

De la voiture thermique à l'électrique, la transition patine

À l'occasion d'un débat organisé par la Fondation Idea, experts et politiques ont procédé à une analyse comparative du véhicule électrique au Luxembourg, dont l'expansion n'est pas encore celle attendue.

De notre journaliste
Morgan Kervestin

En pleine pause déjeuner à la Chambre de commerce, ce mercredi, un rendez-vous vient de naître : le débat de midi de la Fondation Idea. Pour cette première, le laboratoire d'idées a décidé de discuter de l'électromobilité en présence de François Bausch, ancien ministre de la Mobilité, Gerry Wagner, porte-parole de la House of Automobile, et Frédéric Meys, économiste à Idea.

«C'est un peu notre petite contribution à l'Autofestival», plaisante en introduction Vincent Hein, le directeur d'Idea, qui assure «que nous n'avons pas fait exprès dans le choix de la date», en plein cœur de l'événement annuel du secteur automobile luxembourgeois.

Toujours est-il que le débat du jour tombait à point nommé pour ceux qui seraient tentés d'acheter un véhicule électrique d'ici la fin de l'Autofestival. Pour cause, la première partie de la discussion est lancée par une question fondamentale posée par Vincent Hein : «En l'état des prix actuels, les consommateurs ont-ils intérêt à passer du véhicule thermique à l'électrique?»

«Le gain reste faible»

Afin de répondre à la question du prix, l'économiste d'Idea Frédéric Meys présente quelques résultats de son document de travail n° 34 consacré au marché de l'électromobilité du Grand-Duché. L'expert a, entre autres, étudié le coût



Entre le coût d'achat et la crainte en matière d'autonomie, la voiture électrique n'est pas encore plébiscitée.

de détention de 15 paires de véhicules thermiques et électriques sur une période de six ans pour les achats ou trois ans pour le leasing. «Dans 12 cas sur 15, l'électrique est plus favorable que le thermique, mais le gain reste faible, autour de 1 255 euros sur six ans.»

En s'appuyant sur cette différence loin d'être flagrante, l'économiste affirme que «sans primes, l'électrique est moins intéressant que le thermique, avec un surcoût de 4 145 euros». Parmi les obstacles financiers à l'électrification, Frédéric Meys cite donc la dépendance aux subventions et le surcoût

à l'achat, mais aussi «le coût d'installation d'une borne de recharge chez soi» ou encore «le faible marché de l'occasion et le coût incertain à la revente».

Au-delà des consommateurs, l'électromobilité s'avère surtout coûteuse pour le gouvernement, selon l'auteur du rapport. «Une tonne de CO₂ évitée coûte entre 533 et 1 252 euros pour les pouvoirs publics» déclare-t-il, très loin de la taxe carbone luxembourgeoise de 45 euros par tonne imposée aux entreprises. Tout ceci explique, en partie, pourquoi l'objectif d'avoir 49 % du parc auto-

mobile national en électrique ou hybride rechargeable d'ici 2030 s'annonce délicat : «La tendance actuelle n'est pas suffisante. À ce rythme, ce sera entre 17 et 20 % en 2030.»

Encourager et protéger l'électrique européen

Attentifs au constat dressé par Frédéric Meys, Gerry Wagner et François Bausch ont à leur tour pris la parole afin d'aborder les difficultés de l'électromobilité. Tandis que le porte-parole de la House of Automobile souligne

que, malgré les bénéfices, «le coût à l'achat est la chose que regarde en premier le consommateur», l'ancien ministre de la Mobilité assure que «le prix des batteries va baisser d'ici deux à quatre ans et qu'après, le prix de l'électrique sera le même que le thermique».

Se voulant «plutôt adepte de la carotte que du bâton», la figure du parti déi gréng salue la volonté du gouvernement d'instaurer un leasing social. Cette mesure, se voulant accessible grâce à des mensualités réduites, ne séduit cependant pas Gerry Wagner. Il estime qu'«il ne s'agit pas du bon moyen, car les gens qui acceptent l'électrique sont ceux qui ont une maison et peuvent installer une borne». De fait, «la cible du leasing social n'est pas le propriétaire.»

Les deux invités s'accordent en revanche sur le retard pris par l'industrie européenne dans le volet électrique. «Si nous ne faisons rien d'ici cinq ans, les voitures chinoises, sud-coréennes et américaines nous anéantiront» alerte François Bausch, qui déplore la dépendance aux technologies étrangères.

Pour l'avenir, Gerry Wagner mise notamment sur l'importance centrale de l'aménagement du territoire afin de promouvoir l'électromobilité, ainsi que sur l'apport futur des voitures autonomes électriques, actuellement en test à travers le pays. Une vision que partage l'ex-ministre qui voit dans l'autonomie un moyen de créer des flottes partagées, puisque «la voiture a sa place dans la société, mais qu'il faut investir dans d'autres modes de mobilité».