

Bornes de recharge : un énorme gâteau

Avec la grande transition vers les motorisations électriques, on commence à se poser des questions très pratiques, dont celle-ci : où et comment vais-je « faire le plein » ? Le point sur la manière dont va se développer le réseau de bornes de recharge accessibles au public.

BENOÎT JULY

Même s'il est dommageable pour l'environnement, notre comportement d'automobiliste est rodé sur le même canevas depuis des décennies : le réservoir approche de la réserve, on s'arrête quelques kilomètres plus loin, on sort sa carte de banque et on fait le plein de carburant.

Avec la voiture électrique ? Il en sera tout autrement. Nous rechargerons majoritairement notre batterie au boulot, selon des modalités à déterminer avec l'employeur, ou à domicile, pour autant qu'on dispose d'un garage pour y implanter une borne de recharge. Idéalement, mais ce n'est pas indispensable, on couplera cette borne à des panneaux solaires pour épargner sur la facture d'électricité.

Autrement dit, charger sa voiture en voirie ou dans un espace accessible au public, sur le parking d'un supermarché ou dans un parking souterrain par exemple, sera davantage l'exception que la règle. Ou, plus précisément : un complément permettant de récupérer de l'autonomie en cas de besoin.

« Dans nos projections d'ici à 2030, nous pensons que 45 % des recharges se feront à domicile, 25 % au bureau et le solde le long des routes ou dans des espaces dédiés », confirme Stefaan De Ganck, directeur « Mobility & New Energies » chez TotalEnergies qui entend, précisément, continuer à servir ses clients par le biais de ces différents canaux, à l'instar de Shell par exemple (lire par ailleurs).

Il y aura plusieurs réseaux, dont le design est en cours de précision dans le cadre du règlement européen sur le « déploiement d'une infrastructure de carburants alternatifs »

En l'espèce, le géant français entend conforter sa position dans notre pays où il dispose de 560 stations-services et s'affiche en leader dans les cartes « carburant ». Comment ? « D'une part en tant qu'opérateur de points de charge (CPO, Charge Point Operator, NDLR), nous développons notre propre réseau, chez les employeurs ou les particuliers, dans nos stations, sur la voie publique ou dans des espaces dédiés », précise notre interlocuteur. « D'autre part, en tant que fournisseur de mobilité (MSP, Mobility Service Provider, NDLR), nous donnons déjà accès via nos cartes à 250.000 points de charge électrique en Europe, que nous opérons nous-mêmes ou qui le sont par d'autres opérateurs, dans le cadre d'un réseau qui ne cesse de s'étendre. »

Bornes « lentes » et « rapides »

En fait de réseau, il y en aura en réalité plusieurs, dont le design est en cours de précision dans le cadre du règlement européen sur le « déploiement d'une infrastructure en carburants alternatifs » (« Afir »). Une première mouture de ce texte, approuvée en Conseil le 2 juin dernier et actuellement étudiée par le Parlement européen, prévoit entre autres dispositions une distance maximale de 60 kilomètres entre deux points de recharge.

Pour résumer la chose : il y aura dans l'espace public un réseau de bornes « rapides », d'une puissance 150 kW ou davantage, qui seront essentiellement disposées le long des grands axes comme les autoroutes, et un réseau de bornes « normales » oscillant entre 3,7 et 11 kW par point de charge, qui seront disposées par ailleurs, dans les villes par exemple.

A Bruxelles, où la charge à domicile sera évidemment compliquée vu que tout

le monde ne dispose pas d'un garage, loin de là, pareil réseau est actuellement en construction par le biais d'incitants pour développer des bornes privées hors voirie (dans les parkings par exemple) et par le biais d'un système de concessions successives visant à progressivement installer des bornes le long des voiries. L'objectif affiché est d'atteindre un total de 11.000 bornes accessibles au public d'ici 2035.

Des concessions à Bruxelles

« L'ambition n'est absolument pas de placer une borne devant chaque immeuble », souligne-t-on cependant au cabinet du ministre Alain Maron (Ecolo), en charge de la Transition climatique et de l'Énergie, notamment. Le gouvernement bruxellois entend en effet réduire l'emprise de la voiture individuelle (électrique ou non) dans les déplacements, d'une part, et doit tenir compte du fait que la capacité d'absorption des voiries en mobiliers divers, y compris les bornes de rechargement, est limitée. Enfin, le principe adopté est que le déploiement des bornes sera à charge de ceux qui les utilisent, pas de l'ensemble des Bruxellois.

Une première concession a été accordée à TotalEnergies pour le déploiement de 250 bornes, soit 500 points de charge (à raison, donc de deux prises par borne), une seconde à la société EnergyVision pour 500 points de charge également. « Le coût du déploiement est à charge du partenaire privé, qui bénéficie de la concession pour une dizaine d'années », précise Nicolas Spilleboudt, responsable de projet « Green Mobility » chez Sibelga, le gestionnaire bruxellois des réseaux de distribution de gaz et d'électricité. Un partenaire privé qui se rémunère donc via les achats d'électricité qui passent par ses bornes.

« A cet égard, nous comptons sur la concurrence entre opérateurs », poursuit Nicolas Spilleboudt. « Le vainqueur du dernier appel d'offres proposait par exemple la recharge à 0,24 euro/kWh, ce qui est extrêmement compétitif. » Un propos confirmé par Jochen De Smet, en charge du business développement chez EnergyVision (une société dans laquelle Marc Coucke a récemment investi). « Nous sommes producteurs d'énergie verte par le biais des panneaux photovoltaïques que nous installons sur le toit des maisons (l'entreprise finance les panneaux et récupère l'électricité produite en excès, NDLR), ce qui nous permet d'injecter de l'électricité à bon prix dans nos bornes », assure-t-il.

Doper la concurrence

Reste que le prix, en tant que tel, n'est pas affiché sur la borne : il n'est accessible que via des applications dédiées. Quant au paiement, pas de carte bancaire non plus : il faut passer soit par un MSP (qui pourra le cas échéant facturer un supplément), soit par le code QR apposé sur la borne, à scanner afin de générer le processus de paiement. Pas de salut sans smartphone, donc, ce qui pose de multiples questions comme on le lira par ailleurs. « C'est un choix que nous assumons à Bruxelles », confirme-t-on chez Sibelga. « Installer un terminal de paiement sur chaque borne serait plus onéreux, ce qui serait inévitablement répercuté sur le consommateur. C'est peut-être un peu déroutant au premier usage, mais on s'habitue vite. Du reste, il est très facile de comparer, de chez soi, les prix proposés. »

L'analyse est partagée par Michaël De Koster, en charge de l'innovation en mobilité chez Engie, un autre géant de l'énergie qui ne manque pas d'ambition. « Il faut que la borne en tant que telle soit simple et robuste », estime-t-il. « Le paiement par MSP a montré toute son efficacité et sa simplicité, aux Pays-Bas notamment où le marché est bien plus

Powerdale : « Fabriquer des bornes en Belgique est possible »

Fabriquer des bornes de recharge en Belgique ? Le souvenir, amer pour certains, de la manière dont les fabricants chinois se sont approprié le marché des panneaux solaires à l'époque, autorise cette question. A laquelle Hugues Dhaeyer, fondateur de Powerdale à Rhode-Saint-Genèse, apporte une réponse positive. « Nous concevons, assemblons et commercialisons nos bornes en Belgique, à la fois pour des particuliers, des entreprises et des opérateurs sur la voie publique », confirme-t-il. « C'est un marché en très forte croissance puisque nous comptons doubler cette année notre chiffre d'affaires, à plus de 20 millions d'euros. » Créée en 2003, l'entreprise, historiquement active dans le monitoring énergétique, ne s'est que progressivement diversifiée dans ce marché qui désormais représente plus de 90 % de son activité et assure un emploi direct à une cinquantaine de personnes. « Ces bornes recèlent beaucoup de technologies qui, elles-mêmes, ne cessent d'évoluer. Etre proche de nos partenaires, en Belgique, nous autorise une grande flexibilité », assure-t-il, prenant appui sur la désorganisation actuelle des chaînes logistiques.

Des exemples des évolutions à venir ? « Les bornes vont être de plus en plus intelligentes au sens où elles vont communiquer non seulement avec le réseau électrique mais aussi avec la voiture, qu'elles reconnaîtront afin d'envoyer la facture, en fonction du type de contrat de l'automobiliste par exemple. » Ou encore cette application maison, démonstration à la clé : vous branchez votre voiture, vous choisissez, à la borne, le mode de paiement, le temps de charge ou le nombre de kilomètres souhaités, la borne génère un code QR, vous le scannez via votre smartphone et payez.

Une entreprise en forte croissance, donc, mais aussi aux prises avec des géants qui s'activent sur le même créneau. « Il y aura une consolidation à terme, mais notre objectif est de continuer notre chemin comme fournisseur de technologies et d'exporter aussi nos solutions sur les marchés étrangers », conclut Hugues Dhaeyer. B.J.



développé qu'en Belgique. » Et si la borne choisie est occupée, par exemple par une voiture dont le chargement est terminé, son propriétaire ayant omis de libérer l'emplacement ? Un cadre réglementaire serait à l'étude à Bruxelles afin d'imposer une rotation, par un renchérissement du prix une fois la recharge terminée par exemple.

Voilà pour Bruxelles, qui dispose donc d'un plan stratégique à l'instar de la Flandre, qui a déjà procédé à plusieurs appels d'offres portant sur plusieurs milliers de bornes. Quid en Wallonie ? On dira qu'on s'y presse... lentement. Interpellé récemment à ce sujet au parlement wallon, le ministre Philippe Henry (Ecolo), en charge du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, reconnaît que « le dossier a pris du retard », mais se défend en invoquant le fait d'avoir dû démarrer la législature au départ d'une feuille blanche alors que la première directive européenne sur le sujet remonte à 2014.

Le ministre plaide pour une « approche prudente », que son cabinet justifie par le fait que le règlement européen n'est pas fixé et que l'on n'a pas encore de vue précise des besoins dans la mesure où l'électrification ne fait que commencer. « De plus, la technologie va évoluer tant au niveau des batteries que des bornes : avancer trop vite risque de nous confronter à des équipements obsolètes dans quelques années », appuie un conseiller. En l'état, à l'issue d'une cartographie lancée il y a un an et s'inscrivant alors dans un objectif de « 12.000 points de charge disponibles d'ici 2025 », le ministre dit avoir identifié près de 2.000 sites publics « qui peuvent être raisonnablement équipés », s'en remettant notamment pour aller plus loin à la Sofico (la Société wallonne de financement des infrastructures) qui doit encore « remettre son approche sur les bornes rapides ».

Contactée à ce sujet par *Le Soir*, la Sofico évoque un projet qui « concerne potentiellement 40 bornes de 22 kW (semi-rapides) à placer sur des parkings le long des nationales du réseau structurant wallon (...). Le reste des modalités est à déterminer par la suite. » Rendez-vous serait fixé en septembre afin de clarifier les appels d'offres à lancer.

Il y aura dans l'espace public un réseau de bornes « rapides », d'une puissance de 150 kW ou davantage, disposées le long des grands axes comme les autoroutes, et un réseau de bornes « normales » oscillant entre 3,7 et 11 kW par point de charge, disposées par ailleurs, dans les villes par exemple. © ROGER MILUTIN.

Dans nos projections d'ici à 2030, nous pensons que 45 % des recharges se feront à domicile, 25 % au bureau et le solde le long des routes ou dans des espaces dédiés

Stefaan De Ganck

Directeur « Mobility & New Energies » chez TotalEnergies

