

Nissan fait le pari d'une voiture 100 % électrique

Jacques Chevalier

05/08/2009 | Mise à jour : 14:29 | Commentaires **40** |  Ajouter à ma sélection



Plutôt agréable à regarder, la Leaf est aussi la première voiture totalement conçue autour de l'électrique et non une thermique adaptée pour la circonstance.

La première voiture grand public entièrement électrique vient d'être dévoilée par Carlos Ghosn. Disponible en 2010, la Nissan Leaf aura une autonomie de 160 km en usage normal.

Il faudra patienter jusqu'à fin 2010 pour la découvrir en concession mais, cette fois, c'est fait. La voiture électrique grand public existe.

Elle a été présentée par Carlos Ghosn lui même, sans même attendre le Salon de Tokyo au mois d'octobre. C'était à l'occasion de l'inauguration du nouveau quartier général de Nissan, à Yokohama, près de Tokyo. Le président de Nissan et de Renault a dévoilé la Leaf, sa première voiture tout électrique qui viendra s'ajouter aux véhicules équivalents de Mitsubishi, l'**I-MiEV** et la Stella. L'I-MiEV rebadgée fournira d'ailleurs à bon compte au groupe PSA en 2011 ses versions Peugeot et Citroën du tout électrique. Côté partenariat, Nissan n'est pas à la traîne puisque Renault aura aussi son dérivé jumeau de la Nissan Leaf, un modèle au losange qui sera révélé à la mi-septembre au Salon de Francfort.

Cette soudaine accélération en faveur de la voiture tout électrique - Volkswagen annonce la sienne pour 2012 - pourra réjouir le belge Camille Jenatzy, qui fut le premier à franchir le cap des 100 km/h avec cette technique en... 1899. Que s'est-il passé depuis pour que le courant ne repasse que 110 ans plus tard ? L'automobile électrique, qui ne peut dérouler un fil derrière elle, se heurte avant tout au poids de l'énergie transportée, un lot de batteries pesant cinq à six fois plus qu'un réservoir de 50 litres de carburant.

Pourtant, il y a l'intime conviction de Carlos Ghosn, le PDG de Nissan et de son

allié français Renault, que l'électrique représente une option stratégique. Une option qu'il ne peut plus négliger en plein débat sur les énergies renouvelables. Il n'est pas parvenu en effet à constituer ce groupe hyper rentable **à la façon de Toyota**, qui fut son exemple à suivre. De plus, ses modèles récents à moteur thermique reçoivent un accueil plus ou moins mitigé selon les marchés. Il lui fallait donc, pour redresser la barre, emprunter une troisième voie : celle de l'innovation technologique.

On le voit clairement posé au travers de la Leaf, la voiture électrique n'est pas faite pour déplaire ni même surprendre. De taille moyenne (5 places), elle se destine au grand public, à la différence des flottes visées par les projets Heuliez, Bolloré ou Dassault. Du coup, son style ne joue pas le baroque à la **Prius** ou l'**Insight** et pourrait être celui d'une berline compacte traditionnelle.

En revanche, Carlos Ghosn fait le pari, en se basant sur le constat que 70 % des acheteurs peuvent se satisfaire d'une voiture à rayon d'action limité, que l'autonomie de 160 km en usage normal ne sera pas, pour eux, un handicap. La recharge complète s'effectuera à domicile en huit heures, durant la nuit probablement, sur une prise 220 volts. Sur la route, des bornes flash réapprovisionneront à hauteur de 80 % les batteries, en l'espace d'une demi-heure. De quoi être retardé donc mais pas coincé comme avec les autres véhicules électriques, incapables de dépasser 60 ou 80 kilomètres.

Plutôt agréable à regarder, la Leaf est aussi la première voiture totalement conçue autour de l'électrique et non une thermique adaptée pour la circonstance. Cela change beaucoup de choses en architecture véhicule mais cela implique aussi l'amortissement d'une coque supplémentaire dans la stratégie du constructeur. Le nœud du succès ou de l'échec de cette voiture réside pourtant dans la batterie et dans la confiance que lui accorderont les premiers acheteurs.

D'une technologie Lithium Ion identique à celle des téléphones portables, elle est plus performante à volume équivalent, beaucoup plus chère et a la fâcheuse tendance à chauffer - ce qui est une déperdition d'énergie en soi. Développée par NEC en collaboration avec Nissan-Renault, elle ne sera pas vendue avec le véhicule mais proposée en leasing. De cette façon, des batteries usagées ne pèseront pas sur le prix à la revente et la voiture n'est pas condamnée à une technologie de batterie qui deviendra obsolète lorsque des progrès surviendront dans le domaine. Selon Nissan, le coût avec les pleins devrait rivaliser aisément avec le budget énergie d'une voiture classique comparable.

Capable d'atteindre 140 km/h avec son moteur de 80 Kw (100 ch), la Nissan Leaf laisse en suspens une question essentielle : son prix de vente. Carlos Ghosn a évoqué un prix voisin de celui d'un modèle classique de même gabarit mais il soustrait probablement les aides que plusieurs nations accordent aux voitures à zéro émission de CO2 (5 000 euros en France).








Le constructeur prévoit de la commercialiser en Europe à partir de fin 2010, après le Japon et les Etats-Unis. Il a, dans la foulée, conclu 27 accords de coopération avec des États (Israël, Danemark, etc.) et collectivités de par le monde, qui tisseront l'indispensable réseau de stations de recharge sur leur territoire. «Nous voyons les voitures électriques non comme un marché de niche, mais comme un marché de masse qui pèsera plus de 5 % des ventes mondiales» a assuré, confiant, Carlos Ghosn.

LIRE AUSSI

» [Atouts et handicaps des voitures électriques](#)

» [VIDÉO - Le Figaro teste la Toyota Prius III](#)

» [VIDÉO - Notre essai de la Honda Insight](#)

Imprimer 	Partager     
Envoyer 	S'abonner 