NOUVEAU

DOSSIERS CONSOMMATION : BORNES DE RECHARGE - BONUS/MALUS - BATTERIE D'OCCASION

GÉNÉRATION ELECTRIQUE & HYBRIDE

GÉNÉRATION ELECTRIQUE

ESSAIS DS CROSSBACK

NUMÉRO #03 - JUIN-JUILLET-AOÛT 2020

TOUTES LES NOUVEAUTÉS 2020

FORD **MUSTANG MACH-E**

RENAULT **CAPTUR E-TECH**

DACIA **SPRING**

TOYOTA **YARIS CROSS HYBRID**

ESSAI
OPEL GRANDLAND X HYBRID4

ESSAI
SEAT MII ELECTRIC

ESSAI
VOLVO S60 POLESTAR

GUIDE D'ACHAT 2020

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ POUR BIEN CHOISIR

ESSAI

PEUGEOT e-208

L 17993 - 3 - F: 5,90 € - RD
www.cppresse.fr
GROUPE CPPRESSE

BORNES SOLUTIONS
by OCEA Smart Building

Rouler électrique chez soi, en copropriété ou au travail, dans toute la France !

Lâchez prise et passez vous aussi aux véhicules électriques !

Grâce à notre offre de recharge adaptée à votre besoin.

Nos solutions

- INSTALLATION **de votre borne de recharge individuelle**
- \+
- ABONNEMENT MENSUEL **sur mesure selon votre usage**
- \+
- APPLI MOBILE **pour suivre votre consommation**

Nos engagements

> RECHARGE **simple & efficace**

> INSTALLATION **fiable & sécurisée**

> SOLUTION **clé en main**

Particulier
09 72 15 05 99

Entreprise
09 72 15 08 98

Syndic de copropriété
0 806 804 804

ou rendez-vous sur
bornes-solutions.fr

Réf : 2003-M-03-M-00 - Crédit photo : © Adobe Stock

DANS QUEL ÉTAT EST LE RÉSEAU DE RECHARGE RAPIDE EN FRANCE ?

Si l'autonomie et les vitesses de recharge de bon nombre de voitures électriques permettent désormais d'envisager de longs déplacements, le réseau de bornes rapides, permettant un plein en quelques dizaines de minutes, est la condition finale pour favoriser le développement de la mobilité propre. Nous faisons le point sur le maillage actuel en France.

Avec sa densité (580 bornes en France), sa facilité d'utilisation et son coût réduit, voire gratuit, le réseau de Superchargers Tesla est le plus efficace en matière de recharge rapide.

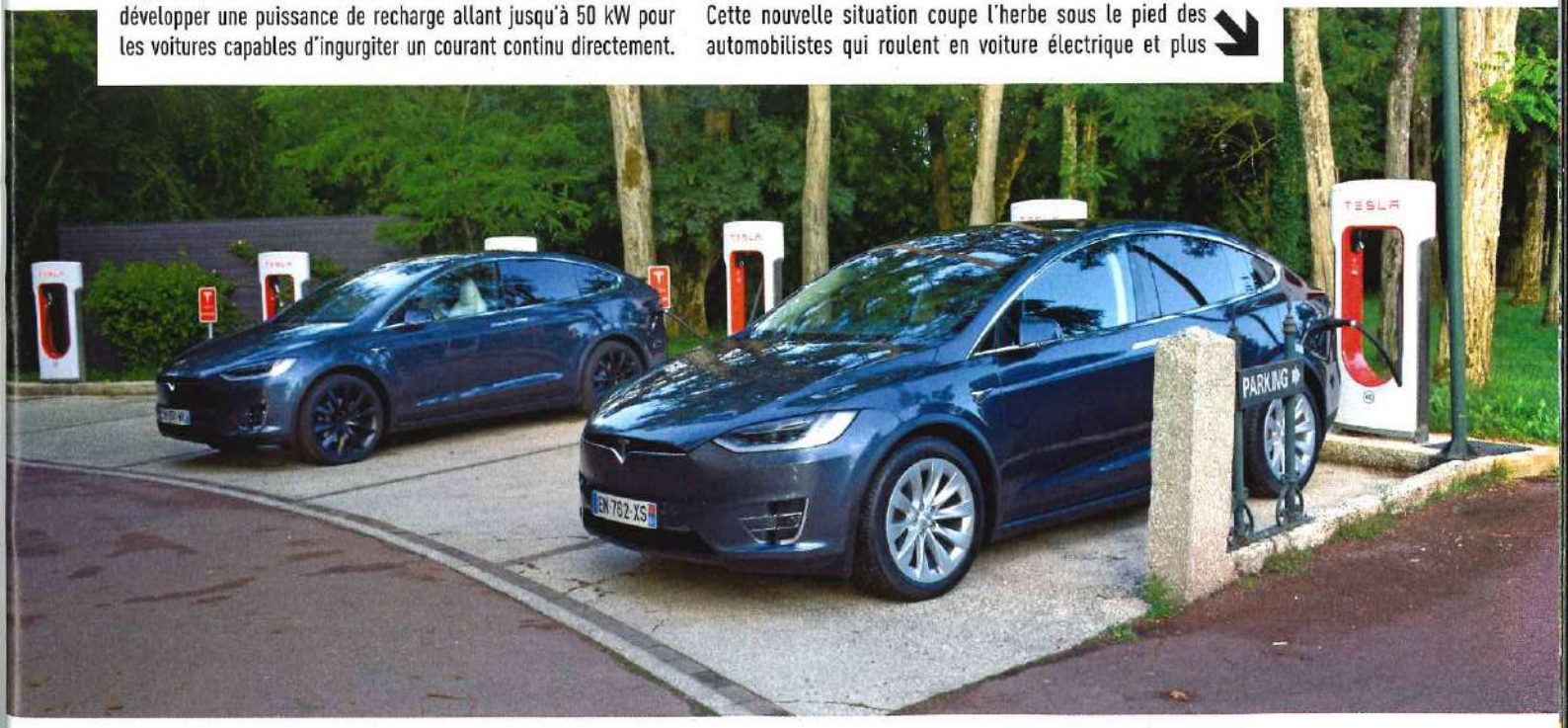
Plus autonomes, les voitures électriques ne sont plus attachées à leur prise de recharge, et peuvent désormais s'aventurer au delà du périphérique des grandes villes sans craindre la panne sèche. Leurs développements, associés aux mesures incitatives, portent leur fruit : sur les deux premiers mois de l'année, 20 403 exemplaires électriques ont été vendus, soit une hausse de 243,60 % par rapport au même exercice en 2019. Un constat certes à tempérer du fait que plusieurs constructeurs ont retardé les livraisons à ces deux mois, pour que les modèles immatriculés comptent dans la moyenne d'émissions de CO_2 sur l'année 2020, soumise à objectif par l'Union européenne. Mais leur démocratisation et leur polyvalence sont toujours conditionnées par le réseau de recharge rapide, nécessaire lorsque l'on envisage de longs trajets en silence. L'actualité bouillonnante et les spécificités de chaque solution nous poussent à faire le point.

Corri-Door réduit fortement la voilure :

Proposé par Izivia (anciennement Sodetrel), filiale d'EDF, le réseau de bornes de recharge rapide Corri-Door est l'un des réseaux les plus intéressants pour envisager de longs voyages en voiture électrique : disponibles sur les autoroutes, ces bornes fournies peuvent développer une puissance de recharge allant jusqu'à 50 kW pour les voitures capables d'ingurgiter un courant continu directement. Surtout, il est quasiment le seul à offrir une couverture nationale. Mais il faut désormais conjuguer au passé : selon Izivia, les équipements d'EVTronic ont présenté de trop nombreux dysfonctionnements et d'autres incidents pouvant même compromettre la sécurité des utilisateurs... Ce que conteste EVTronic ! Le différend ne pouvant être réglé à l'amiable, Izivia a décidé de fermer 189 des 217 bornes disponibles en France, pour ne laisser au final que 28 bornes opérationnelles, fabriquées par un autre fournisseur. Cependant, Izivia n'envisage pas de déployer dans l'immédiat un nouveau réseau, laissant au final seulement 40 à 50 bornes sur tout le territoire, et ce principalement en raison d'un investissement qui pourrait atteindre plusieurs millions d'euros.

ALORS QUE TOUT SEMBLAIT SUR DE BONS RAILS, LE RÉSEAU DE RECHARGE RAPIDE EN FRANCE SE RESTREINT SUBITEMENT. IL FAUDRA PATIENTER DE LONGS MOIS AVANT L'ARRIVÉE DE NOUVELLES BORNES.

Cette nouvelle situation coupe l'herbe sous le pied des automobilistes qui roulent en voiture électrique et plus



Gratuites et accessibles tout le temps, les bornes Nissan sont les rares à proposer des prises CHAdeMO, compatibles avec la Leaf. Délivrant une puissance maximale de 50 kW sur le papier, elles permettent de gagner près de 120 km d'autonomie en 30 minutes en utilisation réelle.

particulièrement les possesseurs de Nissan Leaf : les bornes Corri-Door comptaient parmi les rares à proposer une prise CHAdeMO compatible avec la compacte japonaise pour la recharge rapide.

Stations Nissan gratuites, mais pas pour tous

Ces derniers pourront toutefois se diriger vers l'ensemble du réseau du constructeur de Yokohama, qui compte plus de 350 bornes en France. Disponibles sur les parkings de centres commerciaux tels que Auchan ou Ikea, les stations sont dans la plupart des cas situées à proximité des autoroutes. Elles ne réclament donc qu'un détour de quelques minutes pour profiter gratuitement de prises developpant une puissance de 50 kW, que ce soit pour les conducteurs de Nissan Leaf ou tous les autres utilisateurs de voitures équipées de connecteurs CHAdeMO (peu répandues toutefois). Pour aller plus loin, le constructeur propose désormais le badge Nissan Charge (gratuit pour les nouveaux acheteurs et 1 an d'abonnement offert pour les anciens clients), qui donne un accès gratuit pendant 30 minutes à plus de 19 000 bornes de recharge rapides ou lentes.

AVEC SON RÉSEAU DENSE, FACILE, FIABLE ET PUISSANT, TESLA MONTRE UNE NOUVELLE FOIS SON AVANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE.

À l'inverse, ces installations en centres commerciaux ne sont guère adaptées aux autres voitures électriques. Certes, elle sont équipées de câbles de Type 2 (courant alternatif), présents sur la quasi-totalité des voitures électriques. Mais inutile d'espérer tirer la puissance maximale promise de 43 kW sur ce câble avec autre chose qu'une Renault Zoé de première génération. Aucun modèle du marché ne dispose d'un chargeur embarqué de cette puissance : il faut se contenter, selon les autos, de 7 kW, 11 kW ou 22 kW, parfois en option.

La puissance du réseau de Superchargers Tesla :

Immense avantage du constructeur californien : toutes les voitures de la gamme Tesla profitent d'un réseau entièrement dédié et déployé par le constructeur. Au nombre de 580, réparties sur 70 stations en France, les bornes peuvent proposer une recharge jusqu'à 150 kW (bientôt 250 kW pour la nouvelle génération, en cours d'installation). Ainsi, il est possible de gagner 80 % de la charge en 30 minutes en moyenne, soit près de 300 km d'autonomie constatés sur un Tesla Model X Grande Autonomie par exemple, durée qui devrait être réduite à 15 minutes sur la Model 3 avec la nouvelle génération de Superchargers. Car les Model S et Model X, dotés de cellules moins avancées technologiquement, plafonneront toujours à 150 kW. Autre avantage, et non des moindres, l'accès à ces installations est entièrement gratuit et illimité pour les Tesla Model S et Model X. Plus récente et écoulée en plus grande quantité (en deuxième position en 2019 avec 6 455 exemplaires écoulés en France), la Model 3 réclame en revanche une contrepartie financière, raisonnable, à hauteur de 0,24 €/kWh.

Qu'il soit payant ou gratuit, faire le plein d'une Tesla sur un Supercharger est tout aussi simple que de mettre le pistolet dans la trappe à essence : contrairement aux autres opérateurs, il n'y a pas besoin d'utiliser une application pour renseigner ses coordonnées bancaires, et le système se met en route dès que l'on branche la prise. Complices comme un jeune couple, la voiture et la borne ne se mettent aussi jamais en défaut. Au contraire du réseau Ionity, qui affiche de sérieuses lacunes à accueillir une Tesla.

La grille tarifaire Ionity électrocute la voiture électrique :

Né d'un consortium de constructeurs, avec BMW, Daimler, Volkswagen et Ford (rejoints par Hyundai et Kia), Ionity était jusqu'à la fin de

Le réseau Corri-Door d'Izivia porposait jusqu'à ce début d'année l'un des réseaux de recharge rapide le plus intéressant. Mais les problèmes techniques des bornes EVTronic ont considérablement réduit le maillage, ne laissant seulement que 28 prises opérationnelles.

l'année dernière une alternative attractive pour recharger rapidement sa voiture électrique loin du domicile, avec un forfait fixé à 8 euros la recharge, et ce indépendamment de la quantité consommée. Cependant, l'opérateur a bouleversé les utilisateurs en annonçant sa nouvelle grille tarifaire. Depuis le 31 janvier, Ionity affiche donc un prix fixé à 0,79 €/kWh. Plus qu'une augmentation colossale, c'est surtout un moyen de dégoûter les possesseurs de voitures ne faisant par partie du consortium d'utiliser le service.

Pour profiter de tarifs avantageux, il faudra donc faire le choix de l'un des modèles électriques des marques à l'origine du réseau, en l'échange d'un abonnement toutefois. Chez Mercedes, le prix tombera ainsi à 0,29 €/kWh, rendant un EQC plus économique qu'une GLC thermique. Les Audi et Porsche pourront bénéficier d'un prix de 0,26 €/kWh et 0,33 €/kWh, faisant passer le prix aux 100 km sous la barre des 10 euros. Mais il faudra souscrire un abonnement mensuel de 17,95 €/mois et 17,90 €/mois respectivement. Il n'en demeure pas moins que les bornes Ionity se montrent performantes avec les véhicules de ces marques, alors que la Porsche Taycan pourra bientôt bénéficier d'une puissance de 350 kW.

Pour les autres constructeurs, le prix fait grincer des dents : dans le cas d'une Renault Zoe par exemple, la recharge pourrait représenter un coût de 15,80 €/100 km. Même constat avec une Peugeot e-208, à l'essai dans ce numéro, où le prix à l'usage devient complètement prohibitif. De quoi faire réfléchir avant d'acheter un véhicule d'une autre marque issue du consortium. Et dans tous les cas, même si Ionity compte installer 80 bornes en France, le maillage actuel n'en comptabilise que moitié moins, avec des régions complètement oubliées, comme le Centre de la France ou la Bretagne.

Alors que tout semblait sur de bons rails, le réseau français se restreint subitement. Si la pérennisation de cette situation n'est pas imaginable, il faudra toutefois patienter de nombreux mois avant de voir arriver de nouvelles bornes de recharge rapide, même si Total annonce d'ores et déjà vouloir entrer dans la danse, avec des installations pouvant délivrer 175 kW. Dans tous les cas, celles-ci devraient évoluer : pour l'heure, la quasi-totalité des bornes sont dépourvues de terminal de paiement par carte bancaire, avec ou sans contact. Afin d'éviter une perte de temps devant la borne, à renseigner ses coordonnées bancaires, il convient de se procurer une carte qui donne accès à des points de recharge compatibles. C'est notamment le cas du Chargemap Pass, proposé à 19,90 euros à l'achat, ou du Kiwhi Pass d'Easytrip (prix de 24 euros ou 19 euros à l'achat avec une contribution en centimes à chaque recharge). Leur application dédiée donne aussi accès à un répertoire complet de toutes les bornes de recharge disponibles en France.

Avec la densité de son réseau, qui plus est facile, fiable, puissant et abordable, Tesla montre une nouvelle fois son avance en matière de mobilité électrique. Ainsi, les voitures de la marque sont les désormais les seules électriques à afficher une réelle polyvalence pour envisager des déplacements loin des points de recharge au domicile ou au travail. ■

Le réseau Ionity s'attaque de front aux Superchargers Tesla. Plutôt disponible et affichant un prix de 8 euros par recharge, il avait tout pour plaire. Mais désormais, sa grille tarifaire fait grincer des dents.