

# Présentation résumée

## Une défense de quatre valeurs

- la protection des occupants de voitures particulières,
- la protection des piétons et des usagers de deux roues,
- la protection des occupants d'autres voitures,
- la protection de l'environnement.

Si nous voulons conserver la liberté de nous déplacer dans des voitures particulières, nous devons nous adapter à des contraintes importantes. Il faut utiliser des voitures dont les caractéristiques techniques tiennent compte de la nécessité non seulement d'assurer la sécurité des occupants, mais également de réduire le risque pour les autres, le gaspillage des combustibles fossiles et la modification du climat par accroissement de l'effet de serre.

Deux méthodes complémentaires permettront d'atteindre cet objectif. Elles se renforceront mutuellement et il faut éviter de les opposer :

- l'évolution des consommateurs conscients de l'importance de ces faits, qui modifieront leur demande et feront évoluer l'offre vers des modèles plus « citoyens », c'est l'objectif de notre démarche,
- l'évolution des réglementations qui peuvent faciliter l'évolution des comportements, en particulier par des incitations et des dissuasions fiscales associées à l'interdiction des dérives les plus absurdes, c'est le rôle de l'Etat.

Un groupe de travail a été formé par la Ligue contre la violence routière pour définir des critères précis et d'une valeur reconnue permettant de noter et de classer les voitures en fonction de leur « citoyenneté ».

## Critères retenus et calcul de la note pour chaque forme de protection

### Protection des usagers de la route

#### Protection des occupants de la voiture

Nous utilisons les tests effectués dans le cadre de l'EuroNCAP (European New Car Assessment Programme). La synthèse des résultats est exprimée par un nombre variant de 17 à 36 pour les véhicules récents testés. Sur son site internet (<http://www.euroncap.com>), EuroNCAP présente ces notes ainsi qu'un classement exprimé en nombre d'étoiles. Les résultats des tests de protection pouvant varier dans des proportions limitées mais significatives en fonction principalement des motorisations différentes équipant le même modèle de base, nous avons retenu le nombre d'étoiles pour évaluer cet axe. Ce regroupement en classes est moins précis que la notation, mais il réduit le risque d'erreur quand il est étendu par les usagers à des versions non testées du même modèle de base.

#### Protection des usagers vulnérables (piétons et deux roues)

C'est également le test EuroNCAP « protection piéton » qui est utilisé, dans sa dernière variante mise en œuvre depuis le 1/1/2002. Les notes varient de 0 à 22. Comme pour la protection des occupants, EuroNCAP donne un classement en nombre d'étoiles et c'est lui que nous retenons pour noter les véhicules de 0 à 5. Actuellement aucun véhicule ne dépasse trois étoiles. Nous faisons l'hypothèse que ce classement est valable également pour les usagers de deux-roues.

#### Protection des occupants des autres voitures

La citoyenneté ne pouvant se fonder sur le mépris d'autrui, mais exigeant à l'inverse une conception solidaire de la vie en groupe, un véhicule citoyen doit minimiser le risque pour les autres usagers de voitures en cas d'accident. Nous évaluons cette protection en utilisant les deux paramètres disponibles qui ont une influence majeure et documentée sur ce type de risque :

- la masse : elle commande la variation de vitesse respective de deux véhicules lors d'une collision, et donc le niveau de risque d'être blessé ou tué (gravité des conséquences de la collision);

- la vitesse maximale : elle va influencer sur le risque de collision (accidentalité) en incitant à exploiter toutes les capacités d'une motorisation inutilement puissante. Une vitesse maximale très élevée caractérise le niveau d'inadaptation d'un véhicule à une réglementation qui interdit de dépasser 130 km/h sur les voies les plus rapides.

Nous avons comparé les différentes méthodes utilisées pour caractériser l'aptitude d'un véhicule à produire des dommages chez des tiers. La formule utilisée par une grande partie des sociétés d'assurances provenant d'études d'un organisme spécifiquement dédié à l'évaluation des risques (« Sécurité et réparation automobile » : [www.sfa.asso.fr](http://www.sfa.asso.fr)) est particulièrement intéressante, puisqu'elle a été établie pour obtenir une bonne concordance entre les dommages produits par un modèle de véhicule et le bilan réel des dépenses assumées par les sociétés d'assurances pour ce véhicule. Le classement par SRA étant très proche de celui obtenu en ne tenant compte que de l'énergie cinétique maximale du véhicule ( $1/2 mv^2$ ), c'est cette formule simple qui a été retenue pour définir l'aptitude à réduire le risque pour les autres automobilistes (la description de cette formule et les comparaisons entre le groupe des assureurs et l'énergie cinétique maximale sont présentées dans les annexes).

## Protection de l'environnement

Les rejets de dioxyde de carbone (principal gaz à effet de serre émis par les voitures particulières) constituent aujourd'hui un problème environnemental majeur et mal maîtrisé. Des progrès ont été faits sur le rendement des moteurs, mais au lieu de les consacrer à la réduction de la consommation à masse constante, ils n'ont servi qu'à compenser l'accroissement de la masse des véhicules et à leur assurer une vitesse maximale plus élevée.

Afin de favoriser des véhicules respectueux de l'environnement et économes en termes de consommation de carburant, nous utilisons les données de l'UTAC sur la consommation des véhicules. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) s'appuie sur ces données pour présenter un classement (CarLabelling) qui indique, pour chaque modèle/version de véhicule, les émissions de CO<sup>2</sup> (<http://www.ademe.fr>).

Les cycles définis pour mesurer la consommation dans une agglomération, hors agglomération et dans un parcours mixte ont une représentativité discutée. Ce fait a une importance secondaire quand on réalise un classement, cependant les différences observées ne sont pas négligeables et nous avons retenu la consommation en cycle urbain pour notre notation car les rejets de gaz en agglomération ajoutent un effet nocif local à l'effet planétaire lié à l'accroissement de l'effet de serre. L'émission de dioxyde de carbone dans un cycle théorique mixte étant une référence internationale qui est appelée à prendre une place importante dans les comparaisons, nous l'indiquons dans nos tables. Elle a l'inconvénient de ne pas être disponible actuellement pour tous les véhicules dans les trois cycles de consommation.

## Conclusions

Les sociétés qui identifient les adaptations indispensables et se révèlent incapables de les réaliser sont en danger. Il faut que nous réduisions les nuisances humaines et environnementales liées aux dérives évitables des caractéristiques techniques des voitures. Il est indispensable de pénaliser le surpoids dangereux pour les autres, la puissance excessive, la consommation élevée de carburant et la vitesse inutile.

Les usagers doivent exiger des véhicules à la fois protecteurs pour eux-mêmes et pour les autres. Leur sécurité ne peut être assurée aux dépens de celle d'autrui par l'usage de véhicules dont la masse est très supérieure à celle des voitures les plus raisonnables. Réduire l'agressivité de certains véhicules est une nécessité qui rejoint les exigences de la protection de l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, la Ligue contre la violence routière produit un classement des véhicules en fonction de leurs valeurs citoyennes. Elle est consciente du fait que cette démarche est un élément d'un tout qui associe le choix du véhicule, le comportement citoyen du conducteur, notamment par le respect des limitations de vitesse qui est essentiel pour la sécurité et la protection de l'environnement, le choix de modes de transport plus économes quand ils sont disponibles et enfin les actions réglementaires de l'Etat qui peut agir sur les modalités de l'usage et la fiscalité.