

« L'électrique est un marché qui a du mal à démarrer en Corse », résume David Istria, concessionnaire et dirigeant du groupe du même nom. À Ajaccio, les établissements de cette entreprise familiale représentent les marques Renault, Nissan, Opel, Hyundai et Kia.

Le constat est le même dans toutes les concessions : les voitures 100 % électriques n'ont

l'automobile, la part des modèles zéro émission sur les immatriculations totales de voitures neuves dans l'Hexagone se situe autour de 6,5 %. Mais, avec moins de 3 % du parc automobile, les véhicules électriques ne courent pas les rues. La loi sur la transition énergétique s'est fixé un objectif : atteindre les 5 % de voitures électriques hybrides rechargeables sur l'ensemble du parc national en fin d'année.

« Le maillage n'est pas assez dense »

Pour booster ce secteur, le plan post-Covid de relance de l'automobile, mis sur pied par le gou-

vernement, a musclé les aides à l'achat de voitures « propres ». Le bonus versé à tout particulier acheteur d'un véhicule 100 % électrique est passé de 6 000 à 7 000 euros à compter du premier juin. Le coup de pouce passe de 3 000 à 5 000 euros pour les sociétés.

Si ce dispositif semble déjà dopper la filière sur le continent, en Corse le frémissement se fait attendre. Aux yeux des professionnels du secteur, le principal frein au développement de ce marché dans l'île est lié au manque d'infrastructures de recharge.

« Un réseau de bornes commence à se mettre en place mais il n'est pas encore suffisamment

dense et nous avons beaucoup de retard au regard des autres régions », explique Paul Antonioni, gérant de la société Corsica Sole, spécialisée dans la production d'énergies solaires. Depuis 2013, son entreprise procède à l'installation de points de recharge aux quatre coins de l'île pour renforcer ce maillage, dans des stations, parkings publics, des collectivités et des entreprises qui en prennent l'initiative.

Sur les points de charge du réseau Driveco en Corse, le nombre de recharges est passé de 593 en 2016 à 2 846 l'an dernier. Mais les infrastructures restent encore trop éparées et insuffisamment nombreuses pour gagner la confiance des automobilistes qui s'interrogent sur les difficultés à recharger ces véhicules. Faute d'équipements, les usagers se retrouvent souvent contraints d'investir dans l'installation d'une borne à leur domicile, dont le coût peut avoisiner le millier d'euros, voire davantage.

Un terrain de jeu (presque) idéal

Le site charpemap.com recense 111 bornes dans l'île, implantées essentiellement sur le littoral avec de grandes disparités sur le territoire. La Corse reste ainsi la région de France la moins équipée en la matière. À titre d'exemple, l'Île-de-France en compte plus de 4 000 sur un total de 30 000 à l'échelle du pays. Le gouvernement entend accélérer

la cadence avec un vaste plan de déploiement qui permettrait d'installer entre 35 000 et 40 000 prises supplémentaires cette année et atteindre l'objectif de 100 000 bornes en 2021. Ou se situera la Corse dans ce dispositif ? Difficile à dire.

« À ce jour, il n'y a pas, au niveau régional, de véritable politique publique pour développer ce réseau et inciter à la conversion électrique », considère Paul Antonioni. Or, tant que le territoire ne sera pas suffisamment équipé, les automobilistes auront toujours la crainte de la panne.

Le constat est unanime parmi les professionnels du secteur. Pourtant, tous demeurent convaincus que la Corse reste un terrain de jeu parfait pour le développement de ces véhicules.

Tout d'abord parce que les dimensions de l'île et les distances parcourues quotidiennement par les automobilistes sont accordées avec leur autonomie, d'environ 400 km. Ensuite, parce que la typologie des routes permet de recharger plus aisément les batteries dans les descentes grâce au freinage récupératif.

En dépit de ces atouts, dans l'automobile, la transition écologique n'a pas encore franchi la mer.

Pour l'heure, seules quelques collectivités et des acteurs privés se sont emparés du sujet pour des raisons à mi-chemin entre l'économie et l'environnement. Dans la cité impériale, les Ambulances Ajacciennes ont fait le

L'équation difficile de l'impact écologique

De ce point de vue, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), approuvée en 2015 et révisée en octobre dernier par l'Assemblée de Corse, entend elle aussi encourager cette transition. Le document prévoit la création de 700 points de recharge solaire publics d'ici 2023. Objectif : atteindre une part de 23,4 % de véhicules électriques sur l'ensemble du parc insulaire en 2033.

Cependant, les pouvoirs publics continuent de s'interroger sur l'hypothèse d'un développement « incontrôlé » de la mobilité électrique dans l'île au regard de l'impact qu'il pourrait avoir. La spécificité insulaire de la Corse, zone non-interconnectée, rend en effet cette transition plus délicate au regard du mode de production de l'électricité, basé sur des centrales thermiques au fioul et émettrices de dioxyde de carbone. Le rapport de la PPE est explicite : non seulement le bilan environnemental CO2/km parcouru serait moins bon qu'avec des véhicules thermiques récents, mais l'on pourrait assister également à une augmentation des consommations électriques rendant inévitable l'investissement dans de nouveaux moyens de production dits « de pointe » afin de couvrir ce nouvel usage.

C'est dire si la Corse ne roulera pas à l'électrique de sitôt. JULIAN MATTEI

7 000

C'est, en euros, le bonus octroyé par l'État aux particuliers depuis le premier juin pour l'achat d'un véhicule 100 % électrique.

700

C'est le nombre de points de recharge solaire publics d'ici 2023, l'objectif fixé par la programmation pluriannuelle de l'énergie.

1

C'est le pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile insulaire à ce jour.



« L'électrique est un marché qui a du mal à démarrer en Corse », explique David Istria, concessionnaire et dirigeant du groupe du même nom. DOC. C.M