



Contribution de Jean-François OUZEAU

jeanfrancois.ouzeau@wanadoo.fr

La voiture électrique en ville

La volonté de Nantes Métropole est, pour préserver la nature et diminuer l'emprise sur les terres agricoles, de "densifier les villes et agglomérations".

- 1) Pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les nuisances dues au bruit, certains préconisent le développement de l'usage de la voiture électrique.

Mais alors se pose le problème de la recharge des batteries pour les personnes ne vivant pas en maisons particulières et principalement en copropriété dans des ensembles importants.

- 2) La loi "Grenelle 2" a prévu que les syndicats doivent mettre à l'ordre du jour une question concernant la réalisation de travaux permettant la recharge de véhicules électriques et la gestion de ces nouvelles installations. Mais les modalités ne sont pas fixées.

Un décret en date du 25 juillet 2011 prévoit que ces dispositions sont obligatoirement applicables à partir du 1er janvier 2015. Pour les nouveaux immeubles à partir du 1er juillet 2012, obligation est faite qu'au moins 10 % des places de parking doivent disposer d'une installation dédiée à la recharge de véhicule électrique.

Qu'en est-il en réalité ?

- 3) Il existe donc, à partir du 1er janvier 2015, un droit pour les copropriétaires occupants ou locataires de bonne foi d'installer à leurs frais un système de recharge.

Mais ce droit peut entraîner, lorsque la copropriété est conséquente et si les places de parking sont éloignées des appartements, des travaux conséquents. Ceci est le cas si la prise est reliée au tableau de distribution de l'appartement du propriétaire de la voiture.

Il apparaît donc que, dans le parking, un grand nombre de câbles vont parcourir les gaines techniques et s'entrecroiser entre les appartements et les places de parking.

Une autre solution serait la création d'artères courant dans le parking sur lesquelles pourraient se greffer prises et compteurs individuels. Ces artères doivent être différentes du réseau d'éclairage car la puissance appelée est plus importante et ce tableau n'accepterait pas la charge.

Une charge lente demande un courant de 8 A sous 220 V et peut donc être faite sur une prise de réseau domestique. Une charge rapide de 6 heures demande une prise de 230V 16 A et donc une borne spécifique. Ce dernier cas peut donc demander un tableau d'alimentation électrique particulier.

Tous ces travaux vont entraîner des dépenses conséquentes, soit pour les utilisateurs des voitures électriques, soit pour la copropriété si la création de réseau dédié est envisagée. Les assemblées de copropriétaires risquent d'être animées si certains mettent ces questions à l'ordre du jour.

Tant que le nombre de véhicules électriques n'est pas important, une solution peut être la création de bornes sur la voie publique ou dans les parkings utilisables à l'aide de cartes bancaires. Certains départements touristiques ont pris cette décision et implanté de tels postes de charges sur des parkings extérieurs.

4) Le Programme Local de l'Habitat a-t-il pris position sur ce sujet ?