

Le fait du jour

Objectif zéro émission p

MONDIAL DE L'AUTO Le salon de Paris, qui ouvrira ses portes demain, est marqué par les efforts importants consentis par les constructeurs en faveur de la voiture électrique. Tous préparent des modèles pour leur gamme de 2020

THIERRY VAUTRAT
ENVOYÉ SPÉCIAL
t.vautrat@sudouest.fr

Carlos Ghosn est arrivé sur son stand en Zoé. Pour le patron du groupe Renault-Nissan, qui ambitionne de produire 10,7 millions de voitures en 2017 et de devenir ainsi le constructeur n°1 dans le monde, l'image était symbolique. Il était nécessaire de dire, au Mondial de l'auto qui ouvrira demain ses portes au public et se tiendra jusqu'au 16 octobre, à Paris, que le futur serait électrique.

Et pour conforter son propos, il a révélé que Zoé, la voiture électrique la plus vendue en France, dispose désormais d'une batterie dont la capacité a pratiquement doublé, offrant une autonomie de 400 km en cycle NEDC, soit 300 km en cycle urbain. On peut donc commencer à voyager.

L'I.D. de Volkswagen

Le futur risque en effet d'être électrique. Les constructeurs ont beau vendre de plus en plus de voitures chaque année, au point qu'ils pourraient bien atteindre en 2016 les volumes de 2007, ils savent tous qu'il leur faut absolument réduire leurs émissions de CO₂ pour proposer des gammes à zéro émission dans un futur assez proche.

Ce souci du zéro émission est donc l'un des leitmotivs de ce Mondial. Ain-

si, Volkswagen a dévoilé hier son concept-car I.D., une voiture électrique et autonome disposant de batteries dans le plancher lui offrant 600 km d'autonomie. Elle devrait déboucher sur un modèle commercialisé en 2020 qui servira de base à toute une gamme, la firme de Wolfsburg s'étant fixé la production de 1,5 million de voitures électriques en 2025.

Mercedes, également très préoccupé par le sujet, prépare sa Génération

EQ, une gamme de voitures électriques qui devrait voir le jour d'ici à 2020. Et pour témoigner de sa volonté, la marque a révélé un SUV EQ doté de deux moteurs d'une puissance de 300 kW,

avec 500 km d'autonomie. Chez Opel, c'est l'Ampera-e, sa batterie de 60 kWh et son autonomie de 300 km qui tenaient la vedette.

Clairement, tous les constructeurs accélèrent sur l'électrique, poussés par Tesla, qui possède une longueur d'avance et se prépare à lancer sa Model 3, voiture du segment C, entièrement électrique.

Autonomes et connectées

Toutes ces voitures sont également autonomes et connectées à Internet. C'est le deuxième axe de



Mercedes-Benz a présenté son SUV EQ doté de deux moteurs d'une puissance de 300 kW, avec 500 km d'autonomie. PHOTO AFP/MIGUEL MEDINA

travail des constructeurs, motivés par des soucis de sécurité. La plupart, comme Volvo, Mercedes, Audi et Tesla, proposent déjà des voitures qui peuvent rouler seules sur autoroute ou dans les embouteillages, avec tout de

même la nécessité pour le conducteur de garder ses mains sur le volant. Mais des logiciels chez Tesla et Volvo permettent de les sortir de leur place de parking avec son téléphone. Mercedes travaille sur une application qui

permettrait de laisser sa voiture devant le cinéma et de la laisser aller se garer toute seule...

Les SUV séduisent

Demain, on pourra lire, travailler ou regarder un DVD au volant de sa

Quelle technologie finira par s'imposer ?

MARCHÉ Les nouvelles motorisations commencent à séduire. Mais il existe encore des barrières. Le point avec Jean-François Belorgey, associé responsable du secteur automobile chez Ernst & Young

« Sud Ouest » Les constructeurs sont de plus en plus présents sur le marché des voitures électriques. Les consommateurs sont-ils prêts à suivre ?

Jean-François Belorgey Il existe quatre motorisations différentes : le tout électrique, l'hybride classique, l'hybride rechargeable et la pile à combustible avec l'hydrogène. Avec l'hybride classique, on a vu que le marché était raisonnablement prêt. La France n'est pas le meilleur exemple, mais l'hybride y représente tout de même 3 % du marché. Les consommateurs ont bien compris de quoi il s'agissait, mais le système reste assez cher. L'hybride rechargeable, quant à lui, pose un autre problème : c'est celui de la réalité de l'hybridation dans

son usage. Il semble que les gens choisissent cette motorisation qui existe actuellement sur des véhicules plutôt haut de gamme pour se donner bonne conscience, mais que, dans la réalité, ils ne rechargent pas autant que nous pourrions le penser.

Quelle est la place du tout électrique ?

Le marché est visiblement moins prêt. Pour l'instant, il existe deux barrières. La première concerne l'autonomie, même si les craintes des consommateurs ne sont pas vraiment fondées pour les citadines, concernées par des parcours relativement limités. Mais les choses évoluent puisque les fabricants annoncent des au-

tonomies de 300 à 350 km. La seconde concerne les infrastructures de recharge. Quelques villes ont fait des efforts, mais il n'y a pas de sites de recharge sur les autoroutes. C'est un vrai problème.

L'avenir est-il à l'hydrogène ?

Toyota a mis sur le marché la pile à combustible. C'est une technologie intéressante. Il n'y a pas de problème d'autonomie. C'est rapide à recharger, et il est facile d'installer des bornes d'alimentation. Aujourd'hui, cela reste une technologie très coûteuse. Mais les fabricants disent que les prix baisseront en 2020 et qu'à partir de 2025 les prix seront équivalents à ceux d'une voiture à essence d'aujourd'hui. Pour l'instant, il existe un

seul véhicule sur le marché, mais ce qui est intéressant c'est de voir que les solutions autres que le pétrole sont diverses. Elles ont chacune leurs contraintes. Il est difficile de savoir si, dans dix ans, une technologie aura pris le dessus sur les autres ou si diverses motorisations cohabiteront en fonction des usages. Normalement, à terme, l'hybride devrait être contesté en raison de sa complexité et de son coût alors qu'il est aujourd'hui le seul à avoir un peu percé.

La voiture autonome est l'autre grande innovation annoncée.

Aujourd'hui, on parle d'assistance à la conduite. Le stade ultime, c'est l'autonomie complète avec une voiture qui n'a même plus besoin de volant.



Jean-François Belorgey. PHOTO DR

Celle-ci n'est pas pour demain, si tant est qu'elle existe vraiment un jour. En revanche, diverses solutions sont en train d'arriver sur le « hands off ». Cette conduite pourrait très bien fonctionner dans les embouteillages ou sur autoroute. D'ici à la fin de la décennie, on devrait voir arriver une vraie offre sur le marché.

Recueilli par Pierre Tillinac

our les constructeurs



TreZor et LaFerrari Aperta sont les stars de la Porte de Versailles

NOUVEAUTÉS Le Mondial ne mériterait pas son nom s'il ne présentait pas quelques voitures de rêve, comme les concept cars français et italiens

Le Mondial de l'auto, c'est aussi une très belle vitrine pour les constructeurs, qui laisse toute liberté à leurs bureaux d'études pour concevoir des modèles de rêve. Ainsi Renault a révélé hier un sublime concept car électrique baptisé TreZor. Il s'agit d'une voiture de sport dotée d'un moteur de Formule E de 350 chevaux, dessinée par Laurens van den Acker, le patron du style du constructeur français.

Longue de 4,77 m, haute de seulement 1,01 m, elle s'ouvre par le haut, toute la partie supérieure se soulevant grâce à des verrins. Cette TreZor, voiture connectée et autonome, constitue sans conteste la plus belle nouveauté du Mondial avec, chez Ferrari, une version spider de la LaFerrari, baptisée Aperta. Elle dispose d'un moteur V12 de 6,2 l de 800 chevaux, associé à une machine électrique de 120 kW (160 chevaux), développant l'impressionnante puissance de presque 1 000 chevaux.

La promesse du CXperience

Si Peugeot ne présente pas de concept car et se contente du 3008 DKR qu'il engagera au Dakar 2016, chez Citroën, on trouve une spectaculaire CXperience, voiture basse, racée et élégante qui reprend les codes esthétiques de la marque. C'est une sorte de compromis entre CX et C6. Doté d'un moteur hybride essence de 300 chevaux, avec une petite batterie de 13 kWh, ce concept car long de 4,85 m préfigure le prochain haut de gamme de la firme aux chevrons.

Hyundai fait sensation avec sa Ioniq disponible soit en tout électrique, soit en hybride, ou en hybride rechargeable. Le constructeur coréen présente également un concept car intéressant, le RN30, une voiture de sport très exubérante basée sur l'I30. Doté d'un moteur de 380 chevaux, avec un couple de 451 Nm, ce concept car devrait donner naissance à



TreZor, une Renault électrique autonome et connectée. PHOTO AFP

une version plus civilisée, appelée à concurrencer Volkswagen Golf GTI et Peugeot 308 GTI.

Le rechargeable très prisé

L'hybride rechargeable est à l'honneur chez Toyota qui expose sa Prius « plug-in », après avoir sorti, au printemps dernier, la version « full hybrid ». Les deux voitures sont extrêmement semblables. Cette nouvelle version dispose d'une batterie de 8,8 kWh, au lieu de 4,4 précédemment. Elle est équipée d'un bloc électrique de 68 kW, à côté de son moteur 4 cylindres 1,8 l à cycle Atkinson. Il faut trois heures pour la recharger sur une prise domestique.

Chez Porsche, la nouvelle Panamera s'offre également une version hybride rechargeable, avec une batterie de 9,4 kWh, un bloc électrique de 70 kW, soit 95 chevaux, pour une puissance totale de 416 chevaux. Elle annonce 71 g de CO₂/km et un temps de recharge de moins de quatre heures sur une prise de 10 ampères.

C3, Rio et Micra ensemble

Du côté des nouveautés, on peut voir les dernières versions de quelques-unes des citadines les plus prisées en France, à commencer par la

nouvelle Citroën C3, qui abandonne ses formes rondes pour un dessin plus dynamique, avec des lignes plus tendues.



Le Kodiaq de Skoda. PHOTO AFP

C'est également le cas pour sa rivale de chez Nissan, la Micra, ou pour celle de Kia, la Rio, qui fait totalement oublier le modèle précédent, relativement anonyme. Chez Skoda, la nouveauté s'appelle Kodiaq, la version tchèque du Volkswagen Tiguan, qui entrera en concurrence à la fois avec son cousin allemand et son cousin espagnol, le Seat Ateca, conçu exactement sur la même base.

T. V.

voiture ou de son SUV, puisque cette forme de carrosserie semble de plus en plus s'imposer à la clientèle. Beaucoup de SUV se sont révélés Porte de Versailles hier, les 3008 et 5008 de Peugeot, le X2 chez BMW, qui sera une version coupé du X1. C'était également le cas chez Skoda qui, avec le Kodiaq, propose une ver-

sion tchèque du Volkswagen Tiguan (lire ci-contre). Audi, de son côté, a levé le voile sur une nouvelle version de son Q5, le SUV le plus vendu au monde. Enfin, Toyota expose un C-HR avant-gardiste. Ce modèle ne dispose pas de diesel mais de blocs essence et surtout hybrides. Logiquement pour Toyota.

Les grands absents du salon

Le Mondial de l'auto sonne un peu creux cette année, car un certain nombre de constructeurs ont décliné l'invitation parisienne. C'est le cas de Ford, Volvo et Mazda mais aussi de Rolls-Royce, Lamborghini, Lotus et Bentley. Ces constructeurs expliquent leur absence par le fait qu'ils n'ont pas de nouveautés à présenter.

La réalité est sans doute ailleurs. Il y a d'abord que le salon parisien fait la part belle aux marques françaises, qui occupent tout le pavillon 1. Mais, pour Ford et Volvo, ça ne paraît pas être la raison essentielle : ils se trouvaient aussi dans le pavillon 1. Seulement leur emplacement faisait que leurs stands étaient souvent détruits lors de manifestations.

Il y a aussi que, pour être présent à Paris, il faut s'acquitter d'une somme importante, avec un prix du mètre carré fixé à 170 euros HT, quel que soit l'emplacement – dans le pavillon 1 (le plus couvré) ou le 3, avec les accessoiristes... Et il reste ensuite à aménager son stand, ce qui coûte une petite fortune, même si les constructeurs utilisent les mêmes décors chaque fois.

Certains constructeurs privilégient aussi d'autres salons. Pékin ou Shanghai, qui se tiennent en alternance dans un pays – la Chine – où ils réalisent des chiffres de ventes plus impressionnants qu'en France, où le marché est dominé par les citadines, Clio et 208 en tête. Enfin, Genève, Los Angeles sont toujours très prisés, alors que le Consumer Electronic Show, ce salon des innovations à Las Vegas, a le vent en poupe.

T. V.



Aperta, la version spider de la Ferrari LaFerrari, et sa puissance de près de 1 000 chevaux. PHOTO AFP