

## ÉDITION ABONNÉS

En Normandie, le fiasco de la plus grande route solaire du monde

Par Igor Bonnet

Publié hier à 10h45, mis à jour à 09h55

Temps de lecture 4 min.



L'installation pilote, qui s'étend sur 1 kilomètre de départementale à Tourouvre-au-Perche (Orne), n'est ni efficace énergétiquement ni rentable économiquement.

Ségolène Royal, ministre de l'Environnement (2014-2017), lors de l'inauguration du premier tronçon de la route solaire à Tourouvre, en Normandie, le 22 décembre 2016. CHARLY TRIBALLEAU / AFP  
Quelque 2 800 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques collés sur l'asphalte, sur un tronçon d'un kilomètre de long sur la départementale 5 qui mène à Tourouvre-au-Perche, modeste commune de 3 200 habitants, dans l'Orne. La première « route solaire » de France, inaugurée en décembre 2016 par Ségolène Royal, devait préfigurer le déploiement de cette technologie inédite sur 1 000 kilomètres de voies routières dans l'Hexagone.

Lire aussi: En Australie, le premier train 100 % solaire roule sur la côte de Byron Bay  
Deux ans et demi plus tard, l'effet d'annonce n'a pas résisté à l'épreuve du réel. Amputée fin mai d'une centaine de mètres trop abîmés pour être réparés, la route fait désormais pâle figure avec ses joints en lambeaux, ses panneaux solaires qui se décollent de la chaussée et les nombreux éclats qui émaillent la résine protégeant les cellules photovoltaïques.

« Les ingénieurs de ce projet n'ont sûrement pas pensé aux tracteurs qui allaient rouler dessus », persiflent Pascal et Eric, deux couvreurs du coin accoudés au comptoir du Café de Paris, à Tourouvre-au-Perche, où ils commentent les déboires de cette première route solaire.

En plus d'une usure prématurée des dalles due à la circulation et de leur encrassement en raison des feuilles d'arbres venues y pourrir, le revêtement génère tant de bruit pour les riverains que la vitesse de circulation a dû être abaissée à 70 km/h. Pire, des orages ont fait disjoncter la route.

Loin des 790 kilowattheures (kWh) par jour attendus

Au final, cette dernière est loin d'avoir tenu ses promesses énergétiques. Après avoir produit la première année un peu plus de 50 % des 790 kilowattheures (kWh) par jour attendus, soit un total de 149 459 kWh sur l'année, l'équipement a généré 78 397 kWh en 2018 et 37 900 kWh depuis janvier, comme l'indiquait, début juillet, le relevé de l'association de promotion du photovoltaïque BDPV, qui recense la production d'installations solaires en France.

Le directeur général des services du conseil départemental de l'Orne a fait ses comptes : « Les

recettes de vente de l'électricité produite par la route devaient nous rapporter 10 500 euros par an, détaille Gilles Morvan. En 2017, nous avons perçu 4 550 euros. En 2018, 3 100 euros, et pour le premier trimestre 2019, nous en sommes à 1 450 euros. »

« SI L'ON VOULAIT QUE ÇA MARCHE VRAIMENT, IL NE FAUDRAIT SURTOUT PAS QUE DES VOITURES ROULENT DESSUS. »

« Si l'on voulait que ça marche vraiment, il ne faudrait surtout pas que des voitures roulent dessus », ironise Marc Jedliczka, vice-président du Réseau pour la transition énergétique (CLER) et directeur général de l'association Hespul, spécialisée dans le photovoltaïque. Le responsable du CLER regrette que « les politiques n'aient pas assez creusé le côté technique et la rentabilité économique du projet. C'est la confirmation d'une absurdité totale qui consiste à vouloir absolument innover au détriment de solutions qui existent déjà et qui sont bien plus rentables, telles que le photovoltaïque sur les toitures ».

Le patron de Wattway, Etienne Gaudin, concède que « le modèle de la route de Tourouvre n'est finalement pas celui que l'on va commercialiser. Notre système n'est pas mature sur le trafic interurbain et la logique de production d'énergie n'est, en effet, pas pertinente ». « On n'est pas encore compétitif », admet le dirigeant, qui conduit actuellement 45 projets de routes solaires dans le monde (dont la moitié sur le sol français), toutes de dimensions plus réduites que celle de Tourouvre-au-Perche.

Lire aussi: Dans le Lot-et-Garonne, un projet photovoltaïque géant suscite des doutes  
« Nous privilégions désormais de petits modules de 3, 6 ou 9 m<sup>2</sup> destinés à fournir assez d'électricité pour une caméra de vidéosurveillance, l'éclairage d'un abribus ou une borne de recharge pour vélo électrique. Le prix du kWh reste cinq à six fois plus cher que le panneau photovoltaïque classique, mais les panneaux collés au sol règlent, par exemple, les problèmes de vol », explique-t-il.

#### Nouvelle subvention publique

A six mois de la fin du contrat de garantie qui lie la collectivité ornaise à Wattway, personne ne sait encore ce que va devenir l'équipement. A la mi-juin, les partenaires ont inauguré une fresque - artistique qui habille la glissière de sécurité en béton longeant la route. Bilan : plus de 30 000 euros dépensés pour redonner des couleurs à ce projet aux résultats bien ternes.

« LES ÉLUS SONT SOUVENT RAVIS DE LA PUBLICITÉ QUE LEUR APPORTENT LES ROUTES SOLAIRES, SANS SE SOUCIER DE LEUR EFFICACITÉ. »

Le conseil départemental a voté le 28 juin une subvention de 100 000 euros pour accueillir sur son territoire un projet de Wattway parmi ceux que l'entreprise compte commercialiser d'ici à fin 2019 (borne à vélo, système d'éclairage de passage piéton...), car le département compte tout de même continuer à profiter de la notoriété que la route lui a apporté. « On se rend compte que, du côté des acteurs locaux, les élus sont souvent ravis de la publicité que leur apportent les routes solaires, sans se soucier de leur efficacité économique et environnementale, regrette David Trebosc, fondateur du site BDPV. Ça fait venir les caméras et ça se voit davantage que des panneaux sur un bâtiment. »

Un point de vue que ne reniera sûrement pas Guy Monhée, le maire de Tourouvre-au-Perche, qui s'amuse encore d'avoir croisé à plusieurs reprises « des voitures aux vitres teintées conduites par des Asiatiques qui roulaient à 20 km/h, toutes portes ouvertes, en filmant la route avec leur téléphone portable ».