

JDD

THEMA MOBILITÉ RESPONSABLE

Les constructeurs se rachètent une conduite

ENVIRONNEMENT

Après le scandale du « dieseldate », le développement de la voiture propre s'accélère, mais les infrastructures doivent suivre

L'année 2017 demeurera probablement dans l'histoire comme le début de la fin programmée du moteur à explosion. Après le scandale du « dieseldate » et la publication d'études associant surmortalité et pollution atmosphérique, les pouvoirs publics durcissent la réglementation, notamment en ville. La France et le Royaume-Uni ont annoncé l'arrêt de la commercialisation des motorisations purement thermiques en 2040 et la Chine s'engage encore plus résolument dans cette voie. Les voitures électriques et hybrides devront représenter au minimum 7 % des ventes des constructeurs dès 2020 et 40 % en 2030, des pénalités étant prévues pour les traîneurs. La Chine espère ainsi réduire la pollution dans ses mégapoles et soutenir le développement de ses constructeurs nationaux, qui pèsent 1 % des ventes totales mais plus de 90 % du segment de l'électrique. Alors même que ce pays demeure très dépendant du savoir-faire et des brevets étrangers pour les moteurs thermiques, il dispose, en effet, d'une avance dans la fabrication des moteurs électriques et des batteries.

Pris entre les injonctions européennes et chinoises, les constructeurs français ont récemment dévoilé leurs batteries pour ce marché : l'Alliance Renault-Nis-

san-Mitsubishi, déjà leader européen du 100 % électrique avec la Leaf et la Zoe, ambitionne de réaliser 30 % des ventes en 2022 avec des modèles 100 % électriques, hybrides rechargeables ou hybrides. Le groupe PSA prévoit la sortie entre 2019 et 2021 de quatre modèles électriques et de sept hybrides rechargeables essence.

Pour compenser les handicaps de la voiture électrique (nombre insuffisant de stations de recharge, autonomie limitée et coût au kilomètre parcouru supérieur au thermique), les pouvoirs publics hexagonaux font feu de tout bois souvent en partenariat avec les industriels. Ils maintiennent un bonus écologique à l'achat conséquent (6.000 euros) qui a contribué à propulser ce marché au premier rang européen (27.300 véhicules vendus en 2016).

Plus de 20.000 bornes

Côté ravitaillement, la situation s'améliore : alors que Total ambitionne d'implanter quelque 300 stations en Europe, la France vient de franchir le cap des 20.000 bornes de recharge rapide sur la voie publique. S'y ajoutent celles installées chez les particuliers, entreprises et administrations qui bénéficient d'aides publiques couvrant jusqu'à 50 % des coûts de fourniture et d'installation. Et l'autonomie ? « Plus de 80 % de la population européenne effectuent moins de 65 km par jour, ce qui signifie qu'une voiture électrique complètement chargée remplira parfaitement votre besoin. Et les batteries vont encore évoluer, les bornes de recharge se répandre, signifiant que les véhicules électriques vont pouvoir couvrir de plus grandes distances tout en demandant des temps de recharge plus courts », fait valoir sur son site

EV Box, un fabricant de bornes racheté par Engie.

Reste que la voiture électrique n'apporte un réel bénéfice à l'environnement que si l'ensemble de son cycle de vie est vertueux : la batterie doit être correctement recyclée, l'électricité provenir d'énergies renouvelables. Elle ne constitue pas davantage une panacée contre les

maux découlant des transports : elle émet encore des particules fines par l'abrasion des freins et pneus ; son utilisation privative aggrave tout autant la congestion urbaine que les autres véhicules. C'est donc par le partage qu'elle confortera sa légitimité en ville. ●

FRÉDÉRIC BRILLET



Un véhicule électrique de la mairie de Lusignan (Vienne). CHAUVET/CIT'IMAGES

En partage, en covoiturage et sans pilote

« DANS LES VILLES, de plus en plus d'automobilistes vont délaisser la propriété pour passer à une mobilité partagée qui sera en grande partie électrique », prédit Aymeric Weyland, directeur général de Mobility, le salon de la mobilité urbaine qui se tient à Paris du 19 au 21 octobre. Alors pourquoi le pionnier Autolib' affiche-t-il un bilan très mitigé ? Parce que ce système impose trop de contraintes aux utilisateurs (il faut prendre et remettre les véhicules dans des stations de recharge pas assez nombreuses, souvent saturées ou, a contrario, vides) et à l'opérateur (leur maintenance coûte cher). L'avènement de véhicules autonomes qui détectent les autres usagers de la route, reviendront bientôt seuls en station pour se recharger et serviront au covoiturage, va changer

la donne. À Rouen, Transdev teste des modèles Zoe de Renault sans conducteur qui fourniront en 2018 un service de mobilité électrique à la demande. Pour réduire la congestion urbaine et la pollution, l'Île-de-France mise sur le covoiturage courte distance (mais pas forcément électrique) grâce à l'application Vianavigo, qui calcule l'itinéraire le plus rapide en tenant compte de l'offre RATP-SNCF et des trajets des covoitureurs. Sur le parvis du quartier d'affaires de la Défense, des navettes électriques autonomes du groupe Keolis circulent au milieu des piétons. Et les opérateurs réfléchissent déjà à la mise en service de minibus électriques que l'on peut réserver par smartphone qui détermineront leur itinéraire en fonction de la demande de leurs passagers. ● F.B.



Électricité | Gaz | Économies d'énergie

UNE VOITURE ÉLECTRIQUE SANS ÉLECTRICITÉ VERTE C'EST COMME FAIRE LES CHOSSES À MOITIÉ

Grâce à l'offre Elec'Car d'ENGIE, profitez de **-50% sur votre électricité la nuit⁽¹⁾** pour recharger la batterie de votre voiture électrique. Et bonne nouvelle : toute la maison en profite ! Cette offre est aussi valable pour toutes vos autres consommations : réfrigérateur, lave-vaisselle, lave-linge... Et bien entendu, c'est de l'électricité verte*.

▶ **Souscrivez en exclusivité sur elec-car.fr**

-50% sur votre électricité la nuit⁽¹⁾





L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Avec l'offre de marché Elec'Car 3 ans, bénéficiez d'heures creuses (telles que définies par le gestionnaire de réseau) à un prix du kWh HT réduit de 50% par rapport aux heures pleines de l'offre Elec'Car d'ENGIE. Offre réservée aux clients particuliers propriétaires d'une voiture électrique, sous réserve de remplir une déclaration sur l'honneur qu'ENGIE peut vérifier à tout moment, et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations). En souscrivant à une offre à un prix de marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé pour votre lieu de consommation si vous en faites la demande.
*Électricité verte : pour tout nouveau contrat d'électricité souscrit par un client particulier, à l'exclusion de l'offre électricité Happ-e, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client en Garantie(s) d'Origine émise(s) par des producteurs d'énergie renouvelable. Une Garantie d'Origine certifiée que de l'électricité a été produite à partir d'une source d'énergie renouvelable et injectée sur le réseau électrique.



À Montmartre, le VAE s'impose pour gravir la butte. PEUGEOT

Le vélo électrique à l'assaut des villes

ESSOR Malgré la fin annoncée de la prime nationale à l'achat, les vélos à assistance électrique (VAE) ont de l'avenir

Elle disparaîtra en mars 2018 : la prime nationale de 200 euros introduite en mars pour l'achat d'un VAE (vélo à assistance électrique) va être sacrifiée sur l'autel des économies budgétaires. Victime de son succès, elle était devenue trop coûteuse pour les finances publiques. Certes, il s'agit d'une mauvaise nouvelle pour les constructeurs et revendeurs, « *mais une quarantaine de villes continuent de distribuer des primes locales, qui montent jusqu'à 400 euros à Paris* », relativise Guillaume Caroni, patron d'Altermove, qui distribue une large gamme de VAE. Et il en faudrait davantage pour stopper l'essor de cet engin dont les ventes devraient augmenter de 50 % cette année, effet d'aubaine oblige.

Il est vrai aussi que la France part de très bas. Avec 134.000 unités vendues en 2016, le VAE pèse 3 % du marché hexagonal, contre 15 % en Allemagne et 50 % en Belgique. « *Mais au rythme actuel, cette part pourrait monter en France à 25 % d'ici à cinq ans* », prédit Jérôme Valentin, président de Cycleurope Industries (marques Gitane, Peugeot cycles, Bianchi) et coprésident de l'Union sport et cycle.

Les raisons de ce succès ? En ville, le VAE cumule les avantages des vélos mécaniques et des scooters sans leurs inconvénients respectifs. Plus rapide que le vélo, il emprunte comme ce dernier pistes, contresens cyclables, rues piétonnes, et il est autorisé à tourner à droite aux feux rouges. Grâce à ces privilèges, il est presque aussi rapide qu'un scooter sur les trajets urbains entre 2 et 10 kilomètres. Et du fait de l'assistance électrique modulable, il requiert peu d'efforts, ce qui permet d'arriver frais et dispos au travail. Y compris dans les villes dont les dénivelés découragent l'usage du vélo mécanique. Par rapport au scooter, le VAE demande également moins de contraintes. Bien que recommandé, le casque et les gants ne sont pas obligatoires, mais le pilote

Le VAE est presque aussi rapide qu'un scooter sur les trajets urbains entre 2 et 10 kilomètres

court moins de risques que sur un scooter du fait du bridage du moteur électrique. Il coûte moins cher à l'achat (comptez 700 euros pour

un premier prix, 1.400 euros pour un milieu de gamme). Effectué à domicile en branchant au secteur la batterie amovible, le plein est aussi économique et permet de rouler une semaine, à raison de 15 kilomètres par jour. Enfin, le VAE offre le plaisir de rouler en silence, de s'acheter une bonne conscience écologique et de faire de l'exercice au quotidien pour un prix raisonnable. Autant d'arguments qui séduisent les jeunes actifs comme les seniors, souvent d'anciens automobilistes qui se remettent en selle.

Demeurent cependant deux freins à l'achat d'un VAE de ville (qui représente 80 % du marché, le reste allant au segment VTT). Comme son cousin mécanique, le recours au VAE dépend pour beaucoup de la qualité des infrastructures cyclables. À cet égard, Strasbourg, qui a négocié son virage vert avant les autres métropoles françaises, demeure plus accueillant que Marseille ou même Paris. « *Mais plus que les infrastructures, le principal frein est la crainte de vol liée au manque de parkings sécurisés* », analyse Jérôme Valentin. Une crainte qui repose sur des réalités statistiques. On estime qu'en ville un cycliste sur deux s'est déjà fait dérober son engin. L'an dernier, quelque 500.000 vélos ont été déclarés volés en France. Et ce décompte demeure très en dessous de la réalité : la plupart des propriétaires n'étant pas assurés, ils ne se donnent pas la peine de faire une déclaration au commissariat,

considérant trop faibles les chances de récupérer leur engin.

Le VAE ayant une valeur supérieure à celle d'un vélo mécanique, il

« Le principal frein est la crainte de vol liée au manque de parkings sécurisés »

Jérôme Valentin, président de Cycleurope Industries

attire davantage les convoitises tout en étant plus vulnérable qu'un scooter. En ville, la solution consiste à créer des parkings sécurisés comme celui de la gare de Strasbourg. Sur la voie publique, on peut imaginer de réserver quelques places contiguës aux stations Vélib' aux vélos ou VAE privés et de mettre l'ensemble sous la surveillance de caméras. Autre parade, le VAE peut être équipé d'une puce GPS qui donne l'alerte sur le portable de son propriétaire qui pourra alors le localiser. Si vous n'êtes pas convaincu par ces arguments mais aspirez à une alternative électrique pour petits déplacements, il vous reste la trottinette électrique, très en vogue chez les jeunes actifs épris de « micro-mobilité ». ●

STÉPHANIE ANTOINE

Vélib' se met à la batterie

TRENTE POUR CENT de vélos à assistance électrique (VAE) dans le parc parisien des vélos en libre-service : c'est la principale innovation que promet Smoove, l'opérateur qui succède à Decaux pour la gestion des Vélib' à partir de 2018. Mais à l'ère du GPS et des applications mobiles, pourquoi avoir conservé le système de prise et de retour obligatoire de l'engin en station quand le free-floating permet de réserver, verrouiller ou déverrouiller un deux-roues géolocalisé n'importe où sur la voie publique ? Adopté à Paris par Cityscoot (*lire ci-contre*), ce système plus commode pour les usagers pose cependant de nouveaux défis. Il accroît les coûts de maintenance, le risque de vol et de vandalisme, les véhicules étant dispersés dans la ville et leur attache, moins sécurisée. Surtout, il complique et renchérit la gestion des VAE puisqu'il faut déployer des équipes sur le terrain aux heures creuses pour changer les batteries vides.

Une puce pour mieux protéger les vélos

Pour toutes ces raisons, Smoove conserve en le modernisant le système des stations : mises à ses normes, elles rechargeront les VAE géolocalisés par une puce et protégeront mieux du vol. L'opérateur introduit aussi une dose de flexibilité : désormais, on pourra attacher son vélo à une station pleine avec l'antivol mais pas si l'on a pris un VAE qui devra être verrouillé et rechargé en station, à l'instar des Autolib'.

Reste à savoir comment évoluera la grille tarifaire. Tout porte à croire que les collectivités locales, qui supportent l'essentiel du financement des Vélib', mettront davantage à contribution les usagers : ces derniers ne paient actuellement qu'un abonnement modique (29 euros pour la formule classique) et dans 90 % des cas effectuent un trajet trop court pour être facturé alors que la gestion de chaque unité du parc coûte 1.700 euros par an, selon l'Inspection générale de la Ville de Paris. Dans ce contexte, les VAE feront l'objet d'une tarification spécifique. « *La première demi-heure d'utilisation des vélos mécaniques restera gratuite* », rassure sur son site le syndicat Vélib' Métropole. Il faut savoir lire entre les lignes... ●

FRÉDÉRIC BRILLET



Avec Smoove, les Vélib' vont s'enrichir d'une gamme de VAE. SMOOVE