



Charte LISA Car (Light and SAfe Car)

Printemps 2014

Considéran

1. Transport, voitures et émissions de CO₂

Les voitures et véhicules utilitaires légers (VUL ou camionnettes) sont responsables de 13,5 % des émissions totales de CO₂ de l'Union européenne. Entre 1990 et 2010, les émissions de CO₂ des transports terrestres (dont 96 % sont imputables au seul mode routier et deux tiers environ aux voitures) ont augmenté de 21 % en Europe et de 33,6 % en Belgique.

Le considérant 3 du règlement (CE) N° 443/2009¹ établit que : « *Si l'incidence des transports routiers sur le climat continue sa progression, elle compromettra de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.* »

2. Transport et victimes de la route

Le nombre de victimes de la route en Europe, quoique en diminution constante depuis deux décennies au moins, demeure inacceptable, avec 28 136 décédés (EU27) en 2012². Cette même année, les routes européennes faisaient 1 340 000 blessés. La Belgique, avec 767 décédés en 2012, occupe la quatorzième place européenne en nombre de victimes rapportées au trafic. Cette hécatombe ne peut être considérée comme un état de fait et doit être combattue sur tous les fronts.

Les principaux leviers qui ont été et sont activés pour lutter contre l'insécurité routière relèvent de l'amélioration (1) des comportements au volant (2) des infrastructures (3) de la sécurité passive et actives des voitures.

3. Fonction et conduite d'une voiture

La fonction première d'un véhicule automobile moderne est de transporter de une à neuf personnes en circulant sur le réseau routier sans que celles-ci n'aient à fournir d'effort physique et à des vitesses de quelques dizaines de kilomètres par heure.

Les conducteurs sont tenus de se conformer au Code de la route, et notamment de respecter les vitesses maximales dont la valeur dépend de la hiérarchie du réseau.

En Europe, les vitesses maximales sur autoroute sont de 120 km/h ou 130 km/h à l'exception notoire de la moitié environ du réseau autoroutier allemand sur laquelle la vitesse n'est pas limitée.

¹ Règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

² European Commission: Road safety statistics, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm



4. Construction des voitures

Les constructeurs automobiles doivent se conformer aux normes de produits (en matière de sécurité et d'environnement notamment) définies au niveau européen.

Au cours des dernières décennies, la masse (ou poids), la puissance et la vitesse de pointe des voitures neuves vendues en Europe ont augmenté de manière très significative. Cette tendance se maintient, comme en atteste l'évolution de ces paramètres sur les dix premières années du siècle. Leurs valeurs étaient de 1372 kg, 84 kW et 185 km/h en 2010 contre 1268 kg, 74 kW et 180 km/h en 2001³.

Masse, puissance et vitesse maximale sont étroitement liées : lorsque cette dernière augmente, la masse doit être augmentée (renforcement du châssis, insonorisation,...) ainsi que la puissance (afin de conserver le même comportement dynamique).

Depuis la fin du vingtième siècle environ, les véhicules présentant un « profil » de face avant « carré », inspiré de ceux des SUV et autres 4x4, se sont fortement développés.

5. Relation design - environnement

Ces quatre paramètres (masse, puissance, vitesse maximale et face avant) influent sur la consommation de carburant – et donc les émissions de CO₂, qui lui sont directement proportionnelles⁴. Plus un véhicule est lourd, plus son mouvement requiert d'énergie. La consommation de carburant augmente quasi-linéairement avec la masse des véhicules. De plus, une voiture dont le moteur est optimisé pour atteindre 250 km/h émet plus de CO₂ au kilomètre roulé qu'une voiture moins rapide, et ce même aux vitesses autorisées par le code de la route. Enfin, un profil « carré », moins aérodynamique, induit également une consommation d'énergie plus importante.

6. Relation design - sécurité

La masse et la vitesse maximale sont déterminantes en matière de sécurité routière : il existe une relation claire entre l'énergie cinétique maximale d'une voiture ($1/2 m v_{\max}^2$) et sa « dangerosité »⁵

Les véhicules présentant un profil de face avant « carré » induisent de plus grands dommages aux parties adverses en cas de collision, en particulier en cas de choc avec des piétons ou des cyclistes.

L'augmentation de la masse, de la puissance et de la vitesse maximale des voitures ainsi que l'évolution vers des profils de face avant plus « carrés » diminuent la portée des améliorations apportées à la sécurité active des voitures.

7. Relation design - comportement

L'évolution décrite au paragraphe précédent peut induire des comportements dangereux. Ceux-ci résultent tant d'un faux sentiment de sécurité et de la perte de la sensation de vitesse (associés au « confort » offert par les véhicules lourds) que de l'envie d'exploiter le potentiel dynamique du

³ Source : ICCT, European vehicle market statistics - pocketbook 2012

⁴ La combustion d'un litre d'essence dégage 2,36 kg CO₂, celle d'un litre de diesel en dégage 2,63

⁵ Voir l'analyse réalisée dans le cadre du projet « voiture citoyenne » :

<http://www.voiturecitoyenne.fr/index.php>



véhicule ou encore du sentiment d'invulnérabilité que peut générer la conduite d'un véhicule de type SUV ou 4X4.

8. Faisabilité d'une limitation de la vitesse, du poids, de la puissance et du design de la face avant

La vitesse maximale des camions est limitée. Seules des raisons d'ordre strictement commercial s'opposent à l'extension de cette mesure aux camionnettes (véhicules utilitaires légers) et aux voitures.

Les véhicules automobiles et leurs composants sont soumis à de nombreuses normes de produit⁶. La masse, la puissance et la vitesse maximale des voitures pourraient être limitées dans le cadre de normes similaires, de même que les caractéristiques de leur face avant.

⁶ Voir par exemple l'annexe IV de la Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules



Résolution

Les signataires de la présente charte LISA Car

Considèrent comme deux priorités majeures du secteur des transports la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre et la diminution du nombre de victimes de la route.

Soulignent, dans cette perspective, la nécessité de diminuer la masse, la puissance et la vitesse de pointe des voitures ainsi que de diminuer « l'agressivité » de leur face avant.

Soutiennent, en conséquence, le concept de LISA Car tel que défini ici. Une LISA Car est une voiture dont la masse, la puissance, la vitesse de pointe et la conception de la face avant sont optimisés afin de limiter sa dangerosité et ses émissions de CO₂ tout en assurant la fonction de transport de une à neuf personnes sur le réseau routier à des vitesses de quelques dizaines de kilomètres par heure.

Considèrent que, en 2030, 100 % des voitures neuves vendues en Europe devraient correspondre à cette définition, à l'exception des véhicules destinés à des utilisations professionnelles requérant des caractéristiques spécifiques.

Affirment que seul un cadre réglementaire strict est à même de garantir l'atteinte de cet objectif.

Demandent à la Commission européenne de se saisir de ce sujet en toute urgence et de proposer, dans un délai de deux ans maximum, un projet législatif établissant le concept de LISA Car et son caractère contraignant.

Demandent aux responsables politiques et administratifs, à tous niveaux de pouvoir, de relayer cette demande auprès de la Commission européenne.

Signalent que certains véhicules automobiles actuellement proposés à la vente répondent, en tout ou en partie, à la définition du concept de LISA Car.

Demandent aux responsables politiques, administratifs et du secteur privé de promouvoir l'utilisation de ce type de véhicules tant dans la population qu'au travers des flottes d'entreprises ou d'administrations.

S'engagent, en fonction de leurs compétences et de leurs moyens, à tout mettre en œuvre pour qu'il soit répondu positivement aux demandes formulées ci-dessus.