

Projetés : 2.448 nouveaux points



Toutes les provinces ne seront pas logées à la même enseigne

	Nombre de points de recharge publics projetés	Par 1.000 habitants	Par km ²
Luxembourg	330	1,12	0,07
Namur	522	1,04	0,14
Hainaut	835	0,62	0,22
Brabant w.	220	0,53	0,20
Liège	541	0,49	0,14
WALLONIE	2.448	0,67	0,14

Les 10 communes où il y aura le moins de points de recharge publics par habitant

	Nombre de points de recharge publics projetés	Par 1.000 habitants	Par km ²
Genappe	0	0	0
Ellezelles	0	0	0
Braine-l'Alleud	7	0,17	0,13
Rebecq	2	0,18	0,05
Br-le-Château	2	0,19	0,09
Lasne	3	0,21	0,06
Nivelles	8	0,28	0,13
Berloz	1	0,30	0,07
Anderlues	4	0,32	0,23
Wasseiges	1	0,32	0,04

Les 10 communes où il y aura le plus de points de recharge publics par habitant

	Nombre de points de recharge publics projetés	Par 1.000 habitants	Par km ²
Daverdisse	6	4,24	0,11
Vresse-s/-S.	10	3,99	0,10
Onhay	12	3,66	0,18
Herbeumont	5	2,89	0,09
Viroinval	16	2,84	0,13
Doische	8	2,67	0,10
Sainte-Ode	7	2,63	0,07
Gedinne	12	2,56	0,08
Martelange	5	2,50	0,17
Fauvillers	6	2,46	0,08

(la Société wallonne de financement des infrastructures, qui en négociera les concessions au privé afin de respecter l'obligation européenne d'une borne tous les 60 kilomètres, NDLR), et le réseau de bornes publiques, qui assurera le maillage dans les communes.

Une enveloppe de 15 millions d'euros est prévue en l'état pour ce dernier, qui passera par l'octroi de concessions à des opérateurs privés chargés d'installer les bornes, de les entretenir et de les exploiter dans l'espace public, le long d'une voirie ou sur le parking d'une piscine communale par exemple. Vu que nombre de conducteurs « feront le plein » chez leur employeur, à domicile, dans les réseaux privés (centres commerciaux ou stations-service par exemple), ou encore le long des autoroutes, le réseau public n'aura qu'une vocation de complémentarité – bienvenue cependant pour éviter le risque de « panne sèche »...

Comment la « cartographie » a-t-elle été élaborée ?

Une première étape a consisté à passer à la moulinette la totalité ou presque du territoire wallon artificiellement divisé en hexagones de 250 mètres d'apothème (qui correspond au rayon du cercle inscrit dans cet hexagone). Une multitude de critères ont été pris en compte par le logiciel (densité de population, type d'habitat, présence de commerces, centres commerciaux, sportifs ou culturels, de gares, entre autres) afin d'identifier les endroits théoriquement les plus pertinents pour y installer des bornes.

« Sur base de cette analyse, nous avons dressé une carte comprenant plusieurs milliers d'hexagones dignes d'intérêt », commente Olivier Bontemps, directeur de l'agence de développement territorial Ideta, en Hainaut, qui a centralisé ce travail. « Nous avons ensuite pris langue avec les GRD (gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité, comme Ores ou Resa, NDLR) afin de déterminer la faisabilité technique des raccordements. »

Formellement initié par un mandat donné par le gouvernement wallon aux huit agences de développement territorial en juillet 2021, ce travail qui a démarré en automne 2021 a été clôturé au printemps suivant. Les points d'intérêt trop éloignés d'une cabine de 400 volts ayant été éliminés, il restait à entamer un dialogue avec les communes concernées afin d'examiner

Une enveloppe de 15 millions d'euros est prévue en l'état pour assurer le maillage. © BELGA.

avec elles la pertinence des emplacements identifiés.

Au final ? Un plan de déploiement qui, en l'état, comporte donc 2.448 points de recharge et qui, selon Olivier Bontemps se veut équitable entre les communes, en dépit de fortes disparités entre elles. « Nous ne pouvions pas privilégier uniquement la densité de population, auquel cas nombre de communes dans le Luxembourg n'auraient pas été branchées. Mais nous ne pouvions pas non plus privilégier le seul maillage géographique, au risque de voir certaines communes densément peuplées être sous-équipées par rapport à leurs besoins. Nous avons aussi tenu compte dans la mesure du possible de ce qui existait déjà : inutile d'installer une borne à côté d'un supermarché qui en propose déjà à ses clients, par exemple. »

Avantages partagés chez les bourgmestres

Au final, les bornes se déploieront de manière très différenciée par communes, de 4 points de recharge à Aiseau-Présles à 10 à Yvoir, s'agissant de l'ordre alphabétique ; de 1 à Berloz à 185 à Charleroi, 97 à Liège, 52 à Namur ou 39 à Mons, en passant par 8 à Paliseul ou Nivelles, notamment. Rapportée au nombre d'habitants, la densité de points de recharge est également très variable, oscillant de plus de 11 par 10.000 habitants en province de Luxembourg à moins de 5 en province de Liège, par exemple.

« Les communes n'ont pas été intégrées suffisamment tôt dans le processus », regrette Pierre Huart (MR), bourgmestre de Nivelles dans le Brabant wallon. « On nous a dit que nous étions en zone « orange » d'un point de vue technique, donc qu'il n'était pas possible d'installer davantage de bornes », constate-t-il, s'inquiétant de contraintes à la fois financières et pratiques. « Il est apparemment prévu que les bornes soient installées dans des zones gratuites, mais que fait-on alors si le parking est payant ? Nous voudrions aussi des emplacements perpendiculaires aux trottoirs, de sorte que la voiture puisse être chargée quel que soit le côté où elle doit se brancher mais je ne suis pas certain que ce sera le cas. »

D'autres bourgmestres sont au contraire pleinement satisfaits. A l'instar de Béatrice Moureau (sans étiquette) dont la commune de Berloz, en province de Liège, ne sera pourtant équipée que... d'une seule borne, pour 3.300 habitants. « Dans une commune rurale, les besoins ne sont pas très importants pour l'instant », assure-t-elle. « Mais la borne sera bien située, près du terrain multisport où il y a aussi une plaine de jeux : les gens auront le temps de recharger pendant leurs occupations. »

A Paliseul, en province de Luxembourg, c'est aussi la satisfaction qui prévaut. Les huit bornes y seront notamment déployées dans le centre de la commune, à proximité du parc de la Vallée de la Semois, près des infrastructures sportives du village de Carlsbourg, et à proximité des restaurants étoilés d'Our, notamment. « Objectivement, les endroits préalablement déterminés étaient judicieux », estime Philippe Léonard, bourgmestre (apparenté MR). « En ruralité, beaucoup de questions se posent encore sur la voiture électrique, sur son adéquation aux besoins, mais ce sera aussi un atout supplémentaire pour le tourisme. »

Quelles bornes pour quel tarif ?

Les bourgmestres, comme les futurs utilisateurs du reste, se posent encore beaucoup de questions : sur le type de bornes et sur la tarification, entre autres. Autant de questions qui, désormais, sont apparemment tranchées dans le cadre du rapport transmis ce lundi par les ADT au ministre Henry.

La première d'entre elles concerne le type de bornes. Celles-ci seront « basiques » au sens où elles n'auront ni affichage ni terminal de paiement. Tout passera par le smartphone (code QR, SMS) et l'application du fournisseur de fournisseur de service. Ces bornes seront simples ou doubles (selon le nombre de points de recharge) et d'une puissance théorique de 22 kW par borne – soit 11 kW par voiture si deux d'entre elles sont raccordées en même temps.

La tarification ? « L'appel d'offres veillera à ce que le prix au kWh proposé par les concessionnaires soit le plus attractif possible pour le consommateur », commente Olivier Bontemps. La composition du prix inclura le coût de l'électricité, forcément, augmenté de la marge du concessionnaire, cette dernière incluant les frais de déploiement des bornes sur le territoire de sa

concession diminués du montant du subsidé de la Région wallonne, les frais d'entretien, la marge commerciale. « Une clause de révision sera prévue en fonction des variations du coût de l'électricité et l'indexation », précise Olivier Bontemps.

Vu que le territoire wallon sera géographiquement divisé en plusieurs concessions, il sera possible que les prix diffèrent pour chacune d'entre elles – comme à Bruxelles, selon que l'on charge sur une borne EnergyDrive ou Charge.Brussels. Mais le prix ne variera pas, en revanche, au sein de chaque concession, selon que la borne y soit rentable, comme dans un centre-ville, ou non, comme vraisemblablement sur la place d'un petit village.

Le parking sera-t-il payant (en sus de la charge) ? La question taraude plus d'un bourgmestre, craignant de devoir renoncer à un emplacement payant pour le dédier à une borne. « Le principe est que la commune ne paie rien pour la borne, mais ne soit pas non plus lésée », précise Olivier Bontemps. « L'emplacement resterait donc en l'état, selon le souhait de la commune. Quant à la rotation des voitures, le concessionnaire devra prévoir un système visant à dissuader, par le biais de sa tarification, le stationnement au-delà du temps nécessaire à la charge. »

Quel est le calendrier ?

Le cahier de charges rédigé par les agences de développement territorial devra être approuvé par le gouvernement wallon, à la suite de quoi chaque commune devra confirmer qu'elle participe à l'appel d'offres lancé par l'ADT dont elle relève. Ce processus devant prendre quelques mois (vu le nombre de communes), l'appel d'offres ne serait lancé qu'en janvier prochain, pour attribution des concessions six mois plus tard (juin 2024). Les concessionnaires auront alors un an pour déployer la moitié des bornes prévues sur leur territoire, et une année complémentaire pour le solde, jusqu'en juin 2026 donc. En l'état, il est prévu que les concessions seront attribuées pour une durée de dix ans.

Votre borne, en combien de prises ?

Dans la comptabilité des bornes, il est facile de s'égarer. Pour une raison simple, mais qui complique quelque peu le propos : la possibilité d'installer des bornes comprenant 1 ou 2 « prises », ou 1 ou 2 « points de recharge » pour en reprendre la dénomination officielle. Vu que le vocable « borne » s'applique, parfois de manière aléatoire ou selon les interlocuteurs, à la borne physique ou à ses points de recharge, on en arrive donc forcément à ses inventaires différents. Ainsi en est-il en Wallonie, où les 2.448 points de recharge évoqués pour 2026 seront, dans les faits, répartis sur 1.519 bornes physiques, soit simples (590), soit doubles (929). Notons que le choix d'installer une borne simple ou double n'est pas lié à des contraintes de réseau électrique mais plutôt de parking ou de voirie.

Quant à la puissance de recharge, toutes les bornes délivreront 22 kW, soit en mode « plein pot » (sans être une borne rapide à 50 kW pour autant...) si la borne est simple, soit en deux fois 11 kW si la borne est double et alimente deux voitures en même temps (22 kW seront donc délivrés si une seule voiture est branchée). Et ce, sachant que dans le parc de voitures électrique (actuel) ce n'est pas la puissance de la borne qui constitue l'éventuel facteur limitant mais plutôt la capacité du véhicule à en absorber la puissance. B.J.