

VCS präsentiert Auto-Umweltliste 2012**Automobilbranche fokussiert auf Innovationen im Umweltbereich**

Bereits zum zweiten Mal hintereinander siegt der Lexus CT 200h in der Gesamtwertung der Auto-Umweltliste 2012. Diese jährliche Spezialausgabe des VCS-Magazins gilt als „Guide Michelin für saubere Fahrzeuge“ in der Schweiz. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt auch, dass die Automobilbranche seit neuestem immer stärker auf die aktuelle Klima- und Energieproblematik reagiert. Gastredner Prof. Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management (CAM) stellt in seinen Analysen fest, dass seit den letzten fünf Jahren die Innovationen mit Verbesserungen in der Umweltbilanz und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge in den Vordergrund rücken. Dabei konzentrieren sich die meisten Hersteller jedoch auf die Optimierung der konventionellen Antriebstechnologien. Die grösste Alternative dazu stellen derzeit die Hybridfahrzeuge dar, wie auch die Top-Ten der Auto-Umweltliste zeigt. Gemäss den Untersuchungen des CAM werden reine Elektroautos – global gesehen – auch in den nächsten 10 Jahren eine untergeordnete Rolle spielen. Wesentliche Veränderungen gibt es dagegen auf der Nachfrageseite. Insbesondere bei der jungen Generation (18-25 Jahre) ist ein Trend zu geringerer Autonutzung sowie zur Ent-Emotionalisierung des Automobils festzustellen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Auto-Umweltliste 2012

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

CAM Center of Automotive Management, FHDW Bergisch Gladbach

www.autoumweltliste.ch

www.verkehrsclub.ch

www.auto-institut.de

L'ATE présente l'EcoMobiListe 2012**L'innovation au centre des préoccupations de la branche automobile**

Pour la deuxième fois consécutive déjà, la Lexus CT 200h l'emporte au classement général de l'EcoMobiListe 2012. Cette édition spéciale du magazine de l'ATE fait figure de «Guide Michelin des véhicules propres» en Suisse. Le développement de ces dernières années montre aussi que la branche automobile réagit toujours plus fort à la problématique climatique et énergétique actuelle. Stefan Bratzel du «Center of Automotive Management» (CAM) constate un passage au premier plan depuis cinq ans des innovations visant l'amélioration du bilan environnemental et de la rentabilité des véhicules. Pourtant, la majorité des producteurs se concentre encore sur l'optimisation des technologies conventionnelles de propulsion. Les véhicules hybrides représentent à l'heure actuelle l'alternative la plus sérieuse, comme le montre le top ten de l'EcoMobiListe. Selon les recherches du CAM, d'un point de vue global, les voitures 100% électriques ne joueront qu'un rôle secondaire dans les 10 prochaines années. En revanche, du côté de la demande, des changements importants sont observés: chez les jeunes (18-25 ans), la tendance est à une plus faible utilisation de la voiture ainsi qu'à un rapport moins émotionnel à l'automobile. (Langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

EcoMobiListe 2012

ATE Association Transports et Environnement

CAM Center of Automotive Management, FHDW Bergisch Gladbach (allemand)

www.ecomobiliste.ch

www.ate.ch

www.auto-institut.de

07.03.2012

Communiqué de presse

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



Embargo: jeudi 1^{er} mars, 10h30

L'ATE présente l'EcoMobiListe 2012

Début de la «Bataille des technologies de propulsion»

Berne, le 1^{er} mars 2012

Les voitures à moteur diesel ou à essence continueront de dominer le marché longtemps encore. C'est la conclusion à laquelle est arrivé Stefan Bratzel, Responsable du «Center of Automotive Management» de la Haute-Ecole d'économie de Bergisch Gladbach, à l'occasion de la présentation de l'Ecomobiliste 2012 de l'ATE Association transports et environnement. Ces 10 prochaines années, les véhicules purement électriques ne joueront qu'un rôle marginal. Par contre, les voitures à propulsion hybride gagneront en importance.

Les soucis de préservation du climat favorisent le développement de concepts de motricité plus écologiques, a déclaré Stefan Bratzel jeudi devant la presse à Berne. Plus de 50% des innovations se situent dans le domaine de la motorisation conventionnelle.

Pour Stefan Bratzel, on assiste déjà à une «bataille des technologies de propulsion». Les voitures à propulsion hybride – en particulier les hybrides «plug-in» – vont gagner de l'importance ces prochaines années. Par contre, dans un proche avenir, les véhicules purement électriques ne joueront qu'un rôle marginal. Cependant, la voiture du futur sera bel et bien électrique. C'est le seul moyen d'atteindre les objectifs de sauvegarde du climat et les objectifs de l'UE en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves.

Un défi tant pour les constructeurs automobiles que pour le monde politique

Aujourd'hui déjà, un remarquable choix de modèles relativement peu nuisibles au climat s'offre aux acheteurs de voitures, a relevé Franziska Teuscher, Présidente centrale de l'ATE. C'est un bon début, mais il est assurément nécessaire d'étoffer encore l'offre de voitures moins polluantes. Le monde politique aussi est appelé à faire face à la situation: il est du devoir du Conseil fédéral et du Parlement de mettre en place des prescriptions et des incitatives pour parvenir à réduire encore les émissions de CO₂ des voitures neuves en Suisse.

En considération de la révolution en cours dans l'industrie automobile, il n'est pas toujours aisé pour les consommateurs d'y voir clair, a ajouté Franziska Teuscher. Grâce à son EcoMobiListe, l'ATE vient au secours des futurs acquéreurs de voitures. En effet, l'EcoMobiListe offre une aide concrète pour quiconque souhaite acheter une voiture selon des critères écologiques et fournit d'intéressantes informations sur les derniers développements en matière de technologie automobile.

L'importance des voitures hybrides ne cesse de croître

L'importance croissante des voitures hybrides se reflète aussi dans le palmarès de l'EcoMobiListe: quatre des dix modèles les mieux classées sont de ce type. Comme en 2011, la Lexus CT200h – une hybride – caracole en tête du classement. Depuis 2004, les hybrides occupent invariablement les places d'honneur. Cette année également, la tendance se poursuit: ainsi, par exemple, quatre des dix meilleures de la classe traction intégrale sont des hybrides.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

En outre, cinq modèles du «top-ten» roulent au gaz naturel. Et pour cause: à la combustion, le gaz naturel émet moins de CO₂ que l'essence ou le diesel. Qui plus est, le gaz naturel vendu en Suisse contient près de 20% de biogaz produit à partir de déchets, ce qui réduit d'autant la proportion de rejets de CO₂ d'origine fossile.

La production de voitures électriques est en plein essor: plusieurs modèles vont faire leur sortie sur le marché en 2012 ou en 2013. Depuis l'année dernière, la situation s'est améliorée en ce qui concerne les données techniques disponibles. Cependant, les résultats des tests publiés ne sont toujours pas aussi fiables que ceux des voitures à moteur à explosion. C'est la raison pour laquelle l'ATE a, cette fois encore, fait figurer les voitures électriques dans une liste séparée et non dans le classement général.

Ce qui rend l'évaluation des voitures électriques particulièrement difficile est le fait que l'origine du courant utilisé est décisive pour en définir l'écobilan. Celui-ci est favorable si le courant est d'origine hydraulique ou éolienne. Par contre, si le courant provient d'une centrale à charbon, le rejet de CO₂ indirect dépasse celui de nombreuses voitures à moteur à explosion conventionnel. C'est pourquoi, il est fondamental que les voitures électriques puissent être alimentées en courant d'énergie renouvelable.

ATE lance un prix d'innovation

Pour mieux refléter le changement en cours dans l'industrie automobile, l'ATE a décidé d'introduire un prix d'innovation. Celui-ci sera décerné à des voitures qui démontrent des solutions porteuses d'espoir. Le prix d'innovation 2012 est attribué à gasmobil SA pour sa Fiat 500 erdgas turbo MTA. Il s'agit là d'une «Cinquecento» avec propulsion à gaz naturel modifiée et commercialisée par gasmobil SA.

Des photos imprimables de la remise des distinctions de l'Ecomobiliste seront disponibles dès 14h00 sur internet à l'adresse www.ate.ch/photos.

Pour tout complément d'informations:

Kurt Egli, Responsable de projet Ecomobiliste de l'ATE, tél.: 079 678 40 27

Franziska Teuscher, Présidente centrale de l'ATE, tél.: 079 608 91 03

Gerhard Tubandt, Porte-parole de l'ATE, tél.: 079 708 05 36

L'EcoMobiListe (EML)

Edition spéciale du magazine de l'ATE publiée chaque année, le guide environnemental évalue les voitures selon des critères écologiques. Mis à part le tableau comparatif, il renseigne sur le bilan écologique des différents carburants et propose des sujets rédactionnels autour du thème de la voiture.

Décriée à ses débuts comme étant un papier peu sérieux et combattue par le lobby de l'automobile, l'EcoMobiListe s'est peu à peu imposée comme «le guide Michelin de l'automobile propre» et est utilisée comme outil de travail par les autorités et les importateurs d'automobiles. Ainsi, l'EcoMobiListe contribue depuis longtemps à la protection de la santé, de l'environnement et du climat.

La version pdf, les gagnantes par catégorie (de la classe mini au monospace) ainsi que la banque de données en ligne sont disponibles sur www.ecomobiliste.ch. Vous trouverez sur la même page d'accueil la version pdf de la liste environnementale des camionnettes.

L'EcoMobiListe peut être commandée gratuitement à l'ATE, CP 8676, 3001 Berne, 0848 611 613 (tarif normal), doc@ate.ch

Franziska Teuscher, présidente ATE

L'automobile doit évoluer

(Seul le texte prononcé fait foi)

«Il y aura bientôt un milliard de véhicules en circulation dans le monde qui occasionnent douze pour cent des émissions de CO₂ et 25 pour cent de la consommation de pétrole. Chacun sait pertinemment que ça ne peut pas continuer ainsi. La voiture doit évoluer (...). Elle doit devenir plus durable et permettre une mobilité qui ne se fait pas au détriment de l'environnement.»

Ces propos ne sont pas tirés d'un quelconque document de travail de l'ATE Association transports et environnement mais sont consultables sur le site Internet de Renault Allemagne. Il n'y a pas si longtemps encore, de tels propos tenus par un constructeur automobile auraient été impensables. Et Renault est tout sauf un cas isolé. Ainsi, Ford fait de la publicité sur son site Internet pour l'hybride Plug-In «Evos», le gaz naturel est un thème clé pour Fiat et Toyota s'est même fixé comme objectif sur le web le lancement d'un «Zero Emission Vehicle».

Ce ne sont ici que quelques exemples parmi d'autres. Et tous le prouvent: un changement débute au sein de l'industrie automobile. Les constructeurs ont pris conscience qu'il faut de nouvelles solutions face au changement climatique et au pic de pétrole.

Nous nous trouvons à un tournant.

Les tournants sont des périodes créatives. De nouvelles idées émergent et sont testées avant d'être, dans le meilleur des cas, mises en pratique. Les tournants de l'histoire sont souvent aussi quelque peu chaotiques. Différentes approches de solutions sont en concurrence et aucune de ligne de conduite commune n'existe vraiment. Beaucoup de temps passe avant qu'une solution majoritaire ne s'impose.

Toutes sortes de nouvelles technologies sont actuellement développées pour être commercialisables. Elles ont chacune pour but de réduire la consommation d'essence et par conséquent les émissions de CO₂ de nos voitures. Le groupe Renault-Nissan mise par exemple entièrement sur le véhicule électrique. D'autres solutions possibles passent par la traction hybride, les hybrides Plug-In et la motorisation à gaz naturel ou au biodiesel.

En pleine période de changement, il n'est pas facile pour les consommateurs de garder une vue d'ensemble. Une précieuse aide est fournie aux conducteurs par l'EcoMobiListe de l'ATE. Cette liste est une assistance concrète lors d'un achat de voiture et informe les clients potentiels sur les derniers développements technologiques. En effet, les automobilistes respectueux de l'environnement disposent depuis un certain temps déjà d'une large sélection de modèles qui pèsent relativement peu sur l'environnement et le climat. Il faut sans doute élargir encore cette offre et en améliorer la qualité. Mais un premier pas a été franchi.

Un premier pas a également été franchi en politique: après d'intenses débats, le Conseil national et le Conseil des Etats ont réussi à se mettre d'accord sur une réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves d'ici 2015 à 130 grammes par kilomètre en moyenne. Mais aujourd'hui déjà, les acheteurs de voitures trouvent sans problème des voitures de classe moyenne qui émettent nettement moins de CO₂.

L'objectif doit donc être de baisser plus encore les émissions de gaz à effet de serre de nos voitures. Aussi réjouissante que soit cette tendance, le taux de 130 grammes ne doit en revanche pas nous conduire à rester assis les bras croisés. Si nous voulons vraiment rendre notre trafic routier durablement plus écologique, il est indispensable de baisser encore les taux limites d'émissions de CO₂ des nouvelles voitures. Certains pays de l'UE ont déjà appliqué des taux limites d'environ 130 grammes. Ce qui prouve que cet objectif tout à fait réalisable – avec en plus une certaine marge de progrès.

Pour y parvenir, il faut l'engagement aussi bien de l'industrie automobile que de la classe politique. L'industrie automobile doit fournir les innovations nécessaires et c'est aux politiques d'adopter les ordonnances respectives et de prendre les mesures économiques qui favorisent l'évolution de notre flotte automobile.

Cet objectif ne peut toutefois être atteint que lorsque tous deux y contribuent.

Les gagnantes par catégorie

Classe mini



Toyota IQ 1.0 Eco

1

ECOCHAMPION 2012
CLASSE MINI
Toyota IQ 1.0 Eco

Classement	Marque	Modèle	Cylindrée en cm ³	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Evaluation graphique	Etiquette énergétique 2012
1	Toyota	IQ 1.0 Eco	998	50/68	m5	E	73.7	★★★★★	A
2	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	E	70.7	★★★★★	B
3	Nissan	Pixo 1.0	996	50/68	m5	E	69.1	★★★★★	B
3	Suzuki	Alto 1.0	996	50/68	m5	E	69.1	★★★★★	B
5	Fiat	Panda 1.4 NP G*	1368	51/70	m5	G	69.0	★★★★★	B
6	Smart	fortwo cabrio/coupé 40 kW cdi	799	40/54	as	D	68.0	★★★★★	A
7	VW	up! 1.0 BlueMotion Technology	999	44/60	m5	E	67.8	★★★★★	A
8	Fiat	500 0.9 TwinAir	875	63/85	a5	E	66.8	★★★★★	A
9	Citroen	C1 1.0i 3T	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	B
9	Peugeot	107 1.0	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	B
9	Toyota	Aygo 1.0	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	B

Petites voitures



Ford Fiesta 1.25 Greenpower **G***

1

ECOCHAMPION 2012
PETITES VOITURES
Ford Fiesta 1.25 Greenpower Gaz naturel

1	Ford	Fiesta 1.25 Greenpower G*	1242	43/59	m5	G	71.8	★★★★★	C
2	Fiat	Punto 1.4 NP G*	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	C
3	VW	Polo 1.2 TDI CR BlueMotion	1199	55/75	m5	D	69.5	★★★★★	A
4	Honda	Jazz 1.3 Hybrid	1339	72/98	as	E	69.4	★★★★★	A
5	Nissan	Micra 1.2 DIG-S Visia	1198	72/98	m5	E	69.0	★★★★★	A
6	Fiat	Punto 0.9 TwinAir	875	63/85	m6	E	67.8	★★★★★	A
7	Nissan	Micra 1.2 DIG-S Acenta	1198	72/98	m5	E	67.0	★★★★★	A
8	Seat	Ibiza 1.2 TDI CR Ecomotive	1199	55/75	m5	D	66.5	★★★★★	A
9	Ford	Fiesta 1.6 TDCi ECONetic	1560	70/95	m5	D	65.5	★★★★★	A
10	Peugeot	207 1.6 HDI Eco	1560	68/92	m5	D	65.0	★★★★★	A

Classe moyenne inférieure



Lexus CT 200h Hybrid

1

ECOCHAMPION 2012
CLASSE MOYENNE INF.
Lexus CT 200h Hybrid

1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	E	78.9	★★★★★	A
2	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	73.3	★★★★★	A
3	Ford	Focus 1.6i Ti Greenpower G*	1596	76/103	m5	G	72.6	★★★★★	C
4	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	E	71.9	★★★★★	A
5	Opel	Astra 1.7 CDTi ecoFLEX	1686	81/110	m6	D	63.5	★★★★★	A
6	Volvo	C30 1.6D DRiVe	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★	A
6	VW	Golf 1.6 TDI CR BlueMotion	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★	A
8	Seat	Leon 1.6 TDI CR Ecomotive	1598	77/105	m5	D	59.5	★★★★	A
9	Ford	Focus 1.6 TDCi	1560	85/116	m6	D	58.5	★★★★	A
10	Audi	A3 1.6 3T TDIe	1598	77/105	m5	D	57.5	★★★★	A
10	Mazda	3 1.6 CD	1560	85/116	m6	D	57.5	★★★★	A

Classe moyenne



Toyota Prius 1.8 Hybrid

1

ECOCHAMPION 2012
CLASSE MOYENNE
Toyota Prius 1.8 Hybrid

1	Toyota	Prius 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	75.3	★★★★★	A
2	VW	Passat 1.4 TSI DSG EcoFuel G*	1390	110/150	a7	G	70.2	★★★★★	B
3	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR Greenline	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★	A
3	Volvo	S40/V50 1.6D DRiVe	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★	A
5	Ford	Mondeo 1.6 Ti Greenpower G*	1596	87/119	m5	G	59.4	★★★★	D
6	VW	Jetta 1.6 TDI CR BMT	1598	77/105	m5	D	58.5	★★★★	A
7	Ford	Mondeo 1.6 TDCi	1560	85/116	m6	D	58.0	★★★★	A
8	VW	Passat 1.6 TDI CR BlueMotion	1598	77/105	m6	D	54.5	★★★★	A
8	VW	Passat 2.0 TDI SCR BlueTDI	1968	103/140	m6	D	54.5	★★★★	A
10	VW	Jetta 1.2 TSI BlueMotion Techn.	1197	77/105	m6	E	54.4	★★★★	B

*G = Gaz naturel CH (voir page 51)

Classe moyenne supérieure



VW CC 2.0 TDI SCR BlueTDI

1

ECOCHAMPION 2012
CLASSE MOYENNE SUP.
VW CC 2.0 TDI SCR BlueTDI

Classement	Marque	Modèle	Cylindrée en cm ³	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Evaluation graphique	Etiquette énergétique 2012
1	VW	CC 2.0 TDI SCR BlueTDI	1968	103/140	m6	D	52.5	★★★	A
2	Skoda	Superb 1.6 TDI-CR Greenline	1598	77/105	m5	D	50.0	★★★	A
3	VW	CC 2.0 TDI CR BlueMotion Techn.	1968	103/140	m6	D	48.5	★★★	A
4	Mercedes	E 200 NGT BlueE G*	1796	120/163	a5	G	47.8	★★★	E
5	Volvo	S80/V70 DRIVe	1560	84/114	m6	D	47.5	★★★	A
6	Audi	A6 2.0 TDI	1968	130/177	m6	D	46.5	★★	A
7	Mercedes	E 220 CDI BlueE	2143	125/170	a7	D	44.5	★★	A
8	Mercedes	E 200 CDI BlueE	2143	100/136	a7	D	44.0	★★	A
9	BMW	520d	1995	135/184	a8	D	43.5	★★	A
10	Volvo	S80 D3	1984	120/163	m6	D	42.5	★★	A

Monospaces (à 5 places)



Fiat Fiorino 1.4 NP **G*** (Photo)
Fiat Qubo 1.4 NP **G***

1

ECOCHAMPION 2012
MONOSPACES (5 PLACES)
Fiat Fiorino 1.4 NP Gaz nat.
Fiat Qubo 1.4 NP Gaz nat.

1	Fiat	Fiorino 1.4 NP G*	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	B
1	Fiat	Qubo 1.4 NP G*	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	B
3	Ford	C-Max 1.6i Ti Greenpower G*	1596	76/104	m5	G	65.0	★★★★★	D
4	Toyota	Verso-S 1.4 D-4D	1364	66/90	m6	D	58.5	★★★★	A
5	Ford	C-Max 1.6 TDCi	1560	70/95	m6	D	58.0	★★★★	A
6	Renault	Modus 1.5 dCi	1461	65/88	m5	D	56.0	★★★★	A
7	Nissan	Note 1.5 dCi	1461	66/90	m5	D	56.0	★★★★	A
8	Toyota	Verso-S 1.3 MultidriveS	1329	73/99	as	E	55.8	★★★★	B
9	Renault	Scénic 1.5 dCi	1461	81/110	m6	D	55.3	★★★★	A
10	Peugeot	3008 2.0 HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	54.7	★★★★	A

Monospaces (à 6 places ou plus)



VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel **G***

1

ECOCHAMPION 2012
MONOSPACES (>5 PLACES)
VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel Gaz naturel

1	VW	Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel G*	1390	110/150	a7	G	69.8	★★★★★	B
2	Ford	Grand C-Max 1.6i Ti Greenp. G*	1596	76/104	m5	G	66.6	★★★★★	D
3	Opel	Zafira Tour. 1.6 ecoFLEX Tu CNG G*	1598	110/150	m6	G	62.2	★★★★	B
4	Fiat	Doblò 1.4 NP Gaz naturel CH	1368	88/120	m5	G	58.2	★★★★	C
5	Renault	Grand Scénic 1.5 dCi	1461	81/110	m6	D	55.3	★★★★	A
6	Opel	Zafira 1.6 ecoFLEX Tu CNG G*	1598	110/150	m6	G	54.2	★★★★	C
7	VW	Touran 1.6 TDI CR DSG BMT	1598	77/105	a7	D	52.5	★★★	A
8	Ford	Grand C-Max 1.6 TDCi	1560	70/95	m6	D	51.0	★★★	A
9	Peugeot	Partner Tepee 1.6 e-HDi EGS	1560	68/92	a6	D	49.7	★★★	A
10	VW	Caddy Maxi 2.0 EcoFuel G*	1984	80/109	m5	G	47.0	★★	E

Véhicules 4x4



Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1

ECOCHAMPION 2012
VÉHICULES 4X4
Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1	Suzuki	Swift 1.2 GL 4x4	1242	69/94	m5	E	54.8	★★★★	C
2	Peugeot	3008 2.0 HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	54.7	★★★★	A
3	Peugeot	508 RXH 2.0 HDi EGS Hybr. 4x4	1997	147/200	a6	D	53.7	★★★	A
4	Citroen	DS5 TD-HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	51.9	★★★	A
5	Toyota	Urban Cruiser 1.4 D-4D 4x4	1364	66/90	m6	D	50.0	★★★	B
6	Lexus	RX 450h Hybrid 4x4	3456	220/299	as	E	48.5	★★★	B
7	Nissan	Qashqai 1.6 dCi 4x4	1598	96/131	m6	D	43.5	★★	A
8	Mini	Countryman Cooper D 4x4	1598	82/112	m6	D	42.5	★★	A
9	Fiat	Panda 1.2 4x4	1242	51/69	m5	E	42.3	★★	D
10	Audi	A4 2.0 TDI quattro	1968	130/177	m6	D	42.0	★★	A
10	Audi	A5 2.0 TDI quattro	1968	130/177	m6	D	42.0	★★	A

*G = Gaz naturel CH (voir page 51)

★★★★★ Top Ten
★★★★ 63.5 points et plus
★★★★★ 54.0-63.4 points
★★★ 47.5-53.9 points
★★ 40.0-47.4 points
★ moins de 40 points



QUICK

GLASCHAFFEN
ZENTRUM

jü

Stefan Bratzel

« Les émotions liées à l'auto appartiennent au passé »

Dans les villes d'Europe, toujours plus de jeunes abordent la voiture sans émotions. Ils n'en sont plus tributaires. Stefan Bratzel, de la Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) de Bergisch Gladbach, commente cette tendance et indique comment l'auto va évoluer.

Selon Stefan Bratzel, chargé de cours à la Fachhochschule für Wirtschaft de Bergisch Gladbach, l'auto éveille moins d'émotions qu'auparavant, mais cela surtout dans les régions urbaines d'Europe et des USA.

Magazine ATE: M. Bratzel, pour toujours plus de jeunes citadins, à en croire vos études, la possession d'une voiture n'est plus quelque chose de particulièrement désirable. Est-ce une évolution nouvelle ?

Stefan Bratzel: Oui. En Allemagne, 30 % des 18 à 25 ans ont aujourd'hui un rapport plus rationnel à l'auto. Ce sont plutôt les jeunes citadins et aussi davantage les jeunes femmes. Différentes études semblent le confirmer. Nous constatons aussi des changements de comportement.

30 %, cela reste une minorité. Cela concerne-t-il davantage de gens que par le passé ?

Il n'y a pas d'observation de longue durée. Mais, pour les générations précédentes, cela allait presque de soi de passer son permis à 18 ans. Aujourd'hui, la possession du permis et surtout celle d'un véhicule ne sont plus un must.

Quels changements de comportement avez-vous constatés ?

L'utilisation de la voiture est en net recul, surtout dans les villes. Les jeunes adultes se déplacent moins dans leur propre voiture et utilisent davantage les transports publics, et aussi un peu plus le vélo. Ce n'est pas le cas à la campagne, où la voiture répond à un besoin. Pour la génération plus âgée, on constate même la tendance inverse: en Allemagne, les plus de 60 ans roulent davantage en voiture et utilisent moins les transports publics.

Le renoncement à l'auto était déjà un thème d'actualité dans les années 80.

Aujourd'hui, contrairement à ce qui était alors le cas, ce n'est pas un renoncement délibéré pour des motifs écologiques. C'est plu-

tôt de l'indifférence. Si les jeunes avaient envie d'une auto, ils se l'achèteraient.

Quels en sont alors les motifs ?

Il y en a plusieurs. Par rapport au coût de la vie, l'automobilité est devenue beaucoup plus chère. Les jeunes sont particulièrement sensibles à cet aspect. Ils achètent en général des véhicules d'occasion et sentent alors les dépenses plus élevées pour l'essence et l'entretien. Une autre raison importante, c'est les bouchons sur les routes et la recherche d'une place de parc, dont on ne s'accommode plus aussi facilement et qu'on n'est plus non plus obligé d'accepter, parce qu'il y a des alternatives. L'offre des chemins de fer et des transports publics de proximité ont fait, ces vingt dernières années, un véritable saut quantique, dans les villes précisément. Aujourd'hui, on s'y débrouille très bien même sans voiture.

L'environnement ne joue aucun rôle ?

Si. L'automobile a toujours une image négative de pollueur. Les jeunes sont relativement sensibles à ce thème. Si une chose a une mauvaise image dans les médias, ce n'est pas forcément le top.

Dans vos études, vous parlez de la perte d'émotionalité de l'auto.

Cela a à voir avec le fait que la jeune génération associe toujours plus l'innovation et le progrès à d'autres thèmes. A Internet ou au smartphone. Cela a pour résultat que l'auto ne suscite plus le même désir qu'il y a vingt ans encore. Ce n'est pas un rejet, mais une dés-émotionalisation. On se dirige vers d'autres thèmes et d'autres appareils.

L'auto jouit-elle encore à la campagne d'une



© Peter Krebs

L'automobile, objet de recherche

Stefan Bratzel (44 ans) est depuis 2004 directeur du Center of Automotive et chargé de cours à la Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) de Bergisch Gladbach, dans la banlieue de Cologne. Bratzel a étudié les sciences politiques à l'Université libre de Berlin. Il a reçu le prix de la Fondation des villes, communes et districts allemands pour sa thèse sur les conditions de succès de la politique des transports. Le Center of Automotive se conçoit comme un partenaire des fabricants d'automobiles, des entreprises de sous-traitance et du commerce automobile en vue d'une recherche proche de la pratique. Dans diverses études et publications, Bratzel s'est intéressé notamment à la question de la désémotionnalisation de l'automobile chez la jeune génération. Il a aussi été chef de produit dans la division marketing de MCC smart, qui produit la célèbre petite voiture Smart.

plus grand émotionnalité ?

A la campagne, on est davantage tributaire de la voiture. Et quand on a besoin de quelque chose, on n'y est pas tout à fait indifférent. C'est aussi un processus interne. Mais je crois que cette tendance a aussi atteint la campagne, parce que justement d'autres artefacts y sont devenus plus importants. On se donne aussi rendez-vous via Facebook.

Cela signifie-t-il, à l'inverse, que l'auto ne procure plus autant de reconnaissance qu'auparavant ?

Absolument, c'est une interaction. Autrefois, la possession d'une nouvelle voiture était de l'émotion à l'état pur. Cela illustre l'ascension sociale. Plus quelqu'un était riche, plus grande était l'auto. Depuis, ce lien s'est perdu.

Dans l'ensemble, cependant, les véhicules sont devenus encore plus grands et plus lourds.

Pour ce qui des dimensions, c'est vrai. Mais même mon marchand de voitures m'a dit récemment qu'il n'avait plus besoin d'une Audi A8, l'A6, un peu moins puissante, lui suffisait. On parle aujourd'hui de downsizing, pas seulement pour les moteurs, aussi pour les segments. Le prestige aussi change. A l'avenir, il ne faudra plus que ce soit la voiture la plus puissante et la plus rapide. Cela tiendra plutôt à des différences plus subtiles. Il ne faut pas oublier qu'en Europe, nous avons une part croissante du segment des petites voitures. Mais les catégories se différencient encore. Il y a maintenant les minivans. Si une auto consomme dix litres et plus aux cent kilomètres, elle n'est plus acceptée que dans de petites niches sociales.

On a fait de l'auto le symbole de la liberté personnelle. Est-ce que ce facteur diminue quand on est surtout prisonnier des bouchons ?

Bien sûr que le plaisir est un peu gâché quand un autre monte dans le métro et est déjà à destination quand l'automobiliste cherche encore une place où se garer. Quand le véhicule ne répond plus vraiment aux besoins centraux du client, il est plus difficile de s'y identifier.

D'après ce que vous dites, on devrait arriver à la conclusion que l'industrie automobile a des problèmes. Mais ce n'est pas le cas. Les producteurs allemands connaissent en ce moment un boom, avec des exportations en hausse surtout vers la Chine.

Le détachement décrit par rapport à la voiture est limité à quelques nations industrielles occidentales. On l'observe dans des villes des Etats-Unis, dans des pays d'Europe et aussi au Japon. Mais ce sont des marchés plutôt stagnants. La musique se joue sur des marchés en pleine croissance comme la Chine. Là-bas ce phénomène est encore inexistant. Dans maintes villes de Chine, aux heures de pointe, on n'avance quasiment plus. A Pékin et à Chengdu, où j'étais récemment, on arrive trois fois plus vite à destination en métro qu'en auto. Pourtant l'auto a un statut énorme. Elle est identifiée, comme autrefois chez nous, avec la progression sociale et elle est fortement émotionnalisée.

L'auto a évincé la bicyclette dans les villes de Chine. Ceux qui peuvent se l'accorder s'y ins-

tallent confortablement, mais restent bloqués dans des rues engorgées. Cela ne semble pas particulièrement porteur d'avenir.

Oui, dans les grandes villes de Chine, le vélo ne joue presque plus aucun rôle. Pourtant le taux de motorisation n'y est pas encore particulièrement élevé. En matière de mobilité, la Chine dictera la cadence à l'avenir. Il n'est pas imaginable qu'il circule en Chine autant de véhicules par habitant que chez nous, même avec l'électromobilité. C'est pourquoi le thème des transports publics et des structures spatiales va devenir si important.

L'industrie automobile ne peut être complètement indifférente aux tendances que vous décrivez. Y réagit-elle ?

Il y a quatre, cinq ans, je vous aurais dit non, les responsables n'ont encore quasiment rien pigé. Mais maintenant, j'ai le sentiment qu'ils font quelque chose. Nous examinons chaque année 600 innovations et nous les classons par fabricants. Depuis 2005, les innovations dans le domaine de l'efficacité énergétique et de l'environnement forment une part beaucoup plus importante. Elles ont doublé et représentent près de 50 %. C'est un grand changement en relativement peu de temps. Les fabricants ont appris que l'automobile n'a encore un avenir que si elle consomme nettement moins d'énergie. Les moteurs à diesel et à essence pourraient facilement être rendus de 20 à 30 % plus efficaces au cours des cinq à dix prochaines années.

Par le passé, beaucoup de choses ont été annoncées et jamais réalisées. Est-ce différent aujourd'hui ?

Les efforts déployés produisent déjà quelques effets. Les valeurs limites de l'UE pour les émissions de CO₂ jouent ici un rôle consi-

Au cours des prochaines années l'efficacité des moteurs pourraient augmenter de 20 à 30 %.

dérable. Ces prescriptions ont au départ été sous-estimées par l'industrie automobile. Maintenant, elle sait qu'elle doit les respecter.

Ces dernières années, on a beaucoup parlé des véhicules hybrides et des véhicules électriques. Mais sur le plan quantitatif, ils n'ont pas encore réussi à s'imposer.

Les véhicules totalement hybrides, pouvant rouler à l'électricité et au carburant, et les vé-

hicules électriques déclencheront une révolution dans la construction automobile. Mais celle-ci ne se fera pas en un jour. Il y aura une longue guerre des techniques de propulsion. En raison des économies et du facteur prix, les moteurs conventionnels joueront encore longtemps le rôle principal.

Les rares voitures électriques disponibles sur le marché peinent à trouver des acheteurs.

Oui, les chiffres sont homéopathiques. Il y a eu une phase euphorique pilotée par les médias. Ainsi le public a pu avoir l'impression que du jour au lendemain tout le monde allait rouler électrique. Maintenant, c'est le dégrisement. On voit que les véhicules électriques coûtent beaucoup plus cher et sont limités dans leur utilisation. Nous devons recourir pendant encore un bon moment à des techniques de transition optimisées. Par exemple aux hybrides plug-in, que l'on peut brancher sur les prises de courant. Avec elles, on peut rouler uniquement à l'électricité sur de courtes distances. Mais elles sont nettement plus chères que les voitures à essence.

Comment la part de marché des véhicules hybrides et des véhicules électriques va-t-elle évoluer ?

Nous estimons qu'en 2020, pour les voitures neuves, la part des moteurs à combustion sera encore, globalement, de 80 à 85%. Ensuite, elle diminuera un peu. Sur les 15% qui restent, 10 à 12% iront aux hybrides.

Il y a aussi la tendance consistant à louer l'auto en cas de besoin au lieu de l'acheter.

L'autopartage est un thème intéressant. Au début, c'était une niche écologique. En Allemagne, cela n'a changé un peu que lorsque la Deutsche Bahn s'y est mise. L'utilisation et la possession, c'est un thème passionnant, qui dans le fond n'a rien à voir avec le renoncement. Au contraire, c'est cool. On ne veut plus avoir besoin de s'occuper d'une auto. Alors on n'a plus besoin de garage, on ne doit plus monter de pneus d'hiver, ni laver sa voiture. C'est une tendance sociétale qu'on observe déjà.

Depuis, les fabricants d'automobiles s'y mettent aussi. Ils se présentent comme offreurs de mobilité. A Ulm et à Hambourg, de premiers essais se font avec des véhicules de location. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Cela a pour l'instant un caractère plutôt expérimental. Les fabricants se rendent compte qu'il se passe là quelque chose et ils ne veulent pas laisser ce marché à d'autres. Sur le plan

quantitatif, cela joue encore un rôle mineur et ne fait pas partie du cœur de métier des fabricants.

D'un autre côté, l'industrie essaie de rendre à nouveau l'auto plus attractive en la connectant et en la bourrant d'électronique.

C'est là un thème passionnant, dans lequel tous les fabricants se sont lancés. BMW fait par exemple des expériences positives avec Facebook et Twitter au volant grâce à la commande vocale. Cela vise précisément le groupe d'utilisateurs des 18 à 25 ans.

Mais cela représente aussi un risque de distraction supplémentaire durant la conduite.

Bien sûr. C'est comme pour le dispositif mains libres. C'est pourquoi il faut rester attentifs. Mais, dans ce domaine, l'activité d'innovation est énorme.

En matière de télématique, il y a déjà des assistants pour respecter la distance et pour changer de voie. A quoi faut-il s'attendre ici ?

Dans un futur pas si éloigné, les automobiles pourront rouler toujours plus souvent toutes seules, c'est-à-dire de façon autonome, jusqu'au jour où l'auto viendra vous chercher, vous conduira à destination et se cherchera elle-même une place de parc, à moins que vous ne la confiez à un nouveau passa-

Le thème utilisation et possession est passionnant, mais n'a rien à voir avec le renoncement. Au contraire, c'est cool.

ger. Cela représenterait des sauts quantiques pour l'industrie automobile, qui pourront aussi créer une nouvelle attractivité.

Ainsi le trafic individuel routier se rapproche toujours plus des transports publics. L'auto sera-t-elle encore vraiment nécessaire ?

Les transports publics deviendront plus individuels et le trafic individuel se fera plus collectif. L'autopartage n'est au fond rien d'autre qu'un taxi à conduire soi-même. Il y aura toujours des gens qui voudront posséder une voiture. Mais les formes mixtes deviennent plus fréquentes. Avec la désémotionalisation de la voiture, elles deviennent sortables. L'autopartage n'est devenu attractif que grâce à Internet, qui permet de chercher et de réserver la voiture la plus proche.

Avec toujours plus de technique, les autos deviennent plus lourdes. Est-ce que cela n'augmente pas d'autant leur consommation d'énergie ?

Avec le confort et les fonctions de sécurité comme la protection contre les chocs, le poids des voitures a naturellement fortement augmenté. Leur prix aussi, d'ailleurs. Mais, à cet égard, je fais confiance à l'évolution de la technique. La construction légère est un thème important. L'industrie sait qu'elle doit réduire le poids.

Réduire le poids aurait été possible depuis longtemps. Croyez-vous que maintenant, cela va se faire ?

Absolument. Question poids, nous sommes arrivés à un tournant. Tout le monde y travaille. L'épée de Damoclès est la consommation moyenne de CO₂, qui doit être réduite en raison des prescriptions de l'UE. Pour cela, il est nécessaire de recourir à la construction légère : adieu l'acier, bonjour l'aluminium et les matières plastiques comme le carbone.

L'industrie automobile s'est toujours opposée aux réglementations politiques. Avec les émissions de CO₂, on voit cependant qu'elles sont nécessaires et produisent des résultats.

Je crois que c'est une bonne réglementation, qui a déclenché une innovation considérable. Aujourd'hui, cela fait partie des critères de compétitivité. La consommation de carburant joue partout un rôle toujours plus important, en Chine aussi, à mesure que le prix du pétrole augmente. Vu sous cet angle, les prescriptions de l'UE ont même abouti à un renforcement de la compétitivité

des fabricants d'automobiles européens.

Une dernière question : dans quelle direction, à votre avis, l'auto va-t-elle évoluer d'ici vingt ans ?

D'ici vingt ans, elle devrait rouler de façon beaucoup plus efficace, et avec des énergies renouvelables. Elle sera nettement plus petite et fortement connectée, et pourra conduire toute seule. La réalité se sera considérablement rapprochée de la vision d'une conduite sans accidents. Les systèmes d'assistance freineront en cas d'urgence et pourront repérer les piétons. L'auto sera connectée aux transports publics. Dans les régions urbaines, elle va devenir un moyen de transport individuel public.

Interview: Peter Krebs