

Société

Partir en vacances en voiture électrique, vraiment possible ?

Depuis cet été, 99 % des aires d'autoroute françaises sont équipées de stations de recharge rapide pour les véhicules électriques. De quoi partir en vacances aussi sereinement qu'avec une voiture thermique ? Presque, à condition de revoir ses habitudes... et d'en avoir les moyens.

Cela paraissait impossible il y a quelques années. Et pourtant, prendre la route des vacances en voiture électrique n'est plus une utopie. Les "électromobilistes" français sont de plus en plus nombreux et leurs trajets de plus en plus longs. Logique pour un secteur en perpétuel progrès.

En juin, l'Europe a pris un virage historique : l'électrique y a dépassé le diesel dans les ventes de voitures neuves, une première. Avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, la France est un des moteurs de cette transition. Notre pays compte 1,3 million de véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont plus de 230 000 immatriculés sur les six premiers mois

de 2023. Une transition boostée par la technologie, qui ne cesse d'évoluer et qui élargit le champ des possibles.

Réservée aux courts trajets en ville à ses débuts, la voiture électrique peut désormais avaler les kilomètres sur autoroute, troquant ses habits de petite citadine pour ceux de berline confortable. Les gestionnaires d'autoroutes ont donc dû s'adapter et équiper leurs aires en conséquence.

Sur autoroute, une station de recharge tous les 50 km

Au 30 juin, à la veille de la première vague de départs en vacances, 99 % des stations autoroutières étaient équipées en recharge rapide (> 50 kilowatts), permettant de "faire le plein" en environ une heure, et 83 % en bornes ultrarapides (> 150 kW), réduisant l'attente à une vingtaine de minutes. Pour un total de 2 922 points de recharge, contre 782 l'été dernier.

En moyenne, les électromobilistes trouvent un point de re-

charge tous les 50 km sur les autoroutes. « On a un maillage qui est extrêmement important », se félicite Clément Molizon, délégué général de l'Avere, l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique, qui travaille en collaboration avec le ministère de la Transition écologique.

Des véhicules qui restent chers

Au début de l'été, des images de stations électriques hors services, ou tout simplement fermées, ont tourné sur les réseaux sociaux, faisant craindre une attente interminable pour recharger sa voiture sur la route des vacances. Mais « on a eu aucun retour particulier des opérateurs en la matière », assure Clément Molizon. Selon l'Avere, le taux de disponibilité des points de recharge dépassait les 80 % en moyenne, en juin. Ce que confirment les associations d'utilisateurs.

Aucun chiffre n'est encore disponible pour évaluer l'utilisation des points recharges sur les

autoroutes depuis le début des vacances. Mais Clément Molizon avance avec certitude : « Ils seront plus fréquentés que l'an passé et moins que l'an prochain. »

Tout semble donc rouler pour l'électrique... si l'on occulte la question du prix. Pas celui de la recharge, qui – bien que très variable en fonction de la puissance délivrée – est en moyenne inférieur au coût de l'essence^(*). Mais celui des voitures. Malgré les divers bonus et aides pour encourager le passage à l'électrique, ces véhicules restent inaccessibles pour bon nombre de personnes.

Si l'on exclut les citadines, pas adaptées aux longs trajets, les voitures électriques les plus vendues en France (Tesla Model Y et 3, Peugeot e-208 ou Renault Megane e-Tech) s'affichent à près de 40 000 euros. Comme pour chaque nouvelle technologie, il faudra encore attendre pour que la voiture familiale électrique se démocratise. Et que tous les Français aillent à la mer avec le courant.

● Pierre Charles



^(*) Le coût de la recharge varie de 1,5 à 5 euros pour 100 km. Seule l'ultrarapide (> 150 kW) atteint à peu près le niveau d'un véhicule thermique (de l'ordre de 15 euros pour 100 km en moyenne).

« C'est une autre façon de voir le voyage »

Questions à ▶

Pascal Hureau Président de la Fédération française des associations d'utilisateurs de véhicules électriques (FFAUVE)



Est-ce plus facile de partir cet été en vacances en voiture électrique ?

« Oui. Cet été, la grande nouveauté, c'est que 99 % des aires de service sont équipées de charges rapides. Et quand on part en vacances sur l'autorou-

te, on a besoin de s'arrêter, mais pas longtemps. On n'a pas envie de passer deux heures à attendre que ça charge. »

Quelle est la différence entre la recharge classique et la recharge rapide ?

« Vous avez deux types de recharge : la recharge en courant alternatif (lente) et la recharge en courant continu (rapide et ultrarapide). La première est en général utilisée en ville, sur des petites bornes, ou à la maison. Et ça suffit largement. Si vous prenez un hôtel, par exemple, sur le chemin des vacances, ça vous

permet de recharger la nuit tranquillement et de repartir le lendemain matin avec la batterie pleine. En revanche, si vous vous arrêtez sur une aire vous avez besoin de passer seulement un petit quart d'heure, vingt minutes. Et en général, ça suffit largement pour repartir pour 200 ou 300 km. »

Quels sont vos conseils aux "électromobilistes" sur la route des vacances ?

« Ne pas recharger à 100 %, mais suffisamment pour aller jusqu'à la prochaine station. Parce la recharge se fait beaucoup plus rapidement entre 10 et 60 % de la batterie. Cela vous permet de rouler de 200 km en 200 km en vous arrêtant seulement dix minutes à chaque fois. Or, c'est ce que le Code de la route recommande. Puisqu'il

faut s'arrêter toutes les deux heures en principe. C'est aussi une autre façon de voir le voyage. J'ai l'habitude de dire que les vacances ne commencent pas au moment où on arrive à destination, mais au départ de la maison. On peut apprécier le paysage et le trajet. »

Les longs trajets sont tout de même réservés aux véhicules les plus performants, non ?

« C'est vrai que ces modèles sont équipés d'emblée du port de charge en courant continu, qui est utilisé sur les aires d'autoroutes, contrairement aux petites citadines. Et pour emmener la famille, les bagages et parfois les animaux, il faut un grand véhicule. Vous avez une gamme de berlines

qui est maintenant beaucoup plus étoffée qu'il y a deux ou trois ans. Elles coûtent environ 40 000 €. C'est le prix pour avoir un véhicule polyvalent. »

Est-il possible pour les voitures électriques d'éviter l'autoroute, même pour des longs trajets ?

« Oui. Il y a des gens qui ne veulent pas payer l'autoroute et qui préfèrent rouler à 80 ou 90 km/h sur des nationales. Là, il faut un peu plus anticiper les arrêts de recharge, même s'il y a eu beaucoup de progrès de la part des communes et surtout des commerces, en particulier les supermarchés, qui ont installé des bornes souvent ouvertes même la nuit. La charge rapide doit encore se développer. »

● Pronos recueillis par P.Ch.



Le Néerlandais Fastned est un des leaders du marché des stations de recharge en France (ici sur une aire entre Paris et la Normandie).
Photo Sipa/Mario Fourmy

L'info en + ► La France teste la recharge en roulant sur autoroute

La France va tester la recharge de voitures et camions électriques sur l'autoroute A10, près de Paris, en mettant à l'épreuve deux technologies qui permettront aux véhicules de rouler plus longtemps avec des batteries de taille réduite, donc moins gourmandes en métaux rares. D'un côté, des bobines magnétiques glissées sous le bitume rechargeront les batteries par induction, comme des téléphones portables.

De l'autre, un rail inséré au ras du bitume permettra aux véhicules équipés de se brancher au sol. Sur l'A10, l'idée est de tester ces solutions à haute vitesse. Il s'agit de « lever les dernières questions qui restent, avant de déployer ces technologies à grande échelle, sur des centaines ou des milliers de kilomètres », explique Louis du Pasquier, en charge du projet chez Vinci.

L'autoroute du Mont-Blanc (Haute-Savoie) testera également bientôt une solution de « frotteur », développée à l'origine par Alstom pour les tramways. Les véhicules équipés d'un dispositif rétractable viennent collecter l'électricité depuis une piste d'alimentation insérée dans la couche de roulement de la chaussée.

Témoignages / « On n'a jamais peur de tomber à plat »

Les propriétaires de voitures électriques ont été nombreux à répondre à notre appel à témoignages. Et ils sont quasi unanimes : il est possible de partir en vacances avec un véhicule électrique et ce n'est pas si compliqué... même s'il faut s'adapter. Christophe, 39 ans, illustre bien l'expérience vécue par la plupart de nos témoins. Pour son quatrième départ en vacances à bord de sa Tesla, lui et sa famille ont traversé la France, de Lille à la Savoie, en deux jours et trois recharges (en Belgique, à Nancy et dans le Jura). « On n'a jamais eu peur de tomber à plat. Le maillage est assez dense et ça se passe toujours très bien, sans stress et sans surplanning, se réjouit-il. Je ne reviendrai pour rien au monde au thermique. »

« Le vocabulaire change, les usages aussi »

« Ça peut faire peur au début de complètement changer ses habitudes. On est dans un

système totalement différent, le vocabulaire change, les usages aussi », ajoute-t-il. Comprendre les prix est sans doute le plus gros changement. Christophe poursuit : « Un « plein » sur autoroute coûte en général 15-20 euros. En revanche, sur les bornes locales, il faut vraiment se renseigner. Selon l'opérateur, la carte de recharge, l'heure... les tarifs peuvent beaucoup varier. » Plusieurs applications permettent tout de même d'y voir plus clair en géolocalisant les stations les moins coûteuses.

La plupart de nos témoins « électromobilistes » ont intégré la route comme un élément à part entière de leur séjour. « Nous avons voyagé depuis Strasbourg en Bretagne, en Espagne, en Croatie, et bien d'autres pays, évitant ainsi de prendre l'avion. Le voyage fait partie des vacances et permet des découvertes fascinantes sur le chemin de la destination finale », raconte Antonv. 46 ans. Les arrêts



La grande majorité de nos témoins se félicite d'être passée à l'électrique. Photo d'illustration Sipa/Serge Pouzet

recharge, eux, sont pour beaucoup l'occasion d'une pause salutaire. Camille, 60 ans, va « régulièrement en Bretagne » depuis l'Eure (450 km). « J'ai repéré une borne gratuite à mi-chemin et je profite de deux heures de charge pour manger et faire les courses. » Pierre, Genevois de 43 ans, a bien préparé son voyage dans les Landes cet été avec son épouse : « En synchronisant les pauses de

recharge avec le repas de midi ou tout autre arrêt nécessaire lors des longs trajets, on optimise le temps de parcours qui devient identique à celui d'une voiture à essence. »

Quelques témoins tempèrent tout de même l'enthousiasme général. À l'image de Pauline, Alsacienne de 28 ans, qui a renoncé à prendre sa voiture électrique « car nous ne savons pas s'il y a assez de bornes, surtout à l'étranger.

Nous souhaitons partir en Espagne et au Portugal, nous avons préféré ne pas prendre le risque ».

« Je roulerai au carburant le plus longtemps possible ! »

Mais la plupart des critiques viennent de personnes qui ne roulent pas à l'électrique. Ceux-ci mettent en avant le temps de charge trop long, le coût de l'électricité qui ne cesse d'augmenter, mais surtout... l'aspect environnemental. « On ne parle jamais du recyclage des batteries et de la destruction des sols pour extraire les métaux rares », regrette Marc, Strasbourgeois de 68 ans. Sébastien, 42 ans et originaire d'Isère, y va encore plus fort : « Quand je vois les conditions de travail pour extraire ce qui va servir pour les batteries et que, pour l'instant, personne ne sait comment les recycler... Je roulerai au carburant le plus longtemps possible ! »

● P. Ch.