

## **Appel à projet de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques - 2018**

### **Objet de l'appel**

Par sa décision du 19 avril 2018, le Gouvernement wallon a décidé de mettre à disposition un budget de 400.000€ afin de soutenir des projets de déploiement de points de chargements pour véhicules électriques. Le soutien est prévu sous forme d'avance récupérable à concurrence de 240.000€ maximum, pouvant couvrir au maximum 50% des coûts d'investissement.

### **Introduction**

Dans le Pacte énergétique, approuvé par le Gouvernement wallon le 12 décembre 2017, l'électrification du transport est un des éléments clés permettant une décarbonation rapide du transport. Pour ce faire, le Pacte indique qu'en « 2025, 20% des nouvelles immatriculations seront des véhicules zéro-émissions et qu'en 2030, elles représenteront 50%, chaque entité pouvant accélérer la sortie de l'usage des véhicules à combustion interne à partir de carburant fossile ».

De façon complémentaire, le Pacte indique qu'en « 2030, le pays sera équipé d'un nombre de bornes de recharge électrique publiques suffisant pour couvrir l'ensemble du territoire et rendre les utilisateurs de véhicules électriques à batterie autonomes. La majorité des utilisateurs seront équipés de bornes privées, soit à domicile soit au sein de leur entreprise/employeur. Ces déploiements se feront en cohérence avec l'évolution du réseau électrique ».

Par ailleurs, le Pacte indique que « La Belgique vise à déployer 1 point de recharge accessible au public pour 10 véhicules électriques, et qu'elle optera pour des chargeurs rapides le long des routes régionales et des autoroutes ».

Au niveau européen, la volonté est également de voir croître le nombre de véhicules électriques en circulation dans les années à venir. Ainsi, la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, établit un cadre commun de mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants alternatifs afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental.

Par ailleurs, la nouvelle mouture de la Directive PEB prévoit l'équipement, dans les parkings de plus de 10 unités, d'un pré câblage pour borne par 10 unités de stationnement. Cette mesure sera d'application pour les nouvelles unités construites ou celles faisant l'objet d'une rénovation majeure (25% de la valeur vénale du bien rénové au sens de la Directive).

Finalement, la nouvelle Directive sur les énergies renouvelables visera à renforcer le statut de l'électricité dans le secteur du transport en offrant un cadre avantageux au modèle d'autoconsommation liant le transport aux panneaux photovoltaïques domiciliaires.

### **Situation actuelle en Wallonie**

Sur base de la Directive 2014/94/UE, la Wallonie s'est orientée vers une approche dirigée par le marché, lequel a un rôle prédominant à jouer dans ce secteur qui n'a pas encore atteint sa pleine maturité (la diminution du coût des véhicules et les contraintes liées au réseau restant des obstacles qui doivent être solutionnés).

En application de l'article 3 de la Directive 2014/94/UE, les Etats membres étaient tenus de notifier à la Commission, pour le 18/11/2016, un cadre national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures. Dans ce cadre :

- L'objectif wallon en matière de véhicules électriques en 2020 est d'en comptabiliser 9903 ;
- L'objectif wallon en matière de points de rechargement en 2020 est d'en comptabiliser 688.

Avec l'arrivée de modèles à coûts plus modérés depuis 2017 le nombre de véhicules immatriculés en Wallonie a augmenté de 46,3% en 2017 pour atteindre plus d'1 millier d'unités de véhicules (uniquement BEV).<sup>1</sup>

Actuellement, le parc de véhicules électriques personnels présente une répartition assez disparate au niveau des provinces wallonnes :

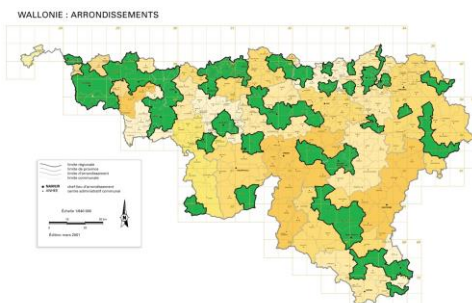
Principales provinces concernées	Nombre de véhicules immatriculés
<b>Brabant wallon :</b>	332
<b>Liège :</b>	322
<b>Hainaut :</b>	271
<b>Namur :</b>	115
<b>Luxembourg :</b>	49

Les communes présentant le plus d'immatriculations sont les suivantes :

Communes	Nombre de véhicules immatriculés
<b>Liège :</b>	61
<b>Braine l'Alleud :</b>	56
<b>Namur :</b>	42
<b>Tournai :</b>	40
<b>Waterloo :</b>	36
<b>Wavre :</b>	33
<b>Lasne :</b>	26
<b>Charleroi :</b>	23
<b>Rixensart :</b>	21
<b>Mouscron :</b>	21
<b>Mons :</b>	21

Cependant, il convient de rappeler que ces chiffres ne reflètent pas complètement la réalité. En effet, les véhicules des particuliers sont immatriculés au domicile du propriétaire alors que les voitures de leasing sont immatriculées au niveau du siège des sociétés, dont la plupart sont situées en Flandre et à Bruxelles.

La carte suivante montre la couverture en bornes en Wallonie. Les communes en vert disposaient au moins d'un point de rechargement public fin 2016 pour un total de 220 bornes. Le nombre a légèrement crû en 2017 mais essentiellement dans les zones déjà équipées.



<sup>1</sup> Dans la présente note, sont considérés comme des « véhicules électriques » les véhicules dont au moins une fraction de l'énergie consommée pour la propulsion peut être prélevée sur le réseau de distribution électrique. Il s'agit des voitures 100% électriques (généralement appelées BEV pour « Battery Electric Vehicle ») et des plug-in-hybrid (généralement appelées PHEV pour « Plug-in Hybrid Vehicle»), qui contiennent, outre un moteur thermique, un moteur électrique alimenté par des batteries pouvant être rechargées sur le réseau, lequel est suffisamment puissant pour permettre à la voiture de se déplacer à sa seule force.

Cette carte met en évidence le fait que le déploiement des bornes n'est actuellement pas uniforme. Selon les estimations, à politique inchangée, il subsistera des régions fragilisées avec des problèmes potentiels pour les usagers de véhicules électriques.

Fin 2017, presque 280 points de rechargement publics (tous types confondus) étaient recensés en Wallonie. Ces bornes relèvent tant des distributeurs classiques d'électricité, que des distributeurs de combustibles (stations-services) et concession automobiles, mais également des grandes surfaces, d'autres commerces, ou encore de particuliers qui rendent leur borne publique moyennant rétribution. L'essentiel des bornes déployées l'a été dans le cadre d'initiatives privées offrant une accessibilité limitée (accessibilité de circonstance). Par ailleurs, les opérateurs privés ont déjà installé des bornes de rechargement rapides le long des autoroutes et des voies rapides. Finalement, il apparaît que 5 gares wallonnes sont équipées de bornes (Péruwelz, Ottignies, Namur, Saint-Ghislain et Dinant).

Parmi les opérateurs publics ou parapublics ayant lancé des campagnes de déploiement, on compte notamment :

- ORES, qui a déployé 23 zones de rechargement ;
- L'intercommunale IDETA, qui via sa filiale ELSA, a équipé ses diverses communes affiliées en Wallonie picarde (19 zones de rechargement) ;
- L'Intercommunale AIEG, qui a équipé plusieurs infrastructures de rechargement sur son territoire (Andenne, Gesves, Ohey, Rumes et Viroinval) via un marché attribué à la société ZE-MO, qui a déployé au total 27 zones de chargement public ;
- La Province de Liège, qui propose depuis 2013 un marché cadre pour l'acquisition par les communes liégeoises de bornes de rechargement (murales ou sur pied) ainsi qu'une prime de 2.500 € à l'acquisition de la première borne par une autorité publique locale. Ce sont déjà les Communes d'Ans, Baelen, Bassenge, Berloz, Beyne-Heusay, Blegny, Braives, Crisnée, Hannut, Lincent, Spa et Sprimont ainsi que l'Intercommunale Intradél qui ont signé la convention de partenariat avec la Province de Liège et ont marqué leur accord pour l'achat d'une ou plusieurs bornes.

En conclusion, il apparaît que le déploiement actuel des bornes de rechargement est limité et n'atteint pas les objectifs fixés par le Gouvernement wallon. En outre, il met en lumière le paradoxe de la voiture électrique : elle est idéale pour la circulation urbaine, mais la recharger en ville n'est pas toujours facile. Le déficit actuel se situe au niveau des centres urbains (pour les personnes n'ayant pas de garage ou vivant en appartement) et au niveau de communes plus rurales.

## **Plan de déploiement des bornes en Wallonie**

Selon le scénario développé dans le Pacte énergétique, 500.000 voitures électriques seront immatriculées en Wallonie en 2030. L'étude BELDAM<sup>2</sup> indique que 85% des rechargements sont réalisés au domicile des utilisateurs de voitures électriques ou sur leur lieu de travail. Les pouvoirs publics doivent donc s'assurer que des bornes de rechargement sont effectivement déployées pour répondre aux besoins des 15% des chargements restants.

Fin 2017, seulement 280 points de rechargement publics (tous types confondus) étaient recensés en Wallonie alors que l'objectif est de compter 688 points de rechargement d'ici 2020 dans le cadre de la Directive européenne 2014/94/UE.

D'ici 2030, il serait nécessaire d'avoir près de 7.500 points de chargement en Wallonie.

## **Orientations de l'appel à projets 2018**

### **1. Objet de l'appel à projet**

L'appel à projets a pour objet le soutien au développement des bornes de rechargement pour

---

<sup>2</sup> Enquête nationale de la mobilité des belges ([https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite\\_en\\_chiffres/beldam](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/beldam))

les véhicules électriques sur base d'« avances récupérables » à concurrence de 400.000€.

Il devrait permettre de soutenir des projets de maximum 240.000 euros, avec une intervention maximale de 50% dans le financement du projet. Afin d'assurer une économie d'échelle minimum, les projets de moins de 10 points de rechargement ne seront pas éligibles.

Actuellement, la mise en œuvre de bornes est estimée, en moyenne, à 8.000€HTVA. Ce coût peut fluctuer en fonction des coûts de raccordement au réseau. D'autres techniques moins onéreuses existent soit via des bornes murales, soit en utilisant le réseau d'éclairage public.

Le financement pourra couvrir l'acquisition, le placement et le raccordement des bornes (le choix matériel n'étant strictement limité que par les impositions techniques de la Directive 2014/94) et le développement de tout logiciel de communication et/ou d'information sur ces bornes.

En respectant les mécanismes d'aides d'Etat, le budget de 400.000€ permettrait, avec un taux d'avances récupérables intéressant, le déploiement de minimum 100 bornes (ou 200 points de rechargement).

## **2. Éligibilité**

Les porteurs de projet éligibles peuvent être de différents types, notamment les entreprises commerciales, les associations dotées de la personnalité juridique, les communes, les villes, les provinces ainsi que les intercommunales. Le porteur de projet devra pouvoir garantir la pérennité du projet.

## **3. Accessibilité**

Les porteurs de projet doivent garantir un accès des bornes au public 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Cet accès, doit pouvoir se faire sans contrainte particulière et de façon à maximiser l'accès aux bornes de rechargement. Conformément à l'article 4, alinéa 9 de la Directive 2014/94/UE : « Tous les points de rechargement ouverts au public prévoient, en outre, la possibilité d'un rechargement ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec le fournisseur d'électricité ou l'exploitant concerné ».

Le mécanisme de vente de service de fourniture d'électricité devra être le plus universel possible en permettant le paiement par abonnement fixe, par paiement direct ou par utilisation d'autres abonnements préexistants.

Il sera également demandé que les emplacements visés aient un temps d'immobilisation limité pour chaque véhicule en cours de rechargement afin d'en permettre une optimisation de l'usage. Le projet devra explicitement spécifier les mesures envisagées afin de limiter le temps d'immobilisation.

## **4. Zones géographiques**

Les porteurs de projet devront proposer une zone géographique à couvrir ainsi que leur stratégie de déploiement. Cette stratégie devra intégrer, parmi ses options, le principe du « charger follows cars » afin de couvrir en premier lieu les zones où la demande est actuellement la plus importante (en ce inclus : les zones urbaines, péri-urbaines, les zones d'intérêt économiques et les zones rurales).

Aucune contrainte sur la taille de la zone géographique n'est imposée. Elle devra être néanmoins suffisamment ambitieuse avec un déploiement envisagé suffisant pour assurer un bon potentiel de développement de la mobilité électrique.

## **5. Typologie des bornes**

Le projet portera sur des bornes semi-rapides d'une puissance nominale limitée à 11kW par

point ou 22kW par borne (chaque borne pouvant présenter 2 points). La puissance minimale des points devra être de plus de 4kW afin de respecter les obligations de la Directive 2014/94/UE et les prises de rechargement seront de type 2. Ceci exclut les rechargements rapides qui répondront d'autres plans de déploiement.

Les bornes de 22kW permettent, en 20 minutes, un rechargement suffisant pour réaliser 40km qui constituent près de 90% des déplacements quotidiens en Belgique (selon l'étude BELDAM). Une telle puissance permet, si le stationnement est correctement limité dans le temps, d'offrir un bon potentiel de rentabilisation des bornes.

## **6. Eligibilité des dépenses**

Sont éligibles au financement :

- les frais d'acquisition de matériel et de logiciel ;
- les frais de raccordement ;
- éventuellement, les frais de modification d'infrastructure.

Ces divers frais seront prouvés sur base de pièces justifiant la fourniture des infrastructures et des prestations liées à leur placement.

## **7. Mécanisme de remboursement de l'aide**

S'agissant d'un mécanisme de soutien par avance récupérable, un engagement inconditionnel sera demandé au porteur de projet.

Un plan d'amortissement linéaire sera proposé par le porteur de projet. Ce plan fera l'objet d'une approbation par le Gouvernement. Le porteur de projet pourra prévoir une période de remboursement allant jusqu'à 7 ans afin de permettre au modèle économique de s'établir (les premières années étant généralement moins rentables que les dernières). En tout état de cause, ce plan de remboursement n'excèdera pas 7 ans.

Le porteur de projet fixera les montants annuels de remboursement. Il déterminera également soit le chiffre d'affaire attendu chaque année pour le réseau de bornes déployé dans le cadre du projet, soit le nombre de kWh fourni attendu. Le remboursement annuel prévu sera majoré proportionnellement soit à l'atteinte du chiffre d'affaire proposé chaque année, soit du nombre de kWh fourni.

Le porteur de projet prévoira, en outre, une formule de remboursement anticipé dans le cas où la rentabilité s'avère proche des estimations théoriques liées à une utilisation optimale de la borne.

Idéalement, une borne standard (22kW) utilisée au maximum de ses capacités (dont la charge utilisée de manière permanente) devrait permettre de délivrer 528kWh par journée. Les revenus seront progressivement acquis lors du rechargement des véhicules. Si on considère le rechargement payant avec un amortissement de 5c€/kWh (ce qui permet un coût de rechargement relativement concurrentiel), l'activité devrait générer 9.636€/an. Ce montant, qui semble intéressant, reste à tempérer, notamment en cas de pannes, d'immobilisation de la borne par un véhicule qui ne se recharge plus, etc.

## **8. Divers**

Les villes et communes de la zone géographique sélectionnée seront obligatoirement consultées afin de définir précisément l'emplacement des bornes. L'intégration du déploiement des bornes dans le cadre d'une initiative POLLEC est également une piste à privilégier.

En ce qui concerne l'infrastructure, le porteur de projet aura l'obligation de travailler en

association avec le(s) GRD(s) de la zone.

Le déploiement de bornes devra inclure un compteur, un système de lectures de cartes ou tout autre système de communication et de paiement.

Un monitoring dynamique du réseau de bornes avec système d'information en temps réel (que ce soit via un site ou une application) ainsi qu'un rapportage annuel à la Wallonie par le promoteur du projet sera demandé.

## **9. Processus de sélection**

La sélection des projets par le Gouvernement se fera sur proposition du Ministre du Climat, après analyse de ceux-ci par le Département de l'Énergie et du Bâtiment durable de la DGO4 en partenariat avec la DGO2 (Direction des Impacts économiques et environnementaux) et l'Agence wallonne de l'Air et du Climat.

Les proposant devront remplir le formulaire ad-hoc et le faire parvenir à la Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie – Département de l'Énergie et du Bâtiment durable – rue des Brigades d'Irlande 1 à 5100 JAMBES avec la mention « APPEL BORNES » au plus tard pour le 16 août 2018 à midi.

Les projets seront évalués sur divers critères :

1- Expérience du proposant et/ou du consortium : 15 points. Cette expérience sera quantifiée en fonction des références du proposant et/ou du consortium et de son habilité à mettre en œuvre et de gérer un réseau de bornes.

2- Territoire de référence : 20 points. Afin de quantifier cet aspect, le proposant et/ou le consortium définira précisément le territoire sur lequel le déploiement sera effectué en précisant comment celui-ci a été défini. La proposition qui couvrira le territoire de la façon la plus structurée obtiendra le score le plus élevé.

3- Qualité du matériel déployé : 10 points. Ce critère sera évalué en fonction de la conformité du matériel en regard de la Directive 2014/94/UE et de ses annexes et de la qualité des services de e-mobilité y liés.

4- Stratégie de déploiement : 30 points. Ce critère vise à la qualité du déploiement dans le territoire de référence et de son soutien à l'e-mobilité.

5- Stratégie commerciale : 25 points. Ce critère vise spécifiquement l'approche commerciale du service d'e-mobilité.

Les projets sélectionnés feront l'objet d'un arrêté de subventionnement précisant en détail les modalités contractuelles et budgétaires liées au projet.

## **Contact**

Tout contact peut être obtenu auprès de :

Monsieur Pascal LEHANCE, Attaché  
DGO4 – Département de l'Énergie et du Bâtiment durable  
Direction de la Promotion de l'Énergie durable  
Rue des Brigades d'Irlande 1,  
5100 JAMBES  
Tél. : 081/48.63.32  
Courriel : [pascal.lehance@spw.wallonie.be](mailto:pascal.lehance@spw.wallonie.be)