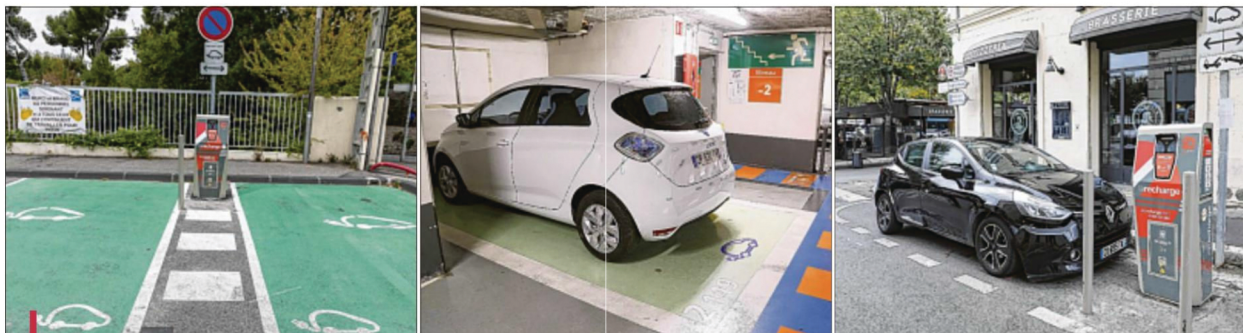


Mercredi 7 Octobre 2020
www.laprovence.com



Des emplacements réservés dans les résidences, les parkings. Et des situations plus complexes qui confrontent, dans le centre-ville, les véhicules thermiques aux véhicules électriques. / PHOTOS FRÉDÉRIC SPEICH ET DAVID ROSSI

Des voitures en manque de jus ?

Les véhicules électriques, promis à une belle accélération, buttent toujours sur le système des points de charge

François a un peu hésité avant de se lancer dans l'aventure de l'électrique. "À cause de l'alimentation des batteries de la voiture, et puis j'ai sauté le pas", reconnaît ce quadra actif, adepte des nouvelles technologies, qui ne regrette pas son choix de départ aujourd'hui. "Maintenant j'y trouve parfaitement mon compte, à tous les niveaux."

Sur son véhicule Tesla presque neuf, l'ordinateur de bord le guide vers les points de charge pendant ses déplacements quotidiens. Mais tout le monde ne partage pas la même vision enthousiaste sur la question, même si l'électrique est une solution imparable pour lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique. Adjoint à la transition écologique dans la région, Victor-Hugo Espinosa alerte sur le manque d'informations et les disparités du système en place. Adepte de la voiture électrique, pour mettre sa vie en accord avec ses idées, il critique vertement la quantité insuffisante de bornes de recharge, la multiplicité des réseaux et la différence de prix d'un endroit à un autre. "J'ai chargé deux fois ma voiture pendant la nuit dans des bornes différentes : 42,58€ pour 22,69 kWh pour la première, sans aucun affichage du prix, 17,96€ pour 23,59 kWh pour la deuxième", constate l'utilisateur. Ce tarif, comparé à une prise connectée "à la maison", coûte entre 5 et 10 fois, plus cher. En revanche, c'est un autre problème, "le plein" à domicile est beaucoup plus long : entre 10 et 12 heures de charge, à condition d'avoir chez soi l'équipement qu'il faut. "Et on ne trouve aucune recharge ra-



Les utilisateurs prônent une plus grande transparence et une harmonisation des systèmes pour les véhicules électriques. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

pide dans la ville", s'empresse d'ajouter Victor-Hugo Espinosa. Sans parler des problèmes de compétition à Marseille. Jean-François en a fait l'expérience. "Il m'est arrivé récemment de ne pas arriver à charger ma batterie, explique le jeune homme qui habite dans le 12^e, une voiture s'était déjà garée sur l'emplacement que je visais."

Tout le monde est conscient de l'importance des défis à venir avec la montée en puissance de l'électrique. "C'est l'un des trois leviers à actionner pour développer la filière, avec l'offre croissante des constructeurs et les avantages fiscaux", estime un expert de chez Renault.

À l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), on rappelle aussi

que "l'électromobilité se conçoit comme un écosystème à part entière, qui associe les constructeurs automobiles, les opérateurs de recharge, les fournisseurs de services, les utilisateurs... Il s'agit d'une véritable filière dont la pertinence économique et la viabilité environnementale devront apparaître dans une approche systémique". D'ici à trois ans, on espère voir

2,4 millions de voitures particulières et utilitaires légers électriques hybrides rechargeables en circulation en France.

En attendant, la complexité du système, le manque de transparence et l'absence d'harmonisation des pratiques tend à cantonner souvent ce type de véhicule aux flottes d'entreprises et aux collectivités.

Philippe FANER

REPÈRES

Sur la route difficile des bornes de recharge

On trouve les bornes de recharge à proximité ou à l'intérieur de certaines résidences, dans les parkings publics, sur la voirie ou près des centres commerciaux (E.Leclerc, Cora, Auchan, Ikea, etc.). Sur internet, un site participatif (chargemap.com) référence les bornes de recharge tout en invitant la communauté des internautes à participer à l'actualisation du réseau. 25 000 points étaient recensés à fin 2019 dans toute la France. Sur le territoire des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est engagée à déployer 275 bornes "accélérées" au sein d'un réseau baptisé "LaRecharge" avant la fin 2021.

Les types de prises

Toutes les voitures électriques sont fournies avec un câble permettant la recharge sur une prise domestique standard. La plupart des constructeurs recommandent d'utiliser une Wallbox (avec laquelle une Renault Zoe nécessite environ 4 heures de charge), pour des raisons évidentes de sécurité. Pour cette solution plus économique mais plus longue, il est conseillé de faire vérifier l'installation électrique par un professionnel. Si la voiture se recharge avec un courant de 8 ou 10 ampères, de manière continue et pendant plusieurs heures, mieux vaut s'assurer qu'il n'existe pas de risque d'échauffement de la ligne.