



LesEchos.fr

Du 11 mai 2016

## Quand la voiture électrique prend la clef des champs

[Maxime Amiot](#) / Chef adjoint du service Industrie | Le 11/05 à 07:25

**Le réseau national de recharge s'approche des 13.000 bornes, réparties dans près de 4.000 stations. Le déploiement s'étend dans les zones rurales, où la voiture électrique séduit.**

Après des années de retard, la constitution d'un vrai réseau national de bornes de recharge pour voiture électrique commence à prendre forme. « *Fin avril, la France comptait 12.800 points de recharges ouverts au public (hors particuliers et bornes d'entreprises), répartis dans 3.900 stations* », indique aux « Echos » le préfet Francis Vuibert, chargé par le gouvernement de coordonner le déploiement. Soit un bond de près de 30 % du nombre de bornes comparé à fin 2015, et plus du double du niveau de 2013 (5.300). « *Nous visons les 50.000 bornes à horizon 2020.* »

Dans le détail, l'implantation de ce réseau recèle son lot de surprises. « *C'est peut-être contre-intuitif, mais la voiture électrique est d'abord utilisée dans les zones rurales* », indique Eric Feunteun, le patron du programme électrique de Renault. La Zoé du constructeur français se vend ainsi à plus de 50 % en zone rurale, contre 35 % en zone périurbaine et 15 % en ville. Au niveau national, près des trois quarts des stations sont implantées hors de l'Ile-de-France. Vendée, Allier, Morbihan, Calvados, Vienne, Gers... Autant de départements étonnamment présents. Alors même que la voiture électrique est surtout mise en avant pour lutter contre la pollution des métropoles.

### 20.000 nouvelles bornes d'ici à 2018

En termes d'espace, l'installation de bornes à domicile ou sur la voie publique est plus aisée à la campagne que dans les milieux urbains. Et les particuliers y possèdent souvent deux voitures, ce qui peut favoriser l'achat d'un modèle électrique. « *Les automobilistes y roulent*



*d'avantage, ce qui rentabilise plus vite l'achat d'une voiture électrique »* poursuit Eric Feunteun.

Les acteurs locaux suivent le mouvement. A fin avril, les collectivités locales avaient déployé 2.000 bornes, et doivent encore en mettre en service 20.000 nouvelles d'ici à début 2018. « *L'enveloppe de 50 millions d'euros allouée au titre des investissements d'avenir a été totalement engagée* », indique Francis Vuibert, sans préciser si d'autres soutiens pourraient être lancés.

Autres sources de recharges qui montent en puissance, celles proposées par la grande distribution (923 points), les parkings publics (850), les concessionnaires automobiles (1.300), et autres magasins. Enfin, EDF - qui porte un réseau de charges le long des autoroutes - et la Compagnie nationale du Rhône, qui ont accédé tous deux au statut d'opérateur national, vont mécaniquement accélérer le déploiement hors des villes.

## Une utilisation qui pose question

Sur le fond, la tendance doit être nuancée. En 2010, le gouvernement annonçait un objectif de 75.000 bornes à horizon 2015, qui paraît aujourd'hui hors de portée... De plus, le principal pourvoyeur de bornes reste l'autopartage (6.200 points de charge), avec notamment Bolloré, qui doit déployer 16.000 bornes d'ici à 2019. S'il est possible de recharger des voitures de toutes marques sur le réseau Autolib', ce type de service n'est pas encore optimal (lire encadré ci-dessous).

Surtout, l'utilisation au quotidien de cette infrastructure pose question. Aujourd'hui, selon Renault, plus de 90 % des propriétaires rechargent leur voiture à domicile. A quoi bon déployer une infrastructure publique coûteuse qui est peu utilisée ? D'autant que les futures voitures électriques afficheront bientôt une autonomie doublée - 400 kilomètres au lieu de 150. Pour l'exécutif, le réseau s'adresse aux gens qui ne disposent pas de prise chez eux. Et aux potentiels acheteurs qui ont peur de la panne. Bref, il reste essentiel pour soutenir les ventes de voitures électriques. Si celles-ci restent marginales, [elles ont presque doublé depuis janvier](#), à 8.120 unités.

**Interopérabilité : le décret bientôt publié**

Au mieux d'ici à l'été, sinon avant la fin de l'année. Le gouvernement met la dernière main au décret fixant les règles d'interopérabilité entre les différents réseaux de bornes : Bolloré, EDF, CNR, collectivités... Pour que l'utilisation des différentes infrastructures soit transparent pour l'utilisateur, le texte impose aux opérateurs de rendre leurs bornes interopérables. Concrètement, un propriétaire d'une Zoé de Renault devra pouvoir profiter d'une borne Autolib' ou Corridor (le réseau autoroute porté par EDF) sans devoir souscrire un abonnement. Une [chambre de compensation](#), déjà en place et baptisée « Gireve » se chargera de gérer les flux financiers entre opérateurs. D'ici à la fin de l'année, Renault sortira une offre,



ZE Pass, permettant à l'utilisateur de se recharger, via un seul badge, dans les différents réseaux qu'il utilise.

**Maxime Amiot**

En savoir plus sur <http://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/021918632269-quand-la-voiture-electrique-prend-la-clef-des-champs-1221132.php?vfhCAMC0SjAMFrdL.99>

