

## Fin des véhicules à moteur à combustion dans l'UE à partir de 2035

**i** Agoria Automotive Technology Club  
Jean-Marc Timmermans & Ward Vleegen



*Un accord a été conclu le 27 octobre concernant la fin de la vente de véhicules à moteur à combustion classique dans l'Union européenne à partir de 2035. Cela a été confirmé par le Conseil européen, de sorte qu'il s'agit désormais d'une réalité à laquelle l'industrie automobile européenne devra faire face. Que signifie donc concrètement cette décision pour notre industrie automobile belge ainsi que pour les citoyens et entreprises belges ?*

*Cette décision s'inscrit dans le contexte plus large du Pacte vert européen, qui a pour objectif intermédiaire de parvenir à une réduction de 55% des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2035. À cette fin, la Commission européenne a élaboré un vaste paquet de mesures réunies sous le titre de travail Fit-for-55.*

### IMPACT POUR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES BELGES

La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> n'est évidemment pas un nouvel objectif pour l'industrie automobile européenne. En outre, cela fait déjà un certain temps que nos constructeurs automobiles belges se sont orientés vers la production de véhicules électriques. Ainsi, **Audi Brussels** a commencé à produire l'Audi E-tron, une voiture entièrement électrique, en mars 2018. Il s'agissait alors de la première voiture entièrement électrique de la marque Audi dans le monde. L'usine **Volvo Cars** à Gand a également lancé la production en octobre 2022 de la XC40 et de la C40 Recharge (entièrement électrique). De son côté, l'usine **Toyota Motors Europe**, implantée à Zaventem, est pleinement engagée dans la recherche et le développement en matière de véhicules hybrides et à hydrogène.

Les constructeurs de bus et de camions de notre pays développent et fabriquent également depuis un certain temps des poids lourds zéro émission. À cet égard, nous pouvons citer le rôle de pionnier joué par

**Van Hool** en matière de bus hybrides, de bus à hydrogène ou de bus entièrement électriques. L'entreprise **VDL** à Roulers produit également des bus entièrement électriques depuis un certain temps et est en train de construire une toute nouvelle usine à Roulers. **DAF trucks**, dans son usine de Westerlo, produira pour sa part la cabine d'un tout nouveau camion électrique de la marque tandis que **Volvo Trucks**, dans son usine d'Oostakker, fabriquera à l'avenir des modules de batterie en plus des packs de batteries. Enfin, citons également **Addax Motors** à Harelbeke, qui produit des camions électriques légers pour les services communaux ou les services de gestion des terrains verts, entre autres.

### TABLEAU CONTRASTÉ POUR LES FOURNISSEURS AUTOMOBILES BELGES

Si nous nous intéressons à la situation des fournisseurs des constructeurs automobiles, nous obtenons un tableau plus contrasté. Certains fournisseurs, y compris en Belgique, dépendent encore du moteur à combustion, car ils fabriquent des pièces utilisées dans le moteur ou la transmission.

En général, l'industrie automobile belge est beaucoup moins dépendante du moteur à combustion que, par exemple, l'Allemagne, la France ou l'Italie, où il y a beaucoup plus d'entreprises qui se concentrent, par exemple, sur les systèmes d'injection, les pièces mécaniques telles que les pistons, les soupapes, les arbres à cames, etc.

Les fournisseurs automobiles belges investissent pleinement dans l'innovation. Ainsi, notre industrie automobile belge occupe une excellente position en termes de technologie et d'innovation. Les principaux défis consistent à trouver du personnel, à résorber les goulets d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement (semi-conducteurs, matériaux pour les batteries) et à maîtriser les coûts.

## L'INNOVATION COMME STRATÉGIE POUR MENER À BIEN CETTE TRANSITION RAPIDE VERS UNE TECHNOLOGIE ZÉRO ÉMISSION

Les entreprises qui produisent aujourd'hui des pièces vouées à disparaître peuvent essayer de se démarquer sur d'autres marchés ou de tirer parti de leur processus de fabrication pour de nouvelles pièces qui trouveront une application dans les véhicules de demain.

Toutefois, l'innovation continue par l'intégration de nouvelles technologies dans les produits ou le processus de production est essentielle pour conserver sa pertinence en tant qu'entreprise en ces temps marqués par d'importantes transitions. La vitesse à laquelle les innovations technologiques se succèdent ne cesse d'augmenter tandis que les connaissances qui y sont associées deviennent également plus étendues et plus complexes. Par conséquent, il est souvent difficile pour une entreprise de relever à elle seule le défi du développement et de l'innovation continus.

La collaboration entre des entreprises possédant des technologies complémentaires ou avec d'autres acteurs tels que des universités, des instituts de recherche,

des start-ups ou des entreprises de haute technologie revêt un rôle de plus en plus important. Néanmoins, les collaborations en matière de développement et d'innovation avec différents acteurs de la chaîne de valeur automobile (fournisseur, client, utilisateur final) peuvent également permettre d'accélérer les nouvelles innovations.

## NOUVELLES OPPORTUNITÉS DANS LA CHAÎNE DE VALEUR DU TRANSPORT ZÉRO ÉMISSION

La transition vers une mobilité zéro émission offre également de nouvelles possibilités aux acteurs existants et aux nouveaux arrivants. La chaîne de valeur des batteries pour les véhicules électriques et hybrides en est un exemple. La transition vers des véhicules zéro émission offre de nombreuses opportunités tout au long de la chaîne de valeur d'un certain nombre de nouveaux composants tels que l'assemblage de packs de batteries ou le traitement et le recyclage des batteries en fin de vie des véhicules. Au début de l'année, Agoria a participé à une étude portant spécifiquement sur les possibilités de démantèlement, de réutilisation et de recyclage des batteries. Pour en savoir plus à ce sujet, consultez le projet Re2Live (<https://re2live.be/>).

## PRINCIPAUX DÉFIS À RELEVER PENDANT CETTE TRANSITION

Nous constatons que nos entreprises automobiles belges sont aujourd'hui confrontées à des défis majeurs liés à des facteurs externes à la transition vers des véhicules zéro émission.

1. la volatilité des prix de l'énergie, qui a un impact important sur les coûts opérationnels de nos entreprises manufacturières. Certaines entreprises sont plus énergivores que d'autres,
2. l'augmentation des prix de certaines matières premières comme les métaux,
3. problèmes permanents rencontrés dans la chaîne d'approvisionnement de certains composants
4. la pénurie de personnel qualifié

Dans un contexte plus large, nous avons identifié plusieurs étapes importantes dans cette transition vers une mobilité zéro émission:

- Le développement d'un réseau adéquat d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en fait partie, et ce tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.
- En plus de prévoir suffisamment d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, nous devons également investir dans les infrastructures de ravitaillement nécessaires pour d'autres carburants alternatifs tels que l'hydrogène.
- Les moteurs électriques à batterie joueront certainement un rôle très important dans la transition vers une mobilité neutre en CO<sub>2</sub>, mais d'autres technologies de motorisation neutres en carbone doivent également être développées. Une plus grande diversité de technologies zéro émission nous confèrera plus de flexibilité et de résilience pour opérer cette transition dans un environnement en pleine évolution. ■

## VOMinfo Numéros thématiques 2023

**Février 2023:**

Smart energy consumption measurement

**Avril 2023:**

Energy savings in surface treatment

**Juin 2023:**

Corrosion protection toward a circular economy

**Août 2023:**

Making existing production lines more profitable

**Octobre 2023:**

Recovery, recycling, reuse, repurposing

**Décembre 2023:**

Process and final control in surface treatment