

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

14 JUILLET 2020

PROPOSITION DE DÉCRET

**visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la
taxation**

déposée par

M. Antoine, Mme Goffinet, MM. Desquesnes et Matagne

RÉSUMÉ

Le développement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est à la traîne en Wallonie. Dans la Déclaration de politique régionale 2019-2024, le Gouvernement wallon avait pourtant annoncé son ambition de sortie progressive des véhicules thermiques du parc des véhicules en Wallonie. Ainsi, il a annoncé, dans une phase transitoire, qu'il soutiendra un plan ambitieux de déploiement de bornes électriques. Cependant, pour l'heure, aucune proposition concrète n'a été formulée. C'est pourquoi la présente proposition de décret vise à promouvoir les véhicules électriques et ce par différents canaux, à savoir : suppression de la fiscalité automobile pour ces véhicules, l'imposition du développement de bornes dans les permis de construire où un stationnement est prévu, octroi de subsides aux communes, entreprises et particuliers qui installeront de telles bornes et l'imposition aux gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) d'électricité de développer le réseau électrique en ce sens. De la sorte, la Wallonie se dotera réellement d'une stratégie volontariste et progressive en vue d'une décarbonisation effective de son charroi.

DÉVELOPPEMENT

Depuis le 19^e siècle, la Belgique se distingue dans le domaine de la voiture électrique. En effet, le 29 avril 1899, l'ingénieur belge, Camille Jenatzy, au volant de la « Jamais Contente », voiture électrique alimentée par deux accumulateurs fulmen, dépasse les 100 km/h en atteignant 105,88 km/h. Il faudra attendre 100 ans exactement pour parler à nouveau de records homologués en la matière.

Aujourd'hui, l'enjeu climatique replace les véhicules électriques en maître achat pour les entreprises comme pour les particuliers, même si de nombreuses difficultés doivent encore être surmontées comme la disponibilité de bornes publiques et privées de recharge, l'autonomie des véhicules et l'adoption d'authentiques incitants publics. La Wallonie accuse un réel retard en ce domaine.

En 2019, 688 114 véhicules neufs et 910 834 véhicules d'occasion ont été immatriculés en Belgique. Le nombre de véhicules neufs mis en circulation a augmenté de 0,7% tandis que l'immatriculation des véhicules d'occasion a diminué de 0,9%. La même année, 43 905 voitures particulières fonctionnant entièrement ou partiellement à l'électricité ont été mises en circulation (7,9% de la part de marché), soit 15 383 voitures de plus que l'année précédente, selon Statbel. En 2019 toujours, les immatriculations de nouvelles voitures totalement électriques ont plus que doublé (8 892 immatriculations par rapport à 3 763 en 2018), mais cela reste une proportion très relative avec seulement 1,6% du marché. Les immatriculations de voitures hybrides (essence ou diesel ainsi qu'électriques) ont fortement augmenté cette même année (+41,4%) et représentaient 6,3% du marché des voitures neuves avec 35 010 véhicules en 2019. Huit nouveaux véhicules sur dix sont des voitures de particuliers. Les immatriculations de voitures de particuliers neuves n'ont augmenté que de 0,1% en 2019, alors qu'en 2018, l'augmentation était encore de 0,7%. Représentant 60% du marché, les voitures neuves les plus populaires depuis 2017 sont les voitures à essence. En 2019, les immatriculations de ces dernières ont beaucoup moins augmenté (+4%) comparé à l'année 2018 (+22%) tandis que l'immatriculation des voitures diesel a connu une nouvelle baisse (-14%).

A la date du 1^{er} août 2019, le parc automobile wallon comptabilisait 2 381 033 véhicules (contre 2 361 150 en 2018, en augmentation de +15% depuis 2010, toutes catégories confondues) dont 1 816 488 voitures particulières (+12% depuis 2010). Ainsi, en 2019, on comptait 501 voitures particulières pour 1 000 habitants en Wallonie (ou encore 1,15 véhicule personne par ménage), contre 515 en Belgique. En 2 000, il y en avait respectivement 426 et 457. Selon le SPF Mobilité, les voitures immatriculées en Wallonie parcourent en moyenne 15 411 kilomètres par an (le chiffre belge est de 14 770, dernières données 2017).

Quant aux voitures-salaires, elles représenteraient 3,5% des voitures immatriculées en Wallonie (pour 8% au niveau national) et parcouraient plus du double de kilomètres annuellement (31 008 kilomètres) que les autres voitures ; elles représenteraient 7,5% des kilomètres parcourus (pour 16% au niveau national).

Avec plus de 1,8 million d'unités, les voitures particulières représentent 76% du parc total des véhicules en Wallonie. La part de la motorisation diesel dans celles-ci, supérieure à celle de l'essence depuis 2006, y est en diminution depuis 2012 (63% pour 53% en 2019). En ce qui concerne l'évolution annuelle, le nombre de voitures particulières à essence augmente de 6% sur la même période tandis que les voitures diesel poursuivent leur diminution (-5%). Les voitures électriques sont au nombre de 2 398, en augmentation de 73% (1386 en 2018), mais ne représentent que 0,13% du parc des voitures particulières en Wallonie. Les voitures hybrides (94% à électricité-essence) sont également en progression (+26% par rapport à 2018) avec 21 810 unités (chiffres belges 110 984) contre 17 339 en 2018, ce qui correspond à quasi 1,2% du parc de voitures particulières.

Si au 1^{er} août 2019, on dénombrait 2 398 voitures électriques, au 31 décembre de la même année, ce chiffre atteignait pour la Wallonie le nombre de 3 386 unités, réparties comme suit entre les provinces wallonnes :

- Brabant wallon : 943;
- Liège : 921;
- Hainaut : 886;
- Namur : 446;
- Luxembourg : 190.

Cette tendance s'est poursuivie à la hausse lors du premier trimestre 2020 pour atteindre, dès le 31 mars 2020, le chiffre de 2 895 véhicules électriques vendus en Belgique. Sans les conséquences de la pandémie de la Covid-19, le nombre de 11 000 voitures électriques neuves produites fin de cette année contre 9 892 en 2019 et 3 763 en 2018 aurait certainement été dépassé.

Cette progression constante de la vente des véhicules électriques se vérifie à l'échelle du continent européen. Ainsi en 2019, les ventes de voitures 100% électriques dans l'Union européenne ont progressé de 94% atteignant 290 923 unités. En incluant la Norvège, la Suisse et l'Islande, le volume grimpe à 365 372 unités. Au 1^{er} trimestre 2020, les ventes de voitures électriques en Europe se sont élevées à 130 297 unités contre 82 362 au premier trimestre 2019, soit +58%. Leur part de marché atteint désormais 4,3%.

Immatriculations de véhicules électriques (voitures particulières et utilitaires) en Europe (2014-2019)

Pays	2014	2018	2019	2019/2018
Norvège	18 469	46 143	60 345	+30,8%
Allemagne	8 804	36 216	63 491	+75,3%
France	15 046	31 069	42 764	+37,6%
Pays-Bas	3 585	23 998	62 056	+158,6%
Royaume-Uni	7 370	15 510	37 850	+144,0%
Suède	1 524	7 083	15 596	+120,0%
Autriche	1 484	6 764	9 261	+37,0%
Espagne	1 509	5 983	10 044	+68,0%
Suisse	1 913	5 138	13 190	+157,0%
Italie	1 431	4 999	10 663	+113,0%
Belgique	1 169	3 648	8 837	+142,0%
Danemark	1 688	1 745	5 532	+217,0%
Total	64 765	194 330	349 406	+79,8%

©AVERE France

Au vu de ce tableau, la Belgique se classe en 5^e position sur 12 en terme d'évolution relative entre 2018 et 2019. En termes de nombre absolu, les véhicules électriques en Belgique représentent une part beaucoup trop modeste. Le coût du véhicule et l'absence de mesure incitative publique l'expliquent largement.

De nombreuses autorités publiques ainsi que les constructeurs automobiles se mobilisent cependant pour favoriser l'usage de la voiture électrique. Les contraintes environnementales et l'épuisement des ressources fossiles n'y sont manifestement pas étrangers.

Dès 2016, le Gouvernement allemand a ouvert une enveloppe d'un milliard d'euros pour soutenir l'essor de la voiture électrique avec, notamment, une prime de 4 000 euros à l'achat et un budget de 300 millions d'euros pour l'installation de bornes de recharge publique. Les entreprises peuvent quant à elles bénéficier d'avantages fiscaux. Tout récemment, la crise sanitaire de la Covid-19, et par conséquent l'arrêt de la vente de voitures, a incité le Gouvernement allemand à annoncer un nouvel effort budgétaire considérable de 5 milliards pour doper la vente des véhicules notamment électriques avec une prime de près de 10 000 euros pour ce type de voitures. Par ailleurs, les autorités publiques allemandes comptent déployer très prochainement près d'un million de bornes de recharge publiques.

Par le décret du 30 mai 2020, le Gouvernement français a prévu une prime de 7 000 euros pour tout achat d'un véhicule neuf, prime qui est majorée de 5 000 euros pour les voitures électriques grâce à la prime de conversion, soit 12 000 euros disponibles pour tous les Français dont le salaire est inférieur à 18 000 euros, soit 3 Français sur 4.

Les Luxembourgeois ont, de leur côté, accordé une prime de 5 000 euros pour tout véhicule « propre ».

Les Pays-Bas ont quant à eux annoncé fin 2017 l'interdiction de vente sur leur territoire des véhicules à moteur thermique dès 2030.

En Belgique, le Gouvernement fédéral n'a toujours pas présenté son programme de relance économique ni n'a manifesté l'intention d'une intervention financière ou fiscale nouvelle en faveur de l'acquisition d'un véhicule neuf, fût-il électrique. De leur côté, la Région

wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale n'ont rien communiqué pour l'instant. Monsieur Henry, Ministre en charge de la mobilité et de l'énergie, s'est même déclaré opposé à une prime d'achat préférant réfléchir, à moyen terme, à une révision de la fiscalité automobile.

La Flandre a renoncé l'année dernière à sa prime d'acquisition d'un véhicule électrique mais a confirmé l'exemption totale de toute taxe de circulation (TC) et de mise en circulation (TMC) sur les véhicules électriques.

Mais peut-être cette volonté en vue du développement des véhicules « verts » pourrait-elle également être poussée au niveau européen. Ainsi, sans doute la Commission européenne devrait-elle promouvoir le passage aux véhicules électriques dans le cadre de la partie écologique de son plan de relance économique. Selon Bloomberg News, l'Union européenne (UE) envisage de mettre en place des incitations pour les constructeurs automobiles afin qu'ils produisent et vendent des véhicules dits propres. « Un soutien massif à l'industrie automobile va endetter considérablement les générations futures et doit en conséquence respecter les attentes de nos jeunes en matière de changement climatique pour un avenir plus sain et plus propre », justifie la Commission. C'est ainsi que l'Union européenne envisage une exonération de Taxe sur la valeur ajoutée.

Parmi les propositions de l'UE, figure la mise en place d'une exemption de taxe pour les véhicules zéro émission, voitures 100% électriques ou hydrogènes. Cette taxe sur la valeur ajoutée varie d'un pays membre à l'autre mais se situe globalement autour de 20% (bien qu'elle atteigne 27% en Hongrie et seulement 17% au Luxembourg).

Certains pays européens tentent d'ores et déjà de doper la vente de véhicules électriques par le biais de la mise en place d'une exonération de TVA. C'est le cas de la Norvège où une mesure de ce type est en vigueur depuis plusieurs années. Elle permet d'expliquer en grande partie le succès des voitures dites propres dans le pays.

L'Union européenne envisagerait également de mettre en place une nouvelle aide à l'achat d'un véhicule propre via un portefeuille de 20 milliards d'euros étalés sur les deux prochaines années. Un fonds d'investissement de 40 à 60 milliards d'euros dédié aux « systèmes automobiles zéro émission » serait également à l'étude. L'objectif est d'accélérer les investissements dans le domaine, tant pour les voitures électriques que pour d'autres types de véhicules. Ce budget conséquent pourrait s'étaler sur une période beaucoup plus longue que les deux prochaines années. Une exonération de TVA permettrait de diminuer de manière importante le prix des véhicules sur le marché. Il convient de rappeler qu'en France, la TVA est fixée à 20%. Si l'on prend l'exemple d'une Peugeot e-208 dont le prix de base avoisine à l'heure actuelle 26 000 euros TTC une fois le bonus déduit, l'exemption de TVA permettrait de réduire la facture de près de 4 000 euros.

Cumulée avec les incitations à l'achat, c'est un véritable boulevard qui s'ouvre devant les véhicules dits propres. Histoire de doper la demande et de perfuser l'industrie automobile sous couvert d'arguments écologiques. L'objectif pour constructeurs et pouvoirs publics étant de surfer sur la vague tout en permettant aux groupes automobiles de respecter les nouvelles normes environnementales, pour au final aboutir à un renouvellement du parc automobile et relancer l'économie tout en créant de l'emploi.

En juillet 2017, le constructeur suédois Volvo a annoncé qu'il ne lancerait plus de voitures dotées de moteur 100% thermique à compter de 2019 ; tous les futurs modèles de la marque adopteront des motorisations hybrides ou 100% électriques. C'est la première fois qu'un constructeur traditionnel abandonne les moteurs à combustion, essence ou diesel. Volvo a pour objectif affiché de vendre un million de voitures électriques en 2025.

Après Toyota et Nissan, Honda a annoncé fin novembre 2018, la fin de la commercialisation de ses voitures Diesel en Europe d'ici 2021 pour se concentrer sur sa gamme électrique et hybride qui devrait représenter deux tiers de ses ventes à l'horizon 2025.

En mars 2019, le groupe Volkswagen révisé à la hausse ses objectifs à dix ans en modifiant son objectif de ventes de voitures électriques d'ici 2028 qui passerait de 15 à 22 millions et le nombre de modèles 100% électriques de 50 à 70. Pour le PDG du groupe, Herbert Diess, l'électrique est la priorité pour réduire l'empreinte carbone, car il consomme sur le cycle de vie global un tiers de moins que l'hydrogène ou l'hybride rechargeable. Volkswagen vise la neutralité carbone en 2050, et en Europe dès 2040, avec 70% de ventes électriques, 15% d'hybride rechargeable et 15% d'hydrogène. Audi emboîte le pas en rehaussant son objectif 2025 de 20 à 30 modèles électriques. Fin 2019, Volkswagen a revu à la hausse son plan d'investissements. Il compte investir 60 milliards d'euros sur la période 2020-2024 dans la motorisation électrique, les moteurs hybrides et le numérique, soit 12 milliards par an, contre 8,8 milliards annoncés un an auparavant. 33 milliards seront consacrés sur cinq ans à la seule mobilité électrique, soit 10% de plus que prévu en 2018.

En août 2019, BloombergNEF a publié un rapport prospectif sur les marchés automobiles : les ventes annuelles de voitures neuves à motorisation électrique ou hybride rechargeables passeraient de 2 millions en 2018 à 28 millions en 2030 et à 56 millions en 2040 ; elles dépasseraient les ventes de voitures thermiques en 2037. La part des voitures électriques dans le parc automobile mondial passerait de 0,5% en 2018 à 30% en 2040 (65% en Europe, 50% aux États-Unis).

Un rapport de BNP Paribas Asset Management publié en 2019 a conclu que « le déclin de l'économie du pétrole pour les véhicules à essence et au diesel par rapport aux véhicules électriques alimentés par le vent et l'énergie solaire est désormais irrémédiable et irréversible ».

Selon le cabinet AlixPartners, les batteries, qui représentaient en 2019 un tiers de la valeur ajoutée des véhicules électriques, devraient voir leur coût tomber sous

la barre de 100 dollars/kWh (dollars par kilowattheure) d'ici 2024, après avoir déjà chuté de 1 000 à 140 dollars/kWh entre 2010 et 2018 ; le surcoût observé sur les voitures électriques par rapport à leurs équivalents essence ou diesel va disparaître ; la demande en batteries devrait être multipliée par cinq d'ici à 2025 et par dix d'ici à 2030.

Une étude du Boston Consulting Group (BCG) publiée en janvier 2020 prévoit que la part des véhicules électrifiés (électriques + hybrides) dans les ventes mondiales atteindra un tiers en 2025 et 51% en 2030 ; la part des véhicules à batteries 100% électriques devrait passer de 2% en 2018 à 7% en 2025, puis à 18% en 2030. Le coût d'un pack de batterie passerait sous les 100 dollars par kWh à l'horizon 2030 contre 540 dollars en 2014.

La voiture électrique présente de nombreux avantages principalement sur le terrain de l'environnement et de ses émissions de CO₂. Atout considérable lorsque l'on connaît les enjeux de la COP 21 de Paris ou plus près de nous, les objectifs ambitieux du Gouvernement wallon en matière de réduction d'émission de gaz à effet de serre de, 55% d'ici 2030 par rapport à 1990. Mais au-delà, voici les autres avantages qu'elle présente :

- sur le plan environnemental, une voiture électrique pollue peu sur la route, seulement des particules produites par l'usure des pneus et des freins vu le poids des batteries et donc du véhicule. Elle n'émet pas d'oxyde d'azote ce qui la rend nettement plus écologique que les voitures à moteur diesel;
- en termes d'agrément de conduite, il n'y a pas d'embrayage, de moteur silencieux, de meilleure accélération, de freinage plus performant. Un véhicule électrique a une durée de vie plus longue qu'un véhicule thermique;
- sur le plan fiscal, plusieurs pays favorisent l'usage d'un véhicule électrique. En Belgique, seule la Flandre a supprimé toute taxe de mise en circulation alors que la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ont maintenu une taxation sur ce type de véhicules. Une réforme s'impose pour avantager fiscalement en Wallonie l'achat et l'usage d'un véhicule électrique ne fût-ce que pendant une période déterminée pour favoriser ce type d'achat;
- sur le plan de l'autonomie, les constructeurs annonçaient une autonomie moyenne de 150 kilomètres jusqu'en 2016 où la plupart ont annoncé, au Mondial de Paris, le passage de cette autonomie à 300 kilomètres, en particulier pour la Renault Zoé, l'Opel Ampera-e et la Golf de Volkswagen. Ils prévoient pour 2020 une autonomie allant de 450 kilomètres pour PSA à 600 kilomètres pour Volkswagen et Mercedes. Tesla annonce jusqu'à 600 kilomètres pour son Model S;
- en termes d'emploi, une enquête de la Fondation européenne pour le climat (ECF), réalisée avec la collaboration des constructeurs et des syndicats, montre que le recours à l'électromobilité permettrait à l'Europe de réduire d'ici 2030 ses importa-

tions de pétrole de 49 milliards d'euros. Remplacer le pétrole par des énergies produites localement permettrait donc de créer de très nombreux emplois. De plus, une étude de l'organisation Transport&Environment (T&E) démontre que la transition vers la voiture électrique engendrerait une création nette de 200 000 emplois, les pertes d'emplois dans la fabrication et la maintenance d'automobiles thermiques étant plus que compensées par les gains dans la fabrication de batteries, l'industrie des métaux pour batteries, celle de leur recyclage, les fabricants de moteurs et de composants électriques ainsi que le secteur de la production et de la distribution d'électricité.

Mais il existe également des inconvénients qu'il convient de pallier, ne fût-ce que partiellement :

- le prix d'achat plus élevé. Un véhicule électrique coûte à l'état neuf plus cher que son équivalent thermique. Cependant, il faut mettre cela en balance avec la fiscalité et/ou les primes, le coût réduit de l'entretien et la longévité. Il convient de reconnaître sur ce point que les prix évoluent favorablement grâce notamment à la baisse du coût des batteries;
- la pollution cachée. Rouler électrique n'est pas « zéro émission ». Il faut en effet tenir compte de la pollution générée lors de la production de l'électricité (en moyenne 400 grammes de CO₂ par MWh, si l'on tient compte d'un mix énergétique de toutes les sources d'énergie (nucléaire, gaz, charbon, photovoltaïque)). Il faut aussi prendre en compte la production et le recyclage de la voiture et surtout des batteries;
- le manque de points de recharge. Les bornes sont essentiellement installées en zone urbaine, d'une part, et à l'initiative de privés, d'autre part. Est évoquée ci-après la grave pénurie de bornes publiques en Belgique qui nécessite une réaction urgente et significative des autorités publiques;
- le temps de charge. Sans installation particulière et adaptée, une recharge peut durer toute une nuit. Cependant, de nouvelles bornes plus sophistiquées permettent des recharges en 3 heures voire 30 minutes et même 3 minutes pour certaines d'entre elles (modèle Porsche).

Manifestement, aujourd'hui, le « talon d'Achille » de la voiture électrique reste en Belgique le nombre totalement insuffisant de bornes de recharge publiques surtout en comparaison avec les pays voisins. Les récentes évolutions, l'absence de volonté politique et de stratégie de déploiement font craindre le pire pour assurer une réelle sécurité d'approvisionnement aux usagers de l'électrique. Même si le parc automobile belge est à l'arrêt à 97% du temps, une infrastructure de recharge publique est évidemment nécessaire à travers tout le pays et pas seulement en milieu urbain. Le véhicule électrique ne peut plus à l'avenir être qualifié de voiture citadine. Elle doit aussi conquérir les régions plus rurales pour s'imposer comme une alternative totalement crédible et accessible.

Il convient de procéder à une comparaison entre la Belgique et les autres pays qui composent l'Union européenne. Sur le territoire européen, on compte aujourd'hui près de 100 000 bornes publiques, un nombre en croissance quotidienne. Il est étonnant que ces bornes soient fortement concentrées dans quatre pays : les Pays-Bas (28%), l'Allemagne (22%), la France (14%) et le Royaume-Uni (12%). Avec 32 900 bornes de recharge, les Pays-Bas sont les champions absolus en matière de bornes de recharge publiques. Et lorsque l'on analyse le rapport entre surface du territoire et nombre de bornes, la Belgique se retrouve à la dixième place.

L'Union européenne a calculé que pour les 27 pays, seraient nécessaires deux millions de bornes de recharge d'ici 2025, si l'on veut simplement approcher l'objectif de diminution des émissions de CO₂ de 25%. La voie tracée est celle du déclassement des moteurs à combustion et de l'augmentation importante du nombre de véhicules électriques et hybrides.

Deux millions de bornes en six ans, c'est un défi colossal si chacun des pays membres ou régions n'adopte pas des mesures extrêmement volontaristes pour organiser un déploiement massif de bornes publiques et privées. AVERE Belgium, la division belge de la Fédération européenne pour la mobilité électrique compte aujourd'hui moins de 5000 bornes de recharge publiques, 4 500 en entreprises et 2 500 privées. La Flandre vient d'annoncer, par la voix de la Ministre en charge de la Mobilité, Lydia Peeters, l'installation de 30 000 bornes de chargement supplémentaires pour les voitures électriques d'ici à 2025, soit 6 000 par an. À l'heure actuelle, la Flandre vient de franchir le cap des 4 000 points de chargement publics. En Région de Bruxelles-Capitale, on compte à l'heure actuelle 56 bornes installées, avec l'ambition de placer d'ici 2035 quelques 30 000 bornes publiques sur le territoire régional.

Il convient de rappeler que les voitures diesel seront bannies d'ici 10 ans dans la capitale et les essences d'ici 15 ans. Les bornes électriques seront donc essentielles à l'avenir dans l'agglomération bruxelloise. Malheureusement, la Wallonie ne comptabilise que 597 bornes de recharge publiques réparties comme suit entre les différentes provinces :

- Hainaut : 212;
- Liège : 127;
- Brabant wallon : 99;
- Luxembourg : 91;
- Namur : 68.

Le Gouvernement wallon doit s'engager sans tarder dans une véritable stratégie d'installation et de développement de bornes publiques et privées. Des propositions concrètes sont reprises dans la présente proposition de décret. Elles concernent l'obligation pour toute nouvelle construction avec un emplacement de parking de comporter une installation de recharge électrique rapide, l'organisation d'un subventionnement de l'installation de bornes publiques dans l'ensemble des 253 communes wallonnes et au sein des zones d'activités

économiques ainsi que l'instauration d'un subside pour les bornes privées qu'elles soient particulières ou d'entreprise.

Bien que les fournisseurs de cartes-carburant se lancent maintenant sur le marché, on paie généralement aux bornes de recharge publiques au moyen d'une carte RFID ou d'un porte-clefs. Toutes les bornes de recharge sont en effet équipées d'un lecteur de cartes. Activer une borne de recharge ou mettre un terme à une session de recharge est opéré par la présentation de la carte ou du porte-clefs. Contrairement aux écrans d'une pompe à essence traditionnelle, il n'est pas de coutume d'afficher les prix. AVERE mentionne le manque de transparence de réglementation à cet égard.

Autre différence avec les stations-services conventionnelles : il n'y a pas de prix maximal fixe. Selon l'endroit où l'on recharge, on roule donc à bon compte ou on paie davantage pour l'électricité. L'électricité n'a pas de prix fixe comme c'est le cas des carburants à la pompe. L'électricité la plus chère est résidentielle en Flandre (0,30 euros/kwh), alors qu'en Région de Bruxelles-Capitale on paie moins cher à la suite de la plus faible proportion de certificats verts (0,20 euros/kwh). En Wallonie, on rechargera en moyenne à 0,25 euros/kwh. Et pour ceux qui ont un compteur bi-horaire, on chargera même en Flandre à 0,19 euros/kwh. C'est moins de 4 euros/100km.

Ceux qui « roulent électrique » et rechargent à la maison économiseront peu ou prou 50% de ce qu'ils dépensent à la pompe. Cela équivaut à une moyenne de 4 euros/100 kilomètres contre 7 à 10 euros/100 kilomètres avec un diesel moderne. La recharge au bureau permet rapidement d'épargner 80%. C'est la raison pour laquelle de plus en plus d'entreprises investissent dans des bornes de recharge. Grâce au faible coût de l'électricité, l'investissement dans la borne de recharge est amorti en 5 ans. C'est l'une des raisons pour lesquelles la proportion de bornes d'entreprises est plus importante que celle des bornes publiques même si les deux types de bornes sont strictement nécessaires pour les raisons évoquées ci-dessus.

Bien que les chiffres d'immatriculations de mai 2020 soient encourageants, les perspectives de relance du marché automobile d'ici la fin de l'année restent moroses. La Fédération belge de l'automobile et du cycle (Febiac) demande donc la mise en place d'incitants pour faire revenir les clients en concession. Jusqu'à 20 % de chiffre d'affaires en moins : voilà les prévisions de la Fédération pour l'année 2020 à la suite de la fermeture des concessions et ateliers dans le cadre du confinement imposé dans la lutte contre la propagation de la Covid-19. Une situation dramatique pour les concessionnaires dont la marge bénéficiaire nette s'était déjà réduite à peau de chagrin, atteignant 1,5% seulement en 2018. Au vu de ces chiffres, la Febiac souligne l'importance de la mise en place d'une « relance forte et temporaire afin de donner aux consommateurs la confiance nécessaire en terme d'investissement » et demande la mise en place d'incitants fiscaux en ces termes : « Le secteur automobile demande à nos gouvernements une incitation financière significative à l'achat de véhicules, ce qui stimulera les ventes de vé-

hicules, rendra nos parcs plus écologiques et accélérera l'électrification de notre mobilité ». Une incitation financière qui pourrait, sans les citer nommément, prendre la forme de primes à la casse et à la conversion comme en France.

En Belgique, il n'y a aucun constructeur d'importance, même si 100 000 personnes sont employées dans ce secteur d'activité. Alors, concrètement, il n'y a aucun incitant public nouveau annoncé pour l'instant, ni en baisse de fiscalité ni par l'instauration d'une prime à l'achat d'un véhicule propre. Petite lueur d'espoir dans la grisaille, l'ensemble du secteur va entamer des discussions avec les autorités (le Fédéral et les Régions) afin de proposer quelques pistes de relance du marché sous forme d'aides aux particuliers. Parmi les pistes envisagées, une prime à la reprise des voitures les plus polluantes est mise en avant. Cela permettrait de combiner incitants économiques et écologiques. Cependant, aucune décision n'est malheureusement attendue à très court terme.

Il convient de rappeler qu'en Belgique, la fiscalité automobile est en partie régionalisée. Le Fédéral est compétent pour :

- les taxes sur les carburants;
- la TVA;
- la taxation des voitures de société;
- les réductions d'impôt à l'achat de véhicules électriques.

Les Régions sont compétentes pour :

- la taxe de mise en circulation;
- la taxe de circulation;
- les primes à l'achat de véhicules écologiques.

Il convient d'épingler l'annonce à peine voilée de l'Union européenne de supprimer la TVA sur les voitures zéro émission, ce qui obligerait les États membres (et les Régions belges) à revoir leur fiscalité automobile pour privilégier l'achat de voitures « propres ». C'est résolument l'option retenue pour la Région wallonne en proposant de ramener à zéro la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation.

L'approche zéro émission – zéro taxation, outre sa simplicité de mise en oeuvre, peut sans nul doute participer à une accélération du choix de véhicules propres surtout accompagné d'une plus grande démocratisation des prix pratiqués par les constructeurs automobiles. Si aucune baisse ou suppression de la TVA n'est organisée, la question d'une prime à l'achat de véhicules écologiques se posera à nouveau et de manière très pressante pour l'ensemble des décideurs politiques surtout dans le cadre d'un plan de relance économique coordonné et financé en partie par l'Union européenne. De même, le Gouvernement fédéral devra réfléchir à une évolution du calcul de l'Avantage de toute nature (ATN) pour favoriser l'usage de véhicules zéro émission.

La Déclaration de politique régionale (DPR) 2019-2024 mentionne que « le Gouvernement s'assurera que ses décisions, avec celles du Gouvernement fédéral et de l'Union européenne, contribuent d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de -55% et une diminution forte des impacts du système de transport sur la santé », et ce alors que la Commission européenne n'a retenu qu'une réduction de 40%.

Et la DPR surenchérit « les taxes de circulation et de mise en circulation seront revues, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de CO₂ et de la masse/puissance. L'objectif est notamment d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes. »

« Plus largement, la Wallonie intégrera le processus déjà entamé de sortie progressive des véhicules thermiques. Dans une phase transitoire, le Gouvernement soutiendra un plan ambitieux de déploiement de

bornes électriques et de stations de gaz naturel comprimé (CNG) et de gaz naturel liquéfié (LNG), de manière équilibrée sur le territoire wallon. Il promouvra les véhicules fonctionnant au gaz naturel, à l'électricité, à l'hydrogène et les véhicules hybrides. La Wallonie viendra en appui des pouvoirs locaux au travers de centrales de marché pour faciliter le verdissement de leur flotte de véhicules et de machines. »

Plus que jamais, le Gouvernement wallon, s'il veut concrétiser ses objectifs ambitieux, se doit d'adopter rapidement une stratégie volontariste mobilisant d'importantes ressources financières et révisant son cadre fiscal pour aboutir aux résultats espérés. La présente proposition de décret entend participer à cette stratégie attendue tant par les milieux écologistes que par les secteurs économiques.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article propose que la taxe de circulation annuelle soit nulle pour les véhicules mis en circulation sur le territoire et pour lesquels les émissions de CO₂ sont égales à zéro.

Article 2

Cet article vise à inciter davantage à la « verdurisation » du parc automobile wallon. Il est proposé que pour les véhicules mis en circulation sur le territoire et pour lesquels les émissions de CO₂ sont égales à zéro, la taxe de mise en circulation soit ramenée à 0,00 euro.

Article 3

Cet article vise à développer le réseau des bornes de recharges sur le territoire wallon et propose de compléter le Code du Développement territorial afin que tout nouveau permis de construction pour lequel il est proposé au moins un emplacement de stationnement impose à son bénéficiaire de prévoir les installations électriques en vue de pouvoir ultérieurement raccorder au réseau électrique une prise de recharge pour véhicule automobile en tout ou partie mu à l'énergie électrique.

Article 4

L'article D.IV.54 du Code du Développement territorial offrant l'intérêt d'être applicable aussi bien aux permis d'urbanisme qu'aux permis d'urbanisation, il permet au Gouvernement de définir le principe de proportionnalité qui s'impose à l'autorité compétente dans

la fixation des charges d'urbanisme en fonction de la hauteur ou de la nature des investissements et ainsi d'imposer l'aménagement d'aires de stationnement pour véhicules automobiles, affectées au domaine public ou destinées au public et équipées de bornes de recharge électrique.

Article 5

Cet article vise à inciter au développement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques et dispose que la Région proposera pour les années 2020 à 2025 une subside de l'installation de ces bornes avec des taux différents selon qu'il s'agisse d'une commune, d'une intercommunale, d'une personne morale autre ou d'un citoyen. Ces taux de subside sont dégressifs dans le temps, et ce afin d'inciter les différents acteurs visés à planifier au plus vite ces investissements et, partant, de rattraper le retard existant sur le territoire wallon.

Article 6

Cet article vise à permettre au réseau de distribution d'électricité d'assurer le développement du réseau de bornes électriques pour véhicules et vise à imposer aux gestionnaires de réseaux (GRD) le développement de cette tâche.

Article 7

Cet article vise à ce que le régulateur wallon, la Commission wallonne pour l'Energie (CWaPE), assure la mission du développement du réseau électrique

wallon en vue du développement des bornes de recharge pour véhicules électriques dans son contrôle du respect des missions des GRD.

Article 8

Cet article n'appelle pas de commentaire.

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation

Chapitre 1^{er} - Modifications apportées au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

Article 1^{er}

L'article 10 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est complété par le paragraphe 3 rédigé comme suit :

« §3. Par dérogation au paragraphe 2, la taxe est fixée uniformément à 0,00 euro pour les véhicules visés à l'article 9, A, dont les émissions de CO₂, telles que définies à l'article 97^{ter}, alinéa 1^{er}, 1°, sont égales à 0 et dont la masse à vide est inférieure à deux tonnes. »

Art. 2

Le paragraphe 2 de l'article 98 du même Code est remplacé par ce qui suit : « La taxe est fixée uniformément à 0,00 euro pour les véhicules visés à l'article 94, 1°, dont les émissions de CO₂ telles que définies à l'article 97^{ter}, alinéa 1^{er}, 1°, sont égales à 0 et dont la masse à vide est inférieure à deux tonnes. »

Chapitre 2 - Modifications apportées au Code du développement territorial

Art. 3

L'article D.IV.4 du Code du Développement territorial est complété par un alinéa 5 rédigé comme suit :

« Tout permis visé à l'alinéa 1^{er}, 1° et 4° à 8°, et dont les actes et travaux comprennent au moins un emplacement de stationnement pour véhicule automobile, contient l'obligation de prévoir les installations électriques en vue de pouvoir ultérieurement installer un point de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité. »

Art. 4

Dans l'article D.IV.54, alinéa 3, du même Code, les mots « l'aménagement d'aires de stationnement pour véhicules automobiles, affectées au domaine public ou destinées au public et équipées de points de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité de recharge électrique » sont insérés entre les mots « et câbles divers enfouis, » et les mots « ainsi que toutes mesures favorables à l'environnement ».

Chapitre 3 - Mécanismes de subside

Art. 5

§1^{er}. Pour les années 2020 à 2025, il est octroyé un subside à l'installation de points de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité aux personnes suivantes et selon les modalités suivantes :

- à toute commune, à concurrence de maximum un point de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité par tranche de 2 000 habitants entamée, et ce avec le taux d'intervention maximal suivant :
 - 75% pour les années 2020 et 2021, avec une intervention maximale de la part de la Région de 3 000 euros par point de recharge;
 - 60% pour les années 2022 et 2023, avec une intervention maximale de la part de la Région de 2 400 euros par point de recharge;
 - 50% pour les années 2024 et 2025, avec une intervention maximale de la part de la Région de 2 000 euros par point de recharge;
- à toute intercommunale ayant dans son objet social le développement économique, pour installation dans une zone économique, à concurrence de maximum un point de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité par tranche de 100 travailleurs entamée lorsque l'on prend en compte l'ensemble des personnes employées par les entreprises présentes sur le site de cette zone, et ce avec le taux d'intervention maximal suivant :
 - 50% pour les années 2020 et 2021, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 2 000 euros par point de recharge;
 - 40% pour les années 2022 et 2023, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 600 euros par point de recharge;
 - 30% pour les années 2024 et 2025, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 200 euros par point de recharge;
- à toute intercommunale ou personne morale employant au minimum 25 personnes, à concurrence de maximum un point de recharge au sens de l'article 2, 27^oter, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité

par tranche de 50 travailleurs entamée, et ce avec le taux d'intervention maximal suivant :

- 50% pour les années 2020 et 2021, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 2 000 euros par point de recharge;
 - 40% pour les années 2022 et 2023, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 600 euros par point de recharge;
 - 30% pour les années 2024 et 2025, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 200 euros par point de recharge;
- à toute personne physique, à concurrence de maximum un point de recharge au sens de l'article 2, 27^{ter}, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité par habitation, et ce avec le taux d'intervention maximal suivant :
- 50% pour les années 2020 et 2021, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 2 000 euros par point de recharge;
 - 40% pour les années 2022 et 2023, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 600 euros par point de recharge;
 - 30% pour les années 2024 et 2025, avec une intervention globale maximale de la part de la Région de 1 200 euros par point de recharge.

§2. Le Gouvernement fixe les modalités d'application du paragraphe 1^{er}.

Art. 6

Dans l'article 11, §2, alinéa 2, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, il est inséré un 5^{°bis} rédigé comme suit : « 5^{°bis} le développement de son réseau par des investissements appropriés en vue de permettre l'utilisation de points de recharge; ».

Art. 7

Dans l'article 15, § 3, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, les mots « en ce compris pour le service de recharge de véhicules électriques, » sont insérés entre les mots « de remplir ses obligations légales, » et les mots « elle enjoint celui-ci de remédier à cette situation ».

Art. 8

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

A. ANTOINE

A.-C. GOFFINET

F. DESQUESNES

J. MATAGNE