

Analyse du projet de Masterplan national pour l'introduction à grande échelle de véhicules électriques en Belgique

projet rédigé par le SPF Economie¹, version 3 du 01/12/2011

La Fédération Inter-Environnement Wallonie n'a pas été associée à la rédaction du projet, mais a été invitée à la présentation qui en a été faite le 13 décembre 2011. Elle propose ici une analyse en deux temps de ce document : remarques globales sur le projet de Masterplan, puis remarques plus précises sur certains points.

1. **Objectivation du postulat de base du Masterplan**

Le Masterplan est entièrement construit sur un postulat de base : *il serait bénéfique et nécessaire d'introduire à grande échelle les voitures électriques en Belgique*. Partant de là, une vaste série de mesures est proposée, mettant à contribution de manière très importante les finances publiques.

Il importe de souligner que le point de départ est d'emblée considéré comme acquis, sans qu'une analyse indépendante visant à en objectiver la pertinence n'ait pu avoir lieu.

Dans ce contexte, la recommandation principale que formule Inter-Environnement Wallonie porte sur la nécessité d'objectiver la pertinence d'une politique visant l'introduction à grande échelle des voitures électriques. A cette fin, IEW se réfère à un avis récent du CFDD² qui affirmait :

Le pouvoir fédéral a mis en place des mesures fiscales favorisant l'achat de véhicules émettant moins de CO₂. Suite à leur succès auprès des particuliers, le coût de ces mesures a crû de manière très importante depuis leur mise en place. De plus, certaines autorités régionales ont pris des mesures similaires. Parallèlement, les autorités fédérales ont adapté le régime fiscal des véhicules de société en vue de favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants.

Dans le cadre d'une approche éco-fiscale intégrée, le CFDD demande une évaluation globale de l'efficacité de ces mesures et des coûts qu'elles induisent pour les finances publiques (tant fédérales que régionales), avant toute modification d'une norme existante ou toute introduction d'une nouvelle mesure. Cette question est particulièrement importante dans un contexte de rigueur budgétaire.

Le CFDD demande donc qu'une étude indépendante soit financée pour répondre à ces questions. Cette étude devra notamment traiter :

- *de la cohérence de l'ensemble de ces mesures (notamment entre fédéral et régions),*

¹ Avec l'aide des Professeurs Jacquemin (FUNDP) et Van Mierlo (VUB), ainsi qu'une implication forte de l'industrie.

² Avis sur l'utilisation de la fiscalité verte en faveur de l'éco-conduite, le 23 septembre 2011
http://www.belspo.be/frdocfdd/DOC/pub/ad_av/2011/2011a12f.pdf

- *des impacts environnementaux et sociaux,*
- *des avantages collatéraux,*
- *des effets d'aubaine et*
- *de l'effet rebond.*

Pour des raisons évidentes de crédibilité et d'indépendance, une telle étude « coûts-bénéfices » ne peut être menée par les personnes qui ont rédigé le projet de Masterplan.

Pour Inter-Environnement Wallonie, si la voiture électrique présente certains avantages indéniables (absence de pollutions locales, dont le bruit, et réduction de la dépendance au pétrole, principalement), son introduction à large échelle – en particulier si cela requiert un soutien massif et coûteux de la part des pouvoirs publics – pose plusieurs questions fondamentales aux niveaux économique, social et environnemental³ :

- nouvelles dépendances géopolitiques liées à l'approvisionnement en lithium et terres rares ;
- augmentation sensible des inégalités en matière d'accès à la mobilité ;
- réductions de CO2 largement insuffisantes et pollutions supplémentaires sur le cycle de vie complet (batteries notamment).

De manière générale, réaliser des déplacements individuels avec un engin pesant plus d'une tonne n'est efficace ni d'un point de vue énergétique, ni d'un point de vue environnemental. Ainsi, la voiture électrique n'offre pas de réponse à certains des problèmes les plus importants de notre mobilité actuelle : un embouteillage vert reste un embouteillage...

En maintenant l'illusion qu'une pérennisation de la mobilité actuelle est possible, la voiture électrique ne risque-t-elle pas de nous engager dans une fausse solution ?

2. Le rôle des pouvoirs publics

Le projet de Masterplan donne un rôle central aux pouvoirs publics, en particulier pour la mise en place des nombreuses mesures de soutien proposées.

Il risque d'aboutir à un détournement des moyens publics au détriment de solutions de mobilité plus efficaces environnementalement et plus justes socialement, comme le développement nécessaire des transports en commun et des modes doux.

Au niveau des coûts pour les pouvoirs publics, le chiffrage des mesures est encore fortement lacunaire dans le projet. **Ce chiffrage doit impérativement être réalisé préalablement à l'adoption du Masterplan.**

³ Voir le dossier de la Fédération consacré à cette question :
« Véhicules électriques ? Changer de mobilité, pas de voiture ! »
<http://www.iew.be/spip.php?article3924>

On peut néanmoins estimer que les coûts seraient très importants (plusieurs centaines de millions d'euros), notamment pour les mesures proposées suivantes :

- action 2 : mesures financières (soutien à l'achat, etc.)⁴.
- action 4 : infrastructure de recharge
- action 5 : garantie de l'approvisionnement énergétique. En particulier, l'adaptation du réseau local de distribution d'électricité pour offrir une puissance permettant le rechargement simultané de plusieurs véhicules électriques. A l'échelle locale, ces besoins de puissance supplémentaires peuvent être très significatifs par rapport aux capacités du réseau existant.
- action 9 : rôle des autorités en tant que « launching customer », prévoyant l'installation de bornes de rechargement par les pouvoirs publics, ou la définition de quotas d'achats obligatoires de véhicules électriques par les autorités publiques.

Ces mesures sont symptomatiques de l'influence d'un secteur privé qui cherche avant tout à sociabiliser les risques dans un secteur dont le développement est encore sujet à de fortes incertitudes.

3. **Question sociale**

Aujourd'hui déjà, les premiers citoyens à bénéficier des mesures de soutien à l'achat de voitures électriques appartiennent à la catégorie la plus aisée de la population, qui peut se permettre l'acquisition de tels véhicules. Ce sont ainsi des sommes substantielles⁴ qui sont attribuées par les pouvoirs publics à ces personnes aisées.

Dans un même temps, la mobilité des catégories plus pauvres de la population semble oubliée : réduction de l'offre de transport en commun (SNCB, TEC...), dégradation du service et augmentation sensible des tarifs.

Cette question sociale est totalement absente du projet de Masterplan.

Au vu des moyens dont disposent les pouvoirs publics, des choix politiques doivent être posés, qui prennent en compte, non seulement les intérêts des acteurs industriels, mais aussi les impératifs de justice sociale et d'efficacité environnementale.

4. **Efficacité environnementale**

La première nécessité politique, en matière de mobilité durable, est l'établissement d'un plan global et de long terme : définir une vision de la mobilité durable à l'horizon 2050 et les politiques

⁴ En 2011, un particulier qui achète une voiture électrique peut obtenir jusqu'à 9.190 EUR de réduction d'impôt et 4.500 EUR de prime de la Région wallonne, soit 13.690 EUR. A cela, il faut ajouter d'autres formes de soutien, comme l'absence d'accises sur l'électricité utilisée à des fins de mobilité (avantage estimé à 4.000 EUR sur la durée de vie du véhicule), ou l'application automatique des niveaux les plus bas pour la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation en Wallonie.

de transition nécessaires en intégrant les objectifs d'une diminution de la demande de transport et du report modal (utilisation préférentielle des transports en commun, des modes doux, des voitures partagées, etc.). Cette vision doit faire le lien avec les autres politiques publiques, en particulier l'aménagement du territoire.

Établir un masterplan pour une technologie particulière ne peut avoir de sens que dans le cadre d'une telle vision politique plus large.

En particulier, les réductions d'émissions de CO₂ permises par la voiture électriques semblent fortement surestimées par les auteurs du projet de Masterplan. Une analyse cycle de vie complète des véhicules montre que les réduction d'émissions de CO₂ permises par le remplacement d'une voiture thermique par une voiture électrique sont assez modérées⁵ : de l'ordre de 10 à 20%.

Dans l'attente d'une telle vision, les solutions de mobilité à très haut potentiel environnemental – et souvent sous-exploitées chez nous –, telles que le vélo (électrique) doivent être promues.

5. Remarques sur des points précis

Hormis la question des coûts des mesures, qui a été abordée ci-dessus, voici quelques éléments :

- La section 4.1 devrait inclure les statistiques concernant les vélos électriques (environ 10.000 unités vendues par an en Belgique).
- La section 5, « opportunités pour la Belgique », nécessite un chiffrage précis : Quelles quantité d'émissions de CO₂ peuvent être évitées ? Combien d'emplois nets cette mutation industrielle permet-elle d'obtenir par rapport à d'autres options ? Combien de pétrole sera économisé ? La dépendance au lithium et aux terres rares n'est-elle pas un risque pour notre économie ? Combien d'électricité pourra être stockée de manière réaliste dans le parc de VE ? Etc.
- Deux opportunités mériteraient d'être ajoutées à cette section 5 :

1) l'opportunité de repenser de manière globale notre mobilité, dans le sens d'une moins grande prédominance de la voiture individuelle.

2) l'opportunité d'aller vers des véhicules individuels nettement plus légers : nouveaux types de véhicules, vélos à assistance électrique, etc.

- La très délicate question de la dépendance aux terres rares nécessaires à la fabrications des moteurs devrait être abordée dans la section 6.
- Action 1 : le projet a l'ambition de rassembler de nombreux acteurs, dont les organisations sociales, mais la démarche émane à ce stade d'un cercle restreint et fortement lié à des intérêts industriels.
- Action 2 : rien n'est prévu pour les vélos électriques, qui sont pourtant parmi les solutions les plus intéressantes en termes d'externalités positives.
- Action 2 : prévoir 30% de réduction directe pour l'achat d'une voiture électrique est un cadeau totalement injustifié à l'attention des catégories sociales les plus aisées qui sont les

⁵ Voir l'analyse d'IEW : « Voitures électriques et CO₂ : infos et intox »
http://www.iewonline.be/IMG/pdf/120110_NL_Voitures_electriques_et_CO2.pdf

première concernées par de tels achats. De même, l'exonération envisagée des taxes de circulation et de mise en circulation, ou la déductibilité à 150% pour les voitures électriques de société sont des mesures totalement inadéquates. Comme mentionné plus haut, ces mesures socialement injustes et environnementalement inefficaces pourraient avoir un coût démesuré pour les finances publiques.

- Action 3 : il est choquant de vouloir donner les privilèges réservés aux usagers collectifs de la route (bande bus) à certains usagers automobiles privés. Prévoir des emplacements de stationnement publics, mais réservés aux seuls possesseurs de VE pose également question.
- Action 4 : les mesures doivent être chiffrées. Ce n'est pas aux pouvoirs public de prendre en charge l'installation des « pompes à essence de demain ». L'installation de bornes de rechargement ne peut en outre se faire au mépris des règles urbanistiques existantes.
- Action 4 : les vélos électriques, qui ont été intégrés tardivement au projet de Masterplan, sont oubliés dans l'action 4. Il serait prioritaire, dans une vision globale de mobilité, et beaucoup plus économique d'imposer des espaces de rangement pour vélo (avec possibilité de recharge éventuelle) lors de la construction de nouveaux bâtiments (plutôt que des bornes de rechargement).
- Action 5 : il est nécessaire de chiffrer précisément la demande électrique supplémentaire, ainsi que les coûts importants liés à l'adaptation du réseau local d'électricité préalablement à l'adoption du Masterplan.
- Action 6 : il est impératif de légiférer pour imposer le recyclage des véhicules électriques, batterie comprise. Le constructeur qui met sur le marché un véhicule pourrait être responsable à ce niveau.
- Action 7 : si l'argent public finance la recherche, les résultats doivent être publics. Il serait important d'analyser de manière indépendante et en détail le cycle de vie des véhicules électriques et d'objectiver leur potentiel environnemental.
- Action 8 : ce n'est pas au pouvoir public d'assumer le coût de la formation des professionnels du secteur automobile à cette nouvelle technologie. Les entreprises ont des obligations en matière de formation continuée de leur personnel.
- Action 9 : ce n'est pas le rôle des pouvoirs publics de lancer un secteur industriel⁶. L'installation de bornes de rechargement ou la définition de quotas d'achats obligatoires de véhicule électriques par les autorités publiques ne se justifie en rien.
- Action 10 : comme pour l'action 3, il n'est pas pertinent d'avoir de nouvelles normes ou privilèges spécifiques aux voitures électriques en matière de code de la route. Cependant, il est pertinent de permettre l'émergence de nouvelles catégories de véhicules légers, tels les LEVs (light electric vehicles, à mi-chemin entre les voitures et les vélos).

⁶ en particulier dans la mesure où la preuve de bienfaits sociétaux substantiels n'est pas établie.

- Action 10 : en ce qui concerne l'extension du système de prêts verts pour l'achat de véhicules électriques, le CFDD a récemment demandé une évaluation « coût-efficacité » de la mesure et s'interrogeait également sur le public réellement bénéficiaire de la mesure⁷.
- Action 11 : les pouvoirs publics n'ont pas à prendre en charge la publicité ou la communication en faveur d'un secteur industriel.
- Action 13 : il est sage de donner la priorité à des flottes captives pour l'introduction de la voiture électrique, car l'infrastructure de recharge nécessaire est alors très limitée, en particuliers pour les itinéraires fixes. Les véhicules de livraison postale ou de livraison de médicaments constituent à ce titre des flottes captives intéressante pour l'introduction de la voiture électrique. Les expériences de voitures partagées pourraient également être encouragées à ce niveau, d'autant qu'elles ont l'avantage de modifier la manière d'envisager la mobilité vers une palette de solutions complémentaires.
- De manière générale, il serait souhaitable que le Masterplan envisage plus spécifiquement l'apport que pourraient offrir les véhicules légers, tels les LEVs (light electric vehicles, à mi-chemin entre les voitures et les vélos) dans les défis de la mobilité actuelle. En fonction de cela, les meilleurs moyens pour stimuler l'utilisation de ces solutions légères pourront être définis. Il y a clairement là un créneau encore inexistant à développer.
- De manière complémentaire, le créneau des vélos électriques (VAE) doit être soutenu prioritairement. Il est tout à fait regrettable que le projet de Masterplan n'offre pas une place plus importante aux mesures ciblant cette solution légère et peu coûteuse. Les VAE présentent un potentiel immense, très largement sous-exploité, et l'investissement dans cette technologie est peu risqué, en comparaison avec ceux requis pour le développement des voitures électriques.

6. Conclusion

Comme toute nouvelle technologie, la mobilité électrique est aujourd'hui un investissement à risque. Savoir si les pouvoirs publics doivent supporter ce risque est une question qui mérite d'être posée. La réponse doit être évaluée au regard des bénéfices sociétaux qui peuvent être attendus de cette technologie de manière réaliste.

Dans ce débat, le secteur industriel défend logiquement ses intérêts, en prônant une sociabilisation la plus large possible du risque. Il est cependant nécessaire de pouvoir se dégager d'une vision sectorielle pour évaluer globalement les enjeux, que ce soit sur le plan économique, social ou environnemental.

Le présent projet de Masterplan risque d'aboutir à un détournement important de moyens publics au détriment de solutions de mobilité plus efficaces environnementalement et plus justes socialement, comme le développement nécessaire des transports en commun et des modes doux.

⁷ http://www.frdo-cfdd.be/DOC/pub/ad_av/2011/2011a13f.pdf



En ce qui concerne les véhicules électriques, leur véritable bénéfice semble se situer au niveau des véhicules légers (tricycles, quadricycles) et très légers (scooters, vélos, etc.). Ce sont ces véhicules qui devraient prioritairement être promus.

Rappel de la position et des recommandations politiques d'Inter-Environnement Wallonie :
http://www.iewonline.be/IMG/pdf/CMR_PC_NL_111011_Position_Vehicules_Electriques.pdf