



Infrastructure de recharge hors voirie en RBC

22/04/2024

Flottes Publiques





Plan de la présentation

- 1. Stratégie et Opérationnalisation du déploiement**
- 2. Arrêté Ratios et Sécurité**
- 3. Facilitation et Communication**
- 4. Discussion**

ELECTRIFY.BRUSSELS

STRATEGIE DE DÉPLOIEMENT DE
L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE
DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE



Version finale
Novembre 2022

Déploiement infrastructure recharge en RBC

« vision stratégique » (2020)

VISION SUR LE DÉPLOIEMENT D'UNE
INFRASTRUCTURE DE RECHARGE
POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES



Celle-ci contient :

- 3 grands principes :
 - Adéquation avec la politique régionale de mobilité, climatique, énergétique
 - Financement par les utilisateurs
 - Déploiement rassurant mais réaliste
 - Une description du système de déploiement de bornes en voirie :
 - Collaboration BE/BM/Sibelga/Communes
 - Cartographie régionale des besoins
 - Consultation des communes
 - Validation et répartition en lots de bornes
 - Adjudication des lots et installation des bornes
- Evaluation des nécessités : 22.000 points de recharge accessibles au public d'ici 2035.

« electrify.brussels » (plan déploiement, 2022)

ELECTRIFY.BRUSSELS

STRATEGIE DE DÉPLOIEMENT DE
L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE
DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE



Version finale
Novembre 2022

- Part de la situation actuelle en RBC
- Forecasting part marché pour définir une trajectoire des besoins de recharge pour différents segments d'utilisateurs
- Stratégies de déploiement pour différents segments/types recharge :
 - Recharge rapide
 - Semi-public
 - Besoin de flottes spécifiques
- Plan d'action en partenariats avec SH (CPO, taxi/autopartage, copropriétés, logistique, stations essence, etc.)

« electrify.brussels » Prévisions par flotte

TAXIS



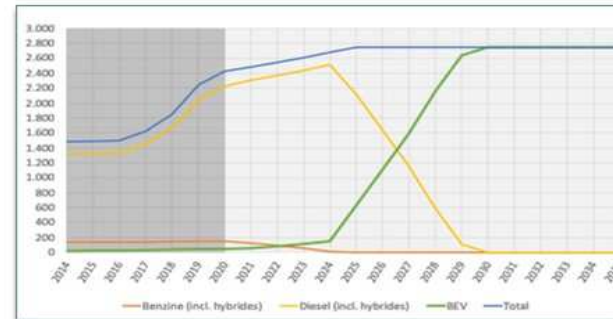
- # 2.427 véhicules (taxi classique + LVC)¹
- km 178km/ jour (calculé sur base des 65.000km par an¹)
- % 59% appartiennent à des indépendants avec un seul véhicule¹

¹ Etude TCO Taxi 2021, de Bruxelles Environnement

Besoins des utilisateurs

- 59% (1.437) des véhicules sont d'une compagnie de taxis avec un seul véhicule (indépendant)¹, dont 69 % (992) sans garage²
- Des bornes de recharge à proximité du domicile du chauffeur (indépendant sans garage), et des bornes de recharge (semi-)rapide dans des endroits stratégiques pour les opérateurs qui n'ont pas la possibilité de recharger leur véhicule au dépôt (dans les stations de taxis et les lieux très fréquentés tels que les stations de transport public, l'aéroport, le centre-ville, les centres commerciaux et les attractions touristiques).
- Les taxis parcourent (en temps normal)¹ 100.000 km/an (plusieurs chauffeurs/équipes par véhicule) ou 50.000 km/an (indépendant/une équipe), avec une moyenne de 10h par équipe.

Évolution attendue de la flotte



Besoins en infrastructure de recharge attendus (en % du nombre quotidien de sessions de recharge)³

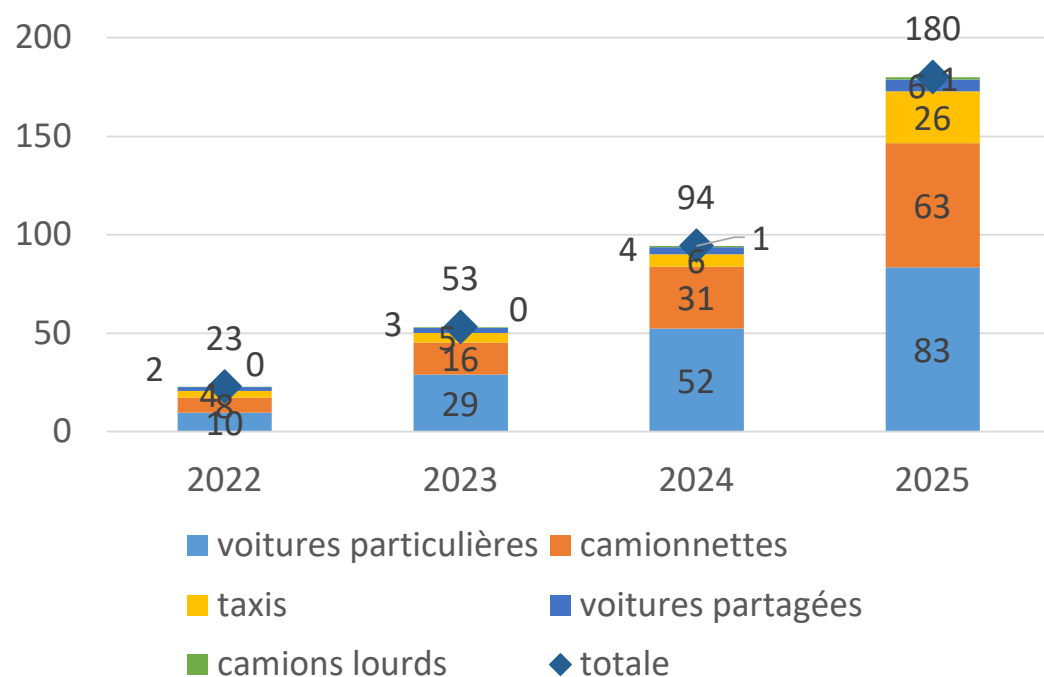


² Chiffres provenant de la source pour voitures particulières

³ La figure montre la somme des besoins en infrastructures de recharge des indépendants qui ne prévoient qu'une seule équipe et des exploitants qui organisent plusieurs équipes par véhicule - les besoins distincts en infrastructures de recharge des indépendants sont énumérés à l'annexe 2.

« electrify.brussels » Recharge rapide

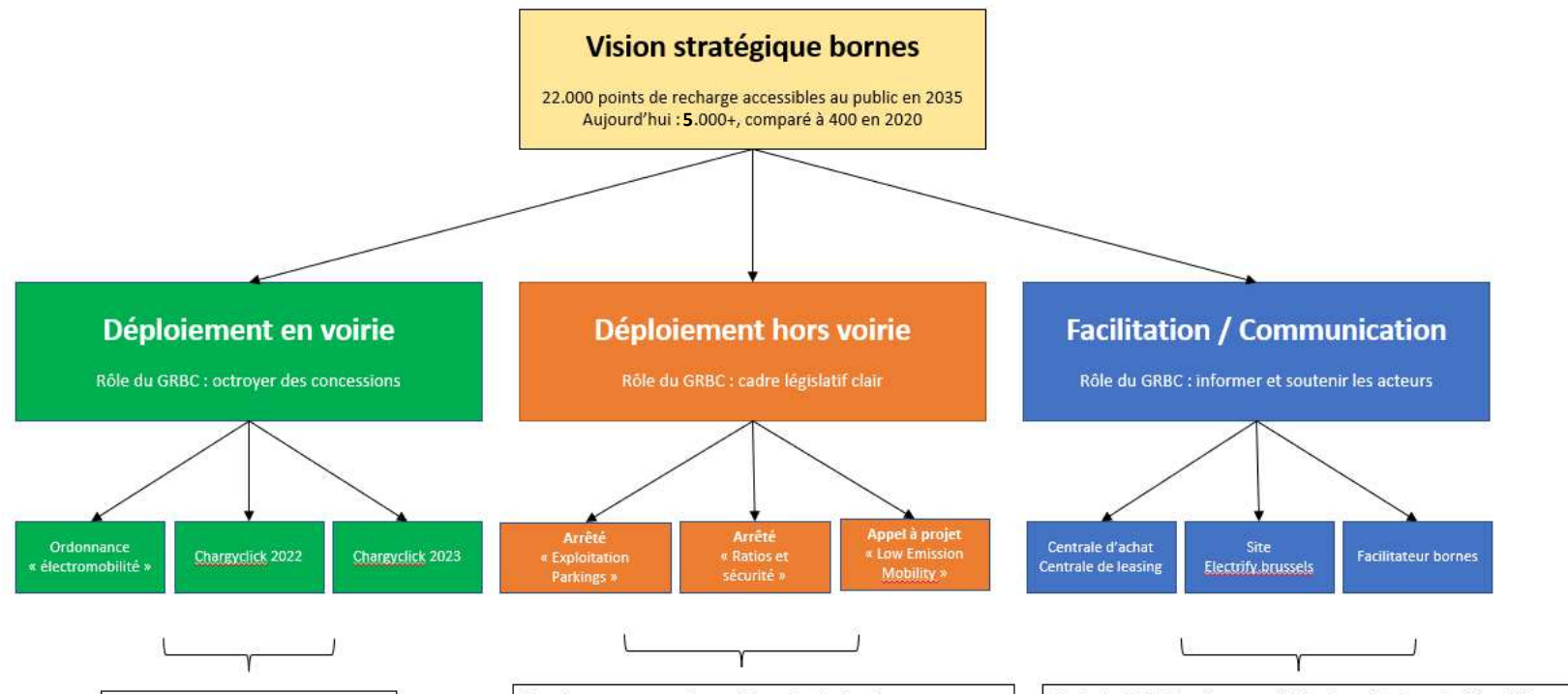
Nombre de points de recharge rapides
accessibles au public nécessaire par type de
flotte



Recharge rapide :

- Contraintes pour les sites de recharge (énergétique, spatiale, mobilité)
- Possibilité de réaliser un réseau de base
- Localisation (priorité hors RBC, axes de pénétration)
- Rôle de « soulager » la recharge normale
- Plan d'action en partenariats avec SH (CPO, taxi/autopartage, copropriétés, logistique, stations essence, etc.)

Etat des lieux du déploiement



- Le déploiement du réseau est en forte accélération (de 400 à 5.000+ points en 5 ans)
- Ce déploiement se fait en voirie et hors voirie, il concerne différentes puissances de recharge
- L'objectif est d'également de veiller à déployer un réseau de recharge (ultra)-rapide

MONITEUR BELGE

BELGISCH STAATSBLAD



Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005 et les articles 117 et 118 de la loi du 5 mai 2019.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :
www.moniteur.be

Direction du *Moniteur belge*, chaussée d'Anvers 53,
1000 Bruxelles - Directeur : Wilfried Verzezen

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

191^e ANNÉE

N. 31

VENDREDI 29 JANVIER 2021
DEUXIÈME ÉDITION

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005 en artikelen 117 en 118 van de wet van 5 mei 2019.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :
www.staatsblad.be

Bestuur van het *Belgisch Staatsblad*, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Directeur : Wilfried Verzezen

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

191^e JAARGANG

VRIDAG 29 JANUARI 2021
TWEDE EDITIE

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Service public fédéral Intérieur

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnances en verordeningen

Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken

Arrêté “Quotas et Sécurité”

Arrêté « Quotas & Sécurité »

Arrêté « ratios de points de recharge et conditions de sécurité » (29 septembre 2022)

- Parkings soumis à PE (neufs & existants)
- Quotas Parkings existants :
 - Bureaux **2025** : 10% min 2 points, **2030** : 20% et **2035** : 30%
 - Commerces et Parkings Publics **2025** : 5% min 2 pt, **2030** : 10% min 2 pt et **2035** : 20%
 - Logements **2025** : un point de recharge par véhicule des habitants qui ont accès au parking (résidents du bâtiment lui-même ou résidant dans le quartier) et qui disposent d'un véhicule électrique « à un endroit où il peut se stationner » (mutualisation)
- Affectation mixte : au prorata
- Emplacements mutualisés : ratio le plus élevé s'applique



Arrêté « Quotas & Sécurité »

Quotas :

Nouveaux parkings (sauf logement) : satisfaire immédiatement aux critères appliqués au 1^{er} janvier 2035 (bureaux 30%, commerce & PP 20%)

Dérogation possible pour :

- impossibilité technique ou
- coût exorbitant motivés
- pas de potentiel riverain à proximité (critères 2025 uniquement)
- bornes (ultra-)rapides : facteur 5 > 50kW et facteur 10 > 150 kW

Obligation titulaire PE -> déclaration annuelle à Sibelga du # point de recharge

Obligation administration -> rapportage triennal (État des lieux et Opportunité de révision)

Arrêté « Quotas & Sécurité »

Sécurité Contexte : positions initiale – discussions – méthodologie

parking non-couvert :

- installation du pt recharge sur surface incombustible ou ignifuge
- recharge par des pts. prévus à cet effet
- dimensionnement et contrôle de l'installation
- protection physique du point de recharge (anti collision) mais accessibles au PMR

parking couvert :

- recharge rapide interdite (mode 4 DC) mais dérogation avec étude de risque
- bouton arrêt urgence
- arrêt pt. recharge en cas de détection d'incendie (si installation de détection)
- ventilation efficace
- plan avec les pt. de recharge entrée et sortie du parking

parking couvert 1250m²+ et/ou inférieur -1 :

- installation de détection d'incendie (détecteurs fumées et CO) raccordée au SIAMU



Facilitation & Communication



Facilitateur « infrastructure de recharge hors voirie »

Constat

- 1) l'installation de points de recharge hors voirie est rendue problématique par des questions de Sécurité, Réglementation, Raccordement au réseau d'électricité, Coût, Manque d'information
- 2) Rôle des pouvoirs publics en matière infra semi-publique : faciliter plus qu'imposer

Objectif

Accompagnement particuliers et entreprises dans le déploiement d'une infra de recharge :

- Aide les acteurs désireux d'installer l'infra
- Rôle proactif -> susciter l'intérêt

Public cible privilégié (mais non exclusif)

- Entreprises qui ont des parkings semi-publics ou potentiellement accessibles au public
- Parkings de logements multiples



Facilitateur « infrastructure de recharge hors voirie »

Missions

- Accompagnement « light » : helpdesk mail/tel
 - Réponses aux questions des acteurs sur réglementation, éléments techniques, coûts et aides, opportunités économiques, etc.
- Accompagnement personnalisé :
 - Sélection en fonction du caractère représentatif et l'ampleur de l'impact
 - Rencontre/visite de terrain, mise en contact
- Production de contenu :
 - FAQ
 - Outils d'information (guide, pages de site web, présentations, etc.)
- Organisation de séances d'information, ateliers avec SH (récolte d'information, networking)
- Diffusion de l'information (rencontre annuelle, événements importants, canaux de communication pour info pertinente)

Contact:

facilitateur.bornes@environnement.brussels
facilitator.laadinfra@leefmilieu.brussels



Site « electrify.brussels »

 Recherche EN NL FR[Où recharger ?](#)[Comment recharger ?](#)[Installer une borne](#)[À propos d'electrify ▾](#)[FAQ](#)

Recharger en ville, rien de plus facile !

Vous ne pouvez pas vous passer de la voiture ? Passez à l'électrique ! Pour vous aider, la Région lance **electrify.brussels : son plan de déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques.**







dsury@environnement.brussels

0497/507.333

