

En 2035, la voiture neuve sera électri

Rouler à 100 % sur batterie sera inéluctable d'ici treize ans pour les candidats à l'achat d'un modèle neuf. Tel en a décidé le Parlement européen. Voici à quoi ressemblera l'auto de demain.

JULIEN BOSSELER

En 2035, les modèles neufs exposés en concessions – ou plutôt vendus en ligne – partageront ce point commun : elles carberont inmanquablement à l'électricité. C'est le sens de l'histoire automobile voulue par l'Union européenne dont le Parlement a voté, ce mercredi, l'obligation de zéro émission de CO₂ pour toutes les voitures neuves mise en vente d'ici 13 ans. L'industrie n'a pas attendu que tombe le couperet des eurodéputés. Elle s'active depuis des années à électrifier ses gammes. En 2018, l'offre d'autos roulant uniquement sur batterie se résumait à 23 modèles. L'an dernier, il y en avait près du triple (70). Et les immatriculations de ce type de véhicules grimpent en flèche. De 2,3 % du total des voitures neuves mises en circulation en 2020, les autos 100 % électriques sont passées à 9,3 % sur les trois premiers mois de l'année, indique la Febiac, la fédération des constructeurs. Certes, elles ne représentent que 0,9 % (52.084) de tout le parc automobile (5,851 millions). Mais selon les estimations de Traxio, qui fédère les vendeurs, cette proportion devrait passer en 2035 à 25 %, en incluant les hybrides, les 75 % restants étant constitués de véhicules à moteur thermique.

La route vers ce verdissement automobile sera longue et semée d'embûches, à commencer par les prix de vente. Actuellement, il faut compter au moins 10.000 euros de plus pour une auto électrique rien que pour sa batterie, comparativement à son équivalent à moteur à combustion, indique la Febiac. C'est l'un des facteurs qui expliquent pourquoi, à ce

jour, sur 100 voitures électriques vendues, 14 seulement sont immatriculées par des particuliers et 86 par des sociétés de leasing ou par des entreprises, indique Touring. Mais par la grâce de futures économies d'échelle réalisées par l'industrie et de bien plus gros volumes écoulés, le tarif de l'électricité devrait se démocratiser.

D'ici 2030 émergera la batterie à électrolyte solide, moins chère, plus performante et moins lourde

Jusqu'à se rapprocher de celui du thermique, voire le battre ? Prudence, avertit Traxio. « Le futur prix de la voiture électrique reste incertain. Aura-t-on encore les matières premières nécessaires en suffisance pour produire les batteries, surtout si des marchés géants comme la Chine et l'Inde se ruent vers ces motorisations ? Tout cela reste encore flou », estime Filip Rylant, porte-parole de la fédération.

Deux à trois fois plus rapides à charger

Mais une bonne nouvelle se profile pour la fin de la décennie. D'ici là devrait émerger au stade industriel une nouvelle génération de batteries, celles à électrolyte solide. Elles promettent de coûter moins cher. Mais ce n'est pas tout. « Elles disposent d'une densité énergétique plus élevée offrant des performances probablement 20 à 30 % supérieures par rapport à ce que l'on connaît actuellement », explique Jean-Marc Ponteville,



porte-parole de l'importateur D'Ieteren. « En d'autres termes, elles offriront plus de kilomètres par kilo d'accumulateur (et seront donc plus légères pour une autonomie similaire, NDLR). Puis, selon les prototypes que nous avons pu voir, elles pourraient se recharger deux à trois fois plus rapidement que les batteries actuelles. »

Serait-ce la promesse de dépasser allègrement les 500 à 600 km sans recharge, levant ainsi un autre grand obstacle à l'électrification du parc auto, à savoir une autonomie insuffisante ? Sur certains modèles probablement très coûteux, ce sera le cas. « Mais est-ce vraiment utile dès lors que la plupart des personnes parcourent 20 à 30 km par jour et que la

1865

Les Belges voyagent sur les 511 km de voies ferrées gérées par notre banque.