

Commentaires sur le 8ème Palmarès / septembre 2010

1156 versions de 182 modèles de 37 marques

Le classement de la voiture citoyenne établi avec les modèles et les versions disponibles le 1^{er} septembre 2010 met en évidence des remaniements minimes par rapport au précédent. Le nombre de modèles est stable, des fins de production (une douzaine) étant compensées par l'apparition de nouveaux modèles. L'accroissement du nombre de véhicules obtenant une note égale ou supérieure à 14 est la conséquence de l'amélioration régulière de plusieurs caractéristiques favorables à l'obtention d'un score élevé :

- réduction de la consommation,
- amélioration des notes obtenues aux tests de protection des piétons que nous considérons comme favorables à l'ensemble des usagers « non protégés » extérieurs au véhicule (piétons, cyclistes, usagers de deux roues à moteur),
- apparition de modèles dont la masse relativement faible témoigne de la nécessaire prise en compte de la relation entre la masse et la consommation de carburant, donc l'émission de dioxyde de carbone.

55 véhicules atteignent ou dépassent la note 14 et 179 la note 13 (ils étaient respectivement 37 et 133 lors du classement de janvier dernier)

Le classement général

Les 10 modèles/versions les mieux classés ont des résultats qui mettent bien en évidence l'équilibre qui existe entre nos quatre axes de notation. Certains de ces véhicules émergent du fait d'une qualité particulière, mais ils ne peuvent pas être mauvais sur un autre critère.

Deux véhicules hybrides sont respectivement 1^{er} et 3^{ème} du classement, la Honda Insight et la Toyota Prius, mais ce n'est pas seulement la nature hybride de leur motorisation qui assure ce bon résultat. Les deux modèles sont proches de la note maximale pour la protection des occupants (19,6 et 19,5 sur 20) et ils ont obtenu de bonnes notes aux tests de protection des piétons (15 et 13,3 sur 20). Les résultats sont très bons pour la consommation en ville et finalement le dernier axe sur lequel des progrès pourront être réalisés concerne l'agressivité, que nous exprimons par la valeur de l'énergie cinétique maximale. Il faudra probablement quelques années encore pour que la réduction de la masse et de la vitesse maximale se manifestent avec plus de détermination.

Comme dans le classement précédent, une version de la Toyota iQ s'intercale entre ces deux hybrides, elle aussi grâce à ses bons scores sur tous les axes de notre notation, notamment sur celui de la protection des usagers vulnérables. Ceci prouve qu'un capot court n'est pas incompatible avec cet objectif, même s'il est plus difficile à atteindre que pour les véhicules

qui ont une grande longueur entre le pare chocs et le bord antérieur du pavillon. Deux autres versions de l'iQ sont 4^{ème} et 6^{ème}.

Trois versions de la Ford Fiesta occupent les 5^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} places, une Hyundai i20 entre dans le classement des dix premiers et une Seat Ibiza est à la 7^{ème} place gagnant plusieurs places uniquement grâce à l'évolution de sa consommation (3,4 litres/100 km et 89 g de dioxyde de carbone au kilomètre).

Si l'on prend en compte les 179 versions les mieux classées avec une note supérieure à 13, il est intéressant de procéder à des regroupements, en tenant compte du nombre de modèles et du nombre de versions, pour avoir une représentation de l'intérêt accordé par les marques à la production de véhicules respectueux de l'environnement, peu consommateurs de carburant, protecteurs de leurs occupants, des usagers vulnérables (piétons, conducteurs de deux roues) et des occupants des autres véhicules. Il faut évidemment tenir compte de la politique des marques quant à l'offre de très nombreuses versions d'un même modèle.

Honda par exemple a une offre de 8 versions avec 5 modèles dans cette partie du classement alors que Volkswagen offre 25 versions de 4 modèles.

- ▶ Volkswagen 25 (golf, polo, touran, tiquan)
- ▶ Toyota 20 (prius, iQ, yaris, auris, urban cruiser, verso)
- ▶ Seat 20 (altea, Ibiza, leon)
- ▶ Fiat 12 (500, punto, bravo)
- ▶ Ford 10 (fiesta, focus, ka)
- ▶ Opel 11 (corsa, astra)
- ▶ Citroën 9 (C1, C3, C4, nemo)
- ▶ Peugeot 9 (207, 308)
- ▶ Suzuki 9 (splash, swift, SX4, alto)
- ▶ Honda 8 (insight, civic hybrid, civic, jazz, CR-Z)
- ▶ Hyundai 8 (i10, i20, i30, i35)
- ▶ Skoda 7 (fabia, roomster, yeti)
- ▶ Nissan 5 (qashqai, cube, note)
- ▶ Alfa-roméo 5 (mito, giulietta)
- ▶ Mazda 4 (mazda 2 et 3)
- ▶ Smart 3 (fortwo)

- ▶ Renault 3 (mégane, scenic)
- ▶ Daihatsu 2 (sirion, cuore)
- ▶ Kia 2 (venga)
- ▶ Chevrolet 2 (spark)
- ▶ Volvo 2 (S40)
- ▶ BMW 1 (X1)

Les résultats par catégorie

Les meilleurs de la catégorie avec des versions dépassant la note 14

- citadines 4 places : Toyota iQ 68 chevaux essence (2^{ème} du classement général)
- citadines 2 places : Smart 45 chevaux diesel (14^{ème} du classement général)
- petits véhicules familiaux : Honda Insight (1^{ère} du classement général)
- grands véhicules familiaux : Toyota Prius (2^{ème} du classement général)

Les meilleurs de la catégorie avec des versions dépassant la note 13

- petits monospaces : Seat Altea 105 chevaux TDI Start and Stop
- petits véhicules tout terrain : Kia Venga CRDI 90 chevaux
- grands monospaces : Toyota Verso D-4D 126 chevaux

Les catégories ne possédant pas une seule version dépassant 10

- grands véhicules tout terrains,
- « pick-up »
- coupés

Les comparaisons sur le long terme

Nous avons établi le premier classement en octobre 2005 : il concernait 785 versions. Il est intéressant de le comparer au classement de septembre 2010. Les points qui nous semblent les plus remarquables sont les suivants (il faut se souvenir qu'il ne s'agit pas de valeurs moyennes concernant l'ensemble des véhicules commercialisés, mais de valeur concernant l'offre).

- L'offre s'est développée à tous les niveaux :
 - Le nombre de versions s'est accru, 1156 au lieu de 785
 - Le nombre de modèles également 182 au lieu de 98
 - Le nombre de marques est de 37 au lieu de 31
- L'offre de véhicules diesel s'est accrue, en valeur absolue et en proportions :
 - 319/785 fin 2005, soit 40,6%
 - 592/1156 en 2010, soit 51,2%
- La consommation s'est réduite :

- Diesel :
 - 2005 : moyenne de 6,02 l/100km (min 4,1 – max 12,3)
 - 2010 : moyenne de 5,75 l/100km (min 3,3 – max 11,2)
- Essence :
 - 2005 : moyenne de 8,06 l/100km (min 4,3 – max 14,8)
 - 2010 : moyenne de 7,17 l/100km (min 3,9 – max 13,5)
- L'évolution de la masse est importante :
 - 2005 : moyenne de 1357 kg (min 790 – max 2519)
 - 2010 : moyenne de 1461 kg (min 765 – max 2717)
- La vitesse maximale évolue de façon aberrante vers des valeurs sans commune mesure avec les vitesses autorisées sur les routes :
 - Diesel
 - 2005 : moyenne de 187 km/h (min 138 - max 250)
 - 2010 : moyenne de 196 km/h (min 135 – max 250)
 - Essence
 - 2005 : moyenne de 195 km/h (min 136 – max 250)
 - 2010 : moyenne de 201,7 km/h (min 145 – max 263)

Ces évolutions autorisent de multiples commentaires.

Une société qui a conscience de la mise en danger de son environnement par la consommation de combustibles fossiles se révèle incapable d'évoluer avec la rapidité nécessaire vers des outils de transport plus raisonnables. Alors que les ingénieurs ont su améliorer dans des proportions importantes le rendement des moteurs, ce progrès a été en grande partie gaspillé par la production de véhicules inutilement lourds, puissants et rapides. Dans notre dernier classement la puissance moyenne des véhicules offerts aux acheteurs est de 148 chevaux (minimum 45 ch – maximum 524 ch). Rappelons que 70 chevaux sont suffisants pour propulser une voiture moyenne à 130 km/h avec une bonne aptitude à monter les côtes.

Les responsables de l'encadrement des produits industriels, notamment avec des objectifs de sécurité et de protection de l'environnement, sont maintenant au niveau européen. Leur incapacité à s'opposer aux dérives des constructeurs est patente. Quand la commission a fixé le taux des pénalités applicables aux marques lors de la vente de véhicules neufs en fonction de l'émission de dioxyde de carbone par les véhicules qu'elles ont commercialisés, elle a osé retenir une formule qui introduit la masse du véhicule pour réduire ce taux. La France a pris position contre cette disposition absurde, puis l'a acceptée avec des modifications minimales. Il faut bien comprendre la contradiction logique de cette mesure. L'émission de dioxyde de carbone est très fortement corrélée au poids. Plus le véhicule est lourd, plus il émet de CO² et plus on réduit la pénalité. C'est comme si l'impôt sur le revenu devenait dégressif et non progressif avec l'accroissement du revenu. Nous sommes dans ce domaine confrontés à une situation très proche de l'inertie de la collectivité des nations face aux pratiques des grandes banques d'affaires. Il ne faut surtout pas y toucher par peur des conséquences économiques, donc tout est fait pour ne pas les contrarier et les laisser poursuivre des comportements aberrants, qui se révèlent à terme beaucoup plus dangereux que les risques du contrôle par des normes adaptées.

Les usagers qui ont des moyens réduits vont bien entendu arbitrer en faveur de véhicules plus économes, mais ils sont confrontés à des usagers qui peuvent, par plaisir et par égoïsme, parce que leurs ressources financières sont importantes, utiliser des véhicules lourds et rapides, inutilement gaspilleurs, polluants et agressifs.

Le graphique suivant illustre cette défaillance des pouvoirs publics de l'Union Européenne. Le coefficient de corrélation entre l'émission de CO² et le poids des véhicules à motorisation diesel de notre classement est de 0,86 ! Si l'on veut éviter de gaspiller les progrès en rendement des moteurs comme on l'a fait, il faut taxer la masse et la vitesse maximale. L'objectif de sécurité routière rejoindra alors l'objectif environnemental.

