

Véhicules électriques, des indicateurs enfin au vert ?

Silencieux, peu émetteurs et fiables, les véhicules électriques ont tout pour plaire sur le papier et séduisent de plus en plus de Français-es. De nombreux acteurs comme EDF se positionnent sur le secteur pour en faire une véritable alternative aux voitures thermiques.

Temps de lecture : minute

10 février 2021

Renault lance la Renaultion, Airbus annonce un avion à hydrogène d'ici 2030, EDF lance un plan stratégique sur quatre ans, le gouvernement français multiplie les aides, Google développe une fonctionnalité dédiée aux véhicules électriques... Depuis quelques mois, il ne se passe pas une semaine sans qu'une nouvelle actualité sorte sur la mobilité électrique. L'engouement est palpable, tant pour les voitures que pour les deux-roues ou l'aviation. Mais les annonces sans suite - comme l'installation d'un million de bornes en 2019, le manque de maturité technologique des premières batteries et le coût de ces véhicules ont participé à créer une image en demi-teinte de la mobilité électrique. Entre scepticisme et attractivité, le marché des véhicules électriques est-il (enfin) prêt de détrôner le diesel et l'essence ?

Un engouement freiné par quelques doutes

Avec 194 700 voitures électriques et hybrides immatriculées en France en 2020 - presque 3 fois plus qu'en 2019, l'année qui vient de s'écouler a profité à la mobilité électrique. Cet engouement ne semble qu'un début. Selon une étude menée par EVBox en décembre 2020, 33% des Français-es se disent prêt-e-s à sauter le pas. À condition d'être accompagnés dans cette démarche, alerte Cécile Goubet, déléguée générale de l'Avere France (association nationale pour la mobilité électrique) : *"il faut encore faire beaucoup de pédagogie pour combattre les freins qui demeurent."* La croissance du marché de l'électrique ne doit pas cacher les doutes persistants sur l'incertitude de pouvoir recharger son véhicule (52%), le prix à l'achat (49%) ainsi que les tarifs de rechargement jugés plus élevés que pour le thermique (49%).

Pourtant, Hervé Rivoalen, directeur marketing stratégique et smart charging à la direction mobilité électrique d'EDF, l'assure : *"la consommation annuelle d'une voiture électrique est environ la même que celle d'un ballon d'eau chaude, soit autour de 350 euros en moyenne par an"*, un prix bien plus bas que le poste carburant annuel d'une voiture diesel ou essence. Sans compter que certains opérateurs proposent des tarifications avantageuses. L'offre Vert électrique auto d'EDF permet de privilégier une recharge à domicile la nuit et le week-end où les tarifs et la tension sur le réseau sont moindres. L'énergéticien s'engage également à réinjecter dans le réseau l'équivalent en énergie renouvelable de la totalité de la consommation du foyer.

Des batteries de plus en plus performantes

L'autre écueil reproché à la voiture électrique est la faiblesse de son réseau de recharges. Aujourd'hui quelques 30 000 bornes seulement sont installées sur le territoire, de quoi alimenter les craintes des plus réfractaires même si le gouvernement promet 100 000 bornes publiques d'ici 2021. En réalité, ces chiffres doivent être mis en parallèle avec les progrès technologiques réalisés. *"Les batteries disposent aujourd'hui d'une autonomie moyenne de 350 à 450 kilomètres. Or, c'est exactement le seuil à partir duquel les freins des Français tombent sur cette question"*, analyse Cécile Goubet.

Pour accélérer sur cette problématique, EDF et Nuvve (entreprise californienne pionnière de la recharge intelligente) ont co-créé Dreev, une entreprise commercialisant une solution de smart charging. Le V2G - pour Vehicle To Grid - est une borne de recharge intelligente qui permet de contrôler les flux entrants et sortants de la voiture. *"Le véhicule, immobilisé 97% du temps, devient une batterie capable de stocker de l'énergie. En cas de pic de consommation électrique, on peut reprendre une toute petite partie de l'électricité contenue dans sa batterie pour alimenter le réseau. Cette technologie permet de positionner la recharge au meilleur moment pour garantir qu'elle soit la plus économique et la plus pauvre en CO2 possible"*, détaille Éric Mévellec, CEO de Dreev. Pour ses premiers déploiements, la startup cible les flottes d'entreprises et les collectivités territoriales.

Des véhicules de plus en plus accessibles à l'achat

L'acquisition d'un véhicule électrique est aussi un point de tension pour les particuliers. *"En moyenne, un véhicule électrique coûte 10 000 euros de plus qu'un diesel ou une essence, reconnaît Cécile Goubet, et l'écart se creuse encore pour les produits premium."* Mais l'Etat et les collectivités s'engagent depuis plusieurs années à combler ce différentiel de prix par rapport aux modèles thermiques avec des dispositifs d'aides cumulables. *"Plusieurs milliards d'euros ont été mis sur la table. Les particuliers bénéficient d'une aide comprise entre 2000 et 7000 euros pour l'achat d'un véhicule neuf, 1000 euros pour une occasion. Côté entreprise, ce montant peut aller jusqu'à 6000 euros. Des subventions sont aussi octroyées pour faciliter l'installation de recharges à domicile et en entreprise, notamment avec le programme CEE Advenir"*, souligne Hervé Rivoalen. Or, à terme, *"80% des voitures se rechargeront à domicile ou au travail"*, assure-t-il.

La baisse drastique du coût des batteries électriques - qui a déjà chuté de 87% entre 2010 et 2019 selon Bloomberg NEF - devrait rendre la voiture électrique de plus en plus compétitive dès l'achat.

Le marché de l'occasion sera aussi un moyen de démocratiser l'accès à ce type de véhicule. *"En général, les sociétés changent de modèle tous les 18 à 24 mois"*, détaille Cécile Goubet. Or, la LOM publiée en 2019 impose aux entreprises de rendre leur flotte plus propre - en y intégrant 10% de véhicules électriques ou hybrides en 2022 puis 35% en 2027 jusqu'à 50% en 2030.

Un écosystème mature qui doit encore faire des progrès

Aujourd'hui, l'écosystème du véhicule électrique est mature et solide. *“Depuis deux ans, on observe une consolidation du marché avec des rachats, des fusions, des petites entreprises rachetées par des grands groupes, se réjouit Cécile Goubet. Les fonds d'investissement viennent aussi soutenir des pure players ou des startups qui cherchent à déployer leurs solutions”*. EDF le confirme. En plus de la création de Dreev, l'énergéticien a racheté le leader au UK la société Pod Point en février 2020 et pris des participations dans MyBus, une application de mobilité multimodale, mais aussi dans Zenpark, le leader du parking partagé .

Résultat, aujourd'hui près de *“500 000 véhicules électriques particuliers sont en circulation en France, 350 000 de deux roues, 500 bus et 6000 camions électriques”*, détaille Cécile Goubet. Si l'électrique trouve sa place dans tous les champs de la mobilité, son développement sera évidemment plus lent pour la livraison grande distance. Une capacité de *“300 kilomètres d'autonomie permet surtout de faire de petits circuits en ville mais pas de longues distances. Il va falloir penser ce type de transport en complémentarité avec d'autres mobilités”*. Ce qui fait écho à un enjeu plus global sur lequel le secteur du transport travaille depuis plusieurs années, la multimodalité.

Entre les réglementations, les investissements dans l'hydrogène et des innovations technologiques continues, le véhicule électrique semble avoir de beaux jours devant lui.

Maddyness, partenaire média du groupe EDF

Article écrit par Maddyness, avec EDF