

Des usagers las de faire des bornes pour trouver... une borne électrique

MOBILITÉS

Avec 66 bornes dans la métropole et 128 points de charge, les utilisateurs s'adaptent.

Valérie Marco
vmarco@midilibre.com

L'histoire ressemble à celle des débuts du téléphone mobile, au temps de la 2G, quand il fallait faire des incantations pour capter du réseau.

Pour les bornes électriques, il va falloir s'armer de patience avant de voir les choses évoluer. Et de ruse, comme Matteo. « J'ai une voiture électrique depuis avril 2023 que j'ai achetée à l'aide du bonus écologique. Jusqu'en juillet 2023, j'habitais à Croix d'Argent dans un logement sans possibilité de me brancher à domicile. C'était compliqué de recharger, je perdais un temps considérable, via l'appli du fournisseur d'énergie, même quand le service proposé est gratuit comme dans certaines enseignes de la grande distribution. Sans parler des rumeurs d'escroquerie au niveau des QR codes. »

Le plain-pied, mal-aimé retrouve un certain cachet !
Pour Matteo, non seulement « se brancher » reste compliqué à Montpellier, mais s'y retrouver dans la multiplicité des offres devient un défi quotidien, « et de comprendre laquelle correspond le mieux à sa situation ». Ce youtubeur souvent en télétravail, a vu son quotidien s'améliorer quand il a opté pour un appartement en rez-de-chaussée avec



Matteo recharge son véhicule aux heures creuses, à partir d'une simple prise dans sa salle de bains. M. MART

place de parking au Corum « dans une cour intérieure ». Il peut désormais brancher sa voiture dont l'autonomie est de 200 kilomètres, à partir d'une prise basique... et de sa salle de bains ! À raison de 4 à 5 heures en soirée, il recharge à 50 %, « c'était un des critères les plus importants pour la recherche du nouvel appartement ».

Et côté facture, rien de scandaleux : « Cela me revient à 1,50 € pour 100 km de charge, détaille-t-il. Il suffit d'appeler son fournisseur pour augmenter la consommation. Et avec un compteur Linky, il n'y a même pas à se déplacer ou téléphoner », garantit l'heureux usager. Cédric, lui, n'a pas eu droit à ce genre de happy end. Il a fait le choix d'un leasing social gouver-

« On déjante complètement ! Si j'avais su, je ne me serais jamais lancé dans l'achat d'une voiture électrique »

CÉDRIC, FUTUR USAGER

nemental, pour une Fiat 500, livrée en mars 2024. « Je me suis emballé !, semble-t-il regretter. Je ne m'étais pas renseigné sur la présence des bornes à Port Marianne, et il n'y en a pas ! ». Après en avoir fait la demande auprès de son bailleur ACM, il

en résulte « que toute installation sera à ma charge, à savoir tirer un câble du 6e étage jusqu'au garage en sous-sol, plus le système de borne ».

Cédric attend sa voiture en leasing, dans l'angoisse
Ce convaincu perd patience et confiance : « On déjante complètement, si j'avais su que l'offre était si faible, je ne me serais jamais lancé dans l'achat d'une voiture électrique ».

Marc enfonce le clou : « Moi j'installerais une borne/prise de recharge chez moi. Je n'ai pas confiance dans la puissance publique ».

Les témoignages les plus nombreux sont ceux des « déçus » pour qui l'offre encore faible « dépasse les bornes » mais en-

core « récupérables », si les promesses sont tenues en matière d'agrandissement du parc de bornes de recharges (lire ci-dessous). « J'ai une voiture électrique depuis les débuts, soit sept ans, explique Susan. Certes il y avait peu de bornes, mais elles étaient disponibles. Désormais, elles sont plus nombreuses, mais toujours occupées pendant des heures en mode charge ! », s'indigne cette usagère qui comme Matteo, a fait le choix de recharger « at home ». « Les bornes Revo fonctionnent assez bien, mais à Antigone par exemple, il y a toujours une thermique sur l'emplacement, car le stationnement est gratuit. Et ma voiture n'est pas compatible avec les bornes Tesla ».

Étienne, cycliste voit le réservoir à moitié plein !

« Il faut taxer lourdement ceux qui sont branchés inutilement après une charge à 100 %. Et mettre un niveau de parking complet en électrique à la Comédie au lieu de 3 bornes », renchérit David.

Dans ce pêle-mêle de déceptions et de doutes, Étienne voit le réservoir à moitié plein ! « Je suis utilisateur particulier car je recharge mon vélo cargo à assistance électrique ». De quoi agacer tous ceux qui dénoncent l'occupation des emplacements par des engins inappropriés. « Je m'en sers ponctuellement, pour de longues sorties, minimise-t-il. J'ai toujours été surpris de voir qu'elles ne sont hélas pas pensées pour cet usage, mais ça fonctionne très bien ! » Un brin provocateur, Étienne, mais moins que cet anonyme qui nous explique, que pour l'instant, « le mieux c'est le groupe électrogène dans la malle ! ».

DÉCRYPTAGE

Le parc actuel de la recharge

Il existe 66 bornes, avec 150 points de charge : aux abords de l'Hôtel de Ville et de l'Hôtel de Métropole, dans les zones d'activités, dans les parkings tramway et les parkings relais et dans les pôles d'échange multimodaux (Saint-Roch, Baillargues, Villeneuve-lès-Maguelone, gare TGV Montpellier Sud de France).

Voitures et vélos électriques !

600 nouveaux points de charges sur l'espace public seront progressivement déployés avec le nouveau partenaire sélectionné après l'Appel à Initiatives Privées, E-Totem, sur les 31 communes de la métropole. La recharge la plus lente sera gratuite pour les métropolitains au travers de l'application M'ticket. 100 points de recharge pour les vélos seront à disposition.

Patience et... gratuité !

E-Totem propose la gratuité sur son parc de bornes e-city. Seule la recharge lente est gratuite, soit 3 kW. Pour un véhicule dont la capacité de recharge est de 50 kWh, de type Zoé, il faudra s'armer de patience et de quelques heures pour passer de 0 à 80 %. Les plus pressés n'auront d'autre choix que de payer, afin de recharger à 7 kW et 22 kW.

« Fin du déploiement dans 18 mois » Un gain de 100 € par point de charge

Julie Frèche, vice-présidente chargée des transports et des mobilités actives à la Métropole.

Les usagers regrettent une offre trop faible. Comment va-t-elle évoluer ?

Le système mis en place en 2017 avec l'adhésion au groupement régional Révéo, est inadapté, voire obsolète. Progressivement il va falloir basculer de l'ancien système au nouveau. Avec l'essor du véhicule électrique, la part de marché des ventes de voitures électriques est ainsi passée de 4 % en 2020 à 18 % sur 2023. Nous avons fait le choix de lancer un Appel à Initiatives Privées pour mailler le territoire de bornes de recharge. Sur les dix candidats, la Métropole a retenu E-Totem basée à Saint-Etienne. Dès cette année, 600 nouvelles bornes de recharge vont être déployées sur la métropole.

Qu'est-ce qui a justifié le choix de E-Totem ?

Ils ont maillé l'Île-de-France, c'est une entreprise très intéressante car autonome de l'expertise. Elle maîtrise l'intégralité de la chaîne



Pour Julie Frèche, la patience des usagers sera récompensée. ME

de production, depuis la fabrication des bornes et propose des choses innovantes, comme la gratuité de la recharge sur les 600 points, avec une puissance entre 3 et 7 kW pour les habitants de la Métropole, afin de s'aligner sur la gratuité des transports, celle du covoiturage, et donc de la recharge lente. Elle s'est aussi engagée à s'intégrer dans la gratuité et l'appli M'Ticket, ce qui est une grosse contrainte car toutes les entreprises ont leur appli. Le compte des usagers, dont la

patience est déjà mise à dure épreuve, doit être unique en matière de mobilités, de manière à simplifier son parcours dans la métropole.

Quel est le calendrier ?

La première borne sera installée au début de l'été prochain. La fin du déploiement des bornes est prévue en juillet 2025, soit dans 18 mois. Une carte d'implantation sera alors publiée.

Les vélos électriques seront-

ils concernés ?

Oui, il y aura en plus 100 points de charge pour les vélos à assistance électrique sur l'espace public.

Qu'est-ce que le « smart charging » d'E-Totem ?

Sur tous les points de charge l'utilisateur pourra choisir son niveau de puissance. S'il veut charger gratuitement, c'est entre 3 et 7 kW. Sur une borne, il y aura 4 à 6 points de charge différentes.

125 bornes seront rapides, or, aucune voiture ne supporte les charges qu'elles proposent à l'heure actuelle. Pourquoi avoir fait ce choix ?

En effet, une Dacia Spring, soit le véhicule le plus vendu ne peut pas accepter une charge supérieure à 25 kW. Une Renault Zoé se recharge en 45 minutes environ, en 50 kW. Et pour la Tesla, c'est encore plus vrai, puisqu'elle passera à 22 minutes sur une borne de 100 kW, ce qui est sa capacité maximale. Même si l'offre de E-Totem ne correspond pas à la réalité du parc actuel, il s'agit aussi pour nous, de devancer l'innovation technologique.

Parmi les dix candidats qui ont répondu à l'Appel d'Initiatives privées lancé par la Métropole, quatre ont été retenus : Engie, Ivi-zia, Énergies du Sud et E-Totem.

60 000 € par an dans les caisses de la Métropole

C'est un contrat de concession de 15 ans qui a été proposé à ce dernier, avec un gain pour la collectivité sur la redevance, de 100 € par point de charge, soit 60 000 € par année d'exploitation. L'entreprise stéphanoise E-Totem a construit un modèle économique à partir d'un chiffre d'affaires de 7 M€ par an, sur la

Métropole de Montpellier. Au-delà, « une part » sera reversée à la Métropole qui réinvestira 5 % de celle-ci dans sa RSE, la responsabilité sociétale des entreprises qui se définit comme une contribution volontaire aux enjeux du développement durable. Côté facture, jusqu'à 22 kW, il faudra déboursier 5 € la charge. Pour les véhicules en transit et non métropolitains, ce sera 11,25 €, soit le même prix que partout ailleurs. « Ce n'est pas une double peine pour les hors métropolitains, mais cette tarification constitue un avantage pour les métropolitains ».



Un contrat de concession de quinze ans. ME