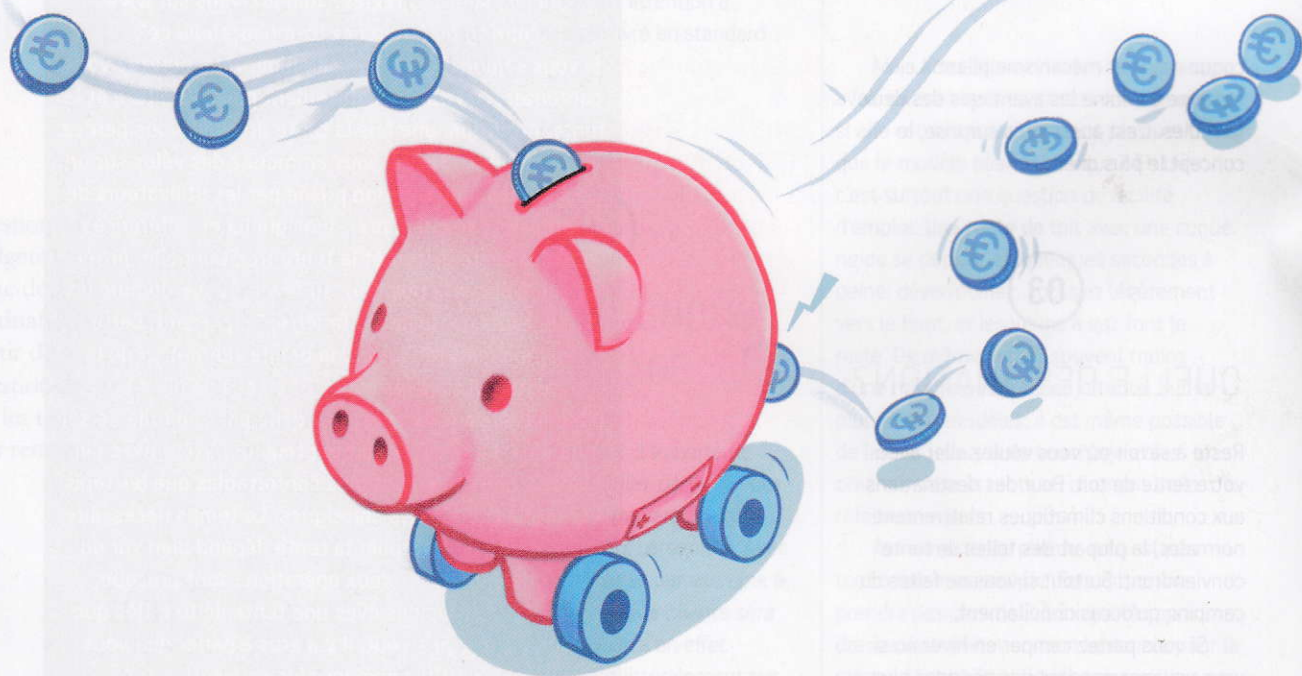


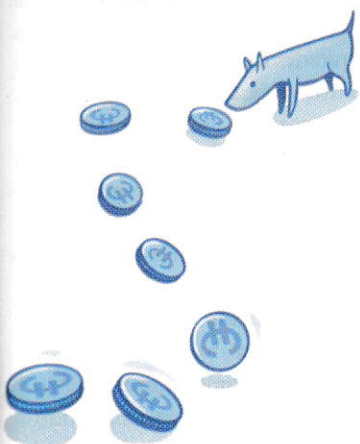
# EXORBITANTS, LES COÛTS D'UTILISATION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE?

TEXTE: VINCENT HAYEZ ILLUSTRATIONS: PETER GOES



Outre l'autonomie et la prétendue difficulté à recharger la batterie, l'autre grande question qui taraude l'automobiliste qui s'intéresse aux véhicules électriques (VE) concerne ce que l'on appelle les coûts d'usage. Prix d'achat élevé, prix de l'électricité, usure des pneus et des freins, assurances trop chères, autant d'éléments dont on entend tout et son contraire. Alors, démêlons le vrai du faux...





**U**n VE est-il impayable comparé à un véhicule thermique? Plus cher, certainement. Impayable, sans doute pas! On parle souvent de 20 à 25% de différence de prix. Pour l'heure, comptez € 20.000 à € 25.000 pour une citadine, de € 30.000 à € 40.000 pour une familiale et... bien plus pour une berline ou un SUV. Des prix qui demeurent toujours très élevés – en cause, la batterie – même si l'écart avec les véhicules thermiques tend à se réduire. En effet, avec l'inflation, toutes les voitures sont de plus en plus chères. Il faut aussi pouvoir comparer ce qui est comparable, car un modèle de base en thermique correspond souvent peu à son équivalent électrique. Prenons ainsi l'exemple d'une Hyundai Kona. Elle est vendue chez nous en version essence, hybride ou 100% électrique. Le modèle de base en essence est à € 28.000. En électrique, la première offre est à... € 43.500, soit 55% de plus! Mais la puissance, les performances et l'équipement bien plus complet ne permettent pas une comparaison équitable. Pourquoi plus d'équipements en électrique? Parce que les constructeurs et importateurs équipent beaucoup mieux et beaucoup plus leurs VE, ceci afin de compenser un peu la différence de prix due à la batterie. Il faudrait donc

plutôt prendre – en comparaison – la version haut de gamme en essence proposée à +/- € 36.000. Et donc, au final, on revient bien aux +/- 20% de différence à prestations équivalentes. On se consolera en soulignant l'absence ou les faibles taxes. En Flandre, les électriques sont exemptées de taxe de mise en circulation (TMC) et de taxe de circulation annuelle (TCA). En Wallonie et à Bruxelles, c'est € 61,50 de TMC et € 97,68 de circulation annuelle. La Flandre s'est illustrée par l'octroi d'une prime à l'achat de € 5.000 (véhicule de moins de € 40.000), mais a priori, ce ne sera que pour cette année 2024! Attention: nous parlons ici du cas de clients particuliers achetant une voiture neuve. Pour l'occasion ou l'achat (leasing/renting) en société, les calculs sont différents. Pour plus d'infos, surfez sur notre site web [www.touring.be](http://www.touring.be).

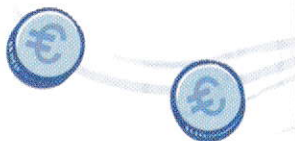
### ÉLECTRICITÉ, PRIX DES RECHARGES, C'EST LE GRAND FLOU!

Ici, aucun doute, c'est la réalité. D'abord pour avoir une idée du prix d'un "plein". Le coût de l'énergie nécessaire pour parcourir 100 kilomètres varie de € 0/100 km à environ € 20/100 km, avec une moyenne de € 7 à 8/100 km. Tout cela en fonction de la source d'énergie, mais aussi de la consommation du véhicule. À la maison, si vous disposez de panneaux photovoltaïques, vous profiterez de l'énergie gratuite, moins l'amortissement de l'investissement, bien entendu. Sinon, recharger chez soi impactera fortement votre facture d'énergie. Si vous disposez d'un compteur bihoraire, privilégiez la recharge de nuit. Notez qu'en Flandre, la nouvelle tarification tient compte des pics de consommation et oblige à changer ses habitudes de consommation. Privilégiez aussi l'installation d'une borne intelligente qui choisira le moment le plus opportun – et économique – pour la recharge. Si vous disposez d'un véhicule de société, la borne sera sans doute installée par votre employeur

### ASSURANCES, DES PRODUITS ADAPTÉS

On entend souvent tout et son contraire concernant le prix des assurances pour les véhicules électriques. Ceux-ci sont-ils plus chers à assurer? Leur garantie est-elle limitée? Nous avons posé ces questions à Laurence Gijs, porte-parole du groupe AG. "Pour le tarif, nous n'avons pas de surprime ou de tarifs spécifiques pour les voitures électriques. Si la prime est différente, cette différence est en effet due à la valeur plus élevée (pour l'omnium) ou à la puissance plus élevée (pour la RC). Cela dépend donc fortement du contexte spécifique (voiture précédente vs nouvelle voiture). Mais avec l'ecobonus cette différence éventuelle est, dans de nombreux cas, réduite à zéro voire positive pour le client. Si on parle d'assurance, la partie finalement la plus importante sont les couvertures offertes. Là, notre produit est à 100% adapté pour les véhicules électriques. On vient même d'étendre notre couverture en omnium pour les frais de sécurité (par exemple quand le véhicule doit être mis dans un container suite à un incendie) jusqu'au montant assuré (avant € 3.000). Toutes les autres nouveautés (câble, batterie...) sont logiquement couvertes grâce au principe "tout est couvert sauf".





## ASSISTANCE POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Si vous êtes membre chez Touring, vous savez combien nos services sont efficaces et rapides, partout et tout le temps. Mais l'intervention concernant un véhicule électrique peut s'avérer plus compliquée que pour un exemplaire thermique. Patrick Van Staen, National Roadside Assistance Manager chez Touring: "À la base, le dépannage d'une voiture électrique n'est pas très différent par rapport à une essence ou une diesel. La panne la plus habituelle, selon nos patrouilleurs, c'est la batterie 12 Volts qui alimente tous les systèmes embarqués. Elle commande même la grosse batterie qui alimente les moteurs. Si elle est à plat, plus rien ne fonctionne! On dispose d'un matériel adéquat pour la "booster" et c'est reparti dans les plus brefs délais. Évidemment, d'autres pannes peuvent survenir comme les pneus, les freins ou les accidents, mais ça, c'est exactement comme pour une voiture thermique. Reste la panne sèche et là nous disposons de 4 véhicules de dépannage équipés pour recharger la batterie. On compte un kilomètre (voire 2 ou 3 selon les véhicules) toutes les minutes, de quoi vous permettre de rejoindre rapidement une borne dans les environs." Dernière précision: un véhicule électrique ne peut jamais être tracté au risque d'échauffer la batterie et de la détruire définitivement. Dans ce cas, un camion plateau est nécessaire.

## Confiez l'entretien à des spécialistes: il s'agit de technologies complexes et de voltages très élevés.

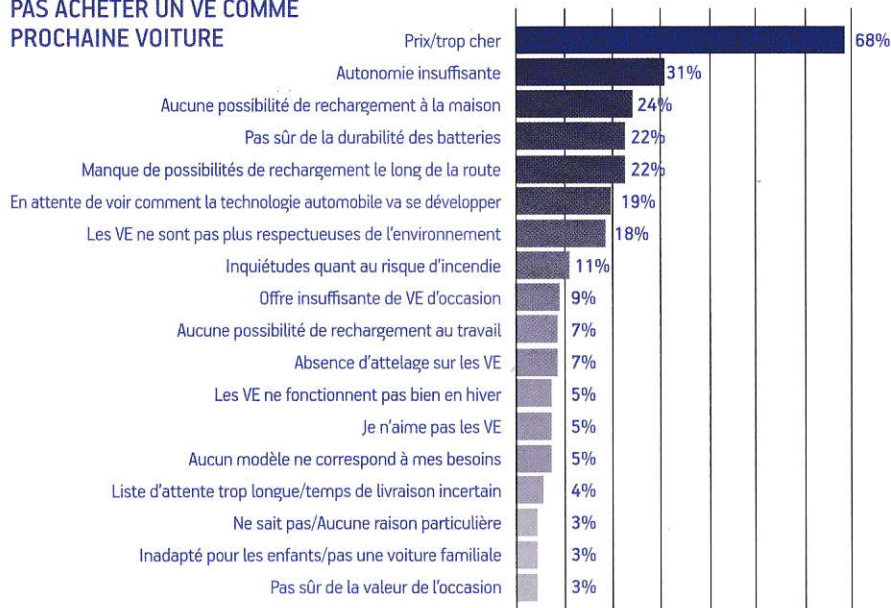
et l'électricité utilisée à domicile refacturée via un système de split-billing. Et sur la route? La facture sera plus lourde qu'à la maison, même si, avec certains abonnements (comme chez Tesla par exemple), le prix des recharges peut être plus intéressant. Renseignez-vous auprès de votre concessionnaire. Pour utiliser ces bornes publiques, il faut disposer d'un badge ou d'une carte de

recharge auprès d'un fournisseur. Lisez bien les conditions d'utilisation et sachez que plus vous rechargez rapidement, plus la facture sera salée. Le recours à la recharge sur borne publique devrait donc être l'exception. Attention: tous les badges/cartes ne sont pas compatibles avec toutes les bornes et ne pratiquent pas des tarifs identiques. Un regret que nous exprimons à chaque fois: le manque de transparence des tarifs. Ils sont rarement affichés et/ou mis à jour. Aucune raison que la livraison d'électricité pour un VE soit différente d'un plein de carburant classique!

## UN VE, ÇA USE PLUS LES PNEUS

C'est un fait, même si les choses vont s'améliorer à l'avenir. Le poids de la batterie est un élément crucial concernant les véhicules électriques. Cela va de 200 kg pour les citadines jusqu'à 700 kg pour les plus gros SUV. Autant dire que cela engendre des contraintes importantes. Idem pour le couple (la force développée aux roues), bien plus élevé et délivré instantanément par un moteur électrique. Et c'est un effort supplémentaire demandé aux pneumatiques. Dans les faits, même en conduisant de façon responsable et

## LES RAISONS POSSIBLES DE NE PAS ACHETER UN VE COMME PROCHAINE VOITURE



Source: element energy 2022



“relâchée”, on constate une augmentation de l'usure de +/- 10% selon Filip Rylant, porte-parole de Traxio, la fédération belge du secteur automobile. “Mais, poursuit notre interlocuteur, les fabricants assurent que des pneus développés spécifiquement pour ces VE ne s'usent pas plus vite que ceux destinés aux véhicules thermiques et qu'on parviendra assez rapidement à l'équilibre”. Moins optimistes, certaines études (menées notamment par la firme britannique Epyx ou JD Power aux USA) montrent une usure moyenne jusqu'à 30% plus importante. Dans l'exemple donné par Epyx, cela revient à devoir changer de pneus à 29.000 km pour un VE contre 39.000 avec un diesel. Ajoutons encore que ces pneus adaptés, souvent de plus grande taille, sont plus onéreux. Pour reprendre notre exemple du modèle Kona cité plus avant, cette différence tourne autour des 30%. Raison de plus pour augmenter leur durée de vie en adaptant son style de conduite et en effectuant régulièrement (tous les 10.000 km) une permutation.

### UN VE, ÇA COÛTE MOINS CHER À ENTREtenir

C'est un fait évident. Un véhicule thermique est composé d'environ

1.400/1.500 pièces différentes alors qu'un véhicule électrique tourne autour des... 300 (source Traxio). Et donc, comme l'explique Patrick Van Staen, National Roadside Assistance Manager chez Touring, “il y a besoin de moins d'entretien et les kilométrages sont bien plus élevés entre deux visites chez son garagiste. En effet, ces véhicules ne nécessitent ni vidange, ni changement de filtre à carburant ou de bougie, ni contrôle des émissions. Même les remplacements de plaquettes de frein sont plus rares grâce au freinage régénératif qui recharge la batterie et soulage grandement les plaquettes. Évidemment, une conduite “sportive” aura une influence négative sur ce point, idem pour les pneus et les suspensions”. Pour le reste, il faudra changer les filtres de l'habitacle tous les 2 ou 3 ans, vérifier les freins (et le liquide) tous les ans (ou à +/- 30.000 km). Cela varie bien entendu d'un constructeur à l'autre, mais on voit ici la grande différence entre le thermique et l'électrique. Enfin, confiez l'entretien à des spécialistes: il s'agit de technologies complexes et de voltages très élevés. Seul un personnel compétent et formé devrait intervenir sur ce type de véhicule.



### CONCLUSION

Nous considérons ici le cas d'un particulier qui voudrait acheter un véhicule électrique et c'est là toute la différence avec un usager professionnel qui pourra déduire son véhicule à 100%. Pour le particulier, cela signifie aussi un risque de perdre de l'argent à la revente puisque le marché de l'électrique en occasion n'est pas aussi “lisible” qu'il l'est pour les véhicules thermiques. Il faudra aussi pouvoir charger le plus possible chez soi, de préférence avec des panneaux solaires. Et puis... rouler beaucoup! Car avec le peu d'entretien et des pièces d'usure réduites principalement aux pneus, c'est bien la différence de tarif entre l'électricité et les carburants fossiles qui pèsera le plus financièrement. Reste alors le plaisir de rouler en électrique. Silence, confort, performances et conduite relaxante, sans compter l'absence d'émissions nocives à l'échappement. Autant de facteurs qui valent, aux yeux de certains, ces plus lourds investissements.



### INTENTIONS POUR LE PROCHAIN ACHAT DE VOITURE SELON LE REVENU DU MÉNAGE

