

# La course à la voiture électrique

**D**urcissement des réglementations en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> flambée du prix du pétrole... Les véhicules électriques devraient connaître un fort développement dans les années à venir. Le salon Ever Monaco, qui ouvre ses portes demain (27 au 30 mars), fera la part belle aux dernières innovations consacrées aux véhicules écologiques. Poussés par les grandes villes soucieuses de réduire la pollution et d'améliorer la fluidité de la circulation, les constructeurs ne peuvent plus se détourner de cette solution à zéro émission de CO<sub>2</sub>. En France, un bonus écologique de 5000 euros est accordé pour tout achat d'un véhicule électrique et le stationnement est gratuit. De Renault à General Motors, en passant même par BMW, de nombreux constructeurs automobiles fourmillent de projets.

Il y a plus de dix ans, déjà, la voiture électrique avait fait parler d'elle. Jacques Calvet, alors

président de PSA Peugeot-Citroën, prédisait 200 000 véhicules en circulation vers 2005-2010. Le constat est cruel : seulement 15 000 unités ont été achetées par des ministères, des entreprises publiques, des municipalités. Pionnier, PSA a même fini par jeter l'éponge.

Mais la donne aujourd'hui a changé. «*Nous sommes entrés dans une période où tout le monde a à l'esprit que l'énergie va devenir rare et chère. Par ailleurs, l'environnement est devenu un facteur politique. Tout cela favorise le véhicule électrique*», souligne Carlos Ghosn, le patron de Renault-Nissan. Le constructeur automobile a présenté, fin janvier, un projet de voiture électrique en Israël pour 2011. D'autres contrats devraient être signés en Europe et en Asie d'ici à deux ans. Renault prévoit de lancer un véhicule tout-électrique en France en 2012.

Vincent Bolloré travaille, lui, avec le carrossier et designer italien Pininfarina à la production et à la commercialisation, en septembre, d'une voiture 100 % électrique, baptisée actuellement Bluecar. Elle offrira une autonomie de 250 kilomètres en circulation urbaine. Les deux groupes envisagent de lancer ce véhicule simultanément en Europe, aux Etats-Unis et au Japon. La commercialisation se fera via un leasing au prix de 500 euros par mois. Les deux partenaires prévoient de produire 1 000 véhicules en 2009, 4 000 en 2010 et 10 000 en 2012.



© G. ROLLEPNEA



© NEWTEON

En haut, la Bluecar de Vincent Bolloré, en bas, le modèle Doblò de l'italien Micro-Vett Newteon présélectionné par La Poste.

Mais la première voiture électrique pourrait venir du froid. Le constructeur norvégien Think veut mettre très prochainement sur le marché une petite voiture, la Think City, dont l'autonomie sera de 180 kilomètres pour une vitesse maximale de 100 kilomètres/heure. Le constructeur devrait répondre à l'appel d'offres lancé prochainement par la Mairie de Paris. Celle-ci veut proposer un service de partage de voitures, baptisé Autolib'. «*Le lancement de ce service devrait avoir lieu fin 2009, indique-t-on à la mairie de Paris. Mais pour l'instant, ni le tarif, ni le fonctionnement, ni le périmètre n'ont été définis.*»

Il est évident que le moteur électrique ne détrônera pas le moteur thermique.

“ Le lancement de ce service devrait avoir lieu fin 2009 ”

La Mairie de Paris, à propos du service Autolib'

L'autonomie des batteries ne devrait pas dépasser les 250 kilomètres, l'usage devrait donc être essentiellement urbain. Selon M. Ghosn, cette nouvelle façon de conduire pourrait concerner 15 % du marché mondial, soit quelque 10 millions de voitures.

Deux technologies sont en concurrence. Le lithium-ion, soutenu par la majorité des constructeurs et le lithium-métal-polymère développé par Bolloré dans son usine bretonne. Les deux présentent néanmoins un inconvénient spécifique: un échauffement lors de la recharge pour le lithium-ion, un coût de fabrication élevé et un temps de recharge relativement long (cinq heures environ) pour le lithium-métal-polymère.

Toutefois, la technologie du tout-électrique a aussi ses détracteurs. Le réseau Sortir du nucléaire rappelle que la voiture électrique n'est pas «*propre*», sauf si ses batteries sont rechargées avec des énergies renouvelables. «*Si elle est rechargée avec de l'électricité nucléaire, une voiture électrique contribue à toutes les tares de l'industrie atomique : production de déchets radioactifs, risques d'accident nucléaire, rejet de produits radioactifs et chimiques dans l'environnement...*», souligne le réseau. Toutefois, il est possible comme c'est le cas, par exemple, à Clermont-Ferrand ou à Montmélian de recharger les batteries avec des énergies renouvelables. De fait, à Montmélian, une centrale photovoltaïque installée sur le toit des ateliers municipaux transforme la lumière du soleil en électricité. Cette production d'énergie permet aux quatre véhicules électriques de la ville de parcourir annuellement 73 000 kilomètres. Chaque année, la station solaire produit l'équivalent de 7 000 litres d'essence et évite le rejet dans l'atmosphère de plus de douze tonnes de CO<sub>2</sub>. ■

Nathalie Brafman