

REVUE AUTOMOBILE

N° 39 | 28 septembre 2023 | Fr. 6.- | Euro 6.-

FONDÉE EN 1906



VÉHICULES DANS CE NUMÉRO

- Citroën Traction Avant 11BL Roadster
- Hyundai Kona
- Mazda MX-5
- Nissan Concept 20-23
- Opel Astra GSe
- Toyota Prius



Opel Astra GSe L'histoire redémarre

Le sigle GSe donne un nouvel attrait à l'Opel Astra **10**



ACTU
L'écrivain Lucien Willemin décrypte le gaspillage automobile dans son livre **2**

TEST
La Toyota Prius s'offre de grandes améliorations **12**



ACTU
Editorial **2**
Lutter contre le gaspillage automobile **2**
L'UDC Gregor Rutz soutient la politique de milice, plus apte, selon lui, à décider **4**

NOUVEAUTÉS
Nissan présente un nouveau style avec son Concept 20-23 **6**

TEST & PREMIER CONTACT
Hyundai Kona, un design qui fonctionne **8**
Opel Astra GSe, mission adaptation **10**
Rafraîchissement pour la Toyota Prius **12**

DRIVE STYLE
A la rencontre du MX-5 Club Zürisee **15**

SPORT
Bruno Sawatzki, portrait d'un champion **17**
Formule 1: le sacre de Red Bull **19**

LA DER
«Voiture de l'année 2024», c'est parti **20**

CLASSICS
Changement de mains pour la Citroën Traction Avant 11BL Roadster **21**
Rollermobile, petites mais très fortes **24**
St-Prex assure l'avenir du British Cars **25**
Swiss Volvo, une rencontre prisee **26**
Lucerne fait briller les anciennes **29**
François Cevert, hommage pour les 50 ans de la disparition du pilote **30**



DRIVE STYLE
Les ambitions du MX-5 Club Zürisee **15**

SPORT
CS Montagne: Bruno Sawatzki au sommet **17**



PREMIER CONTACT
Elle a tout d'une best-seller, la nouvelle Hyundai Kona **8**



Abonnements: Tél. 0585108540
AZA 2540 Grenchen | www.revueautomobile.ch



9 770035 076004

Simon Tottoli
Rédacteur
en chef



La Chine de plus en plus proche

Cette semaine, j'ai le privilège de conduire une sélection de voitures potentiellement candidates au titre de «Voiture de l'Année 2024» (voir photo de la semaine, page 20). En effet, je suis l'un des trois jurés suisses pour attribuer cette récompense. Une trentaine de membres européens de ce jury auront à leur disposition des modèles de BMW, Ford, Renault, Fiat, mais aussi Toyota, Honda et Kia, entre autres. Et, comme de coutume, plusieurs véhicules de marques chinoises attendent d'être testés. BYD a apporté la Seal et Nio rien de moins que trois modèles, l'EL6, l'ET5 et enfin l'ET7. Bien que l'on ne saura que dans trois mois environ quels seront les sept véhicules retenus pour la sélection finale de la «Voiture de l'Année 2024», une chose est d'ores et déjà claire: il faudra compter avec les Chinois. Si ce n'est pas dès cette année, ce sera dans un avenir proche. Ils ont rattrapé les constructeurs traditionnels à un rythme presque inquiétant et les ont même dépassés dans certains domaines, par exemple en ce qui concerne la conduite autonome. Le fait que les véhicules de marques chinoises pourraient devenir de sérieux concurrents pour les constructeurs traditionnels n'est pas une découverte.

La Revue Automobile rend régulièrement compte des derniers développements de l'Empire du Milieu et a déjà conduit l'un ou l'autre véhicule électrique chinois (la propulsion électrique est standard), lors d'un Premier Contact ou même d'un test plus fouillé, avec des résultats pas toujours convaincants, il faut bien le dire. Mais aujourd'hui, les choses se présentent différemment, comme l'a démontré de manière impressionnante une semaine de test au Danemark. Celui qui saute d'une voiture européenne de classe moyenne à son équivalent chinois n'a plus l'impression de descendre en gamme. En Suisse, nous n'en sommes que marginalement informés, car à quelques exceptions près, ces voitures ne sont pas disponibles à la vente chez nous. Pas encore, il faut le dire. Autour de nous, elles font déjà partie du paysage routier, que ce soit en Italie, en France ou même en Allemagne.

Chez nous, ce sont surtout les importateurs volontaires qui font défaut, ce qui n'est pas étonnant compte tenu de la taille relativement réduite du marché. Mais ce n'est qu'une question de temps, car on peut penser ce que l'on veut des voitures chinoises, elles trouveront probablement, compte tenu de leurs qualités, des acheteurs dans le monde entier.



Je suis écolo, je g

POINT DE VUE Auteur de l'essai «Halte au gaspillage automobile», Lucien Willemin pense qu'il est plus vertueux de garder sa vieille voiture que d'en acheter une nouvelle. Rencontre.

Olivier Derard

Si l'automobile thermique est aujourd'hui diabolisée par une large tranche de la population, c'est parce qu'elle fait partie de ces rares objets que l'on côtoie au quotidien et qui rejette directement des gaz dans l'atmosphère, des émanations que l'on voit et que l'on sent: «En Suisse, nous ne sommes pas confrontés à la pollution émise par la fabrication des objets qui nous entourent au quotidien. Au contraire, la voiture thermique, elle, est l'un de ces rares objets qui pollue localement, là où elle fonctionne. Voilà qui explique pourquoi l'automobiliste conduisant une vieille voiture sera facilement taxé de gros pollueur. On comprend ainsi mieux pourquoi l'arrivée de la voiture électrique est vue comme une solution à nos problèmes aux rejets de CO₂. Ainsi le citoyen qui achète un véhicule électrique neuf est devenu un exemple à suivre sur le plan environnemental. Quelle illusion!», lance d'emblée Lucien Willemin. Citoyen suisse vivant à La Chaux-de-Fonds, Lucien Willemin a rédigé un essai désigné «Halte au gaspillage automobile».

Interviewé par la rédaction, l'écrivain ne cherche pas à refaire ici le débat de la voiture thermique contre le véhicule électrique, c'est davantage contre la mise à la retraite prématurée des véhicules en général que l'homme de 55 ans lutte. Contre la société de consommation, en quelque sorte: «En Suisse, un véhicule de 10 ans affichant 150 000 km au compteur est considéré comme vieux. Et pourtant, il pourrait accomplir au moins le double de kilomètres», dit-il. Avant de rajouter: «Personne n'aime gaspiller. Aujourd'hui, la plupart des gens sont conscients du gaspillage plastique ou du gaspillage alimentaire, mais peu sont conscients du gaspillage automobile. Focalisé sur le climat, ils sont incités à changer de voiture pour économiser de l'énergie. Ainsi pour diminuer la consommation d'énergie, ils augmentent leur consommation de véhicules. Résultat, ils gaspillent des voitures. Or le gaspillage n'est pas bon pour le climat et l'environnement», regrette l'écrivain.

Mise à la retraite trop prématurée

Nombreux sont en effet les véhicules à se voir déclassés par les assureurs, car considérés comme trop vieux ou trop accidentés que pour être réparés. Et même lorsqu'ils roulent encore très bien, les véhicules peuvent être revendus par leurs propriétaires pour une bouchée de pain («les véhicules d'occasion ne sont pas suffisamment valorisés») avant d'être envoyés à l'exportation, comme l'explique l'habitant de La Chaux-de-Fonds: «En Suisse, ce sont plus de 160 000 véhicules en moyenne qui quittent chaque année le territoire. Evidemment, une fois leur destination atteinte, ces véhicules vont continuer à rouler, souvent dans des pays où ils ne seront plus soumis au contrôle technique, où ils seront dépouillés de leur électronique, et où ils rouleront avec des carburants de moins bonne qualité. Ainsi ils polluent plus qu'ici et la situation globale s'en voit aggravée.»

Bref, même si les automobilistes helvétiques ne sont pas responsables du destin de leurs véhicules exportés, force est de constater que la démarche n'est pas franchement vertueuse. C'est d'autant plus vrai que lorsque les véhicules sont véritablement bons pour la casse: «Ils ne sont généralement pas aussi bien recyclés que s'ils avaient fini leur vie en Suisse. La plupart des voitures envoyées dans ces pays moins organisés terminent dans des décharges à ciel ouvert.» En plus de l'impact écologique que peuvent avoir ces dépôts sauvages sur leur milieu, il faut également déplorer une perte sèche de matière première. Ce qui est d'autant plus regrettable que le recyclage réalisé en Suisse par des corps de métier compétents permet à la filière automobile de s'inscrire dans une économie circulaire, au sein de laquelle les matériaux sont directement revalorisés sur le territoire, en Suisse.

Néanmoins, selon Lucien Willemin, même un bon recyclage ne représente pas une solution idéale: «Recycler, c'est transporter, transformer, fondre, etc. Donc cela nécessite aussi de l'énergie et des procédés chimiques», écrit-il dans son livre. Pour lui, le plus intéressant, c'est de «sauver» les voitures: «Restaurer une voiture lorsqu'elle est



Lucien Willemin est l'auteur de «Halte au gaspillage automobile».

cela en fait l'objet le plus complexe de notre quotidien et par définition le plus polluant à fabriquer. Ainsi la quantité d'énergie grise nécessaire à fabriquer un si grand nombre de pièces qui doivent ensuite être réunies dans un même lieu afin d'être assemblées est difficilement calculable», développe-t-il. Toujours selon lui, tous les éléments du processus nécessaire à la construction d'une voiture, allant de l'énergie utilisée lors de l'extraction, de la transformation et de la fabrication des matériaux ne sont pas toujours pris en compte dans les calculs.

En outre, Willemin explique que certains aspects de la production ne peuvent être mesurés avec précision: «L'impact de la pollution chimique générée lors de l'extraction des matériaux nécessaires à la fabrication des véhicules n'est pas calculable. On peut certes mesurer la quantité de produits chimiques utilisés dans un processus de fabrication mais les dégâts collatéraux de ces produits ne sont pas chiffrables sur l'environnement. De plus la pollution chimique n'est pas compensable à l'utilisation, contrairement à l'énergie grise», regrette-t-il. Pour ces raisons, une voiture qui a déjà été produite est précieuse, sinon très précieuse. «Il convient donc d'en prendre grand soin», rajoute-t-il.

La politique étrange des villes

«En forçant leurs citoyens à passer au tout électrique d'ici 2030 ou en restreignant l'accès de leur centre-ville à tous les automobilistes n'ayant pas le bon macaron Stick'AIR, des villes comme Lausanne et Genève, sous couvert du climat et de l'écologie, amplifient le nombre d'exportations de véhicules usagés vers des pays moins réglementés, cultivent la spirale de l'achat compulsif et surtout encouragent les automobilistes à changer leur véhicule alors que cela n'est pas vraiment nécessaires. Comment peut-on pousser à un tel gaspillage?», questionne l'écrivain. Et certains groupements politiques n'en sont pas à un paradoxe près: en poussant les gens à se débarrasser de leurs vieilles voitures, les autorités, qui cherchent certes à garantir de l'air pur pour la population suisse, ne semblent pas franchement se soucier des populations d'ailleurs. «C'est nourrir l'égoïsme! Et puis, quoi qu'il en soit, le CO₂ ne se cantonne pas aux frontières, plaisante Lucien Willemin. A l'heure de remonter

dans la «vieille» Volvo V50 de 2012 avec laquelle il roule, l'auteur rajoute: «Garder ma vieille auto, c'est écolo!»



Halte au gaspillage automobile, Lucien Willemin, Editions d'en bas, avril 2023, 12 francs.

agée ou la réparer lorsqu'elle a été victime d'un accident pollue beaucoup moins que d'en fabriquer une nouvelle. Trop souvent, on a tendance à jeter alors que les objets pourraient être sauvés. En outre, conserver le parc automobile le plus longtemps possible aurait l'énorme avantage de créer de l'emploi, du travail fiscalisé qui rapporte à l'Etat», argue-t-il.

Différents points de vue

En soi, l'avis de l'essayiste est partiellement rejoint par celui de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV): «D'un point de vue écologique, il est en général plus judicieux de réutiliser les véhicules usagés (pour la même fonction que celle d'origine) que de les éliminer. En effet, la charge environnementale liée à la fabrication d'un nouveau véhicule est souvent plus grande que l'économie d'impact réalisée lors du remplacement précoce d'un véhi-

cule plus ancien», affirme l'OFEV sur son site Internet, qui nuance tout de même en précisant que le «remplacement ne peut s'avérer pertinent que si le nouveau véhicule consomme nettement moins de carburant, ou rejette des quantités moindres de polluants». En d'autres termes, sur le plan écologique, il est intéressant de remplacer une voiture thermique par un véhicule électrique. Cet avis est partagé par les constructeurs automobiles, nombreux à avancer que l'énergie nécessaire à la production d'une automobile électrique ne représente qu'une petite partie du bilan énergétique global de la voiture tout au long de son cycle de vie.

De son côté, le Chaux-de-Fonnier réfute ces propos, en rappelant que la production automobile a un énorme impact sur l'environnement, tant du point de vue de l'extraction que de la transformation et de la fabrication: «Une voiture étant composée de dizaines de milliers de composants,

Annonce

**22 octobre : Vous avez le choix !
Collés climatiques ou mobilité ?**

Chaque voix compte!



L'UDC est le seul parti à s'engager concrètement contre les collés climatiques et l'interdiction des moteurs thermiques.

Pour la mobilité, votez UDC !



Avec un don sur le compte IBAN CH83 0023 5235 8557 0001 Y vous soutenez activement notre campagne. D'avance un grand merci !

UDC Suisse, Case Postale, 3001 Berne, www.udc.ch

