"Plus aucun constructeur automobile ne néglige l'efficacité énergétique" : Interview

Autor(en): **Nötzli, Max / Buchs, Matthieu**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-642570

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Interview

«Plus aucun constructeur automobile ne néglige l'efficacité énergétique»

Max Nötzli, le président de l'association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse, plaide pour le développement de véhicules de tourisme moins gourmands en énergie. Il est favorable à la reprise des prescriptions européennes mais demande à ce qu'il soit tenu compte des spécificités du parc automobile suisse pour déterminer les sanctions.

Monsieur Nötzli, où en est actuellement le marché automobile européen et mondial après une période de crise qui a débuté en 2008 déjà?
Le sentiment de panique que l'on pouvait ressentir il y a encore deux ans dans différents pays, dont l'Allemagne, a disparu. Aux Etats-Unis, on perçoit même un climat favorable. De là à dire que la crise est derrière nous, c'est peut-être aller un peu vite. Le volume des ventes est assez haut dans de nombreux pays. L'Europe a relativement bien surmonté cette période difficile.

Comment la Suisse a-t-elle traversé cette période mouvementée?
La situation en Suisse est bonne. Le volume des ventes y est important avec plus de 308 000 véhicules nouveaux mis en circulation l'an dernier.

Cette situation difficile a-t-elle favorisé, ou au contraire freiné, l'évolution de véhicules plus efficaces sur le plan de la consommation énergétique et des émissions de CO_2?
Ce sont davantage les directives contraignantes en termes de consommation énergétique et d'émissions de CO_2 qui influencent le développement des véhicules. Il n'y a plus un constructeur aujourd'hui qui ne fasse attention à l'efficacité, même dans la catégorie des voitures de sport. Et cela fonctionne: un tiers des véhicules vendus en Suisse appartient à la catégorie d'efficacité A ou B.

Depuis le 1er juillet 2012, la Suisse a introduit, à l'instar de l'UE, des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des voitures neuves. Des sanctions sont appliquées si les émissions excèdent une valeur cible. L'objectif est de ramener à 130 grammes par kilomètre en moyenne les émissions de CO_2 d'ici à 2015. Comment les importateurs automobiles en Suisse s'accommodent-ils de ces prescriptions?
Chacun essaie évidemment de payer le moins de sanctions possibles. Mais puisque les voitures importées en Suisse proviennent à environ 80% de la zone européenne, qui est soumise à ces mêmes prescriptions, la pression se reporte sur les constructeurs. Ils doivent augmenter chaque année l'efficacité de leurs produits.
Il faut tout de même reconnaître une particularité à la Suisse. Il sera plus facile pour l'Europe d'atteindre la valeur cible de 130 grammes de CO_2 par kilomètre car des pays avec un parc automobile composé de véhicules en moyenne de taille petite, comme par exemple l'Espagne ou la Grèce, compensent pour des pays avec un parc automobile composé de véhicules plus gros, comme par exemple l'Allemagne ou la Suède. Cet équilibre n'existe pas pour la Suisse, dont la flotte correspond peu ou prou à celle de l'Allemagne. En 2012, les sanctions n'ont pas été trop élevées dans notre pays. Mais il faut se rappeler que seul 65% du parc

Profil

Max Nötzli préside l'Association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse depuis le 1er juillet 2008. Après des études à l'EPF de Zurich et à l'Université de Zurich, il a travaillé durant 39 ans au sein de la rédaction de la Revue automobile, éditée à Berne, en qualité de rédacteur en chef adjoint depuis 1980 et de rédacteur en chef depuis 1998. auto-suisse défend les intérêts de 33 importateurs automobiles officiels qui, à travers 4500 concessionnaires ou revendeurs en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein, commercialisent des voitures de tourisme, des véhicules utilitaires, des bus ainsi que des cars.

de véhicules neufs était considéré pour les calculs. En 2015, lorsque 100% du parc sera pris en compte, des sanctions probablement très élevées devront alors être payées.

Au bout du compte, qui va supporter les coûts supplémentaires engendrés par les sanctions?
Les frais supplémentaires seront logiquement reportés sur le client final. Libre à l'importateur de décider de la manière de répartir les coûts, que ce soit sur l'ensemble de la flotte ou au contraire uniquement sur les véhicules dépassant la valeur cible. Quoiqu'il en soit, les frais supplémentaires seront au final reportés sur le client.

L'UE souhaite renforcer cette mesure et abaisser la limite des émissions de CO_2 à 95 grammes par kilomètre d'ici 2021. Que pensez-vous de la proposition?
Il est compréhensible de vouloir baisser les valeurs cibles des émissions de CO_2 avec le développement de nouveaux véhicules plus efficaces. Toutefois, une baisse aussi rapide et linéaire ne me semble pas légitime d'un point de vue technique. Plus les véhicules sont performants, plus les améliorations sont difficiles à réaliser. Ceci dit, nous sommes en principe favorables à reprendre les prescriptions européennes dans notre pays. Mais nous réfléchissons à une approche créative qui nous permette de tenir compte de la particularité de la flotte suisse. Pourquoi, par exemple, ne pas intégrer les chiffres suisses à ceux de l'UE pour effectuer les calculs? Sans cela, les sanctions à payer pour la Suisse seront très élevées et des distorsions de marché prévisibles.

Dans le premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 actuellement en examen auprès du Parlement, il est également question d'élargir les prescriptions concernant les émissions de CO_2 aux voitures de livraison. L'UE a déjà franchi le pas. auto-suisse s'était en revanche exprimée contre la mesure lors de la procédure de consultation. Pourquoi ne pas, là-aussi, avancer de concert avec l'UE?
Là encore, la flotte suisse n'est pas comparable à la flotte européenne. Ne pas prendre en compte cette différence ferait augmenter le prix de ce type de véhicules dans notre pays. Et dans cette catégorie, il n'est jamais question de prestige. Il est toujours question de prix, d'efficacité et de volume de transport. La concurrence est très élevée et un commerçant ne peut pas se permettre de consommer 8 litres aux 100 kilomètres si son rival en est à 7. En outre, tous les véhicules utilitaires légers sont aujourd'hui équipés de moteurs diesel efficaces. Les améliorations apportées par les constructeurs sont permanentes.

Quel regard portez-vous sur les développements des systèmes de propulsion alternatifs (électrique, hybride, gaz, biogaz)? Sur quel type de véhicules roulerons-nous en 2030?
Les propulsions alternatives ont certainement un avenir. Mais il reste à définir l'échelle de temps. Je partage la position du professeur Lino Guzzella de l'EPF de Zurich qui estime que dans un avenir prévisible, soit une vingtaine d'années, le moteur thermique, fonctionnant à l'essence, au diesel ou même au gaz, sera toujours largement majoritaire. Mais il sera beaucoup plus efficace qu'aujourd'hui. Les voitures électriques ont aujourd'hui toujours un problème d'autonomie et de prix. Et dans des pays émergents comme l'Inde ou la Chine, les gens ne peuvent de toute façon pas se le permettre.

Une tendance actuelle consiste à s'éloigner du modèle classique, où chacun possède son propre véhicule, vers un modèle de partage (Mobility, Carsharing). Pourrait-il y avoir une opportunité pour le marché automobile?
Parler de tendance me semble aujourd'hui exagéré. Il s'est vendu 300 000 véhicules de tourisme l'année dernière en Suisse. Mobility, c'est une flotte de 2650 véhicules au total. Cela dit, ces réflexions sont légitimes. Le modèle actuel avec un même véhicule privé pour toutes les utilisations sera peut-être dépassé dans 30 ans. Il est par exemple possible d'imaginer posséder un petit véhicule pour les trajets pendulaires quotidiens et partager avec les voisins ou louer un plus grand pour les vacances.

L'institut des systèmes dynamiques et des techniques de régulation de l'EPF de Zurich a décroché le Watt d'Or 2014 de l'Office fédéral de l'énergie dans la catégorie mobilité économe en énergie pour le développement d'un moteur hybride au gaz naturel et au diesel. Le secteur suisse de la recherche et de l'innovation a-t-il une carte à jouer dans le développement de nouveaux moteurs plus efficaces et moins polluants?
Parfaitement. Le niveau de recherche atteint dans ce domaine par les écoles polytechniques de Zurich et de Lausanne est extraordinaire. Cela tient beaucoup aux personnes. Je pense en particulier au professeur Lino Guzzella. De son institut est sorti un grand nombre de projets exemplaires. Malheureusement, la règle du «not invented here» en a limité la percée: les constructeurs n'adoptent que très rarement une idée qui a émergé hors de leur entreprise. Les hautes écoles pâtissent également de cette situation. Toutefois, avec le nouveau moteur de l'ETHZ, j'entrevois une chance. Il reprend le cœur d'un moteur thermique traditionnel et ne nécessite pas de grands changements des chaînes de fabrication. C'est un atout économique important. De manière générale, il faudrait pouvoir encore mieux communiquer sur les résultats obtenus dans nos hautes écoles.

«Un tiers des véhicules vendus en Suisse appartient à la catégorie d'efficacité A ou B.»

Interview: Matthieu Buchs