



EV Belgium asbl
Rue Montoyer 24 • 1000 Bruxelles
contact@ev.be • ev.be
RPR Bruxelles • BE0419164219

MÉMORANDUM

EV Belgium

Élections fédérales et régionales 2024

EV BELGIUM

POINTS CLÉS

- Objectifs ambitieux : dans les 3 régions, nous demandons d'accélérer la suppression progressive des voitures de tourisme ICE (voitures à moteur à combustion interne) à l'horizon 2030. Pour le secteur du transport de marchandises, nous avons également l'intention de placer la barre assez haut.
- Continuer à soutenir les investissements du secteur privé dans l'infrastructure de recharge, tant pour la recharge à domicile que pour la recharge sur le lieu de travail et la recharge publique.
- Continuer à faire baisser le coût de la conduite d'un véhicule électrique grâce à un véritable virage fiscal (tax shift) vers les carburants fossiles, maintenir les mesures d'écologisation des voitures de société, prévoir des incitants supplémentaires pour le marché des particuliers et des stimulants fiscaux spécifiques pour le secteur du transport.
- Investir dans le réseau électrique et en accroître l'intelligence et la flexibilité. Tout en considérant la mobilité électrique comme une partie de la solution.
- Mener une politique cohérente et stable. Coordonner soigneusement les niveaux politiques : nous augmenterons ainsi l'impact des mesures.

CONTENU

POURQUOI MISER SUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ?	4
.....	
TENDANCES MAJEURES	4
.....	
POINTS CLÉS	5
.....	
Objectifs ambitieux	5
.....	
Continuer à stimuler les investissements dans l'infrastructure de recharge	7
.....	
Continuer à faire baisser le coût de la conduite électrique	8
.....	
Un réseau électrique intelligent et flexible	9
.....	
Une politique cohérente et stable	9
.....	
PRIORITÉS POUR LA PROCHAINE LÉGISLATURE PAR NIVEAU POLITIQUE	10
.....	
Fédéral	10
.....	
Flandre	14
.....	
Wallonie	20
.....	
Bruxelles	24
.....	

POURQUOI MISER SUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ?

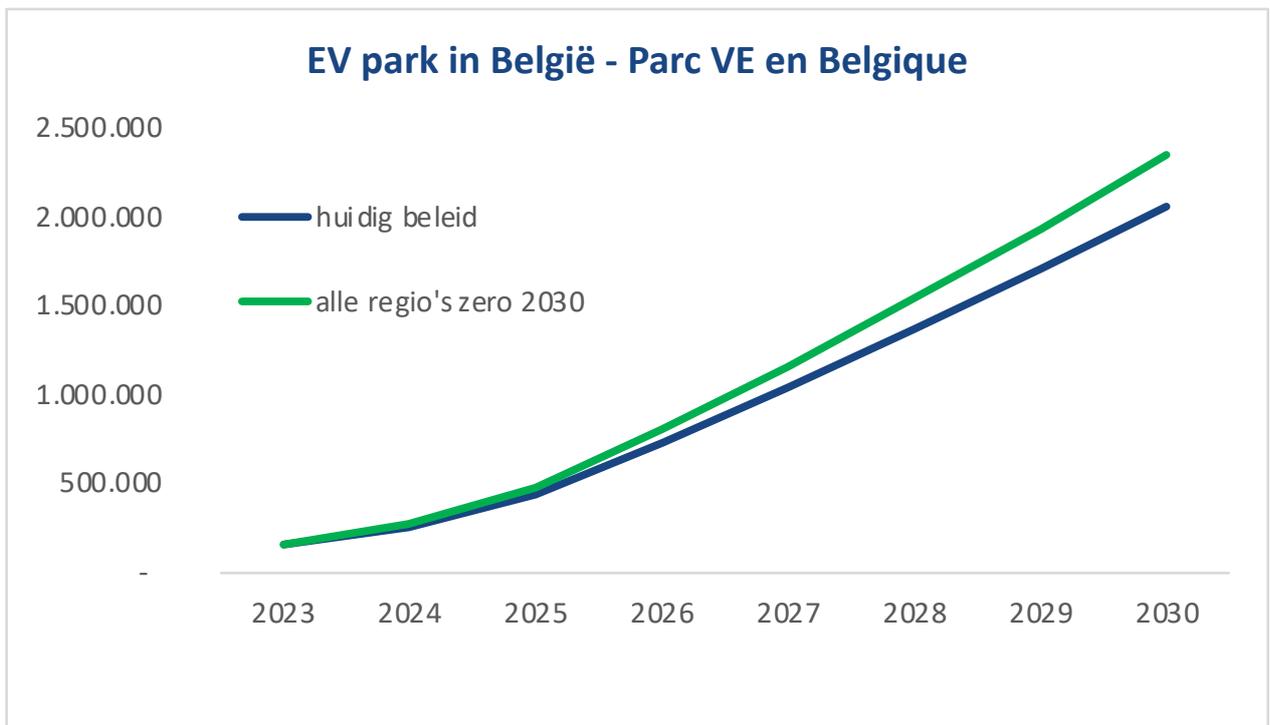
- 1) L'écologisation du secteur de la mobilité et du transport est la pierre angulaire de la politique climatique. La technologie actuelle fait de l'électrification la voie logique vers une mobilité zéro émission. Pour le transport de marchandises aussi, il est clair que la propulsion électrique entièrement alimentée par batterie deviendra la technologie dominante en Europe.
- 2) Un engagement en faveur du passage accéléré à la mobilité zéro émission élargira aussi quelque peu la marge de manœuvre pour la transition industrielle.
- 3) Sans oublier que cette transition de la mobilité offre des opportunités économiques que nous devons pleinement exploiter. Ce qui nous permettra de générer la prospérité et de créer de nouveaux emplois.

TENDANCES MAJEURES

- 1) Les prix d'achat des VE resteront relativement stables au cours des prochaines années en raison de la forte demande, de la pénurie de matériaux, des frais de développement des plateformes VE, etc. Les petits VE plus abordables et aux options réduites font peu à peu leur entrée sur le marché, mais si nous voulons convaincre l'ensemble de la population, un coût total de possession (TCO) très favorable à la conduite électrique s'avérera crucial. Il faut dès lors se focaliser sur un abaissement du coût d'utilisation.
- 2) Les batteries à électrolyte solide (solid-state), qui présentent une capacité et une puissance de charge élevées, les réseaux domestiques DC, ... constituent des technologies prometteuses, en cours de développement, mais qui ne sont pas encore commercialisées. Les objectifs liés à l'infrastructure de recharge doivent donc rester ambitieux.
- 3) La poursuite de l'intégration dans des systèmes énergétiques (domestiques, locaux, en réseau) au moyen de bornes de recharge bidirectionnelles intelligentes, mais aussi l'intégration dans des systèmes de stationnement et des applications diverses soulignent encore l'importance d'une approche fondée sur les données.
- 4) Nous assistons à l'émergence accélérée des poids-lourds électriques et à l'introduction systématique de nouveaux modèles sur le marché, ainsi qu'à l'arrivée d'une infrastructure de recharge adaptée et de nouveaux services logistiques.

1. OBJECTIFS AMBITIEUX

En fonction de la dynamique du marché et des ambitions politiques des différentes régions, entre 2,1 et 2,3 millions de voitures de tourisme entièrement électriques seront en circulation dans notre pays en 2030. Aujourd'hui, la Flandre vise 2029 pour la suppression de la vente de voitures équipées d'un moteur à combustion interne, alors que la Wallonie et Bruxelles n'ont pas formulé d'objectifs spécifiques en la matière et visent dès lors temporairement encore la date butoir européenne de 2035.



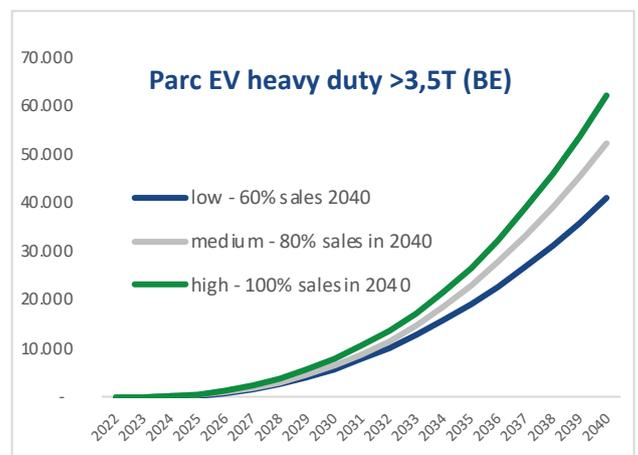
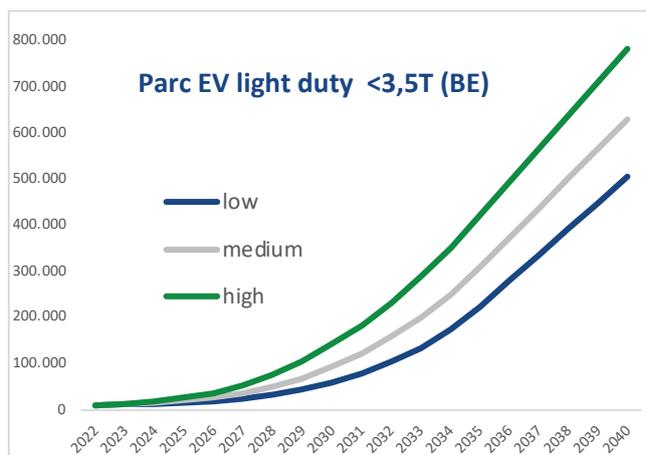
NOTRE DEMANDE

La suppression progressive accélérée des voitures ICE à l'horizon 2030 dans les 3 régions.



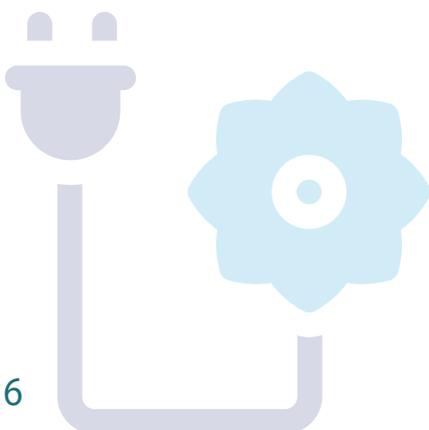
Pour les camionnettes et les utilitaires légers (<3,5 T), la réduction progressive de la vente de véhicules à propulsion ICE imposée par l'Europe à l'horizon 2035 constituera un facteur non négligeable, qui donnera lieu à une électrification accélérée de ce segment. Nous nous attendons à l'arrivée de 58.000 à 140.000 utilitaires électriques alimentés uniquement par une batterie d'ici 2030, en fonction de la dynamique générale du marché.

Pour le transport routier lourd, l'électrification se mettra en place de manière plus progressive et la parité TCO devrait être atteinte aux alentours de 2030, avec une part d'environ 30 % des ventes à ce moment. Des incitants fiscaux pourraient bien sûr accélérer cette progression.



NOTRE DEMANDE

Opter également pour le scénario le plus ambitieux en matière d'électrification du transport routier

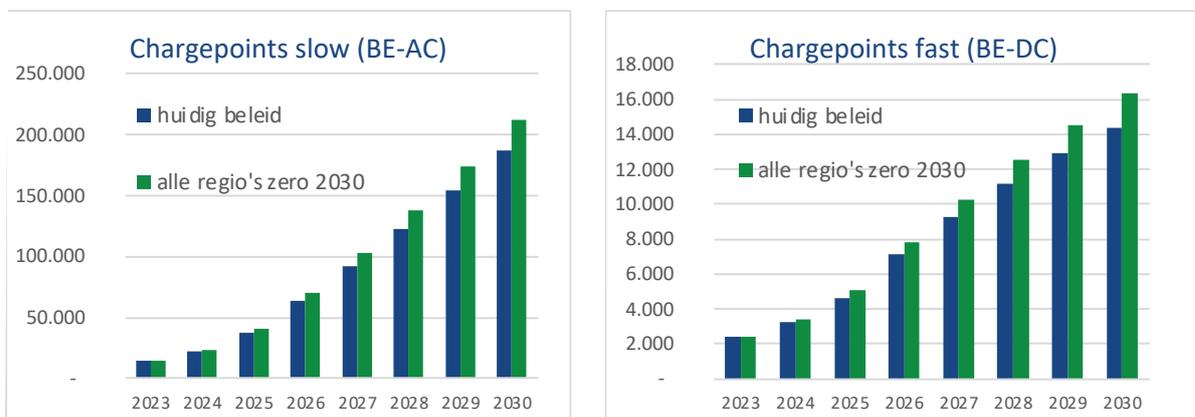


2. CONTINUER À STIMULER LES INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Actuellement, l'infrastructure de recharge a encore une longueur d'avance sur les immatriculations de nouveaux VE, même s'il existe de grandes différences régionales et si en Wallonie en particulier, un rattrapage considérable s'impose.

La dynamique combinée sur le marché du leasing et le marché des particuliers nécessitera aussi des investissements permanents (et en Wallonie une franche accélération) dans les infrastructures de recharge. Et ce tant pour la recharge à domicile que pour la recharge sur le lieu de travail et la recharge (semi-)publique.

En plus de l'ajout de bornes de recharge privées, une multiplication des infrastructures de recharge (semi-)publiques sera indispensable - jusqu'à 177.000 bornes de recharge supplémentaires pour la recharge AC et jusqu'à 14.563 bornes de recharge supplémentaires pour la recharge DC - d'ici 2030.



Quant à l'infrastructure de recharge publique spécifique aux poids-lourds électriques, composée de stations de recharge placées le long des autoroutes (trafic de passage), des grands axes routiers et des centres logistiques, elle nécessitera elle aussi un complément d'investissement. Elle viendra bien entendu s'ajouter aux bornes de recharge en dépôt pour la recharge à destination.

3. CONTINUER À FAIRE BAISSER LE COÛT DE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

Pour que la conduite électrique soit structurellement plus abordable, il est primordial de réaliser un véritable virage fiscal de l'électricité vers les carburants fossiles. Malgré la baisse de la TVA, le coût de l'électricité reste trop élevé, d'autant plus que de nombreuses mesures politiques sont financées par l'impôt sur l'électricité.

NOTRE DEMANDE

Détricoter systématiquement tous les régimes fiscaux favorables pour les voitures ICE et de remplacer les impôts et taxes sur l'électricité par des taxes plus élevées sur les carburants fossiles.

Aujourd'hui, le particulier est trop peu enclin à opter pour la conduite électrique. Le leasing privé peut être un instrument efficace de persuasion du consommateur. L'efficacité de la propulsion peut être invoquée pour maximiser les effets sur le climat (sur la base de la norme WLTP).

NOTRE DEMANDE

La création pour le marché du leasing privé un incitant fiscal en faveur des véhicules zéro émission, lié à leur impact sur le climat.

Le cadre fiscal des voitures de société zéro émission a démontré qu'il s'agissait d'un instrument très puissant pour accélérer la mise en place de la transition. L'ajout d'un ensemble de mesures fiscales visant l'écologisation du transport routier nous permettrait d'enclencher une dynamique similaire.

NOTRE DEMANDE

L'écologisation des règles fiscales pour les camionnettes et les camions, assortie d'incitants puissants, comme pour les voiture. Création d'un système d'électricité professionnelle.

4. UN RÉSEAU ÉLECTRIQUE INTÉLLIGENT ET FLEXIBLE

La transition énergétique nécessite un investissement soutenu dans nos réseaux électriques. Il est également indispensable de rendre ces réseaux plus intelligents et plus flexibles afin d'éviter la congestion et le déséquilibre et d'optimiser les investissements. À cet égard, les véhicules électriques sont, par leur consommation flexible, mais à terme aussi grâce à la technologie de recharge bidirectionnelle (vehicle to grid), une source indispensable de flexibilité pour l'utilisateur final.

NOTRE DEMANDE

Continuer à investir dans des réseaux électriques intelligents et flexibles, en considérant que la mobilité électrique « fait partie de la solution ».

5. UNE POLITIQUE COHÉRENTE ET STABLE

L'électrification accélérée de l'ensemble du parc automobile d'ici 2030 nécessite un cadre d'investissement stable. Les mesures prises aux différents niveaux politiques doivent dès lors être cohérentes pour avoir une incidence optimale. Ce qui exige une bonne collaboration entre tous les départements et tous les niveaux politiques.

La réduction du coût de la conduite électrique, un marché bien huilé en termes de flexibilité, une réglementation adaptée en matière de sécurité de l'infrastructure de recharge (RGIE, sécurité incendie, règlements techniques des gestionnaires de réseau, législation sur la copropriété) ...nécessitent par exemple des mesures harmonisées à différents niveaux.

Une expertise approfondie sur les différents aspects de la mobilité électrique est nécessaire au sein des administrations et des agences.

La concertation structurelle avec le secteur s'impose au vu des évolutions technologiques et des changements rapides observés sur le marché.

NOTRE DEMANDE

Mener une politique cohérente et stable. Une bonne coordination entre les niveaux politiques et avec le secteur.

FÉDÉRAL

Fiscalité

Les incitants fiscaux sont des mesures politiques puissantes, mais qui doivent rester stables pour conserver la confiance des entreprises et des consommateurs et éviter l'essoufflement de la dynamique.

Nous demandons un cadre clair et juridiquement contraignant pour les aspects fiscaux des véhicules de société, adapté à la mobilité électrique. Ce qui signifie notamment :

- • valider dans une circulaire la pratique actuelle du remboursement des frais de recharge à domicile par le biais des tarifs de la CREG, plutôt que de laisser les consommateurs encoder eux-mêmes leurs tarifs énergétiques, avec tous les risques d'abus et de frais généraux supplémentaires que cela comporte
- • faire abstraction du fait que l'électricité provient d'installations PV lors du remboursement des frais de recharge à domicile : les propriétaires ont investi eux-mêmes dans une installation PV et ne peuvent pas en être pénalisés
- • exploiter les solutions technologiques afin que plusieurs travailleurs puissent recharger à une seule borne de recharge à domicile

Créer également pour le marché du leasing privé un incitant fiscal pour les véhicules zéro émission. Réduire progressivement la cotisation CO2 de faveur pour les PHEV étant donné que le PHEV constitue une technologie transitoire appelée à disparaître à l'avenir..

Réduire la TVA sur la recharge publique à 6 % : la recharge publique nécessite des investissements complémentaires, mais elle constitue pour de nombreux consommateurs l'unique possibilité. Nous demandons en outre une écologisation accrue des règles fiscales pour les camionnettes et les camions, assortie d'incitants puissants. Le cadre défini pour les voitures de société zéro émission a démontré qu'il s'agissait d'un instrument très efficace pour accélérer la mise en place de la transition. À cet égard, la diminution progressive de la déduction pour investissement pour les poids-lourds zéro émission à partir de 2024 est prématurée.

Réaliser un véritable « tax shift » : réduire systématiquement tous les régimes fiscaux favorables pour les véhicules ICE et remplacer les impôts et taxes sur l'électricité par des taxes plus élevées sur les carburants fossiles.

NOTRE DEMANDE

Un cadre fiscal stable et juridiquement sûr, des incitants pour le marché du leasing privé et l'électrification du secteur du transport, un abaissement de la TVA sur la recharge publique et un véritable tax shift.

Protection des consommateurs, transparence des prix et comptage

Le consommateur a tout intérêt à ce que le marché fonctionne bien. La fixation des prix doit être induite par le marché et il est essentiel que les diverses formes de tarification autorisées par le règlement AFIR puissent être utilisées en Belgique par les acteurs du marché.

La tarification connaîtra encore une évolution considérable dans les prochaines années. Ces aspects évolutifs doivent être pris en considération lors de l'interprétation des exigences AFIR.

EV Belgium considère une transparence maximale des prix comme une condition essentielle à la réussite du déploiement de la conduite électrique en Belgique. En parallèle, il est important qu'une harmonisation maximale intervienne au niveau européen, afin que les consommateurs de tous les États membres bénéficient de la même protection, mais en évitant que le développement (logiciel) ne soit différent dans chaque État membre.

Le nouveau règlement prévaut sur la loi belge et, en tant que *lex specialis*, il constitue également une exception aux dispositions générales en vigueur en matière de droit de la consommation et de droit économique.

NOTRE DEMANDE

EV Belgium demande dès lors qu'en matière de tarification, de transparence des prix et de possibilités de paiement, le règlement AFIR soit appliqué, 'ni plus ni moins', c'est-à-dire sans obligations additionnelles.

Sécurité incendie

Il ressort d'études et de chiffres existants que les véhicules électriques et leur infrastructure de recharge n'engendrent en aucun cas de risque d'incendie accru, au contraire. Ceci doit être le postulat de départ de la mise en œuvre de la législation et des avis concrets formulés par les zones de pompiers lors des demandes de permis.

Il est vrai qu'en cas d'incendie, les véhicules électriques posent d'autres problèmes. Cependant, de nombreuses solutions technologiques sont développées et susceptibles d'être mises en œuvre en cas d'incidents éventuels. Il est recommandé de se concentrer sur ces solutions plutôt que d'imposer par exemple des restrictions de stationnement/recharge aux véhicules électriques.

Les règles de bonne pratique professionnelle sont une bonne base pour une analyse de risque en matière de sécurité incendie dans les parkings existants, mais un régime transitoire réaliste est nécessaire. Celui-ci doit permettre une mise à niveau progressive des parkings les plus obsolètes, sans paralyser les investissements dans l'infrastructure de recharge de ces parkings.

La recharge DC dans les parkings doit également être possible sur la base d'une analyse de risque simple.

Il est important de créer une sécurité juridique au moyen d'un AR, afin d'uniformiser l'application des règles sur le terrain, tout en assurant l'ancrage légal du régime transitoire.

NOTRE DEMANDE

Un régime transitoire acceptable pour les parkings existants et un régime acceptable pour l'installation de bornes de recharge rapide dans les parkings.

Copropriété

Adapter la législation relative à la copropriété pour faciliter la prise de décision quant à l'installation d'une infrastructure de recharge dans les immeubles à appartements.

Rendre obligatoire une coordination collective intelligente dans les immeubles à appartements pour que même le dernier conducteur de VE arrivé puisse se connecter à une borne de recharge.

NOTRE DEMANDE

Une législation adaptée sur la copropriété et l'imposition d'un système de recharge centralisé intelligent.

E-crédits

Poursuivre le système des e-crédits et l'étendre aux bornes de recharge privées, résidentielles

Simplifier au maximum la gestion administrative de l'enregistrement des crédits et des opérations de crédit.

NOTRE DEMANDE

Élargir les e-crédits aux bornes de recharge résidentielles

Réseau de transmission

Créer un cadre qui offre les stimulants nécessaires à une flexibilité de l'utilisateur final (en plus du marché de réserve existant) au départ de la chaîne de valeurs des VE, ce qui doit permettre aux CPO/MSP (Charge Point Operator /Mobility Service Provider) de développer un modèle commercial viable pour la participation à ce nouveau marché. Cela pourrait éviter la construction d'une ou deux unités de production centrale supplémentaires.

Poursuivre les investissements dans le réseau Elia afin de soutenir la transition énergétique depuis le réseau de haute tension ; en ce qui concerne l'infrastructure de recharge spécifique pour les camions, réaliser les investissements bien planifiés nécessaires dans le réseau.

Politique énergétique et production centrale

Garantir une capacité de production suffisamment renouvelable, par exemple par la réalisation de la seconde zone offshore

NOTRE DEMANDE _____

Continuer à investir dans le réseau de haute tension et la production centrale renouvelable, tout en créant un modèle commercial pour la flexibilité de l'utilisateur final au départ du secteur des VE.

Normes du produit : surveillance

La surveillance de l'infrastructure de recharge par le marché est effectuée actuellement par l'IBPT, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications, sur la base de la directive RED. Un manque de savoir-faire en matière de mobilité électrique se fait toutefois actuellement sentir au sein de l'IBPT.

NOTRE DEMANDE _____

Confier le contrôle des normes des produits en matière d'infrastructure de recharge à une cellule d'expertise au sein du SPF Mobilité.

Ambition politique

Maintenir l'ambition politique de ne plus commercialiser de nouvelles voitures ICE d'ici 2030 et continuer à s'engager en faveur d'une infrastructure de recharge de qualité. Fixer également des objectifs en termes d'électrification du transport léger/lourd en les rattachant à une stratégie mûrement réfléchie en matière d'infrastructure de recharge et à des mesures d'accompagnement (TCO, formation et enseignement, investissements dans le réseau...)

NOTRE DEMANDE

Maintenir l'objectif de suppression progressive des voitures de tourisme ICE tout en formulant des ambitions similaires pour le transport routier.

Recharge publique

La recharge publique est une composante majeure de l'électrification et pour une large partie de la population – surtout dans les villes – la recharge publique est la seule option possible. L'approche actuelle, qui répond aux mécanismes intitulés « La borne suit la voiture » et « La borne suit la borne » se heurte à ses propres limites, par exemple dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'acceptation par les habitants. À l'avenir, il faut envisager de nouveaux concepts, qui prendraient la forme de zones de recharge, de plateformes multimodales, par exemple autour des mobipoints et d'autres concepts de recharge innovateurs. Les appels d'offres doivent insister sur les paramètres de qualité (temps de disponibilité de la borne de recharge et puissance moyenne disponible, QoS de la connexion numérique, etc.) ainsi que sur l'innovation. En termes de fixation des prix de la recharge publique, le marché doit pouvoir jouer pleinement son rôle : les opérateurs peuvent payer une redevance pour l'utilisation du domaine public, mais doivent rester maîtres de la fixation des prix. Ce qui offre par exemple aussi la possibilité d'appliquer à l'avenir des tarifs dynamiques et de fournir des services de flexibilité.

NOTRE DEMANDE

Repenser la politique de concession pour la recharge publique, de l'axer davantage sur la qualité et d'offrir une liberté de tarification.



Dans un environnement de marché volatil et complexe, un mécanisme d'indexation adapté est également indispensable pour les contrats en cours, qui doit intégrer les évolutions de tous les coûts susceptibles d'influencer le prix pour le client final : la composante énergétique (notamment les garanties d'origine de l'énergie renouvelable), les taxes, les frais de réseau, les frais liés aux changements de réglementation (RGIE, CapTar, tarifs, ...).

La politique de concession pour les parkings autoroutiers n'est plus adaptée au contexte actuel et représente un frein au développement d'une infrastructure de recharge le long des principaux axes routiers de Flandre. EV Belgium demande un nouveau cadre politique qui soutienne au maximum l'électrification, conformément aux principes européens relatifs aux appels d'offres et à la dissociation. Dans les concessions, une distinction est faite entre les différents services proposés, tels que la recharge électrique ou le ravitaillement en carburants fossiles. Le secteur demande au prochain gouvernement de lancer au plus vite une concertation sur la politique de concession.

NOTRE DEMANDE _____

Prévoir un cadre adapté pour les concessions le long des autoroutes, en concertation avec le secteur.

Actuellement, les tarifs réseau résidentiels s'appliquent à de très nombreuses bornes de recharge publique, y compris le tarif de capacité. Une borne de recharge publique devrait toutefois pouvoir être rentabilisée au maximum et servir un maximum de consommateurs dans les plus brefs délais. Ce qui implique une tarification réseau adaptée. Pour la connexion de bornes de recharge publiques, une procédure de connexion simplifiée accélérée doit être mise en place.

Le gouvernement facilite la création de marché en imposant aux opérateurs publics des obligations réalistes en matière de données, alignées sur le marché de l'UE et sur les exigences du règlement AFIR.

NOTRE DEMANDE _____

Une plus grande attention pour les conditions préalables qui contribuent à déterminer le dossier de la recharge publique, telles que les tarifs réseau adaptés, des obligations réalistes en matière de données, ...



Continuer à faire baisser le coût de la conduite électrique (TCO)

Pour augmenter encore l'attrait de la conduite électrique, un nouvel abaissement du coût de l'électricité est essentiel. Il peut intervenir au niveau régional via un tax shift régional (composante régionale de l'électricité) et en creusant encore la différence de taxe de circulation par rapport aux véhicules ICE.

Il faut continuer à œuvrer pour une taxe kilométrique intelligente comportant des incitants pour les VE.

NOTRE DEMANDE

un tax shift régional et une taxe kilométrique intelligente

Stimuler le marché de l'occasion

Actuellement, le marché du VE dans notre pays est surtout un marché de leasing. Traditionnellement, 90 % des voitures de leasing d'occasion partent à l'étranger. Une inversion de cette tendance peut fondamentalement redynamiser le marché de l'occasion.

Une situation équitable pour tous doit être mise en place au sein de l'UE, par la suppression progressive des subventions à l'achat. En attendant, une prime peut constituer un instrument utile pour stopper l'« hémorragie ». Les stimulants doivent en tout état de cause être mis en relation avec l'efficacité du groupe motopulseur (WLTP).

Le leasing privé basé sur le TCO et assorti d'un stimulant fiscal constitue en l'occurrence un instrument attractif pour stimuler le marché privé en faveur des VE, tout comme des garanties relatives à la « santé » de la batterie, par exemple via le Car-Pass.

NOTRE DEMANDE

L'instauration des incitants pour le leasing privé de VE, liés à l'efficacité énergétique des véhicules.

Gestion du réseau et flexibilité

L'électrification simultanée de la mobilité, du chauffage, des processus industriels, combinée à la croissance continue de sources renouvelables souvent intermittentes, confrontent nos réseaux électriques à des défis majeurs. Grâce à leur grande flexibilité, les VE sont une partie de la solution dans un système énergétique constitué de sources intermittentes renouvelables. Le plan d'investissement « no regret » de Fluvius doit être déployé : c'est une nécessité absolue pour la réussite de la transition.

La flexibilité commerciale (load shifting) et à terme, la V2G (recharge bidirectionnelle), notamment celle du secteur des VE, doit bénéficier d'opportunités suffisantes. Les incitants adéquats pourront entraîner une baisse substantielle du coût social et donc de la facture énergétique.

Cela signifie concrètement :

- • Introduire des composantes de temps d'utilisation dans les tarifs réseau.
- • Créer un véritable marché pour la flexibilité commerciale (y compris la V2G).
- • Limiter la flexibilité technique à un mécanisme de freinage d'urgence qui ne peut être utilisé qu'à titre très exceptionnel.

Pas de double tarification/taxation de l'électricité (cf. les transactions sur l'imposition après le compteur principal ou les taxes sur les livraisons V2G). Faciliter au maximum les services basés sur des données en n'imposant pas de règles trop strictes : alignement maximal sur les futures obligations AFIR.

NOTRE DEMANDE _____

Continuer à investir dans le réseau de distribution, mais sans perdre de vue les mesures d'atténuation telles que les tarifs basés sur le temps d'utilisation et la flexibilité commerciale dans le but de réduire le coût social

Électrification du transport routier : La Flandre en tant que pionnière

Un poids-lourd électrique de 40 tonnes doté d'une autonomie de 500 km, ce sera bientôt une réalité, et d'ici 1 à 2 ans, plusieurs constructeurs en commercialiseront. Les normes de recharge à haute capacité permettent de recharger environ 300 km en une demi-heure : les camions électriques à batterie (BEV) peuvent donc parfaitement opérer durant les temps de conduite et de repos en vigueur. Surtout une région relativement petite telle que la Flandre.

En termes d'objectifs pour les poids-lourds, le règlement AFIR ne constitue pas un critère pour une région logistique telle que la Flandre. Formuler des objectifs plus ambitieux qui épousent la dynamique logistique de la région.

Il est nécessaire de parvenir à un réseau plus dense de zones de recharge spécifiques (séparées) bien implantées pour les camions, tant le long des autoroutes que sur les plates-formes logistiques : ce qui implique une bonne implantation géographique basée sur des besoins logistiques et la mise à disposition des connexions réseau requises (moyenne et haute tension). Cela requiert une planification et une coordination, indispensables entre les acteurs.

Les concessions octroyées pour ce type d'infrastructure de recharge doivent s'étendre sur un délai assez long au vu de leur coût d'investissement élevé. Prévoir des stimulants financiers up-front pour cette infrastructure de recharge gourmande en capital.

Ici, la Flandre doit oser se positionner en pionnière dans la perspective européenne : son rôle de plaque tournante logistique, les distances relativement réduites et la présence de nombreuses activités dans l'industrie manufacturière en font la région pilote idéale pour l'électrification du transport routier.

Traduire la logistique urbaine du Green Deal et les projets pilotes en une politique concrète axée sur les modes électriques.

NOTRE DEMANDE

La Flandre doit être le précurseur de l'électrification du transport routier.

Enseignement et formations

Une importante pénurie (quantitative) de talents, mais aussi de nouvelles aptitudes (qualitatives) pèse aujourd'hui sur la volonté de mener à bien la transition vers la mobilité électrique. Il s'agit de domaines de compétence différents auxquels nous devons davantage nous intéresser sur le plan de la formation, mais aussi dans l'enseignement (primaire ou secondaire).

- Créer une offre de formations suffisante pour l'installation de l'infrastructure de recharge (électrotechnique), l'intégration dans le système énergétique (aspects conceptuels, interfaces de commande et de données) et l'activité automobile (production, entretien, recyclage, etc.). Orienter activement les talents vers ces formations, qui recèlent un potentiel considérable.
- Les formations à la conduite doivent également consacrer davantage d'attention à la spécificité de la conduite d'un BEV (par exemple l'état de la charge, la recharge, le freinage par récupération d'énergie, la réaction aux signaux de la batterie etc.).

NOTRE DEMANDE _____

Investir dans le développement de nouvelles compétences pour la chaîne de valeurs des VE

Innovation et valorisation industrielle

La transition vers une mobilité zéro émission offre de nombreuses perspectives économiques, mais nous devons opérer les bons choix. Cela signifie par exemple ne pas s'engager dans le développement de la technologie de l'hydrogène pour la mobilité.

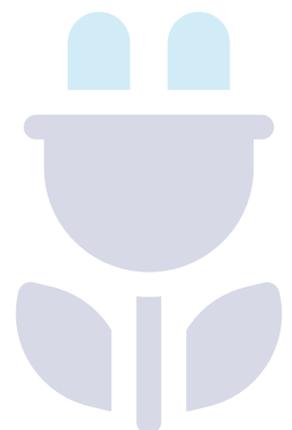
La Flandre doit oser s'engager dans des projets pilotes à grande échelle dans des domaines où elle occupe une position unique. Par exemple en combinant un taux de pénétration élevé d'installations PV privées avec la recharge intelligente à domicile, en combinant les atouts logistiques avec le développement d'un écosystème pour le transport routier électrique etc.

Soutenir des solutions innovantes sur la transparence des prix, le plug-and-charge, le V2x et la flexibilité, ... qui peuvent également être mises en relation avec les ambitions de la Flandre en matière de technologie avancée de l'information (IA/machine learning).

Pour permettre toute cette mise en œuvre, il est indispensable d'assigner des moyens à des solutions VE innovantes.

NOTRE DEMANDE _____

L'électrification offre de nombreuses opportunités économiques aux industries flamandes. Investir dans l'innovation et la valorisation industrielle est clé.



Ambition politique

- Mener une politique plus ambitieuse basée sur l'objectif de cessation de la commercialisation de nouveaux véhicules ICE à l'horizon 2030.
- Élaborer une politique générale soutenue, en concertation avec le secteur
- Organiser une concertation systématique entre les acteurs et avec le secteur afin de contribuer à façonner la transition.

NOTRE DEMANDE

Lancer une politique vis-à-vis des VE's plus ambitieuse sur tous les plans.

Recharge publique

- Réaliser un rattrapage en termes d'infrastructure de recharge publique, lente ou rapide. Pour une grande partie de la population – surtout dans les villes – la recharge publique est la seule option et vu l'attrait touristique de cette région et les quelques autoroutes importantes qui la traversent, l'infrastructure de recharge le long des autoroutes doit également connaître un développement accéléré.
- Les appels d'offres doivent insister sur les paramètres de qualité (temps de disponibilité de la borne de recharge et puissance moyenne disponible, QoS de la connexion numérique, etc.) ainsi que sur l'innovation.
- En termes de fixation des prix pour la recharge publique, le marché doit pouvoir jouer pleinement son rôle : les opérateurs peuvent payer une redevance pour l'utilisation du domaine public, mais doivent rester maîtres de la fixation des prix. Ce qui offre par exemple la possibilité d'appliquer à l'avenir aussi des tarifs dynamiques et d'offrir des services de flexibilité.
- La politique de concession pour les parkings autoroutiers n'est plus adaptée au contexte actuel et représente un frein au développement d'une infrastructure de recharge le long des principaux axes routiers de Flandre. EV Belgium demande un nouveau cadre politique qui soutienne au maximum l'électrification.
- Le gouvernement facilite la création de marché en imposant aux opérateurs publics des obligations réalistes en matière de données, alignées sur le marché de l'Union européenne.
- La politique en matière d'infrastructure de recharge doit être parfaitement alignée sur la politique d'aménagement du territoire.
- Se lancer rapidement dans une bonne signalisation de l'infrastructure de recharge, en particulier le long des autoroutes, mais aussi des grands axes.

NOTRE DEMANDE _____

S'engager dans une politique de concession économiquement viable axée sur la qualité et offrant une liberté de tarification.

Continuer à faire baisser le coût de la conduite électrique (TCO)

- Rendre la fiscalité automobile (taxe de mise en circulation et taxe de circulation) réellement favorable aux VE en taxant nettement moins les VE que les véhicules ICE : c'est l'émission de CO2 qui doit être déterminante, et non des composantes telles que la puissance et le poids. Veiller à réduire le coût de l'électricité au moyen d'un tax shift (composante régionale).
- Il faut s'atteler à une taxe kilométrique intelligente incluant des stimulants pour les VE.

NOTRE DEMANDE _____

Un tax shift régional et une taxe kilométrique intelligente

Stimuler le marché de l'occasion

- Actuellement, le marché du VE dans notre pays est surtout un marché de leasing. Traditionnellement, 90 % des voitures de leasing d'occasion partent à l'étranger. Une inversion de cette tendance peut fondamentalement redynamiser le marché de l'occasion. Une situation équitable pour tous doit être mise en place au sein de l'UE, par la suppression progressive des subventions à l'achat. En attendant, une prime peut être utile.
- Le leasing privé basé sur le TCO et assorti d'un incitant fiscal constitue ici un instrument attractif pour stimuler le marché privé des VE, tout comme des garanties relatives à la santé de la batterie, par exemple via le Car-Pass.
- Les stimulants doivent en tout état de cause être mis en relation avec l'efficacité de la chaîne de traction (WLTP).

NOTRE DEMANDE _____

Instaurer des incitants pour le leasing privé de VE, liés à l'efficacité énergétique des véhicules.

Gestion du réseau et flexibilité

- La Wallonie doit également s'atteler d'urgence à un plan d'investissement orienté vers l'avenir pour le réseau de distribution, sous peine de voir la transition s'enliser. Cela signifie à la fois accroître la capacité du réseau pour garantir une capacité de charge suffisante, mais aussi introduire de l'intelligence afin d'optimiser les investissements.
- Les frais de raccordement à l'infrastructure de recharge doivent être fortement réduits et financés par les tarifs réseau.
- Pour la connexion de bornes de recharge publiques, une procédure de connexion simplifiée accélérée doit être mise en place.
- Dans ce contexte, la flexibilité commerciale (load shifting (décalage de la charge) et à terme la V2G (recharge bidirectionnelle)) doit bénéficier d'opportunités suffisantes. Les incitants adéquats engendreront une baisse sensible du coût social et donc de la facture énergétique. Cela signifie concrètement :
 - Introduire des composantes de temps d'utilisation dans les tarifs.
 - Créer un véritable marché pour la flexibilité commerciale (y compris la V2G).
 - Limiter la flexibilité technique à un mécanisme de freinage d'urgence qui ne peut être utilisé qu'à titre très exceptionnel.
- Pas de double tarification/taxation de l'électricité (cf. les transactions sur l'imposition après le compteur principal ou les taxes sur les livraisons V2G)
- Faciliter au maximum les services basés sur des données en n'imposant pas de règles trop strictes : alignement maximal sur les futures obligations AFIR.
- Considérer les VE comme une partie de la solution dans un système énergétique constitué de sources intermittentes renouvelables.

NOTRE DEMANDE

Réaliser une manœuvre de rattrapage en termes d'investissements dans le réseau, de réduire les frais de raccordement à l'infrastructure de recharge et de rendre le réseau de distribution plus intelligent.

Électrifier le transport routier :

- En Wallonie aussi, il est nécessaire de créer un réseau plus dense de zones de recharge spécifiques bien implantées pour le transport routier, tant le long des autoroutes que sur les plates-formes logistiques, ce qui implique une bonne implantation géographique basée sur des besoins logistiques et la mise à disposition des connexions réseau requises (moyenne et haute tension). Cela requiert une planification et une coordination, indispensables entre les acteurs.
- Les concessions octroyées pour ce type d'infrastructure de recharge doivent s'étendre sur un délai assez long au vu de leur coût d'investissement élevé
- Prévoir des stimulants financiers upfront pour cette infrastructure de recharge gourmande en capital.
- Élaborer un plan d'action de logistique urbaine mettant l'accent sur les modes électriques.

NOTRE DEMANDE

Il faut élaborer également une stratégie et un plan d'action en matière d'électrification du transport routier

Enseignement et formations

- Une pénurie (quantitative) de talents, mais aussi de nouvelles aptitudes (qualitatives) menace actuellement d'entraver la réussite de la transition vers la mobilité électrique. Cela représente une opportunité de création de nouveaux emplois, y compris dans les régions dont le taux d'emploi est plus faible.
- Il s'agit de domaines de compétence différents auxquels nous devons davantage nous intéresser sur le plan de la formation, mais aussi dans l'enseignement (primaire ou secondaire).
 - o Installation d'une infrastructure de recharge (électrotechnique)
 - o Intégration d'un système énergétique (aspects conceptuels et commandes) et d'interfaces de données
 - o Activité automobile : production, entretien, recyclage, etc
- Les formations à la conduite doivent également consacrer davantage d'attention à la spécificité de la conduite d'un BEV (par exemple l'état de la charge, la recharge, le freinage)

NOTRE DEMANDE

Zet in op nieuwe competenties voor de EV waardeketen.

Innovation et valorisation industrielle

- La transition vers une mobilité zéro émission offre de nombreuses perspectives économiques, mais nous devons opérer les bons choix. Cela signifie par exemple ne pas s'engager dans le développement de la technologie de l'hydrogène pour la mobilité.
- Prévoir un pôle de compétence sur la mobilité électrique et créer un écosystème dans lequel les entreprises locales de la chaîne de valeurs du VE peuvent innover et croître.

NOTRE DEMANDE

Exploiter les opportunités économiques offertes par la transition vers la mobilité électrique, par exemple par l'intermédiaire d'un pôle de compétence sur la mobilité électrique.

Ambition politique

- Accélérer l'électrification dans le but de mettre fin à la commercialisation de nouvelles voitures de tourisme ICE à l'horizon 2030
- Poursuivre et accélérer le déploiement de la stratégie Electrify Brussels

NOTRE DEMANDE

Accémérer la stratégie d'Electrify Brussels

Recharge publique

- Même en se basant sur l'objectif actuel de conduite sans émission, l'objectif de 22.000 bornes de recharge publiques en 2035 sera insuffisant pour soutenir le déploiement des VE dans la région
- Les appels d'offres doivent insister sur les paramètres de qualité (temps de disponibilité de la borne de recharge et puissance moyenne disponible, QoS de la connexion numérique, etc.) ainsi que sur l'innovation. En termes de fixation des prix pour la recharge publique, le marché doit pouvoir jouer pleinement son rôle : les opérateurs peuvent payer une redevance pour l'utilisation du domaine public, mais doivent rester maîtres de la fixation des prix. Ce qui offre par exemple la possibilité d'appliquer à l'avenir aussi des tarifs dynamiques et d'offrir des services de flexibilité.
- Il faut également miser davantage sur l'infrastructure de recharge rapide
- Créer un climat d'investissement favorable : les impôts locaux sur les bornes de recharge en concession doivent pouvoir être entièrement répercutés et sont à éviter à tout prix pour l'infrastructure semi-publique.

NOTRE DEMANDE

repenser la politique de concession pour la recharge publique, y compris la recharge rapide, et de l'axer davantage sur la qualité en offrant une liberté de tarification. L'impôt local sur les bornes de recharge n'est pas la voie adéquate : passer par une indemnité de concession transparente déjà connue dès l'ouverture de la concession.

Réseau de distribution, tarification et flexibilité

- Investir dans le réseau de distribution afin de soutenir la transition vers une mobilité zéro émission
- Optimiser ces investissements par des tarifs réseau intelligents dotés d'une composante de temps d'utilisation et d'un marché pour la flexibilité commerciale. La flexibilité technique ne peut être qu'un dernier recours.
- Veiller à assurer une capacité de recharge suffisante pour la recharge à domicile, afin que les utilisateurs puissent également participer aux services de flexibilité
- Pas de double tarification/taxation de l'électricité (cf. les transactions sur l'imposition après le compteur principal ou les taxes sur les livraisons V2G)

NOTRE DEMANDE _____

Réaliser une manœuvre de rattrapage en termes d'investissements dans le réseau et de rendre le réseau de distribution plus intelligent.

Électrifier le transport routier :

- À Bruxelles aussi, il est nécessaire de créer un réseau de zones de recharge spécifiques bien implantées pour les camions sur les plates-formes logistiques : cela implique une bonne implantation géographique basée sur des besoins logistiques et la mise à disposition des connexions réseau requises (moyenne et haute tension). Cela requiert une planification et une coordination, indispensables entre les acteurs.
- Les concessions octroyées pour ce type d'infrastructure de recharge doivent s'étendre sur un délai assez long au vu de leur coût d'investissement élevé.
- Prévoir des stimulants financiers upfront pour cette infrastructure de recharge très gourmande en capital.
- Élaborer un plan d'action de logistique urbaine mettant l'accent sur les modes électriques.

NOTRE DEMANDE _____

Il faut élaborer une stratégie et un plan d'action en matière d'électrification de la logistique urbaine dans la région.

Enseignement et formations

- Une pénurie (quantitative) de talents, mais aussi de nouvelles aptitudes (qualitatives) menace actuellement d'entraver la réussite de la transition vers la mobilité électrique. Il s'agit aussi d'une opportunité de création de nouveaux emplois dans les régions dont le taux d'emploi est plus faible.
- Il s'agit de domaines de compétence différents auxquels nous devons davantage nous intéresser sur le plan de la formation, mais aussi dans l'enseignement (primaire ou secondaire).
 - o Installation d'une infrastructure de recharge (électrotechnique)
 - o Intégration d'un système énergétique et d'interfaces de données
 - o Activité automobile : production, entretien, recyclage, etc.
- Les formations à la conduite doivent également consacrer davantage d'attention à la spécificité de la conduite d'un BEV (par exemple l'état de la charge, la recharge, le freinage par récupération d'énergie, la réaction aux signaux de la batterie etc.) van de batterij enz.).

NOTRE DEMANDE

Développer de nouvelles compétences pour la chaîne de valeurs des VE

Innovation

- • Une région urbaine constitue le banc d'essai idéal pour les concepts innovants en matière de recharge, de logistique urbaine, de mobilité combinée etc. Engageons-nous résolument, en collaboration avec les entreprises et les centres d'expertise locaux.

NOTRE DEMANDE

Exploiter les opportunités économiques offertes par la transition



EV Belgium asbl
Rue Montoyer 24 • 1000 Bruxelles
contact@ev.be • ev.be
RPR Bruxelles • BE0419164219

