



PARTNER CONTENT offre la possibilité aux entreprises et organisations de partager leur propre contenu avec la communauté du Vif/L'Express.



LA MAJORITÉ DES BELGES CONNAISSENT MAL LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

Les rumeurs les plus folles circulent sur la conduite électrique, même parmi les personnes généralement bien informées. Elles sont la conséquence d'une profonde ignorance et de nombreux préjugés, comme le révèle une récente enquête en ligne de Roularta Research menée auprès de 2141 lecteurs de tous âges des 18 principaux magazines francophones et néerlandophones de Roularta Media Group. L'échantillon de répondants est représentatif de la population belge.

L'IGNORANCE ET LES PRÉJUGÉS VONT DE PAIR
6 personnes interrogées sur 10 indiquent qu'elles n'ont jamais été en contact avec une quelconque forme de conduite électrique et avouent ne pas connaître grand-chose sur le sujet (voir graphique 3). Et ce, probablement parce que la thématique revêt plusieurs facettes. Certains aspects touchent à la politique et ont une grande pertinence sociale, d'autres exigent des connaissances spécialisées en matière de technologie, d'économie et d'écologie. Il est donc encore plus difficile de se faire une idée objective des avantages et des inconvénients de la conduite électrique.

6 Belges sur 10 n'ont jamais été en contact avec une quelconque forme de conduite électrique. 5 sur 10 envisageraient pourtant de passer à l'électrique s'ils devaient acheter une nouvelle voiture. Voici les deux conclusions étonnantes d'une récente enquête menée auprès des lecteurs des 18 principaux magazines de Roularta Media Group.

La confusion de la population à cet égard est exacerbée par l'incohérence de la politique qui résulte de la fragmentation des pouvoirs politiques et de l'absence d'une vision à long terme étayée en matière de mobili-



té (électrique). La suppression de la prime gouvernementale pour l'achat d'une voiture électrique en est un exemple type. Qui envisagerait une telle chose au moment où l'univers automobile s'électrifie peu à peu et où la gamme des modèles et l'autonomie s'élargissent considérablement ?

Pour que la politique conserve un minimum de crédibilité et de respect, il convient d'élaborer rapidement et sérieusement une politique de mobilité dynamique et tournée vers l'avenir.

ÉPÉE DE DAMOCLÈS

L'univers politique n'est pas le seul à blâmer. L'industrie automobile l'est aussi. À l'exception de quelques pionniers, la plupart des constructeurs ont investi trop tard dans le développement et la mise en œuvre de transmissions alternatives, ce qui signifie qu'ils sont maintenant soumis à une forte pression temporelle. D'ici à 2021, ils doivent atteindre l'objectif européen strict de 95 g/km de CO₂. Une obligation qui plane sur eux telle une épée de Damoclès. Quiconque ne respectera pas la norme CO₂ devra payer de lourdes amendes à l'Europe et risquera d'entacher gravement son image.

Cette menace s'applique en particulier aux marques haut de gamme allemandes, à l'exception de BMW, qui a lancé l'i3 en 2013. Le modèle n'ayant pas obtenu le succès commercial escompté, le développement d'un successeur a été interrompu. Cette situa-

L'autonomie a aujourd'hui considérablement augmenté pour atteindre 300 à 400 kilomètres.

tion a permis à d'autres pionniers comme Renault et Nissan de devenir les leaders du marché de niche des voitures électriques compactes avec la ZOE et la LEAF.

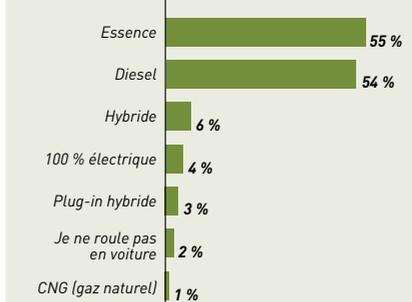
LES VOITURES ÉLECTRIQUES DEVIENNENT PLUS ACCESSIBLES

Avec sa décision, BMW a également ouvert la voie à Tesla. Avec ses modèles aux lignes élégantes dotés d'une autonomie de 400 à 500 km, le bébé d'Elon Musk a secoué les marques premium allemandes. En outre,

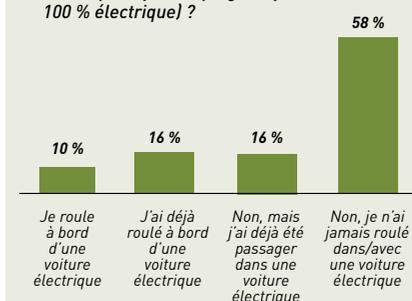
1. Combien de voitures compte votre foyer ?



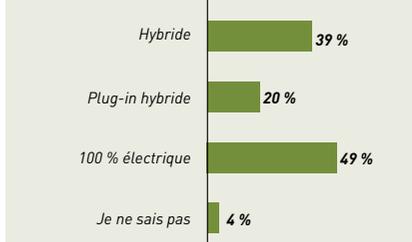
2. Avec quel type de voiture roulez-vous actuellement ?

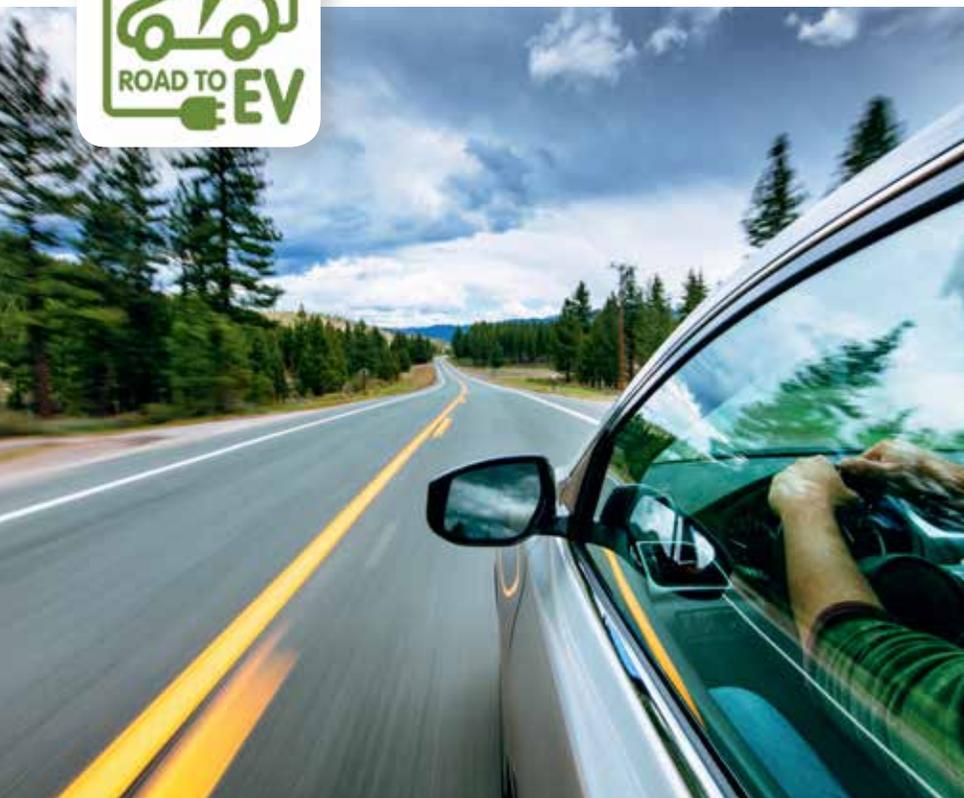


3. Avez-vous déjà roulé avec une voiture électrique (hybride, plug-in hybride ou 100 % électrique) ?



Cette voiture était...





les premiers clients de Tesla ont pu charger gratuitement leur véhicule avec les *superchargers* placés stratégiquement le long des principaux axes de circulation européens. Avec son offre intégrée, Tesla a introduit un nouveau modèle commercial. Le constructeur américain a, par ailleurs, fait taire les critiques des lecteurs des magazines de Roularta qui estimaient que les voitures électriques avaient une autonomie trop faible et que notre pays ne disposait pas de suffisamment de bornes de recharge publiques. L'autonomie des nouveaux modèles d'autres marques a aujourd'hui considérablement augmenté pour atteindre 300 à 400 kilo-

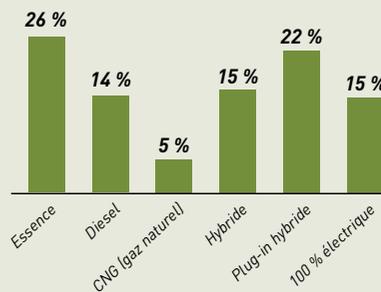
La nouvelle génération qui arrivera sur le marché pourrait bien voir son prix baisser.

mètres. De quoi rassurer nos lecteurs : 3 sur 4 disent parcourir moins de 50 kilomètres par jour (voir graphique 4). La conduite électrique reste toutefois moins appropriée à ceux qui roulent des centaines de kilomètres chaque jour, en raison du temps perdu à recharger la batterie. Ce point dépend toutefois fortement de la capacité de charge du véhicule et de la borne de recharge.

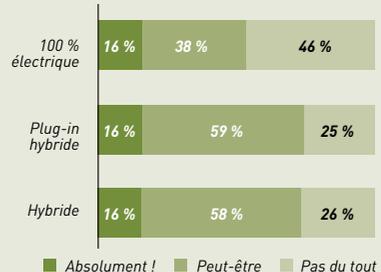
4. Quelle distance parcourez-vous en moyenne en voiture un jour de travail ?



5. Si vous deviez acheter une nouvelle voiture aujourd'hui, quelle technologie choisiriez-vous ?



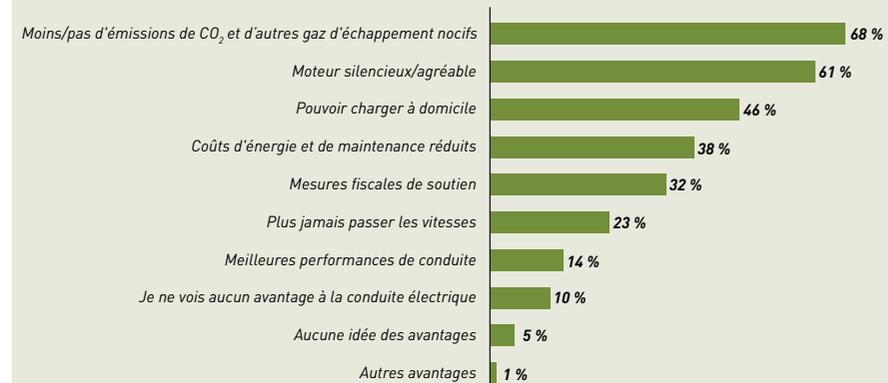
6. Si vous deviez acheter une nouvelle voiture aujourd'hui, quelle transmission choisiriez-vous ?



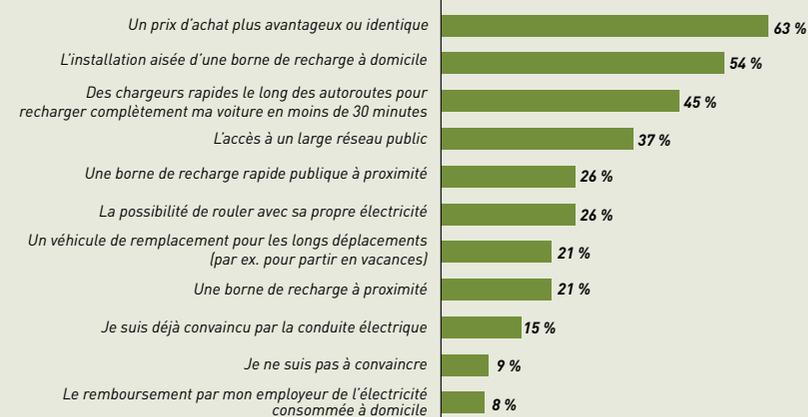
Les personnes interrogées déplorent également le prix élevé d'une voiture électrique. Bonne nouvelle : la nouvelle génération qui arrivera sur le marché cette année et l'année prochaine pourrait bien voir son prix baisser. La conduite électrique deviendra donc aussi une alternative abordable pour les particuliers. Pour l'instant, ce n'est le cas que pour ceux qui peuvent immatriculer leur véhicule électrique au nom de l'entreprise ; ils peuvent en effet le déduire à 100 %. Un particulier qui achète une voiture électrique en retire aussi un avantage financier, mais dans une moindre mesure. L'exonération de la TMC et de la taxe de circulation ne compense pas le surcoût.

Ce point pourrait cependant changer vers la fin de l'année, lorsqu'on saura qui atteindra et qui n'atteindra pas l'objectif européen de 95 g/km de CO₂. Afin d'échapper à des amendes astronomiques et d'éviter de ternir leur image, certaines marques de voitures lanceront probablement une offensive « tout ou rien » pour booster les ventes de leurs modèles électriques en offrant des remises supplémentaires pour améliorer le score CO₂ moyen de leur gamme. En supposant que leurs modèles électriques puissent être livrés à temps. Les délais de livraison sont aujourd'hui très longs et plusieurs constructeurs connaissent de gros problèmes de production. Et ce, surtout parce

7. Quels sont, selon vous, les avantages de la conduite électrique ?



8. Quels éléments pourraient vous aider à/vous convaincre de choisir un véhicule électrique ?



46% des sondés indiquent ne jamais vouloir acheter une voiture 100% électrique.

que certains fabricants de batteries ne respectent pas leurs accords.

LA PAROLE AUX LECTEURS

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'enquête menée auprès des lecteurs des 18 principaux magazines de Roularta Media Group a donné des réponses étonnantes allant de « Je ne connais pas la conduite électrique » à « Je m'y oppose complètement en raison de l'autonomie limitée ». Le fait qu'une voiture électrique n'émette pas de gaz d'échappement nocifs, qu'elle soit silencieuse et confortable, et qu'elle puisse se recharger à domicile est considéré comme un avantage (voir graphique 7).

L'autonomie limitée reste le principal écueil pour les opposants. Presque la moitié des

personnes interrogées pensent qu'elles n'achèteront jamais un véhicule entièrement électrique, pour cette raison et malgré le fait que 7 répondants sur 10 admettent rouler moins de 50 kilomètres par jour.

Le plug-in hybride, qui allie un moteur électrique à un moteur essence, rencontre moins d'opposition, car il donne l'assurance d'arriver à bon port. En marge de la batterie du moteur électrique, un plug-in hybride possède un réservoir de carburant que vous pouvez remplir à chaque coin de rue. En fait, un plug-in hybride combine le meilleur des deux mondes : des émissions nulles dans les zones propices à la conduite purement électrique et une autonomie pratiquement illimitée lorsque l'hybride fonctionne à l'essence. Un plug-in hybride s'accompagne également d'avantages fiscaux comparables à ceux de tout électrique pour certains modèles.

À son désavantage, épinglons le surcoût considérable et le poids largement supérieur, dus à la batterie plus lourde. Selon la mesure WLTP, une batterie pleine garantit

une autonomie 100 % électrique d'environ 35 à 75 kilomètres. Une distance généralement suffisante pour les trajets quotidiens, à condition de recharger systématiquement le véhicule.

Si les consommateurs devaient acheter une nouvelle voiture aujourd'hui, plus de la moitié d'entre eux envisageraient d'acheter une variante électrique (100 % électrique, rechargeable ou hybride). Cela montre qu'il y a bel et bien du potentiel... Cependant, une voiture 100 % électrique crée une certaine résistance : 46 % des sondés indiquent ne jamais vouloir acheter une voiture 100 % électrique, mais 59 % sont nettement plus enclins à acheter une voiture hybride (rechargeable). À peine 14% choisissent encore le diesel (voir graphique 5).

Finalement, nos lecteurs indiquent qu'ils seraient convaincus de l'intérêt d'une voiture électrique si le prix d'achat ne dépassait pas celui d'une voiture à moteur à combustion, s'il était facile d'installer une borne de recharge ou si les *superchargers* le long des autoroutes étaient compatibles avec toutes les marques (voir graphique 8). Il reste beaucoup à faire pour améliorer l'image de la conduite électrique. •



ROAD TO EV

Cet article est le premier d'une série. Vous y trouverez un aperçu prospectif de l'évolution de la mobilité électrique et des récents développements. Dans les prochaines semaines, certaines marques nous dévoileront leur vision d'avenir et leur offre.

Rendez-vous avec Kia le 13 août.

Suivez aussi cette série consacrée aux voitures électriques et hybrides sur www.levif.be/RoadtoEV.