



## **Opportunités pour les acteurs du commerce de détail pour l'électrification du parc automobile**

La crise énergétique est omniprésente dans la société. Les acteurs du commerce de détail n'y échappent pas non plus. Les cris de détresse fusent : les coûts de l'énergie ont été multipliés par six par rapport à il y a un an. La question se pose donc de savoir comment les acteurs du commerce de détail peuvent gérer au mieux cette crise. Nous expliquons ci-dessous une possible opportunité que la transition énergétique peut apporter et, en particulier, le rôle des points de recharge électrique dans celle-ci.

### **La transition énergétique, une opportunité**

L'électrification de notre parc automobile est un phénomène en vogue. Ce phénomène ne fera qu'augmenter, puisqu'à partir de 2026 seuls les véhicules électriques seront déductibles fiscalement par les entrepreneurs. La transition vers une majorité de voitures électriques a donc irrévocablement commencé. Parallèlement, il y a actuellement un manque important de points de recharge disponibles et en quantité suffisante pour ces voitures électriques. Les décideurs politiques sont donc confrontés à des défis de taille : par exemple, le gouvernement flamand souhaite implanter 35 000 points de recharge pour les voitures d'ici 2050 (soit un point de recharge pour 10 voitures électriques).

Pour les acteurs du commerce de détail, cela crée potentiellement un nouveau modèle de revenus en leur permettant de générer des revenus basés sur le coût du kWh fourni à leurs clients ou aux riverains.

### **Des règles différentes en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles**

#### **1. Flandre**

Pour assurer la transition énergétique, le Gouvernement flamand impose, déjà depuis le 11 mars 2021, l'installation de deux points de recharge dans les parkings neufs ou rénovés à partir de 11 places. En outre, dans ce cas, des infrastructures de raccordement doivent également être prévues pour installer ultérieurement au moins une station de recharge pour quatre places de stationnement. Cette obligation existe en cas d'octroi d'un permis d'environnement pour les parkings des magasins et des sites logistiques<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 9/1.1.1 Décret sur l'énergie du 19 novembre 2010



Le gouvernement flamand est récemment allé un cran plus loin : même les parkings existants à partir de 21 places doivent être équipés de deux points de recharge pour au plus tard le 1er janvier 2025<sup>2</sup>. Cette obligation est très étendue et oblige les acteurs du commerce de détail à réaliser d'importants travaux d'infrastructure.

## 2. Bruxelles

La Région de Bruxelles-Capitale a également imposé récemment des règles plus strictes pour la mise en place de points de recharge dans les parkings existants<sup>3</sup>. Ainsi, 5% (et au moins 2) du nombre de places autorisées dans les parkings publics des acteurs du commerce de détail devront être équipés d'un point de recharge d'ici le 1er janvier 2025. Au 1er janvier 2030, cela passera à 10% (et au moins 2) du nombre de places de stationnement autorisées et au 1er janvier 2035 à 20%. Des normes plus strictes s'appliquent aux parkings des immeubles de bureaux.

Lors de la construction d'un nouveau parking ou de la rénovation substantielle d'un parking public existant, le titulaire du permis d'environnement doit immédiatement tenir en compte les normes en vigueur en 2035, c'est-à-dire qu'au moins 20% du nombre de places de stationnement autorisées doivent être équipés d'un point de recharge.

## 3. Wallonie

En revanche, les obligations de la Région wallonne sont moins étendues. Les acteurs du commerce de détail ne doivent prévoir des infrastructures de recharge que s'ils souhaitent construire un nouveau parking ou rénover substantiellement un parking existant, c'est-à-dire un point de recharge à partir de 11 places de stationnement et d'une infrastructure de raccordement pour 5 places de stationnement<sup>4</sup>. Pour l'instant, il n'y a pas d'obligations pour les parkings existants qui ne sont pas rénovés.

---

<sup>2</sup> Article 9/1.1.2 Décret sur l'énergie du 19 novembre 2010

<sup>3</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les ratios de points de recharge pour les parkings, ainsi que certaines conditions de sécurité supplémentaires y applicables

<sup>4</sup> Article 13/1 du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments.



#### 4. Vue d'ensemble

	En cas de demande de permis pour un nouveau parking/immeuble ou une rénovation importante d'un parking/immeuble	Parkings existants au plus tard le 1/1/2025 indépendamment de la demande de permis provisoire
Région flamande	<p>À partir de 11 places de stationnement : au moins 2 points de recharge</p> <p>Prévoir au moins une infrastructure de raccordement pour 4 places de stationnement.</p>	<p>À partir de 21 places de stationnement : Au moins 2 points de recharge</p>
Région wallonne	<p>À partir de 11 places de stationnement : au moins 1 point de recharge</p> <p>Prévoir au moins une infrastructure de raccordement pour 5 places de stationnement.</p>	<p>Aucune obligation pour les parkings existants pour le moment</p>
Région de Bruxelles-Capitale	<p>À partir de 11 places de stationnement : 20% du nombre de places de stationnement autorisées</p>	<p>À partir de 11 places de stationnement : 5% du nombre de places de stationnement autorisées avec un minimum de 2 points de recharge.</p>



/

**Exploitez le point de recharge soi-même ou par l'intermédiaire d'un opérateur de points de recharge ?**

Plusieurs approches (légales) sont possibles pour implanter ces stations de recharge en pratique. Soit l'acteur du commerce de détail peut installer lui-même des points de recharge, un pourcentage du coût de la charge lui étant alors attribué. Ou bien, le l'acteur du commerce de détail, en tant que propriétaire/locataire, peut faire appel au savoir-faire d'un opérateur de points de recharge en (sous)-louant une partie du parking moyennant des frais de location variables en fonction du coût des kWh fournis.

Cabinet d'avocats ALTIUS