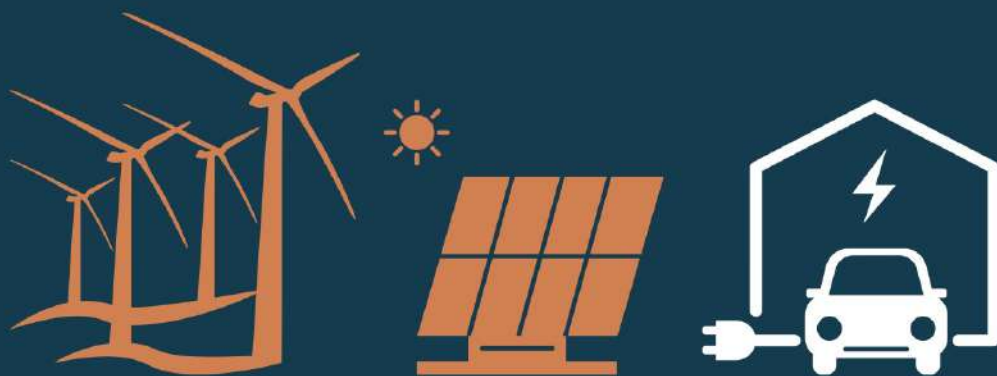


Cédric Philibert

POURQUOI LA VOITURE ÉLECTRIQUE EST BONNE POUR LE CLIMAT



Institut Veblen
pour les réformes
économiques

{ LES Petits matins }

peu d'attente n'est pas exclu au moment des grands départs en vacances.

Rouler à l'électrique permet quand même de substantielles économies pour l'utilisateur : hors achat du véhicule (pour l'instant plus cher) et hors entretien (moins cher), le budget mensuel d'achat d'énergie d'un conducteur typique (80 % de recharges à domicile, 20 % de recharges publiques) représente en moyenne un tiers de celui d'un conducteur de véhicule thermique, indique l'Avere, une association de promotion de la mobilité électrique⁵⁵. Le budget type des recharges pour un conducteur parcourant 11 000 kilomètres par an s'élève à moins de 15 euros par mois, mais il peut grimper à plus de 80 euros pour un « gros rouleur » (30 000 kilomètres), davantage dépendant des recharges rapides. Souscrire à un abonnement permet de réduire ces dépenses à moins de 12 et 70 euros respectivement.

Fin 2023, on comptait 118 000 points de charge publics (subventionnés à plus de 2 000 euros pièce) répartis dans 39 000 stations, avec un ratio de huit véhicules en circulation par point, enregistrant en moyenne une recharge seulement tous les deux jours. Pour 2030, les objectifs sont de 400 000 points de charge publics, pour dix à quinze millions de véhicules, soit vingt-cinq à trente-sept véhicules par point de charge, ce qui devrait permettre aux installateurs privés de se contenter d'un niveau de subvention de l'ordre de 750 euros.

En somme, on présente souvent la voiture électrique comme spécifiquement urbaine, mais en réalité, on le voit avec sa recharge, elle est surtout adaptée aux espaces périurbains et ruraux. Ça tombe bien : c'est là que la voiture est irremplaçable.

55. « Rapport semestriel sur le prix de la recharge publique », Avere France, 2024.