

# Faut-il subsidier de nouvelles centrales à gaz ?

■ La question a été débattue à la Chambre, alors que le cabinet Marghem prépare la sortie du nucléaire.

Si le gouvernement fédéral est en affaires courantes, Marie-Christine Marghem (MR), la ministre de l'Énergie, a encore du travail à effectuer avant l'arrivée d'une hypothétique nouvelle coalition gouvernementale.

Au centre de ses préoccupations, il y a la sortie du nucléaire, toujours légalement prévue pour fin 2025. Pour avoir une chance de respecter cette échéance, la Belgique planche sur la création d'un mécanisme de rémunération de nouvelles capacités de production d'électricité. Il s'agit du CRM, pour *capacity remuneration mechanism*.

Le cabinet Marghem doit notifier l'ensemble du CRM à la Commission européenne avant la fin de cette année. En effet, il s'agit d'un régime d'aide d'État, qui prévoit d'octroyer des subsides aux opérateurs qui apporteront de nouvelles capacités de production d'électricité. Que ce soit via des centrales au gaz, des solutions de stockage, du renouvelable, ou de la gestion de la demande...

Des auditions ont été organisées à la Chambre, ce mercredi, sur l'état d'avancement du dossier. Elia, le gestionnaire du réseau, la Creg, le régulateur, ainsi que l'administration de l'Énergie se sont exprimés.

## 3900 MW

### Déficit

Elia identifie un déficit de capacités de production de 3 900 MW en 2025. Un chiffre questionné par la Creg, le régulateur.

Pour rappel, certaines craintes quant au coût du mécanisme de subsides avaient déjà été exprimées auparavant. Il y a d'ailleurs une divergence de vues entre Elia, le gestionnaire du réseau d'électricité, et la Creg, le régulateur du secteur, sur le volume de nouvelles capacités de production d'électricité nécessaires pour faire face à la sortie du nucléaire.

### La Creg et Elia toujours pas alignés

Si la Creg est favorable au CRM, elle a remis en cause le chiffre de 3 900 MW de capacités manquantes avancé par Elia. Or les auditions réalisées ce mercredi ont montré que ces divergences entre la Creg et Elia étaient encore présentes.

Andreas Tirez, l'un des trois directeurs de la Creg, a une nouvelle fois relativisé le déficit de production auquel fera face la Belgique après la sortie du nucléaire, soit en 2025. Ainsi, il s'est demandé s'il fallait octroyer des subsides, sur une période maximale de quinze ans, pour 5 à 7 heures de pénurie d'électricité par an en moyenne. Andreas Tirez a également insisté sur le fait que le coût des subsides ne doit pas dépasser le coût d'un délestage. En outre, la Creg, dans son ensemble, a indiqué que le problème de pénurie d'électricité avait tendance à s'atténuer après 2025. En effet, dès 2028, le développement des énergies renouvelables à l'étranger va diminuer les besoins de nouvelles capacités en Belgique.

Cela signifie-t-il que la subsidiation de nouvelles centrales à gaz est inutile chez nous ? Du côté d'Elia, on reconnaît que la situation va s'améliorer en 2028. Mais, selon le gestionnaire du réseau, cette amélioration sera de courte durée. En effet, dès 2030, le besoin en nouvelles capacités sera encore plus grand qu'en 2025, insiste Elia.

Par ailleurs, ces divergences de vues n'empêchent pas le projet de CRM d'avancer puisqu'une dernière étude sur le déficit de production sera réalisée avant l'organisation des enchères, en 2021.

L.Lam.



Avec sa Tesla Model 3, Elon Musk a remporté le "Volant d'or" du magazine "Bild", devant la BMW Série 3 et l'Audi A4. Circonstances idéales pour annoncer une nouvelle usine en Allemagne.

## Pourquoi Elon Musk préfère l'Allemagne à la Flandre

■ La prochaine méga usine Tesla sera à Berlin, au cœur du plus grand écosystème automobile mondial.

Facétieux comme de coutume, c'est devant les patrons d'Audi, BMW et Volkswagen réunis pour la remise du "Volant d'or" de la revue *Bild*, qu'Elon Musk a annoncé son intention de construire la prochaine méga usine Tesla en Allemagne, dans la région berlinoise. D'un air désinvolte, comme si la chose allait de soi, il a déclaré : "Tout le monde sait que l'ingénierie allemande est extraordinaire, et cela fait partie des raisons pour lesquelles nous allons implanter notre méga usine européenne en Allemagne."

La décision de Tesla de s'implanter en Allemagne met un terme définitif aux espoirs de la Flandre. On se souviendra de la visite d'Elon Musk en 2015, à l'époque où la Belgique figurait parmi les cinq prétendants. M. Musk avait pris un café avec le bourgmestre d'Anvers Bart De Wever (N-VA) et le ministre-Président flamand Geert Bourgeois (N-VA), tout ce beau monde escomptant le retour de l'industrie automobile dans la région portuaire anversoise, désertée par General Motors/Opel. Jusqu'à l'an dernier, le Flanders Investment & Trade (FIT) a fait semblant d'y croire, tout en ne voyant rien venir.

Mais il y avait une terrible logique à venir défier chez eux les leaders technologiques comme Porsche, Audi, BMW ou Mercedes-Benz, références mondiales en matière de luxe et de qualité, pourtant encore très dépendants des motorisations traditionnelles. Face aux réductions de CO<sub>2</sub> imposées par Bruxelles, l'électrification est la seule réponse immédiate, mais elle nécessite une mutation industrielle et des investissements colossaux, alors

que sa rentabilité reste encore à démontrer. Elon Musk le sait : tout en louant les qualités de ce que produisent ses concurrents et en disant que l'Allemagne n'était pas "si loin que ça" en termes d'électrification, il a admis que le marché n'avait pas encore fait ses preuves.

### Vivier de compétences

Quoi qu'il en soit, en Allemagne, Tesla va trouver un énorme vivier de compétences technologiques, de la conception au montage des automobiles parmi les meilleures du monde. Ses besoins en personnel sont estimés entre 6 000 et 7 000 postes.

L'Allemagne, c'est aussi tout un bassin industriel où se sont développés les plus grands équipementiers tels Bosch, Continental, etc. Fournisseurs qui devraient aussi créer pas mal d'emplois. Pour Elon Musk, c'est une manière très intelligente de s'approprier le label "Made in Germany", synonyme de la plus haute qualité.

Face à tant d'atouts fondateurs, la Flandre ne pouvait faire le poids. L'un des seuls risques importants que prend Tesla en Allemagne est le coût des salaires et de l'énergie, qui y est encore plus élevé qu'en Flandre.

La future usine berlinoise sera la quatrième Gigafactory Tesla, après celles aux États-Unis (États du Nevada et de New York) et en Chine (Shanghai). Elle devrait être opérationnelle en 2021, ce qui laisse encore un petit délai aux concurrents allemands pour fourbir leurs armes. Fabricant les batteries, la chaîne de traction et les véhicules, cette première usine européenne devrait commencer par produire le nouveau crossover Model Y avant, très probablement, la Model 3. M. Musk, 48 ans, a ajouté que la marque de voitures électriques installerait aussi un centre d'ingénierie et de design, car "Berlin a certaines des meilleures œuvres d'art au monde".

Dominique Simonet

### La future usine berlinoise de Tesla devrait être opérationnelle en 2021.