

Commentaires sur le 9ème Palmarès / avril 2013

1423 versions de 215 modèles de 42 marques

Le classement de la voiture citoyenne établi avec les modèles et les versions disponibles le 1^{er} décembre 2012 met en évidence des remaniements importants par rapport au précédent. Le nombre de modèles est stable, des interruptions 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.

43 versions de 23 modèles atteignent ou dépassent la note 15 et 209 la note 14

Les progrès sur les notes

années	13 à 13,99	14 à 14,99	15 et plus
2005 (785 versions)	18 (2,3%)	4 (0,5%)	0
2010 (1156 versions)	123 (10,6%)	48 (4,2%)	7 (0,6%)
2013 (1423 versions)	263 (18,5%)	165 (11,6%)	43 (3%)

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 3^{ème} et 4^{ème} du classement, la Honda Insight et la Toyota Yaris, 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 sur 20) la Honda est meilleure pour les tests de protection des piétons (15 sur 20). Les résultats sont très bons pour la consommation en ville des deux versions et sur le dernier axe, la Toyota Yaris obtient une meilleure note que l'Insight sur le concept d'agressivité. Il faudra probablement quelques années encore pour que la réduction de la masse et de la vitesse maximale se manifeste avec plus de détermination.

Si l'on prend en compte les 209 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 Seat offre 24 versions avec également 5 modèles.

- ▶ Seat 24 versions de 5 modèles (altea, ibiza, leon, mii, toledo)
- ▶ Ford 21 versions de 4 modèles (fiesta, focus, Bmax, Cmax)
- ▶ Volkswagen 18 versions de 5 modèles (golf, polo, beetle, jetta, up)
- ▶ Toyota 14 versions de 5 modèles (prius, iQ, yaris, auris, aygo)
- ▶ Fiat 13 versions de 4 modèles (500, 500L, punto, panda)
- ▶ Hyundai 12 versions de 4 modèles (i10, i20, i30, ix20)
- ▶ Peugeot 11 versions de 3 modèles (207, 208, 308)
- ▶ Kia 11 versions de 3 modèles (cee'd, picanto, venga)
- ▶ Skoda 11 versions de 3 modèles (citigo, fabia, rapid)
- ▶ Opel 9 versions de 3 modèles (corsa, meriva, mokka)
- ▶ Citroën 9 versions de 4 modèles (C1, C3, DS3, nemo)

- ▶ Audi 8 versions de 2 modèles (A1, A3)
- ▶ Renault 7 versions d'un modèle (clio)
- ▶ Volvo 7 versions de 2 modèles (V40, V60)
- ▶ Suzuki 5 versions de 2 modèles (splash, swift)
- ▶ Nissan 5 versions de 2 modèles (qashqai, micra)
- ▶ Alfa-roméo 5 versions de 2 modèles (mito, giulietta)
- ▶ Honda 4 versions de 4 modèles (insight, civic, jazz, CR-Z)
- ▶ BMW 4 versions de 2 modèles (série 1, série 3)
- ▶ Mercedes-Benz 3 versions d'un modèle (A)
- ▶ Mazda 2 versions d'un modèle (mazda 2)
- ▶ Mini 2 versions d'un modèle (mini countryman)
- ▶ Chevrolet 2 versions d'un modèle (aveo)
- ▶ Smart 1 version d'un modèle (fortwo)
- ▶ Lexus 1 version d'un modèle (CT)

Les résultats par catégorie

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

- citadines 4 places : Peugeot 208 68 chevaux diesel (2^{ème} du classement général)
- citadines 2 places : Smart 54 chevaux diesel (88^{ème} du classement général)
- petits véhicules familiaux : volvo V40 115 chevaux diesel (1^{ère} du classement général)
- grands véhicules familiaux : Toyota Prius hybrid 3 (15^{ème} du classement général)
- petit monospace : Ford B-max 75 chevaux TDCI (11^{ème} du classement général)

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

- petits véhicules tout terrain : Kia Venga CRDI 90 chevaux (35^{ème} du classement général)
- grands véhicules tout terrain, Hyundai Santa Fe 197 chevaux (427^{ème} du classement général)
- grands monospaces : Toyota Verso D-4D 126 chevaux (222^{ème} du classement général)
- coupés/cabriolet : Volkswagen Golf cabriolet 1.6 105 chevaux (289^{ème} du classement général)

La catégorie ne possédant pas une seule version dépassant la note 13

- « pick-up »

Les comparaisons sur le long terme

Nous avons établi le premier classement en octobre 2005 : il concernait 785 versions, le classement actuel en comporte 1423). Ce développement de l'offre s'explique en partie par une date de départ de la production des véhicules classés qui est l'année 2002 (nouveau test EuroNcap sur la protection des piétons).

Il est intéressant de comparer le classement de 2005 au classement actuel. Il faut se souvenir qu'il ne s'agit pas de valeurs moyennes pondérées par le nombre de véhicules commercialisés dans chaque version, mais de valeurs concernant l'offre. Un véhicule qui a peu de succès a le même poids que le véhicule le plus vendu.

- Le nombre de modèles est passé de 98 à 215
- Le nombre de marques de 31 à 42
- L'offre de véhicules diesel s'est accrue, en valeur absolue et en proportions :
 - o 319/785 fin 2005, soit 40,6%
 - o 780/1423 en 2013, soit 54,8%
- La consommation s'est réduite :
 - o Diesel :
 - 2005 : moyenne de 6,02 l/100km (min 4,1 – max 12,3)
 - 2013 : moyenne de 5,32 l/100km (min 3,2 – max 10,4)
 - o Essence :
 - 2005 : moyenne de 8,06 l/100km (min 4,3 – max 14,8)
 - 2013 : moyenne de 5,91 l/100km (min 3,2 – max 14,9)
- L'évolution de la masse est importante :
 - o 2005 : moyenne de 1357 kg (min 790 – max 2519)
 - o 2013 : moyenne de 1452 kg (min 765 – max 2885)
- La vitesse maximale se situe toujours à un niveau sans commune mesure avec les vitesses autorisées sur les routes :
 - o Diesel
 - 2005 : moyenne de 187 km/h (min 138 - max 250)
 - 2013 : moyenne de 196,2 km/h (min 135 – max 250)
 - o Essence
 - 2005 : moyenne de 195 km/h (min 136 – max 250)
 - 2013 : moyenne de 197,5 km/h (min 117 – max 270)

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 ce classement, la puissance moyenne des véhicules offerts aux acheteurs est de 148 chevaux (minimum 54 ch – maximum 525 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 0,82 ! 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.

Graphique du modèle ajusté
dioxydedecarbone = -10,363 + 0,0976796*poidsvidé

