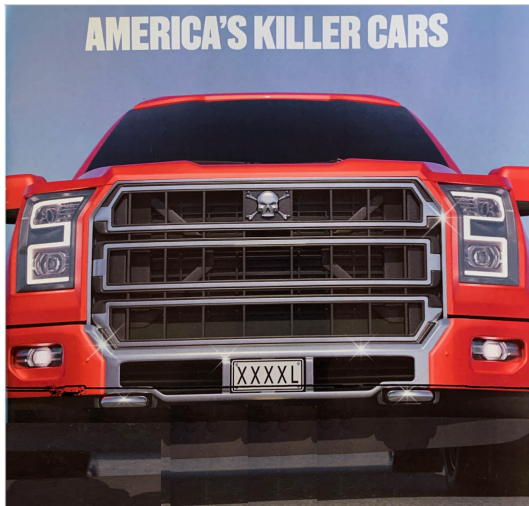


VUS et surmortalité automobile

Chronique du 23 septembre 2024



Le magazine **The Economist** de ce mois publie un dossier choc sur la tendance de l'industrie automobile à proposer des véhicules de plus en plus lourds. Et aussi de plus en plus mortels... pas pour **SOI**, mais bien pour les **AUTRES**.

The Economist constitue en quelque sorte les *Saintes Écritures* du capitalisme mondialisé. Compte-tenu l'importance de l'industrie automobile, l'on s'attend à ce que The Economist ne tienne à son égard que des propos lénifiants.

Pas du tout cette fois, comme l'atteste l'image ci-contre, apparaissant en page couverture.

Mise en contexte

Il y a 25 ans, dans mon **Livre NOIR de l'automobile** (1999), constatant que les VUS tendaient déjà à devenir de plus en plus nombreux, j'expliquais que :

- Si deux véhicules de masse et de conception similaires entrent en collision l'un contre l'autre, les probabilités de blessures ou de décès sont les mêmes pour leurs occupants respectifs. Il y a donc dans ce cas **parité des risques**;
- Les VUS étant à la fois plus massifs que les automobiles et ayant un centre de gravité significativement plus élevé, ce qui tend à les faire « monter » sur une automobile lors d'une collision, les occupants de VUS auront dans ce cas toutes les chances d'être blessés moins gravement que ceux de l'automobile. **La parité des risques est ainsi brisée**, au profit de l'occupant du VUS et au détriment de l'occupant d'une automobile. On peut donc dire que :
 - L'acquéreur d'un VUS choisit en fait, en cas de collision, d'amoindrir la gravité de ses blessures en contrepartie de l'aggravation de celles d'autrui;
 - À la limite, il échange ses blessures contre la mort d'autrui.
- Ayant compris combien ils sont désavantagés en cas de collision, les automobilistes d'hier sont devenus les conducteurs de VUS d'aujourd'hui. Ce qui a tendu à rétablir la parité des risques;
- En réaction, l'industrie a proposé des VUS de plus en plus massifs, offrant sous une nouvelle forme la possibilité, lors d'une collision, d'échanger en partie vos

blessures contre l'aggravation de celles subies par les occupants d'un VUS moins massif, voire contre leur mort.

Sous l'angle de l'éthique, on repassera ! À cet égard, l'industrie est bien sûr la première responsable, puisque proposer des VUS de plus en plus massifs est simplement une façon pour elle d'augmenter ses profits. Cela dit, les acquéreurs de VUS ont aussi leur responsabilité, eux qui, de façon plus ou moins consciente, font les raisonnements qui viennent d'être exposés :

- Maximiser SA sécurité au détriment de celle des autres usagers de la route, c'est pas très chic;
- Sans même parler des piétons et cyclistes, lesquels paient le plus cruel tribut à la présence grandissante des VUS dans nos villes.

Quand j'ai présenté cette façon de voir quelque peu scabreuse dans mon Livre NOIR, je m'attendais à ce que l'on dise de moi que j'exagérais, que je me comportais plus en militant qu'en analyste objectif.

Depuis lors, la critique savamment documentée des VUS est devenue monnaie courante. À cet égard, les contributions du **Conseil régional de l'environnement de Montréal** méritent d'être signalées. La surprise tient au fait que The Economist tient aujourd'hui très exactement le même discours.

L'analyse de The Economist

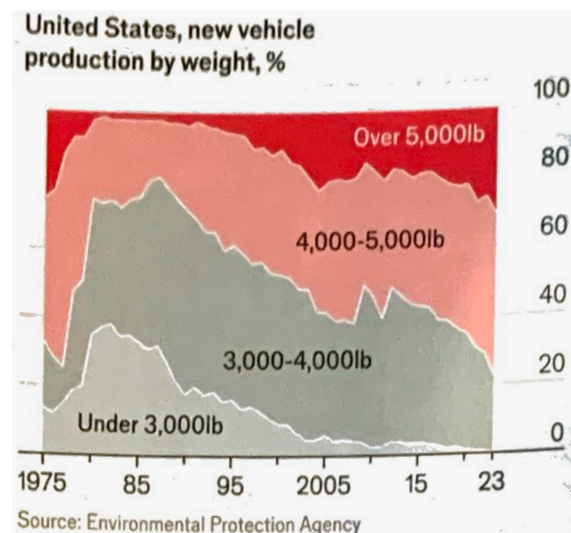
De crainte que l'on ne me croit pas, je commencerai par citer cette auguste publication :

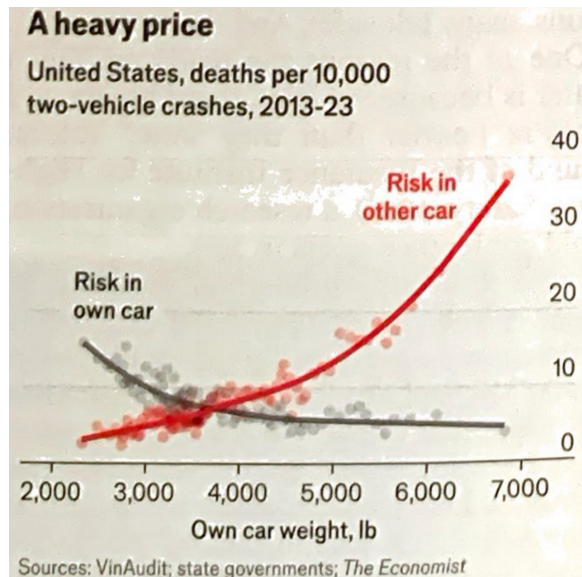
« Confortablement assis dans votre VUS ou pick-up géants, vous appréciez l'assurance que vous avez de survivre à une collision avec un autre véhicule. Le poids d'un véhicule a toutefois un prix, qui est de rendre la route plus dangereuse pour tous les autres. The Economist a documenté qu'aux États-Unis, pour chaque vie sauvée par les 1 % des plus gros VUS ou camionnettes, plus de douze vies sont perdues dans de plus petits véhicules. Ce qui fait de la circulation une question éthique ».

The Economist, *America's Killer Cars*,
7 septembre 2024

L'article commence par documenter la prise de poids de la production automobile américaine.

On constate au graphe ci-contre que l'industrie nord-américaine ne fabrique pratiquement plus de petits véhicules, ceux pesant moins de 3 000 livres (1 360 kilos). Aujourd'hui, les deux-tiers de la production pèsent de 3 000 à 5 000 livres (1 360 à 2 275 kilos), le dernier tiers côtoyant souvent les 3 tonnes métriques, voire franchissant la barre des 4 tonnes (GMC Hummer).





The Economist présente un second graphe, ci-contre, lequel constitue le support principal de son argumentaire.

Constatons d'abord que les risque de décès en cas de collision sont à peu près équilibrés entre véhicules pesant jusqu'à 2 275 kilos (le X que forment les deux courbes, entre 2 000 et 5 000 livres).

C'est ensuite que la situation devient exceptionnellement sécurisante pour les occupants de VUS et camionnettes ultra lourds (5 000 à 7 000 livres au graphe), en même temps qu'extraordinairement mortelle pour les occupants des autres véhicules avec

lesquels ils entrent eux-mêmes en collision :

- Dans mon vocabulaire à moi, l'un échange ses blessures contre la mort d'autrui;
- En fait, précise The Economist, si les occupants de véhicules approchant les 7 000 livres enregistrent un taux de 4 décès par 10 000 accidents, ils ne causent pas moins de 37 chez les autres véhicules impliqués;
- La bonne formulation concernant qui a absolument senti le besoin d'acquérir un VUS ultra lourd, c'est qu'il compte échanger ses blessures contre la mort de 12 autres personnes... sélectionnées au hasard.

The Economist est tellement outré que « *American car-nage* » est l'un des titres de chapitre figurant dans son article.

Qu'est-ce qui serait raisonnable ?

La première moitié des années 1980 fut à mon sens un âge d'or en matière de production automobile. La norme CAFE (Corporate Average Fuel Efficiency) avait fait disparaître les muscle cars et paquebots roulants du tournant des années 1970. En lieu et place, l'on vit apparaître une auto que je louais épisodiquement et qui faisait mon bonheur, la **Plymouth Aries K**, dont les caractéristiques techniques étaient les suivantes :

Poids :	1 085 kilos (2 400 livres)
Puissance :	96 chevaux-vapeur
Accélération 0-100 km / h :	11,8 secondes

Si l'on pouvait revenir à des caractéristiques de ce type, en y adjoignant toutes les nouvelles avancées en termes de confort, de sécurité et d'info-divertissement, sans oublier l'électrification, il me semble que cela calmerait drôlement le jeu.

Mais pas sûr que The Economist applaudirait cette option, tant elle est contraire aux intérêts actuels de l'industrie automobile.