

Semaine de la mobilité

3

ENVIRONNEMENT

A Bruxelles et dans toute l'Europe, à la même période, c'est la Semaine de la mobilité. Une semaine pour expérimenter en ville d'autres moyens de transport que la voiture : train, vélo, tram, bus, patins... Cette année, elle se déroule du 16 au 22 septembre avec en point d'orgue le dimanche 20 sans voiture.

« On peut basculer en masse vers la voiture électrique entre 2025 et 2030 »

Pour Mathias Lelièvre, patron d'Engie Impact, l'augmentation des volumes de production et la baisse des prix qui en résultera permettront de lever rapidement une des principales barrières à l'achat des voitures électriques. Mais il faut accélérer le rythme de déploiement des infrastructures de recharge.

ENTRETIEN
BERNARD PADOAN

Le sujet de la mobilité électrique, c'est un peu le monde des énergies renouvelables il y a quinze ans : les technologies existent – il y a des modèles de voitures qui fonctionnent –, mais on n'est encore qu'au début de l'adoption en masse. » Pour Mathias Lelièvre, directeur général d'Engie Impact, une filiale de l'énergéticien français qui conseille les entreprises et les autorités publiques dans la transition durable, l'électrification du parc automobile ne fait pourtant aucun doute à terme. A condition de lever les derniers obstacles qui barrent encore la route

A la fin 2019, le parc automobile belge comptait 2 % de voitures hybrides et... 0,3 % de voitures électriques. C'est très peu. Pourquoi ?

Principalement à cause de l'écart de prix, qui est un des grands freins à l'adoption de ce type de véhicule : on paye un surcoût à l'achat et ce n'est que sur la durée d'utilisation qu'on va récupérer les économies qui permettent de justifier l'investissement initial. C'est encore une barrière forte. Mais on voit deux bonnes nouvelles. D'abord, la raison fondamentale de ce surcoût est liée aux batteries. Or c'est une technologie qui progresse, et donc les coûts de fabrication ne cessent de baisser. Ensuite, on voit que tous les grands constructeurs automobiles ont des programmes extrêmement ambitieux pour faire basculer leur production vers l'électrique. Il y a des énormes investissements qui sont engagés. Et ça, c'est une bonne nouvelle parce qu'on sait que c'est une industrie qui sait gérer de grands volumes et faire baisser les coûts. Toutes les expertises disent qu'entre 2025 et 2030, on devrait avoir des véhicules « full électrique » au même prix d'achat que les véhicules thermiques. C'est donc la tendance qu'il faut observer davantage que la situation actuelle : le jour où on débloquent le facteur coût, on va avoir une bascule rapide des véhicules légers vers l'électrique. Si on regarde d'autres segments, comme les bus, on peut voir que ce changement s'est déjà massivement opéré un peu partout dans le monde.

Les particuliers seront les derniers convaincus ?

Dans le monde de l'entreprise, la manière de réfléchir aux enjeux de mobilité s'est toujours faite via le « total cost of ownership ». Ce sont des calculs complexes, qui permettent d'effacer un peu plus facilement la première barrière à l'entrée qui est le coût d'achat. Ce type de calcul est moins accessible pour le marché de masse, qui reste plus centré sur le prix d'acquisition. Mais il y a des modalités d'accélération qui peuvent être mises en place. On peut faire un parallèle avec les énergies renouvelables : dans les premières années, des

La crise ne fera qu'accélérer les tendances qui étaient déjà là. On a pris conscience de notre fragilité sur des sujets globaux à dispersion rapide et qui présentent des risques majeurs

incitants publics ont été mis en œuvre pour permettre d'aller chercher les volumes et les baisses des courbes de prix plus rapidement. Sur les voitures électriques, les pays qui sont le plus en avance sont ceux où de tels incitants – primes, bonus-malus... – sont déjà en place.

Ce qui représente un coût pour les autorités publiques...

Oui, mais il y a des gains pour elles, en matière de pollution de l'air en milieu urbain ou de pollution sonore. Si la production électrique est décarbonée et renouvelable en amont, on a le bénéfice carbone en plus. C'est l'enjeu à court terme : ces incitants peuvent s'intégrer dans le cadre de plans de relance qui sont définis à l'échelle européenne ou des Etats pour sortir de la crise actuelle.

L'hybride, c'est un pis-aller ?

L'hybride rechargeable peut être un bon modèle de transition vers du tout électrique. Mais est-ce qu'il y a un modèle économique qui restera sain dans un monde où le prix des batteries va baisser massivement ? Je n'en suis pas certain. Ce n'est pas logique de garder une motorisation thermique dans un monde où la mobilité représente 23 à 24 % des émissions de CO₂. Si on veut passer à un monde décarboné, il faudra changer fondamentalement l'équation. Et dans le monde des véhicules légers, le full électrique semble être la solution qui s'impose. C'est là qu'il faut se concentrer.

Un autre frein au développement des véhicules électriques, c'est le déploiement de l'infrastructure de recharge...



Aujourd'hui, on est très en dessous des objectifs qu'il faudrait atteindre pour avoir des infrastructures accessibles qui permettent un basculement de masse. C'est l'histoire de la poule et de l'œuf. Tant qu'il n'y a pas de grand marché, les incitations à poser des bornes chez les particuliers ou sur les voies publiques sont faibles.

Comment casser ce cercle vicieux ?

Ça commence : on voit les taux de croissance avec un doublement de business d'année en année. C'est un signal. Mais l'enjeu ce n'est pas de doubler, mais de multiplier par dix, par cent dans les dix prochaines années. Il y a énormément d'investissements à réaliser.

Ils viendront d'où ces investissements ?

On voit déjà pas mal de conversion de flottes de véhicules de société vers l'électrique. Ça demande un effort des entreprises pour équiper des parkings et pour permettre aux employés de recharger leur véhicule sur leur lieu de travail. Pour les particuliers, le coût d'une borne individuelle n'est pas extravagant. Dans la construction neuve, on peut intégrer l'installation des bornes dans les normes et réduire les coûts d'entrée de jeu.

En milieu urbain avec un bâti ancien, ça reste compliqué...

C'est vrai. Là, l'effort doit davantage être concentré sur l'espace public. On voit que ça bouge, avec des villes qui développent des business models de type concessif. Ce sont des partenariats qui peuvent être assez simples : les autorités mettent à disposition l'espace public pour installer les bornes, alors que l'in-

« Dans le monde des véhicules légers, le full électrique semble être la solution qui s'impose. C'est là qu'il faut se concentrer. » © A© ZOO-NAR.COM/MATEJ KASTELIC.



Pour aller jusqu'au bout de l'équation, il est clair qu'il faut que le système électrique en amont soit décarboné

vestissement est pris en charge par le secteur privé, qui va trouver une profitabilité à travers l'usage.

L'autonomie reste un frein psychologique ?

C'est un sujet qui a beaucoup bougé. Il y a trois ou quatre ans, c'était un frein très clairement identifié. Mais aujourd'hui, on a des voitures qui proposent une autonomie de 500-600 kilomètres, grâce à des batteries plus efficaces qui permettent d'embarquer plus d'énergie. C'est évidemment lié au coût du véhicule : vous avez des Tesla qui font 800 kilomètres. Certes Tesla, ce n'est pas un marché de masse. Mais même ça, ça change. Une Tesla il y a cinq ans, c'était 80.000 euros. Aujourd'hui, vous avez une entrée de gamme à 35.000 euros. Et quand les VW, Ford ou Renault vont déployer des volumes de véhicules, les prix vont encore baisser. Sur le temps de recharge, il y a aussi beaucoup de progrès, avec des « fast charger » qui permettent des recharges dans des temps acceptables si vous descendez sur la Côte d'Azur l'été ! Sur ces corridors de mobilité, on voit aussi énormément d'activité de déploiement. C'est donc un sujet qui est moins prégnant aujourd'hui.

L'un des enjeux majeurs, c'est d'avoir suffisamment d'électricité renouvelable pour alimenter le parc de voitures électriques...

Pour aller jusqu'au bout de l'équation, il est clair qu'il faut que le système électrique en amont soit décarboné. Aujourd'hui, en Belgique ou en France, on a la chance d'avoir des parcs nucléaires qui permettent d'avoir de l'électricité certes pas renouvelable, mais décarbonée. Il y a en parallèle une accélération massive du développement du renouvelable, basée sur la même logique d'industrialisation, de baisse des prix et de progrès technologique. Est-ce qu'il faut attendre que toute la production électrique soit renouvelable pour basculer vers la mobilité électrique ? Non, parce que déjà court terme, il y a des bénéfices de qualité de l'air ou de pollution sonore comme on l'a vu.

Un parc automobile tout électrique, c'est pour quand selon vous ?

Ce qui est fascinant dans le monde de la mobilité, c'est le temps d'action. Contrairement à d'autres investissements en infrastructure où on a des temps caractéristiques en dizaines d'années. Une flotte de véhicules d'entreprise se renouvelle en 5 à 7 ans. Et en 7 à 10 ans pour le marché des particuliers. Si toutes les tendances de fond se confirment, cela peut basculer assez vite, d'ici 2025-2030 pour les nouvelles voitures.

La crise sanitaire et économique ne risque-t-elle pas de faire passer ces enjeux au second plan ?

Ce que nous voyons, c'est que le sujet durabilité et transition carbone est resté très haut dans l'agenda. Il y a cinq ans, les entreprises auraient peut-être dit que ça ne faisait plus partie de leurs priorités. Ce n'est pas le cas. On signe des contrats, il y a des appels d'offres d'entreprises qui ont pourtant des tas d'autres dossiers à traiter à cause de la pandémie. Au contraire, la crise ne fera qu'accélérer les tendances qui étaient déjà là. On a pris conscience de notre fragilité sur des sujets globaux à dispersion rapide et qui présentent des risques majeurs. Cette perception des risques va avoir un effet d'amplification.