

Le Parlement européen vient de signer l'arrêt de mort des autos neuves à moteur thermique en 2035. L'avenir est au véhicule à batterie dans une mobilité repensée.

JULIEN BOSSELER

Dans douze ans, vous ne pourrez plus acheter une voiture ou une camionnette neuve mue par un moteur thermique. Voilà qui signe l'arrêt de mort des véhicules essence, diesel et hybride de première main, ne vous laissant d'autre choix en 2035 que l'achat de leur équivalent à batterie... ou l'usage rallongé de votre future vieille voiture thermique. Tel en a décidé l'Union européenne, dans le cadre de son plan climatique « Fit for 55 » visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des 27 de 55 % en 2030 comparativement à 1990. Le vote final du Parlement européen qui a eu lieu ce mardi à Strasbourg vient boucler un long processus législatif. Il n'y a donc guère de surprise dans l'adoption de ce texte qui a toutefois rencontré l'opposition de 279 députés contre 340 (21 se sont abstenus) motivée par des craintes de pertes d'emplois dans le secteur automobile (12,5 millions de travailleurs) et de difficultés d'approvisionnement en matières premières pour la confection des batteries.

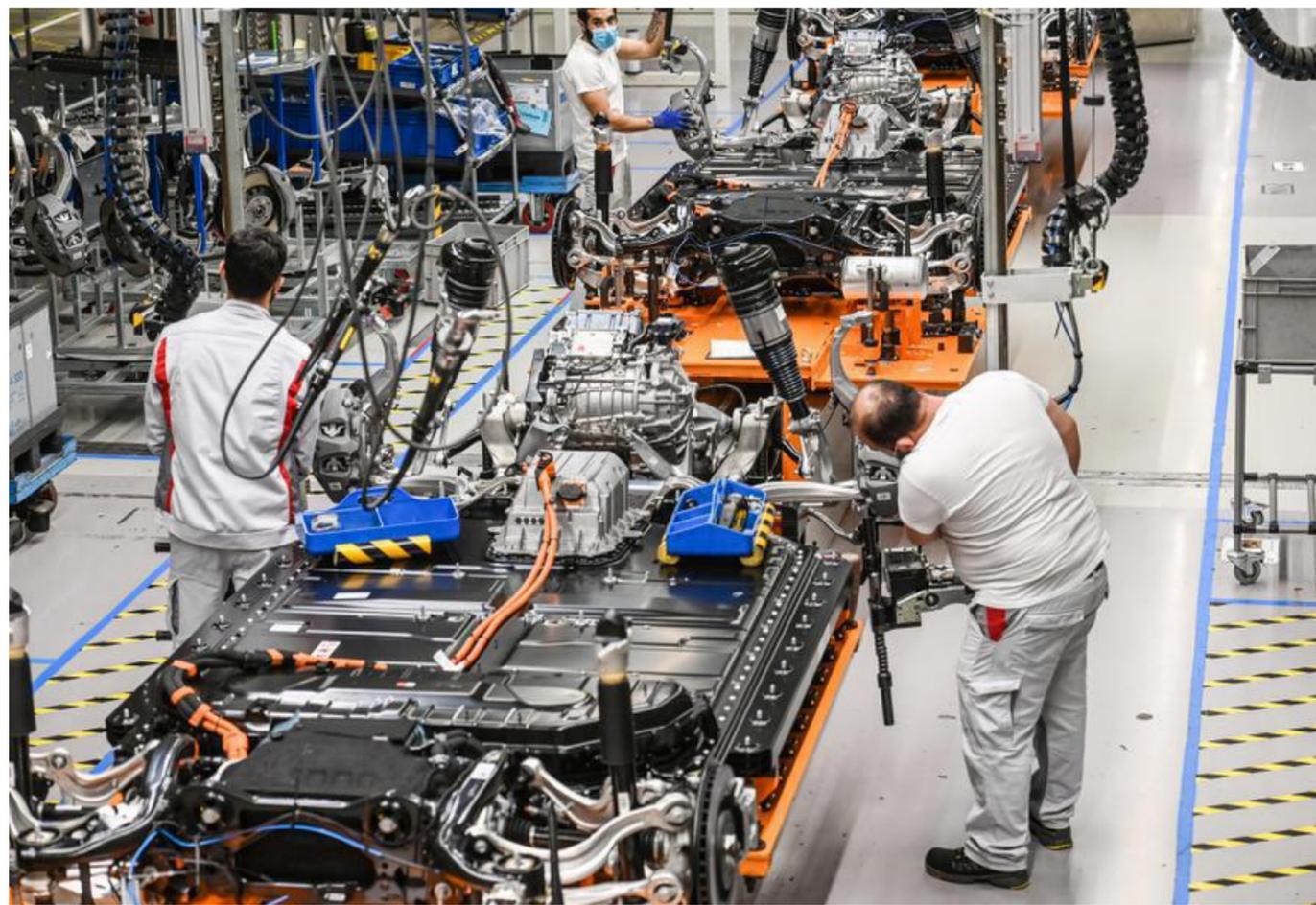
Disons-le tout net : ce grand basculement vers l'électromobilité, les constructeurs auto l'anticipent depuis plusieurs années et assurent pouvoir y faire face. « L'industrie sera en mesure de produire des véhicules électriques en suffisance. Mais il est illusoire de vouloir verdir les 5,9 millions de voitures belges, utilisées en moyenne 11,6 ans, en recourant à l'électricité », prévient Gabriel Goffoy, directeur de la communication de Febiac. C'est que, selon le porte-parole de la fédération belge des constructeurs, « trois conditions sont requises pour rencontrer l'objectif européen que nous soutenons à 100 % : d'abord nous avons besoin d'une électricité verte accessible et abondante, sinon à quoi bon effectuer cette transition ? Ensuite, il nous faut une infrastructure de charge suffisante. Nous n'y sommes pas encore, en particulier en Wallonie. Enfin, la mobilité plus verte doit être à la portée de tous les citoyens. Or actuellement, neuf voitures électriques sur dix sont achetées par des sociétés. Nous ne voulons pas que les particuliers deviennent des consommateurs de second rang poussés vers l'occasion ».

## énergie Les pistes pour faire baisser le prix des batteries

JEAN-FRANÇOIS MUNSTER

Parmi les nombreux défis à relever pour permettre la généralisation des véhicules électriques figure la question de leur accessibilité financière. Les promesses d'une baisse de prix ne se sont pas véritablement réalisées. La plupart des modèles électriques sur le marché actuellement appartiennent au haut de gamme. En cause : le prix de la batterie qui peut représenter jusqu'à 40 % du prix d'un véhicule. « Pour la première fois depuis dix ans, ce prix a augmenté en 2022 », fait même remarquer Evelina Stoikou, spécialiste des batteries pour le bureau d'études de marché BloombergNEF. « Cela s'explique par la hausse des cours du nickel, du cobalt mais aussi et surtout du lithium qui constitue la plus grande part de la cathode (le composant clé d'une batterie, NDLR). »

Elle estime que le prix des batteries devrait rester stable en 2023 et ne recommencera à diminuer qu'en 2024. « Cette



# Pourquoi la voiture électrique est promise à une belle route

Si rien ne change dans les douze années à venir, la voiture à batterie restera financièrement inaccessible à tout un pan de la population, créant ainsi « une fracture sociale » en matière de mobilité, redoute la Febiac, plaidant pour « de forts incitants structurels à l'acquisition d'une voiture électrique tels que la déductibilité fiscale des intérêts d'un prêt bancaire pour un tel véhicule ». Autre piste pour démocratiser les autos à batterie : le leasing privé. « Passer du statut de propriétaire à celui d'utilisateur est une des réponses à l'augmentation du prix de la mobilité individuelle », pointe Jean-Marc Ponteville, porte-parole de D'Ieteren, importateur belge des marques du groupe VW.

Que les inconditionnels du volant se rassurent toutefois : le prix des voitures électriques devrait baisser dans les années à venir, prédit Jean-Marc Ponteville. « Cette technologie n'en est qu'à ses débuts, avec des modèles haut de gamme. Avec son développement, elle va bénéficier d'économies d'échelle et

d'une offre élargie à l'entrée de gamme avec des voitures plus petites et taillées pour la ville. » Quant aux batteries, qui représentent 40 % du coût d'une auto à moteur électrique, elles devraient elles aussi coûter moins cher grâce à leur densification énergétique. Elles pourraient ainsi diminuer de taille... et de donc de poids et de prix.

### Contraction du parc en vue

Reste qu'envisager l'avenir (électrique) de la voiture n'aurait aucun sens en se focalisant uniquement sur ce moyen de transport individuel à quatre roues. « Un bête remplacement du thermique par l'électrique n'entraînerait qu'une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>. En termes d'environnement et de mobilité, c'est nettement insuffisant alors que l'électrique ouvre de belles perspectives à ces sujets », estime Xavier Tackoen, administrateur délégué du bureau d'étude Espace-Mobilités, évoquant le levier que constitue cette technologie pour diminuer les impacts négatifs de l'auto individuelle dans l'espace public

et pour doper l'usage des voitures partagées, des transports en commun ou encore des vélos électrifiés. Voilà qui devrait entraîner une contraction du parc automobile à laquelle s'attendent déjà les constructeurs.

« Nous allons vendre moins de voitures », confirme Jean-Marc Ponteville, tablant sur le passage de « 480-520.000 commandes annuelles à 420-430.000 dans les trois ou quatre années à venir, sans tenir compte des difficultés actuelles de livraison ». L'explication de cette baisse structurelle de près de 15 % tient non seulement au prix plus élevé d'acquisition d'une automobile, mais aussi au boom de l'autopartage et du vélo, de même qu'au télétravail durablement tonifié par la crise du covid. Bref, ce n'est pas uniquement le secteur auto qui va se transformer, mais également la société tout entière. Sans compter sur une innovation technologique promise à un brillant avenir, selon Xavier Tackoen : le véhicule autonome partagé... qui sera forcément électrique.

Les constructeurs se disent prêts à produire des véhicules électriques en suffisance. Encore faut-il que les particuliers puissent se les payer.

© BELGA.

### L'Europe veut verdir les poids lourds et les bus

Après les émissions des voitures et des utilitaires légers, ce sont celles des camions et des bus qui sont dans le collimateur de l'Union européenne. Hasard du calendrier : alors que le Parlement a voté au sujet des autos, c'est ce mardi également que la Commission a proposé de réduire de 90 % les émissions de carbone des poids lourds d'ici à 2040 et d'imposer zéro émission dès 2030 aux bus circulant dans les villes. En impliquant ces gros véhicules, qui génèrent 6 % des émissions totales de gaz à effet de serre et environ 25 % des émissions du transport routier de l'Union, la Commission ambitionne qu'en 2050, « la quasi-totalité des véhicules (sauf ceux des forces armées et des services de secours entre autres, NDLR) circulant sur nos routes soient zéro émission ». Dixit Frans Timmermans, vice-président de la Commission, chargé de piloter le Green Deal européen. Pour parvenir à ces objectifs, les constructeurs de camions et de bus pourront recourir aux technologies de leur choix. A n'en pas douter, c'est l'hydrogène qu'ils devraient privilégier. J.BO. (AVEC AFP)