité gestionnaire compétente.

Le troisième paragraphe concerne les données dont l'autorité gestionnaire doit avoir connaissance en vue du contrôle des critères de recevabilité.

Il est notamment prévu un accès au registre national, la voie décrétable étant obligatoire pour ce faire, conformément à la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques, afin de permettre à l'autorité gestionnaire de vérifier le nom et le domicile du demandeur si nécessaire.

Il est également prévu que les gestionnaires de réseau de distribution et les fournisseurs du secteur de l'électricité puissent communiquer toutes les informations utiles au Gouvernement. Les fournisseurs peuvent en effet être en mesure de confirmer si un demandeur possède un contrat de fourniture propre pour une voiture électrique, ce qui peut induire que le demandeur possède un point de recharge à son domicile.

Par ailleurs, il est stipulé que le Gouvernement peut communiquer toute information utile concernant le véhicule du demandeur. Le Gouvernement est en effet en

mesure de confirmer le modèle de véhicule du demandeur conformément à la législation en matière de taxe de circulation.

Cet article implique également l'usage par l'autorité gestionnaire de l'outil informatique cartographique prévu par la Convention organisant une coopération horizontale entre la Région wallonne et les agences de développement territorial pour la mise en oeuvre d'une action de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déploiement de bornes de chargement sur le domaine public communal. Cet outil permet de facilement vérifier s'il existe un point de recharge ouvert au public dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur.

Le paragraphe 4 vise à déterminer l'usage des données à caractère personnel utilisées par le Gouvernement dans le cadre de la mise en oeuvre du dispositif. Il précise la finalité du traitement des données à caractère personnel et le responsable de traitement puisque le Règlement général sur la protection des données (RGPD) exige le respect du principe de légalité formelle en la matière.

La durée de conservation est inscrite pour la même raison. Les données utiles sont détruites une fois épuisées les possibilités de recours administratifs, à savoir une fois le délai de recours auprès de la section du contentieux administratif du Conseil d'État épuisé ou, si un tel recours a été introduit, une fois la procédure de contentieux administrative achevée.

Article 7

Cet article prévoit deux types d'avis obligatoire. En effet, il dispose que le gestionnaire de réseau doit d'abord rendre un avis sur la faisabilité technique de l'installation d'un point de recharge dans la zone souhaitée. Cet avis porte sur la possibilité technique d'installer un point de recharge directement aux infrastructures d'éclairage public, ce qui est moins envahissant pour l'espace public.

Ensuite, l'autorité gestionnaire de réseau routier qui ne gère pas la demande mais dont le réseau est concerné par celle-ci doit rendre un avis portant sur des éléments identiques aux éléments contrôlés par l'autorité gestionnaire qui gère la procédure de demande. Il s'agit d'un avis conforme à défaut duquel l'installation de point de recharge ne peut pas se réaliser sur le réseau concerné.

Par ailleurs, les gestionnaires concernés ne gérant pas la procédure administrative disposent également de l'avis des gestionnaires de réseaux.

Article 8

Cet article vise à instituer des critères sur la base desquels une demande peut être refusée tels que l'impossibilité pour le gestionnaire de réseau d'installer un point de recharge dans un rayon de 500 mètres autour de la zone concernée, la volonté de l'autorité gestionnaire ou d'un opérateur privé d'installer un point de recharge ouvert au public dans un délai raisonnable, l'impossibilité d'installer un point de recharge en raison d'un chantier, le fait que le demandeur soit propriétaire de son

domicile et puisse raisonnablement installer un point de recharge s'il dispose de l'espace et du raccordement nécessaires pour installer un tel point et l'absence d'avis conforme visé à l'article 7.

La décision de l'autorité gestionnaire est rendue sur la base de ces critères.

Le second paragraphe vise à instaurer une possibilité de recours auprès du Gouvernement en cas de décision négative.

Article 9

Cet article précise que lorsque la décision de l'autorité gestionnaire est positive mais qu'elle ne concerne pas le réseau dont elle a la charge, la décision est communiquée à l'autorité gestionnaire compétente.

Article 10

Cet article vise à régler les situations pour lesquelles plusieurs autorités gestionnaires peuvent potentiellement se charger de l'installation d'un même point de recharge.

Si l'autorité gestionnaire qui gère la procédure est en mesure d'installer le point de recharge sur son réseau, elle l'installe quelles que soient les avis des éventuelles autres autorités gestionnaires concernées.

Si l'autorité gestionnaire qui gère la procédure administrative ne peut pas installer de point de recharge sur son réseau mais qu'une autre autorité gestionnaire peut y procéder, cette dernière installe le point de recharge sur son propre réseau. Lorsque ces autorités sont plusieurs à rendre un avis conforme, le point de recharge est installé par le gestionnaire qui assure la gestion du réseau le plus proche du domicile ou du lieu de travail du demandeur.

Cette méthode permet d'éviter un conflit d'installation de point de recharge.

Article 11

L'ordre de priorité d'installation prévu par cet article s'inspire du règlement municipal de la Ville de Zaanstad et vise à installer des points de recharge à des endroits facilement accessibles aux automobilistes.

Il est également prévu de charger l'autorité gestionnaire compétente de privilégier l'installation des points de recharge sur l'éclairage public lorsque ce point peut être installé sur une installation d'éclairage public qui a une puissance suffisante.

Article 12

L'interopérabilité des points de recharge constitue un élément important du déploiement dans la mesure où tout utilisateur doit pouvoir recharger son véhicule sans se soucier d'éventuels problèmes d'interopérabilité.

Cet article s'inspire en ce sens du règlement municipal de la Ville de Zaanstad.

La notion de délai raisonnable s'apprécie au regard des délais normaux en matière de normes urbanistiques, d'impétrants, de domaine public régional et de voiries communales.

Article 13

Afin de simplifier et d'accélérer le processus de déploiement, il est utile que la Région wallonne, qui est

par ailleurs concernée comme autorité gestionnaire d'une partie du réseau routier, puisse mettre en place une centrale d'achat au niveau de son administration.

Ce mécanisme vise à permettre d'éviter que chaque commune lance des procédures de commande de manière isolée. La méthode vise également à permettre l'obtention de prix plus intéressants sur le marché et de s'assurer de l'interopérabilité des bornes commandées.

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à instaurer un « droit à la prise »

Chapitre 1^{er} - Définitions

Article 1^{er}

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1° autorité gestionnaire : l'autorité gestionnaire visée à l'article 2, alinéa 1^{er}, 3°, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO) ou la commune;
- 2° cartographie : l'outil informatique cartographique visé aux articles 4 et 5 de la Convention organisant une coopération horizontale entre la Région wallonne et les agences de développement territoriales pour la mise en oeuvre d'une action de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déploiement de bornes de chargement sur le domaine public communal;
- 3° centrale d'achat : la centrale d'achat visée à l'article 2, 6°, de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics;
- 4° chantier : le chantier visé à l'article 1^{er}, 1°, 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;
- 5° demandeur : toute personne physique domiciliée sur le territoire de la Région wallonne qui introduit une demande visée à l'article 2;
- 6° éclairage public : l'éclairage visé à l'article 1^{er}, 2°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 novembre 2008 relatif à l'obligation de service public imposée aux gestionnaires de réseaux de distribution en termes d'entretien et d'amélioration de l'efficacité énergétique des installations d'éclairage public;
- 7° fournisseur : le fournisseur visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 33°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 8° gestionnaire de réseau de distribution : le gestionnaire de réseau visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 25°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 9° infrastructure de raccordement : les infrastructures visées à l'article 2, 25°, du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments;
- 10° interopérabilité : 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;

- 11° point de recharge : le point de recharge visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 12° point de recharge ouvert au public : le point de recharge visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 27^osexies, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 13° Règlement (UE) 2016/679 : le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données);
- 14° Règlement (UE) 2017/1151 : le Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le Règlement (CE) n° 692/2008;
- 15° véhicule électrique : le véhicule visé à l'article 2, alinéa 1^{er}, 27^obis, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;
- 16° voiture de société : le véhicule visé à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992 mis par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, à disposition du travailleur pour son utilisation personnelle.

Chapitre 2 - Droit à la prise

Art. 2

Dans la limite des crédits budgétaires disponibles, tout demandeur peut demander à l'autorité gestionnaire de placer sur le domaine public un point de recharge à une distance de maximum 500 mètres autour de son domicile ou de son lieu de travail.

Art. 3

Le demandeur précise si la demande concerne l'installation d'un point de recharge à proximité de son domicile ou de son lieu de travail.

La demande est recevable aux conditions cumulatives suivantes :

- 1° le demandeur est propriétaire d'un véhicule électrique ou bénéficie d'une voiture de société électrique;
- 2° le véhicule électrique du demandeur dispose d'une autonomie d'au moins 45 kilomètres en mode entièrement électrique selon la méthode de mesure de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers visée par le Règlement (UE) 2017/1151;
- 3° le demandeur ne dispose pas d'un point de recharge à son domicile ou sur son lieu de travail;
- 4° aucun point de recharge ouvert au public n'est disponible dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur.

Chapitre 3 - Procédure de demande

Art. 4

L'autorité gestionnaire compétente sur le domaine public à une distance de maximum 500 mètres du domicile du demandeur ou du lieu de travail du demandeur gère la procédure de demande.

Art. 5

La demande est introduite via un site web mis en place par le Gouvernement qui la communique à l'autorité gestionnaire compétente.

Art. 6

§1^{er}. La demande introduite via le site web visé à l'article 5 est accompagnée :

- 1° du formulaire et de ses annexes fixés par le Gouvernement et accessibles sur le site web visé à l'article 5;
- 2° de l'original ou d'une copie de la facture d'achat du véhicule électrique si le demandeur en est propriétaire;
- 3° d'une attestation de l'employeur stipulant l'usage d'une voiture de société électrique si le demandeur utilise un tel véhicule;
- 4° d'une déclaration sur l'honneur assurant que l'autonomie du véhicule concerné est d'au moins 45 kilomètres en mode entièrement électrique selon la méthode de mesure de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers visée par le Règlement (UE) 2017/1151;
- 5° d'une déclaration sur l'honneur assurant l'absence de point de recharge ouvert au public dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur.

§2. Dans le mois de l'introduction de la demande, l'autorité gestionnaire notifie au demandeur si sa demande est complète ou non.

Lorsque la demande est incomplète ou nécessite des pièces justificatives jugées indispensables à la compréhension ou à la vérification des éléments contenus dans la demande, l'autorité gestionnaire précise dans l'envoi visé à l'alinéa 1^{er} les éléments à fournir par le demandeur.

Le demandeur dispose, pour notifier l'ensemble des informations requises, d'un délai de deux mois à partir de la réception de la demande visée à l'alinéa 2.

Dans le mois de la réception des documents visés à l'alinéa 2, l'autorité gestionnaire notifie au demandeur si sa demande est complète ou non.

§3. L'autorité gestionnaire est autorisée à demander l'accès aux informations visées à l'article 3, alinéa 1^{er}, 1° et 5°, de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques et à en obtenir communication.

Le Gouvernement, le fournisseur et le gestionnaire de réseau de distribution communiquent à l'autorité gestionnaire toute information utile au respect de l'article 3, alinéa 2, 1° et 3°.

Le respect de l'article 3, alinéa 2, 4°, est contrôlé par l'autorité gestionnaire via la cartographie.

§4. La finalité du traitement des données à caractère personnel au sens de l'article 4.1 du Règlement (UE) 2016/679 traitées en vertu du présent article consiste à permettre le déploiement de points de recharge au plus près du domicile ou du lieu de travail du demandeur.

Le responsable du traitement des données à caractère personnel est l'autorité gestionnaire concernée par la demande.

Les données à caractère personnel obtenues par le responsable du traitement sont détruites une fois épuisé le délai de recours auprès de la section du contentieux administratif du Conseil d'État ou, le cas échéant, une fois achevé le recours auprès de la section du contentieux administratif du Conseil d'État.

Art. 7

§1^{er}. Dans les deux mois de la notification par l'autorité gestionnaire au demandeur de la complétude de sa demande visée à l'article 6, §2, le gestionnaire de réseau de distribution rend à l'autorité gestionnaire visée à l'article 4 un avis sur la demande portant sur les infrastructures de raccordement nécessaires.

L'avis visé à l'alinéa 1^{er} inclut l'hypothèse d'intégration des infrastructures de raccordement nécessaires à l'éclairage public si cela est techniquement possible.

§2. L'autorité gestionnaire envoie aux autorités gestionnaires compétentes, qui ne sont pas l'autorité gestionnaire visée à l'article 4, l'avis visé au paragraphe 1^{er} dès sa réception.

Dans les trois mois de la notification par l'autorité gestionnaire au demandeur de la complétude de sa demande visée à l'article 6, §2, les autorités gestionnaires

compétentes qui ne sont pas l'autorité gestionnaire visée à l'article 4 rendent un avis conforme sur la demande.

L'avis conforme est négatif si les critères visés à l'article 8, §1^{er}, alinéa 2, 1° à 4°, sont rencontrés.

Art. 8

§1^{er}. Dans les quatre mois de la notification par l'autorité gestionnaire au demandeur de la complétude de sa demande visé à l'article 6, §2, l'autorité gestionnaire envoie au demandeur la décision statuant sur sa demande.

L'autorité gestionnaire rend une décision négative :

- 1° si l'avis visé à l'article 7, §1^{er}, confirme qu'il est impossible d'installer les infrastructures de raccordement dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur;
- 2° si l'autorité gestionnaire a entamé une procédure visant à déployer dans un délai raisonnable des points de recharge dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur;
- 3° si l'autorité gestionnaire est en mesure de confirmer qu'un opérateur privé a entamé une procédure visant à déployer dans un délai raisonnable des points de recharge ouverts au public dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur;
- 4° si un chantier ne permet pas le déploiement d'un point de recharge dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur;
- 5° si le demandeur est propriétaire de son domicile et peut y installer un point de recharge;
- 6° si l'avis conforme visé à l'article 7, §2, est négatif.

§2. Le demandeur dispose d'un mois à dater de la notification de la décision pour introduire un recours contre le refus de la demande auprès du Gouvernement par un envoi recommandé.

Le Gouvernement adresse au demandeur un accusé de réception de l'introduction du recours dans le mois suivant la date de la réception du recours.

Dans les trois mois suivant l'accusé de réception, le Gouvernement invite le demandeur à fournir toutes les pièces et éléments justificatifs identifiés comme nécessaires au réexamen de la demande. A défaut de fournir les éléments nécessaires dans un délai de deux mois à dater de la notification de la demande d'information, la décision initiale est confirmée.

Le Gouvernement envoie sa décision au demandeur dans les trois mois de la réception de l'ensemble des éléments nécessaires au réexamen de la demande.

Le défaut de notification de la décision au demandeur, dans le délai visé à l'alinéa 4, est assimilé à une confirmation de la décision faisant l'objet du recours.

Art. 9

Lorsque la décision visée à l'article 8, §1^{er}, alinéa 1^{er}, est positive, l'autorité gestionnaire la communique dans le mois à l'autorité gestionnaire en charge de l'installation en application de l'article 10.

Chapitre 4 - Installation du point de recharge

Art. 10

Lorsque la décision visée à l'article 8, §1^{er}, alinéa 1^{er}, est positive, l'autorité gestionnaire visée à l'article 4 installe le point de recharge visé à l'article 2 sur le réseau dont elle a la charge.

Lorsque le point de recharge peut uniquement être installé sur le réseau d'une autorité gestionnaire visée à l'article 7, §2, cette dernière installe le point de recharge sur le réseau dont elle a la charge.

Lorsque le point de recharge peut uniquement être installé sur le réseau de plusieurs autorités gestionnaires visées à l'article 7, §2, l'autorité gestionnaire gérant le réseau le plus proche du domicile ou du lieu de travail du demandeur installe le point de recharge sur le réseau dont elle a la charge.

Art. 11

Lorsque la décision visée à l'article 8, §1^{er}, alinéa 1^{er}, est positive, l'autorité gestionnaire en charge de l'installation en application de l'article 10 détermine l'emplacement du point de recharge en respectant les conditions suivantes :

- 1° le point de recharge est installé dans un rayon de 500 mètres autour du domicile ou du lieu de travail du demandeur;
- 2° l'installation du point de recharge est effectuée dans l'ordre de priorité suivant :
 - a) dans un carrefour;
 - b) à proximité d'équipements ayant une utilité publique;
 - c) à proximité d'une entreprise;
- 3° le point de recharge est intégré à l'éclairage public lorsque ce dernier dispose d'une puissance suffisante.

Art. 12

L'autorité gestionnaire installe un point de recharge respectant le principe d'interopérabilité dans un délai raisonnable.

Art. 13

Le Gouvernement met en place une centrale d'achat pour les autorités gestionnaires en charge de l'installation des points de recharge en application de l'article 10.

J. MATAGNE

F. DESQUESNES

A. ANTOINE

A.-C. GOFFINET