

La plateforme remplace

Depuis les années 80, l'ATE publie l'évaluation environnementale des voitures et, depuis plus récemment, des utilitaires. Les éditions imprimées de l'Écomobiliste sont désormais remplacées par la plateforme eco-auto.info. Dans ce dossier, vous en saurez plus sur l'histoire du succès de ce guide pour l'achat malin d'un véhicule. Vous apprendrez également pourquoi l'avenir automobile est électrique, quand il vaut la peine d'acheter son propre véhicule et ce qu'il en est des drôles de «visages» des voitures actuelles.

1990

La direction se dessine: les voitures deviennent certes plus sûres, mais aussi plus grandes et plus lourdes.



1965

La Coccinelle VW de l'époque: de la place pour quatre personnes, un «visage» sympathique et le tour est joué.



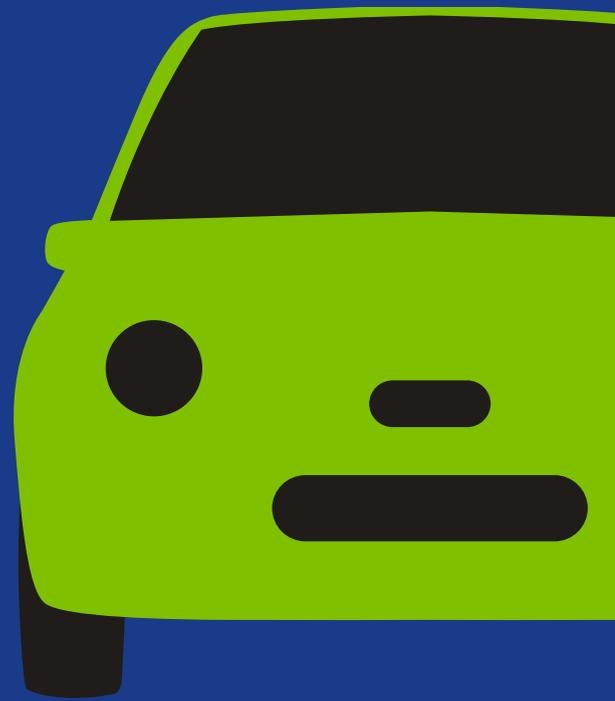
eco-auto.info

l'Écomobiliste

2020

Grande, agressive, plus féroce:

la tendance persistante des SUV doit être freinée d'urgence et la voiture du futur doit redevenir plus petite et plus légère.



L'ATE s'engage pour que le trafic ne soit pas seulement évité et transféré sur des alternatives, mais aussi amélioré – entre autres avec la plateforme eco-auto.info.

L'Écomobiliste devient eco-auto

La nouvelle plateforme eco-auto.info vise à faciliter le choix de véhicules peu nuisibles à l'environnement – et les différences sont grandes. Les voitures et les utilitaires resteront nécessaires longtemps encore. Par Anette Michel



Les informations que l'ATE publie aujourd'hui sur eco-auto.info étaient, dans les années 70, des secrets

bien gardés. Mais suite à une forte pression politique, la Confédération a consenti à publier les valeurs des gaz d'échappement et du bruit des voitures homologuées en Suisse. C'est à partir de là que l'ATE a édité son Écomobiliste. Au début, ces informations n'indiquaient que la pollution sonore, puis dès 1981, également la consommation et les gaz d'échappement. À partir de 1984, l'Écomobiliste est parue chaque année sous la forme d'un magazine dressant le palmarès des voitures les moins polluantes. Puis l'Écomobiliste utilitaires est venue la seconder.

Aujourd'hui encore, l'évaluation des véhicules à moteur thermique porte sur la consommation de carburant, ainsi que sur les émissions sonores et de polluants. D'un point de vue écologique, la voiture électrique est le choix le plus judicieux (davantage à ce sujet en pages 24 et 25). L'évaluation des modèles électriques porte sur la consommation d'énergie et le bruit, ainsi que sur l'écobilan des batteries. Ce sont les données d'homologation de l'Office fédéral des routes qui servent de base à l'évaluation.

Nouveau nom, nouveau look

Le partenariat avec ÉnergieSuisse et Topten a permis la modernisation de l'Écomobiliste. La nouvelle plateforme eco-auto.info remplace ainsi l'ancien site, mais également l'édition imprimée de l'Écomobiliste. La publication sur papier a cédé la place à une newsletter, conformément à des vœux maintes fois exprimés. Eco-auto.info est le seul organe d'information à proposer la notation des modèles de voitures en fonction des principaux critères écologiques – contrairement à l'étiquette énergie qui,

elle, ne porte que sur la consommation. Il est également le seul à souligner les différences entre les modèles électriques. Idem pour les utilitaires, puisqu'à l'exception des minibus, l'étiquette énergie n'existe pas pour cette catégorie de véhicules.

Utile pour les municipalités

Eco-auto.info est non seulement une importante source d'informations pour les particuliers, mais également pour les professionnel·les. L'administration de Wil (SG) se fie à eco-auto.info pour l'acquisition des véhicules communaux. «Il est difficile de s'y retrouver avec les véhicules à moteur à combustion. Je suis content de pouvoir m'appuyer sur eco-auto.info pour faire mon choix, explique Max Forster, responsable environnement. Nous détenons plusieurs dizaines de véhicules, dont des utilitaires, des voitures usuelles, des petits tracteurs pour l'hiver et l'entretien des parcs, ainsi que des camions poubelles, conjointement avec d'autres communes.»

L'ATE s'engage pour une réduction des transports nuisibles et un transfert du trafic motorisé vers des modes de transports écologiques, tels que le train ou le vélo. Cependant, nombre d'administrations publiques et d'entreprises ne peuvent pas se passer de voitures et d'utilitaires. C'est à elles, notamment, que s'adresse eco-auto.info, afin de leur permettre de faire le meilleur choix possible. Acheter un véhicule ne se fait pas à la légère, puisqu'il roulera 18 ans en moyenne en Suisse et souvent plusieurs années encore à l'étranger – une longue période durant laquelle il impactera plus ou moins l'environnement. À cet égard, les différences entre les modèles sont parfois énormes.

Anette Michel est Responsable de projet d'eco-auto.info de l'ATE Suisse.



www.eco-auto.info

Quelle solution correspond à vos besoins? Choisissez votre point de départ:



La mobilité sera électrique

Par Martin Winder

Les coûts de production comme d'utilisation des voitures électriques ne cessent de baisser: l'avenir leur appartient. Mais il y a urgence, car si l'on veut atteindre nos objectifs climatiques, les transports devront pouvoir se passer d'essence et de diesel.

Les émissions de gaz à effet de serre doivent diminuer fortement. Si l'on suit la volonté du Conseil fédéral, nous atteindrons le zéro net en 2050. Mais en considération des connaissances actuelles sur le réchauffement climatique, c'est insuffisant. En effet, plus la concentration de gaz à effet de serre augmente dans l'atmosphère, plus les dégâts seront grands. Dès lors, l'abandon des énergies fossiles est déterminant. Des voitures, des utilitaires et des camions sillonneront nos routes longtemps encore. Ces véhicules ne pourront fonctionner à l'énergie renouvelable que si leur grande majorité est électrique.

La fin du moteur à combustion

La recherche se poursuit dans le domaine des carburants biologiques et synthétiques. Leur rôle sera cependant très limité, explique Daniel Sutter, directeur de l'institut de recherche Infras. Il a élaboré des scénarios sur l'émergence d'une mobilité sans énergie fossile pour le compte de l'ATE. Ces deux types de carburants ont d'importants désavantages: «Le potentiel de production des biocarburants écologiques est très restreint. Leur rôle

de substitution aux énergies fossiles est insignifiant. Quant aux synthétiques, ils sont trop chers et disponibles en trop petites quantités pour les voitures de tourisme», explique-t-il. Ils sont destinés aux transports pour lesquels une motorisation électrique n'est pas envisageable, tels que l'aviation et les transports maritimes.

«Sur l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique produit nettement moins de gaz à effet de serre que la voiture usuelle. De même, ses coûts environ-

En Suisse, une voiture reste en effet en moyenne 18 ans en circulation.

Prix en baisse, meilleur recyclage

Grâce aux progrès techniques, les coûts de production des batteries des voitures électriques ne cessent de diminuer. De ce fait, on trouve déjà en Suisse des voitures électriques neuves pour moins de 20 000 francs. Et la tendance s'affirme: les prix des voitures électriques continuent de baisser. Selon une récente étude de l'Institut BloombergNEF, en

On enregistre d'importants progrès dans le domaine du recyclage des voitures électriques, notamment au niveau des batteries.

nementaux globaux sont bien moindres», précise Daniel Sutter.

Pour parvenir à sortir à temps de l'utilisation des carburants fossiles, les ventes de véhicules à moteur thermique devront diminuer rapidement. Et pour que la proportion de véhicules électriques soit importante en 2050, les ventes de modèles thermiques devront cesser en 2030.

Europe, le prix des voitures électriques devrait atteindre celui des modèles à moteur à combustion d'ici 2025-2027. À partir de là, on doit s'attendre à un fort recul des ventes de voitures à moteur thermique.

Aujourd'hui déjà, les coûts d'exploitation des voitures électriques sont nettement plus bas que ceux des modèles thermiques. Si l'on considère le «coût global de possession», une voiture électrique est, dans bien des cas, plus économique qu'un modèle essence ou diesel.

On enregistre également d'importants progrès dans le domaine du recyclage des voitures électriques, notamment au niveau des batteries. De nouveaux processus permettent de purifier suffisamment les composants pour une réutilisation future. Ces aspects sont cruciaux pour parvenir à réduire encore l'impact de la voi-

Stations de recharge pour locataires

Pour nombre de locataires, recharger à domicile n'est pas toujours aisé, puisque l'équipement des places de stationnement dépend de la bonne volonté des propriétaires qui peuvent même refuser l'installation de dispositifs de recharge sans en invoquer les raisons. La situation est la même pour les propriétaires de logements en PPE qui ont besoin de l'accord de l'assemblée des propriétaires pour l'installation de tels dispositifs. Mais la situation pourrait bien changer. Le Conseiller national PVL Jürg Grossen a déposé une motion visant à accorder aux locataires et propriétaires de PPE le droit d'installer un dispositif de recharge.

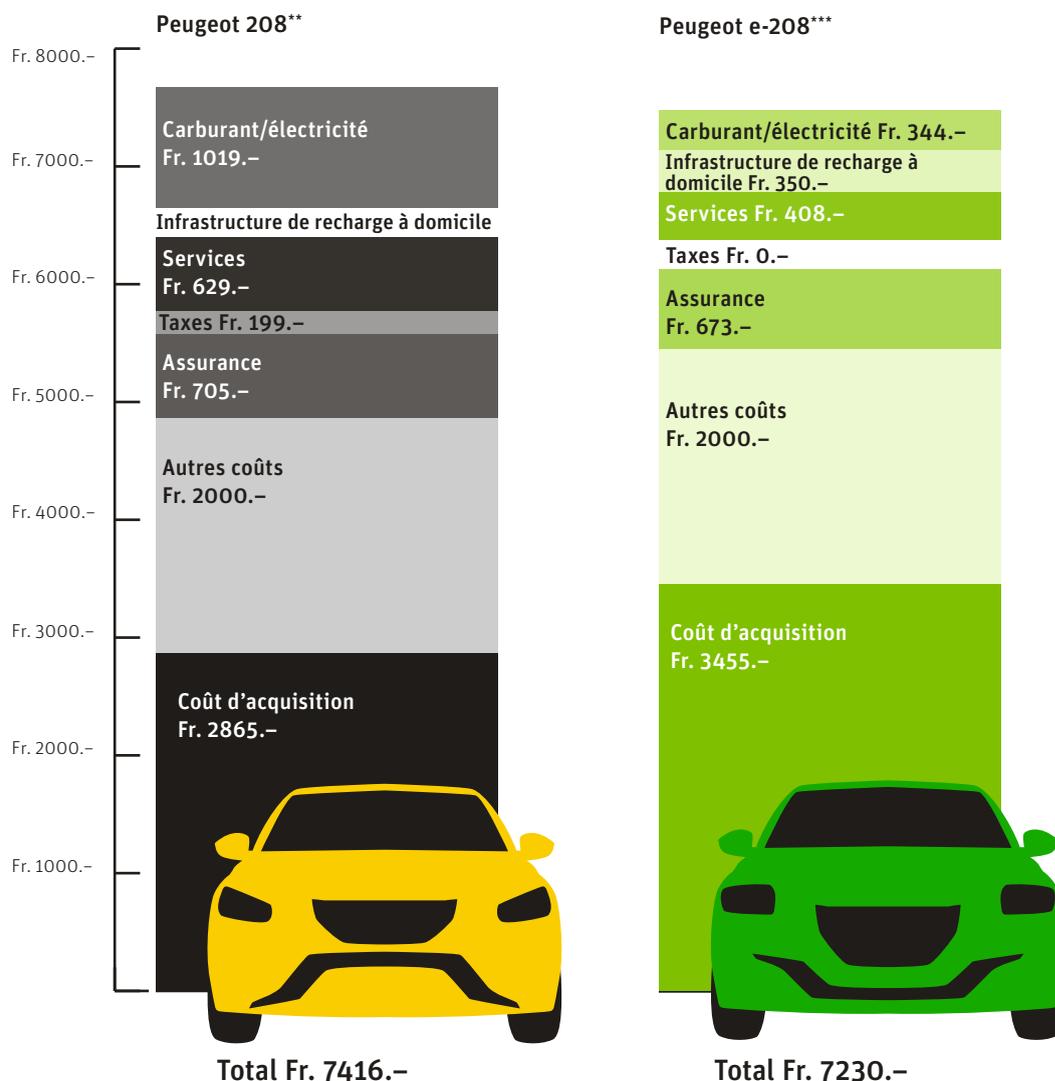
Voiture électrique ou essence: comparaison des coûts

Coûts annuels*

*Références pour le calcul des coûts: kilométrage annuel 10 000 km; essence 1,67 Fr/l (moyenne 2021); électricité 0,20 Fr/kWh; borne de recharge Fr. 2800.- amortie sur 8 ans; taxation automobile du canton de Zürich; assurance automobile ATE chez Zurich Assurance (Basic); autres coûts: garage, pneus, divers; coûts d'acquisition: 10% du prix d'achat neuf.

**Peugeot 208 1.2 PureTech 130 Allure Pack, carburant: essence; puissance 96 kW, automatique, transmission avant, consommation 6,1 l/100 km, prix catalogue: Fr. 28 650.-

***Peugeot e-208 Active, puissance 100 kW, transmission avant, batterie 50 kWh, consommation 17,2 kWh/100 km, prix catalogue: Fr. 34 550.-.



La comparaison des coûts totaux entre une voiture électrique et un modèle essence similaire donne l'avantage à la version électrique. Le surcoût à l'achat est largement compensé par des faibles coûts d'énergie et d'entretien.

ture électrique sur l'environnement. L'UE soutient cette évolution par divers instruments législatifs, dans le but d'améliorer la disponibilité des matières premières des batteries en Europe. Des projets de réutilisation des batteries pour le stockage stationnaire d'électricité sont à l'étude – de quoi prolonger encore leur durée d'utilisation.

Oser le passage à l'électrique

L'abandon des énergies fossiles semble inéluctable. La tendance du marché

s'oriente clairement vers la motorisation électrique et l'offre s'étoffe peu à peu. Les personnes qui envisagent de changer de voiture et qui optent exclusivement pour des modèles essence ou diesel, misent sur le mauvais cheval – surtout que le prix des voitures électriques est déjà abordable.

Toutefois, l'ATE est d'avis qu'à elle seule, l'évolution du marché ne suffira pas et que des mesures politiques telles que date butoir et interdictions sont nécessaires. Celles-ci permettraient de

soutenir et d'accélérer l'évolution du marché. Par ailleurs, l'actualité tragique en Europe de l'Est souligne à quel point notre mobilité et notre économie tout entière sont dépendantes de l'essence et du diesel, ainsi que du pétrole et du gaz et combien il est difficile d'y remédier. ■

Martin Winder est chargé de projets de politique des transports à l'ATE Suisse. Il s'engage pour la sortie de notre dépendance aux énergies fossiles.

Lutter contre les préjugés

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Une voiture électrique est plus écologique qu'un modèle à moteur à combustion. Mais comment convaincre une clientèle sceptique? Jean-Marc Geiser, responsable promotion des voitures efficaces à l'Office fédéral de l'énergie y répond.

Jean-Marc Geiser, qui s'achète une nouvelle voiture?

Ne pas posséder de voiture semblait inconcevable pour beaucoup il y a encore quelques années. Et même si l'âge du public cible n'a pas fondamentalement changé, c'est la population des zones rurales qui achète plus facilement une nouvelle voiture. Mais la personne qui fait ce choix aujourd'hui s'interroge davantage sur les technologies, les énergies, les impacts écologiques et les solutions alternatives. La voiture reste un vecteur émotionnel, elle est privilégiée par les personnes pour lesquelles les alternatives ne remplissent pas les prérequis.

La clientèle potentielle pense-t-elle aujourd'hui déjà électrique ou plutôt toujours hybride, essence ou diesel?

Les coûts globaux, les diverses restrictions dans les villes, les problèmes de livraison des nouvelles voitures, les incitations financières, l'écologie et

l'autonomie sont quelques exemples des défis liés au choix du mode de transport et de propulsion. Conduire une voiture électrique procure de nouvelles sensations et les chiffres montrent que de plus en plus de personnes font ce choix. Aujourd'hui, plus de deux voitures sur dix nouvellement immatriculées sont rechargeables, dont une grande majorité de voitures entièrement électriques. La branche automobile prévoit même que les propulsions alternatives représenteront la majorité du marché suisse des voitures de tourisme neuves en 2025 déjà.

Par sa campagne «Soyez au courant», l'OFEN incite à acheter de préférence une voiture électrique. Quels préjugés s'agit-il de lever?

De manière objective, les voitures électriques offrent aujourd'hui la technologie la plus efficace au niveau énergétique et présentent le meilleur écobilan dans le cycle complet de la voiture. Les principales inquiétudes et autres préjugés restent les sujets liés à la batterie (fabrication, autonomie, vitesse de recharge, recyclage) et aux infrastructures de recharges. Mais les coûts, la fiabilité technologique et le manque de modèles alimentent également certaines appréhensions.

Comment peut-on combattre ces appréhensions?

Un «parcours client» bien pensé doit dissiper les préjugés, répondre aux questions en suspens et au final déboucher sur des actions concrètes comme faire un essai routier avec une voiture électrique, transformer le toit de sa mai-



Jean-Marc Geiser, expert de l'Office fédéral de l'énergie.

son en station de recharge solaire ou découvrir les possibilités de recharge à proximité.

«Soyez au courant» donne une foule d'informations sur la voiture électrique, mais sans faire de recommandations d'achat. Pourtant, les différences d'efficacité énergétique sont parfois grandes. Que fait l'OFEN contre la sur-motorisation?

Même si une voiture électrique de 2,5 tonnes n'a pas vraiment de sens, c'est le marché de l'offre et de la demande qui dicte les tendances. Du côté de l'OFEN, nous mettons en place différents outils afin de faciliter la transition énergétique au niveau de la mobilité comme par exemple l'étiquette-énergie qui permet de visualiser rapidement la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique. Différents projets de promotion du vélo et de car-sharing ont aussi été mis en place, tout comme diverses actions avec et pour les entreprises et les communes. ■



Plus d'ambition contre la pollution

Par Fanny Zürn

Le trafic routier contribue à la pollution de l'air. Même si la vente de voitures à moteur thermique devait être interdite dans les années à venir, des normes plus strictes sont nécessaires afin de protéger le climat.

En Suisse, plus de la moitié de l'oxyde d'azote et un cinquième des particules fines présentes dans l'air viennent du trafic routier. Les voitures diesel sont les plus grosses émettrices de dioxyde d'azote alors que les particules fines ont pour origine les moteurs diesel et à essence (avec injection directe du carburant dans la chambre de combustion) ainsi que l'abrasion des pneus et des freins. Cela montre la nécessité d'adopter des réglementations strictes pour les véhicules motorisés, afin de ramener la pollution atmosphérique à un niveau

en vigueur. Elle représente un levier d'amélioration important. Ces normes réglementent la quantité maximale de polluants que peut émettre une voiture nouvellement immatriculée.

Outre des valeurs limites plus contraignantes pour les poussières fines et les oxydes d'azote, la future norme doit donner des directives claires pour des situations jusqu'alors non réglementées. Citons le démarrage à froid ou la conduite lors de températures extrêmes, qui font fortement augmenter les émissions polluantes. Et l'on doit aussi réduire l'usure

Les personnes qui conduisent (encore) un véhicule à moteur thermique peuvent consommer moins de carburant et ainsi abaisser leurs émissions de CO₂ en adaptant leur manière de rouler: veiller à la pression optimale des pneus, utiliser le régulateur de vitesse et renoncer à chauffer les sièges. Et lors de l'achat d'une voiture d'occasion, ne pas choisir de véhicule avec une norme inférieure à Euro 6d-Temp. ■

Fanny Zürn a été stagiaire à l'ATE Suisse. Elle aimerait contribuer à la réduction du trafic sans devoir travailler plus longtemps à domicile.

On doit réduire l'usure des freins et des pneus, qui pose également problème avec les véhicules électriques.

sans risque pour la santé (à ce sujet, voir l'article «Priorité à la santé» en p.12 du Magazine 1/2022).

Améliorations techniques...

L'ATE se concentre sur trois axes afin de réduire les nuisances des transports. Le premier axe consiste à éviter des déplacements motorisés, par exemple au moyen des vidéoconférences et du télétravail. Le deuxième vise un transfert modal de la voiture vers les transports publics et le vélo.

Enfin, s'il est impossible d'éviter ou de transférer le trafic automobile, le troisième axe demande de perfectionner les véhicules à moteur. La norme antipollution Euro 7, en cours d'élaboration par la Commission européenne compétente, doit remplacer la norme Euro 6d

des freins et des pneus, qui pose également problème avec les véhicules électriques.

... et conduite économique

Interdire la mise en circulation des véhicules à combustion est incontournable à moyen terme. En décembre dernier, le Conseil national a refusé de donner suite à une initiative parlementaire des Vert-e-s qui demandait d'immatriculer à partir de 2023 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles. Vu les conséquences sanitaires de la pollution de l'air et l'ampleur de la crise climatique, la position de l'ATE est claire: plus aucune voiture à combustion ne devrait pouvoir circuler en Suisse dès 2030 au plus tard.

Informations supplémentaires:

Conduite économique:
www.ecodrive.ch

Aperçu thématique:
www.ate.ch/pollution-de-lair



Pour la cohabitation sur la route

Par Selim Egloff

Le trafic routier met les nerfs à rude épreuve et comporte des dangers. La nouvelle campagne «Love is on the Road» entend favoriser la compréhension entre cyclistes et automobilistes à l'aide d'un simulateur.



L'auteur du texte a testé le simulateur.

La portière d'une voiture s'ouvre à quelques centimètres d'un cycliste; un automobiliste dépasse un vélo en le frôlant; une cycliste oublie de signaler qu'elle tourne à gauche; dans un giratoire, une collision est évitée de jus-

autres usager-ères de la route, et cela requiert une attention maximale.

Là où divers moyens de transport se partagent l'espace, les situations dangereuses sont hélas quotidiennes, et l'on perd rapidement son sang-froid. Le

Des situations critiques continueront de se présenter à l'avenir, mais certaines pourraient être évitées si l'on faisait preuve de compréhension et d'égards mutuels.

tesse: le trafic routier est dangereux et met les nerfs à rude épreuve. Il est difficile de bien prévoir le comportement des

potentiel de dissensions est particulièrement élevé entre cyclistes et automobilistes, car il n'existe pas encore de réseau

complet de liaisons cyclables sûres en Suisse. En raison du nombre croissant de deux-roues, les conflits et les accidents augmentent, surtout en ville.

Favoriser la compréhension

Même si les événements récents comme l'adoption de la loi sur les voies cyclables sont encourageants, des situations critiques continueront de se présenter à l'avenir. Or, certaines pourraient être évitées si l'on faisait preuve de compréhension et d'égards mutuels. C'est précisément ce que la campagne «Love is on the Road» veut favoriser. Lancée par l'ATE et Pro Velo l'automne dernier et soutenue par le Fonds de sécurité routière et l'organisme de prévention Au Volant Jamais, son but est d'améliorer notamment la cohabitation entre vélo et voiture.

Avec le slogan «En voiture et à vélo, nous partageons la route et la vie!», les sections des associations partenaires organisent des actions sur des stands. Les passantes et les passants peuvent expérimenter de manière ludique quatre situations critiques sur la route au moyen d'un simulateur vélo. Sur un vélo équipé

ATE
actif!

Concours

Le simulateur est en tournée dans toute la

Suisse. Testez vos connaissances sur le partage de la route et participez à notre concours. Vous remporterez peut-être un vélo de la marque Tour de Suisse.

Informations sur la tournée du simulateur sur www.loveisontheroad.ch.

Bifurcation à gauche

À vélo: jeter un coup d'œil en arrière, faire un signe clair de la main, rejoindre le milieu de la chaussée, respecter les priorités et bifurquer sans couper le virage.

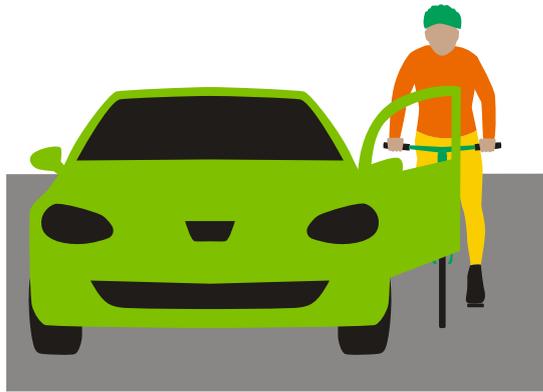
En voiture: rouler de manière prévoyante et ralentir dès qu'un vélo rejoint le milieu de la chaussée ou bifurque.



Portière de voiture

En voiture: avant d'ouvrir la portière, jeter un coup d'œil dans le rétroviseur et par-dessus son épaule. Respecter la distance de sécurité lorsqu'un vélo roule devant vous le long de voitures garées.

À vélo: faire preuve d'attention lorsque l'on roule le long de voitures garées en respectant une distance de sécurité de 1,5 mètre.



Dépassement

En voiture: dépasser les vélos à une vitesse adaptée en respectant toujours une distance de 1,5 mètre.

À vélo: se rendre visible!



de capteurs, on suit les simulations au moyen de lunettes de réalité virtuelle ou d'un écran, alors que sur la route se présentent des obstacles inattendus. Puis les rôles sont échangés: on analyse son comportement du point de vue de l'automobiliste.

De nouvelles perspectives

«Le projet permet à des personnes qui ne roulent peut-être qu'à vélo ou qu'en voi-

ture de changer de perspective, explique Michael Rytz, responsable de la campagne à l'ATE. Nous accroissons ainsi la conscience des dangers des deux côtés dans plusieurs situations.»

Des instructions concrètes montrent aux participant-es comment éviter les dangers à temps et réduire efficacement les risques pour rendre la cohabitation routière plus détendue et plus sûre pour tout le monde. ■

Selim Egloff est collaborateur de projet à l'ATE Suisse. Depuis qu'il roule quotidiennement à vélo, il est aussi devenu plus attentif au volant.



Rond-point

À vélo: avant d'entrer dans le rond-point, jeter un coup d'œil en arrière et rejoindre le milieu de la chaussée, céder la priorité aux véhicules circulant dans le giratoire, rouler au milieu de la chaussée dans le rond-point et indiquer par un signe clair de la main son intention de le quitter.

En voiture: jeter un coup d'œil tout à gauche en entrant dans le giratoire, ne pas dépasser les vélos dans le rond-point.

Quel air méchant!

Par Nelly Jaggi

Alors qu'à l'époque, les phares arrondis des voitures leur donnaient une apparence sympathique, les modèles récents semblent souvent plus agressifs. Mais pourquoi avons-nous l'impression de voir des visages dans les voitures?

Le gentil «Flash McQueen» du film «Cars» des studios Pixar ou «K.I.T.T.», le bolide parlant de la série «K2000»: nous aimons humaniser les voitures et nous voyons des visages dans l'avant de celles-ci. La science confirme ce phénomène, qu'elle a nommé paréïdolie; nous avons tendance à identifier une forme fa-

dans 90% des parties avant des voitures. Mais attention, les différences sont de taille. Alors que la Coccinelle, sortie des usines en 1965, semble bien sympathique (beaucoup se souviennent du film «Un amour de Coccinelle»), les SUV et autres voitures de sport comme la Giulia Quadrifoglio d'Alfa Romeo, conçue en 2020,

«large visage» – donc avec des pare-brise étroits et des phares éloignés les uns des autres – sont décrites dans des études comme masculines, adultes, ou encore en colère. Et comme pour les humains, nous avons tendance à penser qu'une voiture est agressive parce que son visage semble l'être.

Est-ce que l'apparence méchante d'une voiture pousse la conductrice ou le conducteur à adopter un style de conduite correspondant, et donc plus risqué?

Mais est-ce que la voiture cherche son propriétaire ou est-ce que le propriétaire cherche sa voiture? Choisissons-nous des objets qui nous semblent posséder les mêmes caractéristiques que nous? Ou est-ce que l'apparence méchante d'une voiture pousse la conductrice ou le conducteur à adopter un style de conduite correspondant, et donc plus risqué? Faire porter le chapeau au véhicule serait un peu simpliste. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) indique par exemple que les personnes qui conduisent agressivement ont également un comportement agressif dans d'autres domaines de la vie.

milière dans des objets. Il peut s'agir d'un humain dans la lune, d'une silhouette dans un nuage ou, justement, d'un visage à l'avant d'une voiture. Les phares deviennent des yeux, la calandre se transforme en bouche et le logo, en nez. Dans le cadre d'une étude, un tiers des personnes interrogées ont vu des visages

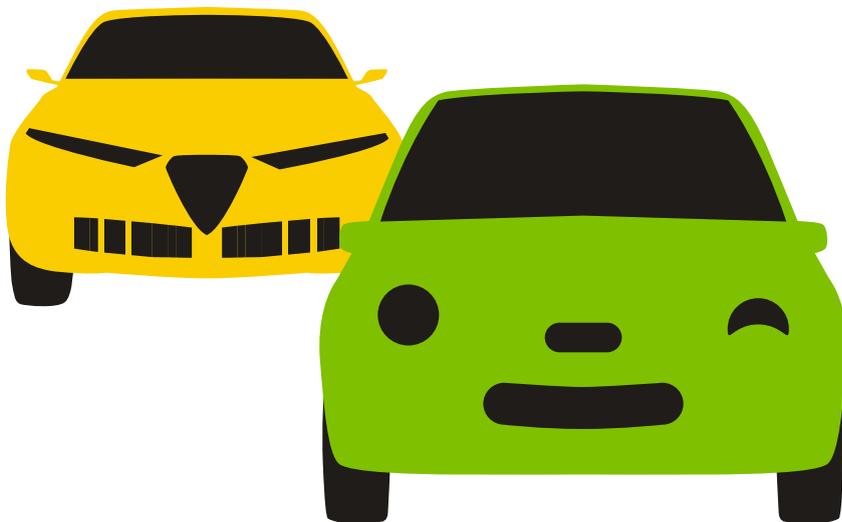
nous feraient presque peur. Il semble que les voitures sont non seulement devenues plus grandes et plus lourdes, mais qu'elles aient aussi adopté un look agressif.

L'œuf ou la poule?

Alors que notre Coccinelle de 1965, avec ses «grands yeux» et son «gentil sourire», semble enfantine, les voitures au

La prudence reste de mise

Et qu'en est-il des piétonnes et des piétons, dans tout cela? Des études ont prouvé que nous traversons la route plus rapidement quand une voiture nous semble méchante. Selon le chercheur Dennis Slice, voir un visage dans un nuage ou une tranche de pain n'entraîne que peu de conséquences, mais il n'en va pas de même lorsque nous n'identifions pas un agresseur à temps. Alors, faisons preuve de prudence. ■



Entre puissance et silence

Par Flore Maret

La moto électrique offre une alternative plus respectueuse de l'environnement et un soulagement pour les oreilles de la population et de la faune des cols alpins. Mais les adeptes des deux-roues vrombissants peinent à se laisser convaincre.

N'avez-vous jamais été réveillée en sursaut au milieu de la nuit par le passage d'une moto? À l'avenir, cela pourrait n'être qu'un mauvais rêve. À l'heure où l'électromobilité explose en Suisse, la moto électrique fait son entrée sur les routes. Bien qu'encore très discrète – l'e-moto n'a occupé que 1,3% de la part du marché suisse des motos en 2021 selon l'Office suisse de la moto et du scooter (OSMS) –, il s'agit d'une alternative intéressante pour résoudre, outre la problématique majeure des émissions de CO₂, la question de la pollution sonore.

La moto est d'argent, mais le silence est d'or

En ville comme sur les cols alpins, le grondement des moteurs dérange. Le rassemblement de motard-es au col du Gothard en août 2020 pour protester contre d'éventuelles nouvelles normes contre le bruit de leurs moteurs est pourtant la preuve que le sujet reste sensible.

La lutte contre le bruit n'en est qu'à ses débuts mais la volonté politique existe, comme en témoigne la motion visant à réduire le bruit des moteurs déposée en novembre 2020 par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national.

Un véhicule avant tout urbain?

Comment expliquer toutefois le manque d'engouement des motard-es pour l'abandon des moteurs à combustion face au boom de l'électromobilité? Selon Diego Abad, vendeur au Genève Moto Center SA à Satigny, le secteur suscite de l'intérêt, mais les gens ont souvent peur de

faire le pas. Le spécialiste de motos relève certains inconvénients comme le manque d'autonomie de la batterie, le prix élevé des véhicules avec une bonne performance ou le manque d'offre. Selon ce même vendeur, le deux-roues électrique est avantageux et confortable pour des véhicules urbains n'excédant pas 125 cm³, mais peine à séduire des motard-es passionné-es et adeptes de grandes distances.

L'essayer, c'est l'adopter

Patron de 2Rool à Lausanne, Thierry Dubois nuance cet avis. Selon lui, si l'autonomie constitue certes aujourd'hui la limite de la moto électrique, notamment pour une conduite sur l'autoroute, cela devrait se développer dans les prochaines années grâce à l'installation renforcée de bornes de recharge rapides. Il en va de même pour l'offre, actuellement faible. Les grandes marques ont déjà annoncé de nouvelles sorties, mais leur commercialisation n'arrivera pas avant mi-2023.

Le prix d'achat plus élevé de l'e-moto est compensé au bout de deux à trois ans par un coût d'entretien moindre, une absence de frais d'essence et une plaque moins chère. Quoi qu'il en soit, Thierry Dubois souligne: «Ce n'est pas une démarche économique, mais un état d'esprit.» Le comportement et la mentalité des motard-es semblent aujourd'hui le plus grand frein à l'essor de l'e-moto, mais pour le spécialiste de 2Rool, la clé du succès reste

l'essai: une moto électrique telle que la Zéro Motorcycles SR/F, comparable à une Ducati au niveau de la performance, a de quoi surprendre.

Développement lent mais prometteur

Même si le bilan carbone de l'électromobilité n'est pas parfait, et que des adeptes de la moto regretteront le bruit caractéristique du véhicule thermique, les alternatives électriques sont susceptibles de convaincre à l'avenir même les plus réticent-es. De quoi dormir sur nos deux oreilles. ■

Flore Maret est stagiaire à l'ATE Suisse. Pour elle, rien ne peut détrôner la petite reine dans le palmarès de la mobilité écologique: le vélo reste son deux-roues préféré.



www.ate.ch/bruit

