

Quel avenir pour la voiture électrique ?

La voiture électrique ne représente aujourd'hui que 0,2 % des ventes de voitures en France. Pourtant, la pollution inhérente aux moteurs thermiques d'une part et la prise de conscience écologique d'autre part obligent aujourd'hui les constructeurs automobiles à accélérer les recherches d'une motorisation de moins en moins polluante...

Le mot pollution est un terme générique par lequel chacun exprime le problème spécifique qui le soucie plus particulièrement : pour les uns ce seront les particules pour d'autres le CO2 ou encore le réchauffement climatique. Pour contribuer à une diminution des émissions nocives plusieurs solutions sont explorées mais à moyen terme seule une part de propulsion électrique paraît intéressante à grande échelle.

La catastrophe japonaise de Fukushima a compliqué le débat par la prise de conscience que l'énergie électrique pollue en amont, lors de sa production. En effet à l'exception notable de la production hydroélectrique, l'électricité est générée par des centrales thermiques, des centrales à énergie fossile gaz ou pétrole, par le secteur éolien, et par le secteur photovoltaïque qui ont chacun leurs inconvénients en matière de pollution. À l'initiative de Toyota avec sa Prius, la commercialisation de véhicules à motorisation hybride a démarré il y a quelques années et tous les constructeurs suivent.

Il s'agit à priori d'une bonne solution : à basse vitesse (en ville particulièrement) c'est la traction électrique qui fonctionne donc sans émission polluante, et lorsque la vitesse s'accroît c'est le moteur thermique qui prend le relais et recharge les batteries. Il n'y a donc pas d'apport électrique extérieur, c'est un élément essentiel.

Seule ombre au tableau, quand on compare les données des consommations normalisées ville / route, la consommation des hybrides est proche de celle des véhicules thermiques équivalents. Tous les constructeurs planchent sur des véhicules totalement électriques et un de nos constructeurs nationaux, Renault, mise en grande partie son avenir sur ces motorisations.

Plusieurs en commercialisent déjà mais avec un niveau de vente très en dessous des prévisions pour ce qui concerne la voiture particulière. Alors qu'étonnement la Chine est très en avance sur les petits véhicules électriques spécifiques avec des dizaines de fabricants d'une certaine importance ! Pourquoi la vente de véhicules tout électriques ne démarre-t-elle pas et ne se développera-t-elle pas pour les particuliers ?

Hormis les administrations et flottes citadines captives, un particulier se doit d'aborder le problème économique : si j'achète un véhicule électrique aujourd'hui, comment et combien le revendrai-je dans quelques années ? Personne n'a l'amorce d'une réponse sur une technologie si évolutive. Aujourd'hui une recharge électrique est moins chère qu'un plein de carburant. Cela restera-t-il vrai ? Probablement pas !

En effet les carburants génèrent 30 milliards d'euros de taxes par an que l'état devra bien continuer à "pomper" sur les automobilistes. Ne nous faisons aucune illusion cela viendra inéluctablement après

la phase de lancement de l'électrique. Comment ? Tout simplement en normalisant les prises électriques de voitures et en obligeant à la pose d'un compteur spécifique.

Le nouveau gouvernement vient de modifier les barèmes de bonus / malus écologiques pour tenter d'accélérer la diffusion de véhicules électriques et obliger les administrations à se fournir en électriques pour certaines flottes urbaines. Dans le même temps Renault annonçait le report d'un an de la commercialisation de la Zoe et Nissan renonçait à construire une usine de batteries à Flins, la technologie de Nissan partenaire de Renault étant moins intéressante que celle de LG (dixit Renault). Bref, la technologie évolue si vite que cela confirme que pour les particuliers il est probablement urgent d'attendre.

Enfin dernier élément venant contrer ce développement : où trouver l'électricité nécessaire à la recharge de plusieurs millions de véhicules électriques. Pour des questions environnementales (sans parler de politique) la question de nouvelles centrales nucléaire est difficile à envisager. S'il y avait 10 % du parc véhicules en électrique, soit 4 millions, il faudrait, dit-on, 4 nouvelles centrales de plus.

La voiture électrique a certainement un avenir en utilisation urbaine, même si certains tentent directement ou par des moyens détournés de limiter l'accès des villes aux voitures pour les réserver aux transports en commun qui fonctionnent à l'aide de subventions de l'Etat, qui les trouve en grande partie grâce aux taxes sur l'automobile !

Pour un usage mixte ville/route le véhicule hybride paraît être la meilleure solution pour limiter la pollution tout en conservant l'usage habituel de son véhicule.