

**Zeitschrift:** Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie  
**Herausgeber:** Office fédéral de l'énergie  
**Band:** - (2009)  
**Heft:** 2

**Artikel:** "Emotion et efficacité énergétique : un accord parfait" : Interview  
**Autor:** Nötzli, Max / Kägi, Matthias  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-641991>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## «Emotion et efficacité énergétique: un accord parfait»

### INTERNET

Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse):

[www.auto-suisse.ch](http://www.auto-suisse.ch)

Campagne d'information d'auto-suisse sur le thème de la mobilité:

[www.roulerintelligent.ch](http://www.roulerintelligent.ch)

La mobilité peu gourmande en énergie dans le programme SuisseEnergie:

[www.bfe.admin.ch/mobilite](http://www.bfe.admin.ch/mobilite)

L'étiquetteEnergie pour les véhicules individuels:

[www.etiquetteenergie.ch](http://www.etiquetteenergie.ch)

La rédaction d'*energiea* s'est récemment entretenue avec Max Nötzli, nouveau président de l'association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse). S'il est clairement pour les voitures peu gourmandes et qu'il prévoit la fin prochaine de l'engouement pour les gros tout-terrain, il rejette les systèmes d'incitation comme le modèle du bonus. Il plaide en revanche pour que la Suisse adopte les directives contraignantes de l'UE en matière de consommation de carburant.

**Max Nötzli, que pensez-vous, en votre qualité d'expert, des difficultés que traverse actuellement l'industrie automobile?**

En 40 ans dans la branche, je n'ai jamais rien vu de pareil. Cette crise n'est pas comparable aux chocs pétroliers des années 1970. Si la situation est radicalement différente aujourd'hui, c'est que tout est étroitement imbriqué: si l'un des grands groupes automobiles américains devait fermer ses portes, l'onde de choc ne toucherait pas uniquement

une année record en termes de ventes. Nous en sommes aujourd'hui revenus à des chiffres légèrement supérieurs à ceux de 2007. Ce n'est certes pas mauvais en comparaison internationale, mais la correction n'en est pas moins brutale. Et l'on anticipe une baisse d'environ 6% pour l'an prochain.

**Des places de travail sont-elles menacées?**

Je ne pense pas que le commerce sera touché, et si oui, plutôt de façon ponctuelle. Les

«LA SUISSE DOIT SE RAPPROCHER DES OBJECTIFS AMBITIEUX DE L'UE POUR CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE SA FLOTTE DE VÉHICULES.»

les Etats-Unis, elle se propagerait à travers toute la planète.

**La Suisse serait donc elle aussi touchée?**

Hélas oui, les conséquences se feraient sentir jusque chez nous. La Suisse compte de nombreux fournisseurs de pièces automobiles qui desservent le marché américain et qui seraient directement affectés.

**Quels sont les symptômes de la crise sur le marché automobile suisse?**

On n'assiste pas en Suisse à un effondrement des ventes aussi spectaculaire que chez nos voisins. Mais nous ne pouvons pas dire que la crise est circonscrite. Car jusqu'à l'été 2008, il semblait encore que nous allions connaître

garages devraient eux aussi être épargnés, car un client qui n'achète pas de voiture neuve fera réparer son ancienne plus souvent. C'est chez les fournisseurs que des emplois pourraient être affectés.

**La situation difficile de l'industrie automobile offre-t-elle l'opportunité de mieux se positionner en matière d'efficacité énergétique?**

Certainement. L'efficacité énergétique est une préoccupation majeure de l'industrie automobile. C'est maintenant un fait établi et plus un alibi comme ça a pu l'être par le passé. Les clients sont demandeurs et, avant d'acheter une voiture, ils veulent savoir exactement combien elle consomme. Avant, ils



s'intéressaient surtout au nombre de secondes pour passer de 0 à 100 kilomètres par heure. Les mentalités ont beaucoup évolué et la plupart des gens se rendent compte qu'il faut économiser les carburants fossiles. Avec l'envol des prix des carburants l'an dernier, le porte-monnaie est une autre motivation importante. Les prix sont certes redescendus aujourd'hui, mais les automobilistes suisses gardent en mémoire à quelle vitesse tout peut changer.

**L'achat d'une voiture est un acte éminemment émotionnel. Emotion et efficacité énergétique peuvent-elles vraiment faire bon ménage?**

Tout à fait. On peut dire que l'émotion et l'efficacité fonctionnent de concert. L'efficacité énergétique est devenue un argument publicitaire pour des marques qui hier encore mettaient en avant les performances de leurs modèles. On obtient désormais la même performance, en consommant moins. Et le plaisir reste inchangé. C'est important, car une voiture ne sera jamais un produit de consommation courante comme un réfrigérateur.

«IL NE SE VEND PLUS UN SEUL GROS 4x4 À ESSENCE AUJOURD'HUI.»

**Ce changement de mentalités se fait-il sentir côté ventes?**

Oui. La demande se décale très nettement du côté des voitures moins gourmandes. Plus de 65 000 voitures de la catégorie A, la meilleure, sont achetées chaque année. Et si l'on regroupe les catégories A et B, ce sont plus de 100 000 véhicules économiques qui trouvent ainsi preneur tous les ans.

**Certains chiffres viennent contredire cette vision idyllique. L'objectif de réduction convenu en 2002 entre la Confédération et auto-suisse n'a clairement pas été atteint.**

C'est vrai, les valeurs cibles exactes n'ont pas été atteintes, mais la convention volontaire a néanmoins eu des effets. Nous avons réduit la consommation moyenne des véhicules et nous ne sommes plus si loin des objectifs. Nous avons simplement un retard de deux ans. Deux années supplémentaires nous auraient vraisemblablement permis d'atteindre l'objectif fixé pour fin 2008, à savoir ramener la consommation moyenne à 6,4 litres aux 100 kilomètres.

**Pourquoi cela n'a-t-il pas été possible?**

Nous n'avions pas prévu le boom qu'ont connu les véhicules tout-terrain dans notre pays et qui est venu complètement modifier la donne. Après les Etats-Unis et l'Europe, la Suisse s'est à son tour laissée conquérir par

la mode des 4x4, que les Suisses se sont mis à acheter en grand nombre, avec au début les motorisations les plus puissantes. Aujourd'hui, plus un seul gros 4x4 à essence ne se vend. Les grands modèles sont soit équipés d'un moteur plus petit, soit d'un moteur diesel économique, ce qui se répercute de façon positive sur la consommation moyenne de la flotte. Je ne veux pas affirmer que sans les 4x4 nous aurions à coup sûr atteint l'objectif de réduction, mais nous en aurions été sensiblement plus près. Nous négocions actuellement une nouvelle réglementation avec la Confédération.

**Un autre aspect important en la matière est le mandat conféré à la Confédération par le Parlement, qui demande que la Suisse s'aligne sur les prescriptions plus strictes de l'UE concernant les émissions des véhicules neufs. Quelle est votre position là-dessus?**

Nous comprenons que la Confédération veuille rendre plus contraignante une nouvelle convention d'objectifs passée avec nous et que celle-ci ne saurait plus reposer sur une base volontaire. L'UE se dirige vers des directives contraignantes en matière de

consommation pour les voitures et c'est à notre avis la bonne direction. Elle s'est fixée des objectifs très ambitieux en décembre 2008, en projetant d'obliger les constructeurs à abaisser les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs à 130 g/km d'ici 2015. Si les groupes automobiles n'atteignent pas ces objectifs, ils encourent des sanctions. Nous estimons que le plus simple et le plus judicieux serait de nous aligner sur les objectifs de l'UE. Dans le même temps, nous nous engagerons aussi pour que l'on tienne compte des spécificités suisses, comme notre topographie accidentée, la proportion élevée de véhicules 4x4, et le nombre relativement modeste de véhicules diesel.

**Les directives sont une chose. Mais les mesures incitatives comme le modèle du bonus de la Commission de l'environnement ou la proposition des associations environnementales de récompenser les acheteurs de voitures efficaces pourraient aussi apporter leur pierre. Pourtant, vous rejetez catégoriquement ces mesures jouant sur les mécanismes de marché. Pour quelle raison?**

L'industrie elle-même donne déjà suffisamment d'impulsions. Les modèles proposés sont à notre avis superflus. Reprendre les objectifs de réduction de l'UE serait suffisant, et il ne servirait à rien de vouloir réduire les émissions de CO<sub>2</sub> à nous tout seuls.

**Les émissions et l'efficacité énergétique sont également l'un des thèmes phares du prochain salon de l'auto à Genève. Un pavillon entier sera dédié aux véhicules électriques ou à propulsion alternative. Quand verrons-nous couramment des voitures électriques dans nos rues?**

Les premiers modèles sont attendus pour bientôt, mais cela se limitera dans un premier temps à quelques milliers de véhicules pour toute la planète. Il faudra encore pas mal de temps pour que Monsieur Tout-le-monde roule en électromobile. Car l'industrie automobile pense en gros chiffres: quelque 50 millions de véhicules neufs sont mis en vente chaque année. Diverses solutions transitoires verront donc le jour, comme la technologie hybride, appelée à se généraliser, et dans les 20 ans qui viennent, on développera encore d'autres moteurs à combustion hautement efficaces et performants. La prochaine révolution sera toutefois celle de la voiture électrique. Devant toutes les autres technologies comme le moteur à hydrogène et la pile à combustible, c'est elle la technologie du futur car elle présente à la fois le plus d'avantages et le moins d'inconvénients. A condition bien sûr que les futurs millions de conducteurs d'électromobiles trouvent suffisamment de courant pour alimenter leur véhicule.

*Interview: Matthias Kägi*

**Profil**

Max Nötzli a pris ses fonctions de président d'auto-suisse le 1<sup>er</sup> juillet 2008, une période pour le moins turbulente. A peine installé, il a dû livrer bataille contre l'initiative «anti 4x4» du Vert Bastien Girod. Tout de suite après, l'industrie automobile subissait le contrecoup de la crise financière, avec des répercussions jusqu'en Suisse. «C'était un moment idéal pour prendre les rênes de l'organisation, je ne m'ennuie en tout cas pas une seconde», plaisante notre homme. Agé de 65 printemps, Max Nötzli succède à Tony Wohlgensinger, qui ne s'est pas représenté pour un nouveau mandat pour des raisons de santé. Après des études à l'EPFZ et à l'Université de Zurich, il a travaillé durant 39 ans au sein de la rédaction de la Revue automobile, éditée à Berne, en qualité de rédacteur en chef adjoint depuis 1980 et de rédacteur en chef depuis 1998.

auto-suisse défend les intérêts de quelques 40 importateurs automobiles officiels, qui commercialisent des voitures individuelles, des véhicules utilitaires, des bus et des cars en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein, par le biais de quelque 4500 concessionnaires ou revendeurs.