

VOITURES ÉLECTRIQUES

Où sont les bornes de recharge

En retard dans le déploiement d'un maillage public, le Département a opté pour des bornes de plus grande puissance

Philippe Ménard
p.menard@sudouest.fr

Le mauvais élève serait-il devenu premier de la classe ? En novembre 2018, le président du Conseil départemental, Dominique Bussereau, s'agaçait du retard pris par la Charente-Maritime dans l'équipement des bornes pour voitures électriques. Une convention signée en 2016 prévoyait un déploiement du réseau public de 2017 à 2019, confié au Syndicat départemental d'électrification et d'équipement rural de la Charente-Maritime (Sdeer 17). Mais fin 2018, il n'y avait pas encore la moindre borne à se mettre sous le capot.

« On a commencé à déployer de façon sérieuse depuis début 2020. On installe à peu près deux bornes par mois. On a pris le parti d'opter pour des bornes à charge rapide. Il y en a aujourd'hui 47 en service, sur un programme de 57. Pour les charges rapides, on est un des premiers départements de France, si on met à part les métropoles. En Gironde, hors Bordeaux, il y en a une douzaine », détaille le directeur du Sdeer.

« Service supérieur »

Pour François-Annet de Ferrières, le fait d'avoir temporisé permet à la Charente-Maritime d'être plus en phase avec la technologie actuelle. « Des syndicats



L'association Acoze surveille l'évolution du réseau. Dimanche 27 février, elle organisait une réunion d'information près des bornes posées par le magasin Leclerc Abbaye de Saintes.

elle organisait une réunion d'information près des bornes posées par le magasin Leclerc Abbaye de Saintes.

ont installé 100 ou 120 bornes, en Vendée par exemple, mais avec une puissance moindre. Mais il y en a qui ne servent jamais. Il y a cinq ou six ans, on n'avait pas les mêmes connaissances. Aujourd'hui, notre service est supérieur. Sur nos bornes, on peut charger 150 à 200 km d'autonomie en une heure. Sur une borne normale, il faut 2 heures à 2 h 30.»

Le sujet est très technique, avec différents types de charge. Sans parler des véhicules hybrides dont certains sont rechargeables, mais uniquement sur courant continu, et d'autres pas. « Une recharge normale délivre jusqu'à 22 kW. Tout compris, avec la pose et le raccordement, cela coûte 10 000 € HT. Nos bornes de

recharge rapide ont une puissance de 36 à 50 kW. C'est trois fois plus cher, 30 000 €. On va aussi installer trois bornes à haute puissance, 80 kW, pour un prix de 70 000 € l'unité », précise François-Annet de Ferrières.

Encore flou

Le Sdeer 17 fait partie des neuf syndicats qui exploitent la marque « Mobive », pour un total de 810 bornes en Nouvelle-Aquitaine, 120 « rapides » et 690 « normales ». « Dans le cadre du plan de relance, on va poser 27 autres bornes rapides dans des communes de moins de 2 000 habitants », annonce François-Annet de Ferrières. Le syndicat est aussi amené à récupérer la gestion de

bornes posées par des collectivités. « Quelques communes l'ont fait seules mais il y a des obligations réglementaires quand il y a plus d'une borne. »

À ce maillage public viennent s'ajouter les bornes du secteur privé. L'Association de conducteurs de véhicules zéro émission (Acoze) recense les relais existants. Elle dénombre ainsi 34 magasins équipés de borne, avec un bémol, six sont hors service. L'effort public va-t-il se poursuivre ? Pas si le secteur privé prend le relais, dit François-Annet de Ferrières. Dans un créneau en révolution permanente, la Charente-Maritime prendra peut-être encore son temps avant d'enclencher la surmultipliée.

« On est au début de l'histoire »

L'Acoze, une association d'usagers, voit se développer une offre privée, notamment auprès des grandes surfaces qui proposent aux automobilistes de recharger le temps de faire les courses

Dimanche 27 février, sur le parking du E. Leclerc Abbaye de Saintes, une quinzaine d'automobilistes échangent autour de deux bornes pour voitures électriques. L'Association des conducteurs de véhicules zéro émission (Acoze) a donné rendez-vous ici pour surligner l'investissement du magasin : deux bornes de 50 kW, les seules de cette puissance en Charente-Maritime avec celle du E. Leclerc de Marennes. « On se met à la place des gens qui veulent passer à l'électrique, on est là pour donner des conseils et faire savoir où il y a des bornes, ou pas. Il n'y a pas assez de communication », glisse le représentant départemental d'ACOze, le Rochelais Hervé Lorioux.

« J'ai acheté ma première voi-

ture électrique en 1995. La ville de La Rochelle s'était bien équipée en bornes, puis ça s'est dégradé. C'est reparti en 2012 avec le lancement de la Zoé et de l'I3. Depuis 2015, il y a une accélération », note Patrick Augé, venu exprès de Poitiers pour se tenir au courant des évolutions.

Charger pendant les courses

L'après-midi, l'Acoze se rendait au Super U de Mirambeau, qui fait exploser les compteurs : 15 bornes (d'une puissance de 22 kW), quand les autres magasins en proposent quatre, au mieux. Un pari sur l'avenir, selon l'adjoint de direction, Laurent Fernandes. « On est en sortie d'autoroute. Les bornes se situent au milieu d'un retail park, avec un restaurant qui

vient d'ouvrir. C'est une façon de faire venir la clientèle. »

Certains magasins proposent des réductions, voire la gratuité, pour que les usagers fassent leurs courses le temps de charger. « Par rapport à un véhicule thermique, on pense les choses différemment », relève Hervé Lorioux. L'autonomie se situe en moyenne autour de 300 kilomètres. Si l'on veut voyager plus loin, il faut s'organiser. L'Acoze constate un développement du maillage, notamment sur le réseau autoroutier. « Je ne suis pas un puriste, je ne vais pas vous dire que ça marche dans 100 % des cas. On est au début de l'histoire. Tout se met en place pour que ça fonctionne. »

Ph. M.

