



Modèle Renault

Se déplacer autrement en ville

Les moyens de déplacement d'un nouveau type commencent à naître sous nos yeux. Parmi ceux-ci, les véhicules électriques de plus en plus nombreux et variés, dont la voiture. Toujours plus autonome, plus accessible en prix, elle participe à rendre la ville plus propre.

Entre 2018 et 2025, le diesel sera banni progressivement de Bruxelles tandis que les véhicules à essence y seront admis s'ils répondent aux normes

antipollution les plus exigeantes. La Région bruxelloise deviendra donc une zone « basses émissions de CO₂ ». Pour y parvenir, la mobilité en ville doit se diversifier. Transports publics encore plus performants, télétravail, partage

de véhicules, aménagements pour piétons, nouveaux véhicules individuels participent à la solution. Mais la voiture ne disparaîtra pas, elle sera de quatre types : à essence et peu gourmande, au gaz, hybride ou électrique.



DIFFÉRENTS TYPES DE VOITURE À MOTEUR ÉLECTRIQUE

Aujourd'hui, il est possible de bénéficier des avantages d'un moteur 100 % électrique ou d'un système électrique combiné à un moteur ordinaire. Dans ce cas, on parle de technologie hybride.

- **Les « pures » électriques** : leur moteur est uniquement électrique. Elles ont une autonomie limitée (120 km) pour les modèles d'entrée de gamme, jusqu'à 400 km pour les modèles plus chers. Idéales si vous habitez en ville.
- **Les électrique avec prolongateur d'autonomie** : le moteur électrique principal et les batteries rechargeables assurent la traction. Un petit moteur à essence auxiliaire recharge la batterie si nécessaire et porte l'autonomie totale à plus de 400 km, ce qui libère de la dépendance à la borne de recharge.
- **Les hybrides classiques** : le moteur principal est thermique (essence ou diesel). Un moteur électrique assure la traction au démarrage et à basse vitesse, sur 1 à 2 km. La batterie non rechargeable sur borne se recharge quand le véhicule freine. L'autonomie totale dépasse 600 km.
- **Les hybrides rechargeables** : évolution plus récente, elles disposent d'un moteur électrique et de batteries rechargeables sur borne, assurant 20 à 60 km d'autonomie, assez pour le déplacement quotidien moyen d'un Belge. Autonomie totale égale aux hybrides classiques.

Le coût d'un plein électrique



- Une voiture électrique consomme environ 10 kWh (jusqu'à 20 kWh pour les grosses berlines).
- Pour 100 km, son coût est d'environ 2,5 € à comparer aux 7,5 € de carburant pour une voiture à essence consommant 5 l/100 km.
- Il faut toutefois tenir compte du coût des batteries, qui sont elles aussi un « consommable », à remplacer au bout d'un millier de recharges.

chiffres clés

AU 1/01/2017



5 194

voitures pure électriques sur nos routes

Immatriculations²

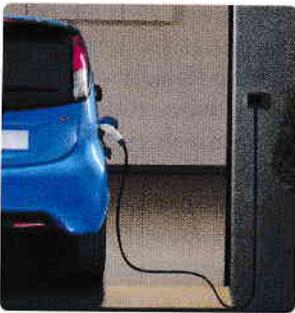


	Électriques	Hybrides
2010	47	3 877
2016	2 055	16 430

¹ Source FEBIAC : Fédération Belge de l'Automobile & du Cycle / ² Source SPF Mobilité & Transports



autonomie

<p>Pure électrique : de 120 à 400 km</p>  <p><small>© Peugeot</small></p>	<p>Électrique avec prolongateur : > 400 km</p>  <p><small>© BMW</small></p>	<p>Hybride classique : > 600 km</p>  <p><small>© Volvo</small></p>	<p>Hybride rechargeable : > 600 km</p>  <p><small>© Ferrari</small></p>
---	--	--	--

L'avis du connaisseur

Étienne Visart, journaliste automobile

« Actuellement, avec le manque de bornes de recharge et le prix des voitures électriques, il faut une vraie motivation citoyenne pour investir dans ce mode de transport. Mais les prix baisseront... L'idéal, avant d'acheter, pour tester et s'adapter à un style de conduite qui augmente l'autonomie (anticiper, freiner peu...), c'est de combiner électromobilité et voiture partagée : louer occasionnellement une voiture électrique de type Cambio, ZenCar, DriveNow... » (voir aussi Zipcar et Ubeego).



Le saviez-vous ?

- Vous êtes indépendant ? Retenez que les **entreprises peuvent déduire** à 120 % le prix d'achat d'une voiture électrique et les frais d'installation d'une borne de rechargement.
- En 2017, pour tout acheteur, la **taxe de mise en circulation** des voitures électriques à Bruxelles est de 61,50 € ou 123 € suivant la puissance. Et la taxe de circulation annuelle de 79,07 €.
- Location de véhicules partagés, électriques ou non, achat de voiture, scooter, vélo et autres véhicules électriques, installation de borne de recharge, achat de billets de la STIB... tout cela est possible avec les **écochèques**.

62 %

DES BRUXELLOIS UTILISERAIENT LE VÉLO ÉLECTRIQUE SI...

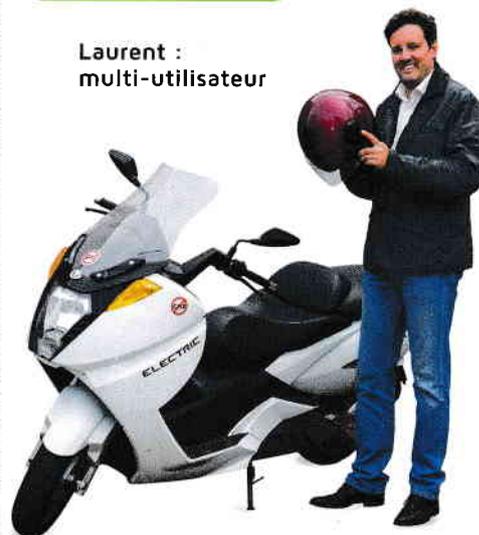
D'après une enquête récente menée par un organisateur d'achats groupés d'énergie et d'installations, 62 % des Bruxellois utiliseraient le vélo électrique pour aller au travail, si leur employeur leur offrait un avantage pour le faire. Et 76 % choisiraient la formule vélo électrique + abonnement aux transports publics au lieu d'une voiture d'entreprise.

Pour en savoir plus, posez votre question sur www.energuide.be

Que consomme votre vélo électrique ?

TÉMOIGNAGES

Laurent :
multi-utilisateur



Laurent est un fervent utilisateur de la mobilité électrique : il l'utilise sous toutes ses formes, à un moment ou à un autre de la semaine.

« J'habite à Woluwe-Saint-Pierre et je travaille à Diegem. Le trajet de 12 km me prend 25 min à **vélo électrique** et entre 15 et 35 min en **voiture électrique** selon le trafic. Je prends le vélo s'il fait beau et la voiture s'il pleut. J'ai parcouru ainsi 700 km à vélo ces deux derniers mois. Et si je suis pressé, je prends plutôt le **scooter électrique**. » Laurent utilise aussi une **trottinette électrique** qu'il glisse dans le coffre de sa voiture... électrique. « Je l'utilise pour des trajets courts. Je profite d'une réunion en clientèle pour recharger ma voiture sur une borne et je parcours en trottinette la distance entre la borne et mon rendez-vous. Auparavant j'avais un **Segway**, très performant, mais encombrant et lourd et j'ai préféré dès lors la trottinette. » C'est par conviction et pour démontrer à ses amis et collègues qu'une autre mobilité, à bon prix, est possible que Laurent décline toutes ces utilisations. « J'avais droit pour mon travail à une grosse berline diesel, mais j'ai convaincu mon employeur de me donner plutôt l'argent correspondant pour m'aider à m'équiper en véhicules électriques personnels. C'est plus cher à l'achat, mais à l'usage on s'y retrouve, je l'ai démontré par l'enregistrement de toutes mes consommations. »

Ils ont choisi la mobilité électrique au quotidien



Thierry : deux trottinettes sinon rien !

Thierry est un adepte de l'électromobilité, déjà utilisateur d'une voiture et d'un scooter électriques.

« Il fallait aussi une solution pour mon épouse, infirmière à domicile, qui n'en pouvait plus de payer des amendes pour stationnement interdit ou de perdre son temps à chercher à se garer entre les rendez-vous chez ses patients. Elle est passée à la **trottinette électrique** ! Elle se gare une fois pour toutes dans le quartier, paie son stationnement pour le temps nécessaire, puis se déplace d'un patient à l'autre rapidement en trottinette. Elle peut visiter ainsi 6 ou 7 patients en se garant seule fois. » Lui aussi a... deux trottinettes électriques ! « L'une pèse 19 kg et a une autonomie d'environ 45 km ; je l'utilise pour aller de Wemmel, où j'habite, vers le centre de Bruxelles et revenir. L'autre, plus légère, 10 kg, d'autonomie plus limitée, est dans le coffre de ma voiture. Dès que ça bouchonne, je me gare, je la déplie et je continue mon chemin en trottinette et en transports en commun. » Les limites : « On n'est pas à l'abri de la pluie et il faut éviter de rouler dans les grosses flaques d'eau, sinon on risque le court-circuit dans le moteur et les batteries. »



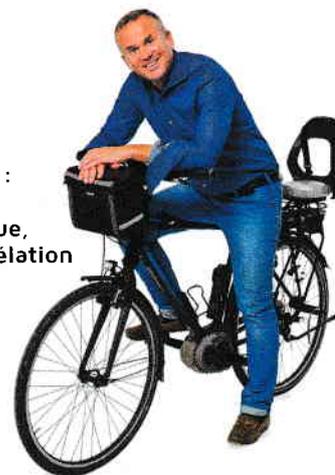
Frédéric : ange de la route et de la roue

Grâce à son étrange engin, Frédéric, qui dirige une entreprise d'élagage, se déplace en ville très facilement pour remettre un devis et suivre ses chantiers.

« Se déplacer devient un plaisir, la mobilité n'est plus une corvée », précise-t-il. « Quand vous disposez d'un engin motorisé individuel aussi pratique, toute votre vie se réorganise autour de ses possibilités. On se réconcilie avec la ville et avec les transports publics. » Passionné de **monoroue**, formateur de la police à la pratique du roller, il organise des cours le dimanche pour initier les personnes intéressées à la manœuvre de la monoroue, mais aussi à la façon de s'insérer dans la circulation automobile et piétonne, sur le trottoir et sur la rue. Son organisation, les **Wheels Angels** (www.wheelsangels.be), est une allusion à l'allure angélique des conducteurs de monoroues qui semblent en lévitation à ras du sol...



Toute l'actu de Frédéric en vidéo sur sa page **Wheels Angels**



Étienne : le vélo électrique, une révélation

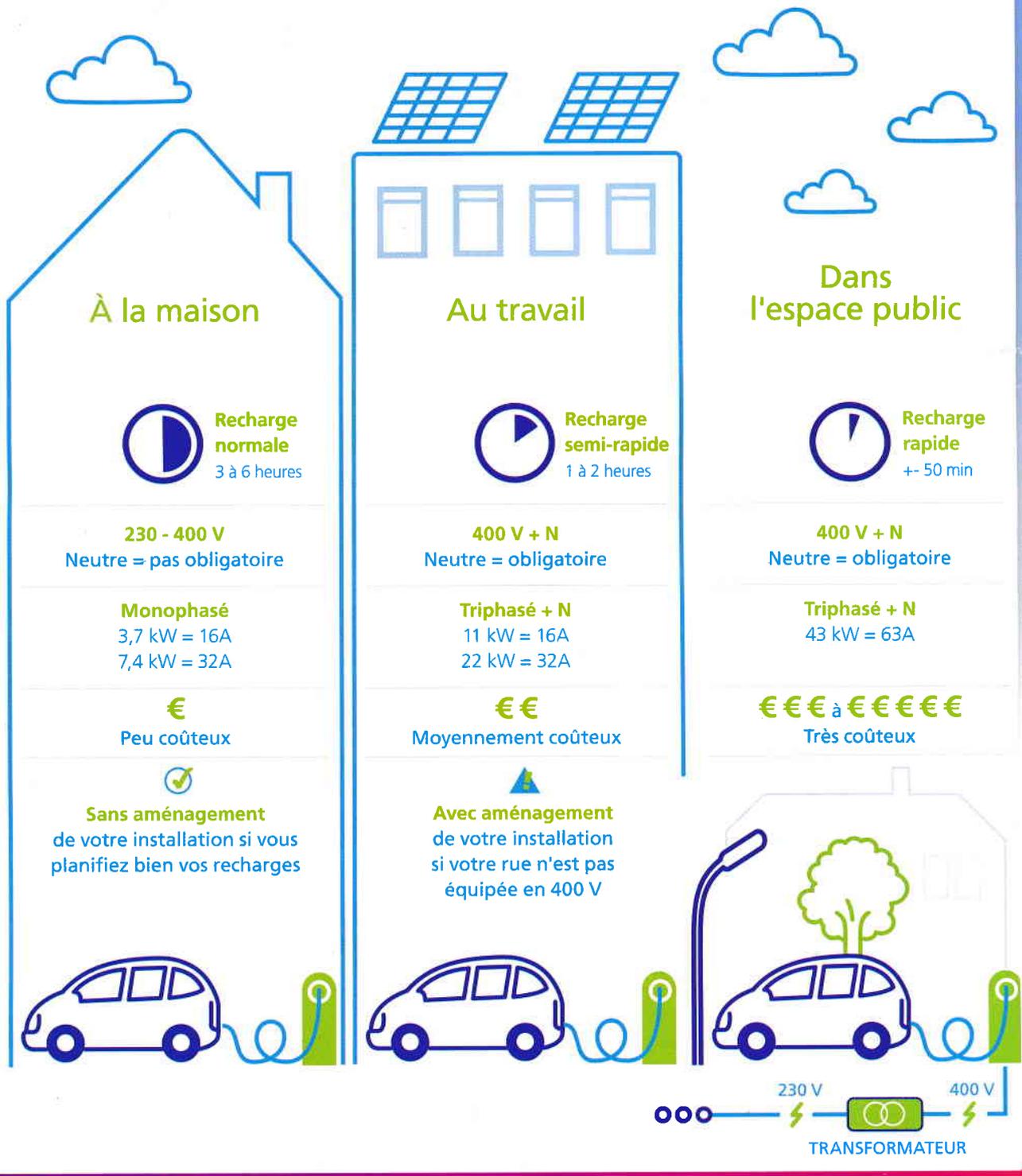
Étienne fait du vélo « comme tout le monde », mais pas pour aller au travail, car Bruxelles est très vallonnée.

« Je me trouvais toujours de bonnes excuses pour ne pas prendre mon vélo. Puis j'ai eu l'occasion d'essayer un **vélo électrique** voici 3 ans et ce fut une vraie révélation : tous les avantages du vélo, sans les inconvénients. Vraiment, c'est "que du plaisir". Et quel bonheur de remonter les files de voitures à l'arrêt. Avec en plus cette impression retrouvée de l'enfance, quand la main bienveillante de Papa vous poussait dans le dos dans les montées... » Depuis, Étienne, qui est avocat, fait 95 % de ses déplacements en vélo électrique : « Il faut vraiment qu'il neige ou que je doive aller à l'aéroport pour m'en passer. J'habite à Auderghem, mon bureau est à Ixelles et mes clients partout dans Bruxelles. Je parcours 3 500 km par an ! Je n'imaginais pas en faire autant c'est pourquoi je conseille toujours à ceux qui veulent acheter un vélo électrique d'investir dans de la qualité et d'y mettre le prix (au moins 2 000 €), car on roule toujours plus que prévu et la machine est soumise à rude épreuve. Il faut du solide et comme ça va assez vite, de bons freins à disque. »

Comment bien planifier la recharge de votre

Charger une voiture électrique chez soi, c'est assez facile et ça ne nécessite pas toujours de gros

Où ?

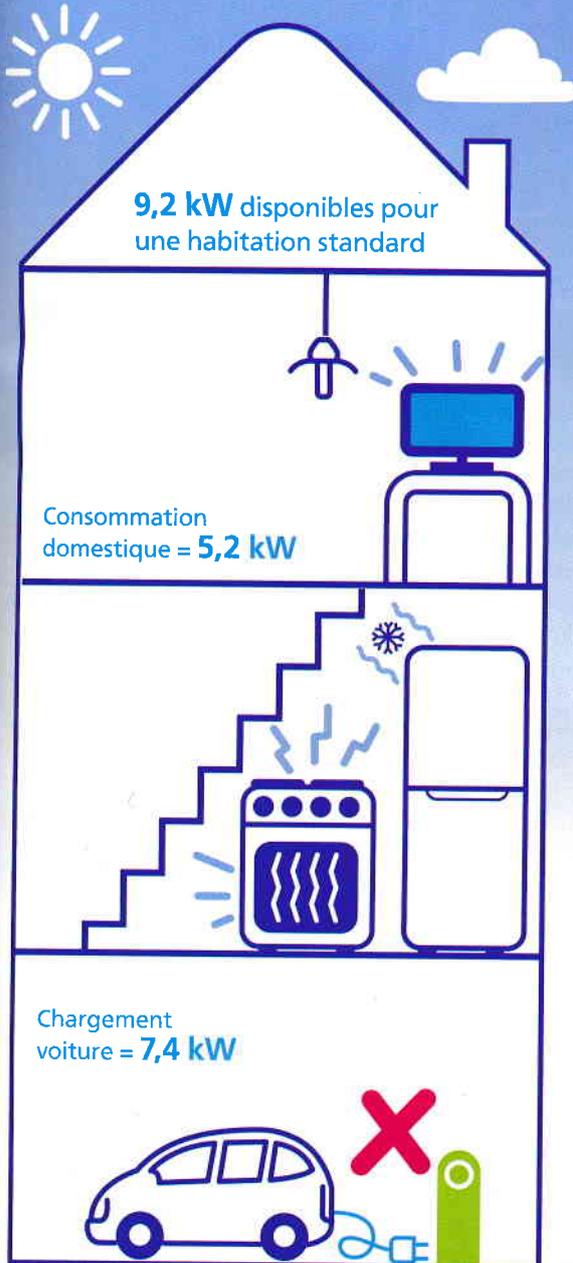


véhicule électrique ?

aménagements techniques. À condition de bien planifier ses recharges, la nuit par exemple.

Quand ?

En journée, trop peu de puissance pour recharger un véhicule



Recharger la nuit, quand la puissance disponible est suffisante

