



Interpellation de M. CLUMECK : Utilisation du réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques à Uccle.

M. Clumeck roule depuis 7 ans en voiture électrique. Durant cette période, il a pu observer le développement très significatif du réseau de bornes de recharge à Uccle. Ce déploiement constitue une avancée importante car il offre un maillage précieux aux Ucclois dépourvus de solution de recharge à domicile et accompagne la transition écologique vers une mobilité moins carbonée, voulue par la Région et l'Union européenne. Il constitue en outre un levier essentiel pour réduire la pollution atmosphérique locale (dont les particules fines) ainsi que les nuisances sonores en milieu urbain. Cependant, selon les données nationales, la croissance de la mobilité électrique semble plus modérée que prévu.

En 2023, près de 20 % des nouvelles immatriculations en Belgique concernaient des véhicules électriques mais seulement 3 à 4 % du parc automobile sont composés aujourd'hui de véhicules 100 % électriques.

Cette croissance est par ailleurs largement portée par les véhicules de société, tandis que l'achat d'une voiture électrique par les particuliers reste limité, en raison notamment du coût d'acquisition encore nettement supérieur à celui des véhicules thermiques. S'y ajoutent en outre les débats récurrents sur le bénéfice écologique réel, en particulier pour les modèles les plus lourds : extraction des terres rares, empreinte carbone de la production des batteries, durée de vie et recyclage.

Dans ce contexte, la demande en recharges publiques demeure limitée, ce qui suscite des interrogations quant à l'adéquation entre l'offre et la demande actuelles et quant à leur évolution.

Les observations menées par M. Clumeck à Uccle vont dans le même sens : de nombreuses bornes semblent peu utilisées. Dans le quartier du Fort-Jaco, il n'est pas rare de voir un seul emplacement occupé sur les deux libres pendant de longues périodes. Ce constat semble se répéter dans plusieurs quartiers résidentiels de la commune.

Dispose-t-on à Uccle d'indicateurs précis concernant l'évolution de l'utilisation des bornes de recharge électrique ? Si c'est le cas, quelles tendances se dégagent de ces données (taux d'occupation, évolution annuelle, disparités entre quartiers, pics d'utilisation) ?

Le réseau actuel est-il financièrement soutenable pour les opérateurs et pour la commune ? Existe-t-il un risque de retrait ou de désengagement de certains opérateurs, notamment dans certains quartiers ? Ce risque pourrait-il être accentué par l'instauration récente à Uccle d'une taxe communale sur les bornes de recharge ?

M. Junqué estime que la voiture électrique comporte des défauts et ne constitue pas une panacée mais que, par rapport aux enjeux environnementaux, elle s'avère moins néfaste que la voiture thermique.

Le prix d'achat des véhicules est le plus gros frein à la transition vers l'électrique et il ne faudrait pas que l'absence de bornes soit un autre frein à cette transition. On ne peut donc qu'encourager à ce qu'il y ait un nombre suffisant de bornes.

M. Junqué demeure toutefois convaincu du fait que la meilleure transition à promouvoir n'est pas celle du véhicule thermique au véhicule électrique mais plutôt celle visant à accroître la mobilité douce (transports en commun, circulation piétonne et cycliste).

M. l'Echevin Biermann répond que le Collège poursuit l'installation de bornes dans l'espace public avec les opérateurs concernés.

Le plan de déploiement de ces bornes est ambitieux, eu égard aux difficultés que posent de tels aménagements dans des quartiers à forte densité, vu la présence concomitante de box vélos, de places réservées aux véhicules partagés et de dispositifs destinés à sécuriser l'espace public. Il convient de trouver un juste équilibre à cet égard.

Pour ce qui concerne les indicateurs, Sibelga transmet chaque année un récapitulatif, ventilé par mois, de l'utilisation des bornes de recharge électrique sur l'ensemble du territoire, avec des données relatives au nombre total de charges par borne, au nombre de kilowatt/heure (kwh) consommés par borne, au nombre d'heures de connexion, au taux de disponibilité, au taux d'accessibilité de la borne.

Ces données attestent une croissance nette et continue de l'utilisation des bornes de recharge électrique. Selon le dernier rapport 2025, le nombre de recharges est passé de 8.449 en avril 2024 à 13.997 en avril 2025, soit une augmentation de 65,7 %, et le volume mensuel d'énergie est passé, quant à lui, de 120.000 kwh à un peu plus de 224.000 kwh, soit une augmentation de 85,9 %.

Les bornes les plus sollicitées se situent dans le centre d'Uccle et les quartiers commerciaux ou à forte densité de population : place Jean Vander Elst, parvis Saint-Pierre, rue Beeckman, avenue de Floréal, avenue Coghen, rue Edith Cavell, avenue Winston Churchill, etc. Les bornes les moins utilisées se trouvent dans les quartiers moins densément peuplés : avenue Jacques Pastur, rue des Griottes, avenue de la Chênaie à hauteur de l'entrée du cimetière, ou encore abords de terrains de sport.

On constate deux types d'utilisation : d'une part une utilisation ponctuelle par des citoyens qui ne résident pas à proximité mais rechargent leur véhicule le temps de leurs courses ou de leurs activités dans le quartier, et d'autre part une utilisation résidentielle, caractérisée par des recharges de plusieurs heures, souvent durant la nuit. Certaines bornes, comme celle de la place Jean Vander Elst, font l'objet des deux types d'utilisation, ce qui explique leur faible taux d'accessibilité (inférieur à 30 %), puisqu'elles sont tout le temps occupées.

M. l'Echevin Biermann estime quasi inexistant le risque de retrait ou de désengagement de certains opérateurs car, eu égard au cadre de la concession de service, il n'y a pas de risque d'un désengagement ciblé qui résulterait de la performance individuelle de chaque borne. L'opérateur est tenu d'assurer un maillage cohérent et équilibré du réseau sur tout le territoire sans être soumis à un objectif de rentabilité locale borne par borne.

Cependant, si un opérateur décidait de se retirer du marché bruxellois, notamment à l'issue de la concession, en l'occurrence une concession de 10 ans renouvelable, certaines bornes pourraient ne pas être reprises par un nouvel opérateur potentiel.

La taxe appliquée à Uccle, dont la recette totale s'élève à 35.000 €, est semblable à celle en vigueur dans les autres communes. Mme la Première Echevine a signalé qu'elle était inférieure à l'ancienne taxe sur les stations-services. Il est peu probable que cette taxe communale ait un impact réel sur les choix stratégiques effectués par les opérateurs.