

Spécial Mobilité

Les véhicules hybrides et électriques sont encore minoritaires sur les routes, mais leurs ventes explosent. D'ici à quelques années, ils devraient prendre le pas sur les moteurs à combustion. C'est le souhait des autorités belges et européennes, qui ont fixé des échéances signant la fin du diesel et de l'essence. Le moment est-il venu de sauter le pas ?

Un dossier de Philippe Berkenbaum, Arthur Mansart et Marie-Eve Rebts

Souvent présentée comme la solution d'avenir en termes de mobilité durable, la voiture électrique garde parfois l'image d'un idéal réservé à un futur lointain. On en développe depuis la fin du XIX^e siècle mais, pour diverses raisons techniques et sociétales, elles ne se sont jamais imposées dans la circulation. Jusqu'à aujourd'hui. Car le XXI^e siècle pourrait marquer un tournant et leur donner un coup d'accélérateur : les changements climatiques imposent, en effet, d'agir sur les secteurs les plus polluants, dont le transport fait largement partie. Selon l'Agence européenne pour l'environnement (chiffres 2019), il est responsable de près de 30 % des émissions totales de CO₂ dans l'Union européenne, et le transport routier génère à lui seul 72 % de ces émissions.

Dans sa stratégie pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, l'Europe a donc logiquement ciblé le trafic routier et, notamment, les voitures personnelles, considérées comme l'un des principaux pollueurs. Cela se traduit par des objectifs et des normes contraignant les véhicules à être de plus en plus efficaces en matière énergétique. En avril 2019, le Conseil européen avait fixé des limites d'émissions plus strictes pour les nouvelles voitures et camionnettes à partir de 2030 : une réduction de 37,5 % des émissions de CO₂ pour les premières et de 31 % pour les secondes par rapport à 2021.

Ces mesures devraient encore être renforcées puisque, fin 2020, les dirigeants européens ont revu leurs ambitions générales à la hausse pour 2030. Au lieu des 40 % initialement prévus, ils visent une réduction globale des émissions de gaz à effet de

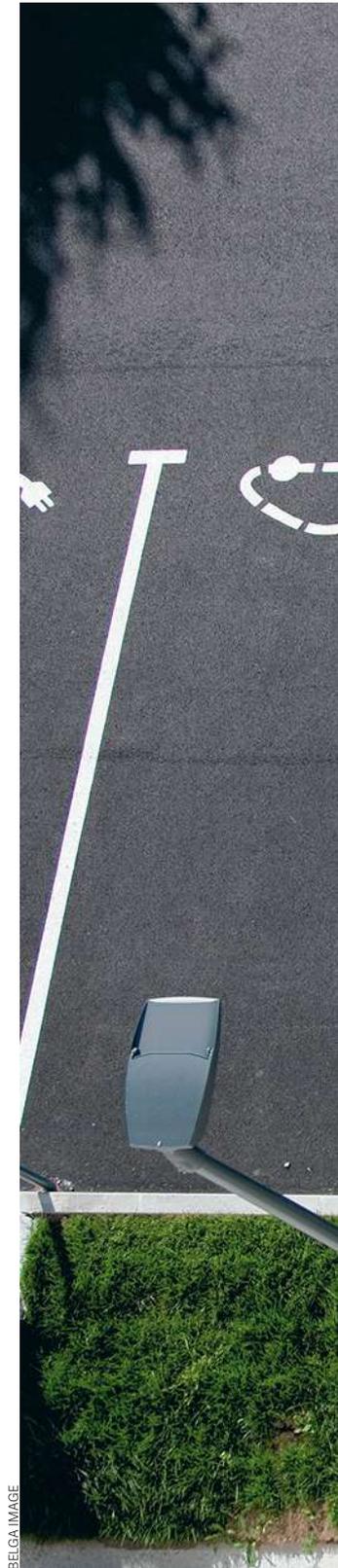
**En 2035,
tous les
véhicules neufs
immatriculés en
Europe devront
être des modèles
zéro émissions
de CO₂.**

serre d'au moins 55 % par rapport à 1990 ! Pour y parvenir, l'UE a émis cet été de nouvelles propositions visant notamment le secteur automobile. En 2030, les voitures neuves devront présenter des émissions moyennes au moins 55 % inférieures (50 % pour les camionnettes) aux niveaux de 2021. Pour 2035, l'objectif est fixé à 100 % : cela signifie que tous les véhicules neufs immatriculés en Europe devront être des modèles zéro émissions.

De quoi signer la fin des moteurs essence et diesel sur le Vieux Continent. De nombreux constructeurs n'attendent pas pour s'adapter. Plusieurs ont annoncé qu'ils ne vendront plus que des véhicules électriques d'ici 2025 ou 2030 (*lire en page XX*). Et tous étoffent d'ores et déjà leurs gammes, ce qui se traduit, depuis un an ou deux, par un boom des ventes des modèles hybrides et 100 % électriques, notamment en Belgique. Le secteur de l'occasion disposera d'un court répit : les moteurs à combustion existants pourront a priori encore circuler quelques années... mais ils se verront progressivement interdire l'accès des grandes villes.

NORMES VARIABLES EN BELGIQUE

La transition est en route et tend même à s'accélérer. En Belgique, certaines décisions politiques anticipent les mesures fixées par l'Europe. Le gouvernement fédéral a décidé, par exemple, de favoriser le basculement des voitures de société vers l'électrique dès 2023. En utilisant l'arme absolue, celle de la fiscalité : il annonce la réduction progressive de l'avantage fiscal octroyé sur les véhicules neufs alimentés par des carburants fossiles, jusqu'à sa disparition totale en 2026. Les voitures électriques resteront en revanche déductibles à 100 % pendant plusieurs années. Et des réductions d'impôts soutiendront l'installation de bornes de rechargement intelligentes dans les entreprises (200 % jusqu'au 31 décembre 2022, 150 % jusqu'au 31 août 2024) et chez les particuliers (45 % jusqu'au 31 décembre 2022, 30 % en 2023, 15 % en 2024).



BELGA IMAGE

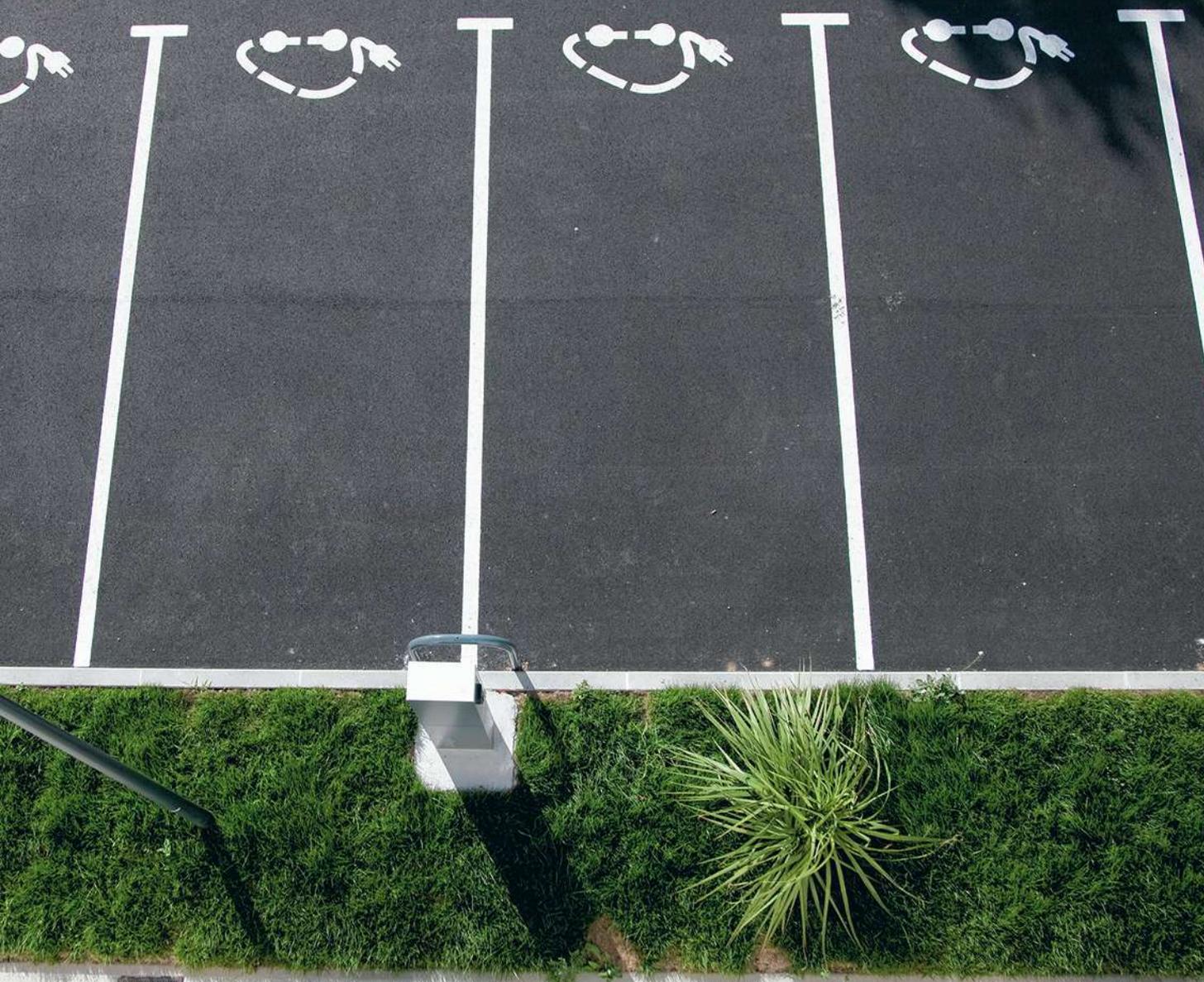
Page 38
Une hybride ou
une 100 %
électrique ?

Page 44
Le vrai bilan
écologique

Page 46
L'influence sur
le marché de
l'occasion

Page 48
Le boom
des deux-roues

Voitures électriques, est-ce le moment d'acheter ?



Spécial Mobilité

Passer à l'électrique ?

... Ces derniers seront eux aussi touchés rapidement par la disgrâce des véhicules à carburants fossiles. Bruxelles a choisi d'interdire la circulation sur son territoire aux moteurs diesel à partir de 2030 et aux moteurs à essence, LPG et CNG dès 2035. La Flandre dispose déjà de « zones de basses émissions » à Gand et Anvers et la Wallonie offre la possibilité à ses communes d'instaurer ce type de zone de façon permanente ou ponctuelle. A partir de 2023, des restrictions pour les véhicules seront d'application dans toute la Wallonie en fonction des normes d'émissions Euro, comme c'est déjà le cas dans la capitale. Les véhicules Euro 6 (b et c) au diesel ne pourront par exemple plus circuler à partir de 2030, ceux à essence resteront autorisés. Provisoirement.

L'ÉLECTRIQUE GAGNE DU TERRAIN

De quoi donner des ailes à l'électricité... dès à présent. Chez les concessionnaires, sur la route ou dans les entreprises, les voitures hybrides et électriques gagnent rapidement du terrain. « On dénombre

aujourd'hui sur le marché belge 58 modèles 100 % électriques et 123 modèles hybrides différents, précise Christophe Dubon, porte-parole de la Febiac, la Fédération belge de l'automobile et du cycle. Une voiture neuve sur cinq immatriculées en 2021 en Belgique embarque une motorisation électrifiée, principalement grâce aux hybrides (16 % de parts de marché), plus populaires actuellement que les voitures 100 % électriques (4 % de parts). »

A l'inverse, l'essence et le diesel n'ont cessé de reculer ces dernières années alors qu'en 2010, ils concernaient plus de 99 % des véhicules neufs immatriculés ! Le report des parts de marché vers l'électrique et l'hybride devrait s'accroître et s'accélérer dans les années à venir, même s'il reste certains freins. Les constructeurs sont en effet prêts, mais les infrastructures de chargement restent insuffisantes (lire l'encadré ci-dessous) et les prix des véhicules électriques élevés. Christophe Dubon souligne toutefois qu'aujourd'hui, « on peut déjà trouver une voiture électrique neuve à moins de 17 000 euros ». **V**

Marie-Eve Rebts

« On dénombre aujourd'hui sur le marché belge 58 modèles 100 % électriques et 123 modèles hybrides différents. »

LA RECHARGE À LA TRAÎNE

Le déploiement à grande échelle des voitures électriques soulève une question récurrente, celle de la disponibilité des bornes de recharge. Selon Avere Belgium, la Fédération belge de la mobilité électrique, le pays comptait début 2021 un peu plus de 4 000 bornes publiques pour un total d'environ 8 500 points de recharge (une borne peut être équipée de plusieurs points de charge). Ce nombre augmente, mais il reste insuffisant par rapport aux besoins et à la situation à l'étranger puisque la seule ville d'Amsterdam, par exemple, rassemble plus de bornes que l'ensemble de notre pays ! La Belgique a donc un retard à combler, c'est notamment pourquoi la Région wallonne a mis en place cette année des exigences en électromobilité pour les bâtiments neufs ou faisant l'objet de rénovations importantes. Au-delà de dix emplacements de parking, les promoteurs de ces projets

devront prévoir des bornes de recharge s'il s'agit de bâtiments non résidentiels ou de logements collectifs, et au minimum une infrastructure de raccordement en cas de logements individuels. Bruxelles prévoit aussi une obligation d'installer des bornes dans les nouveaux parkings d'au moins dix places, tandis que la Flandre impose des points de recharge aux nouvelles constructions possédant au moins deux emplacements (onze pour les rénovations). Des objectifs ont aussi été fixés par l'Union européenne. Les propositions adoptées cet été par la Commission prévoient un développement des bornes proportionnel à la flotte de véhicules électriques, soit 1 kW de capacité de recharge installé pour chaque véhicule immatriculé. A l'échelle de l'Union européenne, il est prévu de construire plus d'un million de points de recharge d'ici à 2025 et 3,5 millions d'ici à 2030. **V**



BELGA IMAGE

Chez nous, le nombre de bornes augmente mais reste insuffisant par rapport à la demande et à la situation à l'étranger.