Le pari fou de Renault : miser sur la voiture 100% électrique

13/01/2010 à 10h00

Alors que ses concurrents, prudents, préfèrent développer le moteur hybride, la marque au losange investit à fond dans le véhicule tout électrique. Fabrication des batteries, installation des bornes de recharge… L'enjeu est énorme.

Zoé a une drôle de bouille. Avec ses prises d'air sur les côtés qui ressemblent à des babines, ses phares effilés et son long pare-brise incliné, on dirait un gros chat prêt à bondir. En silence bien sûr. Et sans rejeter le moindre CO2 ! Car la Zoé ZE, pour «zéro émission», est le fleuron de la gamme de véhicules 100% électriques sur laquelle planche activement Renault-Nissan. Attendue en 2012, cette citadine, cousine de la Clio, disposera de commandes tactiles que l'on fera apparaître en effleurant le tableau de bord ; de cellules photovoltaïques en nid-d'abeilles pour alimenter la climatisation ; et d'une peau en polyuréthane pour protéger la carrosserie des petits chocs.

> ***Le hic, c'est que Renault est le seul constructeur à faire ces prévisions. Martin Winterkorn, le patron de Volkswagen, qui a dévoilé son futur véhicule E-Up ! au Salon de Francfort en septembre dernier, ne prédit à l'électrique que 1,5% du marché mondial d'ici dix ans. Au mieux. «Promettre que cette technologie du futur est prête pour la production de masse est un mensonge,» s'est même énervé le patron allemand.***

Même scepticisme chez Peugeot-Citroën. Le groupe proposera bien fin 2010 une petite citadine zéro essence, l'iOn, dérivée de la Mitsubishi i-MiEV. «*Mais le tout électrique est une voie*

que nous ne suivrons pas,» déclare Philippe Varin, le président du directoire de PSA. Ses ingénieurs travaillent plutôt sur l'amélioration des moteurs existants. Et, comme beaucoup de constructeurs, ils préparent pour 2012 une 3008 hybride «*plug-in,*» mi-thermique, mi-électrique, qui pourra se recharger sur le secteur et afficher dix fois plus d'autonomie qu'une Toyota Prius. «*Le souci, c'est qu'en développant deux technologies sur un même véhicule on fait exploser son coût,* rétorque Patrick Pélata, le directeur général de Renault. *Sans parler de son poids, qui rendra difficiles les virées en montagne.*»

Contre vents et marées, la marque au losange mise donc sur le 100% watts. Un pari osé, qui l'oblige à relever plusieurs défis. Un gros délire de Carlos Ghosn, le président du groupe ? Pas si sûr. Selon les plans de Renault, la Zoé devrait représenter les deux tiers des ventes du groupe en Europe sur le créneau des voitures électriques. Quand ça ? «*A terme,*» a éludé le patron. Mais il est prêt à mettre le paquet : il prévoit de consacrer pas moins de 4 milliards d'euros au développement de ces nouveaux véhicules – Zoé aura deux sœurs, la berline Fluence et le Kangoo ZE, et une cousine, la Nissan Leaf – quitte à sacrifier d'autres programmes, comme le remplacement de l'Espace et de la Vel Satis. Au Technocentre de Guyancourt, en région parisienne, un millier d'ingénieurs et de techniciens s'affairent déjà sur le sujet.

Un impératif, martèle Carlos Ghosn : en 2013, la réglementation européenne imposera aux constructeurs de ne pas dépasser un seuil d'émission moyen de 130 grammes de CO2 par kilomètre, contre 158 aujourd'hui. En 2020, le couperet tombera même à 95 grammes. A cette date, prédit-on chez le français, la voiture électrique représentera 10% du marché mondial, soit 6 millions de voitures, et 20% des ventes du groupe.

Capital