

Sport Utility Vehicles (SUV)

Source

Bureau suisse de prévention
des accidents (bpa)
Laupenstrasse 11
CH-3008 Berne

Tél. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
E-mail info@bpa.ch
Internet www.bpa.ch

Sous la responsabilité de
Roland Allenbach

1. Introduction

Dans plusieurs pays européens, des politiciens veulent enrayer la mode des Sport Utility Vehicles (SUV) à coup d'augmentations d'impôts et d'interdictions. En Suisse aussi, les répercussions de ces véhicules en termes d'écologie et de sécurité font l'objet d'un vif débat. Le problème a notamment été soulevé lors de plusieurs interventions parlementaires au Conseil national en 2003 et 2004.

Pour dépassionner le débat, le bpa a constitué une base de réflexion, synthétisée sous la forme de réponses à quatre questions.

2. Comment définir le type de véhicules «SUV» (Sport Utility Vehicle)?

Les SUV ne sont pas définis en tant que tels dans la réglementation suisse en vigueur et il n'existe pas de définition harmonisée au niveau international. La définition qu'en donne le bpa fait surtout intervenir des caractéristiques relatives à la sécurité:

Les SUV se distinguent des automobiles «classiques» par un *centre de gravité plus élevé*, une *masse plus importante*, un *moteur parfois plus puissant* ainsi qu'une *partie frontale plus élevée et plus inclinée* (parfois quasi verticale).

A cet égard, peu importe de quel système de traction ils sont pourvus et s'ils sont tout terrain.

3. Quel est le nombre de SUV en circulation en Suisse?

En se fondant sur l'évolution de la proportion des SUV parmi les voitures neuves, le bpa estime qu'ils représentent au moins 4 % des voitures de tourisme en Suisse (véhicules neufs ou non). Autrement dit, plus de 150 000 véhicules de cette catégorie étaient en circulation dans notre pays en 2004.

4. Quelles sont les répercussions des SUV sur la sécurité des occupants de ces véhicules et sur celle des autres usagers de la route?

Il n'existe pas de données statistiques en la matière pour notre pays. Toutefois, des études suisses et étrangères nous permettent de tirer les conclusions suivantes quant à la sécurité des occupants des SUV ainsi qu'à celle des occupants de voitures de tourisme et des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes) en cas de collision avec un SUV:

- Les occupants des SUV sont bien protégés, mais pas autant que ne le laisse supposer la géométrie de ces véhicules.
- L'agressivité des SUV (nombre de conducteurs des autres véhicules tués pour 1000 collisions) est environ deux fois plus élevée que celles des voitures de tourisme «classiques».
- Par rapport aux voitures de tourisme «classiques», la configuration de la partie frontale des SUV (mais aussi des monospaces et des monospaces compacts) entraîne des blessures plus graves chez les usagers vulnérables – en particulier les piétons – en cas de collision. Des exemples montrent toutefois que ce problème peut être atténué.

5. Quelles sont les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière?

La Suisse se doit de contribuer activement sur le plan européen à la mise en œuvre des propositions faites par les spécialistes. Son influence est toutefois limitée. Il est donc d'autant plus important d'encourager les mesures de sécurité routière générales et d'agir sur le comportement des acheteurs potentiels.

Mesures techniques portant sur les SUV:

- abaisser le centre de gravité;
- renoncer à la livraison en série de nouveaux véhicules équipés de pneus toutes saisons.

Mesures techniques portant sur tous les types de véhicules à moteur:

- améliorer la compatibilité avec les autres véhicules (en ce qui concerne la structure, la géométrie, la masse);
- améliorer la protection des piétons.

Voici quelques mesures concrètes envisageables: extension aux voitures de tourisme et aux véhicules de livraison dont le poids total n'excède pas 3500 kg (actuellement: 2500 kg) de la portée de la directive européenne relative à la protection des piétons, adoptée par le Conseil fédéral et entrant en vigueur en Suisse le 01.10.2005; carrosserie à angles arrondis; capot moteur bas, arrondi et peu rigide; pas de parties frontales hautes et verticales; pas de pare-buffles rigides, dans le sens de la décision prise le 26.05.2005 par le Parlement européen, qui n'autorise un pare-buffle que dans la mesure où celui-ci accroît manifestement la sécurité du véhicule qui en est équipé (un pare-buffle absorbant l'énergie peut toutefois être un atout sécuritaire); véhicule moins rigide (zone déformable plus importante); conservation d'un espace entre le moteur et son capot (p. ex. capot moteur «à détente»); airbags extérieurs; etc.

Mesures comportementales:

- informer sur la protection que les différents véhicules offrent aux occupants et aux piétons (p. ex. résultats des crash tests EuroNCAP);
- examiner comment signaler les résultats des crash tests sur les véhicules (de la même manière que l'étiquette Energie).

Mesures d'ordre général:

- faire appliquer la réglementation en vigueur (vitesse, alcool, port de la ceinture) et mettre en œuvre de manière systématique la révision de la LCR (0,5 pour mille, contrôles de l'alcoolémie sans indice d'ébriété, formation à la conduite en deux phases, etc.);
- instaurer systématiquement le modèle de vitesses 50/30 en localité;
- limiter la vitesse à 70 km/h sur les routes dangereuses hors localité;
- mettre en œuvre la (nouvelle) politique de la Confédération en matière de sécurité routière (Via sicura).

Des informations détaillées sont disponibles dans le rapport suivant du bpa:

Allenbach, R., (2005). *Grundlage zu Positionspapier Sport Utility Vehicles (SUVs)*. Berne: Bureau suisse de prévention des accidents (bpa).