

► **Société** : alors que les ventes de véhicules électriques progressent, des utilisateurs normands partagent leur expérience

# Des conducteurs très branchés

■ Ces Normands sont convaincus : utilisateurs d'une voiture électrique depuis quelques années, ils ne regrettent par leur véhicule thermique. Moindre coût d'entretien ou encore plaisir de conduite : les avantages ne manquent pas selon eux. Malgré tout, quelques inconvénients existent notamment en ce qui concerne les infrastructures de recharge.

■ La Normandie n'est pas le territoire le moins bien pourvu en termes de bornes de recharge. On en dénombre 832 et environ un point de charge pour 2 000 habitants.

■ Le véhicule électrique, s'il contribue grandement à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, n'est pas non plus totalement vertueux en termes écologiques.

Si les véhicules électriques ne représentent que 0,5 % du parc automobile français, leurs ventes ont bien progressé l'an dernier (+27 % par rapport à 2017, avec 39 158 immatriculations, selon l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique). Face à un marché qui reste minoritaire, mais qui se développe, comment les choses se passent-elles pour les usagers ? Quelles facilités et problèmes rencontrent-ils ? **Christian Lenoir**, qui habite en pleine campagne, dans le Perche, dans l'Orne, est passé à l'électrique il y a quatre ans, « en deuxième voiture, pour les trajets de proximité. Et j'ai été tellement convaincu que j'ai changé ma voiture principale en électrique ».

Ce qui l'a convaincu : « Je suis très sensible aux questions environnementales et je n'assumais pas de polluer, même si je suis bien conscient que tout n'est pas vertueux dans l'électrique. » Il a ainsi adhéré au fournisseur d'électricité **Enercoop** pour avoir une source d'électricité verte chez lui, où il recharge sa voiture. « Je ne roule pas au nucléaire », peut-il ainsi lancer. Christian Lenoir est aussi conscient qu'il faut améliorer le recyclage des batteries. Et davantage utiliser celles en fin de vie pour

stocker de la production électrique.

**Benoît Hermenault**, également utilisateur de véhicule électrique, estime que celui-ci peut être un « catalyseur de solution pour produire de l'électricité autrement ». Est actuellement étudiée la possibilité de revendre au réseau l'électricité inutilisée par la batterie de sa voiture électrique, ce qui permettrait aussi de réguler le réseau électrique.

## Une organisation

Christian Lenoir fait des trajets au quotidien mais aussi des plus longs. Avec sa femme, pour les vacances, ils sont allés jusqu'en Espagne. Il faut toutefois s'organiser car « on doit recharger toutes les deux heures. On fait des pauses donc on est moins fatigué. On l'est aussi moins car la voiture ne fait pas de bruit ni de vibration. » Indispensable au conducteur de voiture électrique : l'application recensant les bornes électriques et leur disponibilité.

« En fait, le sujet, ce sont les infrastructures », estime Christian Lenoir. Adhérent à l'Association



Benoît Hermenault a acheté son premier véhicule électrique en 2014, pour son travail. Conquis, il en a acheté un deuxième pour son usage privé

des conducteurs de véhicules zéro émission (Acoze), il a co-écrit un livre blanc intitulé *Pour un système simple et efficace de recharge des véhicules électriques à batterie*. Selon lui, il faudrait un peu plus de bornes de charge rapide. C'est également, pour **Xavier Morel**, membre de l'Association des utilisateurs des bornes électriques, le seul inconvénient à rouler en électrique : « Il manque des stations avec de multiples bornes rapides pour remédier à la place prise quand on arrive pour charger ou la panne de la borne. » Il relève aussi que « les tarifs des bornes d'un département à l'autre sont différents, ainsi que les moyens d'y accéder. Il y a de multiples cartes opérateurs là où une simple carte bancaire peut suffire. Mais ça évolue enfin dans le bon sens ».

Christian Lenoir a ainsi en sa possession cinq badges pour recharger dans plusieurs secteurs : local, Paris, Orléans, pour le réseau autoroutier et pour des bornes ultrarapides. Une multiplicité qui peut dissuader certains utilisateurs de passer à l'électrique. D'ailleurs, **Benoît Hermenault** remarque que la question de l'autonomie (elle dépasse les 200 km en conduite non bridée) est toujours « la seule que les gens posent ». Cet habitant du **Bec-Hellouin**, dans l'**Eure**, estime, lui, que « les constructeurs font la course pour avoir une autonomie plus grande mais c'est une erreur car la batterie est plus lourde et ça consomme plus ».

## Simplicité

Autre point qui peut freiner l'achat : le coût. « C'est plus cher à l'achat [à partir de 23 000 euros, N.D.L.R.] mais à l'usage on paye moins cher. Le coût de la recharge c'est 2 euros pour 100 km. Et il y a moins de frais d'entretien », indique Christian Lenoir. Pour sa Hyundai *Ionic*, il débourse 120 euros pour la révision. Un avantage que ne manque pas non plus de souligner Xavier Morel. Cet habitant du sud de la Manche utilise le véhicule électrique depuis un peu plus de trois ans. Et celui qui parcourt « 86 km au quotidien », ne « regrette absolument pas ce changement ». Pour être viable économiquement, le véhicule électrique doit être utilisé très fréquemment, indique l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

La simplicité, c'est en partie ce qui a convaincu **Benoît Hermenault** de franchir le pas : « J'ai aimé le concept. C'est une grande simplicité, la voiture

progressent, des utilisateurs normands partagent leur expérience

## Des aides

La Région Normandie accorde une subvention de 2 000 euros en complément des primes de l'État, pour l'acquisition par les particuliers d'un véhicule électrique. Il existe aussi des aides pour l'acquisition d'un véhicule GNV (Gaz naturel pour véhicules) ou hydrogène. Cette aide est accordée, notamment, à condition de ne pas dépasser le seuil de revenu fiscal de référence. Parmi les aides de l'État, il y a notamment le bonus écologique de 6 000 euros et la prime à la conversion.

## Pas totalement neutre pour la planète

Il est une évidence : le véhicule électrique contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Mais son impact n'est pas pour autant neutre pour la planète.

Sa fabrication consomme près du double d'énergie que celle d'un véhicule thermique, selon l'Ademe, notamment du fait de l'extraction des métaux qui composent sa batterie. « Les gains environnementaux d'un véhicule électrique se retrouvent donc à l'usage », note l'agence dans un avis datant d'avril 2016.

## MOINS DE CO<sub>2</sub>

L'agence affirme aussi que le véhicule électrique produit moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique sur l'ensemble de son cycle de vie, lorsque l'électricité utilisée pour la recharge des batteries est faiblement carbonée, comme c'est le cas en France : le véhicule électrique émet alors l'équivalent de 9 tonnes de CO<sub>2</sub> contre 22 tonnes pour un véhicule thermique, selon l'Ademe. Le véhicule électrique n'émet pas « de Nox (oxyde d'azote) et de COV (composés organiques volatils) à l'échappement, également précurseurs de l'ozone ». Sur le plan énergétique, « le véhicule électrique consomme moins d'énergie qu'un véhicule ther-



La fabrication d'un véhicule électrique produit plus de CO<sub>2</sub> que celle d'un thermique (photo d'archives)

mique en fonctionnement car sa chaîne de traction présente un excellent rendement énergétique. Malgré cela, sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un véhicule électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel ». L'agence relève qu'« en revanche, le développement du véhicule électrique permet de réduire la dépendance du pétrole importé ». Il faut aussi noter que l'électricité qui alimente les voitures électriques n'est pas toujours propre, comme dans les pays où elle est produite par les centrales à charbon. Mais si le nucléaire n'émet pas de CO<sub>2</sub> lors de son cycle de production, il produit des déchets radioactifs.

## CONFRONTÉS À LA CRISE DU DIESEL

Élus, représentants syndicaux et acteurs de la filière automobile se sont réunis lundi 11 mars à Bercy pour tenter de préparer l'avenir du secteur, menacé par la crise du diesel, ainsi que par la transition vers les véhicules électriques et autonomes. Le gouvernement veut notamment élaborer « un plan concerté » pour accompagner la chute

continue des ventes de voitures au gazole. La part de ces motorisations a chuté de moitié en cinq ans (67 % des voitures immatriculées en 2013, contre seulement 35 % ces derniers mois). Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a appelé à « la mobilisation générale pour accompagner les évolutions de la filière automobile ».

## UN BON MAILLAGE SUR LE TERRITOIRE NORMAND

La Normandie ne fait pas partie des territoires « zones blanches » : le territoire est bien couvert par les bornes de recharge pour voitures électriques. « Il y a une très bonne densité avec 832 bornes dans la région. Il y a environ un point de charge pour 2 000 habitants. L'objectif français du déploiement étant de 1 pour 3 000 habitants, la densité normande est donc 60 % supérieure à l'objectif », indique Jean-Marc Gohier, ingénieur transports à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) de Normandie. « Ce sont des bornes de sécurisation pour recharger quand on fait un long parcours (50 % en vingt minutes). Car sa voiture on la charge chez soi si on a un habitat individuel ou à son entreprise. »

Dans l'**Eure**, 130 bornes ont été installées par le Siege 27 (Syndicat intercommunal électricité et gaz de l'Eure). Leur utilisation « s'est accélérée. On relève, en moyenne, 300 à 350 chargements par mois », relève le syndicat. Ce dernier en relevait entre 270 et 280 en mars 2018. En

**Seine-Maritime**, on compte 109 bornes gérées par le SDE 76 (Syndicat départemental d'énergie de la Seine-Maritime), qui a veillé à mailler tout le territoire, notamment rural. Parmi les bornes qu'elle gère, les plus utilisées le sont dans les zones touristiques de **Fécamp**, **Étretat** et **Forges-les-Eaux**. Globalement, les bornes sont plus utilisées dans les grands centres urbains : 84 bornes ont été installées par la Métropole de **Rouen** dans son territoire et 27 par la Communauté d'agglomération du **Havre**. La ville de Fécamp a investi dans sept bornes et l'agglomération **Caux-Val-lée de Seine** dans 27 bornes. Dans la **Manche**, le Syndicat départemental d'énergies gère 131 bornes et le Syndicat d'énergie de l'**Orne**, 102. Ces chiffres ne comptent pas les bornes privées installées par exemple sur les parkings des supermarchés.

L'Ademe lance un nouvel appel à manifestation d'intérêt visant à financer des projets de solutions de recharges alimentés en électricité d'origine renouvelable et impactant très faiblement le réseau électrique local.

**PARIS NORMANDIE**

Votre quotidien livré gratuitement tous les matins avant 7h30

Votre journal en version numérique et l'accès à 100% des articles

TV Magazine et Version Femina offerts et thématiques gratuits

Les avantages du Club Abonnés

Accédez à votre Édition du Soir en feuilleteur numérique

**À PARTIR DE**

33€50<sup>(1)</sup>

Sans engagement

JE M'ABONNE !

**SOUSCRIPTION**

➔ Par téléphone **02 35 14 57 57**      ➔ Par courrier

Nom<sup>(2)</sup> : ..... Prénom<sup>(2)</sup> : .....

Adresse<sup>(2)</sup> : .....

CP<sup>(2)</sup> : ..... Ville<sup>(2)</sup> : .....

Tél<sup>(2)</sup> : ..... Mail<sup>(2)</sup> : .....

➔ Je choisis mon édition Paris-Normandie (**BANDEAUA**)

Eure Est     Eure Ouest     Dieppe / Bray     Caux

➔ Je choisis ma formule     6j / 7 (**PSS1ML033**)     7j / 7 (**PCS1ML036**)

J'accepte de recevoir par email les offres de Paris-Normandie

J'accepte de recevoir les offres commerciales des partenaires de Paris-Normandie

**CONDITIONS** : Offre valable du 01/03/2019 au 31/03/2019 en France métropolitaine. Choisissez votre formule et votre mode de paiement - Retournez votre RIB ou votre chèque à l'ordre de SNIC, 4, rue de Mouchy - 60438 Noailles CEDEX. m33650 toutes les 4 semaines en 6j/7, soit 24 numéros ; 36650 toutes les 4 semaines en 7j/7 soit 28 numéros. Le journal est livré à domicile par un porteur si le secteur est desservi ou expédié par la Poste dans le cas contraire. Autres conditions de paiement 02 35 14 57 57. (prix d'un appel local) ou abonnements@presse-normandie.com. Ces informations sont destinées à Paris-Normandie et utilisées pour le traitement de votre commande. Conformément à la loi "Informatique et Libertés" du 06/01/1978 modifiée et à la RGPD du 27/04/2016, vous pouvez exercer votre droit d'accès aux données vous concernant et les faire rectifier en contactant : avotreecoute@presse-normandie.com.