

Notre voiture de demain 2015

AUTO
SCOUT 24

Évaluations, souhaits et visions



© Daimler AG

Sommaire



© Audi AG

1	Avant-propos.....	4
2	Achat de voitures.....	6
3	Mobilité individuelle.....	9
4	Exigences à l'égard de la voiture de demain.....	12
5	Moteurs alternatifs.....	18
6	Conduite autonome.....	21
7	Coûts de la mobilité.....	24
8	Synthèse et perspectives.....	28
9	Méthodologie.....	30

1 Avant-propos



© Volkswagen AG

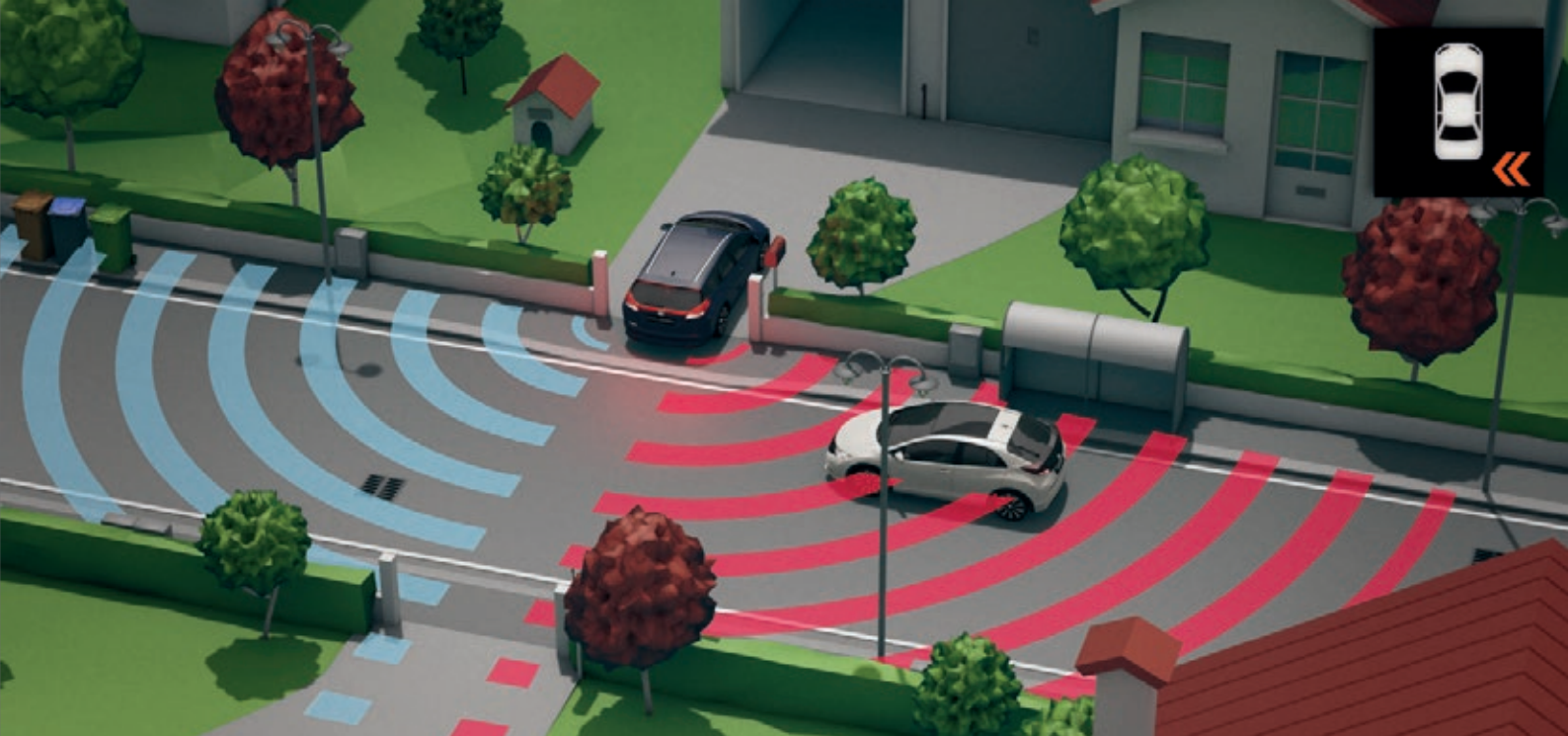
Chères lectrices et chers lecteurs,



Cela fait déjà quelques années que l'industrie parle de la « réinvention de l'automobile ». Elle utilise cette expression pour désigner le bouleversement déjà en cours. Même si, depuis plus d'un siècle, l'automobile a fait l'objet d'évolutions continues marquées de nombreuses innovations, que ce soit en termes de sécurité, de confort ou de motorisation, son principe de base est en revanche resté le même : l'automobiliste conduit un véhicule essence ou diesel. Et c'est pourtant dans ce domaine que, ces dernières années, de grandes avancées ont été réalisées : le pétrole n'est plus le seul carburant. La palette s'est désormais élargie à d'autres sources d'énergie telles que le gaz naturel, l'électricité et l'hydrogène. Et il ne faudra certainement plus cent ans avant que le conducteur puisse céder entièrement le volant à la technologie. Aujourd'hui, les voitures sont déjà capables d'évaluer seules la nécessité d'un freinage d'urgence, ou de suivre de façon autonome le véhicule de devant dans un embouteillage. Actuellement, nous connaissons une évolution galopante ; ce qui un jour est considéré comme une révolution est déjà obsolète le lendemain. Et ces bouleversements incessants ne concernent pas seulement la voiture en tant que telle, mais toute notre mobilité. Cela soulève la question de ce que pourra et devra faire la voiture dans 25 ans et du choix entre posséder encore notre propre voiture ou revoir intégralement le concept de mobilité ? La présente étude d'AutoScout24, qui en est à sa quatrième édition, tente d'approfondir cette question.

Les participants à la présente enquête, issus de sept pays européens, se sont efforcés de décrire leur conception de l'automobile et de la mobilité d'ici un quart de siècle. Les réponses montrent également que cette conception est fortement influencée par l'état actuel de leurs connaissances ainsi que par ce que promeut actuellement l'industrie. Élaborer de véritables visions d'avenir est une tâche complexe : en 2040, il y a fort à parier qu'il existera de nombreux concepts qu'aucun d'entre nous n'a même encore imaginés. En 1990, quel automobiliste aurait osé supposer qu'en 2015, des appareils de navigation abordables auraient remplacé les cartes routières dans de nombreuses voitures ? Et parfois, la généralisation d'une évolution, aussi utile soit-elle, est également le fruit du hasard. Sans la Mercedes-Benz classe A qui culbutait en cas de changements de voie à haute vitesse, l'ESP ou correcteur électronique de trajectoire aurait certainement mis plusieurs années pour sortir de la sphère des limousines de luxe et s'inviter dans la voiture de monsieur Tout-le-Monde.

Ce manque d'imagination n'a rien à voir avec une quelconque aversion à l'égard de la technique, que du contraire : en effet, les personnes interrogées se montrent nettement plus ouvertes qu'il y a quelques années à l'égard par exemple de la conduite autonome, de l'électromobilité, mais aussi des voitures partagées.



© Honda

Les souhaits et exigences formulées par les personnes interrogées à l'égard de la voiture de demain sont pour la plupart déjà en développement, et intégreront les voitures de série dans moins de deux décennies. D'autres peuvent être considérés comme des demandes adressées directement à l'industrie automobile, par exemple le souhait unanime des Européens de bénéficier de voitures plus faciles à commander. En tant que bourse automobile en ligne la plus importante d'Europe, AutoScout24 se voit dans l'obligation de relayer ces souhaits à toutes les parties prenantes du secteur sous la forme de la présente étude, et ainsi d'apporter une contribution importante au développement de notre mobilité.

Je vous souhaite une lecture captivante et intéressante.

Cordialement, Vincent Hancart
Directeur Général AutoScout24 France

2 Achat de voitures



© Audi AG

L'achat constitue la base de toute relation entre le conducteur et son véhicule. De nos jours, les acheteurs potentiels s'informent généralement en ligne de la situation du marché, et se rendent ensuite chez un concessionnaire traditionnel pour obtenir des conseils, listes de prix et brochures, ainsi que pour réaliser un essai. C'est là aussi qu'ils configurent et finissent par commander la voiture de leur choix.

La recherche d'une voiture d'occasion se déroule plus souvent, voire exclusivement, sur Internet ; cela permet de contourner l'intermédiaire qu'est le concessionnaire et de consulter à l'écran l'offre nationale, voire internationale, d'un simple clic. Enfin, beaucoup préfèrent acheter directement sur place. Mais à quoi ressemblera le processus d'achat dans le futur ?

Internet versus concessionnaire

57,3 pour cent des personnes interrogées pensent que, dans 25 ans, les voitures s'achèteront sur une plateforme en ligne, qu'elles soient neuves ou d'occasion. Cependant, les personnes interrogées s'attendent à ce que ces plateformes mettent à disposition des experts automobiles capables de les conseiller, par exemple au moyen d'une discussion vidéo. Pour les personnes interrogées, bénéficier de conseils avisés est surtout important dans le secteur de l'occasion ; cela permettrait de balayer de nombreuses réticences à acheter auprès d'annonceurs privés. Une proportion légèrement plus faible de personnes interrogées, à savoir 56,3 pour cent, pensent que les concessionnaires traditionnels ne sont pas amenés à disparaître. Ils devraient néanmoins publier des offres en ligne pour soutenir leur processus de vente. Les souhaits se portent vers des sites web spécialement conçus pour les acheteurs qui, outre les conseils classiques, offriraient par exemple des informations sur les nouvelles technologies et les aspects relatifs à la sécurité. Plus de la moitié (55,3 pour cent) des participants conçoivent que, dans le futur, la voiture souhaitée

par le client puisse être représentée par hologramme ou par projection dans le showroom du concessionnaire. Cela permettrait aux clients de mieux se rendre compte de ce à quoi ressemblera leur véhicule avec la couleur, les roues et les options choisies. Les hommes (58,3 pour cent) sont les plus réceptifs à ce type de gadget, tandis que 52,5 pour cent des femmes y sont favorables. Même si les Européens sont ouverts aux achats ou, du moins, aux conseils sur Internet, ils sont tout aussi satisfaits de la situation actuelle. 54,1 pour cent d'entre eux conçoivent que, dans le futur, le processus d'achat puisse, comme aujourd'hui, se dérouler exclusivement par l'intermédiaire du concessionnaire. À peine un tiers des personnes interrogées (35,9 pour cent) pensent qu'il sera possible de commander une voiture via Internet dans un showroom entièrement virtuel ou que le recours à un configurateur suffira. Et un nombre encore plus faible de personnes (29,5 pour cent) conçoivent qu'un conseiller individuel puisse, contre rémunération, les accompagner dans le processus de sélection et d'achat. Cette idée se heurte à une désapprobation supérieure à la moyenne, en particulier dans les zones rurales (40,5 pour cent) et les villes comptant moins de 20 000 habitants (38,6 pour cent) ; les plus réceptives sont, sans surprise, les personnes interrogées qui disposent d'un haut revenu (33,8 pour cent). Selon les personnes interrogées, il semble encore plus improbable que les futurs concessionnaires deviennent un lieu événementiel où l'on pourrait rencontrer des amis et célébrer des fêtes. Seuls 22,3 pour cent des Européens estiment qu'il s'agit d'une bonne idée. Cette idée rencontre le plus de succès auprès des 18-29 ans avec 26,6 pour cent d'avis favorables. Cependant, même cette tranche d'âge est récalcitrante aux concessionnaires événementiels à hauteur de 45,1 pour cent. Toutefois, 30 pour cent des familles avec enfants estiment ce concept potentiellement intéressant.

57,3 %

« Je souhaiterais utiliser une plateforme en ligne sur laquelle des experts automobiles indépendants évalueraient les véhicules, en particulier les voitures d'occasion. »

56,3 %

« En plus de proposer l'achat de voitures, les concessionnaires devraient utiliser des médias interactifs afin que je puisse accéder le plus facilement possible à des informations qui m'intéressent personnellement. »

54,1 %

« Je souhaiterais qu'à l'avenir un conseiller individuel reste à disposition chez le concessionnaire. »

55,3 %

« En plus d'exposer de véritables voitures, le concessionnaire devrait à l'avenir également proposer des solutions techniques - hologrammes/projections - me permettant de visualiser la voiture de mon choix dans toutes les combinaisons de couleurs, avec tous les équipements possibles, etc. »

39,3 %

« Je conçois pouvoir configurer et commander ma voiture sur Internet, et me la faire livrer à domicile. »

35,9 %

« En ce qui me concerne, les concessionnaires physiques traditionnels pourraient être remplacés par des concessionnaires virtuels : je sélectionne des véhicules qui m'intéressent sur Internet, après quoi un vendeur se rend chez moi pour de plus amples conseils ainsi que pour un essai. »

29,5 %

« Je souhaiterais ne plus me rendre chez un concessionnaire traditionnel, mais plutôt chez un conseiller indépendant qui évaluerait mes besoins, me recommanderait des véhicules appropriés et conclurait l'achat. »

22,3 %

« Le concessionnaire du futur devrait être un lieu événementiel. »

16,4 %

« Ne souhaitant plus acheter ou posséder de voiture à l'avenir, ces questions ne me concernent pas. »

« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »

Fidélité indéfectible à l'égard des concessionnaires

Fait particulièrement étonnant : de nombreuses personnes interrogées conçoivent que des voitures puissent se vendre sur Internet, mais souhaitent personnellement rester fidèles à leur concessionnaire habituel. Exemple de l'Espagne - 61,1 pour cent des Ibères sont fortement attachés au concept traditionnel alors qu'avec 63,3 pour cent d'avis favorables, ils se hissent à la 2e place (derrière les Italiens) lorsqu'on leur demande si les concessionnaires devraient proposer des hologrammes ou autres outils interactifs similaires. 72,1 pour cent des Espagnols estiment même qu'il faudrait proposer un site web supplémentaire spécialement conçu pour les acheteurs ; les Allemands ne sont que 48,3 pour cent à partager cet avis. Les plus attachés à leur concessionnaire sont d'ailleurs les Autrichiens (64,4 pour cent), même si près de deux tiers des habitants des Alpes interrogés conçoivent la possibilité d'acheter une voiture en ligne.



© Volkswagen AG

« Pas d'avenir sans Internet ! Les Européens sont ouverts à l'achat de voitures en ligne et sont même demandeurs d'offres complémentaires telles que des sites web, mais ils ne veulent pas pour autant délaisser les concessionnaires traditionnels. Pour rester dans la course, les concessionnaires doivent néanmoins évoluer : de nombreux clients souhaitent qu'à l'avenir, les concessionnaires soient capables de leur présenter - outre une sélection de véhicules d'exposition - une vue interactive de l'offre disponible et, au final, du véhicule qu'ils auront choisi personnellement. Une tendance que l'industrie a déjà identifiée: les options de personnalisation telles que les clés colorées, les autocollants à motif et une multitude de tons, tissus ou roues sont de plus en plus répandues. »

Michael Gebhardt



Michael Gebhardt est rédacteur en chef du Magazine International AutoScout24. Il est l'expert automobile du groupe AutoScout24. Grâce à ses nombreux contacts avec les constructeurs et à sa présence lors de tous les grands événements automobile, il scrute attentivement les tendances et les nouveautés à venir. Passionné par les voitures classiques, il pilote régulièrement dans le top 10 des rallyes de voitures anciennes.

3 Mobilité individuelle



© Daimler AG

La mobilité, qui est l'un des principaux moteurs de la vie moderne, est devenue pour bon nombre de personnes un véritable fardeau. Alors qu'autrefois le trafic était fluide même aux heures de pointe, nous sommes désormais confrontés à d'importants embouteillages ; alors qu'autrefois il était facile de trouver une place de stationnement, nous ne parvenons désormais à garer notre voiture au bord de la route qu'au terme d'une recherche laborieuse ; en outre, le moindre accident survenant sur l'autoroute bouleverse complètement l'emploi du temps des automobilistes.

La voiture appartient au ménage

Cependant, pour une grande partie de la population, la mobilité individuelle est difficilement concevable sans posséder de voiture. 86 pour cent des personnes interrogées estiment que, dans 25 ans, la majorité des voitures appartiendront encore à leur utilisateur. Cela représente deux points de moins par rapport à l'année passée, même si 61,4 pour cent des personnes interrogées pensent encore qu'il s'agira d'un véhicule destiné à toutes les occasions et à tous les usages : dans la tranche 30-39 ans, ils sont même 66,2 pour cent à être de

Mobilité individuelle dans le futur

AUTO
SCOUT 24

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 %

61,4 % « Je souhaiterais posséder un véhicule qui réponde le plus possible à mes besoins. »

24,6 % « Je souhaiterais posséder un véhicule répondant essentiellement à mes besoins principaux. »

9,1 % « Je souhaiterais ne pas posséder de véhicule personnel. »

4,8 % Pas de réponse

« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »



© Toyota

cet avis, soit le plus grand groupe parmi toutes les tranches d'âge. Cela montre qu'un véhicule personnel, non utilisé en permanence, mais toujours disponible est considéré comme une composante indispensable du ménage, en particulier lorsque la famille s'agrandit.

Pourtant, le nombre total de personnes ne souhaitant plus acquérir de véhicule polyvalent continue à augmenter. Car ils estiment plus pertinent d'adapter la taille, la puissance et l'équipement du véhicule personnel aux besoins quotidiens en matière de mobilité. Selon ce groupe, pour les usages particuliers tels que le transport de meubles ou les longs trajets, il est possible de louer un véhicule adapté ou d'utiliser un autre moyen de transport tel que le train ou le vélo.

En 2012, 23,1 pour cent des personnes interrogées préconisaient cette option et, un an plus tard, ils étaient déjà 24 pour cent ; à présent, 24,6 pour cent sont d'avis que la voiture privée ne peut être un véhicule polyvalent. Cela devrait faire réfléchir les constructeurs de breaks et SUV de gamme moyenne, véhicules incarnant jusqu'ici une polyvalence hautement prisée.

Près de la moitié (47,3 pour cent) des personnes interrogées sont prêtes à ne considérer la voiture personnelle que comme un maillon d'une chaîne complexe qu'est la mobilité. Ils souhaitent néanmoins que le passage à d'autres moyens de transport tels que la voiture de location, le vélo ou le train, ainsi que la réservation des packs mobilité soient faciles à réaliser, par exemple à l'aide du smartphone. L'évolution se profilant ici coïncide bien avec la volonté de ne plus acquérir à l'avenir de véhicules polyvalents.

La proportion de personnes interrogées qui estiment que, dans 25 ans, il ne sera plus permis d'acquérir de véhicule personnel est également en augmentation. 9,1 pour cent, soit deux points de plus qu'en 2012, sont ouverts à de nouvelles solutions et sont notamment prêts à réserver des packs mobilité et à recourir aux tendances croissantes que sont les voitures partagées et les voitures de location. En Allemagne (12,6 pour cent) et en Autriche (10,8 pour cent), ce pourcentage, même s'il est faible, compte désormais deux chiffres.

« Bien que la voiture personnelle soit toujours considérée comme nécessaire, les exigences à son égard évoluent. De plus en plus d'utilisateurs conçoivent pouvoir acheter un modèle répondant à leurs besoins de tous les jours plutôt qu'un véhicule polyvalent. Ils souhaitent couvrir leurs besoins spécifiques par le biais d'alternatives telles que les nombreuses offres de voitures partagées, les véhicules de location ou d'autres moyens de transport. Des constructeurs tels que Mercedes-Benz, BMW, Citroën ou Peugeot, qui offrent ce type de pack mobilité dans les grandes villes, ont indubitablement adopté la bonne stratégie. »

Michael Gebhardt

La voiture en tant que protectrice de la vie privée

Plus de la moitié des Européens (54 pour cent) déclarent que l'intimité que leur offre la voiture est importante, qu'il s'agisse d'un véhicule personnel ou de location. Ils refusent de partager ce « cocon » avec des étrangers, de transporter d'autres personnes ou de confier leur voiture personnelle à des tiers. Les Autrichiens, les Allemands et les Italiens sont les moins enclins à cette forme de partage ; dans ces pays, six personnes interrogées sur dix se sont prononcées contre. Les Français se sont révélés beaucoup plus souples en la matière ; seuls 36 pour cent sont réticents à combler les sièges libres avec des personnes n'appartenant ni à leur famille ni à leurs connaissances.

Toutefois, 24,7 pour cent des personnes interrogées sont prêtes à transporter, dans un véhicule de location, un tiers contre paiement afin d'en réduire les coûts, pour autant que la destination soit la même - cela concerne plutôt les grandes villes que les petites communes où le besoin en matière de covoiturage est pourtant supérieur en raison de la liaison souvent mauvaise avec le réseau de transport public.

Les jeunes conducteurs entre 18 et 29 ans sont les moins nombreux à exclure la possibilité de partager un véhicule ; une personne interrogée sur trois y est réceptive (28,3 pour cent). Il n'empêche que cette forme d'utilisation des véhicules gagne progressivement en importance. Cependant, l'âge de 30 ans constitue un moment décisif : à cet âge, la disposition à exploiter de façon optimale l'espace disponible dans les moyens de transport baisse sensiblement pour ensuite se maintenir durablement à un faible niveau.

Les grandes villes comptent le plus grand nombre de propriétaires de voiture disposés à prêter leur véhicule lorsqu'ils ne l'utilisent pas, par exemple lorsqu'ils travaillent ou sont en voyage, pour autant qu'une assurance couvre le risque supplémentaire. Selon l'enquête, 31,5 pour cent des habitants des grandes villes n'y voient aucun problème. Dans les communes de moins de 5 000 habitants, cette proportion chute à 24,4 pour cent ; globalement, 28,8 pour cent des participants à l'étude prennent en considération cette possibilité.

Mobilité individuelle dans le futur

AUTO
SCOUT 24

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 %

54,0 % « Afin de préserver mon intimité, je ne souhaite pas confier mon véhicule à un étranger ou à un inconnu. »

47,3 % « Dans le futur, j'achèterai une solution de mobilité : je disposerai d'une voiture, mais pourrai également emprunter d'autres moyens de transport. »

28,8 % « Lorsque je n'utilise pas mon véhicule, je suis disposé à le louer à des tiers. »

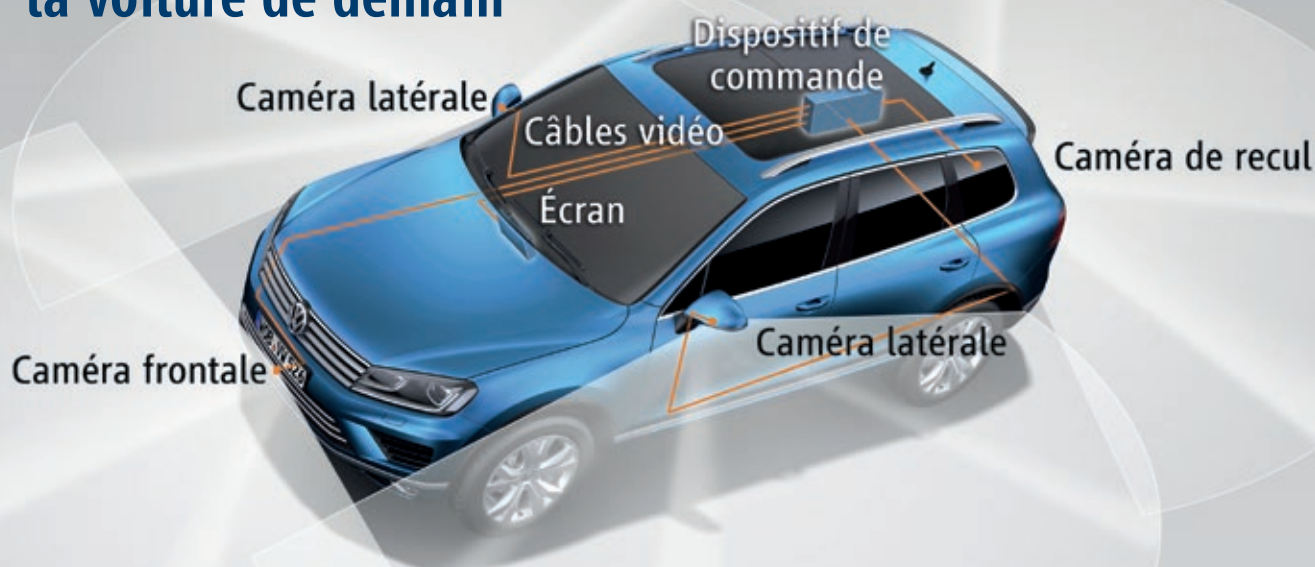
24,6 % « Dans le futur, je souhaiterais ne plus posséder de voiture et en louer une si nécessaire. »

« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »

« Les habitants de grandes villes sont nettement plus enclins à de nouvelles formes de mobilité. Ce n'est pas une surprise puisque c'est dans leur environnement que l'offre en matière de vélos de location et de voitures partagées est actuellement la plus forte et la plus accessible. Cependant, nombreux sont ceux qui tiennent à leur intimité, que ce soit dans leur véhicule personnel ou dans une voiture de location. Cela concerne essentiellement les personnes interrogées en Europe de l'Ouest et méridionale. En revanche, l'expérience démontre que les Scandinaves sont nettement plus disposés à voyager avec des étrangers dans leur voiture personnelle : l'auto-stop y est pratique courante. »

Michael Gebhardt

4 Exigences à l'égard de la voiture de demain



© Volkswagen AG

Les exigences à l'égard des voitures sont en constante évolution et diffèrent fortement d'une personne à l'autre ; certains souhaitent se rendre le plus rapidement possible d'un point A à un point B, d'autres ont besoin d'une capacité de chargement importante, et d'autres encore veulent que leur moteur soit le plus écologique possible.

La sécurité au premier plan

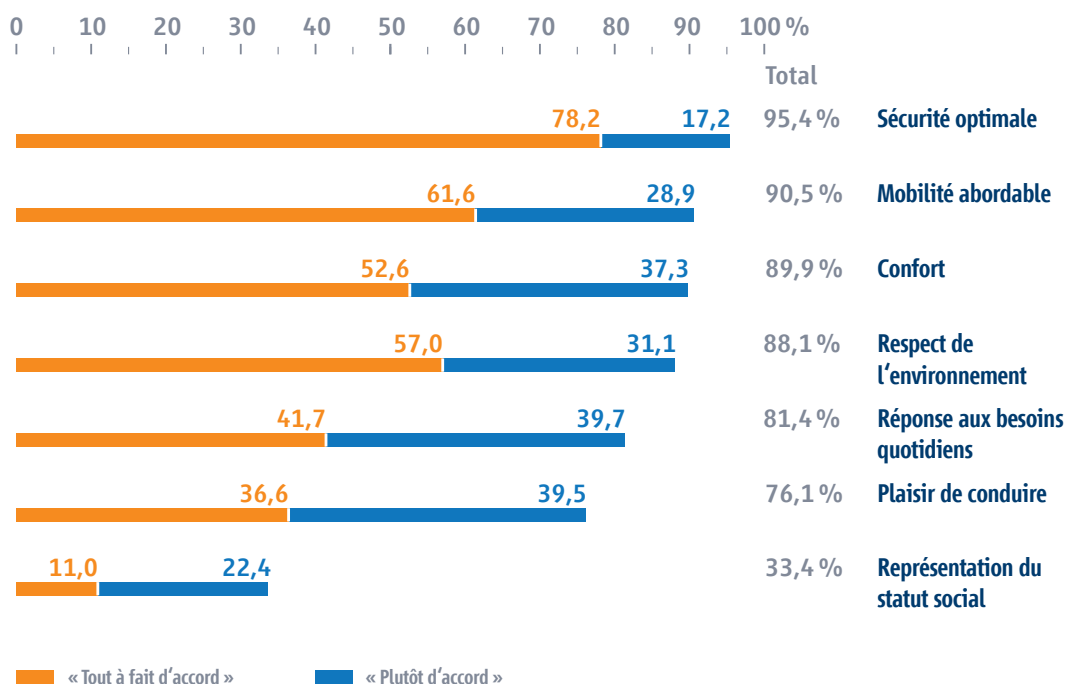
Comme les années précédentes, la sécurité constitue la priorité numéro un des Européens : 78,2 pour cent des personnes interrogées pensent que, dans 25 ans, la sécurité restera incondition-

nellement le principal point d'attention, tandis que 17,2 pour cent des personnes interrogées sont globalement d'accord avec cette affirmation ; cela signifie que plus de 95 pour cent des Européens estiment que la sécurité est un aspect particulièrement important. L'aspiration à davantage de sécurité s'est même renforcée. En un an, cet aspect a gagné 2,6 points.

Comme l'année passée, les coûts occupent la deuxième place : la mobilité devra être abordable - 90,5 pour cent des participants à la présente étude sont d'accord avec cette affirmation, soit

Ce que les Européens attendent de la voiture du futur

AUTO
SCOUT 24



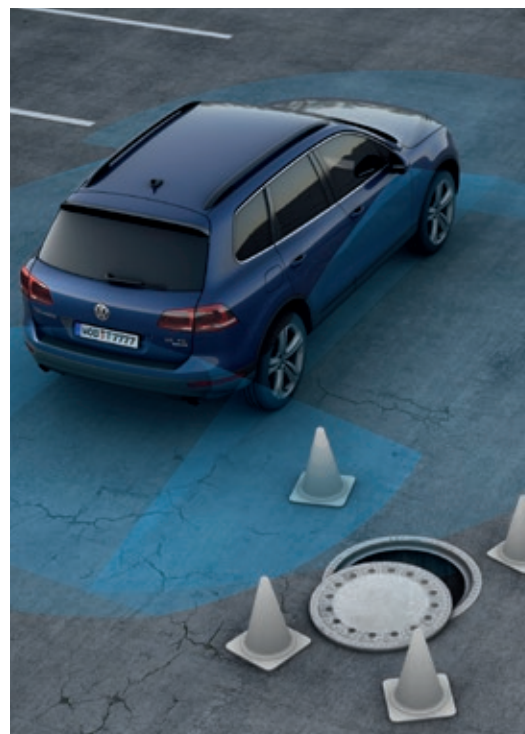
Ce que les Européens attendent de la voiture du futur

AUTO
SCOUT 24

Europe	Autriche	Belgique	France	Allemagne	Italie	Pays-Bas	Espagne	
1	1	1	1	1	1	1	1	Sécurité optimale
2	2	2	2	2	2	2	4	Mobilité abordable
3	4	3	3	3	3	3	2	Confort
4	3	4	4	4	4	4	3	Respect de l'environnement
5	5	6	5	5	5	6	5	Réponse aux besoins quotidiens
6	6	5	6	6	6	5	6	Plaisir de conduire
7	7	7	7	7	7	7	7	Représentation du statut social

plus encore que l'année dernière. Le facteur de coût se classe second dans tous les pays sauf en Espagne où, après avoir connu l'année passée une nette ascension entièrement imputable à la crise économique, il a reculé à la quatrième place, juste derrière le facteur de confort et le respect de l'environnement. Selon l'opinion européenne, les deux derniers aspects abordés se classent derrière la sécurité et les coûts avec respectivement 89,9 et 88,1 pour cent. Seuls les Autrichiens accordent un peu plus d'importance à la protection de l'environnement qu'à leur confort individuel.

À l'échelle européenne, la réponse aux besoins quotidiens et le plaisir de conduire occupent les cinquième et sixième places, ce qui démontre que l'aspect pratique d'une voiture, avec 81,4 pour cent des personnes interrogées, est nettement plus important que le plaisir de conduire (76,1 pour cent). Les Hollandais et les Belges font figure d'exceptions - ils accordent plus d'importance au plaisir de conduire qu'à l'aspect pratique de la voiture.



© Volkswagen AG

« La première voiture est la plus importante d'une vie. Près de la moitié des 18-29 ans interrogés affirment qu'à l'avenir, ils continueront à accorder une grande importance au statut que reflète la voiture. Cela ne doit toutefois pas se faire au détriment de la sécurité : celle-ci occupe la première place, quels que soient la tranche d'âge et le pays. Cela devrait inciter les constructeurs à investir encore davantage dans la recherche en matière de sécurité. Grâce aux indicateurs de distance, aux systèmes d'alerte de franchissement involontaire de ligne blanche et autres systèmes d'aide à la conduite inventés ces dernières années, les constructeurs ont fait un pas important vers la conduite sans accident. »

Michael Gebhardt

De manière générale, il apparaît que l'importance accordée à l'aspect pratique de la voiture augmente avec l'âge : seuls 77,5 pour cent des 18-29 ans estiment que cet aspect entre en ligne de compte, tandis que 84 pour cent des conducteurs de plus de 50 ans portent davantage d'intérêt à une plus grande praticité.

Comme l'année passée, l'Europe est unanime lorsqu'il est question du statut social : seuls 33,4 pour cent des personnes interrogées s'accordent à dire qu'à l'avenir, l'auto continuera à refléter leur statut social avec un caractère représentatif. En comparaison avec l'étude précédente, ce pourcentage a diminué de 3,3 points. À l'échelle nationale, cet aspect occupe également la dernière place. On note cependant de nettes différences entre les tranches d'âge, et ce, quel que soit le pays : en effet, 43,3 pour cent des 18-29 ans estiment que, dans 25 ans, leur voiture sera encore représentative de leur statut social, alors que seuls 22 pour cent des 60 à 65 partagent cet avis. Il convient néanmoins d'ajouter que l'importance accordée à cet aspect par les plus jeunes personnes interrogées a diminué par rapport à l'enquête

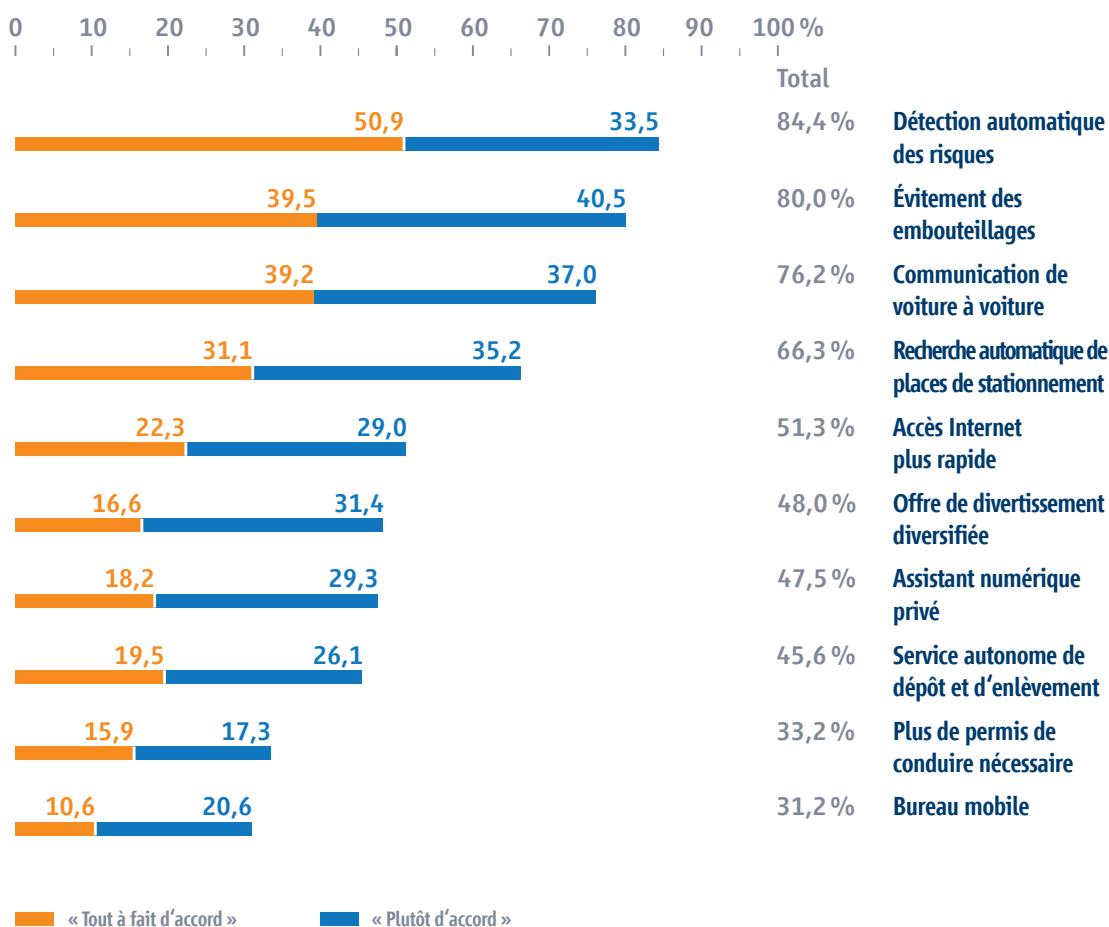
2013/2014, alors qu'il a en revanche augmenté au sein du groupe des seniors. Un autre détail intéressant : ceux qui voient en la voiture, un symbole actuel et futur du statut social, sont également plus sensibles au plaisir de conduire (89,3 pour cent) que le groupe rejetant cet aspect (69,5 pour cent).

Détection des risques et évitement des embouteillages

L'aspiration à davantage de sécurité montre également l'éventail de fonctions que, selon les personnes interrogées, une voiture devrait offrir d'ici 25 ans : 84,4 pour cent souhaitent que leur voiture détecte automatiquement les risques et intervienne activement pour éviter les accidents. Cela pourrait par exemple se traduire par un freinage d'urgence ou une manœuvre d'évitement - deux systèmes d'assistance déjà disponibles sur la plupart des véhicules. L'intérêt porté à la communication Car-to-Car est également important. Avec un pourcentage d'avis favorables de 76,2 pour cent, elle se classe à la troisième place. L'interconnexion des voitures est également associée à une meilleure sécurité. Elle permettrait par exemple d'alerter le trafic en amont

Fonctions que devrait offrir la voiture de demain

AUTO
SCOUT 24



de la présence d'un véhicule de dépannage à la sortie d'un virage.

Il y a un an, seuls 72,4 pour cent des personnes interrogées considéraient ce point comme important. Avec 80 pour cent d'avis favorables, l'évitement des embouteillages s'intercale entre les deux précédents aspects liés à la sécurité. Dans 25 ans, la voiture devrait être en mesure de planifier les itinéraires avec une telle intelligence qu'elle sera capable d'éviter tous les embouteillages. Ce point de vue a également pris de l'importance dans les mentalités européennes avec une augmentation de trois points. En outre, deux tiers des personnes interrogées (66,3 pour cent) souhaitent non seulement que la voiture nous mène à bon port en évitant les embouteillages, mais qu'elle facilite le stationnement en détectant immédiatement les emplacements disponibles.

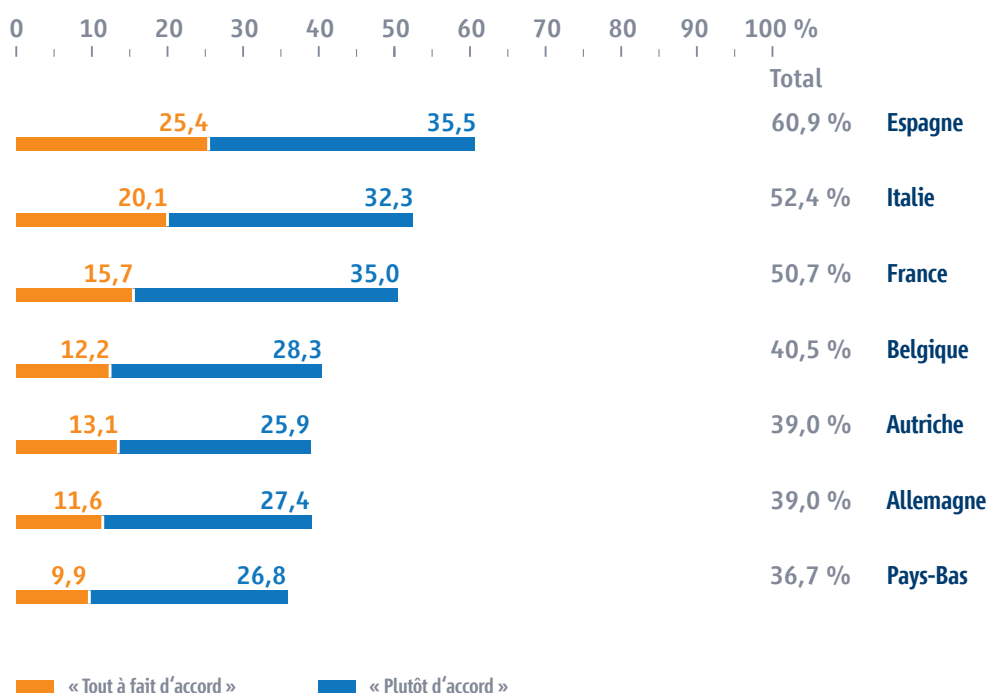
Le souhait de disposer d'une connexion Internet à haut débit dans la voiture a lui aussi pris de l'ampleur, avec une augmentation d'environ deux points et demi par rapport à 2013/2014 : au total, 51,3 pour cent des personnes interrogées ont exprimé ce souhait. Il est étonnant de constater que ce ne

sont pas les 18-29 ans qui se prononcent majoritairement en faveur de cet aspect, mais les 30-49 ans. Bonne nouvelle : il ne faudra certainement plus attendre 25 ans avant que les voitures soient connectées entre elles et avec le monde extérieur, car certaines petites voitures disposent d'ores et déjà d'un accès Internet de vitesse satisfaisante. En revanche, l'utilisation de la voiture comme bureau mobile n'est sollicitée que par 31,2 pour cent des personnes interrogées, ce qui représente un statu quo par rapport à l'année passée.

Toutefois, près de la moitié des personnes interrogées (45,6 pour cent) estiment que, dans 25 ans, leur voiture devrait être en mesure d'effectuer beaucoup plus que ce qui est possible et autorisé aujourd'hui : elle devrait proposer des services autonomes de dépôt et d'enlèvement, et être par exemple capable d'aller chercher les enfants à l'école. Nombreux sont ceux affectionnant l'idée selon laquelle, sur simple demande, la voiture se déplacerait toute seule pour ramener les enfants à la maison en toute sécurité. Ce point recoupe les conclusions générales relatives à la conduite auto-

Comparatif entre pays : offre de divertissement

AUTO
SCOUT 24



« Détection des risques, évitement des embouteillages ou encore Internet à haut débit - bon nombre de ces souhaits émis pour les 25 ans à venir sont d'ores et déjà une réalité. Cela fait également longtemps que les constructeurs sont attentifs à la question du divertissement. Mais une question revient fréquemment : dans le futur, la technologie sera-t-elle directement intégrée aux véhicules ou sera-t-elle simplement proposée par l'intermédiaire de smartphones ou autres systèmes de communication. En principe, cette dernière solution devrait permettre des mises à jour plus rapides et à moindres frais. »

Michael Gebhardt

nome, d'après lesquelles près de la moitié des Européens accepteraient de se faire conduire par leur voiture personnelle. Il faudra toutefois attendre une à deux décennies, c'est-à-dire lorsque les voitures autonomes seront commercialisées, pour évaluer la confiance effective à l'égard de la technologie.

L'offre de divertissement apparaît plus sollicitée que la voiture autonome : tout devrait être mis en œuvre pour ne pas s'ennuyer durant le trajet, c'est du moins l'avis de 48 pour cent des personnes interrogées, parmi lesquelles plus d'hommes (53,2 pour cent) que de femmes (43,1 pour cent). Télévision, jeux vidéo, navigation Internet et médias sociaux devraient permettre aux passagers d'agrémenter leur voyage. Avec 50 à 60 pour cent d'avis favorables, ce point remporte un suffrage nettement plus important dans les pays du bassin méditerranéen participants, à savoir l'Espagne, l'Italie et la France, qu'en Belgique, en Autriche, en Allemagne et aux Pays-Bas, où à peine 40 pour cent des participants ont formulé un avis positif. Ce résultat est particulièrement surprenant de la part des Pays-Bas, car il s'agit d'une nation très portée sur les technologies et accordant une grande importance aux gadgets high-tech.

Vers une simplification des concepts de commande

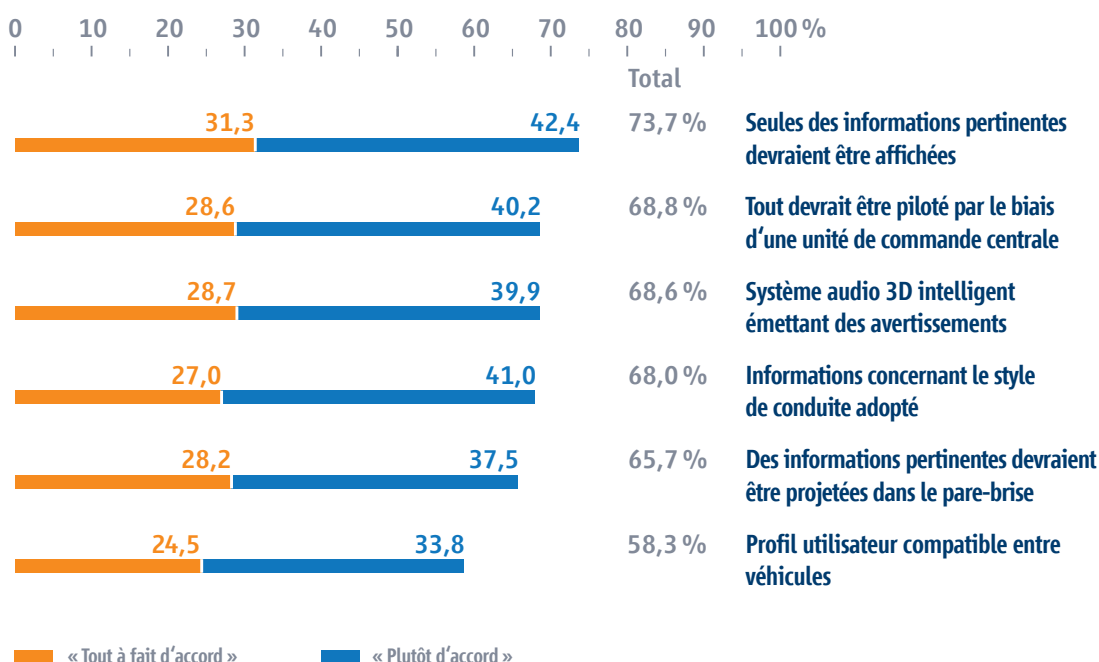
Que devrait offrir la voiture dans 25 ans en matière de conduite et de commande ? Près de trois quarts des personnes interrogées (73,7 pour cent) souhaitent exclusivement l'affichage d'informations pertinentes ; il s'agit sans doute d'une réaction au nombre excessif d'indicateurs, messages et avertissements équipant bon nombre de voitures actuelles. 65,7 pour cent des personnes interrogées - davantage d'hommes que de femmes

- souhaitent qu'à l'avenir, les informations soient projetées dans le pare-brise ; une technologie déjà utilisée aujourd'hui sous le nom de Head-up-Display (affichage tête haute). 68,8 pour cent des personnes interrogées souhaitent en outre un tableau de commande unique permettant de contrôler toutes les fonctions.

Pour répondre à cette demande, les constructeurs devraient abandonner définitivement les innombrables touches, boutons et interrupteurs au profit d'écrans tactiles ainsi que d'instructions vocales et gestuelles. Tesla fait partie des marques actives dans ce domaine - sur sa Model S, le constructeur américain de voitures électriques s'est contenté d'un grand écran intégré à la console centrale. Une proportion non négligeable des personnes interrogées, à savoir 68,6 pour cent, souhaiterait un système audio 3D émettant un signal sonore en cas de danger, à condition que celui-ci provienne de la même direction que le danger en question. De cette manière, le conducteur connaîtra immédiatement la position de l'ambulance ou du piéton menaçant de surgir, et pourra ainsi mieux réagir. Un nombre de personnes sensiblement identique souhaiteraient que la voiture affiche leur style de conduite sous forme graphique - ces informations (concernant par exemple la consommation, les accélérations et les freinages) leur permettraient d'améliorer leur façon de conduire. Ces systèmes existent déjà aujourd'hui et ont tendance à se multiplier. On observe principalement dans le domaine des voitures électriques et des moteurs à très faible consommation que les constructeurs tentent de sensibiliser les conducteurs à un mode de conduite plus économique au moyen de programmes de formation ludiques affichant par exemple des papillons ainsi que des arbres en train de pousser.

Exigences à l'égard de la voiture du futur

AUTO
SCOUT24





© Robert Bosch GmbH

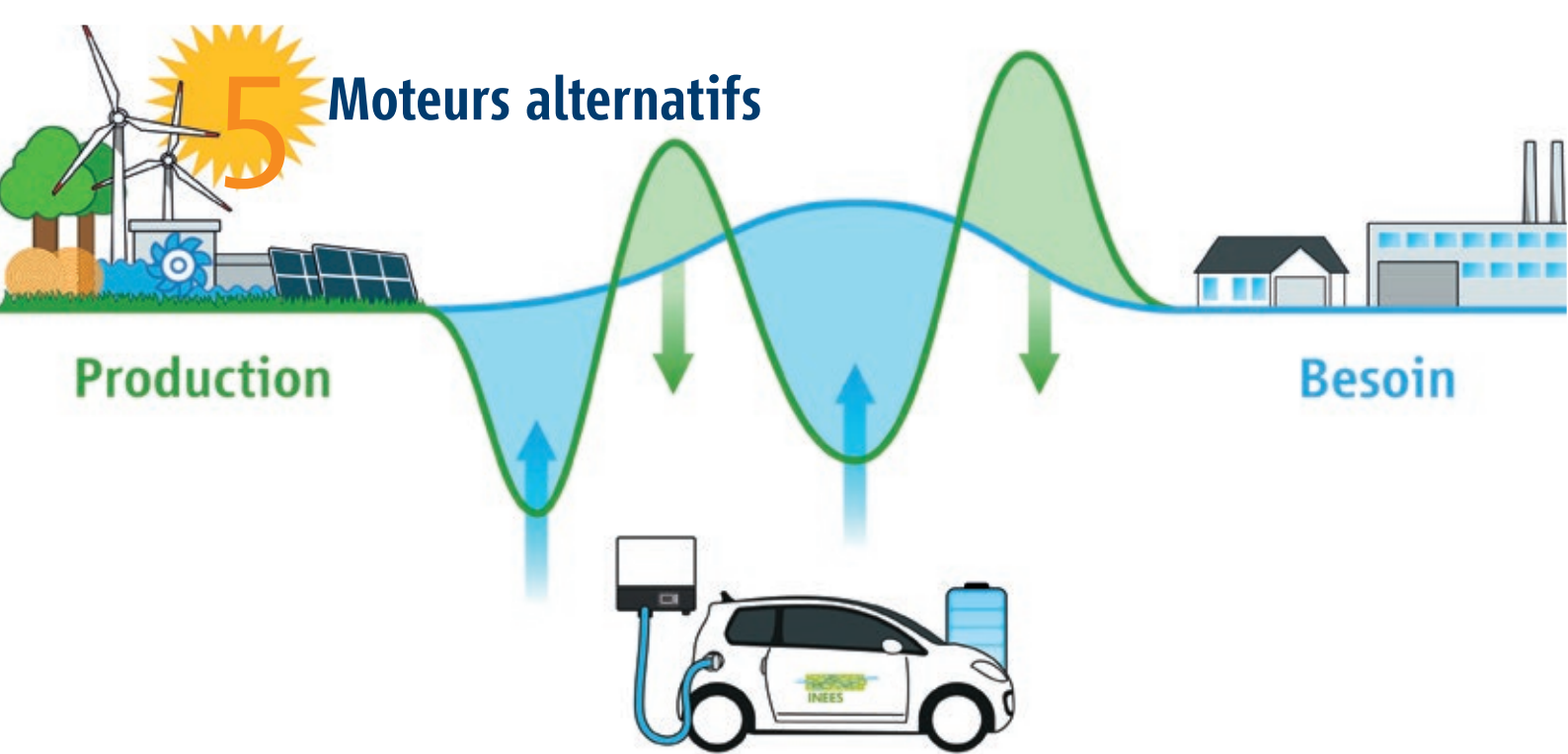
Même s'ils sont moins nombreux, 58,3 pour cent des personnes interrogées ont émis le souhait de bénéficier d'un profil utilisateur compatible entre véhicules. Celui-ci permettrait d'enregistrer des données personnelles telles que la position de conduite, les réglages de la climatisation et les stations radio favorites du conducteur et de les importer en ligne dans d'autres véhicules, par exemple des voitures de location. Il s'agit une fois encore d'une évolution qui ne se fera pas attendre longtemps : certains constructeurs permettent déjà de créer de tels profils, mais les importer dans plusieurs voitures constitue l'étape suivante.



© Continental AG

« Une chose est claire : les Européens en ont assez des innombrables interrupteurs, touches et boutons qui envahissent leur voiture, et souhaitent un tableau de commande simplifié. Et ils ne veulent plus que des informations réellement importantes, idéalement via un affichage tête haute. La personnalisation des informations n'est d'ailleurs pas une révolution ni une vision utopique. En effet, Saab permettait il y a déjà plusieurs décennies de désactiver tous les indicateurs superflus d'une simple pression de bouton. Si l'une des informations désactivées requérait l'attention du conducteur - par exemple l'indicateur signalant un faible niveau de carburant -, elle réapparaissait automatiquement. Dommage qu'entre-temps, cette fonction soit tombée aux oubliettes ! »

Michael Gebhardt



© Volkswagen AG

Les voitures disposant d'un moteur à combustion exclusivement alimenté à l'essence ou au diesel ont de moins en moins la cote et ne joueront plus qu'un rôle limité d'ici 25 ans. Les conducteurs interrogés sont unanimes sur ce point. À peine 6,3 pour cent d'entre eux pensent encore que ces deux carburants domineront toujours le marché dans un quart de siècle. Ils considèrent également les biocarburants comme obsolètes. Le gaz liquéfié et le gaz naturel représentent ensemble à peine 10,7 pour cent des réponses.

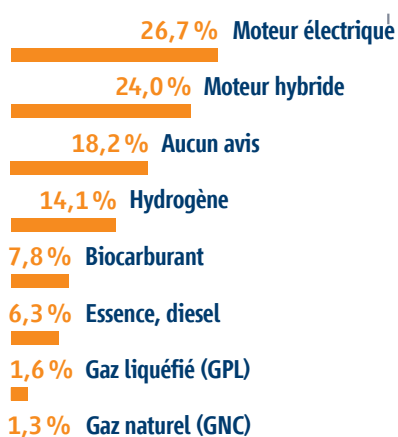


Les moteurs électriques et hybrides sont jugés comme offrant les meilleures perspectives - notamment en raison de l'acceptation selon laquelle il serait nécessaire de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Ils ont respectivement remporté le vote de 26,7 et 24 pour cent des personnes interrogées. L'utilisation de l'hydrogène comme carburant, c'est-à-dire la technologie des piles à combustible, affiche un score de 14,1 pour cent. Cependant, aucune autre question n'a récolté autant de réponses du type « Je ne sais pas ».

Motorisations dans 25 ans

AUTO
SCOUT24

0 10 20 30 40 50 60 %



« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »

L'autonomie doit s'améliorer

Pour que ces prévisions se concrétisent, la voiture électrique doit cependant faire d'énormes progrès en matière d'autonomie : plus de 70 pour cent souhaitent au moins 500 kilomètres d'autonomie, et la moitié d'entre eux, soit 34,8 pour cent de toutes les personnes interrogées, aspirent même à 800 kilomètres voire plus. Pour la majorité des 30 pour cent restants (19,6 pour cent), une charge complète devrait permettre de rouler 250 kilomètres. Le groupe de ceux pour qui 100 kilomètres constituent une autonomie suffisante représente 5,7 pour cent des personnes interrogées, alors que 50 kilomètres d'autonomie ne sont plus jugés acceptables que par 0,9 pour cent d'entre elles. 3,6 pour cent des Européens ne seraient pas disposés à acheter une voiture à motorisation alternative.

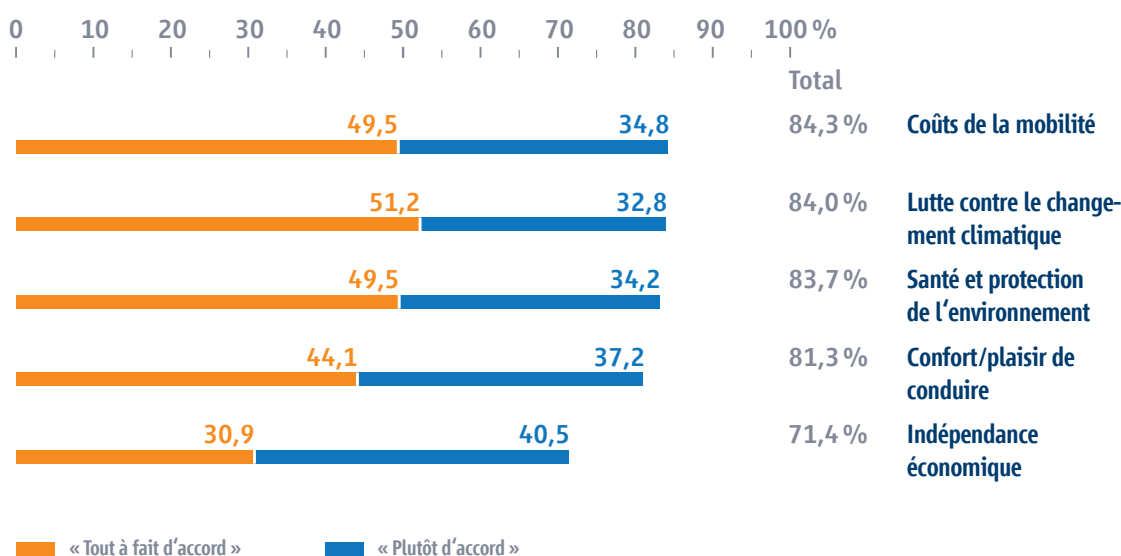
Si l'on compare les chiffres actuels avec ceux de 2012, on constate que les attentes en termes d'autonomie ont grimpé, ce qui laisse penser que le fossé entre désirs et réalité semble encore plus insurmontable qu'auparavant. À l'époque, 6,6 pour cent des personnes interrogées se seraient

contentées de 100 kilomètres - une autonomie qui, selon les statistiques, permettrait de couvrir plus de 80 pour cent des trajets journaliers. Et l'autonomie de 50 kilomètres est plus impopulaire que jamais : en 2012, 1,3 pour cent des personnes interrogées l'estimaient suffisante.

L'analyse par pays montre que les Espagnols sont les plus ambitieux à l'égard de la voiture électrique ; plus d'un tiers (37,4 pour cent) d'entre eux estiment que cette motorisation sera la plus répandue sur les routes en 2040. Il est surprenant de constater que la voiture électrique est parvenue à conquérir les mentalités dans un pays aussi vaste que l'Espagne, où les longs trajets font partie du quotidien. La France, soumise à cette même contrainte, affiche un pourcentage d'avis favorables nettement plus faible avec seulement 18,5 pour cent ; la technologie hybride y occupe la première place. Les Hollandais sont les plus nombreux (20,8 pour cent) à penser que, dans 25 ans, les véhicules équipés de piles à combustible seront les plus populaires. En France, seuls sept pour cent des personnes interrogées considèrent ce scénario

Arguments en faveur de systèmes de conduite alternatifs

AUTO
SCOUT 24



« Lorsqu'on aborde les alternatives au moteur à combustion, les moteurs hybrides et électriques sont les plus souvent cités. Pour que le nombre d'immatriculations reflète cette attente, les constructeurs de voitures et batteries ont toutefois encore beaucoup à faire en matière de développement. Les autonomies actuelles sont certes amplement suffisantes pour la majorité des trajets quotidiens, mais ne coïncident pas avec les chiffres qui, selon les acheteurs potentiels, rendraient ces nouvelles motorisations attractives. L'industrie, les médias et les politiques doivent intensifier l'effort d'information afin de convaincre les citoyens des avantages de la nouvelle technologie. »

Michael Gebhardt

comme probable. L'Allemagne se situe dans la moyenne avec 25,7 pour cent (électromobilité) et 16,6 pour cent (technologie à hydrogène).

Aspiration à une mobilité abordable

Les coûts constituent la principale raison pour laquelle les Européens considèrent comme limitées les perspectives d'avenir des moteurs à combustion. Si l'on considère que les réserves de pétrole s'amenuisent, le prix de l'essence et du diesel est nécessairement amené à augmenter. En revanche, 84,3 pour cent des personnes interrogées misent sur le fait que les motorisations alternatives permettront de bénéficier d'une mobilité économique et abordable, et ce également dans 25 ans. La lutte contre le changement climatique, la protection de la santé et la protection de l'environnement sont citées dans une mesure presque identique ; ces motifs remportent eux aussi plus de 80 pour cent des suffrages, pour la majorité sans réserve. L'indépendance économique à l'égard des fournisseurs



© Continental AG

AUTO
SCOUT24

Quelle autonomie doit afficher une voiture à motorisation alternative pour être, selon vous, suffisamment attractive ?

0 10 20 30 40 50 60 %

3,6 % Je n'achèterai jamais de véhicule à motorisation alternative

19,5 % Plus de 800 km

15,3 % 800 km

35,5 % 500 km

19,6 % 250 km

5,7 % 100 km

0,9 % 50 km

« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »

de pétrole et de gaz naturel constitue un autre argument important dans le chef des Européens. Et 81,3 pour cent estiment même que les motorisations alternatives favorisent le confort et le plaisir de conduire. Cet aspect est essentiellement défendu par les Espagnols et les Italiens à hauteur respectivement de 77,9 et 76,5 pour cent ; aux Pays-Bas, ils sont seulement 59,2 pour cent à partager cet avis.

« La peur de l'envolée des prix constitue le principal levier des motorisations alternatives. De nombreux Européens craignent que le prix de l'essence et du diesel continue à grimper, et espèrent que le passage aux voitures hybrides et électriques représentera une solution abordable. Il ne faut toutefois pas oublier que l'énergie qu'elles consomment a également un prix et que les véhicules mêmes sont et resteront probablement nettement plus chers que les voitures traditionnelles. Il faut ajouter à cela les coûts afférents à la mise en place de l'infrastructure (bornes de recharge, stations de ravitaillement en hydrogène, etc.) et, plus important encore, de nouvelles dépendances vont se créer à l'égard d'autres fournisseurs de matières premières : le lithium nécessaire aux batteries provient de pays non européens ! »

Michael Gebhardt

6 Conduite autonome



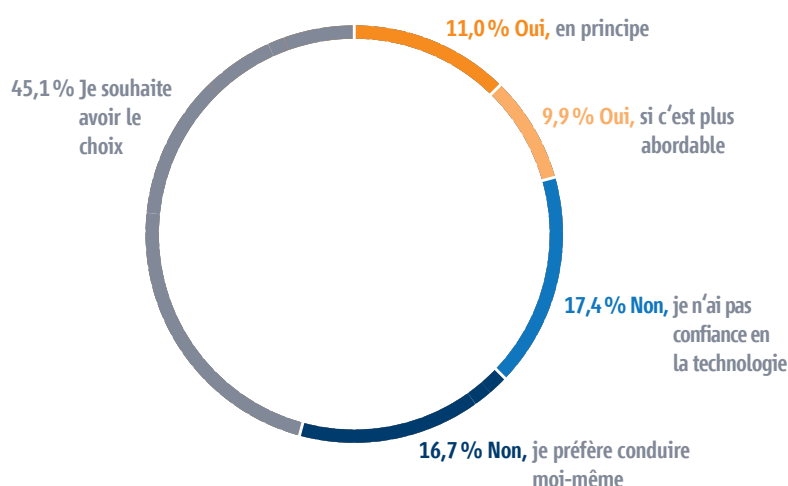
© BMW AG

Une voiture transportant des passagers d'un point A à un point B sans que la personne derrière le volant doive bouger le petit doigt, freiner ou accélérer, constitue le principe même de la voiture autonome. Des prototypes équipés à cet effet sont actuellement à l'essai ; ils démarrent sans assistance après encodage de la destination, accélèrent, freinent, actionnent les clignotants, tournent et opèrent des déboîtements, le tout avec une telle efficacité qu'ils sont capables de s'immiscer dans la circulation sans faire d'accident ; des essais effectués en Californie, dans la Silicon Valley, en témoignent. Mercedes-Benz et l'outsider Google font partie de ceux qui y ont testé l'étendue actuelle des possibilités. Les résultats positifs de ces tests n'impressionnent

cependant les conducteurs européens que dans une mesure limitée. L'idée de laisser une multitude d'assistants, caméras et capteurs prendre le contrôle de la voiture n'enchanté qu'un cinquième des personnes interrogées (20,8 pour cent). La moitié d'entre elles préféreraient se laisser conduire plutôt que de conduire, les 9,9 pour cent restants étant disposés à franchir le cap si, par exemple, les frais d'assurance venaient à diminuer. En Italie, 14,9 pour cent des personnes interrogées sont prêtes à adopter la conduite autonome si celle-ci permet de réduire les coûts. En Autriche, l'attrait financier ne convainc que 7,2 pour cent des personnes interrogées, chiffre également inférieur à la barre des dix pour cent dans les autres pays.

AUTO
SCOUT 24

Utilisation d'un pilote automatique



Toutefois, plus de la moitié des Autrichiens (50,9 pour cent), Allemands (51,3 pour cent) et Espagnols (56 pour cent) interrogés sont disposés à activer au moins ponctuellement le pilote automatique ; dans les quatre autres pays, le taux d'approbation se situe entre 36 (France) et 44 (Pays-Bas) pour cent. Il est de 45,1 pour cent à l'échelle européenne, ce qui est nettement supérieur à 2011/2012 : à l'époque, moins d'un tiers des personnes interrogées étaient en faveur de cette option.

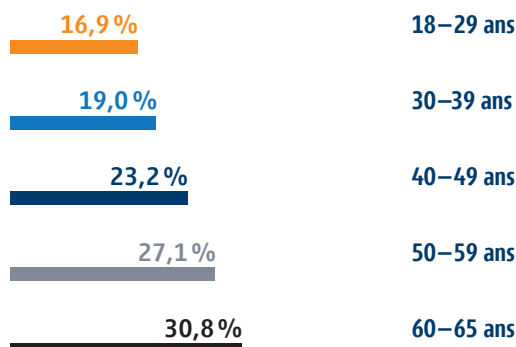
Le rejet de la voiture autonome est justifié à parts approximativement égales par la méfiance à l'égard de la technologie (17,4 pour cent) ainsi que par le plaisir de conduire, que citent 16,7 pour cent des personnes interrogées. En 2011, 23,7 pour cent des personnes interrogées invoquaient cette dernière raison pour leur rejet de la voiture autonome. De manière générale, on constate que les hommes sont davantage ouverts à la voiture autonome, et que les femmes sont plus catégoriques dans leur refus. Cet écart montre qu'elles sont plus prudentes face à cette nouvelle technologie. En revanche, la perte du plaisir de conduire ne préoccupe que 15 femmes sur 100 (hommes : 18,4 pour cent). C'est en France que la méfiance est la plus marquée ; les Italiens et les Hollandais sont particulièrement nombreux à invoquer le plaisir de conduire comme motif de refus.

À l'échelle européenne, les participants les plus jeunes et les plus âgés sont étonnamment sur la même longueur d'onde en la matière : ils sont respectivement 38,2 et 38,5 pour cent à rejeter la voiture autonome. Dans les tranches d'âge intermédiaires, ce taux est 5 à 7 pour cent inférieur. La taille du lieu de résidence influence également le jugement : 22,9 pour cent des personnes résidant dans une ville de plus de 100 000 habitants se déclarent disposées à utiliser une voiture autonome. Dans les communes de moins de 5 000 habitants, l'idée est moins bien reçue ; parallèlement, la méfiance y est fort supérieure à la moyenne (22,7 pour cent) de même que le nombre d'indécis (23,1 pour cent).

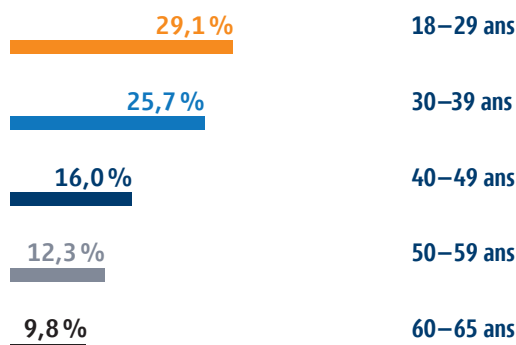
Résultats liés à l'âge

0 10 20 30 40 50%

Aucun constructeur ne se lancera dans la production en masse de véhicules autonomes



Un constructeur du secteur IT (Google, Intel, etc.)



« Du point de vue de l'industrie automobile, la conduite autonome résout bon nombre de problèmes qui, aujourd'hui, constituent un véritable calvaire. Quant à en convaincre la clientèle, ce n'est pas encore gagné. Seule une minorité parvient à concevoir que la voiture personnelle pourrait se métamorphoser en taxi sans chauffeur. En revanche, ils sont beaucoup plus nombreux à approuver une technologie qui laisserait au chauffeur le choix entre conduire lui-même le véhicule ou passer en pilote automatique. Quant à savoir si les voitures qui nous véhiculeront ressembleront à des voitures classiques, c'est beaucoup moins sûr. Peut-être que dans 25 ans, des capsules compactes truffées de gens seront propulsées de ville en ville, telles des transporteurs à tube pneumatiques ? »

Michael Gebhardt

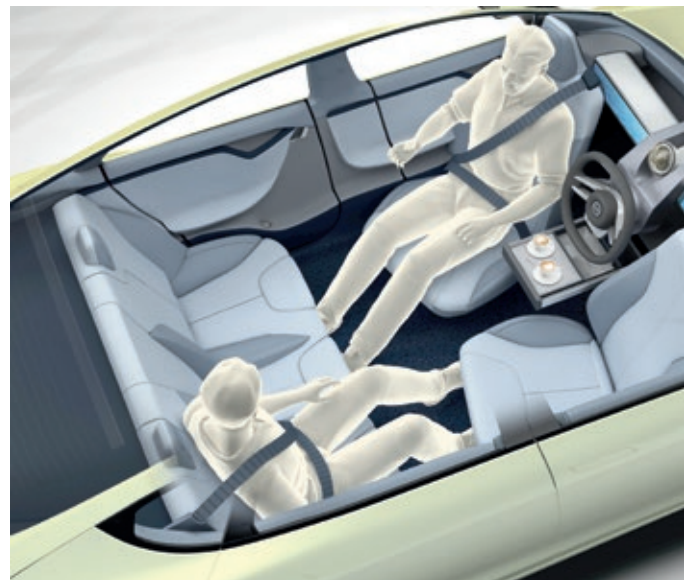
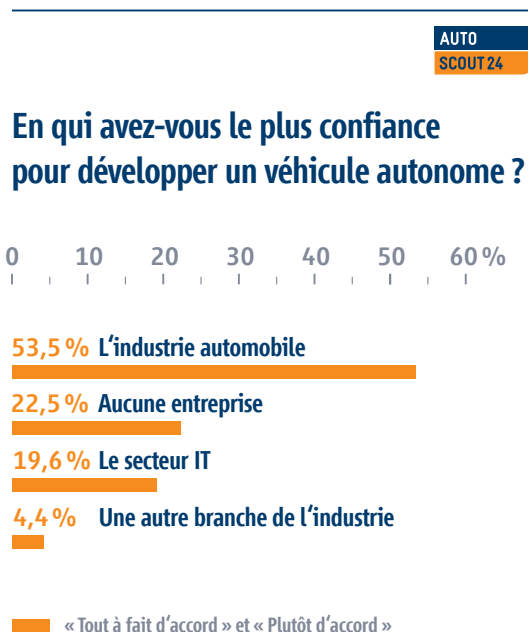
Un quart des personnes interrogées titulaires d'un diplôme universitaire s'intéressent à la conduite autonome. C'est également le cas d'un internaute sur trois. Ces groupes, qui se décrivent comme étant particulièrement ouverts aux nouvelles évolutions, comptent le plus grand nombre de personnes ne souhaitant pas conduire elles-mêmes. Si l'on met les réponses en rapport avec le revenu mensuel net, il apparaît qu'un ménage au budget serré est davantage réticent à la conduite autonome (37,5 pour cent) et que ses principaux partisans - 24,2 pour cent - se situent dans la tranche salariale supérieure.

L'industrie automobile face au secteur IT

53,5 pour cent des Européens interrogés pensent que l'industrie automobile parviendra à développer la nouvelle technologie de manière suffisamment rapide et fiable pour permettre à monsieur Tout-le-Monde de bénéficier de la conduite autonome d'ici 25 ans. Les personnes interrogées gagnant plus de 3 000 euros nets par mois sont les plus nombreuses à émettre un avis favorable.

Le secteur IT, qui poursuit les mêmes objectifs, est beaucoup plus rarement cité (19,6 pour cent), même si les Italiens et les Espagnols (respectivement 24,4 et 24,7 pour cent) se détachent de la moyenne. Une meilleure formation se traduit également par une plus grande confiance en la capacité des outsiders à développer une voiture autonome.

22,5 pour cent des personnes interrogées doutent qu'un constructeur réussisse dans les 25 ans à produire en masse des véhicules autonomes. En Autriche et en Allemagne, ils sont même aux alentours de 30 pour cent. En Espagne et en Italie, ils ne sont en revanche que respectivement 15,3 et 14,9 pour cent à penser que c'est irréaliste.



© Rinspeed

« Qu'il s'agisse de l'industrie automobile ou du secteur IT, chaque acteur explorant les possibilités de la conduite autonome se heurte à la méfiance des clients, à l'infrastructure actuellement inadaptée à la conduite autonome, ainsi qu'à de nombreux obstacles juridiques. Il est probable que plus d'un quart de siècle s'écoulera avant qu'un conducteur puisse tourner le dos à la route pendant que sa voiture transporte des passagers d'un point A à un point B. Même si c'est inconcevable pour le moment, une étape a déjà été franchie lorsque la réglementation internationale a autorisé les conducteurs utilisant la fonction 'embouteillages' à ôter les mains du volant et les pieds des pédales - à condition cependant qu'ils puissent à tout moment prendre le dessus sur la technologie. »

Michael Gebhardt

7 Coûts de la mobilité



© Honda

La majorité des personnes interrogées pensent que des formes de mobilité alternatives vont supplanter les formes traditionnelles à court ou à moyen terme. Il y a toutefois un hic : les voitures électriques ont besoin de bornes de recharge, et les véhicules à piles combustibles de stations de ravitaillement en hydrogène ; sans infrastructure adaptée, elles ne pourront pas fonctionner. Toutefois, cette adaptation représente un coût important.

Nous souhaitons savoir qui serait amené à mettre la main au portefeuille.

Il faut bien que quelqu'un paie

Cette question divise littéralement l'Europe. Cependant, la majorité des Européens, soit 33,6 pour cent, souhaiteraient répercuter les coûts sur l'ensemble de la société par l'intermédiaire d'impôts. L'année passée, 34,8 pour cent des personnes interrogées jugeaient cette forme de financement acceptable. On note cependant de nets désaccords entre les différents pays : alors que l'Italie (41 pour cent) et l'Allemagne (37,4 pour cent) accueillent favorablement ce modèle, seuls 25,9 pour cent des Belges et 21,5 pour cent des Français se prononcent en faveur de celui-ci.

Et les résidents des villes comptant plus de 100 000 habitants sont les plus nombreux à vouloir imputer ces coûts à la collectivité (37,3 pour cent).

21,6 pour cent des personnes interrogées préféreraient répercuter les coûts d'infrastructure sur les utilisateurs de ces nouvelles motorisations et de ces nouveaux concepts de mobilité. Ils sont un peu moins nombreux (19,2 pour cent) à penser exactement l'inverse : selon eux, les payeurs devraient être ceux rejetant la nouveauté et continuant à utiliser leur véhicule à essence ou diesel - c'était déjà le cas il y a un an. Ils sont presque aussi nombreux

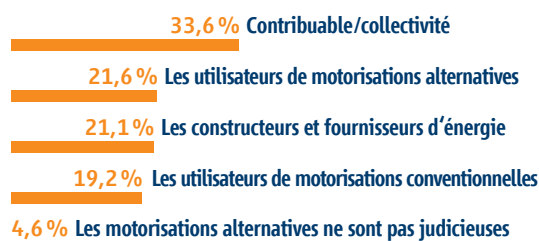
(21,1 pour cent) à vouloir imputer les coûts aux entreprises proposant ces nouvelles motorisations et ces nouveaux concepts, à savoir par exemple les constructeurs de voitures à piles combustibles ou les gestionnaires de flottes de voitures partagées.

Toutefois, les formes de mobilité alternatives ont de plus en plus de partisans. En 2013/2014, 7,1 pour cent des personnes interrogées y étaient opposées. À présent, ils ne sont plus que 4,6 pour cent à refuser la nouveauté. Il convient néanmoins de noter qu'avec 6,2 pour cent, les femmes y sont beaucoup plus réticentes que les hommes (2,9 pour cent).

AUTO
SCOUT24

Qui doit supporter les coûts d'infrastructure afférents aux nouvelles formes de mobilité ?

0 10 20 30 40 50 %



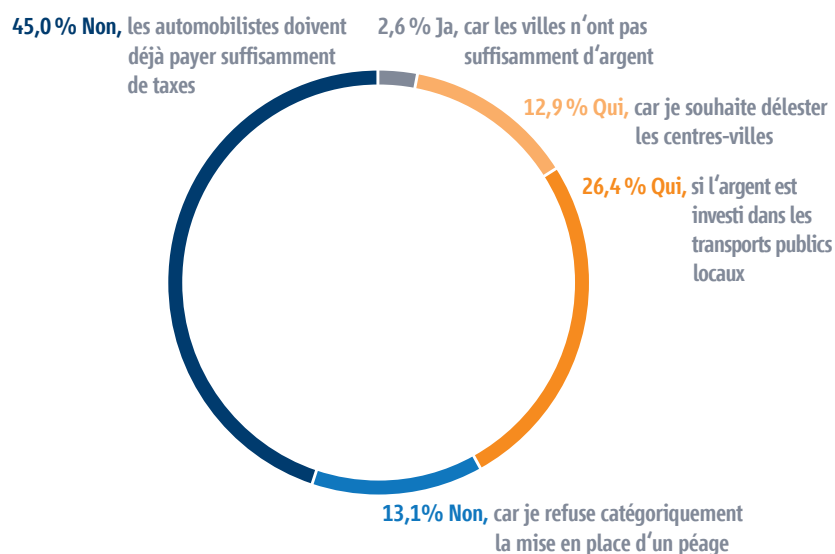
« Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »



© Audi AG

AUTO
SCOUT24

Péage urbain



« Qui doit payer ? Les réponses à cette question sont loin de faire l'unanimité. À l'échelle européenne, un tiers des personnes interrogées estiment que les coûts d'infrastructure devraient être supportés par l'ensemble de la population, par exemple au moyen d'un impôt. Mais l'idée d'adresser la facture aux constructeurs de véhicules reçoit également un accueil favorable. Il est toutefois peu probable que cette option aboutisse. »

Michael Gebhardt

La proportion de détracteurs est encore plus élevée chez les personnes ne conduisant pas (9,2 pour cent) et, naturellement, chez les personnes se déclarant opposées au progrès (14,1 pour cent).

Réserves à l'égard des péages urbains

Lorsqu'il est question de la pertinence des péages urbains tels qu'à Londres ou à Milan, une image relativement claire se dégage. Celui qui souhaite pénétrer dans le centre-ville avec sa voiture personnelle va devoir passer à la caisse, et sans demi-mesure. Dans la capitale anglaise, le montant exigé est par exemple d'environ 15 euros par jour. À la question de savoir s'ils seraient prêts à payer un péage, une nette majorité des Européens interrogés, à savoir 51,8 pour cent, répondent non. En y regardant de plus près, on constate d'une part que 45 pour cent des personnes interrogées estiment que les automobilistes paient déjà suffisamment d'impôts et de taxes, et d'autre part que 13,1 pour cent des personnes interrogées refusent le principe même du péage.

Sur les 40 pour cent des personnes ne s'opposant pas au péage urbain, environ deux tiers, soit 26,4 pour cent de toutes les personnes interrogées, formulent néanmoins la condition que les recettes

soient investies dans les transports publics locaux. 12,9 pour cent souhaiteraient mettre en place un péage permettant d'enrayer la paralysie du trafic dans les centres-villes ; deux pour cent et demi seraient même disposés à payer la redevance si l'argent était destiné aux caisses de la ville.

Le rapport entre l'acceptation d'un péage urbain et la taille de la ville dans laquelle résident les personnes interrogées est beaucoup moins surprenant : 47,7 pour cent des personnes résidant dans une ville de plus de 100 000 habitants se sont prononcés en faveur de cette solution, alors que dans les zones rurales comptant 5 000 habitants ou moins, ils ne sont que 36,4 pour cent à bien vouloir mettre la main au portefeuille. Il apparaît en outre que plus le niveau d'éducation est élevé, plus les personnes sont enclines à payer : alors que 31 pour cent des personnes interrogées possédant un simple diplôme du secondaire sont en faveur du péage urbain, l'idée est soutenue à près de 50 pour cent lorsque la question est posée aux titulaires d'un diplôme universitaire. En revanche, les revenus n'ont qu'un effet limité sur l'opinion à l'égard du péage urbain.



© « London Congestion Charge » by Mariordo (Mario Roberto Durán Ortiz) (Own work) [CC BY-SA 3.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>)], via Wikimedia Commons

« Le péage urbain est et restera un moyen controversé pour lutter contre l'engorgement des centres-villes et leur exposition aux émissions. Cette solution n'est pertinente que si sa mise en œuvre est conséquente, c'est-à-dire avec le moins d'exceptions possible. À Londres par exemple, seuls deux tiers des voitures pénétrant dans la zone à péage sont redevables de la taxe. Les autres véhicules en sont exemptés en vertu de règles particulières. En revanche, l'exemption du péage pourrait servir à stimuler les achats de véhicules électriques. »

Michael Gebhardt



© Rafael Neddermeyer/SP-X

Avis favorables au péage urbain

AUTO
SCOUT24

0 10 20 30 40 50

Taille de la commune (nombre d'habitants)

100 000 et plus 47,7 %

20 000 à 99 999 40,9 %

5 000 à 19 999 40,2 %

Jusqu'à 4 999 36,4 %

0 10 20 30 40 50 %

Niveau d'étude

Diplôme universitaire 49,7 %

Baccalauréat 42,3 %

Brevet d'études du premier cycle 32,7 %

Certificat de fin d'études primaires 31,0 %

Néant 28,0 %

8 Synthèse et perspectives



© Rinspeed

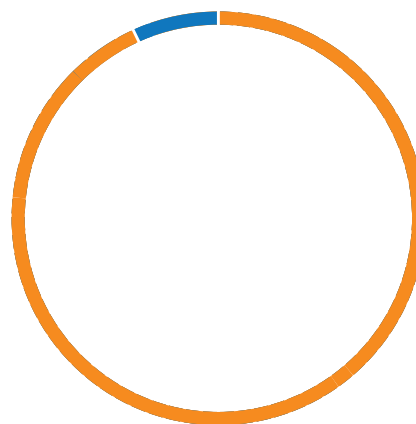
AUTO
SCOUT 24

Les Européens ne conçoivent plus de vivre sans voiture. Ce constat déjà établi dans les précédentes études d'AutoScout24 reste plus que jamais d'actualité étant donné que la mobilité constitue comme avant une matière extrêmement importante. En revanche, le fait de posséder une voiture perd de son importance ; les signes allant dans ce sens ont tendance à se multiplier. Les habitants de grandes villes et les personnes bénéficiant de hauts revenus sont les plus disposés à organiser leur mobilité différemment des générations précédentes. Ils caressent l'idée d'assurer leurs besoins élémentaires au moyen d'une voiture personnelle mais, pour leurs besoins ponctuels, de recourir aux alternatives au moins disponibles dans les grandes villes, à savoir la voiture de location, le train ou le vélo.

La plupart en sont conscients: beaucoup de choses vont évoluer dans les prochaines années, mais les avis sont encore confus et la conception de ce que sera la mobilité en 2040 est souvent trop attachée au présent. La présente étude montre que, d'une part, les automobilistes sont ouverts aux changements même si, d'autre part, ils ont du mal à se détacher de ce qui existe actuellement. Cela se ressent principalement dans le choix posé ci-dessus entre posséder son propre véhicule ou adopter de nouveaux concepts de mobilité, ainsi que lorsqu'il est question de voitures autonomes ou de la procédure d'achat de véhicules dans le futur. De nombreuses personnes interrogées espèrent par exemple que les concessionnaires automobiles proposeront des outils interactifs complémentaires ou qu'elles pourront s'informer sur le véhicule de leur choix à travers des sites web spécialement conçus à cet effet. Ils ne sont cependant qu'une minorité à évoquer une procédure d'achat purement virtuelle via Internet.

Impact de la mobilité sur la qualité de vie dans 25 ans

10,9 % Plutôt négatif 89,1 % Plutôt positif



Une fois de plus, on constate que les automobilistes plus âgés ne sont pas nécessairement plus réticents aux nouvelles technologies que les jeunes.

Le scepticisme des seniors se manifeste davantage dans leurs réponses aux questions concernant le délai de réalisation - cela s'explique sans doute par le fait qu'ils ont souvent été confrontés à des nouveautés non conformes aux promesses annoncées ou réalisées avec un retard considérable. Le thème de la voiture électrique en fait partie - la nouvelle selon laquelle elle constituerait la clé dans la lutte contre le changement climatique se propage depuis les années 90, mais on attend toujours.

Quoique : la moitié des personnes interrogées pensent que l'avenir est dans l'électricité, sous la forme de voitures purement électriques, mais aussi de véhicules à moteur hybride ou à piles combustibles. Néanmoins, la majorité souhaite une autonomie nettement plus importante que ce qu'offrent et offriront probablement jamais les voitures électriques.

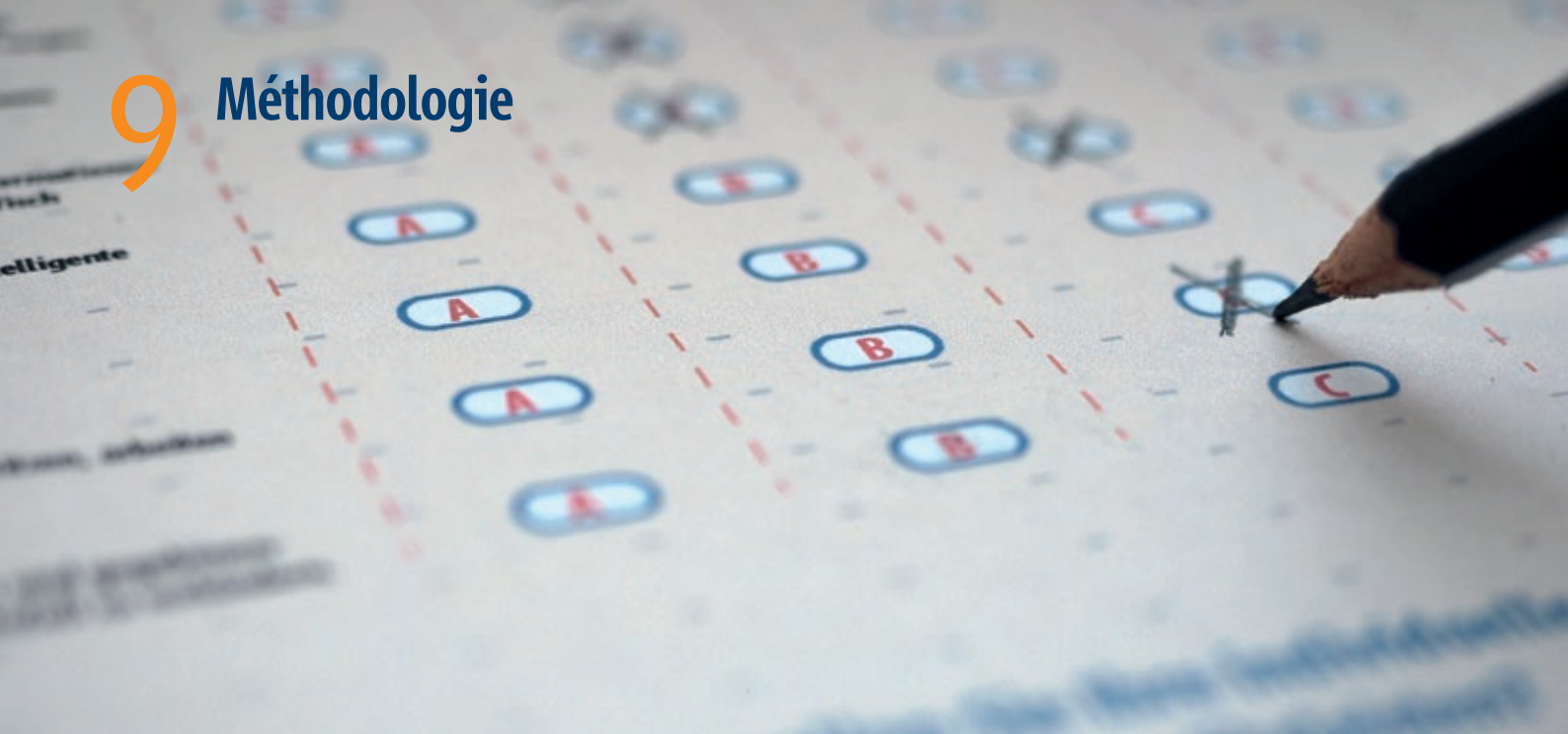


© Rinspeed

Tout ira bien

Bonne nouvelle : 89,1 pour cent des Européens ont un regard positif sur l'avenir et pensent que, dans 25 ans, la voiture nous assurera une qualité de vie encore meilleure qu'aujourd'hui - notamment grâce aux progrès en matière de respect de l'environnement, de coûts, de flexibilité et de sécurité. Même s'il est vrai que ce nouveau pourcentage a baissé de 0,8 point par rapport à l'année passée, l'humeur reste globalement positive. Seuls 10,9 pour cent misent sur une évolution négative - parmi lesquels les opposants déclarés à la technologie : 22,7 pour cent des personnes se disant opposées aux nouvelles tendances et évolutions craignent que la voiture de demain ait un impact négatif sur leur qualité de vie, et ce, en raison de la congestion des centres-villes ou d'une augmentation des coûts.

9 Méthodologie



© AutoScout24

Pour la présente enquête, l'institut d'études de marché GfK a interrogé 8 811 Européens âgés de 18 à 65 ans en Belgique, en Allemagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Autriche et en Espagne. Ces pays représentent deux tiers des nouvelles acquisitions annuelles de voitures particulières dans l'espace européen.

Ce sondage est organisé pour la quatrième fois. Il s'agit d'un échantillon garantissant un résultat représentatif. Au cours de l'automne 2014, entre 1 001 et 1 456 hommes et femmes de chaque pays ont répondu à 13 séries de questions concernant les exigences générales et spécifiques à l'égard de la « voiture de demain ». Les réponses ont été pondérées en fonction du nombre d'habitants des sept pays afin de tenir compte du volume relatif du marché automobile.

L'étude fournit des indications concernant les exigences qu'ont les adultes d'aujourd'hui à l'égard de la voiture et de la mobilité de demain. Ces indications ont non seulement été consolidées par pays, mais également selon d'autres critères tels que le sexe, l'âge, la taille du lieu de résidence, la présence d'enfants de 15 ans ou moins au sein du ménage, le niveau d'étude et le revenu mensuel net.

L'institut d'études de marché GfK a mené l'enquête selon la méthode CAWI (Computer-Assisted Web Interview). Afin de pouvoir identifier les tendances et évolutions, le procédé et l'échantillon ont été repris de l'étude précédente.

Afin de mieux évaluer le niveau d'approbation ou de refus de chaque déclaration, les différentes options associées à la majorité des questions étaient assorties d'une échelle à cinq niveaux. Dans le cas où les réponses ne se prêtaient pas à une évaluation comprise entre « Tout à fait d'accord » et « Pas du tout d'accord », les personnes interrogées pouvaient effectuer un choix unique parmi plusieurs réponses.



AutoScout24 France SAS
88 ter, avenue du Général Leclerc
92100 Boulogne-Billancourt / France

presse@autoscout24.fr
www.autoscout24.fr