

ÉLECTRIQUE RENAULT : recharger en roulant

Le constructeur français, pour régler les problèmes d'autonomie, teste sur un Kangoo électrique un système de recharge par induction, sur une route spécialement équipée

Chargera-t-on un jour sa voiture électrique tout en roulant par induction ? Cette solution réduirait les problèmes d'autonomie qui pénalisent aujourd'hui le développement des véhicules à zéro émission. Les constructeurs travaillent le sujet, et notamment Renault qui teste, avec différents partenaires, un système permettant de délivrer une puissance de 20 kWh sur un Kangoo Z.E., cela en roulant jusqu'à 100 km/h.

Évidemment, on est encore loin de pouvoir rouler sur des autoroutes chargeuses. L'induction n'existe pour l'instant qu'en position statique. Mais il n'est pas interdit de penser que, dans un futur plus ou moins proche, on disposera de portions de route permettant de recharger sa voiture. Renault mène ses tests à Satory sur une piste de 100 mètres de long, équipée de bobines qui génèrent un champ magnétique.

Le Kangoo dispose, sous le plancher, de dalles lui permettant, à son passage, de capter ce champ magnétique et, grâce à un dispositif intégré, de le transformer en électricité.

On ne s'arrêtera plus

Pour l'instant, le constructeur au losange réussit à recharger deux Kangoo Z.E. qui se croisent. Si l'on roule



avec une voiture électrique 25 % du temps sur une route équipée de ce système à induction, on n'aura pas besoin de s'arrêter à une borne de recharge. Pour Renault, les enjeux sont importants. Les deux obstacles essentiels à l'achat d'une voiture électrique restent les autonomies res-

treintes et la rareté des infrastructures de recharge.

Il est en outre difficile pour les constructeurs de monter des batteries de plus en plus puissantes dans les voitures. Elles coûtent cher, de l'ordre de 400 euros au kWh, et pèsent lourd. D'où l'idée de dépla-

cer le problème de l'autonomie vers la charge et l'infrastructure, plutôt que de continuer à privilégier l'énergie embarquée. Avec ce système, on proposerait ainsi des voitures qui ne s'arrêteraient jamais pour recharger.

Quels coûts ?

Une nouvelle phase de tests va être lancée. Ils évalueront le fonctionnement et l'efficacité du transfert d'énergie aux véhicules, pour un large éventail de scénarios pratiques, y compris l'identification et l'autorisation d'accès, l'accord de niveau de puissance entre la chaussée et le véhicule, la vitesse et l'alignement du véhicule par rapport à la piste.

Ce système, que ce soit pour l'installation ou l'utilisation, pose cependant un problème de coût. On n'imagine pas que la recharge par induction puisse être gratuite. Combien cela coûtera-t-il, aux automobilistes, d'emprunter des autoroutes déjà très chères, équipées de ce système de recharge ? Ce sont des questions essentielles pour les clients qui, une fois les problèmes d'autonomie résolus, seront définitivement convaincus de l'intérêt de passer à l'électrique, si cela leur coûte nettement moins cher que l'essence.

Thierry Vautrat

L'INFO

Nissan, roi du taxi électrique



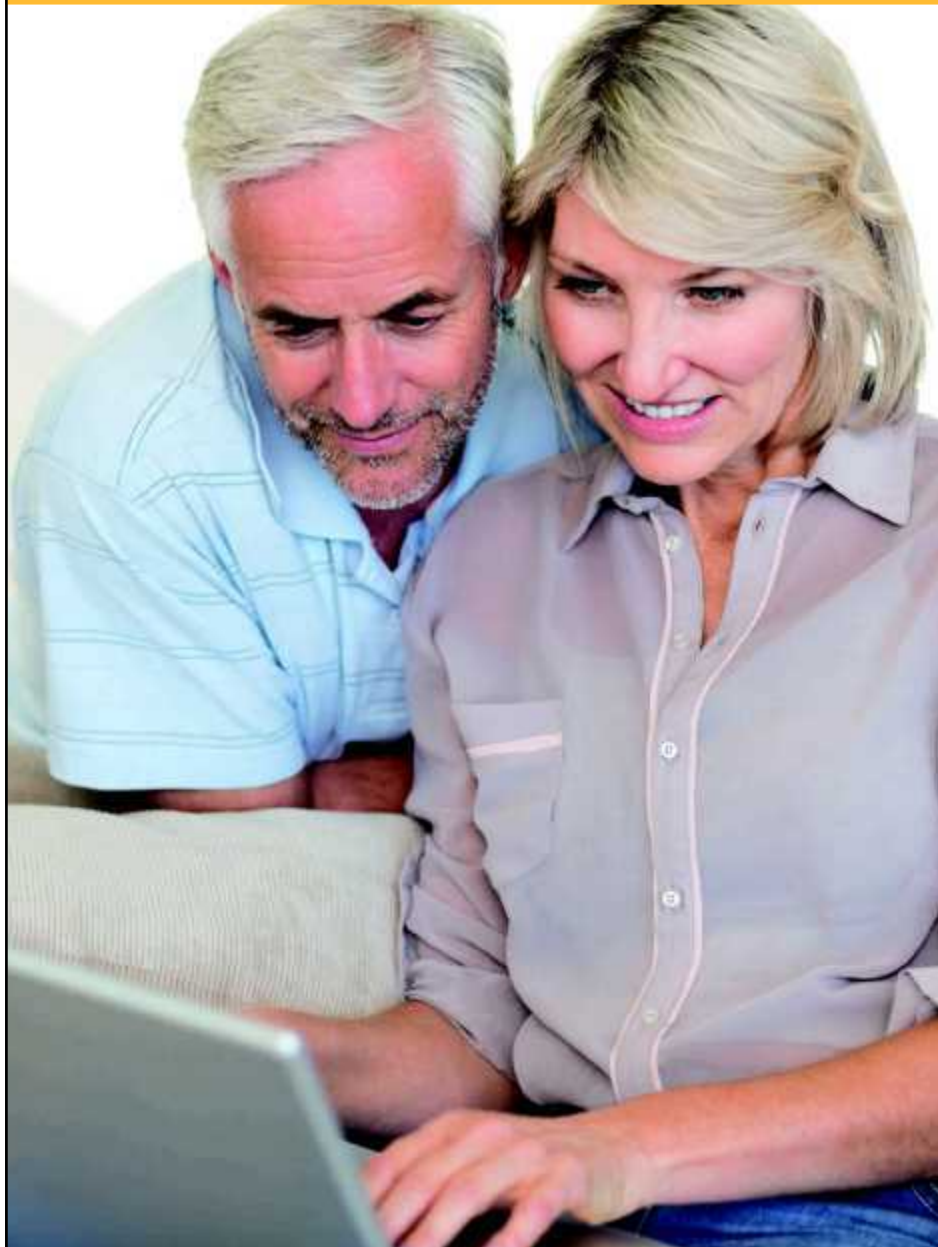
Près de 2 000 taxis 100 % électriques à travers le monde, dont 1 200 en Europe, c'est le chiffre qu'annonce Nissan, avec le sentiment d'avoir révolutionné cette activité, grâce à sa Leaf et à son e-NV 200.

En 2013, la compagnie de taxis japonaise Kikuyo avait été la première à convertir sa flotte aux véhicules Nissan.

Depuis, de nombreuses sociétés ont suivi son exemple, que ce soit en Espagne, aux Pays-Bas, en Hongrie, au Royaume-Uni, au Japon, au Mexique ou en Pologne. Aujourd'hui, les taxis Nissan circulent sur quatre continents, dans 26 pays et 113 villes à travers le monde.

ABONNEMENT

100% NUMÉRIQUE



L'info en continu !

À partir de **1€**/mois*

Abonnement 100% numérique
Sans engagement de durée

Pour en profiter, rendez-vous sur abonnement.sudouest.fr/digital

Offre réservée aux particuliers

*1€ le mois en cours et le mois suivant, puis 9,90 €/mois

Partageons plus que l'information

**SUD
OUEST**
www.sudouest.fr