

Les circuits automobiles français lancent leur mue électrique 🏎️

Parmi les 35 anneaux français, de plus en plus se tournent vers les véhicules électriques, notamment pour ouvrir en soirée leurs pistes aux entreprises ou aux particuliers. D'autres s'orientent vers la communication et la pédagogie autour des nouvelles mobilités.



La Beltoise BT01, véhicule électrique GT destinée à la formation au pilotage et à la compétition créé par Julien Beltoise, directeur du circuit de Haute-Saintonge, est au stade du prototype. (DR)

Par **Frank Niedercorn**

Publié le 1 juin 2022 à 13:38 | Mis à jour le 1 juin 2022 à 14:36

7.000 visiteurs, 15 millions de téléspectateurs, le circuit de l'Anneau du Rhin près de Colmar, dans le Haut-Rhin, s'apprête à accueillir une manche du WTCR, l'équivalent d'une coupe du monde des voitures de tourisme. Le plus gros événement jamais organisé sur l'anneau alsacien et qui devait se dérouler en Russie. Le directeur général du circuit, Joshua Reibel, va profiter de cette énorme vitrine pour promouvoir une

activité beaucoup plus silencieuse, la conduite de voitures électriques. De nouveaux modèles de bolides propres seront présents, des exposants mis en valeur, etc.

Si elle progresse sur les routes, la propulsion électrique est aussi en train d'envahir les circuits automobiles. « Le monde du sport mécanique a toujours été un laboratoire avec un temps d'avance sur les équipements que l'on retrouve sur la route », analyse Jean-Pierre Mougin, président du Groupement des professionnels des sports mécaniques (GPSM), qui chapeaute notamment les 35 circuits automobiles français.

Extension d'horaires

Au bord des pistes, le véhicule électrique a pourtant longtemps été considéré comme un aimable moyen de transport réservé aux citadins, reconnaît Joshua Reibel. « Il y a deux ans, nous avons pris conscience avec les concessionnaires venant faire des essais que les personnes qui prenaient le volant de ces autos étaient ravies de l'expérience. Et nous avons alors décidé de prendre le sujet très au sérieux. »

Depuis un mois, la piste est ainsi ouverte en soirée aux propriétaires de véhicules électriques. Ces derniers ont un grand intérêt : leur fonctionnement silencieux. Cela simplifie grandement l'obtention d'extension horaire, extrêmement difficile, sinon impossibles, à décrocher auprès des préfetures pour des véhicules thermiques. La tendance est générale et d'autres circuits comme ceux du Var ou d'Alès ont également ouvert leurs portes en soirée aux voitures électriques.

« Nous avons alors décidé de prendre le sujet très au sérieux. »

Le modèle économique de ces équipements repose sur plusieurs activités : location d'heures de conduite aux particuliers le week-end ou aux entreprises la semaine, essais industriels de voiture, billetterie des courses automobiles. La plupart d'entre eux dégagent quelques millions d'euros de chiffre d'affaires, dix fois moins que les rares mastodontes comme Paul Ricard, au Castellet, ou Le Mans.

Le virage électrique va toutefois demander de gros investissements liés à la recharge des véhicules. Le circuit de La Ferté-Gaucher, le dernier construit en France, en 2008, a

bénéficié dès l'origine de l'installation de deux postes d'alimentation électrique qui permettent aujourd'hui d'alimenter quatorze bornes de recharge rapide. « Lorsque les constructeurs viennent en démonstration, ils peuvent recharger dix voitures en même temps. Pour d'autres circuits, c'est plus compliqué puisque cela pourrait exiger de tirer des lignes électriques de forte puissance », reconnaît Pascal Desplanques, le directeur du circuit.

Nouveau véhicule GT

Si l'avènement du véhicule électrique constitue une occasion de croissance, c'est aussi par le besoin de pédagogie. Les projets se multiplient comme à Charade, en Auvergne, ou bientôt à Pau-Arnos. « On voit que les entreprises s'interrogent face à l'arrêt du diesel et au renouvellement de leurs flottes de véhicules. Elles sont souvent un peu perdues face aux choix à opérer », analyse Nadia Teulé Boulin, la directrice opérationnelle du circuit.

Dès le mois de septembre, Pau-Arnos va lancer Mob'Exper : une offre élaborée en partenariat avec Eric Barbaroux, fondateur d'Electric Formula : « Nous voulons offrir aux entreprises et aux particuliers une expertise puis une expérience. Après avoir reçu toutes les informations économiques, techniques et d'usage autour des nouveaux véhicules, nous mettrons les gens au volant dans un contexte à la fois sécurisé et ludique. »

Ineos va fabriquer un petit 4x4 électrique dans son usine de Moselle

Mobilité électrique : le déploiement des bornes de recharge s'intensifie en Ile de France

Il faut aller plus loin estime Julien Beltoise, directeur du circuit de Haute-Saintonge, en Charente-Maritime, qui avait été dessiné par son célèbre père, Jean-Pierre, quelques années avant son décès. « Si nos activités du week-end liées aux particuliers venant se faire plaisir vont durer encore des années, celles de la semaine liées aux entreprises avec du team building ou des essais sont menacées à cause des nuisances sonores, de la pollution et de l'image du sport automobile. Le problème est qu'il n'existe pas d'auto électrique destinée à ce marché. »

Afin de « s'intégrer dans la transition énergétique pour préserver cette activité événementielle », le pilote s'est lancé dans le développement d'un véhicule électrique GT, la Beltoise BT01, spécifiquement destinée à la formation au pilotage et à la compétition. Pour industrialiser son prototype, la start-up espère désormais réaliser une deuxième levée de fonds.

Paris E-Prix en sursis

Le championnat de Formule E qui privilégie les circuits urbains et se déroule sur 12 courses passera cette année par Monaco, Berlin, Rome et Londres mais ne s'arrêtera pas à Paris. Et le Paris E-Prix, qui a déjà connu quatre éditions depuis 2016, sur un circuit de 2 kilomètres autour des Invalides, pourrait ne pas avoir lieu non plus en 2023. La décision est du ressort de la Fédération internationale de l'automobile (FIA). « Il y a beaucoup de candidatures de villes capables de mobiliser des sponsors ce qui n'est pas le cas de Paris, qui connaît déjà beaucoup de grands événements comme Roland Garros, la Coupe du monde rugby l'an prochain ou les JO en 2024 », explique Eric Barbaroux, fondateur de la société Electric Formula, organisateur du Paris E-Prix et à l'origine de ce concept de course de monoplaces électriques en 2009. Sa compétition Formulec ayant avorté faute de soutiens financiers et institutionnels, elle avait été rachetée en 2012 par l'actuel organisateur soutenu par la FIA.

Frank Niedercorn (Correspondant à Bordeaux)