



Voiture électrique : qu'attend le gouvernement pour mettre les Watts ?

Salon après salon, on voit que l'électrification de l'automobile tend à s'accélérer et le Mondial de l'Automobile de Paris s'inscrit dans cette dynamique.

Il y a moins de 20 ans, les modèles 100 % électrique étaient peu nombreux, très chers à l'achat et offraient des autonomies qui sont jugées ridicules aujourd'hui, souvent moins de 50 kilomètres.

En 2010, 184 véhicules à batterie ont été immatriculés en France, on en comptabilisera près de 40 000 cette année.

Cela n'a pas empêché des « early adopters », passionnés de technologies, d'acquiescer dans les années 90 et 2000 des Clio, 106 ou autres Berlingo avec lesquels ils ont parcouru des dizaines de milliers de kilomètres. Quelques véhicules résistent encore à la vague dite du Lithium Ion qui permet par une densité d'énergie très supérieure de parcourir plusieurs centaines de kilomètres avec un seul plein d'électrons. L'offre de véhicules s'est enrichie, le nombre de stations de recharge a considérablement augmenté ; on en compte près de 25 000 en France et voyager avec sa voiture électrique est vraiment possible.

Si les Zoé, Leaf, I3, Golf, Up, Ioniq, Soul, ou Tesla sont encore loin de rivaliser avec leurs équivalents thermiques en terme de souplesse d'utilisation – autonomie et temps nécessaire pour faire le plein – la démonstration est faite qu'un palier a été franchi depuis que les constructeurs ont mis sur le marché des automobiles disposant d'une autonomie très supérieure aux besoins de déplacements quotidiens.

Ce constat pourrait nous conduire à penser que le plus dur est derrière nous.

L'automobiliste pressé d'abandonner le diesel est-il aujourd'hui convaincu que l'avenir est à l'électrique ?.

Les sondages sont rassurants, l'intérêt est bien là mais, dans les faits, nous sommes encore loin du compte.

Le marché est dynamique et en croissance régulière, mais ne montre pas depuis 5 ans des signes d'une révolution.

Où sont les deux millions de véhicules électriques promis en 2010 pour 2020 ?

Le parc immatriculé de véhicules à possibilité de recharge en électricité dépassera cette année les 150 000 unités.

Il faudra une offre plus large de véhicules, certes promise par la quasi-totalité des constructeurs, et encore plus d'autonomie et toujours plus de bornes de recharge pour atteindre le premier million de véhicules.

Les propriétaires de véhicules électriques savent bien pourquoi on ne prend pas le bon chemin qui mène à la fin de la commercialisation du véhicule thermique.

Une fois de plus et pour y parvenir, il manque méthode, rigueur et ambition.

L'Etat doit rapidement établir un schéma directeur national de déploiement d'infrastructures de recharge garantissant à tout citoyen la possibilité de se déplacer en véhicule électrique sans contrainte en tout point du territoire.

La France, dans de nombreux territoires, est un paradis pour l'électromobiliste : exemple dans l'Ouest et le Sud-Ouest qui trouve plus de points de recharge que nécessaire (sauf hélas dans les villes), mais il existe encore trop de départements que l'on traverse avec l'angoisse de la panne sèche.

L'existence de bornes de recharge n'est pas une garantie de poursuivre sereinement sa route.

Si on peut affirmer que la majorité des bornes fonctionnent correctement, les aléas de disponibilité, de respect du stationnement réservé et de bon fonctionnement sont encore trop nombreux pour convaincre le moins rétif des automobilistes.

Les forums, reportages et sites spécialisés fourmillent de récits qui montrent qu'aujourd'hui, rouler en véhicule électrique au-delà d'un périmètre bien balisé est simple et réjouissant mais aussi stressant.

Hors conflit social entraînant une pénurie de carburant, qui redoute aujourd'hui de faire un long déplacement en automobile thermique ?

Le réseau de distribution existe, les pompes fonctionnent et leur utilisation comme le paiement sont simples pour tout Européen.

Le développement de masse de la voiture électrique nécessite des politiques publiques bien plus vigoureuses et méthodiques que celles mises en œuvre jusqu'à présent. Il est temps « de mettre les Watts », de constater que beaucoup a été fait, installation de bornes, interopérabilité des systèmes d'accès et de paiement, mais sans ligne directrice et surtout sans préoccupation d'aménagement du territoire.

A l'heure de l'urgence climatique, la voiture électrique, en l'état actuel des technologies, constitue l'un des leviers de la transition énergétique vers une société plus sobre en carbone.

C'est à l'Etat, en concertation avec les territoires et les acteurs privés, de fixer un cap ambitieux et d'établir des règles claires.

Assez de demi- mesures, place à l'ardente obligation.

Les moyens budgétaires existent : l'affectation totale du produit du malus écologique au profit des systèmes de recharge garantirait les ressources nécessaires aux aménageurs publics pour adapter, compléter et entretenir des stations de recharge sur la voie publique.

Et plutôt que la méthode dite du guichet de financement laissant libre cours à toutes sortes d'initiatives locales, il convient que l'Etat prescrive l'aménagement d'un réseau d'intérêt national et subordonne son financement au respect de contraintes impératives garantissant un maillage équilibré en points de recharge partout sur notre territoire, selon les besoins de performance et de moindre impact sur le réseau de distribution.

Se déplacer sans contrainte en voiture électrique, c'est la première des libertés.

Recharger aisément, chez soi ou au plus près de chez soi, c'est la vertu même du véhicule électrique.

Comment réussir l'objectif de déployer 7 millions de points de recharge d'ici 2030 sans prendre des mesures énergiques pour y parvenir ?

C'est tout un éco système de la recharge de proximité qui doit être créé au profit d'une population qui ne bénéficie pas d'un garage privatif. Les mesures adoptées jusqu'à présent, quotas de places prééquipées dans les parkings collectifs, droit à la prise en copropriété, ne sont pas à la hauteur du défi à relever.

Pourquoi faut-il attendre la réunion d'une assemblée générale de copropriétaires pour pouvoir enfin engager des travaux de pose d'une prise ? Pourquoi la règle de pré équipement en fourreaux et sous comptage dans les parkings n'est-elle pas complétée d'une obligation de pose de prises de recharge ?

Pourquoi la règle de pré équipement en fourreaux et sous comptage dans les parkings n'est-elle pas complétée d'une obligation de pose de prises de recharge ?

Pourquoi, et en dépit d'une expérience très concluante, n'est-il toujours pas possible de relier un point de charge sur un mât d'éclairage public, alors qu'à Londres et Amsterdam ces systèmes sont déjà proposés ?

Tant d'inertie, tant de lacunes, tant de situations qui portent préjudice au développement du véhicule électrique.

La démission de Nicolas Hulot doit nous faire prendre conscience de l'urgence à traiter le sujet de la mobilité dans toute sa diversité.

Il est grand temps que le gouvernement affiche clairement son ambition de développer la voiture électrique et se donne les moyens de sa politique.

Partout où elles se sont constituées, les associations de conducteurs de véhicules zéro émission sont prêtes à prendre toute leur part à la réussite de cette politique.

L'urgence climatique doit nous faire prendre conscience qu'un sursaut national en matière de déplacement est nécessaire très rapidement.

Le véhicule zéro émission a le vent en poupe, les salons automobiles les mettent maintenant en valeur. Il ne faut surtout pas couper cet élan.

Mais les grands acteurs de la Mobilité Electrique sont-ils vraiment à l'écoute de la demande des usagers ?

Voici des propositions concrètes :

- 1- Etablir un schéma directeur national pour refonder la structuration des infrastructures publiques de recharge
- 2- Mobiliser les excédents du dispositif bonus/malus automobile pour concourir à la réalisation de ce schéma directeur national des infrastructures de recharge.
- 3- Rendre obligatoire l'installation de bornes de puissance 22 kW sur les parkings avec un minimum de 4 places pour 100 places.
- 4- Faciliter la mise en œuvre du droit à la prise dans les copropriétés en allégeant les procédures d'autorisation préalable.
- 5- Construire un minimum de 6 places de recharge rapide sur chaque station des grands axes.
- 6- Unifier les prix de recharge sur la base du kilowatt.heure consommé, à l'égal du litre de carburant pour le véhicule thermique, incluant la maintenance des installations de recharge.

Cette tribune est partagée par les associations suivantes :

- LAME66 : mail : bobmorand@orange.fr Site : <http://lame66.org>
- Leaf France Café : contact@leaffrancecafe.fr
- AVEP Paris : mg@voitureelectric.eu
- VEGA : contact@forumvega.fr
- Electromobiles24 : electromobiles24@gmail.com
- ActiVE : tz@acti-ve.org
- AUBE : aube.information@gmail.com

