

Posté le 16/06/2015 par Philippe Schwoerer

## [Vendée électrique Tour : le rallye d'éco-conduite avec la voiture 66](#)



### Vendée électrique Tour : le rallye d'éco-conduite avec la voiture 66

Avec une Nissan Leaf prêtée par la concession « *Les Ajoncs* » de Mouilleron-le-Captif (85), l'Avem a parcouru les 163,5 kilomètres prévus pour sa catégorie (batterie de plus de 19 kWh et charge rapide), sur un tracé original imaginé par Jean-François Villeret, de TVE (Tour véhicules électriques), entre Fontenay-le-Comte et La Roche-sur-Yon. En raison d'impératifs liés à la restitution du véhicule, nous ne connaissons pas notre performance « officielle ». Toutefois, en additionnant le kilométrage effectué et l'autonomie restante avant l'arrêt à la borne rapide de Ste-Florence, nous pouvions compter sur plus de 180 kilomètres sur un plein du pack. Ce qui est excellent pour diffuser le message, cher au SyDEV, à retenir de l'épreuve : les véhicules électriques ont aujourd'hui une autonomie largement suffisante, recharge(s) intermédiaire(s) éventuellement à l'appui, pour un usage quotidien en entreprise.

### **BYE BYE LES GROSSES CYLINDREES**

Avec les prises disposées un peu partout sur le site du Pôle Automobile de Fontenay-le-Comte, tous les engins branchés engagés devaient pouvoir participer à l'épreuve d'éco-conduite avec les batteries pleines. Notre hôtel étant situé à 5 kilomètres de là, c'est finalement avec une autonomie réduite de 10 km que nous avons aligné la Leaf sur la ligne de départ. Une situation que nous n'étions pas les seuls à connaître au sein du Vendée électrique Tour. Un ordre avait été prévu pour l'envoi sur les routes. Du fait du retard de quelques concurrents, et sous la pression des sportives à grosse cylindrée qui commençaient à envahir le Pôle pour une manifestation largement plus bruyante que la nôtre, l'organisation a procédé au mieux, en fonction des équipages déjà prêts à partir dès 8 heures.



### **ETAPE 1/4 FONTAINES > FONTENAY : 27 KM**

Interpréter un road-book, c'est un peu comme avec les définitions des grilles de mots-croisés, il faut s'habituer au style de celui qui les conçoit avant d'être bien à l'aise avec les instructions. La veille, nous avons déjà effectué un test en situation réelle, en participant au trajet facultatif entre La Roche-sur-Yon et Fontenay. C'est donc avec une certaine assurance que nous sommes partis, Julien Clarisse à la carte et moi au volant, pour rejoindre la première étape, au bout de 27 kilomètres.

Même si les départs étaient échelonnés à raison d'un nouveau par minute, il n'était pas toujours facile de conserver son propre rythme, entre ceux qui misaient sur des vitesses excessivement basses et qu'on ne pouvait pas facilement doubler, et ceux qui souhaitaient faire convoi, parfois en raison de l'absence de coéquipier. Pour notre part, nous souhaitions surtout jouer sur des phases de régénération les plus longues possibles à l'approche des intersections et dans les descentes, un pied léger dans les côtes sans pour autant ralentir le rythme des autres concurrents, et la recherche d'un bon compromis entre vitesse et consommation sur les profils neutres.

Après 14 kilomètres à travers la campagne, en passant Fontaines et Doix, le road-book nous proposait une halte d'une vingtaine de minutes à l'Abbaye de Maillezais. Le temps d'un café et d'une rapide visite du site, nous repartions à bord de la 66, après avoir échangé nos rôles, Julien et moi. Au bout de 13 nouveaux kilomètres sur le paisible réseau départemental, nous investissions la place de Verdun. Fin de la première étape : collation, photos, discussions entre concurrents, et recharge pour les hybrides branchés, les utilitaires, le scooter BMW, les véhicules à batterie de moins de 19 kWh, et la Leaf de TVE.



## **ETAPE 2/4 FONTENAY > FLEURY MICHON : 50 KM**

En repartant de Fontenay, l'instruction principale de Jean-François Villeret n'était pas superflue : « *Faites bien attention aux piétons et cyclistes : en cas de problème, n'oubliez pas que la presse conclura que c'est de la faute au véhicule électrique !* ». Je suis à nouveau au volant. A peine sortis de la place de Verdun, nous empruntons des petites rues et longeons parfois quelques étals du marché où se massent les chalands. Revenus sur les départementales boisées, le profil de la route est fait d'une succession de côtes et descentes empruntées par des cyclistes. Notre progression, dans un très beau décor consolateur, doit s'en accommoder : montées au rythme des vététistes, dépassements un peu musclés, et donc énergivores, lorsque la visibilité le permet enfin, etc.

Nous frisons Mervent puis pénétrons à Vouvant pour une halte au pied de la tour Mélusine. Là, notre inquiétude grandit au fil des minutes qui passent : pourquoi ne sommes-nous pas rejoints pas d'autres concurrents ? Nous suspectons un accident ! Il n'en est rien. En repartant dans l'autre sens, conformément au road-book, nous remarquons que les équipages se sont finalement arrêtés avant, devant l'église romane. Le parcours se poursuit, Julien aux commandes, toujours en empruntant des routes peu fréquentées. Nous traversons Antigny, Saint-Maurice, Mouilleron-en-Pareds, toujours en anticipant les ralentissements, pour une bonne gestion de l'énergie disponible dans nos batteries.

En suivant le tracé proposé par TVE, nous empruntons, pour le plaisir des yeux, un chemin d'ordinaire interdit aux voitures « *sauf autorisation* ». En roulant à 15 km/h au maximum, nous pouvons admirer une succession de moulins qui se cachent parfois derrière des bosquets. Encore une quinzaine de kilomètres, et nous arrivons chez Fleury Michon, à Pouzauges. Sur le parking : des bornes EVLink de Schneider, prévues pour les véhicules électriques de l'entreprise utilisés en autopartage. Des prises supplémentaires ont été ajoutées. Mais les Leaf, entre autres, ne sont pas programmées par l'organisation pour se brancher ici. En revanche, tous les concurrents profitent d'un très bon repas complet et se réjouissent de bénéficier d'un excellent accueil.



### **ETAPE 3/4 FLEURY MICHON > CHANTONNAY : 27 KM**

Globalement, les concurrents ont accusé un retard d'environ 15 minutes à l'arrivée chez Fleury Michon. Le départ, après le déjeuner, est repoussé d'autant, et même plus. Nous devons reprendre la route vers 13h07. Il est finalement plus de 13h30 lorsque le coup de sifflet est donné pour la 66 : l'ordre ayant été quelque peu perturbé par une difficulté, lié au site, à pouvoir se placer dans la file d'attente. Depuis la dernière charge, nous avons parcouru presque 90 kilomètres : la batterie dispose encore, a priori, de plus de la moitié de son énergie.

Au bout de 17 kilomètres, en passant par Monsireigne, nous bénéficions d'un arrêt touristique, pour visiter le Prieuré de Grammont. Mais tout le monde ne fera pas cette halte. Quelques équipages commencent à viser l'arrivée à La Roche-sur-Yon, au détriment du plaisir de découvrir. A partir de maintenant, difficile d'effectuer le parcours sans faire convoi. Plusieurs voitures engagées emboîtent notre rythme. Nous restons fidèles à notre éco-conduite toute en anticipation.

A Chantonnay, lez Zoé qui n'avaient pas encore pris leur tour de charge sont orientées vers des bornes adaptées. Sous les conseils de Jean-François Villeret qui connaît notre impératif vis-à-vis de la concession Nissan, nous ne faisons pas étape place Jeanne-d'Arc, alors qu'un café est offert par la ville. Nous nous orientons de suite vers la borne rapide de Ste-Florence, d'autant plus que l'heure tourne et que plusieurs Leaf et BMW i3 vont faire le même choix d'une recharge intermédiaire. Une décision qui ne joue pas en faveur du classement.



### **ETAPE 4/4 CHANTONNAY > LA ROCHE-SUR-YON : 59 KM**

En shuntant l'étape de Chantonnay, nous gommons le retard pris au départ de Fleury Michon. C'est là que nous assistons, hélas, à un comportement peu courtois et inadéquat de la part d'un concurrent. Nous le laissons passer plusieurs fois devant son impatience qui l'amène à se tromper plusieurs fois de route, et à revenir derrière nous à vive allure. A sa décharge, il est seul dans la voiture, et perdra beaucoup de temps à trouver la borne DBT-CEV de Ste-Florence, qu'il délaissera en raison des 2 voitures déjà en attente. De notre côté, nous patientons, le temps de la recharge partielle de 2 Leaf et d'une i3. Le road-book nous accorde 8 minutes de branchement. Finalement, en attendant qu'un autre concurrent arrive, nous régénérons la batterie à 80% en 18 minutes, afin de permettre à la concession Nissan de réutiliser la 66 le jour même, après notre restitution.

Il reste 36 kilomètres à effectuer. Nous tenons bon notre rythme d'éco-conduite, même si la fatigue se fait sentir, accentuée par l'effet stroboscopique des rayons du Soleil à travers les branches d'arbres. La circulation vers la Roche-sur-Yon se fait plus intense. Qu'importe, même en conduisant avec le pied léger, la Leaf s'insère parfaitement dans le trafic en tenant sans effort les 90 km/h lorsque c'est nécessaire.

Quand nous atteignons enfin le parking de la préfecture, lieu officiel d'arrivée du Vendée électrique Tour, la très grande majorité des concurrents sont déjà garés. Nous cherchons les hôtesses de l'organisation pour leur remettre le badge de recharge prêté par le SyDEV et communiquer notre consommation. Mais il déjà temps de regrimer dans les voitures pour la grande parade !



En charge à Ste-Florence (85) © Avem

## BILAN DE LA 66

Avec une autonomie estimée à 180 kilomètres sur une charge, obtenue grâce à notre vigilance aux commandes, nous savons que nous nous inscrivons bien dans la philosophie du rallye d'éco-conduite imaginé par TVE pour le SyDEV : disposer d'une autonomie suffisante pour les besoins quotidiens en déplacements plus ou moins locaux d'une entreprise. Nous avons passé une excellente journée, dans la bonne humeur. Je remercie personnellement Julien Clarisse pour avoir été un excellent et sympathique copilote. Je remercie également le SyDEV pour avoir souhaité cet événement majeur dans le monde de la mobilité électrique, et en particulier Pascal Houssard et ses collaborateurs qui étaient aussi sur le terrain pour que le Vendée électrique Tour soit un succès. Merci aussi à tous les concurrents qui, tout en étant engagés en qualité de professionnels, ont souvent très bien joué le rôle de touristes « *électrico-portés* ». Enfin, un grand merci à TVE, son équipe, et son dirigeant Jean-François Villeret, pour la qualité de l'organisation. C'est à lui que nous laissons le soin de clore cet article, en répondant à quelques questions.

## DITES-NOUS, JEAN-FRANÇOIS VILLERET !



### **Au chapitre des satisfactions...**

*Très clairement, le premier motif de satisfaction, c'est la forte évolution du nombre des engagés. Nous avons doublé d'une année sur l'autre. Nous avons 72 voitures et 3 motos présentes au départ. Je pense qu'aucun événement en France n'a réuni autant de VE sur un rallye. Cela illustre d'ailleurs l'importance du parc de VE en Vendée, où les chiffres sont supérieurs à la moyenne nationale. La Vendée se mobilise très clairement sur le sujet. D'ailleurs, cela démontre que le VE n'est pas uniquement un véhicule de ville comme on l'entend souvent.*

*Le deuxième motif de satisfaction, c'est d'avoir pu gérer autant de véhicules et surtout la recharge associée. Les infrastructures du SyDEV nous ont bien aidés pour les véhicules acceptant la recharge accélérée, comme la Zoé, ou rapide, comme la Nissan Leaf.*

*Nous sommes également ravis de la diversité des VE présents à l'événement : il ne manquait pas grand monde. A côté des 100% électriques, on a montré aussi des hybrides Plug-in, comme la Mitsubishi Outlander PHEV. Ces véhicules sont l'autre manière de rouler électrique, pour ceux qui ont régulièrement des kilométrages importants à effectuer. On avait aussi des modèles prestigieux, comme les Tesla ou la BMW i8. Aussi peu communs, le Kangoo électrique à prolongateur à hydrogène, des motos, ou l'Ellectra, un VE spécialement conçu pour les personnes à mobilité réduite.*

*Enfin, mon plus grand motif de satisfaction, c'est de voir à l'arrivée des étapes des concurrents qui ont la "banane", parce ce qu'ils se sont éclatés sur les petites routes que l'on a dénichées. Et quand un concurrent qui habite le secteur et fait régulièrement du vélo me dit qu'on lui a fait découvrir certaines routes, je me dis que l'on a bien travaillé. La Vendée possède de beaux itinéraires !*



### **...et à celui des améliorations à prévoir**

*Sur le rallye, je pense que tout a bien fonctionné, grâce à une préparation "lourde". L'arrivée à La Roche-sur-Yon a également été forte, avec beaucoup de public et de nombreuses animations complémentaires organisées par la ville. Voir des VE "fendre" la foule pendant la parade donnait un peu l'impression, toutes proportions gardées, d'assister à une étape du Tour de France cycliste. Au moment de cette parade, on devait d'ailleurs avoir entre 150 et 160 VE autour de la place, entre ceux du rallye, ceux d'une concentration à l'initiative de Pascal Houssard du SyDEV, et ceux en exposition. On a d'ailleurs dénombré 12 Tesla !*

*Finally, le seul bémol, c'est la fréquentation le vendredi sur le circuit de Fontenay-le-Comte. Cela montre qu'il est difficile de faire venir du public vers les VE, surtout en semaine, même si la cible était plutôt professionnelle. Il vaut mieux aller vers le public.*

### **Collaboration TVE / SyDEV**

*C'est TVE, filiale de Blue Com, qui gère nos rallyes comme le VET. En Vendée, nous avons la particularité de travailler conjointement avec le SyDEV dans la préparation de l'événement. Alain Leboeuf, son président, et Pascal Houssard, son directeur général, définissent les grandes lignes du projet et nous ouvrent les portes. Avec Pascal Houssard, nous sommes en lien constant. Ensuite, nous nous occupons de la préparation de l'événement et de la gestion opérationnelle. Le département de la Vendée nous amène aussi son concours, notamment financier.*

### **Les autres rallyes au planning 2015**

*Trois autres rallyes sont au programme cette année : la 4e édition du Tour Poitou-Charentes fin septembre, la 3e édition du Rallye européen VE en Moselle, et la première édition du France électrique Tour, 1.200 kilomètres en 4 jours, d'Auxerre (89) à Bordeaux (33), avec un passage par la Vendée et le Morbihan. Ce dernier projet est notre grande nouveauté. L'objectif est de montrer, qu'au-delà des 160 kilomètres par jour que nous réalisons sur les rallyes régionaux avec la recharge normale, un VE peut effectuer plus de 300 km/jour grâce à la recharge accélérée ou rapide. Nous voulons promouvoir ce type d'infrastructures, et aussi leur interopérabilité : un sujet important dès que l'on se déplace en dehors de sa zone habituelle avec un VE.*



### **Projets pour de nouveaux rallyes**

*On va essayer d'ajouter quelques événements à notre programme 2016. On a des contacts intéressants avec des syndicats d'électricité souhaitant promouvoir leurs infrastructures de recharge. Je constate d'ailleurs que les projets annoncés font une part de plus en plus importante à la recharge rapide, ce qui est très bien !*

### **Des perspectives avec les nouvelles régions**

*Avec les nouvelles régions qui vont voir le jour à la fin de l'année, cela donne des perspectives. Notre Tour Poitou-Charentes, le premier événement que nous avons créé avec l'aide de la Région et d'EDF, pourrait évoluer, par exemple, vers un tour du futur territoire. Nous sommes ouverts à toutes les hypothèses. Je crois, modestement, que nos événements contribuent à la pédagogie du VE. Quand je constate que des entreprises ayant été associées à un niveau ou un autre à l'un de nos événements se sont ensuite équipées en VE, je me dis que le message est passé. Mais il reste du travail !*