



**COM (2010) 186 final « Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie »**

Etant donné l'évolution du dossier « véhicules propres » au niveau européen et à l'approche de la présidence belge et donc du Conseil Compétitivité par la Région Wallonne, celle-ci devrait définir une position claire en la matière :

**Les opportunités pour l'économie wallonne :**

**- Quelles opportunités pour les sous-traitants automobiles wallons ?**

Des entreprises wallonnes sont actives dans des domaines tels que :

- les moteurs hybrides,
- l'équipement électronique intelligent en matière de gestion énergétique,
- des services et équipements de mesure par radio-traçage destinés à l'optimisation des moteurs à combustion interne et des lubrifiants,
- l'analyse des comportements des matériaux, modélisation et optimisation de glissières de sécurité
- amélioration des modèles numériques des véhicules, périrobotique (comme les détecteurs de collision),...
- En matière de mobilité, des systèmes de navigation performants et/ou des solutions vocales pour enrichir les interfaces des utilisateurs de manière naturelle et intuitive.
- Les nanotubes de carbone
- le prototypage d'instruments optiques de mesure sur des géométries de pièces complexes,
- la fabrication de pièces en matériaux composites pour l'industrie automobile (cloison pour véhicules utilitaires, planchers, capucines, etc., pièces pour l'aménagement d'ambulances, véhicules de police, etc.).
- ...

**- Quelles retombées pour les autres secteurs ?**

Une réflexion poussée en terme de « cycle de vie » du produit peut également soulever des débouchés et opportunités dans d'autres secteurs

Par exemple:

- le secteur des énergies renouvelables

En effet, la voiture électrique est l'outil du changement vers plus d'électricité propre grâce à la capacité de sa batterie à absorber la production de renouvelables et lisser la production. En outre, il existe des débouchés d'utilisation potentielle des batteries des voitures électriques pour des centrales individuelles de production d'électricité utilisant une forme d'énergie renouvelable,...

Cependant, dans cette optique, si les véhicules électriques peuvent participer à la transition vers un modèle de transport plus soutenable, il est indispensable que leur développement soit couplé à un engagement ferme pour s'assurer qu'ils fonctionnent à l'électricité d'origine renouvelable



- le secteur des micro-technologies
- le secteur de la photonique
- le secteur des TIC

En effet, il est nécessaire que les véhicules électriques et le réseau électrique « intelligents » interagissent pour garantir que les véhicules fassent « le plein » d'énergie renouvelable.

( A contrario, par exemple, brancher des milliers de véhicules électriques non équipés d'un système de compteur intelligent sur le réseau électrique actuel conduirait consommateurs et producteurs à une situation de chaos. Cela augmenterait la demande d'électricité d'origine nucléaire et fossile (charbon) et nous entraînerait loin d'un futur énergétique soutenable. )

Par ailleurs, de même que toutes les voitures vendues actuellement doivent être équipées d'un compteur qui totalise les kilomètres roulés, chaque véhicule électrique devrait être équipé d'un compteur « intelligent » indiquant combien d'électricité a été consommée et, mieux encore, si cette électricité vient d'une source renouvelable ou non. C'est le rôle de l'UE de faire en sorte que tous les nouveaux véhicules vendus en Europe soient équipés de cette technologie.

En outre, depuis quelques années, l'électronique prend une part toujours plus importante dans les véhicules. Ce n'est pourtant rien face aux enjeux liés à l'électromobilité. Grâce aux nouvelles technologies, la communication entre les véhicules apporterait en effet de nombreux avantages pour réguler le trafic routier, ce qu'on appelle la « route intelligente »..

- les activités de services liées aux nouvelles formes de mobilité
- ...

### **Quelle stratégie de mobilité décarbonée pour la Wallonie ?**

Pour les spécialistes de la question, les marchés du véhicule électrique seront d'abord locaux. La Région doit donc être attractive sur le plan de ce qu'on appelle désormais la mobilité décarbonée. Comment fait-on en centre-ville pour utiliser moins de véhicules? Comment crée-t-on l'intermodalité? Comment organise-t-on une mobilité où les gens gardent une autonomie dans le souci d'émettre le moins de carbone possible?

### **Les options technologiques et leur impact environnemental :**

#### **Faut-il continuer à soutenir une neutralité technologique ?**

Si l'ambition est de faire de l'Union européenne un leader mondial du marché des véhicules « propres », cela passe également par l'imposition d'une norme européenne sur les stations de charge des batteries. Les normes seront en effet le nerf de la guerre pour les futurs véhicules électriques. La bataille est déjà engagée avec des initiatives annoncées récemment au Japon, aux Etats-Unis et en Europe<sup>1</sup>. L'enjeu est stratégique : la norme qui s'imposera au plan mondial bénéficiera aux industriels qui l'auront choisie. Et ceux qui auront parié sur une autre n'auront plus qu'à tenter de rattraper leur retard.

---

<sup>1</sup> Au Japon, ce sont de grandes entreprises comme Toyota, Nissan, Mitsubishi ou encore Tepco qui se sont regroupées pour mettre au point une norme destinée à devenir la référence mondiale. Aux Etats-Unis, la puissante association « Society of Automotive engineers » a adopté une norme américaine mais à vocation internationale il y a quelques semaines. Enfin, en Europe, trois grands industriels se sont associés pour définir une norme : les français Schneider Electric et Legrand et le spécialiste italien des prises et branchements, Scame, qui ont constitué une alliance baptisée « EV Plug Alliance ».



Reste que si la Commission prend position sur les recharges pour les véhicules électriques, elle reste ouverte sur les autres technologies. Son document évoque le développement d'autres types de véhicules « propres », à l'hydrogène, au biogaz ou encore avec des biocarburants. Elle veut aussi continuer à promouvoir des véhicules à moteur thermique classiques plus économes en énergie. Cela est-il compatible avec une politique volontariste ayant pour ambition le leadership mondial en matière de véhicules électriques ? Peut-être faudra-t-il établir des priorités dans la mise en œuvre du Plan d'action...

- Faut-il continuer à investir dans la R&D&I au niveau des véhicules à essence alors que l'UE désire avoir le leadership en matière de véhicules propres ?

Cf « Draft Council Conclusion on clean and energy-efficient vehicles for a competitive automotive industry and decarbonised road transport », p.3: « 5) Because the internal combustion engines constitute the current source of the European automotive industry's competitive advantage, emphasizes the need to make further progress on improving the environmental performance and the fuel efficiency of these vehicles »

Cette position du Conseil ne constitue-t-elle pas une marche arrière pour le positionnement de « leader » de l'UE en matière de technologies propres alors que ses concurrents mondiaux ( USA, Japon, Chine,...) semblent adopter une démarche plus volontariste.

- Faut-il continuer à soutenir le développement/ l'utilisation de véhicules fonctionnant aux biocarburants de première génération ( soit l'éthanol issu de la fermentation des sucres contenus dans la canne à sucre ou le maïs, soit le biodiesel issu d'huiles végétales traitées) et/ou aux biocarburants de deuxième génération produits actuellement dans des usines pilotes ( fabriqué à partir de la fermentation de paille, de copeaux de bois et d'autres matières cellulosiques grâce à de nouvelles technologies utilisant notamment des bactéries génétiquement modifiées. Ce sera également le cas pour le biodiesel fabriqué à partir de sucre transformé en lipides par fermentation grâce à des micro-organismes) ?

Alors qu'une étude récemment révélée par la Commission européenne établit que les biocarburants tels que le biodiesel issu des graines de soja peuvent créer jusqu'à 4 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que le diesel ou l'essence classiques.

- Le cas échéant, quelle position quant au véhicule hybride ?

Si l'on part du cycle de vie complet comme principe, on doit ainsi directement écarter l'option du véhicule hybride comme option technologique envisageable.