

**QR ? JEAN-MICHEL BOURESCHÉ**

Responsable des Opérations Mission H24

“ LE 56^E STAND EN 2023 ”**La H24, est-ce un autre monde par rapport à la LMPH2G ?**

En 2013, nous avons fait fabriquer une pile à combustible au CEA (*Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives*. Ndlr) et il y en avait alors une au monde. Il nous a fallu faire un châssis sur mesure pour l'accueillir, ensemble pesant 1 800 kg. Plastic Omnium nous a offert un gain conséquent. Entre la LMPH2G (environ 1 500 kg) et la H24, on parle d'une différence de 150 kg. Nous arrivons ainsi au poids d'une GT. Par ailleurs, alors que nous avons initialement quatre moteurs, nous développons aujourd'hui plus de puissance avec deux, qui tournent presque deux fois plus vite. Nous pouvons gagner partout, la marge de progression est encore énorme. Par exemple, aucun développement n'a été fait sur le ravitaillement. La sécurité a monopolisé l'attention au détriment de la rapidité. Cela prend 3 minutes actuellement.

Quelle est votre feuille de route ?

Un programme intensif d'essais va courir d'octobre à janvier, puis nous serons en mesure de définir le programme sportif 2021 (*vraisemblablement en Michelin Le Mans Cup*. Ndlr). Dans un second temps, il faudra mettre en route une nouvelle voiture en configuration « LM P1 ». Les études vont être lancées en fin d'année, afin d'être en piste fin 2022 et d'occuper le 56^e stand (*réservé à une technologie innovante*. Ndlr) en 2023.

Des constructeurs se tournent-ils vers vous au fil de vos recherches ?

Le fait que les politiques se penchent sur le sujet offre des perspectives de production, de distribution et de stockage. En 2013, nous étions seuls. Depuis, il y a eu l'association avec l'ACO, qui cautionne le projet et qui a fait venir Total, Symbio, Michelin... Le Dieselgate nous a aussi aidés. Ce que Plastic Omnium réalise avec son réservoir à 700 bars ne lui servira pas que pour la course. Oui, certains constructeurs sont très intéressés par le sujet.

Comment une voiture hydrogène sera-t-elle intégrée au départ ?

Il s'agira d'une catégorie à part entière. On ne parlera cependant pas de Balance de Performance, mais de balance énergétique. Question puissance, les moteurs électriques peuvent développer 1 000 ch, ce n'est pas un problème. Idem pour l'autonomie. Ce qui nous pénalise à ce stade, c'est le poids.

Propos recueillis par P. Tassel

NOUVELLES TECHNOLOGIES

MISSION H24 CHANGE D'ORBITE

Si l'avenir immédiat a pour nom Hypercar, l'ACO n'en délaisse pas l'hydrogène. Mission H24 poursuit ses travaux et la LMPH2G a désormais une petite sœur nommée H24, présentée vendredi dernier. Toujours sur base ADESS, cette dernière a un look autrement plus sympathique et travaillé. Son museau plongeant tranche avec le nez haut pourvu de larges ouïes de sa devancière destinées à refroidir l'ensemble du groupe motopropulseur. Cœur du projet, ce dernier - œuvre de GreenGT - profite du nouveau partenariat avec Symbio, avec de nouvelles plaques bipolaires (qui distribuent l'oxygène et l'hydrogène, gèrent l'écoulement de l'eau et la collecte du courant électrique au sein des piles à combustible), qui viennent alimenter non plus 4, mais 2 moteurs électriques. Le tout est soutenu par de nouvelles batteries Saft (propriété de Total) - utilisées en F1 - et une unité de stockage de l'hydrogène que l'on doit à Plastic Omnium (leader des pièces et modules de carrosserie, systèmes à carburant et dépollution) : un réservoir en matériau plastique et composite renforcé par de la fibre de carbone. P. Tassel, au Mans