



son parc automobile. A ce jour, l'analyse des moyens de transport individuel montre qu'il y a 74 % de 2 roues et 13 % de voitures particulières. L'Inde se trouve actuellement dans une phase où ses priorités pour l'amélioration de la sécurité concernent la gestion du trafic, la mise en place de structures gouvernementales et l'application de règles de fonctionnement pour les véhicules existants.

- La conférence plénière sur l'énergie et l'environnement était présidée par le très apprécié Professeur Franz Pishinger et regroupait M. Didier Miraton de Michelin, M. Jack Jacometti de Shell et Dr Gerhard Schmidt de Ford. La demande énergétique globale augmente et le pétrole facile se termine, il est donc largement temps de mettre en place des solutions pour aller vers une utilisation efficace des énergies ; ce qui passe en particulier par une coopération intelligente entre les organismes en charge d'élaborer les règlements mais aussi ayant la mission de la gestion de la circulation. Les pneumatiques utilisent 20 % de l'énergie consommée par une automobile et le travail de développement doit impérativement se poursuivre pour améliorer cette donnée tout en conservant au pneumatique ses qualités techniques de roulage et limiter son influence sur le bruit émis par les véhicules. Aux États-Unis, on peut noter une augmentation significative des véhicules à motorisation Diesel en raison du coût intéressant du gasoil actuellement. Le sujet relatif aux carburants d'origine agricole a été largement abordé mais aucun consensus ne s'est dégagé de cette discussion dans la mesure où, s'ils sont utilisés directement en sortie d'usine de production, il est nécessaire d'avoir des réseaux de distribution dédiés comme au Brésil. Toutefois, la solution des carburants de synthèse reste à l'ordre du jour mais demande des investissements

importants pour aller vers un stade industriel. Il a été aussi débattu de la relation entre le poids des véhicules et la consommation. A ce jour, le poids important des véhicules est lié à la recherche de performances de sécurité, ce qui n'est pas compatible avec la diminution significative de la consommation. Une des voies d'amélioration passe par un « downsizing » du groupe moto-propulseur, vaste sujet d'études qui se doit d'intégrer les différents types de motorisations.

La conférence de la session de clôture a été confiée au Dr Ulrich Hackenberg de Volkswagen qui a présenté un exposé fort bien documenté sur le thème de « l'architecture innovante pour les véhicules du futur ». En introduction à ses propos, il a rappelé les enjeux que représente l'accroissement de la population mondiale qui caractérise une augmentation de la demande de mobilité. Celle-ci ne pouvant être entièrement satisfaite par les transports en commun, la place de la mobilité individuelle reste importante et fait croître le marché mondial de véhicules. L'une des conséquences de cet accroissement est la nécessité de pouvoir offrir des gammes de véhicules adaptés aux usagers selon les pays avec la prise en compte du pouvoir d'achat mais aussi du type d'usage de la voiture. Pour tenir compte du nombre de véhicules dans les mégacités, il est aussi indispensable d'intégrer la diversification des énergies utilisées aussi bien pour l'emploi des ressources que pour la réduction des émissions. Pour s'adapter aux marchés, Volkswagen développe et produit en Chine les Laida et New Bora tandis qu'au Brésil il s'agit de la Gol. Pour réussir, le groupe travaille sur une architecture modulable qui conduit à avoir une configuration transversale pour le segment B et une configuration longitudinale pour les segments B à E. Une des voies d'économie passe par la standardisation des

## Christoph Huss, nouveau président de la FISITA



Le nouveau président de la FISITA pour la période 2008-2010 est M. Christoph Huss. Il a pris ses fonctions lors de la cérémonie de clôture et remplace donc le Dr Akihiko Saito de Toyota. M. Huss est le vice-président

« Development Abroad, Type Approval and Traffic Management » du groupe BMW.

Il a fait ses études à l'université des sciences appliquées de Cologne dans le domaine de la conception des véhicules puis a obtenu son diplôme d'ingénieur en ingénierie de la sécurité à l'université de Wuppertal.

Il est entré chez BMW en 1983 comme ingénieur spécialisé dans l'homologation internationale.

pièces utilisées dans plusieurs modèles et le Dr Hackenberg a indiqué par exemple que 60 % des pièces étaient communes à des véhicules allant du 3 au 6 cylindres. D'une manière générale, la politique de Volkswagen passe par une réduction du nombre de modèles pour une augmentation des volumes à des coûts abordables.

Selon la tradition des congrès FISITA, des activités étaient proposées aux jeunes ingénieurs, d'une part au travers du programme « Traveling Fellowship Programme » qui a regroupé 13 jeunes pour quatre jours de visites d'usines ou de centres techniques, puis le congrès des jeunes qui a accueilli 50 participants pour les conférences et une visite de l'usine Audi à Ingolstadt. Ces rencontres sont toujours intéressantes et profitables, elles sont un lieu idéal pour que les jeunes découvrent d'autres cultures et partagent leurs expériences de formations.

La mission d'organisation du prochain congrès FISITA revient à la société hongroise des ingénieurs de l'automobile, GTE. Il se déroulera du 30 mai au 4 juin 2010 à Budapest. Nos collègues ont eu une première approche des événements scientifiques et techniques liés à l'automobile puisqu'ils ont organisé avec succès le congrès EAEC 2007. Compte tenu de la place et de la nature de l'industrie automobile dans cette région, au-delà des thèmes traditionnels sur la recherche et le développement, il sera certainement réservé une place importante aux méthodes et techniques de production. ■

**Philippe Marcangeli**

Remerciements à VDI-FVT et FISITA HQ