

Conduisez-vous un VUS ? (1)

Chronique du 20 avril 2021

Les Véhicules utilitaires sport (VUS) sont plus que jamais en vogue. En 2019, ils ont pesé pas moins de 69 % des véhicules neufs vendus au Québec.

Notons d'abord que les VUS portent bien mal leur nom :

- La très forte majorité n'a aucune **UTILITÉ** particulière :
 - D'autant qu'au prix qu'on l'a payé, on ne souhaite surtout pas abîmer sa rutilante carrosserie;
- Qu'est-ce que le mot **SPORT** peut bien vouloir dire en termes de mobilité ?

Au sein des milieux écologistes, les VUS ont très mauvaise presse, à juste titre :

- En fait, le seul VUS qu'ils reconnaissent comme tel, c'est le vélo.

On y voit également de plus en plus un enjeu de sécurité publique, notamment au vu des 24 piétons tués en 2019 dans les rues de Montréal :

- Moi, quand, traversant une rue, je passe devant l'immense calandre d'un Dodge RAM, je crois entendre la voix éraillée de notre Dan Bigras national me dire : ***Tasse-toué de d'là au plus vite !***

Plusieurs auditeurs savent, à partir de mon ***Livre noir de l'automobile*** (1999), l'énergie que j'ai de longue date déployée pour tenter de décoder les pièges dans lesquels l'industrie automobile nous invite avec insistance à tomber :

- Je me sens le devoir d'éclairer l'absurdité de la vogue actuelle des VUS;
- J'avise les auditeurs qu'il s'agit de la première de trois chroniques sur le sujet.

La naissance des VUS

C'est la compagnie International Harvester, principalement connue en tant que fabricant de camions et de machineries agricoles, qui a « **inventé** » les VUS, en première moitié des années 1960. Il s'agissait de concurrencer Jeep par l'ajout d'une cabine sur une petite camionnette, créant ainsi un **véhicule de loisir plus polyvalent**.

Ford avec son Bronco 1, à partir de 1966, puis GM avec ses premiers Blazer et Jimmy, à partir de 1969, entrèrent dans la danse en proposant des VUS plus aboutis... expulsant dès lors International Harvester de ce marché :

- Il s'agissait toujours de « **véhicules de loisir** », destinés à aller à la pêche ou jouer dans la boue et les dunes de sable;
- Ce qui explique l'ajout du **S** au VU, **S** pour **Sport**.

- Des véhicules qui pour cette raison demeurèrent de diffusion limitée.



International Scout, 1961...



Ford Bronco 1, 1966...



GM Blazer & Jimmy, 1969....

Jusqu'au tournant des années 1980, les vrais **Véhicules utilitaires** que sont les camionnettes et fourgonnettes représentaient environ 15 % du parc de véhicules légers :

- Il s'agissait dans ces cas de purs instruments de travail;
- Dont la structure et la mécanique plutôt rustiques exigeaient une conduite précautionneuse, du fait :
 - D'un centre de gravité plus élevé que celui d'une automobile;
 - Jumelé à un faible écartement latéral des roues (voie étroite);
 - Ce qui en faisait des véhicules **prompts à capoter**.

La norme CAFE et ses conséquences

Suite au premier choc pétrolier, celui de 1973, le président Nixon avait fait voter la norme **CAFE (Corporate Average Fuel Efficiency)**, forçant chaque grand fabricant à réduire de 1 l / 100 km par an la consommation moyenne des nouveaux véhicules mis en marché.

La norme CAFE a magnifiquement fonctionné :

- Entrée en vigueur le 1^e janvier 1975, elle avait en 1982 fait diminuer de 17,4 à 10,5 l / 100 km – sept litres en moins, en tout juste sept an – la consommation moyenne des nouveaux véhicules vendus en Amérique du Nord.

Sauf que cela avait amené l'industrie automobile américaine au bord de la faillite :

- Elle avait dû renoncer aux « **bateaux** » et autres « **muscle cars** » de la belle époque du tournant des années 1970, qui lui permettaient d'engranger des profits records;
 - Les plus âgés se souviendront des **Chrysler Imperial**, des **Mercury Grand Marquis** ou des **Dodge Grand Monaco**;
 - Et de leurs moteurs de 7,5 litres consommant 24 litres aux 100 km.
- Ne disposant d'aucune expertise dans la fabrication de véhicules à faible consommation, l'industrie américaine s'était fait chiper 30 % du marché par les fabricants japonais.

Ford, General Motors et Chrysler devaient réagir. Ils choisirent de miser sur les VUS, essentiellement pour des considérations financières :

- 1) Parce qu'il s'agissait d'instruments de travail à diffusion limitée, la norme CAFE était plus permissive pour les véhicules utilitaires (VU), jusqu'à 5 l/100 km de consommation supplémentaire autorisée, ce qui diminuait l'effort de recherche et développement requis pour réduire leur consommation, au profit de technologies moteur amorties de longue date;
- 2) Pour cette même raison que les VU étaient des instruments de travail dont leurs utilisateurs étaient conscients des limites, ils échappaient largement à la réglementation de plus en plus pointilleuse – pot catalytique, structures d'absorption des chocs par déformation, construction monocoque plutôt que sur châssis en échelle , etc. – s'appliquant aux automobiles, ce qui permettait à nouveau de réagir rapidement sans avoir à dépenser des milliards de dollars;
- 3) Restait toutefois à convaincre la **National Highway Traffic Safety Administration** (NHTSA), l'organisme ayant autorité en matière de sécurité des transports, que les **VUS** devaient bénéficier de cette réglementation allégée des **VU** plutôt que se plier à celle nettement plus contraignante s'appliquant aux automobiles.

VUS de seconde génération

En 1981 et 1982, Ford et GM développèrent leur nouvelle génération de VUS, destinés au grand public cette fois mais plus que jamais fondés sur le principe de la rusticité technologique, conséquemment peu onéreux à produire.

Sauf que la **NHTSA** ne joua pas le jeu attendu :

- Elle soumit les Bronco II, Jimmy et Blazer à ses propres tests qui révélèrent qu'un simple changement de voie un peu brusque à 50 km/h faisait capoter ces véhicules;
- Elle démontra qu'à cause de leur excès de poids combiné à leur centre de gravité élevé, ces VUS étaient difficiles à contrôler, ce qui provoquerait quantité d'autres types d'accidents aisés à éviter s'il s'agissait plutôt d'automobiles;
- Enfin, en cas d'accident **VUS contre automobiles**, les premiers seraient cause d'une importante surmortalité chez les occupants des secondes.

La NHTSA arriva à la conclusion que si ces véhicules étaient autorisés, ils seraient annuellement responsables d'une **surmortalité de plusieurs milliers d'Américains**, autant chez leurs propres occupants que chez les autres usagers de la route :

- Pour cette raison, le **NHTSA retira leur homologation aux VUS de Ford et GM.**

Ces deux compagnies s'empressèrent d'aller se plaindre auprès du président Reagan :

- Faisant ni un ni deux, Reagan congédia le président de la NHTSA, Raymond A. Peek;
- Et nomma à sa place Diane K. Steed – **une femme, par essence au dessus de tout soupçon en matière de sécurité** – qui s'empressa de renverser la décision de son prédécesseur.

L'argumentaire du président Reagan justifiant cette décision mérite d'être cité. Attachez bien votre tuque avec de la broche :

« L'industrie américaine de l'automobile demeure la meilleure du monde. Tout ce dont elle a besoin, c'est de retrouver sa liberté, de ne plus avoir à souffrir des irritants bureaucratiques que sont la réglementation relative aux économies d'énergie, à l'environnement et à la sécurité. Il est urgent de libérer les forces de l'industrie automobile américaine »¹.

Cette décision marqua le **véritable acte de naissance des VUS** tel qu'on les connaît aujourd'hui.

¹ Extrait d'un discours prononcé dans une soirée de gala au printemps 1983, présenté dans le documentaire ***Rollover : The Hidden Story of the SUV***, PBS, 2002.