

le Journal du Palais

DE BOURGOGNE

Du 22 janvier 2016

Marché. En janvier, les modèles 100 % électriques ont franchi un cap symbolique : 1 % des immatriculations. En tête, les Renault Zoe et Nissan Leaf. Et le Kangoo ZE chez les utilitaires légers.

Voitures électriques : le marché décolle

Il est parfois bon d'avoir raison avant les autres. Renault et Nissan, les partenaires de l'Alliance récoltent les premiers fruits de leurs investissements conséquents dans le développement de la voiture 100 % électrique. L'Alliance a consacré pas moins de 4 milliards de dollars dans la mobilité électrique. De leur côté, les autres groupes automobiles majeurs ont consenti des efforts significatifs de façon à répondre aux demandes d'un marché spécifique en fort développement à l'échelle planétaire. Un chiffre pour s'en convaincre : Nissan s'est donné comme objectif 1 million de voitures électriques de la marque dans le monde à l'horizon 2020.

En France, le marché décolle enfin. Entre 2014 et 2015, les immatriculations sont passées de 10.561 à 17.266 unités. Cette forte progression s'est traduite par une part de marché portée à 0,9 % contre 0,6 % un an plus tôt. Mieux, en janvier 2016, le seul des 1 % a été atteint avec des ventes multipliées par deux : 1.371 contre 620 l'an passé.

De leur côté, les hybrides rechargeables qui combinent un moteur thermique et un bloc électrique capable de fonctionner de façon autonome en mode zéro émission pendant une cinquantaine de kilomètres selon les normes conventionnelles trouvent leur place. Elle est encore modeste mais en un an, leurs immatriculations ont plus que doublé pour atteindre 5.589 unités fin 2015 avec une part de marché de 0,3 %.

RENAULT ZOE ET KANGOO LOIN DEVANT

La star de la catégorie 100 % électrique est sans contestation possible la jolie Renault Zoe. Elle séduit non seulement les sociétés comme véhicule d'entreprise mais aussi les clients particuliers, encore peu nombreux dans ce segment. Avec 10.407 ventes, elle concentre à elle seule plus de la moitié du total et figure même au 42^e rang des modèles les plus vendus en France en 2015, devant des voitures bien installées telles que les Seat Ibiza ou Ford Focus.



La star des 100 % électriques, c'est la Renault Zoe : plus de 10.000 immatriculations en 2015.

Au deuxième rang mais à distance, on retrouve sans surprise la Nissan Leaf (2.220). La Bollore Blue Car (1.166) complète le podium mais il s'agit essentiellement de voitures destinées à la location dans le cadre du système AutoLib.

À noter la percée spectaculaire de Tesla dans le haut de gamme. La belle américaine premium a été choisie par 708 clients en 2015 contre 328 en 2014. Un résultat prometteur.

Chez les utilitaires légers, Renault encore avec le Kangoo ZE (2.836) qui domine son univers. Il n'a pas encore de concurrent majeur, même si chez Peugeot et Citroën des alternatives sont désormais proposées.

Le succès de Renault et Nissan est aussi lié à des formules commerciales attractives avec un coût mensuel raisonnable, en particulier pour les sociétés,

incluant la location des batteries.

Les voitures zéro émission ont le vent en poupe alors que le principal frein au développement du marché est encore loin d'être résolu : le faible nombre de points de recharge à l'échelle nationale. Certes, il y a des progrès sensibles mais le chantier est immense et la demande pressante. Nissan a décidé de ne pas attendre le bon vouloir de l'État et a pris l'initiative d'en installer 250. Cette politique volontariste lui permet de revendiquer le « premier réseau de recharge rapide ».

Par ailleurs, l'installation de 12.000 bornes de recharge pourra être financée par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), via un programme spécial validé récemment par le ministère de l'Énergie. 6.000 bornes seront

installées dans les parkings d'entreprises, commerces ou services publics et 6.000 dans des espaces résidentiels, immeubles collectifs, pavillons. EDF s'est associé à ce programme pour aider les entreprises et les particuliers à financer les bornes. De quoi accélérer les choses.

AUTONOMIE EN PROGRÈS DE 25 %

L'autre écueil est du ressort des constructeurs et des fabricants de batterie. Il s'agit de l'autonomie des voitures 100 % électriques. Certains à l'image de BMW sur la i3 ont installé un prolongateur d'autonomie sous la forme d'un petit moteur thermique complémentaire optionnel.

D'autres ont amélioré la capacité des batteries intégrées. Sur ce volet également, Renault et

Nissan ont fait un pas en avant significatif avec l'arrivée début 2016 d'une Zoe et d'une Leaf à l'autonomie conventionnelle majorée de 25 %. La Zoe R240 revendique jusqu'à 240 kilomètres sans passer par la prise de courant alors que la Nissan Leaf 30kWh annonce jusqu'à 250 kilomètres entre deux recharges. En parallèle, le temps de recharge a été réduit sur les bornes rapides : 80 % du « plein » en seulement 30 minutes.

La montée en puissance des voitures électriques constitue le signe indubitable d'une évolution profonde. Vives et agréables à conduire, elles constituent désormais une alternative crédible, prise en considération par les clients au moment de choisir une nouvelle voiture. Un changement majeur.

DOMINIQUE MARÉE

Le Kangoo ZE concentre à lui seul l'essentiel du marché des utilitaires légers 100 % électrique.



En Bourgogne. Les ventes régionales de voitures électriques et d'hybrides rechargeables ont explosé depuis 2011.

Un marché multiplié par quinze en cinq ans

À l'image du marché français dans son ensemble, le marché bourguignon du véhicule électrique semble avoir pris un véritable tournant en 2015. C'est l'association Bourgogne mobilité électrique (BME) qui le révèle dans une étude menée entre le 15 et le 29 janvier auprès de différents professionnels de la distribution automobile régionale, tels que le groupe Guyot (Renault), le groupe Savy21 (BMW), SAD (Nissan). À ces trois entreprises s'ajoutait le fabricant de cycles dijonnais Lapière (pour les données sur les Vélos à assistance électrique (VAE). Selon les données fournies par cette enquête, il apparaît que 2015

marque un tournant dans la distribution de véhicules électriques au plan régional, avec 526 voitures électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR) immatriculées en Bourgogne. Un chiffre qui marque une progression des ventes de 67 % par rapport à 2014.

DE MOINS EN MOINS ANECDOTIQUE

Cette évolution peut s'expliquer par une offre de plus en plus large, des aides à l'acquisition et une intégration de la mobilité électrique dans les modes de vie.

Certes, le marché de la mobilité électrique reste encore embryonnaire, mais il entre mal-

gré tout dans les mœurs et le regard que les éventuels acheteurs peuvent porter sur ces véhicules n'a plus rien d'ironique. Ils ont acquis une indéniable crédibilité en faisant des progrès en matière d'autonomie. Il faut se rappeler qu'en 2011, seuls 34 VE et VHR avaient été commercialisés en Bourgogne. En cinq ans, les ventes ont été multipliées par quinze !

Les aides gouvernementales (de 6.300 à 10.000 euros) ne sont pas pour rien dans cette progression. Sociologiquement, l'électromobiliste « bourguignon est un actif périurbain, en couple, mais il s'agit souvent d'hommes. Il est âgé de 35 à 55 ans et utilise ce véhicule comme

seconde voiture (pour se rendre au travail par exemple) ou comme voiture de société (impact positif en termes d'image).

BERTY ROBERT

♦ BME est une association qui promeut la mobilité électrique en Bourgogne Franche-Comté. Elle regroupe 55 acteurs du secteur afin d'échanger sur les bonnes pratiques en matière de déplacement en véhicules électriques. BME a un rôle pédagogique envers les professionnels et les particuliers. bme.asso.fr