

# Voitures électriques : la Wallonie à la traîne

La voiture électrique poursuit sa percée, malgré le Covid et l'absence de réseau de recharge, surtout en Wallonie.

de Jean-Christophe  
HERMINIAIRE

En Wallonie, on attend avant de se brancher. Comme si la mutation vers la voiture électrique n'était qu'hypothétique. Comme si la mobilité n'était pas en train de se réinventer. Comme s'il ne fallait pas accompagner la transition...

Charger à la maison  
ou au bureau suffit

« Si nous nous référons aux enquêtes réalisées par l'autorité fédérale en la matière, l'essentiel des déplacements pourrait être couvert par des recharges au niveau domiciliaire ou sur le lieu de travail », répondait le ministre de la Mobilité, Philippe Henry, interrogé lundi en commission du Parlement wallon, par les députés André Antoine et Diana Kikolic.

« La Flandre prévoit d'installer 30 000 bornes de recharge d'ici 2024. Excusez du peu. Cela fait 6 000 par an », s'agrippait le député cdH qui, s'appuyant sur des chiffres révélateurs, dénigrait le manque de bornes pour véhicules électriques en Wallonie et l'absence de volonté politique de développer un tel réseau, comme c'est le cas (avec bien des difficultés, certes) en Flandre et une moindre mesure à Bruxelles.

« Avec un millier de points de chargement accessibles estimés, nous semblons à la traîne par rapport à nos voisins », concédait Philippe Henry. Mais pour certains écologistes, une voiture, qu'elle soit électrique ou non, reste une voiture. Encombrante sur les routes. Et

« l'essentiel des déplacements pourrait être couvert par des recharges au niveau domiciliaire ou sur le lieu de travail. »

« Pour investir dans une voiture électrique, qui reste chère, les gens doivent avoir un signal clair. »

On sent très bien une faible volonté politique, en Wallonie comme à Bruxelles ou au niveau fédéral, de promouvoir l'urgence d'une mobilité... qui rapporte nettement moins en taxes sur les carburants.

Le raisonnement du ministre écologiste Henry n'est pas erroné pour autant. D'autres le rejoignent. « Il faut arrêter de comparer la voiture électrique à une voiture thermique, qui a besoin de stations-service. Il faut plutôt comparer à un téléphone portable, qu'on recharge à la maison ou au bureau. Je suis quasi convaincu que les gens désirent rouler en voiture électrique ne s'attendent pas à ce qu'on installe une borne devant chez eux », appuie Hugues Dhayer, administrateur de l'Avère, une association qui milite, au niveau européen, pour le développement de l'électromobilité.

**L'exemple du Grand-Duché**

M. Dhayer est pourtant dirigeant de Powerdale, société de Rhodé-Saint-Genève qui fabrique et installe des bornes publiques pour ORES. « En Norvège, pays par excellence de la voiture électrique, 80 % des recharges sont effectuées à domicile ou chez l'employeur », dit-il. Mais quand on vit en appartement, au cœur de grandes villes comme Bruxelles, ou quand on souhaite voyager sur de longues distances, l'appui d'un réseau de recharge reste indispensable.

Et de fait, tous nos voisins bougent pour faire émerger la voiture électrique, que ce soit



Éric Fozzani/Magnum

via des incitants fiscaux, des primes à l'achat ou le développement d'un réseau, Pays-Bas en tête mais aussi en France, Allemagne, Angleterre, Espagne, Pologne... Le coronavirus a boosté la tendance.

L'administrateur de l'Avère cite l'exemple du Grand-Duché voisin, « où les cinq gestionnaires de réseaux se sont mis ensemble et ont décidé d'investir dans un réseau de 800 bornes publiques à recharge payante ». Un modèle où, par rapport au système de concession appliqué en Flandre, « le fournisseur est sûr d'être payé ».

Car le problème est aussi celui de la rentabilité économique des installations de recharge, difficile à assurer tant que le parc de voitures électriques (à peine plus de 20 000 en Belgique) reste insuffisant. L'œuf et la poule. « Pour investir dans une voiture électrique, qui reste chère, les gens doivent avoir un signal clair. Il faut une vision, une politique stable pour longtemps », souligne Philippe Vangeel, de l'Avère. ■

## Dans un marché en recul de 30,2 %

Même avec un réseau de recharge embryonnaire et peu d'incitants financiers (sinon la déductibilité fiscale, l'AEN et les économies de carburant), la voiture électrique poursuit sa lente émergence en Belgique. Fin mai, 3 775 unités avaient déjà été immatriculées pour l'année 2020, soit plus de la moitié du total de 2019 qui était de 8 829 voitures. Malgré le coronavirus!

**2,3 % du marché**

En 2015, avec 1 356 unités immatriculées, la voiture électrique ne représentait que 0,3 % du marché automobile en Belgique. On arrive maintenant à 2,3 %, auxquels il faut ajouter 6 767 hybrides rechargeables (4 %), privilégiés par les entreprises, et 7 585 hybrides non rechargeables (45 %), plus prisées par les particuliers. La part cumulée des hybrides a plus que doublé en un



Le SUV électrique de la marque chinoise MG a fait son entrée sur un marché difficile.

an. Or cette technologie est souvent la « porte d'entrée » vers l'électrique pour ceux qui ont toujours roulé avec une motorisation classique.

La part du diesel dans les nouvelles immatriculations se stabilise à 32 %, tandis que l'essence domine à 56 %. Mais les habitudes sont en train de se modifier. Notamment de la part cumulée des hybrides à plus que doublé en un

et sans doute, à l'avenir, d'émergence du télétravail, synonyme de trajets réduits.

**Voitures de société**

Plus des trois quarts (78,6 %) des voitures électriques vendues sont des véhicules de société. Pour les hybrides rechargeables, on arrive même à 88,6 % ! L'essentiel des sociétés de leasing ayant leur siège social en Flandre, cela explique également pourquoi les trois quarts des immatriculations de véhicules électriques sont enregistrées au nord du pays. Mais nombre de ces voitures roulent en Wallonie...

Tesla est largement la marque préférée en électrique, avec 25 % pour le seul Model3, devant la Renault Zoé et l'Audi e-Tron, fabriquée à Forest. Le constructeur américain place trois modèles dans le Top 5. L'effondrement du marché automobile à partir du mois de mars, avec la crise sanitaire,

influence évidemment tous les chiffres de vente. Malgré la réouverture des concessions, les nouvelles immatriculations ont baissé de 1,81 % en juin, comparé au même mois, déjà faible, en 2019.

**Seuls les motos et scooters...**

Au cumul des six premiers mois de l'année, le recul est de 30,24 % pour les voitures, et s'il est moins marqué pour les utilitaires légers (21,9 %), il est dramatique pour les poids lourds (49,8 %) et les autocars (45,7 %). Seuls les motos et scooters ont connu un spectaculaire rebond en juin, en hausse de 52,8 %.

Volkswagen, qui a connu une bonne reprise au mois de juin (+21 %), reste solide leader du marché automobile en Belgique, devant BMW et Peugeot. Mais toutes les marques accusent un sérieux retard de ventes au cumul des six premiers mois de l'année. ■ - C.H.

### VITE DIT

**Embryon** Combien de bornes de recharge publiques en Wallonie ? Une petite centaine à peine, sur les 7 451 que compte officiellement le pays. À la cinquantaine installées par les Communes qui s'adressent à ORES, il faut en ajouter celles installées par ZE-Mo, en lien avec l'AREG d'Andenne et celles de Resa, sous l'impulsion de la Province de Liège.

**Casse-tête** Ces trois réseaux de bornes publiques utilisent... trois systèmes de paiement différents. Un abonnement à Liège ne sera pas utilisable au fin fond du Hainaut. « Un peu dommage, mais ce n'est pas propre à la Wallonie, confie l'Avère. Chaque acteur européen a ses modes de paiement. »

Si l'Union européenne compte plus de 200 000 bornes de recharge publiques, très peu sortent de son cœur wallon.

**Semi-public** Aux bornes publiques s'ajoutent les bornes installées par des privés, mais accessibles au public : chaînes de magasins, hôtels, marques automobiles, etc. De quoi arriver, en Wallonie, au millier de bornes évoquées par le ministre Henry-Pour comparaison : les Pays-Bas comptent quelque 55 739 stations de recharge, soit une pour 4 véhicules électriques (16148) ou rechargeable (97 553).

**Louise électrique** Faute d'impulsion publique, c'est sur des projets privés que le déploiement de l'électrique doit compter. Ainsi, à Bruxelles, le projet « Electric Avenue » ambitionne d'installer 300 bornes de recharge tout au long de l'avenue Louise. Réalisé par BePark (en collaboration avec Engie, Sibella et la Febica), ce projet doit permettre 45 000 recharges par mois, sur des parkings privés et hors voirie. Dans les beaux quartiers.