

Voitures électriques : sommes-nous prêts ?

Vente des véhicules à moteur thermique proscrite d'ici à 2035, multiplication des zones interdites à la circulation des plus polluants, l'étau se resserre... Mais sommes-nous vraiment prêts à passer au tout électrique ?

Dans 13 ans, il sera en théorie impossible d'acquiescer en Europe un véhicule neuf à moteur essence, diesel ou hybride. C'est ce qu'a décidé, en juin, le Parlement européen, même si le ministre français des Transports Clément Beaune et le commissaire européen chargé du Marché intérieur Thierry Breton penchent pour une clause de revoyure des objectifs en 2026.

Des zones interdites aux véhicules les plus polluants

Une bonne nouvelle pour le climat ? « Oui, mais cela ne suffira pas » ont répondu les experts conviés aux Assises de l'électromobilité, organisées par le conseil départemental des Alpes-Maritimes (hier et aujourd'hui) à Nice, en partenariat avec l'association pour l'avenir du véhicule électrique (Avem). Son ambition ? Accompagner le développement de l'électromobilité dans le département et « relever le challenge », a introduit le

président Charles Ange Ginésy. Pour préserver la qualité de l'air, les collectivités ont la possibilité de définir des zones à faibles émissions (ZFE-m), où la circulation des véhicules les plus polluants est interdite. C'est le cas, depuis le 31 janvier, sur la Promenade des Anglais et dans l'hypercentre de Nice pour les poids lourds, bus et autocars les plus polluants. Interdiction étendue au 1^{er} janvier 2023 aux véhicules légers en Crit'air 5 (diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2000) puis, au 1^{er} janvier 2024, aux véhicules légers en Crit'air 4 (diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2005). Dans la métropole Toulon Provence Méditerranée, la mise en place d'une ZFE-m est en cours de réflexion.

« Pas neutre en carbone »

Alors que l'offre explose chez les constructeurs et que les aides de l'État, cumulables avec celles des

collectivités, perdurent et incitent de plus en plus d'automobilistes à sauter le pas, des freins subsistent. Les véhicules sont encore trop chers, le réseau de bornes électriques rechargeables insuffisant, et la fabrication des batteries est source de pollution. « Un véhicule électrique n'est pas neutre en carbone » confirme Nicolas Doré, coordinateur carburants alternatifs à l'Ademe, établissement public qui accompagne la transition écologique et énergétique sous la tutelle du ministère de la Transition écologique. Son impact carbone est néanmoins trois fois inférieur à celui d'un véhicule à moteur thermique.

« Consommation accrue de ressources minérales »

« Le nerf de la guerre, c'est la batterie. La course à l'autonomie du véhicule électrique se traduit par des batteries de plus en plus grosses », rappelle Igor Hazanavicius, manager chez FEV Consulting, spécialisé dans la conception de véhicules électri-



Les Dacia électriques (ici la Spring accessible à partir de 15 000 €) et GPL sont plébiscitées. (Photo Philippe Arnassan)

ques. « Leur fabrication induit une consommation accrue de ressources minérales, prévient Yannick Gomez, ingénieur à la cellule Innovation au Commissariat à l'énergie atomique.

Cuivre, lithium, cobalt, manganèse, graphite... « Or il y a des tensions sur ces matières premières. Nous devons également tenir compte des enjeux géopolitiques car aujourd'hui la ma-

iorité de ces batteries est produite en Chine. Leur recyclage sera donc un enjeu clé de souveraineté territoriale » conclut-il. **MATHILDE TRANOY** mtranoy@nicematin.fr

Chez Dacia : « Dès que l'on en a une, elle est vendue ! »

« Au moment du litre de carburant à plus de 2 €, il y avait pratiquement la queue pour les Zoe ! », indique-t-on à l'agence Soca Renault Dacia du golfe de Saint-Tropez qui voit défiler, comme chez les confrères du Groupe Cavallari siglé MG Motor dans les Alpes-Maritimes, une clientèle électrique motivée par l'électrique. Alors que la situation s'est « normalisée », l'engouement pour cette motorisation continue à faire ses preuves dans l'entrée de gamme avec la Dacia Spring, fabriquée en Chine, parmi les modèles les plus « rares » car les plus... demandés !

Six mois d'attente

« Le budget est très accessible avec un prix à 15 000 euros, bonus écologique déduit. À cela s'ajoute une autonomie correcte (elle est donnée pour 230 km, Ndlr), plus élevée que la Twingo. C'est simple, dès que l'on en a une, elle est vendue ! Si vous commandez aujourd'hui, le délai de livraison est de six mois », informent les codirecteurs David Martineau, Béatrice et Paul Lanfray, basés à Grimaud.

Dans leur carnet de commandes, l'électrique se taille la part du lion. « C'est aussi parce qu'il n'y a quasiment plus de modèles diesel », remarque Paul Lanfray qui cite au passage un autre facteur qui porte la marque Dacia. « Chez nous, 60 % de la gamme, tous modèles confondus, est écoulée en bicarburant GPL/essence. Ses atouts : un carburant économique, moins polluant, la plupart des stations sont équipées et les prix des modèles sont proches du thermique », énumère-t-il.

Sans les aides de l'État, la fin

Au point de se demander pourquoi tant de monde porté par la bonne parole « environnementale » s'engouffre dans l'électrique ? « Franchement, si demain les aides de l'État sont supprimées, les ventes seront en chute libre ! Outre les prix, les premiers freins à l'achat sont les manques d'autonomie et de bornes. Je ne vous dis pas le nombre de « naufragés » de toutes marques que nous avons vu atterrir chez nous cet été pour recharger ».

Réaliste à l'heure des économies d'énergie ?

La discussion se poursuit et prend un virage inattendu. « Honnêtement, il serait intéressant de savoir combien de ceux qui sont passés en électrique sont revenus au thermique. Et à l'heure où l'on nous parle du coût et des économies d'énergie, vous imaginez si tout le monde se branchait en rentrant du travail ? Alors oui, c'est une très belle innovation, mais ce n'est pas l'usage premier de l'automobile qui est de partir sans se poser de questions. L'électrique n'est pas imaginable pour 100 % de la population », estime Béatrice et Paul Lanfray qui ne sont pas plus enthousiastes avec l'hybride rechargeable. « Dans l'automobile, le poids, c'est l'ennemi. Or avec 400 kg de plus pour une berline, dès que la batterie est vide, la consommation grimpe ».

Aussi par « conviction personnelle »

Les composants, dont le lithium, qui équipent les batteries, cons-

tituent un autre motif de réserves. « Ces modèles polluent moins sur une partie du cycle de vie de la voiture mais avant – au cours de l'extraction des métaux –, et après – durant le recyclage qui reste partiel –, il y aurait une étude à faire pour la planète », concluent-ils.

Ce qui n'empêche pas un fidèle client de prendre livraison l'après-midi même de son onzième modèle électrique. « C'est l'avenir ! La conduite est tellement agréable, idéale pour mes petites distances dans le golfe... Et puis c'est aussi par conviction personnelle », commente-t-il. À Fréjus, Henk Wagemakers vient lui de passer commande d'une Dacia Spring. « En parallèle, des panneaux photovoltaïques sont en cours d'installation à mon domicile pour assurer un impact négatif sur la planète lorsque je rechargerai, car si c'est pour faire tourner davantage les centrales électriques, à quoi bon ? », souligne ce Néerlandais. Lui aussi par conviction.

LAURENT AMALRIC

POUR

« L'électrification est nécessaire »

« L'électrification des véhicules est nécessaire mais ne sera pas suffisante pour atteindre la neutralité carbone » résume Nicolas Doré. Le coordinateur carburants alternatifs à l'Ademe, agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, était invité hier aux Assises de l'électromobilité, organisé par le conseil départemental des Alpes-Maritimes. « Si l'impact carbone d'un véhicule électrique est trois fois inférieur à celui d'un véhicule thermique, il n'est pas neutre. Pour améliorer l'impact environnemental il faut choisir sa batterie en fonction de l'usage le plus fréquent qu'on fait de son véhicule, c'est-à-dire les déplacements domicile-travail. La course à la grosse batterie et à la grosse voiture n'est pas la solution » insiste Nicolas Doré qui milite pour une « électromobilité inclusive, accessible au plus grand nombre », avec des batteries de taille plus modestes et donc un prix du véhicule plus abordable. « Il ne faut pas espérer remplacer chaque véhicule thermique par un véhicule électrique. Il faut réinterroger la place du véhicule dans notre vie et lutter contre l'automobilisme [le fait de se déplacer seul en voiture, ndlr]. Cette mini révolution est une opportunité pour se dire "il y a d'autres moyens de se déplacer : le bus, le train, l'autopartage" ».



CONTRE

« La voiture électrique n'est pas si propre »

Le véhicule électrique est-il la solution pour réussir la transition écologique ? Ce n'est pas forcément l'avis de François Xavier Pietri, journaliste économique et auteur du livre *Voiture électrique : ils sont devenus fous !*, publié le 12 octobre 2022. Les 27 avaient parié sur l'électricité pour se mettre au vert mais c'était sans compter sur les bouleversements politiques en Europe Occidentale. « La guerre en Ukraine a démontré que l'électrique n'était en réalité pas si stable, difficile à trouver et une énergie dont les prix peuvent exploser en fonction du contexte » affirme François Xavier Pietri. Des prix qui ont tout simplement « triplé en seulement 2 ans ». De plus, la voiture électrique ne serait finalement pas si propre que l'on voudrait



« Désastre écologique » « Pour produire une voiture électrique, nous sommes aujourd'hui tributaires des pays producteurs de Cobalt, dont la majorité est issue des mines de République Démocratique du Congo ». Une

production qui se fait au détriment de conditions de travail décentes. « Un impact terrible sur les droits humains » relève-t-il. Même constat pour le lithium : « Pour produire une batterie, il faut l'équivalent de la consommation en eau de 500 personnes pendant 1 an. C'est un désastre écologique ». La voiture électrique est également un budget conséquent. Malgré les aides, ce mode de transport reste très cher : « Il faut compter en moyenne 56 000 € pour un véhicule électrique ». Mais c'est au quotidien que l'impact sur le porte-monnaie se fait sentir. « Recharger sa voiture sur l'autoroute coûte jusqu'à cinq fois plus cher que de faire le plein ».

PAULINE BOUSSARIE

Le Symielec continue d'accélérer l'installation des bornes dans le Var

Entre 2021 et 2022, 22 nouvelles bornes ont vu le jour dans le département. Le SymielecVar a connu un léger accro dans le développement de ses points intégrés au réseau national « eborn ». La faute à une pénurie de composants qui a légèrement ralenti l'extension du réseau, apprend-t-on auprès du Syndicat mixte de l'Énergie des communes du Var. Principalement situées dans l'aire toulonnaise, les nouvelles venues comprennent chacune deux points de charge, permettent de s'adapter à la majorité du parc automobile dédié. Ce qui fait monter le total à 408 emplacements.

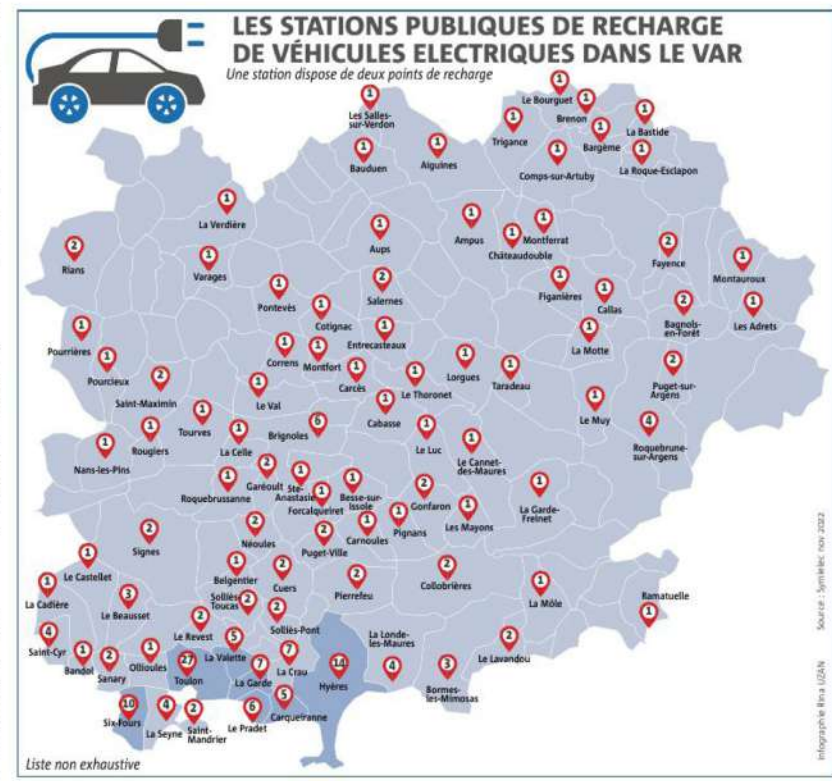
Trois gammes de chargeurs

Une des nouvelles bornes a d'ailleurs la particularité d'être rapide avec une puissance de 50 kW. Ce modèle s'inscrit dans la démarche du Symielec qui développe des points toujours plus performants. Il est aussi prévu d'équiper les places vertes de prises avec un point de charge en courant alternatif et un point de charge en courant continu pour permettre de diminuer la durée d'attente. Des superchargeurs devraient suivre.

Département leader

Au plus fort de cet été, le réseau « eborn » a enregistré sur le territoire jusqu'à 13 037 sessions de charge. Preuve que les Varois, voire les touristes, restent branchés. Riche de cette collaboration entre le syndicat mixte et le réseau qui remonte jusque dans le Massif central, le Var se hisse comme meilleur élève en termes de maillage sur cette plateforme.

AL. R.



Les aides

■ La prime à la conversion

Jusqu'à 3 000 euros pour l'achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion, et jusqu'à 5 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 km neuf ou d'occasion.

■ Le bonus écologique

Il s'élève à 6 000 euros maximum pour l'achat d'une voiture et 7 000 euros pour une camionnette électrique ou hydrogène neuve ou d'occasion ou un véhicule hybride rechargeable neuf.

■ L'aide à l'installation de borne en copropriété

Le montant de la prime Advenir s'élève à 50 % du montant hors taxe de la prestation de fourniture et d'installation des points de recharge financés plafonné à 960 euros par point de recharge.

Infographie : Eric LEBLANC