



**Question écrite de la députée Katrin JADIN**  
**à Monsieur Georges GILKINET, Ministre de la Mobilité,**  
**concernant la croissance du nombre de voitures électriques en Belgique**

*- Bruxelles, le 16 avril 2021 –*

Monsieur le Ministre,

Le potentiel du marché de la voiture électrique en Belgique est important. Ainsi, l'une des priorités de l'accord gouvernemental est de permettre une transition de la mobilité vers un "100 % électrique".

Monsieur le Ministre, mes questions à ce sujet sont les suivantes :

- Le gouvernement indique vouloir à terme autoriser uniquement la vente de véhicules "zéro émission" sur le marché. En quoi la voiture électrique ne serait-elle pas une voiture émettant indirectement des émissions de gaz à effet de serre et ayant un impact sur l'environnement certain, quand l'on prend en compte les métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries électriques tels que le cobalt ou le nickel, que l'on va extraire à l'autre bout du monde dans des pays comme l'Australie ou l'Indonésie, accroissant ainsi l'impact écologique de la production d'une batterie électrique ?
- En quoi l'actuelle sortie du nucléaire prévue et la transition énergétique accrue de notre pays ne rentre-t-elle pas en contradiction avec un accroissement du nombre de véhicules électriques présents dans notre parc automobile, sachant que ce nombre croissant entraînera une demande de production plus importante d'énergie électrique ?
- Quels critères le gouvernement prendra-t-il en compte pour estimer dans le futur que les véhicules électriques sont à coût abordable et que leur cycle de vie sont disponibles, sachant que ces deux facteurs sont les conditions jugées nécessaires pour passer à un marché "100 % électrique" pour les voitures ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

**Katrin JADIN**

## Réponse du ministre :

- 1) Il faut entendre par véhicules « zéro émission », les véhicules qui n'émettent pas de gaz à effet de serre à l'échappement. Aujourd'hui deux technologies sont concernées : les véhicules électriques alimentés directement en électricité et les véhicules à pile à combustible alimentés en hydrogène.

Comme vous le soulignez toutefois, ces véhicules induisent indirectement l'émission de gaz à effet de serre durant leurs processus de production et de recyclage notamment. Il en va de même lors de la production de l'énergie nécessaire à la propulsion de ces véhicules et de son transport du « puit à la roue » (*well-to-wheel*). Il faut donc tenir compte de l'ensemble du cycle de vie du véhicule pour avoir une idée de son impact environnemental et des émissions de gaz à effet de serres indirectes qui lui sont associées.

Les études les plus récentes semblent toutefois indiquer que l'empreinte carbone d'un véhicule électrique est plus favorable que celle d'un véhicule à motorisation conventionnelle de même taille tenant compte d'une durée de vie moyenne et d'un mix énergétique représentatif pour la production de l'électricité.

A mesure que la production des véhicules électriques et de l'électricité qu'ils consomment dépendra de moins en moins des énergies fossiles, le gain environnemental des véhicules électriques continuera à s'accroître.

Enfin, en ce qui concerne l'impact environnemental dû à l'extraction du cobalt, les batteries en utilisent de moins en moins, les constructeurs travaillent à l'élaboration de batterie sans métaux rares. Par ailleurs, on peut compter sur un recyclage plus performant des batteries grâce d'une part aux efforts consentis par les constructeurs en matière de recherche et développement et d'autre part, grâce à la définition de nouvelles exigences au niveau européen. C'est ainsi que le site d'Umicore à Hoboken près d'Anvers recycle les batteries à 95%. Ceci permet de récupérer le cobalt et de l'utiliser pour créer de nouvelles batteries.

Par ailleurs, ceci se doit d'être comparé avec le cout environnemental d'un véhicule thermique : extraction du pétrole, transport de celui-ci et utilisation de métaux rare dans les pots catalytiques entre autre.

- 2) S'il est vrai que l'accroissement du nombre de véhicules électriques pourrait entraîner dans le futur une demande de production plus importante d'énergie électrique, cela pourrait constituer également une opportunité. En effet, avec les systèmes de recharge intelligents et la connexion au réseau (vehicle-to-grid), les véhicules électriques pourraient constituer une solution alternative de stockage de l'énergie en fonction de l'offre et de la demande. Les véhicules pourraient ainsi se recharger quand l'énergie est abondante et restituer une partie de celle-ci sur le réseau quand la demande est plus forte.

Par ailleurs, on peut souhaiter que l'intensité du transport routier (principalement le transport de personnes) diminue à l'avenir à mesure que les alternatives à la voiture se développeront et deviendront plus attractives. Une attention toute particulière doit ainsi être accordée à la consommation des véhicules électriques qui devrait également diminuer avec le temps.

La transition énergétique en cours n'est donc pas nécessairement incompatible avec le déploiement des véhicules électriques.

- 3) Le Gouvernement n'a pas encore défini les critères précis suivant lesquels il sera décidé de passer à un marché « 100 % électrique ». Nous avons toutefois déjà à notre disposition diverses analyses cycles de vie ainsi que des projections sur l'évolution du coûts des véhicules électriques par rapport aux motorisations conventionnelles.