

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

3 MAI 2022

PROPOSITION DE DÉCRET

**modifiant les articles L1123-27/1 et L3341-1 du Code de la démocratie locale et de la
décentralisation et insérant un article L3122-6/1 en vue d'amplifier le déploiement
de points de recharge pour les véhicules électriques**

déposée par

MM. Matagne, Desquesnes, Antoine,
Dispa, Bastin et Mme Goffinet

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à permettre le financement du déploiement de points de recharge par les pouvoirs locaux par le biais de subventions régionales prévues dans le cadre de la Perspective de développement urbain (PDU) et du Fonds Régional pour les Investissements Communaux (FRIC).

Les procédures administratives de tutelle sont également simplifiées pour les marchés passés en exécution de 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.

DÉVELOPPEMENT

La vision Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert Modal (FAST) et le besoin d'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 base du Plan National Énergie-Climat (PNEC) et du Plan Air Climat Énergie à l'horizon 2030 (PACE 2030), une proportion 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 la part modale de la voiture à 60%, cela reste tout de même une proportion importante.

La décarbonation de ce moyen de transport constitue donc un objectif important dans le cadre des 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 de respecter 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 véhicules électriques 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 décréteil 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 décréteil organisant le déploiement de points de recharge sous divers angles est donc nécessaire.

Le Code de la démocratie locale et décentralisation

Les communes et intercommunales économiques constituent les autorités publiques les plus directement concernées par le déploiement d'infrastructures de recharge. Il convient dès lors d'intégrer le déploiement de points de recharge dans les outils de financement et de planification des pouvoirs locaux.

Les auteurs de la présente proposition de décret proposent ainsi d'inclure directement dans les objectifs régionaux de la Perspective de développement urbain (P-DU) le déploiement des points de recharge.

Actuellement, l'article L1123-27/1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD) n'indique pas que le déploiement de points de recharge est un objectif clairement assumé. Or, des subventions découlent de cet article et le Gouvernement a d'ailleurs comme mission en vertu de ce même article de détailler ces objectifs régionaux et les modalités d'application de l'article.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2018 relatif à la perspective de développement urbain n'a pas davantage précisé ce que les objectifs régionaux signifiaient.

En vue d'encourager les grandes villes à déployer des points de recharge, ce qui permettra à la Wallonie de respecter ses engagements climatiques, il convient d'inscrire le déploiement de points de recharge directement comme un objectif régional, ce qui ouvrira les projets en question au financement organisé en vertu de la PDU.

Pour les mêmes raisons, et afin de viser l'ensemble des communes, le Fonds Régional pour les Investissements Communaux (FRIC) doit pouvoir être utilisé en vue de déployer des points de recharge. Le FRIC ne mentionne aujourd'hui que l'aménagement des voiries et de places de stationnement mais l'implémentation de points de recharge peut aller au-delà de la voirie. Certains points de recharge peuvent être intégrés directement à l'éclairage public ainsi que le montre l'expérience pilote menée par le Gouvernement bruxellois et qui constitue un succès.

Les droits de tirage ont l'utilité d'être connus et maîtrisés des pouvoirs locaux. Ils permettent aussi aux communes de définir en toute autonomie leurs prio-

rités sur base d'objectifs régionaux cohérents. L'intégration de points de recharge au domaine public est un objectif cohérent avec l'ensemble des objectifs régionaux de la PDU et du FRIC qui ont tous trait à l'aménagement de l'espace public de manière plus ou moins directe.

Enfin, les auteurs de la présente proposition de décret proposent d'alléger les procédures de tutelle pour les marchés publics faisant déjà l'objet d'un contrôle dans le cadre de 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.

Cette convention organise déjà un comité d'accompagnement dont font partie le Service public de Wal-

lonie Intérieur et Action sociale (SPW IAS) et le cabinet du Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. La tutelle a donc déjà un pouvoir de contrôle par le biais de ce comité.

On sait également que les procédures de marchés publics peuvent être longues. Les procédures de transmission obligatoire des actes au Gouvernement constituent un obstacle supplémentaire à l'exécution rapide des marchés publics. Si cela se comprend pour des marchés dont la Région n'aurait pas connaissance par d'autres moyens, cela se justifie moins lorsque la tutelle est déjà intégrée au contrôle régional desdits marchés.

Les auteurs de la présente proposition de décret proposent, pour ces marchés en particulier, de ne pas appliquer la transmission obligatoire étant donné qu'un contrôle régional existe par ailleurs.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article L1123-27/1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD) permet aux communes de se doter d'une Perspective de développement urbain (PDU). La PDU est intégrée au Programme Stratégique Transversal (PST) qui est évalué à mi-mandature par le collège.

La PDU constitue un moyen de mise en oeuvre de la politique des grandes villes et, à ce titre, constitue une base pour les subventions octroyées dans le cadre de l'article L3351-2 du CDLD.

Cet article intègre l'implantation de points de recharge pour véhicules électriques ouverts au public comme étant un objectif régional. Cela a pour effet d'encourager les grandes villes à développer l'implantation de points de recharge en vue de bénéficier des subsides sur base de la PDU. La PDU étant réévaluée tous les trois ans, ceci permet également un focus particulier des grandes villes sur l'installation de points de recharge.

L'intégration de l'installation de points de recharge comme étant un objectif régional de la PDU permet ainsi aux grandes villes d'utiliser ce mécanisme comme un outil de planification et de subventionnement des points de recharge.

Article 2

Cet article a pour objectif de simplifier les procédures administratives des communes et intercommunales installant des points de recharge dans le cadre de l'exécution de 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.

L'article 7 de cette convention prévoit en effet déjà la création d'un comité d'accompagnement dans lequel

siège, notamment, un représentant du cabinet du Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville ainsi qu'un représentant du Service public de Wallonie Intérieur et Action sociale (SPW IAS). L'autorité de tutelle est donc présente dans ce comité.

La transmission obligatoire au Gouvernement des actes des marchés publics liés au sens large à l'exécution de cette convention (marchés publics *in house*, coopérations horizontales non-institutionnalisées, marchés publics passés avec des opérateurs privés) semble dès lors superfétatoire étant donné qu'un mécanisme de contrôle existe déjà dans la convention précitée. La Région peut en effet obtenir tous les documents souhaités par la voie du comité d'accompagnement.

La suppression de la transmission obligatoire des actes de ces marchés publics est susceptible de faire gagner du temps à l'ensemble des opérateurs, tant publics que privés, dans l'exécution de la convention et permettra ainsi un déploiement plus rapide des points de recharge sans pour autant supprimer le contrôle de tutelle puisque celle-ci est représentée au comité d'accompagnement. La tutelle peut par ailleurs se saisir d'elle-même des dossiers qu'elle souhaite analyser.

Législativement, il est préférable d'insérer un article spécifique pour la présente disposition, ceci permettant de ne pas intégrer de modification dans les articles L3122-2 et L3122-3 du CDLD.

Article 3

Cet article intègre aux travaux subsidiés par la Région wallonne le déploiement de points de recharge ouverts au public ainsi que les infrastructures de raccordement nécessaires.

Cela permettra aux communes de financer de tels travaux par le biais du Fonds Régional pour les Investissements Communaux (FRIC) qui est un droit de tirage apprécié et maîtrisé par les pouvoirs locaux.

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant les articles L1123-27/1 et L3341-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et insérant un article L3122-6/1 en vue d'amplifier le déploiement de points de recharge pour les véhicules électriques

Article 1^{er}

L'article L1123-27/1, §4, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation est complété par un 8° rédigé comme suit :

« 8° implémenter des points de recharge ouverts au public au sens de l'article 2, 27^o*sexies*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité. ».

Art. 2

Dans le même Code, il est inséré un article L3122-6/1 rédigé comme suit :

« Art. L3122-6/1. Les articles L3122-2 et L3122-3 ne sont pas applicables aux marchés publics passés en exécution de 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. ».

Art. 3

Dans l'article L3341-1, alinéa 1^{er}, du même Code, il est inséré un 3^o*bis* rédigé comme suit :

« 3^o*bis* le déploiement de points de recharge ouverts au public au sens de l'article 2, 27^o*sexies*, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, en ce compris l'installation des infrastructures de raccordement visées par l'article 2, 25°, du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments . ».

J. MATAGNE

F. DESQUESNES

A. ANTOINE

B. DISPA

C. BASTIN

A.-C. GOFFINET