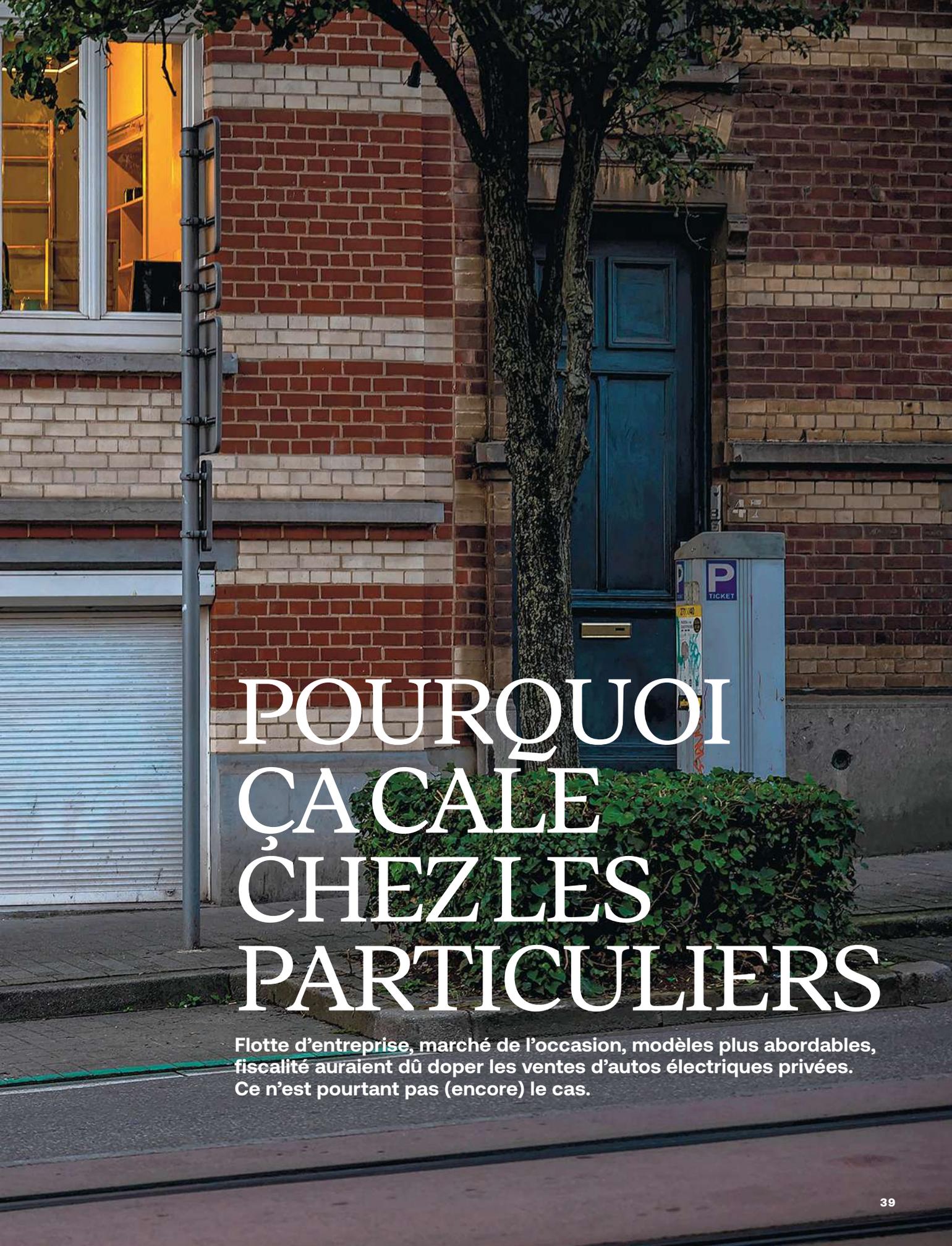


# Voitures électriques

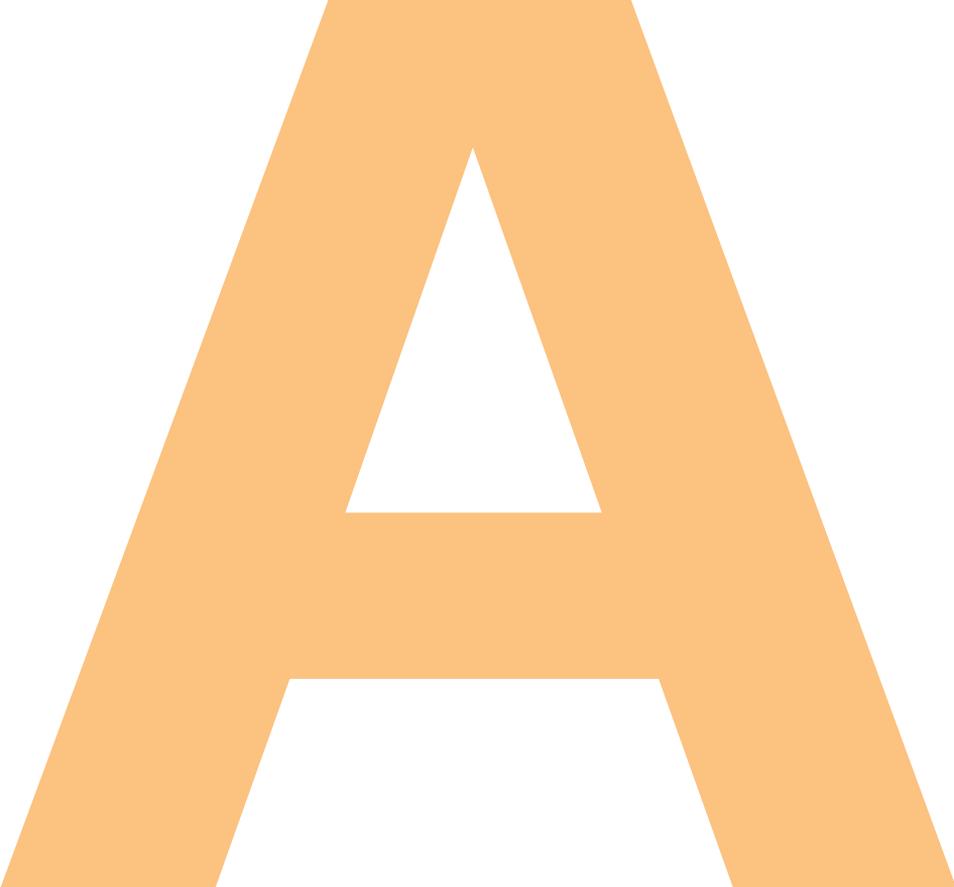
Dossier réalisé par Erik Raspoet et Robert van Apeldoorn, avec Nathalie Duzelz





# POURQUOI ÇA CALE CHEZ LES PARTICULIERS

Flotte d'entreprise, marché de l'occasion, modèles plus abordables, fiscalité auraient dû doper les ventes d'autos électriques privées. Ce n'est pourtant pas (encore) le cas.



Au cours du premier semestre 2024, 64.429 nouveaux véhicules 100% électriques (VE) ont été immatriculés, selon Traxio, la fédération du secteur automobile et des secteurs connexes, soit une augmentation de 50% comparé à la même période en 2023. C'est 24% du marché total des voitures neuves. Sauf que 85% de ces immatriculations concernent des voitures de société (en leasing ou immatriculées directement par une entreprise ou un indépendant). Le particulier, lui, reste encore frileux. Pourtant, plusieurs facteurs, espérait-on tant du côté des autorités que des constructeurs, auraient dû pousser Monsieur et Madame Tout-le-Monde à passer (un peu plus vite) à la conduite électrique...

### **Le leurre des véhicules de société**

L'augmentation du nombre de voitures de société électriques a commencé il y a trois ans lorsque la Vivaldi a approuvé la loi sur l'écologisation du parc automobile. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, celle-ci prévoyait une limite de déduction fiscale de 50% pour les coûts de l'essence et du diesel des véhicules hybrides rechargeables. De plus, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, seuls les véhicules à émissions nulles achetés, loués ou pris en leasing continueront à bénéficier d'une déduction fiscale. Pour ceux achetés à partir de 2027,

la déduction sera réduite par étapes, pour atteindre finalement 67,5% en 2031. «La forte augmentation de la cotisation CO<sub>2</sub> a mis un coup d'accélérateur à la transition, confirme Stijn Blanckaert, directeur général de Renta, la fédération des sociétés de leasing et de location de voitures. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2023, la part des VE dans les commandes des loueurs de longue durée oscille entre 75% et 80%. L'écologisation des véhicules de société progresse donc rapidement.»

Certains espéraient voir le même phénomène se produire chez les particuliers. Si les sociétés et leurs employés avaient été séduits, et puisque les chiffres avaient



**La Belgique dispose  
d'un nombre  
exceptionnellement  
élevé de chargeurs  
domestiques.**

bondi, pourquoi n'en serait-il pas de même pour le reste de la population? Car l'écologisation rapide des voitures de société a donné une image déformée du marché.

Si les entreprises ont pu compter sur un geste fiscal, on ne peut pas en dire autant des particuliers. Or, le prix des véhicules électriques reste une grosse pierre d'achoppement pour qui souhaiterait acquérir un VE (*lire par ailleurs*). En Flandre, cependant, la prime régionale de 5.000 euros attribuée, durant la seule année 2024, aux particuliers qui immatriculent une voiture 100% électrique d'une valeur maximale de 40.000 euros (3.000 euros pour une occasion de moins

de 60.000 euros neuve) aide clairement à la progression des ventes, avec un bond de 157% au premier semestre 2024 par rapport à celui de 2023, selon la Febiac, la fédération de l'automobile et du cycle. Rien de tel n'existe en Wallonie. Toutefois, selon la Déclaration de politique régionale (DPR), la coalition MR-Les Engagés envisagerait de revoir la réforme de la taxe de mise en circulation enclenchée par le gouvernement précédent, avec pour objectif d'«alléger la fiscalité sur les voitures électriques, pénalisées par leur lourdeur, et les voitures neutres en carbone ainsi que d'améliorer le coefficient de soutien aux familles nombreuses». Quant au ...



BELGAINMAGE

# 90%

**seulement des nouvelles voitures particulières étaient des modèles électriques au cours des huit premiers mois de 2024.**

# L'écologisation rapide des voitures de société a donné une image déformée du marché.

... fédéral, la pression est forte pour trouver des alternatives aux accises perdues sur le diesel et l'essence. Des aides n'y seront donc pas accordées de sitôt...

«Nous comprenons que les voitures électriques ne peuvent être indéfiniment exonérées de taxes, déclare Stijn Blanckaert. Mais cela doit se faire progressivement, car la transition n'en est qu'à ses débuts. Instaurer de nouvelles taxes dissuadera les gens d'acheter un VE. Et le gouvernement n'atteindra pas la réduction des émissions nécessaire pour atteindre ses objectifs climatiques.»

## Les prix restent élevés

Chez EV Belgium, la fédération pour la mobilité zéro émission, on s'inquiète. «L'écart de prix entre les véhicules thermiques et électriques est encore trop important pour renoncer aux mesures de soutien, assure le porte-parole Philippe Vangeel. Malheureusement, la Flandre souhaite également reporter à 2035, comme en Wallonie et à Bruxelles, l'élimination progressive des voitures à moteur à combustion annoncée pour 2030. Un tel signal crée beaucoup d'incertitude dans l'industrie et encore plus chez les consommateurs. Tant que le cadre fiscal et financier n'est pas clair, les citoyens attendent de voir ce qu'il en est. Ils continueront à rouler à l'essence ou au diesel plus longtemps, ou achèteront pour le moment une voiture d'occasion.» Philippe Vangeel parle d'une «politique de stop and go» et se réfère à la Norvège, pionnière en matière de véhicules électriques. «A partir de 2025, aucune voiture particulière ou camionnette équipée d'un moteur à combustion ne pourra plus y être vendue. C'est une mesure radicale, mais réalisable grâce à quinze ans de politique cohérente au préalable.»

Quand on évoque l'écart de prix, de quels montants parle-t-on? Selon les chiffres de ventes du site spécialisé eGear.be, Tesla occupe les deux premières places avec son Model Y, un lourd SUV à



**Modèle familial le moins cher en Belgique, la Dacia Spring souffre toutefois d'une autonomie modeste et d'un temps de charge atrocement lent.**

45.970 euros (7.575 exemplaires vendus au cours du premier semestre 2024) et son Model 3, plus léger mais à peine moins cher (41.970 euros, 4.489 acheteurs). Le Volvo XC40 occupe la troisième place du podium (51.100 euros, 3.930 ventes). Suivent les incontournables Audi, BMW et Mercedes, dont les modèles s'affichent souvent entre 50.000 et 70.000 euros, en moyenne!

A la dixième place se trouve la MG4, un modèle chinois. A 32.285 euros, et 707 exemplaires vendus, cette voiture de milieu de gamme, n'est toutefois pas bon marché. Le véhicule électrique familial le moins cher sur le marché belge est la Dacia Spring, lancée cette année au prix de 16.990 euros. Mais elle est équipée de façon spartiate, son autonomie est ...

CUPRA FORMENTOR



## UNE PURE OBSESSION LA NOUVELLE CUPRA FORMENTOR

À PARTIR DE 259 €/MOIS EN RENTING FINANCIER\*

Le SUV sportif et dynamique qui bouscule le statu quo. Avec des améliorations sensationnelles de la carrosserie, un éclairage à couper le souffle et la puissance d'une voiture de course, la nouvelle CUPRA Formentor fait tourner les têtes et accélère les pulsations du cœur. Également disponible en version e-HYBRID (Plug-in Hybride).

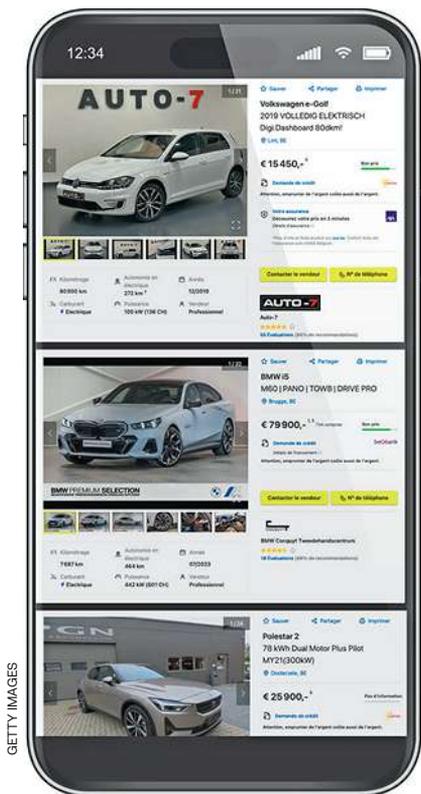
**Découvrez la CUPRA Formentor chez votre agent CUPRA.**

0,4-6,5l/100 km ♦ 9-147g CO<sub>2</sub>/km ♦ 16,1-18,3 kWh/100 km (WLTP) **D'Ieteren**  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

\* CUPRA Formentor 1.5 TSI 150ch Manuelle 6v. Prix catalogue recommandé HTVA : 32.528,93 €. Loyer HTVA : 259 €. Offre en Renting Financier calculée sur base de 60 mois et 100.000 kilomètres, avec un premier loyer majoré de 10.326,16 € HTVA et une option d'achat de 30% sous condition d'un score bonus-malus de 0. Offre réservée aux professionnels. Sous réserve d'acceptation du dossier par D'Ieteren Lease s.a., siège social : Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg - RPM Leuven - BCE 0402623937, Prix au 01/09/2024 et valables jusqu'au 30/10/2024. Image à titre illustratif uniquement. D'Ieteren Lease SA est un agent non lié de P&V Assurance (code 0058). IBAN: BE10 0016 0246 9504. contact@vdfin.be. Offre sous réserve d'erreurs et changements de prix. Infos et conditions sur cupra.be.

Tous les modèles CUPRA sont homologués WLTP. Modèle illustré équipé d'options payantes. Contactez votre agent CUPRA pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Situation au 01/09/2024 sur base des motorisations approuvées à cette date. Toutes les données environnementales sont disponibles sur [www.cupra.be/fr/environnement](http://www.cupra.be/fr/environnement) (A.R. 19/03/2004). E.R./Annonceur : D'Ieteren Automotive sa, CUPRA Import Belgique, rue du Mail 50, 1050 Ixelles. RPM Bruxelles - BCE n° 0466.909.993. Compte en banque n° IBAN BE98 2100 0009 1493.

# «La valeur résiduelle des VE est systématiquement sous-estimée en Belgique.»



GETTY IMAGES

... modeste (220 kilomètres annoncés) et son temps de charge atrocement lent. La Citroën ë-C3, beaucoup plus performante, grimpe à 23.300 euros, tandis que tous les autres modèles du segment B compact se situent entre 30.000 et 35.000 euros. Pas donné pour tout le monde... Les constructeurs assurent néanmoins de travailler à des nouveautés zéro émission dont le prix serait inférieur à 25.000 euros.

Conséquence de la cherté du marché, seuls 9% des nouvelles voitures particulières étaient des VE au cours des huit premiers mois de 2024, selon les chiffres de Vito/EnergyVille, qui surveille l'écologisation du marché automobile. Une proportion modeste, même s'il s'agit d'une augmentation substantielle par rapport aux 5,5% de 2023. Ces ventes ont surtout lieu en Flandre et à Bruxelles. La Wallonie, à l'exclusion du Brabant wallon, pèse à peine dans les chiffres belges.

## L'occasion, un levier raté

Lors de la présentation de la loi sur l'écologisation de la voiture de société, le ministre des Finances sortant, Vincent Van Peteghem (CD&V), espérait que les voitures de société électriques, via le marché de l'occasion, conduiraient à une transition accélérée de la flotte privée, estimant le potentiel de levier incontestable.

En effet, nulle part ailleurs en Europe il n'y a, proportionnellement, plus de voitures de société qu'en Belgique: en 2023, quatre voitures sur dix nouvellement immatriculées étaient des voitures en leasing. Pourtant, le marché des véhicules électriques d'occasion ne décolle pas. L'année dernière, les VE n'y représentaient que 1,9%; au cours du premier semestre 2024, ils ont atteint 2,6%, ce qui est resté très modeste.

Parmi les causes? La première génération des véhicules de société électriques présentait une autonomie trop faible pour être intéressante en tant que véhicules d'occasion. Ce n'est plus le cas, mais l'effet de ruissellement espéré s'est avéré très décevant. La moitié des voitures en leasing

disparaissent du parc automobile belge après seulement cinq ans, et même les trois quarts après huit ans. Les conclusions d'une étude Vito/EnergyVille publiée au début de cette année s'appliquent tant aux voitures électriques qu'à celles à carburant fossile. Ces dernières sont mises à la casse ou, plus souvent, exportées vers les pays voisins où elles se vendent mieux sur le marché de l'occasion. «La valeur résiduelle des VE est systématiquement sous-estimée en Belgique, regrette Bart Massin, président d'EV Belgium. Par ignorance, nous regardons encore à travers le prisme de la technologie diesel: après 200.000 kilomètres, une voiture est bonne pour la casse ou l'exportation vers l'Afrique. Or, c'est totalement différent avec une voiture électrique, plus résistante à l'usure, possédant moins de pièces mécaniques et particulièrement facile à entretenir. Pour preuve, le fabricant coréen KGM offre une garantie de 1,25 million de kilomètres sur ses derniers modèles! Un exploit que même Rolls-Royce n'oserait pas. L'ignorance est malheureusement aussi de mise dans l'industrie: nos garages sont encore peuplés de mécaniciens automobiles formés à l'ère fossile. Il y a inadéquation, car le véhicule électrique a plus de points communs avec un ordinateur portable ou un smartphone qu'avec une voiture classique. Avantage de la situation: il y a de formidables affaires à faire sur le marché de l'occasion. Pour 30.000 euros, on peut trouver une Audi Q8. Certes, le compteur affichera peut-être 300.000 kilomètres, mais une telle voiture roulera facilement un million de kilomètres.»

Les aubaines ne devraient toutefois pas durer... Selon Bart Massin, dans un marché plus mature, les prix de l'occasion risquent de s'envoler. Dommage pour les chasseurs de bons plans. Mais une bonne chose pour l'image et la croissance des EV. Après tout, une valeur résiduelle plus élevée pèse dans le TCO (le *total cost of ownership*, le coût global tout au long du cycle de vie) qui, selon l'expert, favorise déjà les véhicules électriques. «Le conducteur d'une auto ...



# Audi Q6 e-tron Corporate Editions

à partir de

**575** €/mois\*

HTVA en Renting Financier



Vous aimez aller toujours de l'avant et vous fixer de nouveaux objectifs ? Voilà pourquoi les superbes **Audi Q6 e-tron Corporate Editions** répondent parfaitement à vos ambitions professionnelles. En plus d'une offre attractive en Renting Financier avec **une déductibilité fiscale de 100 %**, ces modèles disposent d'**un équipement de série complet** et d'**une autonomie allant jusqu'à 637 km (WLTP)**.

Découvrez les Audi Corporate Editions sur [audi.be](https://www.audi.be)

16,5-19,9kWh/100KM • 0G CO<sub>2</sub>/KM (WLTP)

Contactez votre distributeur Audi pour toutes information relative à la fiscalité de votre véhicule.

**D'leteren**  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : [www.audi.be](https://www.audi.be)

\* Audi Q6 e-tron Corporate. Prix catalogue HTVA: 59 834,71 € hors frais de livraison. Loyer HTVA: 574,08 €. Offre en Renting Financier Audi Financial Services calculée sur base de 60 mois et 100 000 kilomètres, avec un premier loyer majoré de 13 242,15 € HTVA et avec une option d'achat de 30 %. Offre réservée aux professionnels. Prix au 01/09/2024 et valable jusqu'au 31/10/2024. Sous réserve d'acceptation du dossier par D'leteren Lease s.a. (filiale et agent de crédit lié de Volkswagen D'leteren Finance s.a.) dont Audi Financial Services est une dénomination commerciale. Siège social : Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg - RPM : Leuven 0402623937. D'leteren Lease s.a. est un agent d'assurance de P&V Assurances sc (code 0058). IBAN: BE10 0016 0246 9504. Sous réserve d'erreurs et de changement de prix. E.R./Annonneur: D'leteren Automotive s.a./n.v., Audi Belgium, Rue du Mail 50, 1050 Ixelles, RPM Bruxelles, BCE 0466 909 993, IBAN BE42 3100 1572 0554.

# «Il y aura toujours des automobilistes pour qui la voiture électrique n'est pas la solution idéale.»

... à essence fait le plein en moyenne pour 300 euros par mois, calcule-t-il. Cinq années de conduite coûtent donc 18.000 euros. Avec un VE, on tombe à 12.000 euros, et même 8.000 euros si on charge intelligemment grâce aux tarifs horaires dynamiques. Le prix du kilowatt-heure (kWh) peut en effet varier d'un facteur 20 en fonction de l'exploitant de la station de recharge et de la carte de recharge (*lire par ailleurs*). La recharge à domicile à l'aide d'une borne couplée à des panneaux photovoltaïques est toujours la moins chère, tandis que la recharge rapide est la plus coûteuse.»

Par ailleurs, «les changements de fiscalité ne signifient pas que les voitures de société à moteur diesel ne seront bientôt plus autorisées à circuler sur les routes belges. Les sociétés de leasing continueront à proposer ces modèles, assure Stijn Blanckaert, directeur de Renta. Il y aura toujours des automobilistes pour qui le VE n'est pas la solution idéale. Notamment les commerciaux qui parcourent chaque jour des centaines de kilomètres dans des régions où les bornes de recharge sont rares, ou les professionnels qui doivent tracter une remorque. Pour ces personnes, la réforme fiscale rendra leur mobilité beaucoup plus chère.»

Selon les données de la Febiac, 900.000 véhicules utilitaires légers avec permis de conduire B circulent en Belgique: 90% roulent au diesel, 7% à l'essence. Seul un véhicule sur 100 est équipé d'un moteur électrique. La principale raison est qu'«il n'existe actuellement qu'une offre très limitée avec une autonomie suffisante et une charge utile pour un usage professionnel, précise Stijn Blanckaert. En outre, il n'y a pas d'incitants fiscaux pour compenser les coûts beaucoup plus élevés lors de l'achat ou de la location; ce n'est qu'à partir de 2025 qu'ils pourront être partiellement déduits des bénéfices imposables. C'est un pas dans la bonne direction, mais sera-ce suffisant? Je crains qu'un diesel reste un choix rationnel dans ce segment pendant encore un certain temps...» ●

## La peur de la batterie vide, un mythe?

L'autonomie de la batterie est souvent citée comme un frein à l'achat d'une voiture électrique. Pourtant, le déploiement de l'infrastructure de recharge est désormais plus rapide que la croissance du parc de véhicules électriques. Selon les dernières données d'EV Belgium, la Belgique comptait, fin juin dernier, 72.000 points de charge accessibles au public (plus de 55.000 en Flandre, quasi 10.000 en Wallonie et 7.000 à Bruxelles) dont 3.970 chargeurs rapides à courant continu, pour un parc de 250.000 VE. La Norvège, la Suède, le Danemark et les Pays-Bas font mieux, mais le classement européen ne tient pas compte d'un facteur important. La Belgique dispose d'un nombre élevé de chargeurs domestiques en plus de l'infrastructure publique. Cette avancée devrait permettre d'éliminer l'un des principaux obstacles à la marche triomphale de la voiture électrique: l'angoisse de la batterie vide. La peur de manquer d'électricité sur la route n'est pas qu'imaginaire, tempère toutefois le service de dépannage Touring: «Nous avons effectué 11.372 interventions sur des voitures électriques entre le début du mois de janvier et la fin du mois d'août 2024, précise Joost Kaesemans, directeur des relations publiques. Ces interventions allaient des câbles de recharge cassés aux problèmes classiques de freins ou de pneus, en passant par

des passes de recharge hésitantes. Mais nous avons également dû intervenir 858 fois pour une batterie déchargée. Ce n'est donc pas rare, et ce n'est pas pour rien que nous possédons quatre véhicules d'appoint équipés d'un chargeur rapide pour aider les conducteurs immobilisés.» En collaboration avec la VUB, Touring a participé à la partie belge d'une enquête sur l'anxiété liée à l'autonomie, mise en place par l'Observatoire européen des carburants alternatifs (EOFA). Parmi les conducteurs de véhicules électriques interrogés dans notre pays, 83% se sont déclarés satisfaits de l'autonomie. Cependant, le scepticisme reste élevé parmi la majorité des personnes interrogées, des conducteurs qui ne roulent pas (encore) à l'électricité. Ainsi, 68% considèrent que les voyages à l'étranger avec un VE sont irréalisables parce qu'ils doivent s'arrêter trop souvent pour recharger; un peu moins de la moitié craignent qu'il n'y ait pas assez de bornes de recharge sur la route ou redoutent le temps des sessions de recharge. Le contraste avec les conducteurs de VE interrogés est saisissant: 70% d'entre eux estiment que les déplacements à l'étranger sont faciles, voire très faciles; 83% ont déclaré qu'ils opéreraient à nouveau pour un véhicule électrique. Parmi les conducteurs de véhicules non électriques, seuls 11,8% envisagent un tel achat.