



Des bornes de recharge nombreuses, fiables, simples et conviviales, vite !...

L'été est la période où on circule le plus hors de sa région de résidence. Cet été encore plus, puisque les français sont partis bien moins nombreux à l'étranger. Les possesseurs de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ont donc pu tester les possibilités existantes pour recharger ceux-ci sur le réseau de bornes publiques. Parmi eux, les membres de « *Sauvons le climat* », dont on ne peut pas douter de l'engagement à rouler propre, et qui tiennent à faire part de leur expérience !

Et la déception est grande, pour ne pas dire plus, devant les insuffisances et les problèmes posés par ces bornes. Quand on dispose d'un véhicule hybride rechargeable (VHR) on a encore le loisir de continuer à circuler en thermique si on ne peut pas recharger sa batterie (c'est quand même malheureux pour les émissions de CO₂ !), mais quand il s'agit de véhicule 100 % électrique (VE) cela peut compromettre sérieusement un long déplacement, à tout le moins stresser fortement son conducteur !

Parmi les difficultés évoquées il faut signaler :

- **la très faible disponibilité des bornes de recharge rapide sur autoroute** (en particulier le réseau Corridor d'IZIVIA est hors service depuis plusieurs mois). Exemple de conséquence concrète : aucune borne de recharge rapide ne fonctionne sur l'A71/A75 entre Paris et Millau (666 kms). Cet itinéraire est de fait interdit aux VE ! De toute façon, ces bornes sont notoirement insuffisantes ; elles seraient très loin de pouvoir satisfaire les besoins en période de vacances. Imaginez la file d'attente pour se brancher sur une des 2 (ou 4 dans le meilleur des cas) bornes et y rester 30 minutes ou 1 heure selon le cas, le temps que 80 % de la charge de sa batterie soit retrouvée !!

- **le taux de bornes indisponibles est élevé**, tant pour la charge accélérée que pour la charge lente. Difficile de trouver une statistique réelle, chaque opérateur se vantant de la fiabilité de ses installations par définition. Mais nombre de nos adhérents ou témoins spontanés se sont plaints de devoir renoncer à charger là où ils l'avaient prévu, soit parce que la borne était réellement indisponible, soit parce qu'ils ne parvenaient pas à se brancher ou lancer la charge, pourtant équipés de cartes multi-opérateurs.

- il y a **une très grande diversité des réseaux de bornes avec des moyens d'abonnement et de paiement incompatibles entre eux** (d'où multiplicité des cartes et/ou applications sur smartphone) ; à chaque fois qu'on change de région ou de département, on découvre une nouvelle borne, avec sa carte ou son application, et avec son système de dialogue spécifique pas toujours aussi intuitif que les opérateurs veulent bien le dire ! Et lorsqu'on veut se faire aider en appelant l'opérateur en ligne, la qualité de la réponse n'est pas toujours au rendez-vous !

- **l'information préalable sur les tarifs pratiqués est trop souvent de mauvaise qualité, voire totalement absente** ! Les mauvaises surprises peuvent être de taille, surtout quand le tarif est au temps de charge. Il peut varier également en fonction de la puissance appelée, c'est un peu normal. De là à atteindre le tarif pratiqué par Ionity (0,79 €/kWh) il y a un pas que certains opérateurs n'hésitent pas à franchir ! Cela rend le « plein électrique » presque deux fois plus cher qu'un plein de carburant (à distance parcourue équivalente) !

- **certaines communes pourtant très touristiques ne sont pas encore équipées de bornes** alors qu'il est nécessaire de s'y recharger quand on y séjourne. Citons par exemple le cas du Touquet où une seule borne en front de mer est régulièrement occupée, ou bien la station du Col des Saisies : un « désert électrique » !

- dans les communes équipées (exemples : Saint-Gervais en Haute-Savoie ou Cayeux sur la côte normande...), **les bornes de recharge sont souvent éloignées du centre ; la signalisation pour les trouver est souvent inexistante ou inadaptée**. Les aspects pratiques sont souvent insuffisamment pris en compte. Exemple : quand l'emplacement en parking en épis vous impose de présenter l'arrière de la voiture face à la borne et que votre prise est à l'avant (ou l'inverse selon les cas) et que le câble n'est pas assez long (exemple à Saint-Valéry-sur-Somme) ! Ou encore quand, en plein soleil, ou après quelques années d'utilisation, les écrans de dialogue deviennent illisibles...

- **à Paris la carte indispensable pour pouvoir se charger sur les bornes ex-Autolib** est à un prix (120 € par an) accessible pour les parisiens mais pas pour les franciliens ou provinciaux qui viennent à Paris épisodiquement et qui renâclent à prendre un tel abonnement s'ils ne sont pas assurés de trouver une borne disponible et fiable.

Il y a certainement d'autres problèmes à dénoncer. Certains médias ou sites spécialisés regorgent d'exemples¹. Alors n'existe-t-il aucune bonne solution ? Mais si : certaines communes ou départements sont équipés de bornes fiables et simples d'utilisation. Et contrairement à ce qu'on lit souvent, le paiement par carte bancaire y est pratiqué. Un exemple : les bornes SYANE qui équipent notamment la Haute-Savoie. Si ces solutions existent, pourquoi ne sont-elles pas généralisées ??...

Il est grand temps que les pouvoirs publics prennent la mesure de ces problèmes et les résolvent s'ils ne veulent pas compromettre le développement des véhicules électriques. Certes un préfet est spécifiquement en charge du sujet. Il existe un décret, un livre vert, un guide technique pour encadrer le développement de ces bornes. Insuffisants ? Inefficaces ? Mal contrôlés ?

Le résultat est là ; il agace les possesseurs de véhicules propres et décourage une partie de ceux qui voudraient en acquérir !

Or le secteur automobile représente presque 15 % des émissions totales françaises. Et les objectifs de réduction sont ambitieux : un tiers de moins en dix ans ! Il est donc impératif de considérer ce problème avec sérieux. **Il ne suffit pas d'inciter à l'achat de VE et de VHR : il faut un réseau de bornes nombreuses, fiables, simples et conviviales pour donner confiance aux futurs acquéreurs.** D'autant plus que, parmi ceux-ci, ceux des villes n'ont le plus souvent pas d'autre solution : les parkings des immeubles collectifs anciens sont très difficiles à équiper en bornes de recharge individuelles, autre problème non résolu.

P.J. : Note SLC de décembre 2019 : [Dix propositions de « Sauvons le climat » sur la mobilité propre](#)

¹ Voir par exemple <https://www.automobile-propre.com/bornes-de-recharge-voitures-electriques-defaut-affichage/> ou https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/06/22/vehicules-electriques-l-enfer-de-la-recharge_6043727_3234.html