

# Les 100000 bornes pour recharger les véhicules électriques sont-elles un leurre?



## **Borne de recharge**

C'est une promesse tenue avec un an et demi de retard. Initialement prévu pour fin 2021, puis repoussé à fin 2022, l'objectif a finalement été atteint début mai 2023. La France compte enfin 100000 points de recharge de voiture électrique ouverts au public. L'installation de ces derniers est perçue comme la condition nécessaire au déploiement de la mobilité électrique.

Mais que vaut ce seuil symbolique de 100000 avec un parc de près de 800000 voitures électriques et 460000 véhicules hybrides rechargeables actuellement en circulation? Grossit-il suffisamment vite pour supporter un parc qui, selon les prévisions, atteindra 5 à 6 millions de véhicules électrifiés d'ici la fin de la décennie? Alors que l'électrification des voitures est avancée comme un des piliers de la transition énergétique, le pays se donne-t-il réellement les moyens de ses ambitions?

Ces 100000 points de recharge ouverts au grand public sont scrutés car ils ont surtout pour fonction de rassurer contre la peur de la panne. Mais ils ne constituent en réalité qu'un petit maillon de l'infrastructure de recharge. Enedis, le gestionnaire du réseau électrique, estime ainsi à 1,4 million le nombre total de points de recharge, dont 540000 dans les entreprises et 763000 chez les particuliers.

Fort logiquement, l'écrasante majorité des rechargements a lieu en entreprise ou à domicile. Une enquête, toujours fournie par Enedis, estimait que la recharge principale s'effectuait au domicile pour 85% des utilisateurs de voiture électrique. Dans une France où 56% de la population habite dans une maison, l'installation d'un point de recharge y est relativement simple.

Les propriétaires de voitures électriques habitent d'ailleurs aujourd'hui à plus de 90 % dans une maison, avance Enedis. Pour que la massification du véhicule électrique ait lieu, il faudra donc déployer rapidement des bornes de recharge dans les copropriétés, là où résident la majorité des nouveaux usagers potentiels.

Le législateur a introduit en 2021 un «droit à la prise» pour les habitants - locataires ou propriétaires - d'un immeuble. Reste à voir son application dans la pratique.

Au global, avec environ un point de recharge par voiture électrique en circulation, le rythme d'installation des infrastructures de recharge suit globalement celui de l'évolution de la flotte. Contrairement à d'autres pays, comme les Pays-Bas ou la Suède, où le déploiement des bornes a précédé celui de la diffusion des voitures électriques, la France a choisi d'installer des points de recharge en suivant l'évolution des ventes de véhicules à batterie.

Reste que les chiffres nationaux masquent d'importantes disparités régionales. Schématiquement, la moitié sud de la France est mieux équipée que la moitié nord.

Derrière le nombre de point de recharge se cache un autre enjeu: le type de chargeur. Les trois quarts des bornes ouvertes au public ont une puissance permettant de faire le plein d'électrons en plusieurs heures, de deux à douze heures selon la puissance de la batterie. Elles permettent ainsi de répondre à la majorité des usages, c'est-à-dire des allers-retours quotidiens de quelques dizaines de kilomètres.

Pour les longues distances, l'enjeu réside dans le déploiement des chargeurs rapides, permettant de faire chuter le temps de recharge jusqu'à 30 minutes. Y aura-t-il assez de bornes ultra rapides sur l'aire d'autoroute de Macon pour recharger la batterie le temps d'un café entre Paris et Marseille?

En toile de fond apparaît la tension autour de la transition électrique de l'automobile: celle-ci doit-elle pousser à une modification des usages ou juste changer la technologie du moteur?

Les tarifs varient beaucoup selon les opérateurs et les types d'abonnement. En effet, plus le temps de recharge est réduit, plus la consommation en matière et en énergie des bornes s'alourdit. Si l'infrastructure est dimensionnée pour répondre aux chassés-croisés de juillet/août – c'est-à-dire une petite minorité des usages-, alors le gain écologique en sera très amoindri.

Se pose enfin la question du prix. Recharger sa batterie coûte normalement moins cher que de faire le plein de carburant, mais l'écart varie grandement selon la taille de la batterie et la puissance du chargeur. L'addition flambe logiquement pour les charges très rapides.

Surtout, les tarifs varient beaucoup selon les opérateurs et les types d'abonnement. La crise des prix de l'énergie a par exemple fait bondir les tarifs de certains opérateurs de borne de recharge. Preuve qu'il est sans doute nécessaire de mettre en place une régulation publique pour encadrer les prix et leur évolution.

**Bruno Bourgeon, président d'AID** <http://www.aid97400.re>

**D'après Alternatives Economiques du 24 Mai 2023** <https://www.alternatives-economiques.fr/voiture-electrique-100-000-bornes-de-recharge-suffisent/00106996>