



Le constructeur indien veut commercialiser la Nano à 1 700 euros dès septembre 2008

Tata présente la voiture la moins chère du monde

LE MONDE | 11.01.08 | 14h41 • Mis à jour le 11.01.08 | 14h41

NEW DELHI CORRESPONDANCE

La révolution de l'automobile, promise il y a quatre ans par le groupe Tata, aura bien lieu. La voiture la moins chère du monde a été présentée hier devant plus de 1 200 journalistes du monde entier. La version de base de la Tata Nano sera vendue en Inde aux alentours de 1 700 euros, à partir de septembre 2008.



" J'ai vu des familles rouler en moto, le père conduisant avec, assis devant lui, son enfant, et derrière lui, sa femme portant un bébé dans ses bras. Je me suis alors demandé s'il n'était pas possible de concevoir un moyen de transport sûr et bon marché", a expliqué Ratan Tata, peu avant que le rideau soit levé sur la Nano. La voiture ne mesure que 3 mètres de long et possède un moteur de 624 centimètres cubes, l'équivalent, en puissance, de celui d'une moto. Son design arrondi et minimaliste ne laisse la place qu'à un petit tableau de bord central et à un coffre à l'avant qui ne peut contenir guère plus qu'une petite valise. "Mais qu'importe, puisqu'une voiture sert d'abord à rouler. Ce principe, tellement évident, avait été oublié des constructeurs automobiles", remarque un analyste du secteur.

La conception de la Tata Nano est fidèle aux principes du Mahatma Gandhi : de l'obstination, et une certaine irrévérence vis-à-vis des standards qui dominent l'industrie. Plus de 500 ingénieurs ont été invités à repenser chaque pièce d'un véhicule, en fonction de son coût et de son utilité.

Le compteur kilométrique analogique a été préféré au numérique, plus précis, mais jugé superflu. Et la boîte de vitesses a été imaginée à partir d'un système inventé par Léonard de Vinci à la fin du XV^e siècle. Le modèle d'approvisionnement a lui aussi été repensé. Tata achète entre 40 % et 50 % de ses composants, par appel d'offres sur Internet, tandis que les autres constructeurs ne mettent en concurrence leurs équipementiers sur le réseau qu'à hauteur de 10 % à 15 % de leur approvisionnement. Trois à quatre usines devraient fabriquer en Inde la Nano. Enfin Ratan Tata, le président du groupe Tata, a déclaré au cours d'une conférence de presse, organisée hier au Salon de l'automobile de New Delhi, que "la stratégie de distribution, en voie d'être finalisée, ne serait pas conventionnelle".

Tata a réussi un premier pari, celui de devenir le pionnier des voitures à bas coût. Les constructeurs du monde entier n'ont guère d'autre choix que de suivre le chemin tracé par lui. Le constructeur français Renault et l'indien Bajaj, spécialiste des deux-roues et trois-roues en Inde, envisagent de construire ensemble un véhicule à 3 000 dollars.

"Il est plus facile de passer du trois-roues à la voiture à bas coût, que de la voiture classique à la voiture à bas coût", avait déclaré Carlos Ghosn, le président du groupe Renault-Nissan, au début de l'année 2007, pour justifier une alliance éventuelle avec le groupe indien. "Un partenariat avec Bajaj nous permettrait de riposter en Inde et dans les autres pays émergents comme le Brésil ou la Russie, qui risquent de voir arriver bientôt la Tata Nano", ajoute Sylvain Bilaine, directeur général de Renault. Le groupe français et Bajaj doivent décider à la mi-janvier de former, ou non, une coentreprise.

Le pari commercial de la Tata Nano reste incertain. Le constructeur indien table sur 250 000 ventes les premières années pour atteindre ensuite l'objectif d'un million de véhicules vendus par an. Cet objectif audacieux comporte des risques pour l'environnement. Rajendra Pachauri, président du Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat, a déclaré que la Tata Nano allait devenir un cauchemar pour l'environnement. D'après le Centre indien pour la science et l'environnement, basé à New Delhi, la vitesse moyenne d'un véhicule dans la capitale de l'Inde - où sont enregistrés environ 4 millions de véhicules - est passée de 27 km/h en 1997 à 15 km/h en 2002, ce qui accroît l'émission de CO₂.

"La voiture, qui consomme cinq litres aux cent kilomètres, utilisera moins de carburant qu'une moto" a rétorqué Ratan Tata. Le succès de la Tata Nano, dans des villes indiennes déjà saturées par le trafic automobile, pourrait lui être fatal. Comme le murmurait hier un visiteur perplexe devant la dernière invention de Tata : "Si la voiture se vend bien, alors autant garder ma moto pour ne pas rester bloqué dans les embouteillages."

Julien Bouissou

LES CONCURRENTES

Les voitures peu chères se multiplient, mais sont souvent destinées aux marchés locaux car la plupart d'entre elles ne répondent pas aux normes occidentales, en terme de sécurité et d'environnement, mise à part la Logan de Renault (prix d'appel de 5 000 euros).

CHINE.

Le chinois Chery vend environ 3 300 euros sa QQ3. Son compatriote Geely dispose de deux modèles : la SR-V (3 900 euros) et la Merry Star (3 719 euros). Le français Citroën commercialise depuis 1996 la Fukang, une ZX des années 1980, vendue aux environs de 6 224 euros.

INDE.

L'indien Maruti associé au japonais Suzuki commercialise la M 800 pour près de 3 500 euros. Son compatriote Bajaj, en coopération avec Renault-Nissan, vient d'annoncer le lancement d'ici deux à quatre ans d'une petite voiture à 2 000 euros.

Article paru dans l'édition du 12.01.08

Le Monde.fr

- » A la une
- » Archives
- » Exams
- » Culture
- » Economie
- » Opinions
- » Blogs
- » Examens
- » Méteo
- » Carnet
- » Immobilier
- » Emploi
- » Shopping
- » Voyages
- » Programme TV
- » Newsletters
- » RSS
- » Le Post.fr
- » Talents.fr
- » Sites du groupe

Le Monde

- » Abonnez-vous au *Monde* à -60%
- » Déjà abonné au journal
- » Le journal en kiosque



Abonnez-vous au Monde.fr - 6€ [visitez Le Monde.fr](#) © Le Monde.fr | Fréquentation certifiée par l'OJD | CGV | Avertissement légal | Qui sommes-nous ? | Index | Aide