927 (2021-2022) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

17 MAI 2022

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif à l'électrification progressive des emplacements de stationnement

déposée par

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

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à modifier plusieurs dispositions afin de faciliter l'électrification des emplacements de stationnement en permettant de mettre progressivement fin à l'un des principaux freins à l'achat des véhicules électriques.

DÉVELOPPEMENT

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

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

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

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

La décarbonation de ce moyen de transport constitue donc un objectif important afin d'atteindre les objectifs climatiques de la Wallonie puisqu'il est avéré que les véhicules électriques sont moins polluants que les véhicules thermiques. Selon un article de l'organisation non gouvernementale Transport & Environnement, dans le pire des cas, une voiture électrique avec une batterie produite en Chine et conduite en Pologne émet toujours 22% de dioxyde de carbone (CO_2) 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 CO_2 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 donc un moyen majeur pour atteindre les objectifs climatiques wallons.

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

Cet avis est partagé par l'Inspection des Finances qui, dans un 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 décrétal 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 décrétal organisant le déploiement de points de recharge sous divers angles est donc nécessaire.

L'urbanisme et le stationnement

Le décret du 17 décembre 2020 modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments a intégré quelques obligations minimales en matière d'installation obligatoire d'infrastructures de raccordement et de points de recharge.

Néanmoins, ces normes restent limitées. En effet, les articles 13/1 à 13/3 du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments ne s'appliquent qu'aux bâtiments qui sont définis comme « toute construction dotée d'un toit et de parois dans laquelle de l'énergie est utilisée pour réguler le climat intérieur ». Il en découle qu'un parking sans toit n'est pas un « bâtiment » au sens de ce décret.

Par ailleurs, les articles 13/1 à 13/3 précités ne s'appliquent qu'aux cas de constructions de bâtiments et de « rénovations importantes », ces dernières étant définies comme des « travaux de rénovation, d'extension ou de démolition de l'enveloppe d'un bâtiment qui portent sur une surface dont l'ampleur est supérieure à 25% de l'enveloppe existante ». Il en résulte qu'en cas de rénovations simples, définies comme des « rénovation[s] qui emporte[nt] des travaux qui ne constituent pas une rénovation importante et qui sont de nature à influencer la performance énergétique du bâtiment », le déploiement d'infrastructures de raccordement et de points de recharge n'est pas obligatoire.

Enfin, seuls les actes soumis à la délivrance d'un permis d'urbanisme, unique ou intégré, sont concernés par les obligations du décret du 28 novembre 2013 précité. Les permis d'urbanisation ne sont visés que par l'article 13/1 et dans le cas précis des bâtiments non résidentiels dont le nombre de places de stationnement dépasserait la vingtaine. Cependant, cela implique l'adoption d'un arrêté du Gouvernement wallon qui n'a pas été pris et les permis d'urbanisation concernent principalement l'usage résidentiel qui n'est pas visé par l'article 13/1.

Il semble que la législation pourrait être plus ambitieuse et la présente proposition de décret a donc pour objectif d'apporter un cadre légal relatif aux règles urbanistiques en matière de stationnement pour véhicules électriques.

La présente proposition de décret a également pour objectif d'offrir une série de mesures visant à accélérer, en cas de travaux de construction ou de reconstruction, l'implantation d'infrastructures de raccordement et de points de recharge. Dans ce cadre, la présente proposition se concentre sur la question du stationnement.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article D.IV.54 du Code du Développement territorial offrant l'intérêt d'être applicable aussi bien aux permis d'urbanisme qu'aux permis d'urbanisation, il permet au Gouvernement wallon de définir le principe de proportionnalité qui s'impose à l'autorité compétente dans la fixation des charges d'urbanisme en fonction de la hauteur ou de la nature des investissements en sorte d'imposer l'aménagement d'aires de stationnement pour véhicules automobiles affectées au domaine public ou destinées au public et équipées de points de recharge pour véhicules électriques.

Article 2

Cet article vise à insérer une nouvelle sous-section dans le Code du Développement territorial relative aux charges d'urbanisme propres au stationnement.

Article 3

Cet article définit les termes employés dans la sous-section insérée par l'article 2.

Article 4

Le décret du 17 décembre 2020 modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments a inséré des articles 13/1 à 13/3 prévoyant une obligation minimale et générale pour les bâtiments résidentiels et non-résidentiels construits ou à construire en matière d'obligation de raccordement et de pose de points de recharge.

Néanmoins, l'article 28 remplaçant l'article 67 du décret du 28 novembre 2013 précité a limité cette obligation. En effet, l'article 67 dispose que « les articles 13/1 à 13/3, à l'exclusion de l'article 13/1, §2, s'appliquent uniquement au projet faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, unique ou intégré dont le récépissé est postérieur au 10 mars 2021 ».

Seul l'article 13/1, §2, du décret précité s'applique donc aux permis d'urbanisation. L'article 13/1 portant sur les unités non-résidentielles, l'obligation de son deuxième paragraphe ne peut pas porter sur les emplacements de stationnement concernant les unités résidentielles du permis d'urbanisation.

L'électrification des emplacements de stationnement liés à des bâtiments résidentiels via le décret du 28 novembre 2013 ne porte donc, en vertu de l'article 67 de ce même décret, que sur les travaux soumis à permis d'urbanisme.

La législation n'impose donc ni le placement d'infrastructures de raccordement ni la pose de points de recharge en cas de constructions nouvelles de bâtiments résidentiels passant par un permis d'urbanisation. Pourtant, ce type de permis vise « principalement la construction de bâtiments destinés, en tout ou en partie, à l'habitation ou le placement d'une installation fixe ou mobile pouvant être utilisée, en tout ou en partie, à l'habitation » ainsi que l'indique l'article D.IV.2 du Code du Développement territorial.

Une norme portant sur les permis d'urbanisme ne pourrait pas, telle la norme prévue à l'article 67 du décret du 28 novembre 2013, porter sur les permis d'urbanisation, ainsi que l'indique la section de législation du Conseil d'État dans son avis n° 68.859/4 du 31 mars 2022 sur un objet similaire.

Or, un projet immobilier passant par un permis d'urbanisation peut évidemment intégrer des emplacements de stationnement pour véhicules afin d'attirer les futurs locataires.

La présente disposition entend donc régler ce vide juridique.

Il convient de prévoir les infrastructures de raccordement pour les nouveaux projets d'urbanisation en prévoyant le raccordement des emplacements de stationnement afin d'anticiper au mieux l'électrification du parc automobile, d'autant que l'obtention du permis et les travaux subséquents peuvent prendre plusieurs années, ce qui induit qu'entre le moment où le permis est obtenu et le moment où les logements sont construits et vendus ou loués, le parc automobile se sera encore électrifié davantage.

C'est la raison pour laquelle il est raisonnable de prévoir qu'un huitième des emplacements de stationnement inclut aussi un point de recharge. En effet, la Fédération belge de l'automobile et du cycle (FEBIAC) anticipe que d'ici 2030, un véhicule sur huit, toutes autres choses égales par ailleurs, sera électrifié.

Cet article dispose également que l'autorité est en mesure d'imposer que les points de recharges envisagés soient des points des recharge ouverts au public et/ou doté d'une capacité de rechargement d'une certaine puissance.

L'article ne vise pas les constructions nouvelles de bâtiments résidentiels passant par permis d'urbanisme puisque ce cas de figure est visé à l'article 13/2 du décret du 28 novembre 2013 précité.

L'article 13/2 impose des restrictions moins fortes que l'article proposé, ce qui se justifie par le fait qu'un permis d'urbanisation implique une véritable réflexion urbanistique qui dépasse le seul cadre résidentiel, là où un permis d'urbanisme peut être nécessaire pour une modification à la marge d'une habitation.

Article 5

Comme précisé dans le commentaire de l'article 4, le décret du 17 décembre 2020 modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments a inséré des articles 13/1 à 13/3 prévoyant une obligation minimale et générale aux bâtiments résidentiels et non-résidentiels construits ou à

construire en matière d'obligation de raccordement et de pose de points de recharge.

L'article 13/1 dudit décret n'intègre cependant pas tous les cas de figure envisageables puisque, dans le cadre de cette législation, un bâtiment est défini comme « toute construction dotée d'un toit et de parois dans laquelle de l'énergie est utilisée pour réguler le climat intérieur ».

Un parking ne contient pas nécessairement un toit et, dans ce cas de figure, n'est pas un « bâtiment » au sens de cette législation. La conséquence est que ces parkings ne peuvent être considérés comme des « bâtiments non-résidentiels » au sens de l'article 13/1 du décret du 28 novembre 2013 précité.

Par ailleurs, l'article 13/1 ne s'appliquant qu'aux parkings intérieurs (puisque dotés d'un toit), ceux-ci sont dès lors concernés par la norme prévue audit article 13/1 qui prévoit que « les bâtiments non résidentiels à construire ou faisant l'objet de travaux de rénovation importante, comprenant plus de dix emplacements de stationnement, sont équipés d'au moins un point de recharge, ainsi que de l'infrastructure de raccordement pour un emplacement de stationnement sur cinq au moins afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques ».

Or, il convient de prévoir que, concernant les parkings, les normes d'installation des infrastructures de raccordement et de points de recharge soient, d'une part, davantage poussées et, d'autre part, valables pour l'ensemble des parkings, y compris ceux qui n'ont pas de toit.

Il convient, pour les mêmes raisons que celles exposées dans le commentaire de l'article 4, à savoir que d'ici 2030 il est raisonnable de s'attendre à ce qu'un huitième du parc automobile soit électrifié selon la FEBIAC, de prévoir qu'un huitième des emplacements de stationnement dans les parkings nouvellement créés soient équipés d'un point de recharge. C'est l'objet du 2° de l'article proposé.

Par ailleurs, la disposition renvoie à la notion de « parc de stationnement » au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol, cette notion étant la seule à même de correctement renvoyer au concept de parking.

Il convient enfin de noter que la disposition ne s'applique qu'aux parkings nécessitant des actes de construction ou de reconstruction au sens de l'article D.IV.4 du Code du Développement territorial.

Article 6

Cet article vise à développer le réseau de points de recharge sur le territoire wallon et propose de compléter le Code du Développement territorial afin que tout nouveau permis impliquant une construction ou une reconstruction, et pour lequel il est proposé au moins un emplacement de stationnement, impose à son bénéficiaire de prévoir les installations électriques en vue de pouvoir raccorder ultérieurement un point de recharge au réseau électrique.

Article 7

Le décret du 17 décembre 2020 modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments prévoit que les unités non résidentielles intègrent des infrastructures de raccordement pour un emplacement de stationnement sur cinq, ainsi qu'un point de recharge au minimum.

Ce seuil général, qui n'est pas spécifique aux implantations commerciales, ne saurait permettre de suivre l'électrification du parc automobile prévue par la FEBIAC.

Il est déjà possible aujourd'hui de recharger son véhicule dans certaines enseignes et la pratique consistant à recharger son véhicule le temps de faire ses courses est déjà en extension.

L'article proposé vise à renforcer cette pratique dans les projets d'implantation commerciale. Lorsque ceux-ci envisagent la construction d'emplacements de stationnement ou la reconstruction d'emplacements existants, ils devront intégrer les infrastructures de raccordement pour l'ensemble des places à construire ou à reconstruire.

Article 8

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

Ceci participe à réduire la crainte des particuliers en matière d'achat de véhicules électriques. L'absence d'infrastructures de rechargement facilement accessibles constitue en effet un frein à l'achat.

Article 9

Cet article prévoit que les procédures administratives en cours visées dans le présent décret et qui concernent notamment les permis d'urbanisme, permis d'urbanisation et permis d'implantation commerciale, antérieures à l'entrée en vigueur du présent décret ne sont pas soumises aux obligations prévues dans le présent texte.

Article 10

Le délai de six mois après publication au *Moniteur belge* pour l'entrée en vigueur de la présente proposition de décret laisse un délai raisonnable aux administrations pour mettre à jour leurs procédures.

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif à l'électrification progressive des emplacements de stationnement

Chapitre 1er - Modifications du Code du Développement territorial

Article 1er

Dans l'article D.IV.54, alinéa 3, du Code du Développement territorial, les mots « l'aménagement d'emplacements de stationnement pour véhicules automobiles affectés au domaine public ou destinés au public et équipés de points de recharge au sens de l'article 2, 27°*ter*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, » sont insérés entre les mots « et câbles divers enfouis, » et les mots « ainsi que toutes mesures favorables à l'environnement ».

Art. 2

Dans le Livre IV, Titre II, chapitre VII, section 2 du même Code, il est inséré une sous-section 2/1 intitulée « Charges d'urbanisme propres au stationnement ».

Art. 3

Dans la sous-section 2/1 insérée par l'article 2, il est inséré un article D.IV.54/1 rédigé comme suit :

« Art. D.IV.54/1. Au sens de la présente sous-section, on entend par :

1° infrastructure de raccordement : les infrastructures visées à l'article 2, 25°, du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments;

2° parc de stationnement : le parc de stationnement mis à la disposition du public de véhicules à moteur autres que ceux visés à la rubrique 50.10 défini à la rubrique 63.21.01 de la nomenclature fixée à l'annexe n° 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol;

3° point de recharge : le point de recharge visé à l'article 2, 27°*ter*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

4° point de recharge électrique à haute puissance : le point de recharge visé à l'article 2, 27°*quinquies*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

5° point de recharge électrique normal : le point de recharge visé à l'article 2, 27°*quater*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

6° point de recharge ouvert au public : le point de recharge visé à l'article 2, 27°*sexies*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité;

7° véhicule automobile : le véhicule visé à l'article 2.21 du Code de la route. »

Art. 4

Dans la sous-section 2/1 insérée par l'article 2, il est inséré un article D.IV.54/2 rédigé comme suit :

« Art. D.IV.54/2. Tout permis d'urbanisation dont les actes et travaux comprennent au moins un emplacement de stationnement pour véhicules automobiles :

1° contient l'obligation de prévoir les infrastructures de raccordement en vue de pouvoir ultérieurement installer un point de recharge;

2° contient l'obligation d'inclure au minimum un point de recharge pour huit emplacements de stationnement pour véhicules automobiles.

L'autorité qui délivre le permis d'urbanisation peut imposer au demandeur que le point de recharge visé à l'alinéa 1er soit un point de recharge électrique normal, électrique à haute puissance ou ouvert au public. »

Art. 5

Dans la sous-section 2/1 insérée par l'article 2, il est inséré un article D.IV.54/3 rédigé comme suit :

« Art. D.IV.54/3. Lorsque la demande de permis porte sur un parc de stationnement pour véhicules automobiles et que la demande implique des actes de construction, l'autorité compétente subordonne dans tous les cas la délivrance du permis :

1° à la mise en place d'infrastructures de raccordement pour l'ensemble des places de stationnement à construire ou à reconstruire;

2° à la construction d'un point de recharge pour huit emplacements de stationnement pour véhicules automobiles. »

Art. 6

Dans la sous-section 2/1 insérée par l'article 2, il est inséré un article D.IV.54/4 rédigé comme suit :

« Art. D.IV.54/4. Lorsque la demande de permis porte sur un emplacement de stationnement pour véhicules automobiles et que celle-ci implique des actes de construction, l'autorité compétente subordonne dans tous les cas la délivrance du permis à la mise en place d'infrastructures de raccordement pour l'ensemble des

places de stationnement construites ou reconstruites. »

Chapitre 2 - Modification du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales

Art. 7

L'article 44, alinéa 1er, du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales est complété par les 5° et 6° rédigés comme suit :

« 5° le fait que la demande de permis d'implantation commerciale inclut l'infrastructure de raccordement visée à l'article 2, 25°, du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments pour l'ensemble des emplacements de stationnement pour véhicules automobiles à construire ou reconstruire;

6° le fait que la demande de permis d'implantation commerciale inclut au minimum un point de recharge au sens de l'article 2, 27*ter*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité pour huit emplacements de stationnement prévus au 5°. »

Chapitre 3 - Modification 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

Art. 8

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 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« La disposition visée à l'alinéa 1er ne s'applique pas au stationnement d'un véhicule électrique visé à l'article 2, 27°*bis,* du décret relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité du 12 avril 2001 aussi longtemps que ledit véhicule électrique est relié à un point de recharge au sens de l'article 2, 27°*ter*, du même décret. »

Chapitre 4 - Dispositions finales

Art. 9

Le présent décret s'applique aux procédures administratives introduites après l'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 10

Le présent décret entre en vigueur six mois après sa publication au *Moniteur belge*.

J. MATAGNE

F. DESQUESNES

A.-C. GOFFINET

A. ANTOINE

M.-M. SCHYNS