

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ



Le concept Symbioz, de Renault, qui fait de la voiture un élément de l'habitat.
FERNANDO GUERRA

LA VOITURE ÉLECTRIQUE ACCÉLÈRE

L'ID-Buzz, chez Volkswagen, la réinterprétation électrique du mythique Combi.
VOLKSWAGEN



Le « dieselpate » précipite le passage au véhicule propre. Et les nouveaux usages forcent les constructeurs à se réinventer

Jusqu'alors, la concomitance de la Semaine européenne de la mobilité, qui se déroule du 16 au 22 septembre, et du Salon de l'automobile de Francfort, qui a ouvert ses portes le 14 septembre et les fermera le 24, tenait du hasard. Les esprits caustiques entrevoyaient toutefois une antinomie implicite entre une manifestation organisée par le ministère de la transition écologique et solidaire, dont le mot d'ordre cette année est « Bougez autrement », et la grand-messe de la bagnole, sise dans un pays où l'automobile est reine, surtout si elle est puissante et individuelle.

Il faut croire que les lignes ont bougé. Présentant, le 31 août, le contenu du Salon de Francfort, Matthias Wissmann, le président de la fédération automobile allemande (VDA), a averti les visiteurs que certains d'entre eux risquaient d'être « irrités » en visitant les immenses halls d'exposition qui abritent cet événement biennal. Le message est clair : plus question que Francfort se limite à l'exposition de belles mécaniques et se contente de célébrer une tradition issue du XX^e siècle, celle de la voiture particulière et de la performance pure. Les organisateurs du Mondial de Paris tiennent à peu près le même discours.

Ces convergences résultent des trois révolutions qui assaillent l'automobile. D'abord – c'est la plus visible – celle du passage à l'électrique, dont on ignore à quel rythme se déroulera sa montée en régime, mais qui s'impose comme inéluctable. Le traumatisme du « dieselpate » accélère cette évolution qui, outre-Rhin, fait l'objet d'une prise de conscience assez brutale. A Francfort, celle-ci se traduit à travers la succession d'annonces de nouveaux véhicules et concept cars. Sur leurs terres, les constructeurs d'outre-Rhin, longtemps peu enthousiastes à l'idée d'abandonner le moteur à combustion interne, multiplient les signes de ralliement à l'électrification. Quitte à ce que leurs nouveautés écologiquement correctes fassent de l'ombre aux modèles plus classiques présentés sur leurs stands et qui assurent leur belle rentabilité.

Leurs propres réseaux de « car-sharing »

Principale victime du « dieselpate », Volkswagen dévoile l'ID-Buzz, une réinterprétation électrique et teintée de nostalgie du Combi cher à la génération Flower Power. Chez BMW, l'i3 – pionnière des voitures allemandes 100 % électriques –, produite depuis trois ans, sera renouve-

lée avec une version plus sportive. Le groupe de Munich présente aussi une Mini électrique attendue en 2019. Longtemps mis entre parenthèses, ce modèle sera donc bel et bien commercialisé. Les vifs débats qui, il y a encore un an, secouaient l'état-major de BMW à propos de la nécessité de continuer à investir massivement sur l'électrique ont été tranchés. Pour sa part, Mercedes poursuit la mise en place de sa future gamme EQ de voitures propres, avec un projet de compacte 100 % électrique, et ne craint pas de faire le grand écart en faisant admirer une « hypercar ». Le Project One dispose d'une motorisation hybride qui développe plus de 1 000 ch.

Le groupe Daimler lève également le voile sur la Vision EQ ForTwo, une petite Smart entièrement électrique et – c'est là que réside la nouveauté – autonome. Ce concept car est dépourvu de volant et de pédales, épousant les deux autres révolutions qui transforment l'automobile en un support numérique : la conduite autonome et l'usage collectif. La Smart EQ ForTwo se conduit toute seule et se destine exclusivement aux formules d'autopartage en milieu urbain, une pratique qui tend à gommer la traditionnelle césure entre transport individuel et collectif. Les

marques allemandes, comme les autres – y compris PSA et Renault –, ont lancé leurs propres réseaux de « car-sharing » ou racheté des start-up spécialisées dans ce domaine. Cet essor des nouvelles formes de mobilité implique également les équipementiers qui s'émancipent de plus en plus de leur stricte vocation de fournisseur. Ainsi, Bosch s'est lancé dans la gestion de scooters électriques en libre-service en introduisant à Berlin, et tout récemment à Paris, le réseau Coup.

Les constructeurs français, qui ont quelque peu boudé le Salon de Francfort (Peugeot et DS n'ont pas fait le voyage), ne multiplient pas les projets. Citroën dévoilera tout de même son nouveau SUV, le C3 Aircross. Filiale de Renault, Dacia présentera le nouveau Duster. Rien d'avant-garde, donc. La marque au losange, pionnière de la voiture électrique moderne avec la Zoe, proposera toutefois un intéressant concept articulant une voiture électrique et un nouveau type d'habitation, envisagé à l'horizon 2030. Message sous-jacent : pour survivre en tant qu'objet de passion, l'automobile ne pourra se suffire à elle-même. Elle devra pouvoir s'intégrer dans un écosystème beaucoup plus large. ■

JEAN-MICHEL NORMAND

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

Faut-il imposer des quotas de véhicules propres ?

La France y est favorable et la Chine réfléchit à un calendrier. Mais l'Europe a dit non et, ailleurs, le bilan est mitigé

C'est donc non. Au début du mois d'août, un porte-parole de la Commission européenne a fait savoir qu'il n'était pas question d'envisager l'instauration de quotas de voitures propres. Bruxelles avait pourtant longtemps tourné autour de cette idée qui consiste à imposer aux constructeurs, sous peine de pénalités financières, l'obligation d'immatriculer une certaine proportion de véhicules électriques ou hybrides. Un tel mécanisme était revenu sur le devant de la scène après la signature de la COP21 et des engagements pris par plusieurs pays visant à interdire, d'ici à 2040, les véhicules animés par un (unique) moteur à combustion interne.

La France déclare vouloir tenir cet engagement : Nicolas Hulot, ministre de la transition écologique, a annoncé, début juillet, viser « la fin de la vente des voitures » roulant à l'essence ou au gazole à l'horizon de 2040. Le Royaume-Uni affiche la même volonté.

Pour certains, l'émotion suscitée par le « dieselgate » crée donc un contexte favorable à l'introduction de quotas, instrument le plus efficace pour faire avancer – pour de bon – la cause de la voiture propre. Martin Schulz, le rival social-démocrate de la chancelière Angela Merkel, avait décidé d'inclure cette proposition – jusqu'alors largement taboue en Allemagne – dans son programme.

La Commission européenne explique avoir renoncé aux quotas afin « de ne pas créer de discrimination entre les différentes technologies ». En d'autres termes, les constructeurs doivent rester maîtres de leurs choix ; seul le résultat, c'est-à-dire la réduction des émissions, importe. Un argument très souvent entendu parmi les patrons de l'industrie automobile, mais légèrement hypocrite. En privilégiant la lutte contre le CO₂ davantage que contre les oxydes d'azote (NOx), l'Europe a, pendant des années, indirectement mais sciemment encouragé la technologie du diesel par rapport

à l'essence. Et, en octroyant un système de bonus écologique aux véhicules « zéro émission », les pays membres réservent un traitement de faveur à l'électrique. Les mécanismes du marché, en effet, ne peuvent spontanément permettre à la voiture électrique – chère car produite en faible quantité – de décoller dans les ventes.

Un chiffre décevant

L'obligation faite aux marques de commercialiser un pourcentage donné de véhicules recourant à la traction électrique est une idée qui a déjà fait son chemin ailleurs. Aux Etats-Unis, dix Etats – dont la Californie, depuis 1990 – s'y sont engagés. La province du Québec a fait de même. L'Inde affirme vouloir se débarrasser des moteurs à essence dès 2030.

La Chine, premier marché mondial, va également dans ce sens. Pékin a confirmé en septembre que le gouvernement réfléchissait à un calendrier d'interdiction des moteurs thermiques. Conscientes que le niveau de pollution des

métropoles exige des mesures drastiques – sous peine de susciter des réactions populaires – et que, dépassés dans le domaine du moteur thermique, les constructeurs chinois ont tout à gagner au moteur électrique, les autorités de Pékin ont fait une priorité des véhicules « zéro émission ».

Au point de limiter les immatriculations de modèles essence dans les grandes agglomérations et d'imposer dans les prochaines années, à tous les constructeurs, des quotas de véhicules hybrides et électriques. Le projet de Pékin consiste à fixer un pourcentage croissant (8 % dès 2018, 10 % l'année suivante, puis 12 % en 2020) de NEV (*new energy vehicles*) pour les voitures neuves. Cette dénomination recouvre les modèles 100 % électriques ainsi que les hybrides rechargeables, capables de parcourir une cinquantaine de kilomètres sans solliciter leur moteur thermique.

Le bilan des quotas reste cependant mitigé. En Californie, où le prix d'achat moyen d'une voiture

est de l'ordre de 50 000 euros, une valeur deux fois plus élevée qu'en France, opter pour un véhicule électrique paraît plus envisageable qu'ailleurs.

Pourtant, depuis 2014, la part de l'électrique reste stable, autour de 3 %, malgré les quotas et les subventions à l'achat. Un chiffre décevant, même s'il est trois fois plus élevé que la moyenne européenne. Le manque d'installations de recharge et l'autonomie des voitures électriques, en net progrès mais qui plafonne encore autour de 300 kilomètres, ne facilitent pas la conversion des consommateurs.

Jusqu'à présent, la pression des constructeurs, par ailleurs contraints à de gros investissements pour dépolluer les moteurs diesel et essence, a eu raison de l'extension du principe des quotas. Fin août, les autorités chinoises ont laissé entendre que l'instauration d'un tel mécanisme, prévu initialement pour 2018, sera repoussé à 2019... ■

JEAN-MICHEL NORMAND

LES CHIFFRES

1,19 %

En France, la part des voitures 100 % électriques dans les immatriculations a atteint 1,19 % en 2016. C'est modeste, mais cela installe la France comme principal marché en Europe avec 27 301 immatriculations l'an passé, devant la Norvège (24 221) et l'Allemagne (13 621). En Europe, le cap des 200 000 immatriculations a été dépassé pour la première fois en 2016.

21 735

La voiture électrique la plus vendue dans le monde est la Nissan Leaf mais, en France, la Renault Zoe (21 735 ventes en 2016) la devance de plus de 3 000 unités. En troisième position, on trouve la Tesla Model S (10 567 unités). Globalement, la marque californienne a écoulé un peu plus de 14 000 véhicules en France l'an passé.

16 000

L'essentiel (80 %) des opérations de recharge des voitures électriques s'effectue au domicile du propriétaire. La présence de bornes de recharge n'est pas moins importante. La France en compte 16 000. L'objectif de l'Etat est d'en compter 45 000 en 2020.

134 000

Le vélo à assistance électrique est devenu en quelques années un phénomène de masse. Il s'en est vendu 134 000 en France l'année dernière (une croissance de 31 %), contre 46 100 en 2012 et 9 700 en 2007. Ces deux-roues, bénéficiaires d'une prime de 200 euros à l'achat, ne représentent cependant que 4,5 % des ventes de vélos.

6 000

Actuellement, le bonus écologique versé pour l'achat d'un véhicule 100 % électrique est de 6 000 euros. Cette somme ne doit pas dépasser 27 % du coût d'acquisition. Si, parallèlement, un vieux véhicule diesel est envoyé à la casse, l'acheteur profite d'une aide supplémentaire de 4 000 euros.



A San Diego, en Californie, devant une agence Car2go, le service d'autopartage du constructeur allemand Daimler. MIKE BLAKE/REUTERS

Renault invite la voiture dans la maison

Hissé par une plate-forme, le concept car devient une pièce dans la pièce ou une cabane sur le toit

Depuis la villa Savoye, à Poissy (Yvelines), réalisée en 1931 par Le Corbusier et qui, construite sur pilotis, disposait d'un rez-de-chaussée conçu pour accueillir trois voitures en fonction de leur rayon de braquage, les tentatives d'adapter la maison à l'automobile n'ont pas manqué. Celle que développe le concept Symbioz, dévoilé par Renault au Salon de Francfort, se projette aux alentours de 2030. Il associe une voiture (électrique et autonome, forcément) et une maison individuelle, imaginée par Marchi Architectes à la demande du constructeur. L'habitation, très généreusement vitrée, qui se situe a priori en zone rurale ou dans un habitat peu dense, est coiffée d'un vaste cylindre. On peut, si nécessaire, hisser la voiture, en utilisant une

plate-forme circulaire mue par des câbles. La voiture devient, à la demande, une pièce dans la pièce, pour s'isoler, ou une cabane installée sur le toit. Elle recharge ses batteries par induction mais on peut aussi utiliser ses batteries pour les besoins de la maison.

A rebours de la voiture partagée

Il s'agit d'une berline longue et basse dotée d'une superstructure intégralement transparente. Puisqu'il s'agit d'une automobile autonome, les sièges peuvent se déployer en vis-à-vis, comme dans un salon, et leur appui-tête rétractable permet de s'installer confortablement alors que le volant se rétracte dans la planche de bord. Le constructeur de Billancourt se réapproprierait-il sa vocation de

concepteur de voitures à vivre ?

Ultraconnectée, la Renault de 2030 annonce toute seule son arrivée à la maison, qui lui ouvrira toute seule le chemin vers l'entrée. Ses seules concessions à l'univers domestique sont à rechercher dans son habitacle, à dominante gris et cuivre – pas vraiment la tasse de thé des voitures d'aujourd'hui –, qui s'enrichit de matériaux conformes aux ambiances du foyer. Outre du bois gris souris, on découvre de la céramique et même des feuilles de marbre montées sur une structure en nid-d'abeilles. Les sièges, quant à eux, sont recouverts de laine. La silhouette fluide de la voiture se dessine à travers la structure légère, et plutôt élégante, de la maison. « C'est un bel objet. On peut avoir envie de l'exposer chez soi, de le montrer »,

insiste Stéphane Janin, chargé des concept cars chez Renault.

Le projet Symbioz répond en partie au constat qui veut que, comme la marque le rappelle, « une voiture n'est pas utilisée 95 % du temps », mais il ne prétend pas s'inscrire dans un vaste dessein de mobilité partagée. Ici prévaut l'idéal de la voiture individuelle et personnelle, à rebours de la voiture partagée ou du robot taxi itinérant.

Un manifeste

L'espace domestique s'adapte à son hôte, pas le contraire. L'automobile conquiert un nouveau territoire, celui de la maison, et se pose comme un reflet de la personnalité, voire du statut social de l'occupant des lieux.

Ce concept car construit donc un pont entre deux univers mais

c'est pour mieux réhabiliter la voiture. « Nous avons voulu redonner du lustre et de l'optimisme à l'automobile », insiste Stéphane Janin. Le concept car, dévoilé à Francfort, est donc aussi un manifeste, la conviction que la voiture ne perdra pas son aura et ne se diluera point dans la mobilité robotisée, réduite à un simple service. « L'automobile est en train de redevenir sexy, assure Laurens van den Acker, qui dirige le design de Renault. Nous voyons venir vers nous des gens venus des secteurs de la haute technologie ou des jeux vidéo et qui comprennent que tout est en train de changer dans la voiture alors que, désormais, la problématique du smartphone ou des produits de haute technologie, c'est la guerre des prix. » ■

J.-M. N.



Électricité | Gaz | Économies d'énergie

UNE VOITURE ÉLECTRIQUE SANS ÉLECTRICITÉ VERTE C'EST COMME FAIRE DES CHOSSES À MOITIÉ

Grâce à l'offre Elec'Car d'ENGIE, profitez de **-50% sur votre électricité la nuit⁽¹⁾** pour recharger la batterie de votre voiture électrique. Et bonne nouvelle : toute la maison en profite ! Cette offre est aussi valable pour toutes vos autres consommations : réfrigérateur, lave-vaisselle, lave-linge... **Et bien entendu, c'est de l'électricité verte***.

► **Souscrivez en exclusivité sur elec-car.fr**

-50% sur votre électricité
la nuit⁽¹⁾

elec'
verte*



ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 435 285 011 € - RCS NANTERRE 542 107 651.

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Avec l'offre de marché Elec'Car 3 ans, bénéficiez d'heures creuses (telles que définies par le gestionnaire de réseau) à un prix du kWh HT réduit de 50% par rapport aux heures pleines de l'offre Elec'Car d'ENGIE. Offre réservée aux clients particuliers propriétaires d'une voiture électrique, sous réserve de remplir une déclaration sur l'honneur qu'ENGIE peut vérifier à tout moment, et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations). En souscrivant à une offre à un prix de marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé pour votre lieu de consommation si vous en faites la demande.

*Électricité verte : pour tout nouveau contrat d'électricité souscrit par un client particulier, à l'exclusion de l'offre électricité Happ-e, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client en Garantie(s) d'Origine émise(s) par des producteurs d'énergie renouvelable. Une Garantie d'Origine certifiée que de l'électricité a été produite à partir d'une source d'énergie renouvelable et injectée sur le réseau électrique.

Soyez entreprenant. FORD MONDEO HYBRID



4 portes Executive Hybrid 187 ch

CO₂

89 g/km

CONSOMMATION
MIXTE

4,2 l/100 km

TVS**

198 €/an

À partir de

199€/mois*

SANS APPORT

LLD 24 mois / 30 000 km.

Entretien, assistance 24/24 et gestion des pertes totales inclus.

FORD ENTREPRISE. Notre métier, simplifier le vôtre.



Go Further

*Exemple de location longue durée incluant les prestations « maintenance/assistance », et gestion des pertes totales, d'une Mondeo 4 portes Executive Hybrid 187 ch BVA6 type 07-17 avec peinture métallisée, neuve et hors options (tarif au 03/07/17), sur 24 mois et 30 000 km, soit 24 **loyers de 199 €/mois.** **Modèle présenté,** sur la base de durées et de km équivalents : Mondeo 4 portes Executive Hybrid 187 ch BVA6 type 07-17 neuve avec options au prix remis de 27 813 € soit 24 **loyers de 254 €/mois.** **Consommation mixte (l/100 km) : 4,2. CO₂ (g/km) : 89** (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée). Montants exprimés TTC hors prestations facultatives et hors malus écologique et carte grise. Offre non cumulable, réservée aux professionnels, valable du 01/09/17 au 30/09/17 dans le réseau Ford participant, en LLD selon conditions générales et sous réserve d'acceptation du dossier par Ford Lease, nom commercial de Bremany Lease, SAS au capital de 39 650 €, RCS Versailles n° 393 319 959, 34 rue de la Croix de Fer, 78100 Saint-Germain-en-Laye. Société de courtage d'assurances n° ORIAS 08040196 (www.orias.fr). **Taxe sur les Véhicules de Société, selon les lois de finance 2013 et 2015.

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

ford.fr