

## LE CRITÈRE USAGE

# Avantage à l'électrique

**L'électrique s'est imposé comme un substitut aux carburants traditionnels pour de plus en plus de automobilistes. Même si le diesel et l'essence restent des options commodes dans certains cas.**

Par Mathieu Colinet

**Q**ue l'on soit un petit ou un gros rouleur, que l'on habite en ville ou à la campagne, que l'on soit un particulier ou un professionnel, l'usage que l'on fait de son véhicule est singulièrement différent. Il en découle, assez logiquement, que certains types de carburant, ou leurs substituts, conviennent mieux à certains utilisateurs qu'à d'autres parce qu'ils leur permettent de réaliser des économies, de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> ou de particules fines. Ou parce qu'ils sont davantage disponibles dans un rayon proche. Passons en revue ces grandes catégories d'utilisateurs et tentons d'identifier, avec les nuances nécessaires, le carburant qui leur convient le mieux.

### PETITS ET GROS ROULEURS

Ces derniers mois, l'envol des prix de l'essence et du diesel a boosté l'intérêt pour les véhicules électriques. Normal : ce sont ceux qui, sur le papier, laissent entrevoir les meilleures économies – tout en étant souvent présentés comme les plus « propres » – en particulier

pour celles et ceux qui chaque année avalent les kilomètres. Le lien entre « gros rouleurs » et « voitures électriques » n'est pourtant pas si systématique. Et pour cause, ces véhicules présentent encore une autonomie limitée entre deux recharges.

« C'est, selon moi, souvent davantage un problème psychologique, affirme Jean-Marc Ponteville, porte-parole de D'Ieteren, l'importateur des marques du groupe Volkswagen en Belgique. Il n'est pas rare aujourd'hui d'avoir des modèles qui peuvent rouler 300 à 350 kilomètres entre deux recharges. Cela couvre les besoins de la grande majorité des conducteurs. »

Des modèles du genre existent en effet. Mais leur prix d'achat est souvent plus élevé. De quoi relativiser les économies escomptées sur la base des seules recharges. « C'est notamment pour cette raison qu'en ce qui concerne les gros rouleurs, j'opterais plutôt pour des carburants liquides, comme du diesel par exemple », affirme Axel Coussement, professeur au département Aero-thermo-mécanique (ATM) de l'ULB.

Et pour les petits rouleurs ? Selon Francesco Contino, professeur à l'Ecole polytechnique de l'UCLouvain, cette catégorie d'automobilistes doit d'abord sérieusement se demander si posséder une voiture est bien une nécessité et une bonne option. « Une voiture électrique, par exemple, a besoin d'un certain nombre de kilomètres pour être rentabilisée d'un point de vue économique mais aussi

**« Quand on parcourt peu de kilomètres, on n'a pas besoin de voiture. »**

environnemental, puisqu'une grosse quantité d'énergie a initialement été nécessaire pour la fabriquer », note le spécialiste.

Axel Coussement, quant à lui, n'exclut pas d'emblée l'électrique pour les petits rouleurs. « En réalité, tout dépend de la capacité d'investissement dont ils disposent pour acquérir un tel véhicule mais aussi pour faire installer, à leur domicile, les panneaux photovoltaïques qui permettront, le cas échéant, de recharger les batteries à moindre coût. S'ils n'ont



GETTY IMAGES

pas cette capacité, une petite voiture essence, par exemple, est plus intéressante. »

### **VILLE OU CAMPAGNE**

En ville, l'électrique est régulièrement plébiscité. « C'est en milieu urbain que le moteur électrique est le plus performant. Il est particulièrement bien adapté à des déplacements qui alternent démarrages et arrêts. Au contraire d'autres moteurs qui, sur des trajets du même type, consommeront proportionnellement davantage », argumente Jean-Marc Ponteville.

L'accessibilité à un point de recharge peut toutefois poser problème. En ville, un nombre limité d'habitants disposent, par exemple, d'un garage où installer une borne. « C'est vrai, reconnaît

le porte-parole de D'Ieteren. Mais une infrastructure se développe avec de plus en plus de bornes de recharge accessibles dans l'espace public ou sur les lieux de travail. »

Francesco Contino est beaucoup plus sceptique : « De nouveau, je pense que lorsqu'on parcourt peu de kilomètres, on n'a pas besoin de voiture. C'est le cas d'une frange des citadins qui sortent très rarement de la ville et ont tout intérêt, dès lors, à combiner transports en commun et voiture partagée. S'ils veulent quand même posséder un véhicule, pour une raison qui m'échappe, je leur conseille de s'intéresser au poids de celui-ci et de choisir le plus léger possible, avant même de parler de carburants. C'est très important en matière de consommation énergétique. »

**« C'est en milieu urbain que le moteur électrique est le plus performant. Il est particulièrement bien adapté à des déplacements qui alternent démarrages et arrêts. »**

Hors des villes, l'électrique peut apparaître comme une solution séduisante pour les automobilistes, à condition toutefois qu'ils roulent suffisamment. « Mais pas trop non plus, rappelle Axel Coussement en faisant allusion à l'autonomie encore limitée de certains de ces véhicules. Habiter à la campagne peut, par ailleurs, constituer un avantage quand on possède une voiture électrique. D'abord, la question de la recharge n'est plus une difficulté, avec des points de recharge accessibles à chaque habitation. Ensuite, on bénéficie de davantage d'espace si l'on veut installer des panneaux photovoltaïques. »

### **PROS ET PARTICULIERS**

La distinction entre particuliers et professionnels permet d'introduire un autre élément non négligeable : l'avantage fiscal que peut représenter le choix d'une voiture électrique pour les personnes ayant leur propre entreprise. « D'ailleurs, aujourd'hui, les propriétaires d'une voiture électrique sont majoritairement des personnes qui peuvent amortir fiscalement leur véhicule », rappelle Jean-Marc Ponteville.

La question des professionnels mène aussi à celle des utilitaires. « En la matière, les véhicules électriques pouvant transporter des charges lourdes sont encore peu nombreux et n'ont pas encore fait la démonstration de leur efficacité, estime Francesco Contino. Pour l'heure, le mieux reste le diesel. »

« Les utilitaires électriques me semblent cependant indiqués pour certaines activités, répond Jean-Marc Ponteville. Par exemple, pour les livraisons de colis en ville puisque, dans ce cas-là, les trajets se font dans un rayon d'action limité. » **V**

