

Accumulateurs et antidépresseurs

Auto Reflet d'une industrie sinistrée, le salon de Detroit s'ouvre dans une ambiance tendue. Pour plaire à Washington, mais aussi parier sur l'avenir, les constructeurs misent sur les modèles électriques à «prolongateur d'autonomie»

Luc Debraine, Detroit

Les Américains n'achètent plus guère de voitures. Cela se ressent sur les stands du Cobo Hall, le centre des congrès de Detroit. Le salon automobile de «Motor City», la ville de General Motors, Ford et Chrysler, fait profil bas. Les réceptions fastueuses, les lancements fracassants, les prototypes exubérants sont oubliés. Place aux discours brefs et aux présentations modestes de nouveaux modèles. Bill Ford, le descendant du fondateur de la célèbre marque, invitait dimanche les journalistes à aller voir une étude de véhicule électrique «dehors, parquée sur le trottoir d'en face». Comme il fait - 5° dans le Michigan, sa proposition n'a pas déclenché un fort mouvement de foule.

Mais nous sommes aux Etats-Unis. Les moments de petite ou grande dépression resserrent les rangs. Plusieurs centaines d'employés de Ford et GM ont assisté ce week-end aux présentations de presse, soutenant avec chaleur leurs patrons aux mines grises. Chacun sait ici que les marques locales, sous perfusion de l'Etat fédéral (sauf Ford), sont en situation de survie. Samedi, le «Center for Automotive Research» d'Ann Arbor, près de Detroit, disait ne pas attendre d'embellie avant 2013. Et que Washington sera sous peu contraint de réinjecter des milliards de dollars dans GM et Chrysler pour qu'ils puissent aller de l'avant.

L'autre contraste avec les précédentes éditions du salon de Detroit est l'évacuation des gros V8 gloutons au profit de petits modèles de voitures, pour une bonne part électrifiées. Cet élan vertueux à zéro émission nocive est d'abord

politique. Il s'agit de caresser la nouvelle administration présidentielle dans le sens du poil, et d'obéir aux membres du congrès qui ont allongé les billets verts pour que Detroit se mette enfin à la même couleur. Barack Obama a l'objectif ambitieux de mettre un million de voitures hybrides rechargeables sur la route d'ici à 2015. Il a aussi décrété que la moitié des véhicules qui seront achetés par le gouvernement fédéral (60 000 par année) devront être hybrides.

«La voiture est techniquement prête. Nous sommes en train de préparer la production en série»

Aussi, dans le salon, chacun y va de son prototype, respectivement tout électrique, mixte, rechargeable sur le réseau, ou encore doté d'un «prolongateur d'autonomie». Cette dernière solution semble la plus prometteuse, car elle atténue l'angoisse des faibles rayons d'action des voitures à batteries. Le principe en est simple, et d'ailleurs connu depuis plus d'un siècle. Ferdinand Porsche l'appliquait déjà à ses premières voitures vers 1900, notamment à celle qui lui servait à trimballer l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche pendant son service militaire.

Une telle voiture peut rouler sur la seule énergie de sa batterie, aujourd'hui constituée d'accumulateurs lithium-ion, pendant une quarantaine de kilomètres. Lorsque la batterie commence à flancher, un petit moteur à combus-

tion interne se met en marche à un régime constant pour jouer le générateur d'électricité. A aucun moment ce moteur ne fait tourner les roues de la voiture. Celle-ci n'est propulsée que par l'électricité. La batterie se recharge aussi sur le secteur. L'autonomie totale du modèle peut ainsi dépasser les 600 km. Les émanations locales de CO₂ sont faibles. Voire nulles quand le véhicule est utilisé sur des parcours de moins de 40 km (80% des trajets quotidiens des deux côtés de l'Atlantique).

General Motors mise gros sur sa Volt à prolongateur d'autonomie, qui sera commercialisée aux Etats-Unis puis ailleurs dès la fin de 2010, d'abord avec une production réduite. «La voiture est techniquement prête, confiait dimanche au *Temps* Bob Lutz, 76 ans, l'insubmersible patron américano-suisse du développement chez General Motors. Nous sommes en train de fabriquer les outils industriels pour la produire en série. Dès cet été, nous allons en fabriquer des centaines d'exemplaires pour les mettre rudement à l'épreuve, sur, au total, des millions de kilomètres».

GM a déjà dépensé plus de un milliard de dollars sur la mise au point de la Volt. La voiture elle-

même sera onercuse, comme d'ailleurs les autres modèles

Sur ce terrain-là, les outsiders courent plus vite que les mammoths industriels

«plug-in» de la concurrence. Ce positionnement haut de gamme tombe mal avec la rareté du crédit bancaire et une essence à nouveau bon marché aux Etats-Unis. Le prix de la Volt est pour l'heure estimé à 40 000 \$, ce qui fait cher le volt. «Nous n'allons pourtant rien gagner avec cette voiture dans un premier temps», assure Bob Lutz, qui comme d'autres patrons de l'automobile américaine espère que les politiciens accorderont des aides substantielles aux

acheteurs de ces véhicules moins polluants.

GM présente également à Detroit une impressionnante Cadillac électrique, la Converj, qui reprend la plate-forme de la Volt. Chrysler y va également de son futur modèle «plug-in», ainsi que Ford. Mais les outsiders courent plus vite que ces mammoths industriels. Le petit constructeur californien Fisker commercialisera dès novembre prochain sa très sportive Karma. Celle-ci développe 400 chevaux, peut au besoin atteindre 200 km/h, mais roule sans problème sur un modèle purement électrique sur plusieurs dizaines de kilomètres. L'éco-chic Fisker, créée par le designer danois Henrik Fisker, sera fabriquée en Finlande et vendue aussi bien aux Etats-Unis qu'en Europe. Plus de 130 Karma ont déjà été vendues, dont plusieurs en Suisse. Son prix aux Etats-Unis

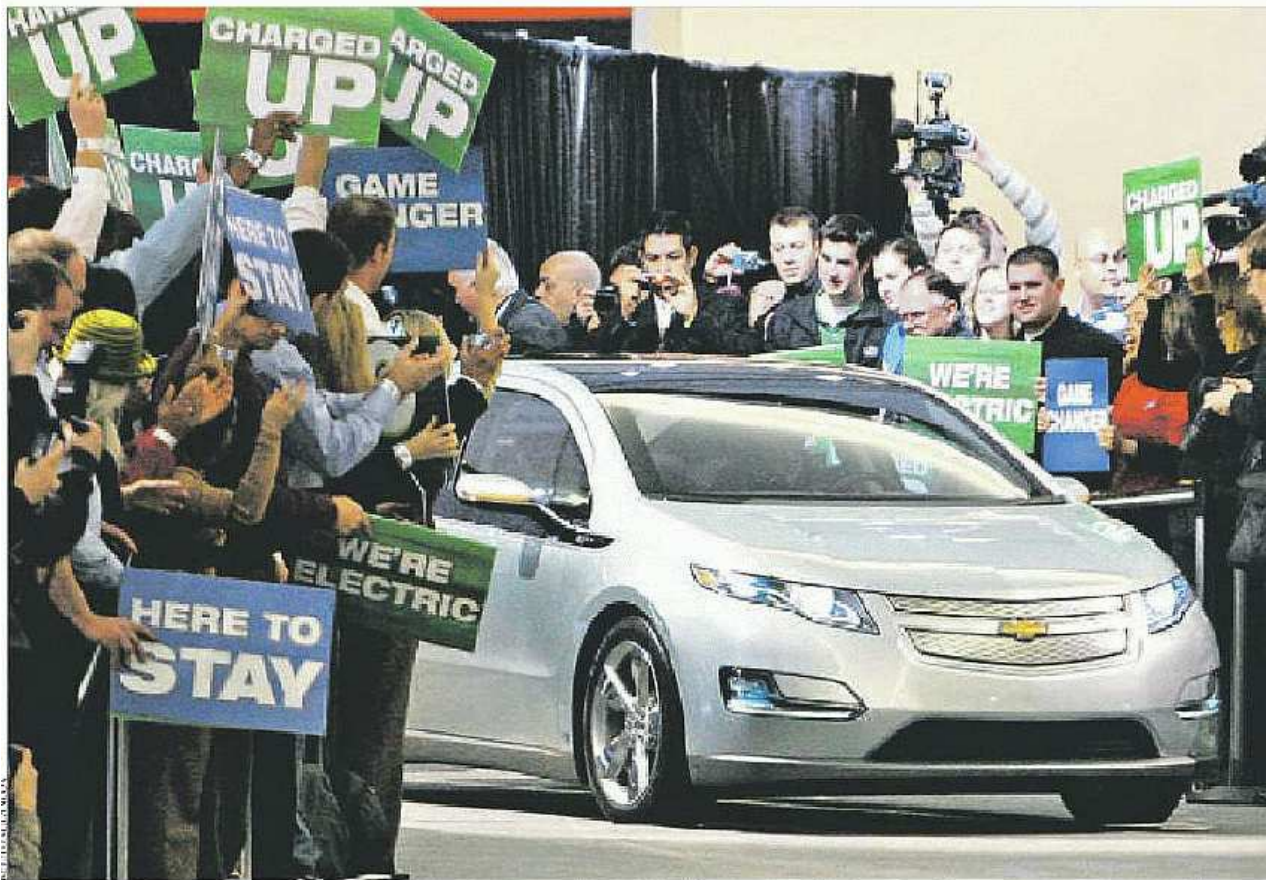
est de 88 000 dollars.

Le plus vélocé est le plus gros fabricant mondial de piles lithium-ion pour téléphones portables, le chinois BYD. Egalement constructeur automobile, BYD occupe au salon de Detroit l'espace libéré par la défection de Nissan. Il vient de lancer sur le marché chinois un modèle électrique à prolongateur d'autonomie, pour l'équivalent de 21 000 \$. La voiture ne devrait toutefois pas atteindre les rivages américains ou européens avant deux ou trois ans.

«North American International Auto Show», Detroit, jusqu'au 25 janvier. Infos: www.naias.com

Pour en savoir plus sur le salon de Detroit, voir notre galerie de photos sur le site du Temps.

WWW.letemps.ch/photos



Présentation de la Chevy Volt. Les employés de General Motors ont fait une haie d'honneur au véhicule en brandissant des pancartes vertes et bleues couvertes de slogans positifs. DETROIT, 11 JANVIER 2008.