



AVIS SUR LA RECHARGE INDIVIDUELLE DE VEHICULES ELECTRIQUES SANS BORNE

Avis d'initiative

Exposé

30/05/2022 M. Hinko Van Geelen, Centre de Recherches Routières (CRR)

Documents transmis

Présentation du 30/05/22 : Recharge individuelle de véhicules électriques sans borne, état des lieux et pistes de réflexion

Note « Problématique de passage des câbles sur les trottoirs alimentant les VE. Etat des lieux : problèmes, solutions, pistes de réflexion », Centre de recherches routières 11/05/22

Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le 27/06/2022

La note du Centre de Recherches Routières (CRR) présente un état des lieux de la réglementation et des solutions concernant la recharge individuelle de véhicules électriques sans bornes, en Belgique et à l'étranger. Elle liste les avantages et inconvénients des solutions testées et elle se termine par la conclusion suivante :

« Il est actuellement interdit de recharger un véhicule électrique en passant par le trottoir. Il n'y a pas de solution idéale à ce problème ».

Si une décision n'est pas prise de maintenir et d'appliquer l'interdiction, le CRR recommande *« la mise en place de projets pilotes pour permettre aux autorités de prendre les choses en main et définir les conditions et la durée des éventuelles autorisations dans le temps ».*

La Commission remercie M. Van Geelen et le CRR pour la présentation de la recherche.

La Commission attire l'attention sur le fait que, malgré l'interdiction actuelle, les câbles de recharges sont très régulièrement déployés en travers des trottoirs bruxellois en vue de recharger un véhicule électrique depuis des habitations privées.

La Commission attire l'attention sur les configurations urbaines bruxelloises. Le plus souvent un trottoir et parfois aussi une piste cyclable séparée, se trouvent entre le front bâti et le stationnement. Une recharge depuis le bâti présente un inconfort et des risques pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR), les cyclistes et les utilisateurs d'autres engins de locomotion comme par exemple les trottinettes.

L'étude du CRR a mis en avant l'inconfort et l'impact sur l'accessibilité des trottoirs. Par ailleurs, l'utilisation de câbles en travers des trottoirs comporte également des risques d'incendie. La Commission recommande dès lors vivement que l'interdiction soit maintenue, davantage contrôlée sur le terrain et sanctionnée pour éviter que les risques identifiés ne se concrétisent.

La Commission déconseille des solutions en hauteur car un fil descendant vers le point de recharge de la voiture comporte des risques pour les cyclistes. Il en est de même pour les protections de câbles.

La solution la moins problématique serait la goulotte enterrée, mais celle-ci pose d'autres problèmes en cas d'entretien et de travaux et donc du maintien de la qualité d'usage des trottoirs. La Commission ne préconise pas non plus cette solution.

La Commission estime que si une solution est autorisée pour un individu ou un ménage, elle doit l'être pour tous. Dans un tel contexte, un trottoir pourrait potentiellement être traversé par dix protecteurs de câbles successifs, emportant des désagréments et des risques pour les piétons, les PMR et les cyclistes.

Des services mobiles de recharge (la source d'énergie se trouvant dans une camionnette) présentent aussi des risques pour les piétons, les PMR et les cyclistes tels que le stationnement sauvage ou le stationnement sur les pistes cyclables marquées. Ils nécessitent aussi plusieurs déplacements de la camionnette et d'avoir une place à proximité directe de la voiture, ce qui, en zone urbaine, n'est pas toujours évident et même très peu probable dans les quartiers densément urbanisés où les places de stationnement libres sont généralement rares. La Commission recommande de limiter les services mobiles de recharge électrique aux cas de dépannage de véhicules électriques et de ne pas autoriser ce service pour des recharges structurelles.

La Commission se prononce pour une interdiction de recharge privée des véhicules électriques qui implique le passage de câble sur l'espace public. L'interdiction doit s'accompagner d'un mécanisme de contrôles et de sanctions bien identifié. Seules les recharges à l'aide de bornes publiques ou dans les espaces privés doivent être autorisées.

La Commission est consciente qu'une interdiction complète serait de nature à freiner le développement de l'électromobilité. C'est pourquoi elle demande à la Région de rechercher des solutions harmonisées de recharge individuelle n'impactant ni les trottoirs ni les pistes cyclables. Elle insiste pour que les vingt gestionnaires de voirie de la Région soient impliqués. Le développement de mobility hubs couplés à des possibilités de recharge des véhicules électriques est à encourager. L'idée est d'offrir un ensemble de services de mobilité permettant de se passer de sa propre voiture.

La Commission demande d'améliorer la communication sur l'installation de bornes, et les interdictions, tant vers les particuliers que vers les entreprises.