



**AVIS SUR  
L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE PORTANT SUR  
L'ELECTROMOBILITE  
ET DES DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES AUX MESURES  
D'ACCOMPAGNEMENT DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DE  
LA ZONE DE BASSES EMISSIONS**

<b>Demandeur</b>	M. Alain Maron, Ministre de l'environnement,
<b>Demande reçue le</b>	25/02/2022
<b>Exposés</b>	09/03/2022
<b>Documents transmis</b>	Avant-projet d'ordonnance, commentaires des articles, exposé des motifs, note aux membres du gouvernement, notification du conseil des Ministres du 24/02/2022
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	28/03/2022

La Commission regrette que cette demande d'avis ait lieu en même temps que celle du projet de Metro 3, important projet de mobilité comprenant 7000 pages d'études dont 595 pages pour le seul résumé non technique.

### **Respect du principe STOP, priorité aux piétons**

Actuellement un certain nombre de bornes de recharge ont été placées en trottoir. Placer les bornes de recharge sur le trottoir présente un moindre risque de dommages (à la fois pour la borne de recharge et pour le véhicule qui roulerait à son encontre), et une optimisation de l'espace de stationnement. La perte d'espace stationnement est en réalité assez limitée et lorsqu'il y a de la place pour garer deux voitures, il y a aussi de la place pour placer la borne de recharge dans la voie de stationnement.

L'installation de bornes de recharge sur le trottoir témoigne cependant d'une vision de la mobilité à l'ancienne qui privilégie l'espace et la fluidité de la circulation pour les véhicules particuliers et considère plutôt le trottoir comme un « espace résiduel » où toutes les installations pour la circulation motorisée (feux de signalisation, signalisation verticale, horodateurs, etc.) ainsi que beaucoup d'autres fonctions seraient un élément de preuve légitime.

Conformément au principe STOP, la Commission estime important de donner la priorité aux piétons par rapport aux autres modes de déplacement. Mettre une partie de l'espace public des piétons, souvent déjà limité, à disposition du stationnement de véhicules, même moins polluants, restreint la liberté de mouvement des piétons et représente des risques. Complémentairement à l'objectif de l'accessibilité de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite, au sens large, les bornes et les câbles de recharge ne doivent jamais être placés sur les cheminements piétons.

La Commission demande préciser explicitement dans l'ordonnance les conditions de placement de bornes de recharge dans les espaces de stationnement en voie publique. La Commission demande que le placement n'entre pas en conflit avec les cheminements des piétons et qu'il soit

privilegié sur les bandes de stationnement. Le placement sur les trottoirs doit être vraiment exceptionnel et encadré par des règles comme celles de Good Move et de la spécialisation des voiries.

En complément à ces problématiques liées au déploiement des bornes de recharges publiques, la Commission demande à la Région une attention particulière concernant la présence des câbles de recharge se multipliant en travers des trottoirs et cheminements piétons, connectant des voitures stationnées en chaussée, à des bornes de recharges privées. Dans ce cadre, elle attire aussi l'attention sur le projet de développement de bornes dans les poteaux d'éclairage.

### **Accessibilité**

Les bornes de recharges et les cheminements depuis les emplacements de stationnement jusqu'aux bornes, doivent être accessibles pour l'ensemble des automobilistes, y compris les personnes en situation de handicap (de petite taille, se déplaçant en fauteuil roulant, ...). Les prescriptions techniques présentées rapidement font état entre autres de protections anticollisions, qui risquent de rendre ces appareils inaccessibles.

Il importe d'offrir l'électrification des emplacements de stationnement réservés pour personnes handicapées, tout en tenant compte de l'importance du taux de disponibilité de ces emplacements réservés lorsqu'ils sont situés à proximité de lieux publics/ouverts au public. La mise à disposition de points de recharge à ces endroits ne doit pas engendrer une occupation prolongée (et non souhaitable) de ces emplacements.

### **Soutien des voitures partagées et covoiturage**

La Région encourage le développement du covoiturage et l'usage de voitures partagées. Elle attend aussi de ces opérateurs qu'ils accélèrent l'électrification de leur flotte (voir la feuille de route pour une mobilité à faibles émissions).

La Commission demande dès lors de prendre en compte la mise à disposition d'infrastructures de recharge suffisantes pour les voitures partagées lors de l'élaboration de la cartographie régionale. Des bornes de recharge doivent être réservées aux voitures partagées tant pour les prestataires d'autopartage basés en station qui travaillent déjà avec des places de stationnement réservées que pour les opérateurs de car sharing en free floating. En concertation avec les fournisseurs, il faut développer des infrastructures de recharge disponibles aux stations existantes et attribuer un certain nombre de bornes de recharge aux opérateurs de free floating.

La Commission suggère d'adapter l'ordonnance de 2001 sur la fourniture d'électricité pour permettre l'utilisation partagée des infrastructures de recharge de transport public.