

Ce projet répond à un jalon réglementaire identifiée dans le Plan national pour la Reprise et la Résilience (PNRR).

0. INTRODUCTION

Le 14 juillet 2021, La Commission présentait une Proposition de règlement modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat. COM/2021/556 final

Le texte amendé a validé par le Parlement européen le 8 juin 2022 en vue d'une adoption prochaine.

Le texte prévoit des normes d'émissions de CO₂ renforcées pour les véhicules neufs avec l'interdiction annoncée de la vente de véhicules thermiques sur le territoire européen en 2035.

Le glissement vers une mobilité décarbonée et massivement électrifiée doit donc pouvoir être anticipée tant en ce qui concerne la mise à disposition de véhicules que d'infrastructures pour assurer la recharge de ces véhicules.

Le déploiement de bornes de chargement pour véhicules électriques est souvent vu comme un frein au développement de l'électromobilité. Avec les jalons établis par l'Europe en termes de décarbonation du transport, le déploiement raisonnable d'une infrastructure devient une nécessité, qu'il s'agisse de bornes semi-rapides ou rapides, qu'elles se situent sur le domaine privé ou public.

Le présent plan établit l'opérationnalisation du déploiement de bornes de chargement accessibles au public à l'horizon 2026 et les actions pour atteindre les objectifs indicatifs établis dans la note.

1. ETAT DES LIEUX

Evolution du parc de véhicules électriques (Données DIV-IWEPS)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Parc automobile							
Essence	649 479	683 439	720 503	775 714	825 032	854 311	887 256
Diesel	1 064 792	1 060 850	1 040 304	1 001 152	954 115	910 684	872 230
LPG	5 809	5 180	4 765	4 433	4 144	4 347	5 192
Electrique	461	667	942	1 386	2 398	3 707	6 270
Autres	15 843	18 164	21 750	26 582	30 799	39 681	60 321
Total	1 736 384	1 768 300	1 788 264	1 809 267	1 816 488	1 812 730	1 831 269

Au 1er juillet 2022, le parc automobile wallon s'établissait à 1.839.018 voitures (catégorie M1) dont 10.353 voitures électriques pures (monitoring mensuel DIV).

Le taux de croissance de véhicules électriques reste très marqué :

2016	+44,68%
2017	+41,22%
2018	+47,13%
2019	+73,01%
2020	+54,58%
2021	+69,13%
08/2022	+65,11%

Infrastructures de chargement

La Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sert de fil conducteur au déploiement des infrastructures en carburants alternatifs dont les bornes de chargement pour véhicules électriques. Aucun objectif contraignant n'y est établi. A titre indicatif, la Directive se cantonne à considérer « À titre indicatif, le nombre moyen approprié de points de recharge devrait correspondre à au moins un point de recharge pour dix voitures, en prenant également en considération le type de voitures, les technologies de recharge et les points de recharge privés disponibles. » (Considérant 23)

Le Cadre d'Actions régional approuvé par le Gouvernement wallon le 16 décembre 2016 en application de la Directive 2014/94 ne prévoyait des objectifs de bornes de chargement que pour 2020 avec 650 points de chargement standard et 38 points de chargement rapide. Ces objectifs ont été en partie dépassés lors du rapportage réalisé en 2019 (chiffres 2018), il y avait déjà 483 points de chargement standard et 48 points de chargement rapides (>100kW).

Un nouveau rapportage est prévu pour novembre 2022 en application de l'article 10 de la Directive 2014/94/UE. Le rapportage effectué par Eco-Movment pour compte de la Wallonie et Bruxelles a donné les résultats suivants :

Alternative Fuels Infrastructure (AFI) targets						
TRANSPORT MODE	ALTERNATIVE FUELS INFRASTRUCTURE (AFI)	CURRENT AND PAST NUMBER OF RECHARGING/REFUELLING POINTS			TARGET NUMBER OF RECHARGING/REFUELLING POINTS	
		2019	2020	2021	2025	2030
	ELECTRICITY					
	Total recharging points (public* + private)	654	957	1 453	0	0
	Recharging points (publicly accessible)	654	957	1 453	0	0
	Normal power recharging points, P ≤ 22kW (public)	478	655	1 128		
	High power recharging points, P > 22kW (public)	176	302	325		
	• AC fast charging, 22kW < P ≤ 43 kW (public)	23	33	36		
	• DC fast charging, P < 150 kW (public)	69	59	58		
Road	• DC ultrafast charging, P ≥ 150 kW (public)	84	210	231		

En rapportant les chiffres en points de chargements équivalents (1 PCE étant un multiple de 11kW), environ 3.000 PCE sont déployés en Wallonie.

A terme, le rapportage en termes d'infrastructures de chargement pour véhicules électriques sera nettement simplifié. En effet, le Décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité modifié en dernier lieu par le Décret du 4 mai 2022 prévoit, en son Article 35octies :

§8) Le client actif disposant d'un point de recharge est tenu de déclarer sa mise en service ou hors service selon la même procédure que celle prévue dans le règlement technique pour les installations de production d'électricité d'une puissance nette développable inférieure ou égale à dix kW et de stockage. Les gestionnaires de réseaux transmettent à la CWaPE, sur demande et selon les modalités définies par celle-ci, la liste des nouvelles installations de production d'électricité, points de recharge et installations de stockage, ainsi que de celles qui ont été démantelées.

§9) Le client actif disposant d'une installation de production d'électricité ou de stockage d'une puissance inférieure ou égale à dix kVA ou d'un point de recharge existant au jour d'entrée en vigueur de la présente disposition et qui ne l'aurait pas encore déclaré à son gestionnaire de réseau, procède à la déclaration de cette installation.

Aucune amende administrative visée aux articles 53 à 53septies ne peut être imposée au client actif qui ne respecte pas l'obligation prévue à l'alinéa 1er avant le 31 décembre 2023

Les données transmises par les Gestionnaires de Réseaux de Distribution constitueront des données authentiques certifiées. Cette obligation décrétales constituant, en outre, un mode de reconnaissance reconnu par l'Europe dans le cadre du Plan national de Relance et de Résilience.

2. PERSPECTIVES

Evolution du parc de véhicules (2030)

Dans le cadre de la révision du Plan Air-Climat Energie, les objectifs proposés en termes de parc sont les suivants, ils suivent une évolution réaliste du secteur.

	2019	2030
Diesel (dont micro-hybridation)	52,52% (0,06%)	15% (0%)
Essence (dont micro-hybridation)	46,36% (0,9%)	44% (20%)
CNG	0,07%	5%
BEV (Battery Electric Vehicle)	0,13%	25%
PHEV (Plug-in Hybrid Electric vehicle)	0,23%	10%
Hydrogène	0%	1%

La rehausse de l'ambition a été établie en fonction de diverses mesures actées ou en cours de validation :

- Décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (ce décret prévoit une interdiction progressive de circulation des véhicules thermiques) ;
- Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (fin de la déduction fiscale pour les véhicules thermiques, cette mesure touchera 142.000 véhicules en Wallonie) ;
- Proposition de règlement modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat. COM/2021/556 final

L'évaluation correspond à un taux de croissance du parc de véhicules électriques rechargeables de 60% par an.

Les évolutions prévues à 2030 devront être systématiquement réévaluées en fonction pour tenir compte de l'évolution des ventes de véhicules. Trois facteurs seront particulièrement à surveiller : la capacité des constructeurs à produire les véhicules attendus (surtout au regard de l'approvisionnement en lithium), les délais de livraisons de ceux-ci (actuellement de un à deux ans) et l'impact de la crise économique sur la capacité d'achat des véhicules par les particuliers.

Evolution du nombre de bornes (2030)

Le **2 juin 2022**, le Conseil de l'Europe a approuvé l'approche générale du Règlement remplaçant la Directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure en carburants alternatifs. Le texte doit

encore passer le parcours parlementaire et le Trilogue avant d'entrer en vigueur. La Commission espère une approbation définitive sous la présidence tchèque.

L'objectif principal du règlement proposé est de garantir que le public ait accès à un réseau d'infrastructures suffisant pour recharger ou ravitailler les véhicules routiers ou les navires avec des carburants alternatifs.

L'objectif est, également, de parvenir à une interopérabilité totale dans l'ensemble de l'UE et de s'assurer que l'infrastructure est facile à utiliser.

Le règlement proposé veut jouer un rôle important dans l'accélération du déploiement de cette infrastructure afin que l'adoption de véhicules ne soit pas entravée, initiant un cercle vertueux et permettant au secteur des transports de réduire considérablement ses émissions de carbone.

Les règles révisées enverront un signal clair aux citoyens et aux autres parties prenantes indiquant que des infrastructures de recharge conviviales seront installées partout où elles seront nécessaires, dans toute l'UE.

L'orientation générale du Conseil retient les aspects fondamentaux de la proposition de la Commission, c'est-à-dire les principaux paramètres globaux qui auront un impact réel sur le climat, notamment :

- pour la recharge des véhicules électriques légers, des exigences de puissance à fournir, en fonction de la taille du parc immatriculé et des exigences de couverture RTE-T en 2025 et 2030.
- pour la recharge des poids lourds électriques et le ravitaillement en hydrogène, des exigences de couverture RTE-T d'ici 2030, à partir de 2025 pour les poids lourds électriques.

Le Projet de Plan Air Climat Énergie 2030 (PACE 2030) approuvé par le Gouvernement le 4 avril 2019, fixait les objectifs indicatifs comme suit : « 6.900 points de rechargement publics seront mis en place. Une borne présente en général 2 points de rechargement. Au niveau des entreprises, 185.000 points de rechargement seront nécessaires (de plusieurs types : prise classique, et prises pour des recharges plus rapides). Ce déploiement devra être cohérent avec le plan de mobilité d'entreprise en favorisant le recours à des véhicules peu ou non émetteurs dans les flottes de société. Le déploiement sur le réseau autoroutier de « super chargeurs » fait l'objet d'un autre plan, mis en œuvre par des opérateurs privés. »

Dans sa mesure 27, la SRM ne fixait, néanmoins, aucune mesure concrète ni aucun objectif de déploiement de bornes (notons néanmoins le chiffre de 1,32 GW de puissance de pointe dans une situation de chargement non optimisée).

La révision du PACE adaptera les objectifs indicatifs en termes d'infrastructures de carburants alternatifs comme suit :

	2022	2030
Stations LNG	3	5
Stations CNG	45	220
Points de rechargement publics pour véhicules électriques		40.000
Points de rechargement B2B pour véhicules électriques		185.000
Stations hydrogène	1	20

Les points de chargement publics sont à considérer en termes de « points de chargement équivalent » et répondre à la définition de la réglementation européenne. La proposition d'AFIR ne modifie pas la définition reprise dans la Directive 2014/94/UE : « *« infrastructure pour carburants alternatifs accessible au public », une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou sur un site ouvert au grand public, que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent en termes d'accès au site ou au local et quelles que soient les conditions d'utilisation applicables de l'infrastructure de carburants alternatifs »*

Ces chiffres restent à prendre avec prudence puisque les balises fixées par le futur Règlement sur le Déploiement d'une Infrastructure en Carburants alternatifs (AFIR) ne sont pas intégralement connues.

Les bornes B2B sont exclusivement des objectifs indicatifs au niveau des entreprises qui ne sont pas visés dans la réglementation européenne. L'objectif, en soi, et cohérent le nombre de véhicules de société ou de leasing immatriculés en Wallonie étant de 144.542 (en rappelant que les voitures de leasing ne sont pas immatriculées en fonction du domicile de leur propriétaire mais du siège de la société de leasing).

Le développement des infrastructures de chargement de véhicules devra tenir également compte des impératifs d'approvisionnement en véhicules, de la disponibilité du réseau électrique (principalement du réseau de distribution) et de l'approvisionnement global en électricité.

Pour les besoins du plan de relance et de résilience, les objectifs intermédiaires suivant seront retenus :

091	Charging stations (I-3F)	Additional operational semi-public and public charging points (step 2)	Charging points (CPE)	0	3600	2025	Reach 3600 additional operational private, semi-public and public charging point equivalents (CPE).
091	Charging stations (I-3F)	Additional operational semi-public and public charging points (step 3)	Charging points (CPE)	3600	5400	2026	Reach 5400 additional operational private, semi-public and public charging point equivalents (CPE).

Le Point de chargement équivalent est l'unité de base qui correspondra à une tranche de 11 kW.

Les objectifs ultérieurs devront être réévalués en fonction de l'évolution du marché automobile et des technologies.

3. PLAN DE DEPLOIEMENT

Le Décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, modifié en dernier lieu par le Décret du 4 mai 2022 organise le développement de l'électromobilité et certaines obligations qui en découlent.

La stratégie de déploiement sur le long terme sera établie par Arrêté du Gouvernement conformément à l'article Art. 35octodécies du Décret qui précise : « *Le Gouvernement est chargé du déploiement des points de recharge ouverts au public à la suite d'une évaluation du parc de points de recharge ouverts au public existants à l'entrée en vigueur de la présente disposition et des perspectives de développement du marché.*

Le Gouvernement peut fixer les objectifs à atteindre en termes de déploiement de points de recharge ouverts au public et les trajectoires pour y parvenir. »

Le présent document vise à préciser les différents jalons pour mettre en œuvre le déploiement des points de chargements et les trajectoires pour y parvenir.

A) Déploiement des bornes sur le domaine public

Dans le cadre de la présente stratégie, une cartographie des zones d'implantations les plus propices au développement de l'électromobilité a été réalisée conformément aux termes de la Convention horizontale non institutionnalisées passée entre la Région et les Agences de Développement territoriales avec la collaboration des Gestionnaires de Réseau de distribution électrique. Cette cartographie découle de la décision du Gouvernement wallon du 14 juillet 2021 (point A42).

Cette cartographie a identifié les sites de déploiement les plus propices sur le territoire wallon en fonction de critères d'occupation du territoire, de population, de mobilité et disponibilité du réseau de distribution (outil client Sia Partners). En ce qui concerne ce dernier point, l'établissement a été réalisé en fonction des cabines de moyenne tension disponibles existantes, de la disponibilité physique du réseau et de la disponibilité en puissance.

Cette carte, qui sera publiée sur le géoportail wallon, a identifié la répartition géographique suivante (répartition géographique par ADT).

ADT	INITIAL	VERT		ORANGE		ROUGE	BLEU	potentiel BRVE	dont SOFICO	
		1 brve	2 brve	1 brve	2 brve					
SPI	533	453		422		17		868	7	163,0%
BEP	353	24	7	206	44	26	2	329	5	93,1%
IDEA	217			158	37	9	14	240	6	110,4%
IDELUX	343	141		293		61		418	16	122,0%
IDETA	143	37	1	59	13	43	14	134	4	93,6%
IEG	35	9		50		2	1	59	1	166,5%
IGRETEC	199	69		119		20		188	0	94,4%
InBW	176	57	5	117	3	64	18	208	0	118,0%
	2.000	790	13	1.424	97	242	49	2.444	39	
		803		1.521		242		soit 53.768 kW		



Le code couleur indique le niveau de disponibilité de réseau électrique dans les zones identifiées.

Il convient de constater que la cartographie sera étendue aux Communes et Villes de la Communauté germanophone pour lesquelles une étude additionnelle, diligentée par le Gouvernement germanophone, est finalisée. Cette étude a identifié 38 bornes sur des sites qui peuvent être équipés.

2.324 sites sont, ainsi, identifiés. A ceux-ci, il conviendra de rajouter les **38 sites** identifiés en Communauté germanophone.

Le déploiement des bornes (en tout ou en partie) se fera sur base volontaire via les pouvoirs locaux au travers de marchés de concession. **Une série d'appels à intérêt seront lancés en conséquence. Par souci d'efficacité de la mesure (optimisation économique pour les opérateurs), l'appel à intérêt portera sur des marchés de 40 points de chargement (20 bornes) au minimum.**

A défaut, les communes qui le souhaitent pourront déléguer la maîtrise d'ouvrage à l'Agence de Développement dont elles dépendent sur décision du Conseil.

Les Agences de Développement sont également habilitées aux termes de la Convention à apporter un appui technique aux Villes et Communes qui le souhaiteraient.

Seul le déploiement de bornes sur le domaine public peut être concédé. Les bornes déployées sur le domaine privé communal ne font pas l'objet de concession au sens strict.

Les bornes installées par un pouvoir public et opérées par lui pourront faire l'objet d'une reprise.

Pour les Villes et Communes présentant plus de 10 sites, 10% des sites au moins devront être accessibles aux usagers à mobilité réduite. L'obligation devra être respectée également en cas de délégation de maîtrise d'ouvrage à une Agence de Développement territorial.

Un cahier des charges type reprenant les clauses administratives minimales sera mis à disposition. Il pourra être amendé en vue d'y introduire des clauses administratives spécifiques comme, par exemple :

- La durée de la concession (une durée de minimum dix ans peut, raisonnablement être envisagée) ;
- les amendes en cas d'occupation prolongée de la borne ;
- les conditions d'accès à la borne ;
- ...

Les pouvoirs adjudicateurs pourront également fixer une tarification maximale pour les opérations de chargement, qu'il s'agisse d'un forfait fixe, d'un forfait par période ou d'un forfait au kilowatt fourni. Ces forfaits doivent être raisonnables et refléter la réalité commerciale observée afin d'éviter tout coût disproportionné ou toute effet de concurrence déloyale.

Le cahier des charges type reprendra également les clauses techniques minimales (voir infra).

Les Pouvoirs locaux peuvent également prévoir les conditions de démantèlement ou de reprise des bornes une fois le terme de la concession atteint.

Les Pouvoirs locaux pourront également procéder soit à la reprise, soit au démantèlement des bornes en cas de faillite ou de cessation d'activité du prestataire de la borne. En cas de démantèlement, les Gestionnaires de Réseaux de Distribution seront fondés pour sécuriser le site.

Soutien au déploiement

Le soutien au déploiement se fera sur les bornes réellement installées répondant strictement à la cartographie établie. **Elle consistera en une couverture par la Région du déficit d'autofinancement des bornes installées sur chaque zone identifiée (Ville, commune ou Agences de Développement territorial).** Il s'agira d'un des critères d'évaluation des offres introduites par les candidats adjudicataires. Le soutien de la Région sera dû à l'adjudicataire de chaque marché.

Pour rappel, le DAF est généralement calculé comme suit :

$$\text{DAF} = (\text{CI actualisés} - (\text{RN actualisées} * \text{Part}))/\text{CI actualisés}$$

Où

- DAF= taux du déficit d'autofinancement
- CI actualisés= Coûts d'investissement actualisés (coût présenté à la subsidiation)
- RN actualisées= recettes nettes actualisées

- Part= Coûts d'investissement actualisés / (Coûts d'investissement actualisés + Coûts d'investissement non éligibles actualisés)

Afin de définir et d'appréhender au mieux le DAF, les soumissionnaires devront évoluer, dans leur offre, l'évolution de l'utilisation attendue de leurs infrastructures déployées en fixant l'optimum économique qu'ils pensent pouvoir atteindre à l'issue de la concession (soit une période de 10 ans).

Lors de chaque manifestation d'intérêt, une seule borne pourra être, a priori, soutenue par polygone identifié en vert ou en orange sur la cartographie réalisée. La Région supportera le surcoût raisonnable des bornes situées dans des polygones orange au niveau de la cartographie. Ce surcoût sera établi en toute transparence par les Gestionnaires de Réseau de Distribution et interviendront directement dans le calcul du DAF.

Le dispositif sera soutenu dans la mesure des moyens budgétaires disponibles annuellement et en fonction du succès de la mesure de soutien.

Objectif indicatif de déploiement sur le domaine public est fixé à :

2.000 points de chargement publics établis au 30 juin 2025

4.000 points de chargement publics établis au 30 juin 2026

Calendrier des travaux

1^{er} décembre au 15 février 2023 : Appel à intérêt vers les Pouvoirs locaux. A cet effet, les Communes ou les Agences de Développement territorial établissent les sites à équiper auprès des Gestionnaires de Réseau de Distribution. Les Gestionnaires de Réseau de Distribution établissent un estimatif des frais de raccordement par site (frais périodiques et non-périodiques).

Mars 2023 : Validation par le Gouvernement wallon des sites retenus.

Lancement des marchés de concession dès validation par le Gouvernement wallon.

- B) Apporter un soutien ponctuel au développement de bornes de chargement sur le domaine privé accessible au public et plus particulièrement les parkings des grandes surfaces et des centres commerciaux et dans les stations-services**

Le déploiement des bornes (en tout ou en partie) se fera sur base volontaire par les propriétaires ou gestionnaires de parkings de grandes surfaces ou centres commerciaux ainsi que sur les stations-services. Ce déploiement sera réalisé sur des sites existants exclusivement, les nouveaux sites étant, eux, assujettis aux obligations liées au Décret relatif à la performance énergétique des bâtiments.

Le soutien au déploiement se fera sur les bornes réellement installées. Elle consistera en une couverture partielle par la Région des frais de raccordement des bornes de chargement au réseau de distribution.

Idéalement, chaque demandeur du soutien ne pourra effectuer qu'une seule demande par site d'implantation (par site, il faut entendre parking). La demande de soutien portera au maximum sur le raccordement d'un maximum de 10 points de chargement-équivalent par site, un point de chargement-équivalent correspondant à une puissance de charge de 11 kilowatts.

Dans la mesure du possible, le soutien sera pris en couverture de Art. 35novodecies du Décret « électricité » et des dispositions reprises dans le Décret du 9 décembre 1993 relatif à la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, des économies d'énergie et des énergies renouvelables. Le dispositif reprendra in extenso les obligations inhérentes au GRD en termes de transparence des informations transmises à la Wallonie pour le calcul de la compensation.

Afin de garantir le respect des procédures qui seront établies, le GRD devra transmettre, sur base semestrielle, les informations suivantes :

- Une liste des demandes de raccordements avec leurs coordonnées Lambert d'implantation exactes ;
- Le nom de l'opérateur ayant demandé le raccordement ;
- Les frais de raccordement facturés réels ;
- Le montant des frais de raccordement facturés au demandeur ;
- Les spécifications techniques du raccordement ;
- L'attestation que les spécifications techniques minimales prévues ont bien été respectées par l'adjudicataire notamment les obligations techniques en termes de connecteur, les obligations en termes d'interopérabilité, les obligations en termes de connexion à toute plateforme gérée par ses soins et l'obligation d'identification à une plateforme IDRO (par défaut, il s'agira de la plateforme IDRO gérée par le BENELUX - <https://benelux-idro.eu/fr>).

La couverture des frais de raccordement se fera à concurrence des frais réels de raccordement avec une limite fixée à 2.000€ par point équivalent. Il est rappelé que les frais de raccordement relèvent des tarifs non-périodiques du GRD et que leurs coûts sont établis dans la méthodologie tarifaire validée par la CWaPE. Un budget fixe est établi au travers de la programmation 2022 du Fonds wallon Kyoto (4 millions d'€ ont été inscrits dans la programmation).

Les modalités de mise en œuvre de la disposition seront établies par le Gouvernement. Les moyens seront affectés au Fonds Kyoto. Un budget de 4 millions d'€ a été provisionné en 2022.

Afin d'établir une couverture géographique équilibrée sur le territoire wallon, la répartition des moyens sera établie par territoire de référence des GRD et respectera la clé théorique de la cartographie réalisée par les ADT (voir supra).

GRD	Nombre de Communes	Nombre de PCE	Budget total
ORES	198	1435	2.870.000
RESA	52	489	978.000
AIEG	5	22	44.000
AIESH	6	43	86.000
Régie de Wavre	1	11	22.000
Total	262	2.000	4.000.000

L'objectif déploiement sur le domaine privé accessible au public est fixé à :

2.000 points de chargement équivalent établis au 30 juin 2025

C) Déploiement de bornes rapides sur le réseau structurant

Aujourd'hui, le réseau autoroutier wallon est équipé au niveau des aires de type I et II (voir Arrêté du Gouvernement wallon du 19 décembre 2013 portant classification des aires de stationnement qui desservent les autoroutes). 8 des 9 aires de type I (l'aire de Bastogne n'a jamais été aménagée) et 9 aires de type II ont ainsi été équipées au travers des appels RTE-T. Certaines infrastructures ont, par ailleurs, été implantées à des sorties autoroutières toujours dans le cadre d'appels du RTE-T.

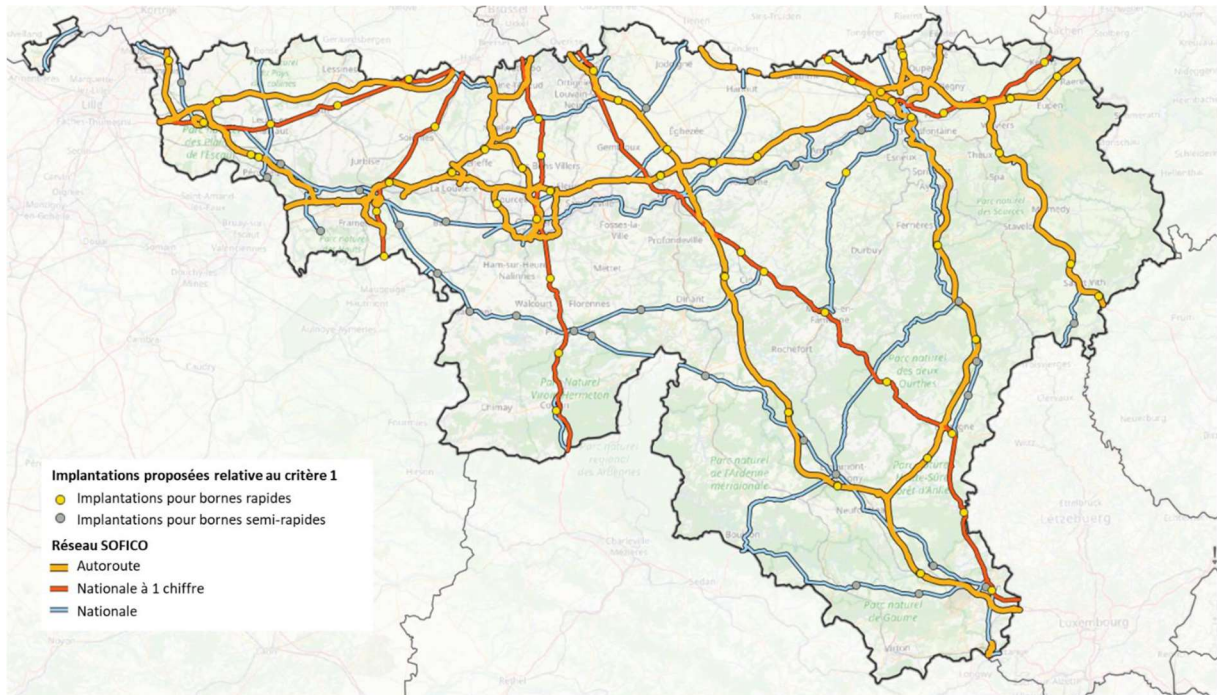
La SOFICO a audité son réseau via STRATEC afin de définir les implantations potentielles de bornes de chargement sur le réseau géré directement ou indirectement par la SOFICO.

Pour rappel, la Wallonie comprend environ 56.600 km de voiries publiques dont 868 km d'autoroutes (100% SOFICO), 7.544 km de nationales (>20% SOFICO) et 48.187 km de voiries communales (0% SOFICO).

Ce réseau soutient annuellement 36,6 milliards de véhicules.km dont 12,2 sur autoroutes (33% du trafic), 16 sur route nationales (44%) et 8,4 sur voiries communales (23%) avec un parc d'1,8 millions de véhicules wallons. Le réseau SOFICO, Réseau structurant, c'est :

- >40% du trafic wallon
- >20.000 poids-lourds par jour ouvré
- >200.000 véhicules légers par jour ouvré

L'audit a abouti à 115 sites pour l'installation de bornes dont 28 pour les bornes semi-rapides réparties sur le territoire. Les bornes semi-rapides ont été reprises dans le fond cartographique des ADT.



Ces actions seraient menées sur base de l'expertise de la SOFICO en matière de montage de projets de ce type sur ses zones concédées et via les partenariats nécessaires avec les Communes, les Agences de Développement territorial des zones identifiées, les GRD (pour la définition des cabines à moyenne tension les plus aptes à recevoir des gammes de puissances importantes) et les acteurs du secteur.

Le soutien au déploiement de ce type d'infrastructures se fera sur base du déficit de financement ou de tout mode de soutien qui permette de compenser le déficit de financement des opérateurs qui seront désignés au travers de procédures de mise en concurrence. Le choix des prestataires se fera au travers soit de marchés de concession (pour les emprises publiques), soit d'appel au marché via un appel ad-hoc pour les terrains privés.

Les modalités de l'action seront définies par le Gouvernement. Un budget indicatif de 3,5 millions d'€ en 2022 et 1,5 millions d'€ en 2023 sont prévus dans le PRW en soutien à la mesure.

L'objectif déploiement de bornes rapides sur les voiries structurantes est fixé à :

1.000 points de chargement équivalent établis au 30 juin 2026

D) Action de développement de pilotes de solution de chargement sur les infrastructures d'éclairage public ou le mobilier urbain

L'objectif de la présente action est de lancer une opération pilote conjointement avec les GRD dans les 6 grandes agglomérations urbaines de Wallonie en vue de ployer des points de chargement sur le mobilier d'éclairage urbain.

Le stationnement et la charge de véhicules électriques en centre urbain peut s'avérer compliquée pour les habitants propriétaires de tels véhicules et ne disposant pas de garage ou de stationnement dans un parking.

Afin de répondre à ces besoins spécifiques, diverses options ont été offertes avec le temps sans qu'aucun modèle n'ait montré d'efficacité particulière.

Ces dernières années, là où cela est techniquement faisable, le couplage de solution de rechargement intégrée aux dispositifs d'éclairage public semble offrir certaines perspectives intéressantes à exploiter. On peut ainsi penser à l'initiative d'Ubitricity à Berlin ou l'expérience menée par Sibelga à Bruxelles.

La gestion de l'éclairage public est assurée par les Gestionnaires de Réseaux de Distribution (OSP « éclairage public ») en vertu de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 6 novembre 2008 tel que modifié par l'Arrêté du 13 septembre 2012.

L'objectif de cette action spécifique viserait à mettre une opération pilote dans les 6 agglomérations urbaines wallonnes : Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Verviers (sur le territoire d'ORES) et Liège (sur le territoire de RESA). Cette opération viserait à déployer, dans chacune de ces villes, des infrastructures de rechargement sur les mats d'éclairage, et ce, en collaboration avec les services des différentes villes.

Dans une démarche de construction, les GRD identifieraient, en collaboration avec les villes 1 site par tranche de 25.000 habitants (limité à 200.000 habitants) où l'éclairage public pourrait être équipé de solutions de rechargement. A cet effet, les mâts d'éclairage devront être situés suffisamment près de la zone de stationnement pour ne pas entraver la circulation des piétons ou des cyclistes. A défaut, des dispositifs de sécurisations pourront être installés (goulottes par exemple).

A défaut, les GRD pourront également intervenir sur tout mobilier urbain alimenté en électricité. On peut penser aux cabines de l'opérateur PROXIMUS ou aux panneaux publicitaires gérés en concession.

Le nombre de sites suivants seront attribués par zone urbaine :

- Tournai (ORES) : 3 sites
- Mons (ORES) : 4 sites
- Charleroi (ORES) : 8 sites
- Namur (ORES) : 5 sites
- Verviers (ORES) : 3 sites
- Liège (RESA) : 8 sites

Chaque site déploiera un **maximum de 5 points de chargement**. Soit un total de 31 sites ou 155 points de chargement.

Afin d'identifier les sites les plus propices pour le déploiement, les GRD et les Villes seront invitées à communiquer l'action auprès des citoyens afin d'entamer une démarche participative et constructive.

Il est à noter que les sites identifiés ne devront pas être concurrents directs des sites qui seraient identifiés par ailleurs au travers de la cartographie réalisée par les Agences de Développement territorial.

Lorsque cela sera le cas, les opérations de modifications techniques nécessaires à l'équipement des mats ne pourront se faire dans le cadre de l'OSP « éclairage public », néanmoins, les procédures reprises à l'article 3 de l'Arrêté fixant l'OSP seront d'application.

En vue de mettre en œuvre la mesure, **un budget de maximum 5.000€ par point identifié** pourra être dédié aux modifications nécessaires à permettre l'équipement. L'équipement couvrira respectivement :

- Les frais d'étude et de conception ;
- Les frais d'équipement ;
- Les frais de sécurisation sur les trottoirs ;
- Les frais de modifications de la cabine de tête ainsi que des circuits électriques et, si cela s'avère nécessaire, des modules d'éclairage.

Le budget global indicatif serait établi à 775.000€ répartis comme suit : 200.000€ à charge de RESA et 575.000€ à charge d'ORES.

Il sera proposé que les deux GRD wallons puissent être habilités et encouragés à coopérer sur le projet afin de permettre des économies d'échelle dans les équipements et de faciliter le partage d'expérience.

Les modalités de mise en œuvre seront définies par le Gouvernement wallon.

4. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Le Décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité modifié en dernier lieu par le Décret du 4 mai 2022 prévoit en son article son Article 11, §2 :

19° en ce qui concerne le gestionnaire de réseau de distribution, l'opération d'une plateforme de gestion des données des points de recharge.

Cette plateforme est accessible à tous les utilisateurs et exploitants de point de recharge situés en Région wallonne. Le régulateur peut définir un tarif d'accès à cette plateforme. Tous les points de recharge ouverts au public doivent se connecter à cette plateforme à partir d'une date déterminée par le Gouvernement.

Au-delà des définitions déjà reprises dans les textes ad-hoc, les définitions usuelles suivantes seront d'usage :

«paiement contractuel», le paiement d'un service de recharge ou de ravitaillement effectué par l'utilisateur final à un prestataire de services de mobilité sur la base d'un contrat conclu entre l'utilisateur final et le prestataire de services de mobilité

«point de recharge connecté», un point de recharge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau

électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité

«véhicule électrique», un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure

«itinérance de la recharge électrique», le transfert de données et de paiements entre l'exploitant d'un point de recharge ou de ravitaillement et un prestataire de services de mobilité à qui un utilisateur final achète un service de recharge;

«plateforme d'itinérance de la recharge électrique», une plateforme reliant les acteurs du marché, notamment les prestataires de services de mobilité et les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement, afin de permettre l'exécution de la prestation de services entre eux, y compris l'itinérance de la recharge électrique

«point de recharge électrique à haute puissance», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie supérieure à 22 kW

«point de recharge électrique normal», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie égale ou inférieure à 22 kW

«puissance de sortie», la puissance théorique maximale, exprimée en kW, qui peut être fournie par un point, une station ou un parc de recharge ou par une installation d'alimentation électrique à quai à un véhicule ou à un navire connecté à ce point, cette station ou ce parc de recharge ou à cette installation

«infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs

«recharge ad hoc», un service de recharge acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de recharge au-delà du simple achat du service

«point de recharge», une interface fixe ou mobile qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques

«service de recharge», la vente ou la fourniture d'électricité, y compris les services connexes, par l'intermédiaire d'un point de recharge ouvert au public

«session de recharge», le processus complet de recharge d'un véhicule à un point de recharge ouvert au public, à partir du moment où le véhicule est connecté jusqu'au moment où le véhicule est déconnecté

Un cahier des charges type sera établi pour venir en soutien des communes. Ce cahier des charges prévoira des dispositions techniques particulières qui seront généralisées à toutes les bornes accessibles au public. Ces obligations feront l'objet d'un arrêté spécifique.

Le matériel devra respecter les prescrits techniques repris dans la Directive 2014/94/UE. Ils prévoient un système de paiement universel accessible à tout usager de même qu'une option de gestion intelligente de la recharge afin d'optimiser la gestion énergétique du réseau. La charge intelligente doit permettre de proposer différents profils de recharge à l'utilisateur au moment du branchement, puis modifier en cours de session de charge. Ces profils tiennent compte des besoins de mobilité de l'utilisateur (kilométrage souhaité, heure de départ, etc.), des contraintes du véhicule et du réseau public d'électricité. Les règles et conditions de modification en cours de session seront déterminées par le gestionnaire de réseau.

Les bornes devront en tout état de cause respecter les exigences suivantes :

- un format de paiement universel (obligation liée à la Directive 2014/94) ;
- les formats de connexion les plus universel (obligation liée au Décret électricité) ;
- Respecter le RGIE ;
- Respecter le RTDE et les prescriptions Synergrid y afférant et en particulier les prescriptions C1/107 et ses prescriptions complémentaires, C2/112 et C10/11 ;
- Permettre l'entretien et une garantie de contrat de service ;
- Définir les possibilités d'update de la technologie (obligation découlant de la Directive 2014/94) ;
- L'inscription pour chaque CPO à un registre d'accès de mobilité auprès du GRD concerné.

- Dans le cadre de ses missions prévues au décret, le GRD doit :
 - o Disposer des informations nécessaires dans les délais impartis ;
 - o Être en mesure d'échanger des informations avec les plateformes CSMS (Charging Stations Management System) des CPO suivant le protocole de communication OCPI dont l'interopérabilité prévue au III.2 et dont la version est préférablement N, N étant la version la plus récente en vigueur sur le marché, mais sont aussi acceptées les versions N-1 et N-2;

Au minimum, les informations suivantes devront être envoyées vers la plateforme wallonne des GRD (informations dites remontantes) :

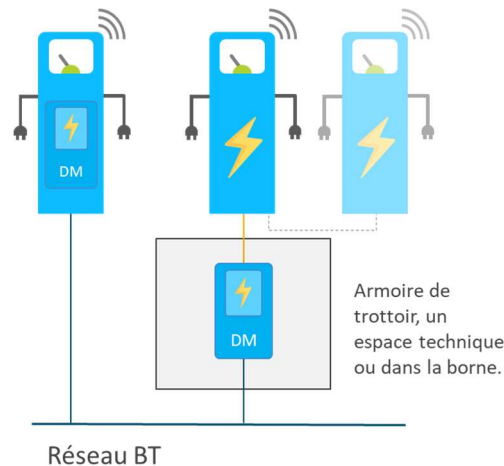
- o Informations permettant aux GRD de gérer un cadastre des bornes et une cartographie Wallonne :
 - Type d'informations : caractéristiques des bornes statiques et dynamiques dont entre autres : tarif, services associés, puissance, localisation, statut (occupé, en service ou hors service), type de connecteur, heures d'ouverture...)
 - Fréquence de mise à disposition des données :
 - Données à variation de fréquence faible (dites statiques) : Au moment de la création des données techniques et mise à jour une fois par jour

- Données à variation de fréquence forte (dites dynamiques) : En temps presque réel : mise à jour après 60 secondes au plus tard (SLA de couverture/complétude à proposer par le prestataire en fonction du modèle de prix ; par exemple 98%)
- Informations permettant de rapatrier les données de rechargement, consommation/énergie mesurée par le compteur dans la borne, pour les besoins de suivi du réseau et les Charging Data Records ou CDR (çàd. les index de consommation)
 - Fréquence :
 - Mise à disposition en temps continu, temps presque réel
 - Tolérance : données envoyées ou renvoyées endéans les 24h
 - Granularité des index et dates associées :
 - Soit date de début de charge et date de fin de charge avec un pas de 15' (xxh00, xxh15, xxh30, xxh45)
 - Soit date de début de charge et date de fin de charge avec les index par pas de temps de maximum 10 secondes et au minimum chaque seconde

De plus, les plateformes des CPO devront pouvoir recevoir, accepter et traiter des commandes (informations descendantes) provenant de la plateforme wallonne des GRD afin de limiter/moduler la puissance de charge des bornes. Une réponse du bon traitement de la commande sera alors envoyée par le CPO. Ces commandes de modulations peuvent arriver à tout moment en cas de soucis grave au niveau du réseau. Le traitement de la commande devra avoir lieu endéans les 5 minutes.

Plus spécifiquement, les bornes destinées à la recharge des véhicules automobiles et motocyclettes, devront respecter les dispositions techniques minimales suivantes :

- Chaque borne devra être compatible à la NBN EN 61851 Mode 3 et posséder un ou deux points de connexion (prise(s) de raccordement de Type 2) suivants la NBN EN 62196-2. Chaque borne devra être équipée d'un lecteur de badges respectant les normes RFID ISO 15693 et ISO 14443. Chaque point de connexion doit être équipé d'un compteur interne à la borne communiquant de manière bi-directionnelle vers la plateforme de gestion des bornes mis en place par le soumissionnaire ;
- Les compteurs devront être conformes aux impositions du SPF Economie (MID compliant) et avoir une classe de précision au minimum B . De plus, les horloges des compteurs devront être synchronisés avec l'heure locale.
- Les bornes seront raccordées au réseau basse tension (BT) selon l'un des modes suivants (un compteur DM (Digital Meter) étant un compteur du GRD) :



- En cas de raccordement partagé par plusieurs bornes, il est recommandé de limiter le nombre de bornes à 4. Au-delà de 4, une étude complémentaire de faisabilité technique devra être réalisée par le GRD et on peut s'attendre à des coûts de raccordement beaucoup plus élevés.
- Le compteur digital GRD (DM) peut être placé dans une armoire de trottoir, un espace technique ou dans la borne de recharge, et toujours au-dessus du niveau du sol. En cas de placement à l'intérieur de la borne, le soumissionnaire déterminera avec le GRD si la solution est acceptable (échauffement et possibilité de télérelève).
- La puissance totale de l'installation est limitée à 22 kW par borne. Dans le cas où la borne serait composée de deux points de connexion, un système de load balancing permettra de répartir de manière optimale la puissance totale de la borne entre ces deux points de connexion.

Par ailleurs, afin de garantir une gestion optimale des infrastructures, en terme de mode de paiement, les bornes devront pouvoir offrir une formule de tarification propre au soumissionnaire (par exemple forfait par durée d'utilisation, tarif en €/kWh chargé ...) proposée à tout utilisateur.

A cette fin, et également dans le cadre du chargement intelligent, la borne et son(s) point(s) de chargement doivent pouvoir s'intégrer à la plateforme de gestion des GRD. Cette plateforme GRD :

- délivrera au Meter Data Manager (MDM), les volumes d'énergie pour chaque point de chargement avec la même granularité qu'un smart meter en régime 3 (soit par quart horaire) et l'attribuera au fournisseur d'énergie de l'utilisateur. Le fonctionnement du marché est celui du MIG6 (Data Management). Les différents volumes d'énergie seront calculés avant la plateforme ATRIAS.
- pourra imposer, en cas de risque sur la sécurité opérationnelle du réseau, un profil de charge prioritaire à la borne (smart charging).

L'Arrêté du Gouvernement pourra également fixer des modalités de soutien additionnelles au-delà des présentes actions.

5. DEVELOPPEMENT FUTUR

Art. 35octodecies :

Le Gouvernement est chargé du déploiement des points de recharge ouverts au public à la suite d'une évaluation du parc de points de recharge ouverts au public existants à l'entrée en vigueur de la présente disposition et des perspectives de développement du marché.

Le Gouvernement peut fixer les objectifs à atteindre en termes de déploiement de points de recharge ouverts au public et les trajectoires pour y parvenir.

Art. 35novodecies :

§1er. Les gestionnaires de réseaux de distribution collaborent à l'évaluation visée à l'article 35octodecies selon les modalités déterminées par le Gouvernement. Ils coopèrent avec le Gouvernement, selon les modalités déterminées par ce dernier, au déploiement des points de recharge, notamment en fonction des capacités du réseau.

§2. Les gestionnaires de réseaux de distribution coopèrent sur une base non-discriminatoire avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge. Cette coopération s'opère, notamment, via la mise à disposition d'informations relatives, aux zones géographiques du réseau jugées les plus aptes à accueillir des points de recharge.

§3. Les gestionnaires de réseaux de distribution opèrent une plateforme de gestion des données des points de recharge telle que prévue à l'article 11, §2, alinéa 2, 19°.

Des dispositions réglementaires prévoiront l'actualisation de la cartographie réalisée par les ADT au plus tôt en 2025 dans des conditions similaires à celles ayant prévalu à la Convention horizontale non institutionnalisées passée entre la Région et les Agences de Développement territoriales.

Un budget pourra être prévu afin de produire cette actualisation.

Cette actualisation sera répétée tous les deux ans. La cartographie actualisée et le nombre indicatif de bornes qui en découlera devront tenir compte :

- Evolution du parc de véhicules électriques ;
- Modification dans les obligations européennes en matière de déploiement d'infrastructures ;
- Nombre de points de chargement équivalent déployés ;
- La puissance de chargement totale déployée ;
- Le ratio entre bornes rapides et bornes standard ;
- Répartition géographique des bornes ;
- Données de mobilité et d'occupation du territoire ;
- Evolutions technologiques.

De manière équivalente à la Convention horizontale non-institutionnalisée de 2021, les GRD identifieront

Article 8 :

§2/2. Le gestionnaire du réseau de distribution ne peut pas être propriétaire de points de recharge, ni les développer ni les gérer, ni les exploiter sauf lorsqu'il est propriétaire de points de recharge privés réservés à son propre usage.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le Gouvernement peut autoriser un gestionnaire de réseau de distribution à être propriétaire de points de recharge, à les développer, les gérer, ou les exploiter aux conditions déterminées par le Gouvernement.

En l'absence d'objectif contraignant additionnel, le ratio de 1kW de puissance de chargement publique installée par véhicule immatriculé sur le territoire wallon sera d'application dès le 1^{er} janvier 2025.

En cas de déviation constatée dans le ratio entre la puissance de chargement publique installée et rapportée à la CWaPE par les GRD (article 35octies du Décret) et les statistiques annuelles du parc automobile (établies par la DIV), les GRD seront habilités à procéder au déploiement de bornes en ce compris leur gestion pour une période qui n'excèdera pas 5 ans, période au-delà de laquelle les infrastructures seront remises aux opérateurs privés via des procédures ad-hoc.

Par dérogation, les GRD seront habilités à déployer et gérer des bornes de chargement accessibles au public sur leurs propriétés.

Également par dérogation, les GRD pourront opérer des points de chargement dans le cadre d'opérations locales sur le mobilier urbain pour des puissances de chargement inférieures exclusivement à 4kW par point de chargement (voir 3, D).

Le Décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité modifié en dernier lieu par le Décret du 4 mai 2022 prévoit en son article son Article 11, §2 :

Alinéa 3 : Concernant le 4°, seul le gestionnaire de réseau peut collecter les données de comptage sur son réseau. Il peut les communiquer au gestionnaire de réseau de transport conformément à l'article 35septies, §4.

Les GRD et le GRD fixeront conjointement les conditions de mise à dispositions des données et les modalités d'interaction entre la plateforme gérée par les GRD et la plateforme de gestion de la flexibilité commerciale d'ELIA. L'objectif sera de bien définir les possibilités de flexibilité commerciale sur les bornes de chargement et les obligations d'informations nécessaires à transmettre pour garantir une telle flexibilisation.

Un autre angle de développement futur pour l'électromobilité reste le domaine privé (accessible ou non). La Directive 2018/844/UE du 30 mai 2018 a établi de nouvelles obligations en termes d'électromobilité traduite dans le Décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments par le Décret du 17 décembre 2020.

La future Directive qui devrait être approuvée fin de cette année visera à une plus grande obligation concernant la mise en œuvre d'infrastructures de chargement.

La mise en œuvre de cette Directive et les travaux qui suivront en termes réglementaires en Wallonie offriront une opportunité unique de renforcer l'approche pour le déploiement d'infrastructures de chargement accessibles au public. Outre le travail de transposition, il serait évalué la possibilité d'élargir l'obligation d'équipement de stations-services à partir de 2026 moyennant le fait que la station possède un bâtiment offrant des activités (restaurant, shop,...), que la station est inscrite dans un complexe plus vaste (centre ou zone commerciale avec parking), que le développement de bornes puisse se faire techniquement (disponibilité du réseau) ou physiquement (disponibilité de place pour assurer le stationnement et les manœuvres).