

Les SUV sont plus grands et plus lourds que les berlines ou les breaks. En cas de collision, les usagers et usagères de la route plus vulnérables risquent des blessures graves.



## L'essor des SUV nuit aux objectifs climatiques

Les SUV font désormais partie de notre quotidien. Leur expansion nuit au climat, même si tous les modèles ne sont pas aussi problématiques.

En 2008, les Jeunes Vert-e-s lançaient l'initiative «anti-4×4». Leur but était d'interdire les voitures faisant particulièrement de tort à l'environnement et à la sécurité routière. Les véhicules tout-terrains étaient encore rares alors, ils frappaient dans le paysage urbain et on leur attribuait volontiers les sobriquets de «chars d'assaut» ou de «tanks».

L'initiative a finalement été retirée suite à l'introduction des objectifs en matière de CO<sub>2</sub> pour les voitures neuves. Aujourd'hui, la tendance est aux SUV (sport utility vehicles), dérivés des voitures tout-terrains: ils sont devenus tellement omniprésents sur les routes qu'ils font partie de notre quotidien. En 2020, près de 45% de toutes les voitures neuves vendues ainsi que six des dix modèles préférés des automobilistes étaient des SUV. Pendant ce temps,

les berlines et les breaks, surtout, ont perdu des parts de marché considérables.

### Plus longs, plus larges, plus lourds

Mais qu'est-ce qu'un SUV? Il n'est pas aisé de répondre à cette question. Les SUV ne constituent pas une catégorie officielle et il n'existe aucune caractéristique technique spécifique pour les définir. Tous les modèles de SUV ne sont pas équipés de quatre roues motrices, tandis que certaines berlines et certains breaks le sont.

Les caractéristiques principales des SUV sont une carrosserie plus haute et de plus grandes roues. La carrosserie est en outre surélevée par rapport aux roues. Ainsi, les SUV possèdent une face avant plus abrupte et sont moins aérodynamiques que d'autres modèles. En moyenne, les SUV sont en outre plus longs, plus larges,

ont plus de puissance et pèsent plus lourd que les limousines et les breaks. Leurs pneus plus larges présentent davantage de résistance au roulement. Tout ceci entraîne une consommation accrue de carburant et davantage d'émissions de CO<sub>2</sub>.

### Viser une meilleure efficacité

Tous les modèles ne sont pas des monstres en termes de taille: il existe aussi, depuis longtemps, de petites voitures dotées d'une carrosserie de SUV, vendues sous la dénomination de SUV compacts ou de crossovers. Elles sont à peine plus grandes que les autres voitures de leur catégorie, et ne consomment parfois que légèrement plus de carburant. Toutefois, les propriétés des SUV vont à l'encontre de la baisse de la consommation liée à une meilleure efficacité: sans carrosserie de SUV, n'importe quelle voiture consommerait moins. Les

modèles SUV consomment en moyenne 14% de carburant de plus que les berlines et les breaks comparables.

La plupart des SUV n'ont qu'une chose en commun avec les vrais tout-terrains: la forme de leur carrosserie. Techniquement parlant, les SUV ne présentent aucun avantage vis-à-vis des breaks, mais ils coûtent souvent plus cher à l'achat et en carburant.

### Le confort séduit

Qu'est-ce qui fait que ces voitures sont si prisées? À la question de savoir pourquoi ils ont choisi un SUV, les assuré-e-s de l'ATE citent avant tout l'accès facilité aux sièges surélevés. Le deuxième motif de leur choix est également lié à cette assise haute, qui leur permet d'avoir une meilleure vue sur la route.

L'assise haute confère aussi un sentiment de sécurité, justifié ou non (voir encadré). «Le désir de sécurité est prioritaire de nos jours. Cela se reflète dans les décisions de consommation», explique Christian Fichter, responsable de l'institut de psychologie commerciale de la haute école spécialisée Kalaidos à Zurich. Outre l'aspect de la sécurité, il voit une autre raison majeure au succès des SUV: «Grâce à sa visibilité, cette voiture constitue le bien idéal pour afficher le statut socio-économique de son ou sa propriétaire. Les SUV dégagent une impression de puissance et de supériorité et figurent ainsi la volonté de leur propriétaire d'accéder à un certain statut. Cet effet influence la décision d'achat, et d'autres éléments comme la consommation de carburant passent au second plan.

Ces deux principaux aspects ont été ciblés et mis en scène avec brio par l'industrie», complète Christian Fichter. «D'une part dans la publicité, d'autre part dans le design des véhicules, domaines dans lesquels des psychologues ont joué un rôle important.»

### Davantage d'émissions de CO<sub>2</sub>

Le boom des SUV s'observe partout sur la planète. Ce qui n'est pas sans conséquences

vis-à-vis des objectifs climatiques internationaux: «Les SUV sont la deuxième cause de la hausse des émissions globales de CO<sub>2</sub> depuis 2010, avant l'industrie lourde, le trafic lourd et le trafic aérien», note Laura Cozzi, de l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Seul le secteur énergétique a encore davantage contribué à cette augmentation. Une grande partie des progrès réalisés en vue d'une meilleure efficacité énergétique – les moteurs plus efficaces, par exemple, ou la hausse du nombre de voitures électriques en circulation – sont réduits à néant par l'essor des SUV. «Les SUV sont responsables d'une augmentation globale de la consommation de pétrole par les voitures de tourisme de l'ordre de 3,3 millions de barils par jour entre 2010 et 2018, tandis que la consommation pétrolière d'autres types de véhicules a légèrement reculé», évalue Laura Cozzi.

### Moins de place pour les vélos

Une étude du WWF France effectuée des calculs similaires et arrive à la conclusion que «l'électrification de la flotte ne permettra pas d'atteindre les objectifs climatiques si, en même temps, les voitures gagnent en volume, en poids et en puissance».

Outre la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, les SUV aggravent d'autres problèmes: ils prennent plus de place, malmènent encore davantage les cyclistes, représentent un danger accru pour les autres usagères et usagers de la route et occasionnent plus de bruit et de résidus en microplastique issus de l'abrasion des pneus.

Tout ceci ne vaut pas seulement pour les SUV, bien sûr, mais aussi pour toutes les grosses cylindrées. On observe, notamment dans la catégorie des camping-cars («vanlife») et des pick-ups, un engouement qui va à rebours des objectifs environnementaux et climatiques.

**Anette Michel**

Chargée de projet Écomobiliste

## Plus d'accidents avec les SUV

À l'heure actuelle, une voiture sur cinq assurées chez AXA est un SUV. Pour en savoir plus sur les accidents impliquant des SUV, la compagnie d'assurance a effectué à l'été 2020 des crash-tests avec ce type de véhicules et analysé les données liées aux accidents de ses assuré-e-s. Elle a tenu compte du fait que les jeunes automobilistes causent bien plus d'accidents que les plus âgé-e-s, mais roulent très rarement en SUV, et s'est donc concentrée sur les conductrices et conducteurs de plus de 40 ans, très amateurs de SUV.

Les résultats montrent que les SUV occasionnent 10% de dommages corporels et de responsabilité civile de plus que les berlines et les breaks. Les grands SUV causent même 27% de dommages de plus.

En cas de collision avec un SUV, le véhicule le plus petit subit souvent les plus grands dommages: «Cela s'explique notamment par la taille et le poids des véhicules ainsi que la hauteur du centre de gravité et du pare-chocs», explique Bettina Zahnd, responsable du département de recherche accidentologique et prévention chez AXA Suisse. Ce sont cependant les usagères et usagers de la route les plus fragiles, comme les cyclistes ou les conductrices et conducteurs de trottinettes électriques, qui sont les plus exposés aux dangers. Des blessures graves résultent des collisions. «C'est précisément parce qu'une aussi grosse voiture, en raison de sa taille et de son poids, donne un sentiment de sécurité qu'il est important que les conductrices et conducteurs de SUV évaluent correctement le risque qu'elles et ils représentent et redoublent d'attention au volant», conclut Bettina Zahnd.