

«Le gaz est moins taxé que l'électricité, c'est un contresens écologique»

Entretien **Robert van Apeldoorn**

Joeri Van Mierlo, spécialiste de la voiture électrique, dirige le laboratoire MOBI VUB. Il regrette que le monde politique manque de constance pour encourager la transition.

Observez-vous une dynamique favorable à la transition vers les voitures électriques, ou ressentez-vous des vents contraires du côté des politiciens?

Je ne vois pas de bouleversements majeurs, mais des évolutions politiques, c'est indéniable. Pour l'effet, cela dépend de la perception du public. Dans une étude réalisée voici une dizaine d'années, nos recherches avaient identifié trois obstacles majeurs: le prix d'achat, l'autonomie, la disponibilité de bornes de recharge. Depuis lors, les progrès ont été considérables. L'autonomie, qui oscillait entre 100 et 200 kilomètres, atteint 400, 500 kilomètres voire davantage. Les prix diminuent doucement. Pour l'infrastructure de recharge, les réglementations européennes imposent un socle minimal de bornes; le déploiement suit la progression du marché. Mais lorsque

les échéances électorales arrivent, les partis veulent imprimer leur marque. L'absence de vision à long terme, avec des modifications de politique, génère de l'incertitude chez les acheteurs, dans l'industrie. Or, la voiture n'est pas un bien de consommation remplacé chaque année: elle dure 15 ou 20 ans. La stabilité d'une politique est donc essentielle. En Flandre, la taxe de circulation, qui était de zéro, a été révisée. Le montant ne bouleverse pas la situation. C'est un mauvais signal.

Pourtant, la Belgique figure dans le peloton de tête de la transition. En juillet, près de quatre autos sur 10 immatriculées neuves étaient électriques. Est-ce suffisant?

Le principal instrument qui explique ces chiffres est la fiscalité des voitures de société: seules les zéro émission bénéficient d'une déduction favorable. D'où une percée de la voiture électrique dans les flottes et sur le marché. Cela devrait percoler dans le marché de la seconde main.

Pensez-vous que ce rythme est suffisant pour atteindre l'objectif de la vente ...



«Les pouvoirs publics devraient impérativement simplifier les règles d'équipement.»

Joeri Van Mierlo, spécialiste de la voiture électrique.

Transition électrique

... de 100% de voitures neuves en Flandre à partir de 2029, ou ceux de Bruxelles et de Wallonie, plutôt en 2035?

C'est un objectif ambitieux, calqué sur ceux de l'Europe, qui visaient initialement 100% de voitures neuves zéro émission en 2035. Le lobby automobile a obtenu une révision pour réduire le plafond de 100% à 90%, mais cela signifie tout de même que la quasi-totalité des modèles neufs seront électriques. L'effet est modeste, le signal envoyé aux citoyens est négatif. Il dit: «Nous revoyons nos ambitions à la baisse.»

Cela dit, il y a un malentendu: beaucoup de gens pensent que l'objectif de 2035 a été supprimé ou reculé...

Absolument. Pour revenir à l'interrogation de base, le contexte, l'objectif est d'arriver à la neutralité carbone en 2050. C'est une nécessité: la planète brûle, inutile de faire un dessin. Dans les transports, les options sont limitées: il faut miser sur des véhicules électriques, alimentés par de l'énergie renouvelable, éolienne, solaire, hydraulique, pour que les émissions, en amont, soient nulles. Si l'on vise un parc auto propre en 2050, qu'une voiture dure, disons, 15 à 17 ans, cela donne une échéance en 2035 pour l'arrêt de l'achat de voitures à carburant. Plusieurs pays ou régions ont fixé des échéances à 2029, 2030 ou 2035.

La disparité des objectifs et des mesures (fiscalité, primes) entre les Régions n'est-elle pas dommageable à la transition?

La complexité institutionnelle ne touche pas seulement la mobilité. Le pays compte six gouvernements. Les émissions polluantes et le dérèglement climatique ignorent les frontières régionales et communautaires.

Ne faudrait-il pas s'accorder pour harmoniser les mesures, les objectifs, la fiscalité? Introduire des primes, comme chez nos voisins, serait-il utile?

Le levier sur les voitures de société a déjà prouvé son efficacité. Une meilleure concertation entre les Régions pour rendre les règles cohérentes serait évidemment souhaitable. Mais j'insiste: le plus important, c'est la visibilité à long terme. Chaque changement opéré par chaque législature crée de l'incertitude.

Il y a deux ans, la Flandre avait mis en place une prime à l'achat temporaire...

Les primes aident à amorcer la pompe. Elles permettent de compenser le prix plus

élevé des voitures électriques, surtout pour les particuliers. A mesure que le marché grandit, les coûts diminuent, ces subventions perdent leur pertinence et deviennent coûteuses pour les budgets publics.

Les particuliers, justement, choisissent peu la voiture électrique:

ils ne représentent guère qu'un achat sur 10 de voitures neuves... C'est un problème.

Regardons la réalité du marché automobile: les deux tiers concernent des voitures d'occasion. On se focalise souvent sur le neuf, mais les particuliers y sont minoritaires, toutes motorisations confondues. Ils achètent surtout des voitures d'occasion. C'est là qu'il faut intervenir, quand les voitures de société arrivent sur le marché de la seconde main. Le leasing social ou d'autres instruments pourraient aider à stimuler les ventes de ces voitures.

Les voitures électriques d'occasion peinent à séduire, ce qui explique une décote rapide. Beaucoup se méfient de la durée de vie de la batterie.

La confiance doit se construire. C'est une étape classique dans les ruptures technologiques. Les batteries ont considérablement évolué. Il y a 10 ou 15 ans, elles permettaient 100 à 200 kilomètres

«Je ne vais quasiment jamais à un chargeur rapide, sauf en vacances.»



d'autonomie, subissaient des décharges profondes quotidiennes, qui conditionnent fortement la dégradation chimique. Aujourd'hui, quand la batterie peut tenir 500 kilomètres, on tend à aller moins bas dans le niveau de celle-ci. C'est bien plus dommageable de vider une batterie à près de 0% que de descendre à 30% ou 50%, puis de recharger jusqu'à 80%. Une batterie tolère typiquement 2.000 cycles de charge. Avec 500 kilomètres d'autonomie, cela signifie théoriquement un million de kilomètres. Peu de voitures ont atteint ce kilométrage, mais c'est l'ordre de grandeur attendu. Les consommateurs doivent peu à peu intégrer que la batterie survivra à la voiture.

Quels autres leviers pourraient pousser le marché de la seconde main?

Le passeport européen des batteries jouera un rôle déterminant. Il apportera une transparence totale sur l'état de santé de celles-ci, l'origine des matières premières. Il sera obligatoire à partir de 2027 dans l'UE.

Les réseaux de recharge publics belges, rapides ou non, sont-ils désormais suffisants? Il y a encore des disparités entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie.

La Wallonie est en train de combler son retard pour la recharge rapide. Quand je descends en France avec une autonomie de 400 kilomètres, je fais ma première charge dans l'Hexagone, mais un rattrapage est bienvenu avant de passer la frontière, dans le sud du pays. Le règlement européen AFIR impose des bornes de recharge rapide tous les 50 ou 60 kilomètres, en adéquation avec l'évolution du parc. Le véritable étranglement se trouve dans les villes. A la campagne, recharger chez soi est un jeu d'enfant. En ville, c'est autre chose: à Bruxelles, seuls 10% des ménages disposent d'un box privatif. Tous les autres dépendent des bornes sur la voie publique ou vivent en copropriété, où installer une borne dans le garage en sous-sol est un parcours du combattant. Les pouvoirs publics devraient impérativement simplifier les règles d'équipement. ...

Une batterie tolère 2.000 cycles de charge. Ce qui revient, avec 500 kilomètres d'autonomie, à un million de kilomètres, en théorie.

Le laboratoire MOBI VUB

Joeri Van Mierlo est le fondateur et directeur du laboratoire MOBI VUB, qui travaille sur la mobilité électrique depuis plusieurs décennies, réputé internationalement pour ses recherches sur les batteries, avec le Battery Innovation Center (BIC). MOBI VUB travaille aussi sur la conduite autonome. Professeur à la VUB, il est expert dans la technologie des véhicules hybrides et électriques, et dans l'étude de la comparaison environnementale et économique de véhicules dotés de différentes motorisations (carburant, hybride, électrique). Le siège de MOBI VUB est situé à Bruxelles, sur le campus de la Plaine.

... La recharge rapide peut-elle devenir une solution pour tous ceux qui ne peuvent charger chez eux ou dans la rue? Cela dépend du coût du kWh. Les écarts tarifaires sont considérables. Certaines bornes facturent jusqu'à 75 ou 77 cents par kWh. Avec des abonnements, on peut descendre à 40 ou 50 cents par kWh, mais avec des panneaux photovoltaïques à domicile, la charge est virtuellement gratuite. Avec un tarif dynamique, certains jours, les tarifs sont négatifs: on est payé pour charger sa voiture. A Reims, en France, je voyais des bornes à 75 cents le kWh, d'autres à 25 cents. Le marché finira par converger.

Pourquoi les recharges rapides sont-elles souvent plus chères en Belgique qu'en France?
C'est un problème récurrent. En Belgique, la facture d'électricité est surchargée par des accises, des taxes, le coût du transport, de la distribution. Les frais de réseau sont plus élevés en Wallonie qu'en Flandre. Les pouvoirs publics peuvent agir, d'autant que le gaz est proportionnellement moins taxé que l'électricité: c'est un contresens écologique, tant pour la voiture électrique que pour les pompes à chaleur.

Le recours fréquent à la recharge rapide est souvent considéré comme dommageable pour la batterie. Est-ce encore vrai?
Son effet est en fait minime. Il y a un effet, mesurable, rien de dramatique. D'autres facteurs sont bien plus dommageables, comme laisser la batterie souvent à 100% dans de fortes chaleurs. Je conseille de ne pas dépasser les 80%, et de réserver 100% aux grands départs en vacances.

BYD et d'autres constructeurs chinois annoncent des recharges hyperrapides, en quelques minutes, avec des bornes ultrapuissantes. Est-ce réaliste, pertinent, désirable?
C'est techniquement faisable et recrée l'expérience d'un plein d'essence en cinq à 10 minutes. Mais l'usage habituel d'une voiture électrique repose sur des recharges d'opportunité, au bureau, chez soi, sur le parking d'un magasin. Je ne vais quasiment jamais à un chargeur rapide, sauf en vacances. Sur le fond, amener une puissance de 1.000 kW par point de chargement impose une contrainte démesurée pour la distribution de courant. ●

La Wallonie peut-elle rattraper la Flandre?



Retard d'équipement, coût de recharge parfois élevé... La transition patine hors de Flandre. Pour Matthias Pletinckx (Fastned), l'urgence reste le déploiement massif de bornes rapides.

Récemment, vous avez ouvert une station de recharge à Libin, à proximité de l'Euro Space Center et de l'autoroute E411. S'agissait-il de rattraper le retard de votre réseau en Wallonie, comme du reste d'autres réseaux de charge rapide?
Nous souhaitons en effet nous développer en Wallonie, où Fastned possède 10 stations de charge rapide, un chiffre qui doublera l'an prochain. Celle de Libin compte 12 prises. En comparaison, nous avons actuellement 46 stations en Flandre et une à Bruxelles.

Est-il plus difficile de se développer en Wallonie? Apparemment, la Sofico, qui gère les autoroutes, n'accepte pas l'installation de stations de recharge sur les parkings sans station-service, contrairement à la Flandre.
Nous n'avons effectivement pas vu d'appel d'offres pour ce type d'installation, comme cela existe en Flandre, où nous avons obtenu des emplacements, notamment à Peutie et à Gentbrugge. Peut-être cela viendra-t-il.

Fastned possède 10 stations de recharge en Wallonie. Ce chiffre doublera en 2027.

Nous constatons néanmoins une volonté d'améliorer l'infrastructure. L'intercommunale Idelux a ainsi lancé un appel d'offres que nous avons remporté, et qui nous donne accès à des emplacements parfois très près d'autoroutes, comme à Libin.

Est-ce encore plus compliqué à Bruxelles?
La dynamique y est différente, nous y possédons une seule station. La ville est plus complexe. Le trafic entrant et sortant est important: nous souhaitons être présents sur les grands corridors, d'autant que les Belges sont les champions en ce qui concerne la longueur moyenne du trajet domicile-lieu de travail: 61 minutes par jour, selon SD Worx. Ils peuvent donc avoir besoin de charger en route.

Dans les divers baromètres sur la transition vers la voiture électrique, il apparaît que la Belgique est compliquée, que les incitants varient d'une Région à l'autre. Ne faut-il pas harmoniser les objectifs, améliorer les incitants?
Honnêtement, que ce soit dans deux, cinq ou 10 ans, le pays est sur la voie d'une électrification complète. Même si certaines Régions vont plus vite que d'autres. Il faut investir aujourd'hui dans l'infrastructure, partout, c'est un préalable. La Belgique fait partie des pays où l'électrification est la plus avancée. A la fin 2026, 10% du parc automobile devrait être constitué de voitures électriques, soit 600.000 véhicules. On est en tête de la transition en Europe, on peut en être fier. La Wallonie développe son infrastructure un peu plus lentement, mais les investissements arrivent.

Fastned a levé 200 millions d'euros de financement pour équiper la Belgique et la Suisse. Plus il y a de stations, plus les automobilistes seront rassurés sur la possibilité de charger partout.

Le problème reste le prix. Fastned facture 77 cents par kWh, soit, souvent, plus de 14 euros au 100 kilomètres. C'est plus cher qu'une recharge à domicile ou sur des bornes lentes...
Il s'agit d'un produit différent, qui permet de charger rapidement la voiture et de reprendre la route. Nous veillons à rester transparents sur les prix et ne facturons pas les frais d'occupation des véhicules qui dépassent 80% ou 100% de charge, comme certains. Nous avons également des formules d'abonnement où le kWh est 30% moins cher. ● Entretien **R.v.A.**



«Le pays est sur la voie d'une électrification complète.»

Matthias Pletinckx, Country Director Fastned Belgium.

La course des réseaux rapides

L'entreprise néerlandaise Fastned fait partie des réseaux de recharge rapide les plus importants en Belgique. Il se focalise sur les grands axes et développe des stations avec des structures visibles de loin, traversantes, comme des stations-service, contrairement aux concurrents, où il faut se garer en marche arrière. Elles comportent parfois une boutique, comme à Libin. La Belgique compte 8.426 points de charge rapide (prises) au troisième trimestre 2026, contre 472 au même trimestre en 2021. Le premier réseau rapide est Electra (France), présent sur des parkings de centres commerciaux ou de fast-food. Tesla a aussi déployé des stations près des grands axes, sur les parkings d'hôtels. Il existe aussi des acteurs belges comme Sparki. Pour l'heure, quasiment aucun réseau n'est rentable: tous investissent massivement en prévision de la croissance du parc électrique. Le développement d'une station Fastned revient à 990.000 euros.