



**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos  
offres p. 94 et sur  
[www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



LAURENT VILLARON

## LE GOÛT DU DIALOGUE

J'ai toujours adoré discuter avec des gens plus intelligents que moi. Les mauvaises langues prétendront que ça fait du monde, certes... Prenez Gilles Le Borgne, par exemple. Directeur de l'ingénierie du groupe Renault, l'homme est à la fois suprêmement compétent sur les sujets techniques et peu familier de la langue de bois. De ce fait, l'écouter, c'est apprendre. Sur le tout-électrique imposé en 2035, par exemple : *"Pour les trajets du quotidien, les petits véhicules électriques sont parfaits. Mais pour le bilan carbone, cela dépend d'où la voiture est fabriquée."*

Sur la préservation de l'industrie automobile en Europe :

*"Dans le même temps (qu'elle nous impose l'électrique pour 2035, NDLR), l'Union européenne nous demande de produire les voitures thermiques pour le reste du monde en Europe. Cela n'a aucun sens."* L'hydrogène? *"L'efficacité énergétique globale, en partant de l'électricité nécessaire à produire l'hydrogène, jusqu'à la roue de la voiture, c'est de l'ordre de 30%. Soit le rendement d'un moteur thermique."* Les batteries à état solide sont-elles la future solution? *"Aujourd'hui, les résultats sont bons à l'échelle d'une pile bouton. Mais pour la date d'industrialisation d'une batterie solid state adaptée à l'automobile, on n'en sait rien! Et puis, faire une usine de batteries, c'est beaucoup d'argent. On ne va pas jeter à la poubelle toutes les gigafactories que nous sommes en train de construire pour passer au solid state."* Reste la solution des carburants de synthèse, sur lesquels les Allemands fondent beaucoup d'espoir : *"Du point de vue environnemental, sur une analyse du cycle de vie du puits à la roue, cela a du sens."* Mais le problème, selon lui, c'est que les autorités politiques ne s'intéressent pas à ces analyses globales, les seules valides pour réduire vraiment l'empreinte carbone. De nombreuses études indépendantes ont pourtant démontré qu'elles permettent de révéler un monde qui n'est pas noir (le thermique) ou blanc (l'électrique). *"Aujourd'hui, reprend Gilles Le Borgne, il n'y a plus de dialogue entre les politiques et l'industrie automobile. Les décisions sont totalement décorréélées des réalités industrielles et scientifiques."* Apparemment, à Bruxelles et dans les ministères français, tout le monde ne partage pas mon goût du débat avec des gens plus intelligents que soi...

Jean-Éric Raoul  
Rédacteur en chef  
[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

Jean-Éric Raoul

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre édito du n° 1119, vous parlez de pédagogie, d'explications, d'accompagnement dans les choix : prenez-vous les clients potentiels pour des nuls? Vous oubliez l'essentiel : le prix des voitures neuves, surtout électriques, qui est un frein énorme à l'achat. **Claude Roger**

Nous sommes bien d'accord que la flambée des prix des voitures neuves, pas seulement liée à la conjoncture, est un problème majeur qui risque d'en interdire l'accès aux classes moyennes. Quant aux besoins de pédagogie, ils nous semblent essentiels car, à la différence des choix simples d'il y a quelques années (en gros : essence ou diesel?), la multitude de solutions hybrides et les contraintes spécifiques de l'électrique nécessitent un examen attentif des usages de chacun.

J'apprécie dans *L'Auto-Journal* le bon équilibre entre les diverses rubriques et essais, mais je trouve assez pénible l'avis des journalistes testeurs qui attachent une importance excessive, à mes yeux, aux performances du véhicule essayé. Le confort, le silence, la consommation sont des critères beaucoup plus importants pour moi que l'accélération de 0 à 100 ou la possibilité de mener le véhicule à ses limites. **Christian Trehel**

Nous respectons évidemment votre ressenti. Mais à part sur des modèles explicitement sportifs, le poids des performances dans les jugements de nos essayeurs est aujourd'hui réduit... sauf lorsqu'il s'agit de souligner le caractère excessivement lymphatique d'un modèle.