

## Le développement des bornes de rechargement pour les véhicules électriques

Session : 2012-2013

Année : 2013

N° : 316 (2012-2013) 1

Question écrite du 28/02/2013

de FOURNY Dimitri

à NOLLET Jean-Marc, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique

Début de l'année passée, nous avons pu nous réjouir de l'arrivée de neuf véhicules électriques au sein de l'administration wallonne.

À cette époque, j'avais demandé à Monsieur le Ministre si la question de l'implantation de bornes de recharge en Région wallonne avait été approfondie et s'il existait une réticence des pouvoirs publics régionaux à investir dans leur mise en place. J'ai salué notamment au passage les progrès de la Flandre dans ce domaine et je lui avais ainsi demandé si la Wallonie allait également établir une stratégie pour développer son parc automobile électrique.

Monsieur le Ministre m'avait alors répondu que les véhicules familiaux devaient être majoritairement rechargés sur les bornes de rechargement lent, à domicile, très préférables pour la longévité des batteries. Il précisait qu'en ce sens, le développement des véhicules électriques privés sur nos routes n'était donc que marginalement influencé dans les faits par l'existence d'un réseau de bornes qui serait à financer sur les deniers publics et que ce réseau ne constituait donc pas le vrai enjeu.

Mais voilà que la Commission européenne souhaite que la Belgique se dote d'ici 2020 de plus de 200.000 bornes de rechargement, dont 10% au moins accessibles au grand public. C'est en effet nécessaire pour que les consommateurs se tournent vers ce marché et que les prix d'acquisition des véhicules électriques puissent diminuer. Force donc est de constater que la dynamique doit être amorcée.

On ne peut donc à l'heure actuelle que se réjouir de l'initiative de la société Ze-mo qui a décidé de créer le premier grand réseau wallon de bornes de rechargement. Celle-ci propose déjà le service de près d'une trentaine de bornes publiques et espère en avoir installé près de 350 d'ici la fin de l'année. Pour le financement, la société conclut des partenariats avec des communes et des intercommunales. C'est ainsi que la presse a pu nous apprendre la présence d'une borne à Andenne et le projet d'installation d'une borne sur la commune de Viroinval.

Monsieur le Ministre en conviendra, ces nouvelles informations changent un peu la donne. Je souhaiterais donc savoir quel regard il porte sur l'initiative de la société Ze-mo et si celle-ci a réussi à le convaincre de l'intérêt pour un développement des bornes de rechargement sur le territoire public. Cela change-t-il sa position ? Y a-t-il désormais une volonté dans son chef de participer au développement d'un réseau de bornes électriques en Région wallonne ?

Aussi, après plus de six mois de mise en circulation des véhicules électriques au sein de l'administration wallonne, quelles sont les conclusions tirées de leur utilisation ? Est-il dans le souhait de Monsieur le Ministre d'encourager l'acquisition de véhicules électriques par d'autres institutions publiques ?

Réponse du 06/03/2013

de NOLLET Jean-Marc

Il existe, à stade, une proposition de directive européenne sur le déploiement d'infrastructures pour carburants de substitution. Cette proposition, qui émane de la Commission européenne, est encore en attente de première lecture au niveau du Parlement européen.

Parmi d'autres éléments, le nombre de points de rechargement proposés pour la Belgique, d'ici à 2020, y est effectivement de 207 000 dont 10 % d'accès public. Il y a lieu ici de ne pas confondre point de rechargement avec bornes de rechargement, une borne pouvant contenir jusqu'à 6 points de rechargements. Nous verrons bien évidemment quels sont les chiffres qui seront finalement retenus par le Parlement européen.

Par ailleurs, si j'en crois les chiffres de la FEBIAC, en Belgique, 878 voitures électriques ont été

vendues au cours de l'année 2012, soit une très infime part des 486 737 véhicules neufs vendus. Elles viennent s'ajouter aux 388 voitures électriques qui existaient déjà chez nous depuis 1995, portant le total à quelque 1 266 voitures.

Pourtant, avec l'arrivée de nouveaux modèles, beaucoup d'efforts de promotion avaient été mis en œuvre par les constructeurs et l'année 2012 était attendue comme une année clé pour le décollage des ventes. J'espère que les 200 000 points de rechargement qu'on voudrait voir installés chez nous concerneront bien plus que ces quelques voitures.

Et ce n'est pas un phénomène propre à la Belgique. À ce jour, le nombre de ventes de voitures électriques reste partout très en dessous de toutes les attentes. Cet échec des ventes se confirme également en France, pays pourtant en pointe dans le déploiement d'un réseau de bornes électriques, et où les efforts de promotion des voitures électriques ont été très fortement soutenus par l'industrie automobile française. En prenant les chiffres les plus récents, on notera ainsi que seules 250 voitures électriques pour particuliers ont été vendues en France en janvier 2013, soit moins que les 311 voitures vendues l'année dernière à la même période. Il s'agit donc ici d'une diminution des ventes de l'ordre de 20 % en à peine un an.

Cette diminution forte s'inscrit dans le contexte d'un effondrement du marché des ventes de voitures pour particuliers, de l'ordre de 14 % entre janvier 2012 et 2013. Les questions qui sont aujourd'hui posées sont donc encore plus celles du modèle de la voiture pour particulier que celles du type de motorisation.

À l'inverse, je constate avec plaisir l'explosion du nombre de ventes de vélos à assistance électrique légers, de l'ordre de 20 000 ventes par an en Belgique. Face à 1 266 voitures, le contraste est flagrant. De même, parmi les différents modèles de véhicules électriques proposés par Renault, constructeur qui se veut en pointe en la matière, celui qui est, de très loin, le plus vendu est un petit quadricycle léger à deux places de moins de 450 kg. Il s'agit du seul modèle de voiture électrique vendu en Europe dont les ventes collent avec les prévisions, tous les autres demeurant bien en dessous.

Tous ces chiffres récents, émanant du marché, ne font que confirmer le positionnement que je vous donnais au début d'année passée. Si la motorisation électrique est clairement appelée à contribuer au développement de nouvelles modalités de déplacement et de mobilité, tout semble indiquer aujourd'hui que cela se fera bien plus dans le cadre de véhicules plus légers et plus partagés. Ce type de mobilité ne requiert pas forcément le même réseau de bornes de rechargement.

Enfin, il est à noter que, dans sa communication explicitant la proposition de directive à laquelle vous faites référence, la Commission précise bien que « l'investissement dans la mise en place d'infrastructures pour les carburants de substitution (estimé à 10 milliards d'euros) sera rentabilisé avec l'essor attendu du marché » et qu'« un financement public direct de la mise en place des infrastructures n'est pas nécessaire ». Dans ce contexte, même en restant dans le cadre de la vision assumée par le projet de directive de la commission, des initiatives comme celle de Ze-mo que l'honorable membre cite - et il en existe d'autres - se doivent, en principe, de se rentabiliser sur la base de l'essor du marché plutôt que sur la base de financements publics.

Face à tant de morosité ou d'hésitations du marché, nous nous réjouissons cependant l'honorable membre et moi de constater que la Wallonie ne soit pas restée en retrait pour les choix qui concernent sa propre flotte.

Comme prévu, nos voitures sont utilisées dans le cadre de courts déplacements en milieu urbain. En six mois, nos voitures ont tout de même déjà parcouru +/- 25 000 km.

De l'avis de leurs utilisateurs, ces véhicules s'avèrent très agréables et confortables, très souples dans la conduite et présentant des facilités pour les déplacements et le parking en milieu urbain. Toutefois, un bilan ne pourra être tiré qu'au terme d'une période suffisamment longue, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Nous devons intégrer l'évolution mécanique de ces véhicules sur un cycle de deux ans d'utilisation pour être au clair. Mais pour l'heure, je suis ravi de constater que tout se déroule pour le mieux.

Tant et si bien que le premier marché étant arrivé à échéance fin de l'année dernière, mes services mettent en place un nouveau marché qui sera, une fois de plus, ouvert aux organismes conventionnés.

J'espère qu'ils y auront davantage recours que jusqu'ici. Puisque, selon les informations que mes services ont pu rassembler, aucun véhicule électrique n'a été acquis à ce jour, en tout cas par ce biais, ni par les OIP, ni par les très nombreuses communes conventionnées, au même titre que leurs CPAS, les provinces et leurs gouverneurs, ainsi qu'une série d'institutions pararégionales. Pourtant, ce n'est

pas faute de les avoir vues puisqu'elles commandent quantité d'autres articles présents sur le catalogue.

Par ailleurs, et comme je l'avais annoncé ici même, mes services ont également passé un marché permettant l'acquisition de véhicules électriques de type utilitaires. En l'espèce, une camionnette fourgonnée de minimum 500 kg de charge utile. La Renault Kangoo électrique a remporté la mise, et mes services vont en acquérir prochainement deux exemplaires, dès lors que ce type de véhicule offre un volume de chargement plus important.

Ici aussi, le marché a été ouvert à l'ensemble des organismes conventionnés, lesquels pourront y avoir recours à leur guise, ce que j'espère qu'ils feront.