



## CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Un dispositif pour booster la rénovation énergétique

page 9



## CULTURE

Brive renoue avec sa foire du livre les 5,6 et 7 novembre

Page 7



## SOCIAL

Une « Bulle d'air » pour les aidants corréziens

page 4

# La Vie Corrézienne

Vendredi 8 octobre 2021

n° 4002

76<sup>e</sup> année

1,70 €

## BEYNAT

# 29<sup>ème</sup> FÊTE DE LA CHÂTAIGNE



ENTRÉE GRATUITE - ANIMATIONS DÈS LE SAMEDI 16 OCTOBRE

### DIMANCHE 17 OCTOBRE 2021

ANIMATIONS - ARTISANAT & PRODUITS DU TERROIR - LA BLANCHIE DE BEYNAT - VIDE GRENIER

## Voiture électrique

# Un déploiement sur courant alternatif



Lire en pages 2-3



## CCI DE LA CORRÈZE

Daniel Fischer candidat à la présidence

Lire en page 5



La Vie corrézienne  
15 rue Fernand-Alibert  
19100 Brive-la-Gaillarde  
Tél. 05 55 24 11 44  
www.laviecorreziennne.fr

R 25426 - 4002 - F : 1,70 €



## Véhicules électriques - Un déploiement sur courant alternatif

**MARCHÉ AUTOMOBILE** - Pandémie, crise des semi-conducteurs, etc., entre baisse des commandes et retards de livraison, le marché automobile français continue de manger son pain noir en 2021. Et si l'électrique tire son épingle du jeu, avec, en septembre, 13 % des ventes de véhicules neufs dans l'Hexagone, son déploiement reste globalement inégal selon les territoires.

En septembre 2021, pour le quatrième mois consécutif, le marché des voitures particulières a, en France, enregistré un nouveau recul du nombre de ventes. 133 835 voitures neuves ont ainsi été écoulées dans l'Hexagone en septembre, loin des 168 289 de septembre 2020 et 173 443 de septembre 2019. Une situation sans aucun doute imputable à la crise sanitaire, mais également à la crise des semi-conducteurs qui a conduit à des fermetures d'usines et, donc, à des retards de livraison.

Un marché du particulier en crise donc, mais où les véhicules électriques ou hybrides réussissent toutefois à garder la tête hors de l'eau. Avec plus de 17 000 immatriculations au mois de septembre, les véhicules électriques trident en effet 13 % du marché, soit près du double que le mois précédent, tandis que les hybrides totalisent 11 806 immatriculations, soit 9 % du marché global. Le marché du véhicule propre semble ainsi confirmer sa progression constante, loin encore, toutefois, des standards des véhicules thermiques essence ou diesel. Une hausse de 169 % entre 2019 et 2020 (données Comité des constructeurs français d'automobiles - ndlr), le chiffre peut donner le tournis mais est symptomatique de l'intérêt grandissant des Français pour la voiture électrique. Même si, avec 110 912 immatriculations en 2020, la part de marché moyenne du véhicule électrique en France ne représentait, l'année dernière, que 6,4 % des nouvelles immatriculations. Toute aussi spectaculaire, la fulgurante progres-



Autonomie, capillarité du réseau et temps de rechargement restent encore des freins au déploiement de la voiture électrique - © DR

sion des hybrides électriques qui, sur la même période, ont progressé de 300 % pour un total de 74 587 immatriculations, mais, là aussi, une part moyenne de marché de seulement 4,5 %. Les deux cumulés, véhicules électriques et hybrides, représentaient donc, en 2020, 185 499 immatriculations, soit 11 % de l'ensemble des véhicules particuliers neufs vendus.

### La Corrèze plus hybride que tout électrique

Un schéma national qu'il est intéressant de corréler avec les données corrèziennes. Ainsi, en 2020, sur 5 688 nouvelles immatriculations de véhicules particuliers enregistrées dans le département, 43 % concernaient des véhicules propres (électriques, hybrides rechargeables et hybrides non rechargeables), mais seulement 11,9 % de voitures électriques. Un

segment qui enregistre même un recul de 3,2 %, quand celui des hybrides progressait lui l'année dernière de 12,37 %.

Une tendance qui ne surprend pas Victor Faurie, directeur Renault-Dacia au sein du groupe Faurie, dont le siège est à Brive et représente, sur un grand quart sud-ouest de la France, les marques Renault, Dacia, Audi, Volkswagen, Seat, Opel, MG Motor et Suzuki. « À l'échelle du groupe Faurie, les véhicules électrifiés représentent 44 % de nos ventes aux particuliers : 22 % de tout électrique, 18 % d'hybride non rechargeable et 4 % d'hybride rechargeable. Mais si l'on ajoute à cette équation les ventes aux entreprises, la part de véhicules électrifiés ne représente plus que 15 %, soit 7 % d'électrique, 6 % d'hybride et 2 % d'hybride rechargeable. On peut donc noter que la marge de progression se fera avec la prise de conscience des entreprises et la transition au niveau des parcs de véhicules entreprise. »

Pour le jeune dirigeant, la révolution est donc bel et bien en marche et se concrétise d'ailleurs par le changement des gammes des constructeurs avec des véhicules désormais déclinés pour tout ou partie en version propre. « Chez Renault, par exemple, la Clio, l'Arkana, pour ne citer que ces modèles, tous les produits sortent aujourd'hui en version hybride ou électrique. » « Il faut bien avoir conscience qu'en 2035 les constructeurs ne pourront plus distribuer de véhicules thermiques. Et 2035, c'est déjà demain ! », rappelle Victor Faurie. Sans compter que les zones à faible émission se multiplient déjà dans de nombreuses métropoles en France et en Europe.

« Pourtant, il existe encore chez bien des consommateurs des freins et des réticences au passage à l'électrique », analyse le Corrèzien. À commencer par l'autonomie des véhicules. « Même si tous les constructeurs s'emploient aujourd'hui à dépasser les cinq cents kilomètres d'autonomie, la question de la capillarité du réseau de bornes de recharge se pose. Tout comme celle du temps de rechargement d'ailleurs. Car, lorsque vous mettez aujourd'hui cinq minutes pour faire le plein de gas-oil, il vous faut encore une bonne demi-heure pour recharger les batteries de votre voiture électrique. »

Une révolution technologique qui se double donc, pour Victor Faurie, d'une nécessaire révolution culturelle. « En tant que professionnels de l'automobile, nous n'avions jamais été confrontés à un tel bouleversement. Ni mon grand-père, ni mon père n'ont connu cela auparavant. C'est donc une période charnière pour notre métier, mais nous nous y préparons depuis plusieurs années et sommes prêts, tant techniquement que commercialement, pour répondre aux besoins de nos clients. »

Mais est-ce que les consommateurs le sont eux ? Observateur avisé de la question, Victor Faurie note en tout cas que « tous ceux qui passent à l'électrique sont immédiatement conquis, notamment par le côté ludique de ces véhicules. Qui plus est, 80 % de l'utilisation que nous faisons aujourd'hui de la voiture, correspond pleinement au modèle électrique... »

## Infrastructures - Cinquante-cinq bornes de recharge d'ici 2022

**CORRÈZE** - La Fédération départementale d'électrification et d'énergie de la Corrèze vient d'inaugurer trois nouvelles bornes de recharge électrique sur le département, portant son réseau à vingt-cinq unités sur l'ensemble du territoire. Avec l'objectif d'atteindre cinquante-cinq bornes de recharge d'ici 2022.

Créée en mai 1994, la Fédération départementale d'électrification et d'énergie de la Corrèze (FDEE 19), qui regroupe deux cent quinze communes, a pour compétence obligatoire l'organisation de la distribution publique d'électricité. Dans ce cadre, elle est chargée de l'électrification rurale, l'éclairage public et la dissimulation des réseaux de télécommunication. Depuis 2016, la fédération présidée par Christian Dumond est aussi chargée de mettre en place des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. « Plutôt que d'installer anarchiquement des bornes de recharge, cent quarante-deux communes nous ont confié cette compétence. Cela comprend la fourniture, la mise en œuvre, l'énergie, l'exploitation et la maintenance de ces installations et la relation avec les usagers et les associations d'usagers. En partenariat avec huit autres syndicats départementaux d'énergie de la région Nouvelle-Aquitaine, nous avons mis en place, à l'échelle régionale, un réseau mobilité baptisé MOBiVE », explique Laurent Barthuel, le directeur de la FDEE de la Corrèze. Pour développer et rentabiliser son réseau, la

fédération a tracé une stratégie basée sur l'attractivité. « L'atout majeur de la Corrèze, c'est le tourisme. Durant la première phase, nous avons donc identifié les sites les plus fréquentés afin d'y installer des bornes. Nous avons appliqué la même stratégie pour les lieux culturels, les équipements sportifs et les établissements médicaux. Avec ces cibles en tête, nous avons maillé le territoire avec la volonté d'attirer de nouvelles populations qui consommeront sur place, tout en profitant de ce service. L'objectif n'est pas d'en installer partout, mais de les positionner à des endroits stratégiques », explique le directeur.

Tout a débuté avec l'installation de la première borne à Beaulieu en 2019. Puis, au fil du temps, la FDEE a déployé vingt-quatre autres bornes de recharge de 8 à 22 KVA dotées à chaque fois de deux prises, dont trois ont été inaugurées cette semaine. À cela s'ajoutent des bornes installées sur le domaine privé, type centres commerciaux, et sur le territoire des communes n'ayant pas transféré la compétence à la FDEE. « Au fil des années, nous allons densifier notre maillage. Très concrètement, nous proposerons trente-deux bornes d'ici la fin du mois, et l'objectif est d'arriver à cinquante-cinq bornes d'ici 2022 », lance Laurent Barthuel.

### Vingt-cinq bornes de recharge

Mais, à cette heure, l'offre correspond à la demande. « Depuis le début de l'année, nous avons enregistré deux mille charges soit 41 MW consommés. Même si le nombre de voitures électriques se développe, le réseau de bornes est adapté à la demande. »



voitures électriques - © DR

Voilà pour la partie émergée de l'iceberg. « En plus de ces bornes, nous avons mis en place, en partenariat avec cinq syndicats départementaux d'énergie de la Nouvelle-Aquitaine, le réseau MOBiVE qui permet aux utilisateurs d'accéder à près de huit cents bornes en région. Via une application dédiée, les utilisateurs peuvent géolocaliser nos bornes, payer et gérer leur abonnement », détaille le directeur qui concède que, pour l'instant, le réseau n'est pas rentable. « Une borne coûte en moyenne huit mille cinq cents

euros ; à cela ; nous devons ajouter l'alimentation et payer le système de supervision. Si les recettes engendrées par l'utilisation de nos bornes et les subventions nous permettent de financer une partie du réseau, la balance ne s'équilibre pas. Mais c'est un investissement d'avenir ! »

Thibaut FAUVERGUE

Plus d'infos sur [www.mobive.fr](http://www.mobive.fr). Retrouvez toutes les bornes de recharge sur [chargemap.com](http://chargemap.com).

## Témoignage - « Le rechargement n'est pas si simple »

**BRIVE** - Valérie et Florian, quarantennaires, ont acheté leur véhicule électrique il y a quelques mois. Une évidence pour eux.

« J'avais déjà conduit des véhicules électriques dans mon activité professionnelle, et il se trouve que nous nous y connaissons en voitures. La technologie de ce type de véhicule s'est considérablement améliorée ces dernières années. Nous étions donc déjà convaincus », explique Valérie. Du coup, leur réflexion n'a porté que sur le choix du modèle.

C'est Florian, passionné de voitures depuis toujours, qui a prospecté auprès des concessionnaires de Brive et alentour, « où tous les choix sont vraiment possibles. » Commandée en février 2021, la voiture est d'ailleurs arrivée plus tôt que prévue (en mai alors qu'elle devait être livrée fin août), « une super surprise ». Le coût du véhicule ne les a pas non plus freinés, dans la mesure où leur ancienne voiture, vieille de quinze ans, était devenue un gouffre financier...

« Nous étions sûrs d'être gagnants ; notre seule crainte concernait l'autonomie. » Mais ce frein-là semble s'estomper lui aussi lorsqu'ils étudient les distances qu'ils auront à parcourir avec leur futur véhicule. « Mon mari ayant le sien, j'allais être la conductrice principale de notre nouvelle voiture. Or, je ne m'en sers en général que pour mes trajets domicile-travail de Brive à Tulle, c'est-à-dire soixante kilomètres aller-retour environ par jour », précise Valérie. En réalité, l'aspect distance et autonomie reste un obstacle, même pour les plus convaincus comme Valérie et Florian. « Nous avons envisagé de partir en vacances cet été avec notre nouvelle voiture électrique. Mais, après avoir programmé nos destinations et étudié la question, nous avons dû nous adapter en fonction des possibilités de rechargements de la batterie. Finalement, nous l'avons utilisée pour aller dans le Lot, donc pas très loin et avons loué un autre véhicule pour nos



Valérie et Florian ont opté pour la borne à domicile qui a été installée par un électricien corrézien - © DR

vacances plus éloignées... L'inconvénient reste donc l'autonomie : avec deux cents kilomètres, notre voiture est clairement une citadine. »

### Les distances et l'autonomie restent un frein...

À ses yeux, ce sont les bornes de recharge qui posent encore problème. « Le rechargement n'est pas si simple. Les bornes sont parfois mal placées, comme au rond-point de Malemort, qui s'avère très dangereux, ou alors mal indiquées : certaines villes disent qu'elles se trouvent en centre-ville pour obtenir des subventions, alors qu'en fait elles sont en zone d'activité, sans parler de celles qui ne fonctionnent pas ! », observe-t-elle. Le fait qu'il existe différents types de bornes, en fonction de la rapidité du rechargement (les

bornes les plus rapides étant les plus chères) ou du mode de paiement, accroît encore la complexité. L'historique de ses dernières opérations, sur l'application constructeur de son téléphone, indique par exemple une dépense de vingt-cinq euros pour une durée de charge de cent neuf minutes, sur une borne de 21 kW ; une autre, de 4,74 euros pour une durée de cent trente et une minutes, sur une borne de 16 kW (la plus lente de la gamme). Elle souligne néanmoins son intérêt pour les bornes gratuites, comme il en existe plusieurs, à Brive ou à Uzerche par exemple.

### ... mais des solutions existent

Face à ces difficultés, le couple a cependant trouvé une solution : l'installation d'une borne à domicile. « Il en existe plusieurs sortes, à des

tarifs différents. Nous avons fait le choix d'une charge rapide. Construite en Bretagne, elle a été installée par un électricien corrézien, à côté de notre garage. En tout, nous avons dépensé environ mille deux cents euros. Nous avons dû également adapter notre abonnement d'électricité, mais qui reste classique, avec le principe d'heures creuses et pleines. »

Au final, le couple y a gagné en confort d'esprit et d'utilisation du véhicule, et même au niveau de ses frais : « Le calcul a été rapide : avec notre ancienne voiture, nous dépensions trois cents euros par mois en carburant, coûts de réparation etc. Aujourd'hui, en LOA, notre voiture électrique nous coûte trois cents euros par mois, hors électricité », conclut Valérie, qui ne regrette donc pas son choix.

Catherine DUFRÈNE

## Conseil départemental - « Nous adaptons nos actions aux attentes des Corrèziens »

**POINT D'ÉTAPE** - Patricia Buisson, vice-présidente déléguée à la transition écologique, fait le point sur les objectifs fixés en 2018.

« Les véhicules électriques ne représentent qu'une petite partie de nos actions sur le spectre beaucoup plus large de la transition écologique. Dans le domaine de l'électricité, nous avons opté pour un développement progressif. Ceci dit, les résultats sont déjà visibles : sur la centaine de véhicules que compte le parc automobile de notre collectivité territoriale, une vingtaine aujourd'hui sont électriques », explique Patricia Buisson. Plusieurs modèles, réservés à de « petites courses ou petits trajets divers sur le territoire » se côtoient ainsi sur le parking : Zoé, Twizi, etc. Celui-ci est d'ailleurs équipé d'une demi-douzaine de bornes de recharge. « Une politique développée depuis quelques années », rappelle l'élue, et qui s'est matérialisée par la signature avec l'État du Contrat de transition écologique en 2018, dont le point d'orientation n° 3 visait à « promouvoir de nouvelles mobilités choisies et durables en milieu rural ».

### Un schéma de déploiement ambitieux

Les objectifs mentionnés étaient ainsi de « faciliter la mobilité des populations éloignées des centres urbains tout en démontrant la compatibilité des mobilités vertes avec les spécificités du milieu rural », en favorisant notamment la promotion de la « mobilité électrique et innovante ». « En complément de la région, le département s'est attaché à essayer d'apporter des solutions pour faciliter cette mobilité. Un schéma



Le département dispose d'une vingtaine de véhicules électriques et de nombreuses bornes de charge, comme ici à Naves - © DR

département d'implantation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques a été mis au point, avec la Fédération d'électrification et d'énergie de la Corrèze, la FDEE 19. Plus de cent trente sites, en 2019, ont ainsi été identifiés comme pertinents à l'installation de ces bornes, après étude des flux de passages, intérêts touristiques, etc. », explique Patricia Buisson.

### Pédagogie et concertation avant tout

En cette fin 2021, force est toutefois de constater que le déploiement semble se faire au compte-goutte. « L'enjeu était d'amorcer l'action. Nous ne pouvons pas imposer de manière descendante des décisions qui, pour un certain nombre de Corrèziens, ne semblent pas forcément aller de soi ; les gens sont encore un peu partagés sur le sujet. Le principe de vouloir passer à l'électrique est louable, mais il est nécessaire de garder les pieds ancrés dans le quotidien. Notre volonté reste donc de passer à l'action, mais en trouvant des solutions qui soient adaptées à ce que les Corrèziens nous disent. »

Les maîtres-mots, côté département, sont donc : pédagogie et concertation. En parallèle, il continue d'accompagner les communes dans leurs études de faisabilité et d'aide au financement, aux côtés de la région. « L'installation d'une borne, qui fait intervenir le génie civil, etc., est très coûteuse pour les communes, de l'ordre de huit mille à onze mille euros. Le département en finance donc une partie : trois mille euros d'aides pour des bornes dites rapides en zone rurale et deux mille euros pour les autres zones, mieux équipées, c'est-à-dire urbaines ou plus denses. »

Catherine DUFRÈNE