

Villers-la-Ville, le 11 août 2021

LETTRÉ OUVERTE à Madame Julie Charles, Echevine de la Mobilité de Villers-la-Ville

Concerne : *Seconde édition du salon belge du véhicule électrique et hybride – 05/09/2021*

Madame Charles,

Permettez-nous de préciser d'emblée pour le lecteur non averti, qu'outre la mobilité, vous avez dans votre portefeuille de compétences : la transition écologique, le développement durable, le climat, l'information & la communication, les commerces & les PME, la politique des déchets, toutes des matières intervenant, de près ou de loin, dans le propos qui suit...

Notre association citoyenne "**Villers pour le climat et la biodiversité**", cherchant à obtenir la mise en place d'une politique climat locale cohérente, à la hauteur des défis et enjeux climatiques, a pris note que, dans un peu moins de 4 semaines, par vos bons soins en tant qu'organisatrice, « dimanche 5 septembre 2021, la Commune de Villers-la-Ville **s'illustrera à nouveau** avec la seconde édition du salon **belge [?]** du véhicule électrique et hybride » pour reprendre vos propres termes. Cet événement, baptisé « A ciel ou vert » (en jouant sur les mots et en mettant en avant le ciel [?] et un certain côté annoncé comme « vert »), se déroulera dans le jardin situé autour de la maison communale. Il est gratuit.

Nous avons pris connaissance du communiqué de presse, ainsi que de la petite capsule vidéo promotionnelle récemment diffusée sur le site de l'administration communale.



Les éléments que nous y avons découverts nous paraissent contraires ou insuffisants par rapport à ce que notre commune devrait mettre en place pour rencontrer les défis climatiques. C'est pourquoi nous avons souhaité dans la présente vous proposer plusieurs aménagements à cet événement, afin de permettre aux citoyens de bien cerner la problématique des véhicules automobiles individuels, de leur proposer un discours objectif quant aux véhicules automobiles électriques et à leur impact écologique, et afin de conférer au salon un « scope », une portée, bien plus large en matière de mobilité. Nous y revenons dans la seconde partie de ce courrier public.

Dans le communiqué de presse de l'événement (copie en annexe et info à peu près identique disponible sur <https://www.villers-la-ville.be/evenements/salon-du-vehicule-electrique-et-hybride>), un bon nombre d'arguments mis en avant pour attirer le citoyen vers le salon et vers les automobiles électriques nous ont assez interpellés. Nous nous en expliquons. A savoir (nous vous citons) :

1. « *En 2021, on sent réellement un engouement encore plus grand pour ce type de transport.* »
2. « *C'est un expérience assez grisante que de pouvoir se glisser quelques minutes au sein de voitures luxueuses.* »
3. « *Les voitures électriques accélèrent d'une manière très différente d'une voiture thermique.* »
4. « *à partir de 2023, l'avantage fiscal pour les voitures de société à carburant fossile sera progressivement démantelé.* »
5. « *Le gouvernement souhaite que les voitures de société électriques deviennent la norme à partir de 2026.* »
6. « *la Commune de Villers-la-Ville s'illustrera à nouveau avec la seconde édition du salon belge du véhicule électrique et hybride* » ; « *cet événement national* » ; « *unique en Belgique !* ».
7. « *La deuxième édition du salon du véhicule électrique et hybride de Belgique sera résolument didactique, ludique et familiale* ».
8. « *A ciel ou vert* ».

Ces arguments promotionnels nous appellent les commentaires et précisions suivants :

- 1) S'agissant de l'engouement pour les voitures électriques ou hybrides, La Libre Belgique tempère comme suit le 23/07/2021 : « *Les modèles hybrides et électriques continuent de prendre peu à peu la place des voitures thermiques* ». « *Les voitures 100 % électrique représentent désormais 7,5 % des ventes neuves en Europe, contre 3,5 % au deuxième trimestre 2020.* »

On parle en effet d'une forte progression en Belgique, mais nous ne disposons pas du chiffre exact et actuel pour notre pays. Nous avons néanmoins trouvé l'information suivante sur le site du SPF Mobilité : « *Si on s'attarde sur le nombre d'immatriculations de voitures neuves, les chiffres sont davantage évocateurs. Ainsi, les voitures électriques et hybrides rechargeables (BEV, FCEV et PHEV confondues) représentaient, en août 2020, une voiture neuve vendue sur dix. Le seuil des 10% des immatriculations totales étant dépassé pour la première fois en Belgique sur base mensuelle. A titre de comparaison, ces motorisations alternatives ne représentaient encore que 2,5% des immatriculations un an plus tôt (août 2019).* ».

Il y a certes un progrès notable, mais la progressivité de cet... emballement (?), ou « engouement » comme vous dites, en réalité encore tout relatif, tient au fait que les voitures électriques sont bien trop chères pour une majorité de Belges, qui, hésitants, se posent en outre des questions légitimes sur les problèmes d'autonomie et la disponibilité du réseau de recharge mais aussi la bonne question qui fait débat : Une voiture électrique, avec sa batterie, est-elle réellement plus écologique qu'une voiture thermique ? La réponse doit être nuancée et nous reviendrons plus loin sur cette question cruciale qui doit rester au cœur de l'événement proposé, nous semble-t-il...

- 2) Relever l'exaltation, le côté grisant, que pourrait, selon vous, procurer le fait d'être assis.e dans une voiture luxueuse, nous paraît déplacé alors que l'on sait pertinemment les accroissements des inégalités sociales dans notre pays ainsi que l'impact environnemental négatif des produits

de luxe, particulièrement en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Et à côté de nombre de véhicules de luxe qui semblent être annoncés, nous espérons que des véhicules de « premier prix » seront également exposés, ce que la publicité n'évoque pas clairement, car une grande majorité de Villersois ne sont pas capables de se payer des voitures luxueuses.

- 3) De même, mettre en avant le côté sous-entendu très dynamique des accélérations des voitures électriques va à l'encontre des principes de l'écoconduite, que vous devriez plutôt prôner, nous semble-t-il, en tant qu'échevine de la mobilité et du climat.
- 4) & 5) Effectivement, vous utilisez des arguments fiscaux à l'adresse des indépendants, car selon le Moniteur de l'Automobile, « les 5 premiers mois de 2021 nous apprennent que les véhicules électriques intéressent principalement les clients professionnels ». Et les 20 meilleures ventes de voitures électriques en Belgique sur les 5 premiers mois de 2021, que ce magazine communique (cf. tableau des unités vendues ci-dessous), montrent une préférence pour des véhicules de souvent bien plus de 40.000 € (si pas 60 ou 70.000 € !!), rarement à la portée de simples particuliers sauf pour les cadres supérieurs, et dès lors plutôt envisagés comme voitures de société ou d'indépendant.

1	Tesla Model 3	1009	(50 à 64.000 €)	11	Fiat 500e	261
2	Volkswagen ID.3	592	(34 à 42.000 €)	12	Peugeot e-208	252
3	Polestar 2	472	(45 à 53.000 €)	13	Kia e-Niro	229
4	Porsche Taycan	457	(86 à 192.000 €)	14	Renault Zoë	196
5	Volkswagen ID.4	335	(39 à 54.000 €)	15	Opel Corsa e	188
6	Nissan Leaf	303	(33 à 44.000 €)	16	MINI Cooper SE	177
7	Audi e-tron Sportback	283	(74 à 99.000 €)	17	Opel Mokka e	142
8	Audi e-tron SUV	283	(72 à 97.000 €)	18	Mercedes EQC	139
9	Peugeot e-2008	275	(37 à 44.000 €)	19	Jaguar I-Pace	130
10	Volvo XC40 Recharge	264	(48 à 65.000 €)	20	BMW i3	125

Or les Villersois ne comptent pas dans leurs rangs énormément d'indépendants aisés, nous semble-t-il ; à moins que votre ambition soit de ne viser comme public qu'une certaine classe de nantis à l'échelle locale, voire supra-communale, plutôt que le Villersois « lambda »...

Et puis, est-ce bien le rôle d'une petite commune d'organiser un tel événement avec de tels arguments ? La commune deviendrait-elle un agent commercial à destination des plus nantis ? Avec l'argent public de surcroît, les deniers des Villersois, car tout ceci a bien un coût ! (...et n'a aucune retombée économique pour les commerçants Villersois.) Si c'est par exemple le public du Brabant Wallon qui est visé, pourquoi l'événement n'est-il pas organisé par la Province, avec sa propre caisse ?...

- 6) & 7) Mais vu le côté « **national** » annoncé de ce salon « **belge** », nous supposons que la promotion de « la deuxième édition du salon du véhicule électrique et hybride **de Belgique** », « unique en Belgique », pour reprendre tous vos mots, se fera à l'échelle du pays (BW, Bruxelles, Charleroi, Namur, ... ?) et que, sur le plan pratique, vous avez prévu de pouvoir accueillir les foules, si pas de toute la Belgique, de tout le Brabant Wallon. Mais avec quel intérêt, quelle

retombée pour la petite commune de Villers-la-Ville et son Plan climat ? Avec quel coût financier et quel coût en CO2 alors que le temps de l'économie est venu ? Ou viserait-on, par ce biais, d'autres types de retombées politiques en vue d'appuyer certaines ambitions personnelles au-delà de l'échelle communale ? Nous sommes interpellés et nous posons ces questions tant la chose nous paraît singulière !...

- 7) Pour le côté dit « didactique, ludique et familial » de l'événement, nous aimerions attirer votre attention sur le fait que nous voudrions y voir donnée, plutôt qu'une information commerciale à destination des nantis, une information « didactique » objective et complète aux citoyens. Pour nous, il devrait s'agir avant tout de comparer objectivement les différents modes de déplacements, pas seulement la voiture électrique vs. la voiture thermique, mais aussi l'automobile vs. les moyens de mobilité plus douce ainsi que de montrer qu'à côté de l'aspect ludique de certains véhicules (nous pensons ici plus particulièrement aux engins de micro-mobilité électrique qui seront exposés), leur aspect « pratique » permet qu'ils deviennent des outils de mobilité quotidienne, en combinaison avec un autre mode de transport (train, bus...). Le rôle d'une administration communale est d'être au service de ses citoyens en les informant en toute impartialité, de manière complète, des tenants et aboutissants de telle ou telle chose, pas d'être agent commercial ou de vanter les prétendus mérites d'un produit...
- 8) Le nom de baptême du salon que vous avez donné au salon, « à Ciel ou Vert », joue sur le mot « ouvert » mot pour mettre en avant d'une certaine façon, le côté prétendu « vert » des voitures électriques, alors qu'en temps qu'échevine de l'environnement vous devriez savoir que les automobiles quelles qu'elles soient ne sont jamais vertes et que l'on tombe ici dans une approche marketing de type « greenwashing » qui n'honore pas votre fonction : si à l'usage, à condition d'utiliser de l'électricité dite « verte » et d'avoir rechargé la batterie au bon moment, les émissions de CO2 d'une voiture électrique sont faibles (sans être nulles comme annoncé erronément dans les publicités des constructeurs), il convient de considérer les émissions de CO2 (et autres impacts écologiques) sur l'ensemble de ce qu'on appelle le cycle de vie du véhicule : 1° impact à la fabrication, commercialisation et distribution, 2° impact à l'utilisation et 3° impact en fin de vie (réutilisation, recyclage, mise au rebut). Certaines références bibliographiques données ici en annexe devraient permettre au citoyen de pouvoir faire une meilleure comparaison, objective, entre véhicules thermiques et électriques.

NB : Pour votre information, nous avons relevé dans le communiqué ce qui est probablement une erreur, une sorte de « coquille », qui peut toutefois amener de la confusion auprès du public. Vous annoncez en effet des véhicules « hybrides » pour tous les types de véhicules exposés, y compris des « bornes de recharge hybrides (!) », en ces termes : « Voitures, motos, mobylettes, bornes de recharge, vélos, trottinettes, skates électriques ou hybrides seront exposés de 10h à 17h dans le jardin situé autour de la maison communale. »

Ceci étant dit sur l'aspect promotionnel, par rapport à votre communiqué, résumons-nous et permettez-nous de vous faire maintenant part, plus synthétiquement, de ce que nous reprochons

en fait à ce salon « belge », « national » du véhicule électrique et hybride, en tant que tel, et ce que nous vous proposons comme améliorations. Nous reprochons au salon tel qu'envisagé :

- son **centrage sur la voiture automobile personnelle** (cf. propositions complémentaires infra) et dès lors la venue de nombreuses marques d'automobiles, dont beaucoup de haut de gamme, avec trop forte **mise en avant de voitures de luxe (et probablement de SUV)** en l'occurrence électriques ou hybrides, vu que seront présentes les marques suivantes (liste tirée du site de l'administration communale et de l'affiche) :
 - Jaguar - Land Rover, Porsche, Mercedes, Jeep, Audi, VW, Lexus, Toyota, Renault, Peugeot, Citroën, Fiat, Hyundai, Skoda, Seat, Dacia;
- son **caractère trop « national »** (comme indiqué) **et certainement trop commercial** (les concessionnaires automobiles invités viennent exposer dans l'espoir de conclure des contrats de vente) plutôt qu'une orientation "information totalement objective et complète", même si le but annoncé est d'informer le citoyen. Nous pensons au contraire que l'information aura une orientation et une vocation commerciale biaisée, plutôt que de vouloir donner la palette complète des informations objectives nécessaires aux citoyens pour se faire une opinion correcte sur les moyens de mobilité qui leur conviennent;
- le fait qu'un salon à orientation commerciale ne devrait pas être **organisé par une administration communale**, mais qu'il devrait être le fait de sociétés privées ;
- **l'absence de stand communal d'information générale sur les automobiles électriques**, notamment pour répondre objectivement aux questions suivantes de citoyens (*) :
 - « Une voiture électrique, avec sa batterie, est-elle réellement plus écologique qu'une voiture thermique, en toutes circonstances ? »
 - « Dans mon cas personnel, est-ce une automobile électrique, de grand gabarit, dont j'ai absolument besoin ? Neuve ou d'occasion ? »
 - « Je roule peu : Une voiture individuelle, est-ce ma seule solution de mobilité ? »
- **l'absence de promotion** (stand, discussion, débat, flyers...) **des aspects suivants** :
 - **concept des LISA cars** (**light & safe cars** - <https://www.lisacar.eu/>);
 - **éco-conduite & conduite défensive** (sécurité en toutes circonstances) ;
- le fait que les moyens de microbilité électrique seront probablement trop présentés, sous leur angle « ludique », « jouet de loisir », car ils sont peu adaptés à notre situation de villages de campagne; ils conviennent en effet mieux pour les déplacements "utilitaires" urbains et donc devraient être proposés comme moyen complémentaire aux transports en commun pour effectuer les premiers ou derniers kilomètres de son trajet;
- **et surtout le fait que ce salon fasse l'impasse sur tous les autres types de mobilités alternatives à l'automobile personnelle, à savoir les modes suivants** :
 - marche "utilitaire", par opposition, à la marche de loisir :
 - --> il conviendrait de mettre en avant les programmes de revalorisation de nos sentiers communaux existants, les itinéraires pédestres alternatifs pour rejoindre les centres d'intérêt;
 - le GAL (Groupe d'Action Locale) du Pays des 4 Bras (Villers-la-Ville, Genappe, Les Bons Villers) n'est pas invité (or, après plusieurs mois de travail, grâce à l'aide de bénévoles et d'un bureau d'études, le GAL a sélectionné six pôles prioritaires sur le territoire (en termes d'accessibilité) pour lesquels il a récemment réalisé des cartes d'accessibilité, dont 2 sur Villers-la-Ville; celles-ci ont été intégrées à des affiches et des brochures de sensibilisation

- distribuées sur le terrain, visant à promouvoir les itinéraires de mobilité douce);
- des associations locales telles que la Commission des Chemins et Sentiers ou Sentiers Libres ne sont pas non plus invitées ;
- vélo :
 - bien que des vélos électriques seront présentés lors du salon, on ne mettra pas vraiment en avant, croyons-nous, les bienfaits du vélo pour la santé et l'environnement, la nécessité du développement du réseau cyclable sur l'entité (et les éventuels projets en cours), la promotion de l'utilisation du vélo au quotidien ;
 - le GRACQ (il dispose d'une antenne à Villers-la-Ville), qui fait ce genre de promotion, n'est d'ailleurs pas invité au salon !
- solution de la voiture partagée ou autopartage entre particuliers :
 - Cozycar / Cozywheels & le GAL (Groupe d'Action Locale) du Pays des 4 Bras n'ont pas été invités (or le GAL offre aux citoyens qui le souhaitent un accompagnement personnalisé pour la création de groupes de partage de véhicules (voitures, vélos cargos, vélos électriques, véhicules adaptés, etc) via la plateforme Cozywheels;
 - un premier groupe de citoyens de Villers-la-Ville (à Marbais) s'est récemment formé pour envisager sérieusement cette solution : il pourrait venir témoigner à un moment donné et inciter à la création d'autres groupes;
- système de location de voitures de type Cambio (car sharing) : solution éventuelle non présentée;
- covoiturage occasionnel : développement de parkings dédiés et d'une plateforme de mise en relation : solution éventuelle non présentée;
- transport en bus : le TEC n'est pas invité - on ne fera pas sa promotion; or il en a bien besoin, selon nous, car :
 - depuis octobre 2020, le TEC a créé la ligne 51 qui dessert Louvain-la-Neuve depuis Villers-la-Ville en passant par divers villages de l'entité;
 - depuis octobre 2020, le TEC a transformé la ligne WEL 05 "prototype" en une ligne express Nivelles-Namur E 5 avec 2 arrêts à Villers-la-Ville : fréquence renforcée (toutes les heures), desserte renforcée des zonings, tarification horizon +, sans réservation;
- solution éventuelle, pour l'avenir, d'un minibus villageois reliant nos villages ? (genre Proxibus opéré par les TEC et/ou la commune) : Pourrait-on en débattre lors du salon ? De nombreux citoyens ont réclamé cette solution lors d'une enquête et pétition organisée en 2017 par le CADEV (auprès de plus de 1.000 personnes), dont l'analyse et les conclusions vous ont été remises, sans pour autant que ce dossier ne soit transmis au bureau d'étude Traject qui a tout récemment clôturé la remise à jour du Plan Communal de Mobilité, de sorte à nourrir le diagnostic et les objectifs envisagés pour le PCM (lien : <http://www.cadev.be/news/mobilite-la-commune-entree-le-proxibus>) ;
- transport en train : pas de représentant de la SNCB pour promouvoir le train et l'offre des 2 gares de l'entité, ni exposer l'état d'avancement du projet RER qui prévoit que la gare de Villers-la-Ville soit une antenne de celui-ci via Ottignies...
 - NB : Nos infos (à vérifier) sont : 2025 sera une année charnière sur la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies : en effet, les quatre voies seront opérationnelles de

Bruxelles à La Hulpe et pour le tronçon La Hulpe-Ottignies, la mise en service est prévue en 2026; la nouvelle gare multimodale d'Ottignies sera terminée en 2025.

NB : Sur son site web, la commune de Villers-la-Ville présente le coaching organisé par la Province du Brabant Wallon baptisé "Réinventez votre mobilité" (<https://brabantwallon.be/bw/vivre-se-divertir/mobilite/mobibw/>): il serait dommage de ne pas en faire la promotion lors de ce salon...

- **Enfin, la non-présentation** en cette circonstance **du nouveau plan communal de mobilité**, qui vient d'être revu (le précédent remontait à 2002) et finalisé en mars 2021 et soumis à enquête publique en mai dernier :

Son diagnostic reprend 11 axes: le contexte, le territoire, les déplacements à pied et PMR, les déplacements à vélo, le transport public, la circulation automobile, la sécurité, le trafic de marchandises, la mobilité scolaire, les services de mobilité, la dynamique communale.

Ses objectifs sont repris en 9 points: favoriser la marche, le vélo et l'usage de transport en commun, encourager un usage rationnel de la voiture, améliorer la sécurité routière ainsi que la mobilité scolaire et PMR, améliorer la qualité de vie sur le territoire et tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal.

Les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs ont été définies dans un rapport final « Plan d'actions », qui comprend 35 actions de court terme, moyen terme et long terme. A l'heure actuelle, ce rapport n'est toujours pas publié sur le site de l'administration communale... Interpellant...

Nous aurions donc préféré que la commune organise un véritable salon local de la mobilité, tous modes de déplacement confondus, plutôt qu'un salon belge des véhicules électriques & hybrides, et ce d'autant plus que septembre verra, comme chaque année, poindre sa semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre 2021), un salon de la mobilité mettant en avant tous les moyens de mobilité douce, de mobilité alternative, les projets en ce sens, et en invitant tous les partenaires nécessaires !... Y compris un représentant de la Région Wallonne pour présenter son Plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024 et sa Vision FAST 2030, que personne ou peu connaissent...

Or, en 2017, fort du constat qu'« en Wallonie, comme dans la plupart des régions du monde et d'Europe, **la mobilité actuelle des personnes est encore trop centrée sur les déplacements en voiture individuelle** (en effet, la part modale actuelle de la voiture s'élève à 83 % des kilomètres parcourus) », « le Gouvernement wallon a adopté sa [VISION FAST 2030](#) fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la **nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie**. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030. » (Source : SPW Mobilité)

Quelques objectifs chiffrés extraits de la Vision FAST 2030, à porter à la connaissance du public villersois pour l'encourager à réfléchir dans la nécessaire transformation de nos habitudes de déplacements :

Réduire de plus de 40% les émissions de GES d'ici 2030 pour le secteur de la mobilité

MOBILITE DES PERSONNES

En ce qui concerne répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes, il est prévu de tendre vers les objectifs suivants, avec conjointement une réduction de la demande :

<u>2017</u>	<u>2030</u>
Marche 3%	Marche 5%
Vélo 1%	Vélo 5%
Bus 4%	Bus 10 %
Train 9 %	Train 15 %
Voiture 83 %	Voiture 60 %
Partage voiture : charge moyenne 1.3	Partage voiture : charge moyenne 1.8

« ... une réduction de la demande sera encouragée par le développement d'un aménagement du territoire rationnel conformément aux dispositions du SDT et via le développement de mesures cohérentes notamment pour promouvoir le télé- et le coworking sur l'ensemble du territoire. »

En mai 2019, le Gouvernement wallon a adopté la [STRATEGIE REGIONALE DE MOBILITE](#) (SRM) qui définit comment ces objectifs vont être atteints. Le SPW Mobilité explique partiellement cette stratégie en ces termes :

Les trois leviers d'actions sur lesquels la Wallonie va travailler sont la **nouvelle gouvernance, le doublement de l'offre et la transformation des comportements.**

La mobilité wallonne se transformera grâce aux **10 orientations stratégiques** suivantes qui sont déclinées dans le document en un total de 35 chantiers :

1. La mise en œuvre d'un **pilotage stratégique de la mobilité unifié et responsabilisant**
2. L'**amplification de la politique d'ouverture et de dialogue** avec les parties prenantes
3. Le **développement du numérique** comme levier de la mobilité
4. L'**accessibilité à l'entièreté** du territoire par la mise en place d'un **réseau hiérarchisé**
5. L'**intermodalité** pour optimiser la continuité des chaînes de déplacement
6. Le **doublement et la diversification des solutions de mobilité**
7. Les **transitions numérique et énergétique** pour offrir un service cohérent, attractif
8. L'**aménagement de la Société pour limiter les besoins de mobilité**
9. L'**accompagnement efficace de la transformation des comportements**
10. La mise en place d'une **tarification intégrée et d'une fiscalité responsable**

Ceci étant dit, nous pensons qu'il n'est pas trop tard pour inviter quelques partenaires ou parties prenantes (Groupe d'Action Locale Pays des 4 Bras, Cozywheels, GRACQ VLV, TEC, SNCB, SPW Mobilité, bureau d'études Traject, Commission des Chemins et Sentiers, CADEV, Villers pour le Climat, Sentiers Libres), à tenir des stands d'information sur les questions générales de mobilité et

les alternatives à la voiture automobile personnelle, fusse-t-elle électrique et suffisamment écologique. Et donc de revoir la communication, la publicité en ce sens...

Nous espérons, Madame l'Echevine de la Mobilité, de la Transition Ecologique et du Climat (entre autres compétences), que vous retiendrez nombre de nos suggestions afin d'améliorer le contenu de ce second salon, dès cette édition 2021, notamment pour la qualité de l'information envers nos concitoyens et pour être complètement cohérent avec le tout récemment publié Plan d'Action en Faveur de l'Energie Durable et du Climat (PAEDC) de Villers-la-Ville (liens : [document](#) – [présentation](#)).

Dans l'attente de vos réponses, nous tenons à vous assurer de notre entière motivation et collaboration possible sur ces questions.

Villers pour le climat



Notre site web : <https://vlvpourleclimat.be/>

Notre page Facebook : <https://www.facebook.com/vlvpourleclimat>

Notre adresse e-mail : vlvpourleclimat@gmail.com

(*) PS : En matière de véhicule automobile électrique, il y a matière à débat sur son impact écologique. L'automobile électrique ne devient écologiquement moins pénalisante qu'une voiture thermique que pour ceux qui roulent assez bien (mais il faut en fait rouler beaucoup pour rentabiliser l'important investissement financier et amortir son empreinte écologique liée à sa production) et qu'à condition de pouvoir la recharger (au bon moment !) avec une électricité « verte », faible en CO2. C'est le cas en Belgique, sauf que la quantité de CO2 dans la production électrique devrait sensiblement augmenter dans les prochaines années suite à la mise en service de centrales au gaz... Et concernant les batteries, il y a des questions que le citoyen devrait poser lors de l'achat d'un véhicule électrique. Exemples, sans être exhaustif : « La batterie a-t-elle été produite comme beaucoup en Chine, qui a tendance à mettre une main mise géostratégique sur cette industrie ? » ; « Les métaux utilisés dans la batterie proposée sont-ils des terres rares, vraiment rares ? » ; « Où et dans quelles conditions ont été extraits les minerais nécessaires à la fabrication de cette batterie ? Il y a-t-il une garantie du fabricant, un label, un engagement, des contrôles sur une provenance éthique et une extraction-raffinage relativement écologique de ces minerais ? » « Quid d'une écoconception éventuellement étudiée et mise en œuvre facilitant la réutilisation de la batterie ou son recyclage en fin de vie, lorsque les chaînes logistiques et industrielles seront disponibles ? ».

Pour en savoir plus sur les véhicules électriques et leurs tenants & aboutissants, leurs contraintes, leurs limites, nous recommandons le visionnage des 2 vidéos référencées en annexe 2 et la lecture de 2 articles référencés en annexe 3.

Annexe 1 : Votre communiqué de presse



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

VILLERS-LA-VILLE 2^e SALON DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE ET HYBRIDE

Ce dimanche 5 septembre 2021, la Commune de Villers-la-Ville ouvrira, une fois encore, grand ses portes avec la seconde édition du salon belge du véhicule électrique et hybride.

Voitures, camionnettes, motos, mobylettes, bornes de rechargement, vélos, vélos cargos, trottinettes, skates électriques ou hybrides seront exposés de 10h à 17h dans le jardin situé autour de la maison communale (Rue de Marbais, 37). Le cadre bucolique confère un certain charme à cet événement. Tous ces moyens de transport pourront être testés et comparés. De nombreuses marques ont déjà confirmé leur présence : Audi, VW, Skoda, Seat, Renault, Dacia, Hyundai, Fiat, Jeep, Nissan, Toyota, Lexus, Peugeot, Mercedes, Zero Motorcycles, Easyplug et Ores.

La première édition de cet événement national a eu lieu en septembre 2019. L'intérêt des visiteurs était déjà très grand. « *En 2020, la situation sanitaire nous a malheureusement obligé à annuler l'événement à quelques jours de sa tenue*, explique Julie Charles, Echevine de la Mobilité et en charge de l'organisation de ce rendez-vous. *En 2021, on sent réellement, un engouement encore plus grand pour ce type de transport. A présent, toutes les marques proposent au moins un modèle électrique ou hybride !* »

La spécificité de ce rendez-vous repose sur divers piliers. L'entrée est entièrement gratuite. Tous les modes de transports peuvent être testés. « *C'est un expérience assez grisante que de pouvoir se glisser quelques minutes au sein de voitures luxueuses*, souligne Julie Charles. *Les voitures électriques accélèrent d'une manière très différente d'une voiture thermique.* » Des animations sont aussi prévues (bar, restauration, voiture tonneau, sensibilisation à la sécurité routière, tests de vélos électriques,...). La deuxième édition du salon du véhicule électrique et hybride de Belgique sera résolument didactique, ludique et familiale.

A noter aussi qu'à partir de 2023, l'avantage fiscal pour les voitures de société à carburant fossile sera progressivement démantelé. L'investissement dans des bornes de recharge sera déductible pour les particuliers et les entreprises. Le gouvernement souhaite que les voitures de société électriques deviennent la norme à partir de 2026.

Il reste quelques emplacements disponibles. Rens.: roselle.dellier@villers-la-ville.be.

Plus d'informations:

Julie Charles, échevine de la Mobilité, 0491/25.31.32 ou julie.charles@villers-la-ville.be.

UNIQUE EN BELGIQUE !



Piste d'essai et village d'exposants

Annexe 2 : Vidéos recommandées

(pour donner une information plus complète et plus neutre aux visiteurs du salon)

Origine : chaine YouTube « **Le Réveilleur** » (série **Energie**), par Rodolphe Meyer (*).

NB : Ces vidéos de vulgarisation scientifiques, longues, développées, mais abordables, concernent essentiellement le marché français, mais ses enseignements peuvent s'extrapoler dans une certaine mesure à la Belgique.

1. Voiture électrique: un problème de batterie ?

Lien URL : <https://www.youtube.com/watch?v=xVroWRO0dul>

Sommaire :

[0:00](#) • Introduction [2:10](#) • Émissions de CO2 des transports [5:34](#) • Pourquoi changer les transports [10:19](#) • Quelles alternatives au pétrole et à l'électrique ? [11:57](#) • Une voiture électrique, c'est quoi ? [13:38](#) • Qu'est-ce qu'une batterie ? [17:14](#) • Des limites géologiques au déploiement des batteries ? [21:00](#) • Lithium & pétrole, des problèmes similaires ? [22:31](#) • Ressources métalliques non conventionnelles ? [25:05](#) • La possibilité de la substitution [26:38](#) • Évolution rapide des batteries [27:45](#) • Impacts écologiques de l'extraction minière [37:43](#) • Durée de vie des batteries [41:23](#) • Durée de vie du véhicule électrique [43:25](#) • Seconde vie pour les batteries ? [45:01](#) • Recyclage des batteries [51:12](#) • Produire les batteries en Europe ? [54:55](#) • Ouvrir des mines en France et en Europe ? [58:45](#) • Les terres rares [1:01:45](#) • Conclusion [1:03:28](#) • Outro

Sources détaillées et informations complémentaires ici : <https://www.lereveilleur.com/voiture-...>

Le texte est disponible ici : <https://docs.google.com/document/d/1G...>

2. La voiture électrique est-elle écologique ?

Lien URL : <https://www.youtube.com/watch?v=zjaUqUozwdc&t=39s>

Sommaire :

[0:00](#) • Introduction [2:10](#) • Émissions de CO2 induites par l'utilisation [8:30](#) • Émissions de CO2 en incluant production et fin de vie [16:02](#) • Conclusion sur les émissions de CO2 par kilomètre [20:13](#) • Pollution de l'air [24:02](#) • Dépendance aux ressources fossiles [24:47](#) • Autres pollutions [27:58](#) • Conclusion sur la comparaison électrique/thermique [28:42](#) • Quelle quantité d'électricité serait nécessaire ? [33:56](#) • Surconsommation en période froide [36:42](#) • Charger au bon moment pour réduire l'impact ! [39:56](#) • La voiture électrique au secours du réseau ? [44:27](#) • Quelques conseils pour prendre soin de sa batterie [46:22](#) • Remplacer une vieille voiture thermique ? [49:51](#) • Retrofit [51:31](#) • La recharge de la voiture électrique [55:15](#) • L'autonomie de la voiture électrique [57:44](#) • Voitures hybrides [1:04:36](#) • Le coût ! [1:08:14](#) • La voiture électrique pour la ruralité ? [1:09:11](#) • La voiture électrique pour la ville ? [1:12:04](#) • Électrifier les deux roues ? [1:13:24](#) • Questionner la demande [1:14:34](#) • Conclusion [1:16:07](#) • Outro

Sources détaillées et informations complémentaires ici : <https://www.lereveilleur.com/la-voitu...>

Le texte est disponible ici : <https://docs.google.com/document/d/1K...>

Outil de calcul utile, personnalisable, cité par l'auteur pour calculer l'impact écologique de différents modèles de véhicules électriques : **Climobil** : <https://climobil.connecting-project.lu/>

(*) Bio (sur Wikimonde) : « Rodolphe Meyer est un jeune docteur en sciences de l'environnement connu pour son travail de vulgarisation scientifique sur les problèmes de l'environnement et du changement climatique, en particulier avec sa carrière de vidéaste sur sa chaîne YouTube *Le Réveilleur*.

Issu d'une formation à l'École supérieure de physique et de chimie industrielles de la ville de Paris, il a soutenu en 2017 une thèse de doctorat portant sur les cadres de l'analyse du cycle de vie, une méthode d'évaluation multicritère des impacts environnementaux d'un produit.

C'est au cours de son année d'Erasmus en Norvège qu'il suit ses premiers cours en écologie industrielle, le sensibilisant aux questions environnementales. Mais c'est seulement par la suite - et en parallèle de sa thèse qu'il effectue au Luxembourg - qu'il lance sa chaîne YouTube en commençant par des vidéos sur l'économie ; puis, à partir de 2015, il entreprend une première série portant sur les problèmes environnementaux d'un point de vue scientifique. L'ensemble de ses vidéos depuis traitent de ces problématiques (série sur les causes du changement climatique; série sur les ressources naturelles, série sur les énergies...).

En parallèle à ses activités de vulgarisation des enjeux scientifiques sur l'environnement, Rodolphe Meyer va s'employer à déconstruire les arguments des climato-sceptiques, notamment de Vincent Courtillot et François Gervais. Il prend également publiquement parti pour une action politique forte en faveur de la décarbonisation de l'économie et la lutte contre le réchauffement climatique.

Son travail est considéré comme de la "vulgarisation pointue", ses vidéos durant environ 40 minutes, exigeant une centaine d'heures de travail. Il a également créé son [blog](#) de vulgarisation scientifique qui reprend ses vidéos en y ajoutant les sources détaillées. »

Annexe 3 : Articles recommandés

(pour donner une information plus complète et plus neutre aux visiteurs du salon)

Véhicules électriques ? Pas sans questions ! Ni en priorité !

Lien vers l'article complet : <http://vlvpourleclimat.be/vehicules-electriques-pas-sans-questions-ni-en-priorite/>

Nous reproduisons ci-dessous les conclusions de cet article :

Conclusions :

En étudiant le bilan global de l'empreinte écologique, on le voit, la voiture électrique n'est pas LA solution miracle pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En étudiant son bilan social, on voit se dessiner de plus en plus une société qui perd l'élan de la solidarité.

Assurément, avant de penser à une voiture électrique, il conviendrait plutôt de voir comment diminuer nos déplacements individuels et leurs poids énergétiques.

Un changement de nos modes de déplacement est donc nécessaire.

Il faudra se déplacer moins loin, avec des moyens de transport peu polluants, plus légers. La concrétisation de cet objectif nécessite d'intervenir sur nos infrastructures (plus de piétonniers et de transports en commun, plus d'espace pour les moyens de transport partagés, la mobilité douce, ...), de mettre en place une économie partageuse, une vraie transition énergétique et une gestion plus circulaire des ressources. En d'autres mots, de **multiplier nos choix**, plutôt que de poursuivre sur une seule et même voie, toute à la voiture.

C'est à ça que nous invite d'ailleurs [l'Association pour la Mobilité Propre Electrique et RESponsable](#) qui conclut :

La voiture doit être le dernier recours, en l'absence d'autre solution. Il faut donc la bannir au maximum pour toute une série de raisons :

- demande énormément d'énergie et de ressources pour sa construction et son usage (la plupart du temps pour transporter 1 personne)
- embouteillages, incivilités, accidents mortels
- déchets
- enlaidissement des villes (parkings, hyperbétonnisation, bruit, pollution...)
- ...

Les solutions pour se passer d'elle sont multiples mais encore sous-appliquées en Belgique :

- Transports en commun abordables et fiables
- Infrastructures pour les 2 roues (pistes cyclables, avantages,...)

Le monde du travail a aussi son rôle à jouer en appliquant des solutions simples

- Télétravail
- Téléconférences (plutôt que d'aller rejoindre son interlocuteur)
- Horaires décalés pour limiter les embouteillages (encore trop peu proposé)
- Solutions de covoiturage en collaboration avec des entreprises voisines

Le monde politique également :

- *Politique ambitieuse via un message clair à la population (et aussi aux industriels)*
- *Plus d'indépendance face aux lobbyings automobiles afin de pouvoir répondre aux enjeux de société (notamment climatiques)*
- *Taxation de la voiture au kilomètre parcouru (à l'heure actuelle, plus on parcourt de km et plus c'est intéressant)*
- *Rendre la voiture individuelle (familiale ou de société) moins attractive*
- *Découpler les avantages pour les mobilités alternatives*
- *Pour ceux qui n'ont vraiment pas d'autre possibilité, favoriser le développement du car-sharing et du réseau de bornes électriques*

Sans oublier le monde industriel :

- *Construire des voitures moins polluantes (notamment électriques), plus petites, plus recyclables et plus légères*
- *Innovation : recharge et autonomie des batteries, production et stockage des énergies renouvelables, V2G, véhicules autonomes et connectés,...*
- *Participer au développement d'un réseau de recharge rapide dense et fiable*

Un article de ...

Villers pour le climat



Notre site web : <https://vlvpourleclimat.be/>
Notre page Facebook : <https://www.facebook.com/vlvpourleclimat>
Notre adresse e-mail : vlvpourleclimat@gmail.com

NB : Vous trouverez d'autres articles intéressants notamment sur :

- [l'Association pour la Mobilité Propre Electrique et RESponsable](#)
- <https://www.ecoconso.be/fr/content/voiture-electrique-ses-avantages-et-inconvenients>

Et en voici un autre, épinglé sur le média « Reporterre » :

Non, la voiture électrique n'est pas écologique !

Lien vers l'article complet : <https://reporterre.net/Non-la-voiture-electrique-n-est-pas-ecologique>

Introduction :

Promue sans la moindre réserve par la classe dirigeante, l'auto électrique serait le véhicule « propre ». Or, comme le montre Reporterre dans une grande enquête, de la production des batteries à leur durée de vie, en passant par le renouvellement du parc, le poids des véhicules et leur usage, le caractère écolo de l'auto électrique n'a absolument rien d'évident. Premier volet : qu'en est-il des émissions de gaz à effet de serre ?

Conclusion :

Du point de vue de l'écologie, le passage à l'électromobilité est un pari pour le moins fragile

La voiture électrique soulève encore d'autres questions. On peut se demander quelles sont les conséquences écologiques du renouvellement accéléré du parc automobile induit par les « primes à la conversion ». Si les voitures à essence partent prématurément à la casse avant que leur production n'ait réellement été amortie, à quel point le passage à l'électrique est-il justifié ? Peu d'études le renseignent. Et si ces mêmes voitures thermiques quittent le marché français pour atterrir, par exemple, dans les pays du Maghreb, ne risque-t-on pas, au lieu de bénéficier de leur substitution, d'ajouter au niveau mondial les coûts écologiques de l'électrique et du thermique ? Un afflux vers les pays pauvres de véhicules polluants d'occasion peu chers, associé à la baisse du baril de pétrole, ne risque-t-il pas d'inciter à la consommation de voitures personnelles dans des régions où elles ne sont pas encore systématiques ? Dans les pays riches, au niveau des usages, le déploiement de véhicules électriques commence déjà à se traduire par un effet rebond — c'est-à-dire un effet involontaire de surconsommation induit par l'efficacité accrue de l'objet. L'Agence européenne pour l'environnement constate, en Suède et en Norvège, que les possesseurs de véhicules électriques ont tendance à remplacer certains de leurs trajets à pied ou en transport en commun par leur nouvelle acquisition. Pourquoi ? Parce que « le coût de fonctionnement d'un véhicule électrique est largement inférieur à celui d'un véhicule thermique » ; parce qu'étant donné le prix d'achat supérieur des électriques, « leurs possesseurs peuvent être tentés de davantage les utiliser pour amortir cet investissement » ; et enfin, en raison des « incitations des collectivités locales à la voiture électrique » (parking gratuit, exemptions de péages, etc.).

Du point de vue de l'écologie, le passage à l'électromobilité s'apparente donc à un pari pour le moins fragile. En France, ce n'est rien moins qu'un pari à 8 milliards d'euros de fonds publics qui nécessite d'espérer que les usagers n'achèteront ni berline ni SUV, utiliseront les transports en commun pour partir en vacances, feront du covoiturage, ne rechargeront pas leurs véhicules en mode rapide parce qu'ils sont pressés (ce qui fait décroître la longévité de la batterie), ni tous en même temps aux heures de pointe (auquel cas, ils sont alimentés par des centrales électriques diesel), ne remplaceront pas leurs trajets en vélo par une balade en Zoe — et de prier pour qu'on arrive à gérer les fuites et les déchets qui sortent des centrales nucléaires, ou qu'on les démonte rapidement. Et, bien entendu, de prier pour que les batteries et les métaux que contiennent les autos électriques soient bel et bien recyclés, sans quoi les ravages des activités minières sont voués à s'intensifier — et les véhicules électriques serviront autant à délocaliser les pollutions qu'à déplacer les personnes.