

## [Le France Electrique Tour rappelle l'importance de la charge rapide](#)

30 Mai 2016 [Michaël TORREGROSSA](#)



Arrivée à Cagnes-sur-Mer ce vendredi 27 mai au terme d'un périple de 1200 kilomètres, la seconde édition du [France Electrique Tour](#) prouve que la [voiture électrique](#) n'est pas incompatible avec les déplacements longues distances, sous réserve que les [bornes](#) de recharge rapides soient bien au rendez-vous.

« *Ca va mieux* »... Si le maillage en bornes de [charge](#) rapide est encore loin d'être optimal, on ne peut que difficilement nier les progrès réalisés depuis ces derniers mois. Partie sous une pluie battante à [Paris](#), la seconde édition du France Electrique Tour est arrivée le vendredi 27

mai, 1200 kilomètres et 15 degrés plus tard, à Cagnes-sur-Mer sous un soleil radieux. L'occasion de revenir avec l'organisateur du tour sur cette édition 2016 et sur l'importance du maillage en bornes de charge rapide.

## 300 kilomètres par jour

Au-delà de la symbolique de traverser la France du nord au sud en voiture électrique, l'idée du FET était surtout de démontrer qu'il est possible de faire au moins 300 kilomètres par jour à condition d'avoir une infrastructure de charge adaptée.

Ikea, [Auchan](#), Corri-Door ou [réseau](#) CNR, les différents corridors en bornes rapides ont largement contribué à la réussite de cette seconde édition. « Une bonne densité de bornes facilite les choses. Par rapport à la première édition, c'était moins compliqué car nous avons pu utiliser des réseaux qui n'étaient pas en fonction jusque là. Le réseau Corri-Door a prouvé toute son utilité dans certaines zones où nous n'avions pas d'alternatives, notamment entre Auxerre et Beaune » commente Jean-François Villeret, organisateur du tour.

Le corridor CNR déployé par l'axe rhodanien a également particulièrement apprécié sur cette édition 2016 du France Electric Tour qui passait pour la première fois par la partie sud-est de la France. « Avec des [stations](#) distantes de 30 à 40 km et des doubles points de charge en 44 kW, la configuration est idéale avec un accès payant qui limite les voitures ventouses » souligne Jean-François Villeret.



## Des recharges en quelques minutes

Mise à part pour ceux qui étaient réellement « à plat », l'idée n'était pas forcément de faire une recharge complète mais de s'arrêter juste quelques minutes pour récupérer suffisamment d'énergie pour partir vers l'étape suivante. Des « sauts de puces », ponctués par des arrêts

chez certains acteurs pionniers du véhicule électrique, qui permettent de limiter les temps d'attente trop longs lors des phases de recharge.

*« Sur un parcours long, l'intérêt n'est pas forcément de s'arrêter longtemps. 20 minutes suffisent à récupérer 60 à 70 % d'autonomie, après cela la courbe de charge a tendance à décliner »* précise Jean François Villeret.

## Recharge « in extremis » aux Adrets

Si les opérations de recharge se sont pour la plupart déroulées sans grosses anicroches, l'étape à la borne Corri-Door des Adrets (Var) a causé quelques sueurs froides à l'organisation. En cause, un dysfonctionnement sur la connectique [CHAdEMO](#), signalé trois semaines avant le tour et finalement réparé quelques heures avant le passage du FET.

De manière générale, le simple fait d'évoquer « Corri-Door » ou « [Sodetrel](#) » lors du tour a le don de faire grincer des dents dans la sphère électro-mobile. Même chez EDF, dont Sodetrel est pourtant l'une des filiales, certains ne nous cachent pas leur mécontentement face au manque de réactivité de la société. Problèmes d'effectifs, moyens limités, mauvaises prises de décisions ou simple incompétence... il y a assurément quelque chose qui cloche dans la maison Sodetrel et l'opérateur va devoir rapidement rectifier le tir s'il souhaite être pris au sérieux.



## Manque d'anticipation ?

Si le réseau de bornes rapides s'intensifie, il ne suit pas forcément la même progression que les [ventes](#) de [voitures électriques](#) relève Jean-François Villeret.



*« On manque d'anticipation pour offrir un réseau à la hauteur de l'évolution du parc de voitures électriques. Dans un ou deux ans, cela risque d'être problématique pendant les vacances, surtout sur des bornes Corri-Door qui n'offrent qu'un point de charge par station » s'inquiète Jean-François. « Pour moi, il faudrait un peu moins de 3 x 22 kW AC et un peu plus de 2 x 44 kW AC-DC avec une facturation calibrée sur 15 à 20 minutes de charge pour favoriser le turnover ».*

En attendant nos autres sujets sur le France Electric Tour 2016, voici une sélection de [photos](#) prises lors de l'événement.



