

Réponses aux questions et remarques exprimées depuis la production du 1^{er} classement

Les nombreux messages et lettres qui ont accompagné notre initiative appartiennent à des catégories très différentes et pour faciliter la consultation de cette page, nous avons regroupé en trois catégories nos réponses ou nos commentaires à ces messages.

1 – réponse à des questions techniques précises concernant des modèles ou des versions d'un véhicule (c'est la tâche la plus facile !)

2 – questions ou commentaires précis concernant notre façon de travailler ou les méthodes retenues pour le classement (c'est plus difficile, mais ces messages sont importants si nous voulons faire évoluer notre méthode de notation et donc de classement au cours des prochaines années)

3 – commentaires de propos traduisant soit des références différentes des nôtres (et il n'y a pas grand-chose à en dire), soit une incompréhension complète des connaissances de l'épidémiologie ou de l'accidentologie (et l'on hésite toujours entre l'illusion d'une capacité de convaincre et le renoncement lié au fait que celui qui ne veut pas nous entendre, parce que nos conclusions le contrarient, trouvera toujours une « bonne raison » pour les contester). Nous ferons quelques rares tentatives pédagogiques dans ce domaine, sans avoir la prétention de tout savoir, mais sans nous laisser déborder par l'accidentologie de café du commerce.

Réponse à des questions précises concernant un modèle ou une version

Pourquoi classer une Smart Fourfour beaucoup moins vendue que le modèle deux places et ne pas classer ce dernier ?

Nous prenons cette question comme exemple, mais il en existe de nombreuses variantes concernant d'autres marques et d'autres modèles. La notation étant faite sur quatre critères, il était indispensable de disposer des données numériques permettant de faire les calculs pour toutes les versions classées avec les mêmes critères. Smart n'a pas fait tester le modèle à deux places par EuroNCAP depuis 2000 et ce modèle ne pouvait donc être noté et classé avec le test actuel de protection des piétons mis en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2002. Pour mémoire ce véhicule avait obtenu trois étoiles aux tests de protection des occupants.

Pourquoi ne pas avoir noté et classé la Citroën Berlingo ? (ou un autre modèle testé entre octobre 2005 et février 2006)

Ce modèle n'était pas testé par EuroNCAP fin septembre, mais il a été testé depuis, il apparaît donc dans le nouveau classement. Cette question pose le problème de la périodicité des mises à jour du site. EuroNCAP testant un nombre limité de modèles de base chaque mois, il semble possible de faire des actualisations au fur et à mesure de la publication des résultats sur le site de cet organisme, compte tenu de la facilité d'usage des outils disponibles pour mettre à jour une base de donnée interrogée en ligne. La difficulté n'est pas là, elle est dans les multiples modifications apportées par les constructeurs aux modèles existants. Un capot redessiné, un changement de réglage de l'électronique de bord, un nouveau moteur, l'addition d'un filtre à particules, vont modifier le poids, la consommation, la vitesse

maximale et le classement. Pour maintenir un bon niveau de qualité au site, il faut vérifier la totalité des données lors de chaque actualisation. Chaque version d'un modèle de base est documentée par 10 variables, soit plus de 7000 données pour un classement de 700 véhicules. Trois classements par an assurent une périodicité raisonnable. En outre la méthode de calcul permettant d'attribuer une note à un nouveau véhicule est disponible sur le site de la voiture citoyenne. Il est facile de consulter le site EuroNCAP pour connaître les niveaux de protection des véhicules testés entre deux mises à jour et les sites des constructeurs pour obtenir les consommations, la masse et la vitesse maximale. La note globale obtenue peut alors être comparée à celles des véhicules déjà présents sur le site.

Je possède une C3 1.6 16v notée 10.9/20. Je l'ai fait équiper GPL, les rejets de CO₂ sont de 130 g/km (contre 155 g d'origine). Quelle serait sa note approximative dans ce cas ?

Le GPL représente environ 0,5% de la consommation de carburants et son principal intérêt est la faible pollution qu'il engendre en zones urbaines (bus ne produisant pas de fumées et peu de composés aromatiques). L'avantage est plus réduit pour la production de dioxyde de carbone. Pour calculer la note avec l'équipement GPL, vous pouvez vous fonder sur la proportion de réduction de dioxyde de carbone émis. La C3 (110 ch) avec un moteur 1.6 l a une consommation urbaine de 8,6 litres au cent kilomètres, ce qui produit une note de consommation de 8,8/20. La réduction de 15% de la production de CO² peut être assimilée à une réduction de la consommation d'essence qui aurait augmenté la note de consommation de 30% (l'amplitude de notation de 20 points correspond à 10 litres de variation de consommation entre 3 et 13 litres au cent kilomètres) soit environ 2/3 de point de plus sur la note globale et cette version aurait gagné une cinquantaine de places au classement général. Ce calcul n'est pas scientifiquement exact, mais il est fondé de le faire pour l'objectif que vous recherchez (évaluer un gain de citoyenneté avec la transformation pratiquée, qui réduit votre contribution à l'effet de serre de 15%).

Pourquoi avoir noté et classé la Mini Cooper et non les versions plus calmes ?

C'était une erreur, le modèle de base des minis est identique et il fallait placer toutes les versions dans le classement. Cette erreur est corrigée dans le classement de février 2006.

Certaines versions du même modèle semblent apparaître deux fois dans le classement, avec des notes peu différentes et sans que l'on puisse identifier ce qui les distingue dans les dénominations des constructeurs, pourquoi ?

Nous avons utilisé des sources différentes pour classer les versions du même modèle (données de l'Adème, des sites internet des constructeurs, de SRA) et quand des indications légèrement différentes apparaissaient, notamment sur les consommations, mais aussi sur le poids, nous avons calculé deux notes, les fiches détaillées permettent alors de voir quel est le facteur sur lequel nous avons constaté ces différences. Les différences étant minimales, nous avons supprimé ces doublons dans la mise à jour de février 2006 car ils apportaient peu d'informations supplémentaires pour l'utilisateur.

J'ai un break qui n'est pas classé dans le palmarès de la voiture citoyenne. Puis-je considérer que le classement de la berline qui a la même motorisation est valable pour ma voiture ?

Nous n'avons pas voulu étendre la validité des tests effectués par EuroNCAP à toutes les variantes d'un modèle, notamment aux breaks et aux coupés quand c'est la berline qui a été testée. C'est principalement en choc latéral que des différences pourraient être observées, mais elles sont probablement minimales. En pratique, l'application du mode de calcul retenu à une version dont le poids est proche, avec la même motorisation, et une faible différence sur la vitesse maximale et la consommation produira une note très peu différente et dont la validité peut être considérée comme acceptable. Vous avez tous les éléments pour faire le calcul.

Un certain nombre de modèles Touareg apparaissent dans votre classement, cependant le modèle diesel V6 TDI avec FAP ne semble pas avoir été évalué alors qu'il est sorti depuis début 2005.

Documenter la présence d'un filtre à particules a constitué une des difficultés de notre travail. La valorisation des filtres à particules sur le site internet des constructeurs est très variable, certains mettent en avant cet équipement, d'autres pas. Au moment de l'établissement du premier classement, le site internet de Volkswagen qui est de bonne qualité en Allemagne, mais beaucoup moins riche en renseignements techniques dans sa version française, ne mentionnait pas le filtre à particules, se contentant de faire référence à des normes d'émission (Euro 3 pour le 5 cylindres en ligne de 174 ch et Euro 4 pour le 6 cylindres en V de 225 ch et le V10 de 313 ch.). La présence d'un filtre ne change pas le classement de la Touareg 225 ch. qui a une note de protection de l'environnement égale à zéro, sa consommation urbaine étant de 14,6 litres aux cent kilomètres. La présence de filtres sur de nombreux diesels de Volkswagen est signalée dans la première révision du classement.

Quelle est votre relation avec les constructeurs, les assureurs, les experts ?

Il faut bien différencier les trois groupes.

Les constructeurs n'ont pas participé à notre groupe de travail. Il ne pouvait d'ailleurs en être différemment pour des raisons d'indépendance. Le producteur d'un bien matériel est inévitablement juge et partie dans l'appréciation qu'il peut porter sur sa production. Quand une évaluation de la qualité d'un restaurant, d'un hôpital ou d'un produit est établie, l'organisme qui effectue cette démarche s'entoure de compétences, mais il ne fait pas participer l'évalué à l'évaluation. Une fois le travail fait, l'évalué est libre de produire des commentaires. La meilleure appréciation que nous avons pu avoir de la valeur du classement que nous avons produit a été la réaction d'un des grands constructeurs européens, Fiat, dont un modèle a obtenu la première place de notre premier palmarès. Ce constructeur a utilisé ce succès dans des publicités d'une qualité particulière à nos yeux, car elles font référence aux valeurs que nous défendons. Fiat ne l'aurait pas fait si le classement lui était apparu comme dépourvu de sérieux et d'intérêt.

Les experts qui ont contribué à produire cet outil de compréhension et de réflexion appartiennent à des organismes très divers, ils ont souvent collaboré avec l'industrie automobile, voire travaillé dans cette industrie, ils peuvent également avoir acquis leur expérience dans des structures de recherche. Leurs caractéristiques étaient de considérer qu'il était normal de mettre leurs connaissances à la disposition d'une association comme ils

l'ont toujours fait par ailleurs en réponse à des questions des pouvoirs publics ou des constructeurs. Ces connaissances sont le plus souvent disponibles dans la littérature spécialisée et certains d'entre eux avaient contribué à les établir. Le travail de ces experts a été assuré bénévolement.

Des assureurs, aussi bien du secteur mutualiste que du secteur non mutualiste, ont accepté de participer aux réunions du groupe de travail et de mettre à la disposition du groupe des données particulièrement utiles pour faciliter les comparaisons entre les différents indicateurs utilisables. C'est grâce à eux que la concordance entre les résultats de la formule de calcul des primes établie par SRA (Sécurité et Réparation Automobile) et le calcul d'une énergie cinétique potentielle maximale a pu être établie.

Les questions et les commentaires sur la méthode

Pourquoi ne classez vous pas les constructeurs ?

Parce qu'il est impossible de comparer un constructeur produisant deux modèles à un constructeur généraliste en produisant de cinq à dix avec plus de cent versions. Pour un même modèle, une version peut avoir des caractéristiques citoyennes et une autre dotée d'un moteur inutilement puissant, qui la rendra fait inutilement rapide et dangereuse, aura les caractéristiques d'un véhicule particulièrement asocial. Il serait tout au plus envisageable de classer les constructeurs sur le nombre de versions apparaissant par exemple dans les cent véhicules les mieux classés. Nous produisons une ébauche d'une telle démarche dans le texte de commentaires qui accompagne la publication du classement de février 2006.

Pourquoi ne pas avoir retenu le dioxyde de carbone émis au lieu de la consommation en ville ?

Nous nous sommes expliqués sur ce choix dans l'argumentaire technique disponible sur le site qui justifie de retenir la consommation en ville de préférence à l'émission de dioxyde de carbone dans un cycle mixte. L'avantage principal était de tenir compte du fait que le rapport entre les consommations en ville et hors agglomération n'est pas identique suivant le niveau de consommation. Les véhicules les plus économes en ville augmentent leur consommation d'environ 25% dans un cycle normalisé urbain par rapport au cycle extra urbain (exemple Renault Kangoo diesel 70 chevaux : 5,2 litres et 6 litres soit seulement 15% d'augmentation). A l'opposé les gros véhicules inutilement puissants peuvent doubler leur consommation (exemple la berline de sport SAAB de 250 chevaux consomme 7,2 en cycle extra urbain et 16,9 en cycle urbain soit un accroissement de 135 %). Nous avons voulu pénaliser ce facteur de gaspillage de carburant et de production inutile de dioxyde de carbone. Si nous avions disposé de l'émission du dioxyde de carbone en ville pour tous les véhicules, nous aurions pu retenir cette valeur, mais elle n'est malheureusement disponible que pour le cycle mixte dans la majorité des cas.

Pourquoi un rapport de 1 à 3 entre la somme des notes concernant la protection de l'environnement et la somme des notes concernant la protection des personnes ?

Il s'agit plus d'un rapport apparent que d'un rapport réel du fait des liens très forts qui unissent la consommation et l'énergie cinétique maximale. Un véhicule très lourd et très

rapide produit inévitablement beaucoup de dioxyde de carbone et consomme beaucoup d'essence ou de gazole. A l'opposé un véhicule peut avoir cinq étoiles aux tests de protection des occupants et avoir une masse raisonnable et une vitesse maximale qui n'atteint pas les excès auxquels nous sommes confrontés. Il est également possible d'avoir trois étoiles aux tests de protection de piétons sans surpoids important et quatre étoiles n'est pas un score inaccessible aux petits véhicules.

Pourquoi ne pas tenir compte de la note EuroNCAP caractérisant la protection des enfants ?

Parce qu'il s'agit d'un usage spécifique qui ne concerne pas tous les utilisateurs. Les valeurs de cette protection sont disponibles sur le site EuroNCAP et l'utilisateur intéressé par ce critère peut en tenir compte en complément de la note globale. En outre (et heureusement !) ce critère est de moins en moins discriminant car tous les véhicules testés récemment par EuroNCAP ont trois ou quatre étoiles sur ce critère du fait de la normalisation des équipements concernant les points d'ancrage des dispositifs de retenue et de la qualité de ces derniers.

Pourquoi avoir accordé le même poids à la protection des piétons et à la protection des occupants alors qu'il y a de moins en moins de piétons tués ?

A la fois pour accorder de l'importance à un problème négligé par certains constructeurs et pour simplifier la compréhension du classement et la notation. Classer une série d'éléments est une procédure relative, la note en elle-même n'a pas une valeur absolue, son but étant de dire si avec les critères retenus et le mode de notation utilisé un véhicule se classe avant un autre et surtout quelle place il occupe dans le classement. Est-il dans le premier quart ? à la moitié ? en fin de classement ? Avec cet objectif, c'est l'amplitude de la notation qui est déterminante, car elle va accentuer les différences. Les voitures classées obtiennent de 3 à 5 étoiles aux tests de protection des occupants (sauf deux modèles qui ne dépassent pas 2, soit une amplitude de notation de 2 points pour la très grande majorité des modèles classés. Cette amplitude est plus importante pour les tests de protection des piétons, beaucoup de voitures ont 2 ou 3 étoiles, seule la Citroën C6 vient d'obtenir le maximum de 4 étoiles. Un nombre de modèles qui n'est pas négligeable obtient seulement 0 ou 1 étoile sur ce test qui a donc une influence importante sur le classement. L'argument fondé sur le nombre relativement faible de piétons tués est affaibli par le nombre important d'usagers de deux roues (vélos, cyclomoteurs, motocyclistes) tués sur les routes. Les conceptions de l'avant des véhicules qui sont bénéfiques pour les piétons heurtés le sont également pour les usagers de deux roues.

Les questions et les commentaires dépourvus de pertinence à nos yeux

Le développement de la masse des véhicules a participé à l'accroissement de la sécurité, pourquoi le pénaliser autant par la prise en compte de l'énergie cinétique maximale ?

Faire évoluer les caractéristiques des véhicules pour atteindre une forme d'équilibre entre les différents modèles de 4/5 places, en acceptant une augmentation modérée de la masse des véhicules les plus légers, était un objectif de sécurité routière il y a environ une trentaine d'années, quand nous avions encore une part de marché occupée par des véhicules très légers et protégeant peu leurs occupants en cas de choc. L'évolution vers des masses proches de la tonne était acceptable voire souhaitable, mais la poursuite de l'accroissement des masses sort des limites du raisonnable. Les motivations des constructeurs ont été complexes, notamment

le souci d'améliorer l'insonorisation et de maintenir l'intégrité de l'habitacle en cas de choc, mais aussi l'accroissement des puissances exigeant des structures très rigides pour éviter les commentaires critiques d'essayeurs de la presse spécialisée dont la référence était la tenue de route à des vitesses élevées sur des routes sinueuses qui ne correspondaient pas aux aptitudes de la grande majorité des conducteurs. Il faut avoir des références simples à l'esprit, un break Peugeot 405 qui était un grand véhicule il y a une quinzaine d'années pesait 1050 kg. La nouvelle Clio est classée par EuroNCAP dans les « superminis » (terme traduit par « citadines ») et elle pèse entre 1150 et 1250 kilos suivant les versions. Les véhicules de plus de 1,5 tonne sont nombreux. Le développement de 4x4 très lourds et puissants, sans la moindre justification quant au service rendu, a constitué une autre forme aberrante de « surpoids ». Ces véhicules gaspillent le carburant, polluent inutilement la planète par leur production de dioxyde de carbone et ce sont des véhicules qui tuent les occupants de véhicules légers en cas de collision. Il faut faire évoluer les véhicules vers des moyennes raisonnables favorisant l'égalité des chances en cas de choc et compatibles avec la recherche d'économies de carburant. Les valeurs de la masse à vide doivent alors être plus proches de la tonne que de 1500 kg. Il faut également conserver à l'esprit que dans la pénalisation des véhicules à forte potentialité d'énergie cinétique ce n'est pas la masse qui est la plus pénalisante, c'est la vitesse maximale élevée au carré de sa valeur.

Votre combat obsessionnel contre la vitesse et la puissance vous fait oublier les services rendus par ces deux caractéristiques. La vitesse fait gagner du temps dans les déplacements et la puissance permet parfois de se tirer d'un mauvais pas du fait des capacités d'accélération d'un véhicule.

La densité de circulation sur de nombreuses voies et les limitations de vitesse rendent le service rendu par une vitesse maximale élevée négligeable. Quant à l'accélération « protectrice » c'est un mythe de constructeur de voiture puissante ou d'usager amateur de ce type de véhicule. Nous avons entendu et lu depuis des décennies la phrase concernant « la réserve de puissance qui permet de doubler en toute sécurité », c'est une désinformation notoire car plus le conducteur dispose d'une capacité d'accélération élevée, plus il sera tenté de dépasser dans des conditions limites. Pour les accidentologues le problème est réglé depuis longtemps : plus un véhicule a un rapport puissance/poids élevé, plus il a d'accidents en dépassement. Il est très intéressant de voir que les constructeurs ont cessé d'utiliser l'argument mensonger de la puissance assurant la sécurité, les plus hypocrites l'ont remplacé par « la réserve de puissance qui facilite les dépassements ».

La facilité n'est pas la sécurité !

Vous ne voulez pas admettre que les Allemands n'ont pas de limitation de vitesse sur leurs autoroutes avec un taux de mortalité au kilomètre parcouru inférieur au nôtre sur ce type de réseau.

Cet argument est faux. Depuis la réduction des vitesses de circulation sur les autoroutes françaises observée au cours des trois dernières années, notre taux de mortalité au kilomètre parcouru est inférieur au niveau allemand. Avant cette période, si l'affirmation était exacte, l'interprétation était erronée. Le risque sur un type de réseau est proportionnel aux vitesses moyennes pratiquées. Alors que la France a un observatoire des vitesses et publie les vitesses observées sur chaque type de voie, l'Allemagne se refuse à le faire pour ne pas rendre apparente la faible vitesse moyenne sur l'ensemble du réseau autoroutier allemand qui

supporte un trafic au kilomètre de voie plus élevé qu'en France et dont de nombreux segments sont limités en vitesse. La densité de la circulation réduit la vitesse et réduit la mortalité. Malgré ces évidences l'argument de l'Allemagne dont les autoroutes sont moins dangereuses que les nôtres sera probablement encore utilisé dans dix ans par ceux qui n'ont pas pour objectif la connaissance et le respect des faits mais la désinformation comme instrument de soutien de leurs comportements dangereux. Nous pouvons également espérer que l'Union Européenne joue son rôle et harmonise les vitesses sur les différents réseaux, mais cet espoir semble limité dans l'immédiat.

Tenir compte de l'énergie cinétique maximale pour caractériser le risque que l'on fait courir aux autres usagers est débile, les accidents ont lieu à des vitesses qui n'ont rien à voir avec les vitesses maximales possibles.

Cette objection témoigne d'une incompréhension totale de la notion d'indicateur de risque en épidémiologie. Les assureurs ont mis en évidence depuis longtemps le fait que les véhicules qui ont des vitesses maximales élevées ont plus d'accidents que les autres et les études d'accidents réels montrent que dans des chocs entre deux véhicules le risque de dommages corporel est beaucoup plus important pour les occupants du véhicule qui a la masse la plus faible. Pour dire les choses simplement, la vitesse potentiellement élevée est un indicateur du risque d'accident (plus elle est haute, plus la circulation à une vitesse excessive est fréquente et plus le risque d'accident est grand) et la masse élevée est un indicateur de risque de dommage élevé chez les occupants de véhicules plus légers. Ces données des assureurs et des accidentologues ont été confirmées par l'observation du fait que les véhicules sont d'autant plus souvent en excès de vitesse qu'ils ont une vitesse potentielle élevée, aussi bien sur une voie limitée à 70 que sur une voie limitée à 90 km/h. Nous ne savons pas actuellement faire la part de risque liée au mode de conduite des usagers qui font l'achat d'un véhicule très rapide, de la part de risque liée au fait que la puissance excessive de leur véhicule facilite l'excès. Cependant toutes les situations analogues ont montré que les deux mécanismes se conjuguent et que la mise à disposition d'un outil inadapté favorise un usage inadapté. Si l'énergie cinétique maximale produit un indicateur de risque très proche de ce qui est observé par les assureurs qui indemnisent des dommages corporels chez des tiers, elle est un bon indicateur de «l'agressivité des véhicules».

Quel poids peut avoir une démarche comme la vôtre face aux intérêts économiques en jeu et aux motivations d'achat des usagers ?

Le lancement du concept de voiture citoyenne, grâce notamment à l'intérêt de la revue 60 millions de consommateurs qui a publié l'intégralité de notre classement, a touché environ un million deux cent mille personnes. Le relais par les constructeurs qui obtiennent de bons résultats sur des critères complémentaires et indiscutables va contribuer à installer progressivement ce type de référence dans les esprits et notre but est bien de faire évoluer les motivations d'achat des usagers. Chacun sait que le prix de l'essence, sa raréfaction, la protection du climat, la protection des leurs, passe par une évolution des véhicules qui s'imposera aux constructeurs et ne remettra pas en cause leur existence. Leur intérêt est d'écouter le marché et de prévoir l'évolution de la demande dans un tel contexte mondial. Il suffit de regarder notre classement pour en être convaincu, l'avenir de Toyota semble plus assuré que celui de General Motors et heureusement qu'une des usines du groupe est installée en France. Notre pays a des constructeurs qui ont des qualités leur permettant d'accéder rapidement aux premières places, notamment en faisant progresser le diesel propre

et en développant l'usage d'aciers spéciaux permettant de réduire les masses tout en conservant l'habitabilité et la protection des occupants. A eux de savoir anticiper l'évolution du marché et surtout de participer à cette évolution. PSA vient d'annoncer la mise en chantier d'un véhicule hybride avec une consommation inférieure à 4 litres au cent kilomètres, il est évident que ce véhicule sera aux premières places du classement de la voiture citoyenne quand il sera commercialisé.

Peut-on reprocher à celui qui achète un véhicule de vouloir se protéger et protéger sa famille en achetant un véhicule lourd qu'il va utiliser en respectant les règles ?

Assurer sa protection aux dépens des autres, c'est contribuer à détruire notre environnement, accroître le gaspillage de combustibles non renouvelables, donc rendre ces derniers encore plus chers et vivre sans se soucier de ses descendants. C'est oublier que les membres de la famille que l'on prétend protéger et leurs proches ne circuleront pas toujours dans le véhicule lourd choisi pour assurer leur protection, ils seront également transportés dans des véhicules plus légers. C'est donc l'intérêt de tous, y compris de la famille en question, de tendre vers un poids optimum des véhicules et vers leur compatibilité en cas de choc.