

**Question écrite de Caroline Cassart, Députée,  
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre de la  
Mobilité, concernant l'augmentation du nombre de  
voitures électriques achetées**

La Febiac vient de présenter son analyse du marché automobile au 3<sup>e</sup> trimestre 2022. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser dans un contexte de crise énergétique, le marché automobile a progressé de 16,8% par rapport aux résultats de septembre 2021, principalement pour des clients professionnels (62,1% des immatriculations neuves).

Au niveau motorisation, les tendances de recul des moteurs thermiques pour l'électrification se sont confirmées. Les motorisations essence et diesel (qui représentaient encore 75,7% des parts de marché en 2021) ont vu leurs parts de marché reculer à 67,1% depuis le début de cette année, le diesel atteignant même le niveau historiquement faible de 17,2%. En contrepartie, les motorisations électrifiées arrivent à une part de marché de 32,1% (contre 23,5% fin 2021).

Ce sont principalement les clients professionnels qui se tournent vers l'électrique - près de 30% d'hybride, 12% d'électrique pour 37% de moteur essence, alors que le particulier choisira davantage l'essence (70%), puis le modèle hybride.

Si on ne peut que se réjouir de ces chiffres, nous constatons que le client particulier est plus frileux que le professionnel à l'achat d'une voiture électrique. Le coût de l'énergie en est probablement une, les problèmes de manque de bornes de recharge publiques en est une autre.

Monsieur le Ministre peut-il nous faire le point sur le nombre de véhicules électriques (hybride ou non) immatriculés à l'heure actuelle, qu'ils soient professionnels et privés ? La tendance annoncée par le secteur – la Febiac annonce qu'un véhicule sur 8 sera électrique d'ici 2030 – se confirme-t-elle ? Combien de bornes de recharge effectives comptabilise-t-on à l'heure actuelle ? Pour combien de bornes de recharge rapides ? De nouvelles bornes vont-elles voir le jour prochainement ?

S'il était d'abord prévu d'arriver à 12.000 points de recharge d'ici 2026, ce sont finalement 8.000 points qui sont annoncés. Pourquoi cet objectif a-t-il été ainsi diminué d'un tiers ? Arriverons-nous à ces 8000 points d'ici là ?

Enfin, quelles sont les aides financières prévues pour aider les pouvoirs locaux dans la mise en place de ces bornes sur leur territoire ? De nouveaux appels à projet sont-ils prévus dans ce sens ?

## **La réponse du Ministre :**

Au 1er novembre 2022, le parc wallon était le suivant :

- 918 362 voitures à essence (dont 876 765 voitures pour particuliers) ;
- 52 269 voitures hybrides essence (dont 46 009 voitures pour particuliers) ;
- 18 265 voitures plug-in hybrides à essence (dont 5 242 voitures pour particuliers) ;
- 813 312 voitures à diesel (dont 740 403 voitures pour particuliers) ;
- 8 992 voitures hybrides diesel (dont 5 778 voitures pour particuliers) ;
- 1 929 voitures plug-in hybrides diesel dont 218 voitures pour particuliers) ;
- 6 703 voitures LPG (dont 6 473 voitures pour particuliers) ;
- 2 366 voitures CNG (dont 1 732 voitures pour particuliers) ;
- 11 810 voitures électriques (dont 4 839 voitures pour particuliers) ;
- 10 voitures à hydrogène (dont 7 voitures pour particuliers).

Les voitures pour particuliers constituaient 92 % du parc automobile wallon. Je rappelle que plus de 99 % des véhicules de leasing sont immatriculés à Bruxelles ou en Flandre.

En 2021, il y avait 1 453 points de chargement pour véhicules électriques accessibles au public en Wallonie. Parmi ces points de chargement, 325 étaient des charges rapides (dont 231 ont une puissance de charge de plus de 150kW).

De nouvelles infrastructures de chargement voient le jour quotidiennement et il sera intéressant d'avoir une actualisation des chiffres en 2022 puisque le dispositif fiscal d'exonération à l'installation de bornes a été pleinement déployé.

J'attire cependant l'attention sur le dernier chiffre de 231 points de chargements de plus de 150kW pour que son impact soit correctement interprété.

Si la nouvelle méthodologie de calcul, qui est en cours de finalisation au niveau du Parlement européen, est approuvée, les 231 points de chargement rapides à 150kW équivaldraient à 3 234 points de chargement équivalents. Tout cela pour dire que les objectifs annoncés, même diminués seront probablement atteints et même nettement dépassés à tendance inchangée.

L'idée est et reste toujours bien de déployer des bornes publiques ou accessibles de puissances variables (22kW et plus), mais je reste persuadé que cette action ne visera pas à combler un manque, mais bien à catalyser une tendance acquise. Ce déploiement se fera par appel à intérêts (typiquement aux communes) ou par des marchés concessifs (SOFICO) ou par soutien plus direct (entreprises).