



L'ÉVÉNEMENT

UNE TECHNOLOGIE DANS LA COURSE

Nom de code : **Mission H24**. Plus que jamais mobilisés en faveur d'un avenir plus propre, les 24 Heures du Mans ont décidé de promouvoir l'hydrogène en créant, à partir de 2024, une catégorie de véhicules recourant à cette technologie. À la veille de son centenaire, la fameuse épreuve d'endurance renoue ainsi avec sa vocation de banc d'essai des nouvelles technologies. Dans cette perspective, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a chargé un groupe de travail constitué de constructeurs et d'équipementiers de définir la réglementation technique. « *Nous espérons avoir au moins trois voitures au départ en 2024* », dit Bernard Niclot, le responsable du programme au sein de l'ACO.

Poids et autonomie

En parallèle, une voiture de course laboratoire conçue et exploitée par la société Green GT multiplie les essais. Elle peut s'appuyer sur l'implication de plusieurs équipementiers prestigieux : Michelin pour les pneumatiques ; Symbio, un joint-venture entre Michelin et Faurecia, pour la pile à combustible ; Total pour la fourniture de l'hydrogène et le développement de la première station mobile au monde ; Plastic Omnium pour les réservoirs.

Dix mille kilomètres ont déjà été parcourus depuis 2018 par la LMPH2G, un véritable prototype à châssis carbone que nous avons pu piloter sur le circuit de Lurcy-Lévis, près de Moulins. Sur place, Jean-Michel Boursche, directeur des opérations du programme, fait grise mine. « *Cela n'était jamais arrivé. Un des quatre moteurs électriques a rendu l'âme, obligeant à en désactiver un deuxième* », dit-il. La preuve que les acteurs de ce projet apprennent en marchant. Au lieu de 500 kW (680 ch), la puissance est réduite de moitié. Au volant, les performances impression-

nent beaucoup moins, d'autant que ce proto de développement pèse 1,4 tonne. On touche là l'un des défis du projet : la réduction du poids. Une nouvelle voiture, la H24, est prête à prendre la piste. Grâce aux progrès réalisés sur la transmission (réducteur) et le passage à deux moteurs, 200 kg ont été gagnés. Elle sera engagée l'an prochain dans le championnat Michelin Le Mans Cup.

Outre l'absence de bruit, le plus déroutant au volant de ce bolide qui ne rejette que de l'eau, c'est de devoir en permanence penser à économiser de l'énergie en maximisant la régénération de la batterie, fonctionnant comme le Kers de F1. Sans déséquilibrer la voiture. L'autonomie est l'autre enjeu du projet. En 2024, la voiture à hydrogène devra être capable de rivaliser avec le reste du plateau. La course contre la montre est engagée. ■ **S. R.**



Le prototype laboratoire à hydrogène sur le circuit de Lurcy-Lévis, dans l'Allier. THIERRY GROMIK