Commission de l'Économie, de la Politique scientifique, de l'Éducation, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture du
Mardi 25 juin 2013 Matin

07 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les points de recharge électrique" (n° 17818)

07.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, une directive européenne fixe à 21 000 le nombre de points de recharge pour voitures électriques en Belgique pour 2020. Actuellement, le Royaume compte près de 400 bornes de recharge selon l'ASBE, la section belge du réseau européen du secteur des voitures électriques. Le nombre de véhicules électriques vendus en Belgique demeure marginal. Sans un taux de couverture suffisant de bornes de rechargement, il risque de ne pas augmenter.

Selon le président de l'ASBE, qui représente en Belgique l'AVERE, la fédération européenne des fabricants, fournisseurs, importateurs et distributeurs de véhicules électriques, notre pays a pris du retard par rapport à ses voisins et d'autres États européens. En Norvège, notamment, ce succès est rendu possible par une fiscalité plus avantageuse sur ce type de voitures. Pouvez-vous nous dire si la Belgique a l'intention d'aller dans la même direction?

Chez nous, la société Blue Corner, active en Flandre, mais également dans d'autres pays européens, associée au fournisseur d'électricité Eandis, collabore avec la société wallonne Ze-Mo afin de proposer un réseau intégré en Belgique. Celui-ci compte déjà un millier de points de rechargement à travers le pays. Cette société entreprend des démarches auprès des communes afin d'équiper gratuitement, dans un premier temps, les lieux publics de bornes. Mais qu'en est-il de la capacité du réseau électrique à absorber cette nouvelle demande? Pour qu'il ne sature pas, il faudrait dès lors que les voitures électriques rechargent la nuit de manière lente. Votre département a-t-il des instructions à donner aux sociétés qui démarchent en ce sens?

Lancé en 2011 par le gouvernement fédéral, un masterplan relatif aux voitures électriques est en cours d'élaboration. Les ministres de l'Énergie des entités fédérées doivent ainsi encore se prononcer à son sujet. Pourriez-vous nous en dire plus concernant les ambitions de la Belgique en la matière?

07.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Chère collègue, la Norvège peut en effet être considérée comme un exemple pour la Belgique, à l'instar d'autres États tels que les Pays-Bas. À la fin de l'année dernière, une délégation belge s'est justement rendue aux Pays-Bas, qui peuvent être comptés comme des précurseurs en Europe. La Belgique est donc ouverte aux meilleures pratiques. Cependant, chaque pays doit tenir compte de ses spécificités. Une bonne politique menée par un autre État européen ne peut être copiée telle quelle.

Par essence, la mobilité électrique possède un caractère politique transversal. De nombreux ministères sont donc impliqués dans cette thématique, que ce soit aux niveaux fédéral, régional ou local.

Actuellement, mes services travaillent en étroite coopération avec les autres autorités compétentes à la promotion de l'électromobilité et à l'utilisation de véhicules verts dans notre pays. Au niveau fédéral, plusieurs initiatives ont déjà été prises telles que la création d'une plate-forme belge à laquelle toutes les parties prenantes ont pu participer et influencer la politique en matière de mobilité électrique en Belgique.

Sur cette base, un projet de plan directeur a été élaboré par mes services pour stimuler la mobilité électrique en Belgique. J'ai l'intention de soumettre plusieurs mesures concrètes très prochainement au Conseil des ministres.

J'ai également demandé à mes services d'étendre la réflexion sur l'électromobilité à d'autres carburants alternatifs. En effet, aucune technologie ne peut offrir à elle seule la solution ultime, magnifique, par laquelle tout marche. Toutes les solutions possibles doivent être envisagées. Par conséquent, il est d'une grande importance d'encourager le possible rôle futur de carburants de remplacement comme les véhicules électriques, GNV, GNL, enquêter sur l'hydrogène, les biocarburants de deuxième génération et, éventuellement, d'encourager une introduction.

J'ai demandé à mon administration d'organiser une réflexion concernant le développement d'un ensemble de mesures visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement. Cet exercice est en ligne avec les initiatives actuelles de la Commission européenne, laquelle a annoncé un ambitieux paquet de mesures le 23 janvier 2013.

En ce qui concerne l'utilisation et l'infrastructure de chargement et de ravitaillement de carburants alternatifs dans le secteur des transports auxquelles vous faites vous-même référence, cela fera partie intégrante du paquet de mesures présenté par la Commission annoncé le 24 janvier dernier.

À plus long terme, il faut en effet prendre en compte l'impact futur d'un grand nombre de véhicules électriques sur le réseau belge de la transmission et de la distribution en Belgique. La sixième édition de la plate-forme belge qui a eu lieu le 31 janvier 2013 a été consacrée ce sujet. Les entreprises d'électricité et les gestionnaires de transport et de distribution, le régulateur national et de nombreuses autres parties prenantes étaient d'ailleurs représentés à cette occasion.

07.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse. Je vois que vous travaillez à la question.

Vous n'avez pas vraiment répondu en ce qui concerne le nombre de bornes qui vont être imposées par la directive européenne. Je suppose que, quand vous disposerez des mesures, un planning sera élaboré avec le nombre de bornes développées annuellement.

Car le problème est là: des personnes sensibilisées à ce problème et qui voudraient participer ne vont pas acheter de véhicule électrique s'il leur est impossible de le recharger. De plus, du côté des entreprises, cette volonté est présente aussi: une charte a d'ailleurs été élaborée en collaboration avec la Belgian Platform on Electric Vehicles.

Je pense que, au vu de la volonté générale, le fédéral doit pouvoir aussi donner un coup de pouce à la mise en œuvre de ces bonnes intentions.

L'incident est clos.