

VIA SICURA Pendant que l'ATE n'enfoncé pas forcément le clou à leur rencontre, les constructeurs «musclés» avancent d'autres valeurs

L'efficacité avant la puissance...

PIERRE-ALAIN BRENZIKOFER

«Dès le 1er janvier 2013, il vaudra mieux, dans notre pays, être un voleur qu'un chauffard!» Cette phrase, résolument prémonitrice, est sortie de la bouche d'un commandant de police cantonale. Et pas des moindres, puisqu'il s'agit d'Olivier Guéniat, médiatique patron de la brigade jurassienne. Il est vrai que dorénavant, les excès de vitesse pourront se solder par une peine privative de liberté. Notamment...

Dans ce contexte, on imagine un brin l'Association transports et environnement (ATE) jubiler et les importateurs de bolides musclés faire grise mine. La réalité est toutefois plus nuancée. Du côté de l'ATE, son porte-parole, Gerhard Tubandt, jure que l'entrée en vigueur de ce concept répressif n'a pas modifié la perception de l'association par rapport à la vitesse: «Nous sommes bien contents que Via Sicura soit enfin entré en vigueur. Mais il ne faut pas s'arrêter là. Notamment, la sécurité routière des piétons et des cyclistes dans les villages et les villes peut être améliorée. Pour cela, il faut davantage de zones 30, des mesures pour la modulation du trafic ou des infrastructures en faveur des piétons et cyclistes, style illumination des passages pour piétons, îlots centraux pour ces derniers ou voies pour les vélos.»

Cela dit, pas question de culpabiliser certaines marques: «Du point de vue de la sécurité routière, un automobiliste conduisant une Porsche n'est pas forcément plus

dangereux que celui qui pilote une Focus ou une Renault. Tout est clairement question de caractère. Et aussi de l'âge et du sexe. On sait que ce sont très souvent les jeunes mecs qui prennent beaucoup de risques sur la route. Ils peuvent tout simplement être débordés quand ils utilisent une fois la Porsche de leurs parents ou quand ils se procurent une telle voiture en leasing.»

La marche du temps

Et du côté des marques? Chez BMW, le porte-parole Olivier Peter soutient mordicus qu'un importateur ne doit en aucun cas se mêler de décisions politiques. Il ajoute toutefois que la robuste allemande se soucie avant tout d'efficacité et de faible consommation.

Même analyse chez Jaguar et Range Rover, où Karin Held, directrice du marketing et des relations publiques, jure que la puissance en chevaux n'a jamais été mise en avant, quand bien même les gammes proposent des modèles plutôt musclés.

Quant à l'ATE, d'un point de vue écologique, elle recommande bien sûr d'acheter des voitures qui consomment moins d'essence et émettent par conséquent moins de gaz à effet de serre. Avec son EcoMobiListe, édition 2013, elle procure une fois de plus des tuyaux détaillés à tous ceux qui songent à acquérir une voiture plus écologique.

Le plaisir de conduire un beau carrosse, dans tout ça? «Tout dépend de ce qu'on entend par plaisir, rétorque Gerhard Tubandt.



Même en Jaguar F-Type, on éprouve du plaisir en roulant cool, parole d'importateur! LDD

Si cela signifie conduire rapidement, prendre des risques et mettre en danger les autres usagers de la route, il faut le condamner. La route n'est pas un autodrome. Pour cela, on peut se poser la question en quoi consiste le plaisir de conduire une Porsche ou une Jaguar si on respecte les limites de vitesse.»

A cela, Olivier Peter a une réponse toute faite: «Bien évidemment que nous acceptons ces nouvelles règles! On verra comment le public les accueillera. De toute façon, notre stratégie marketing s'oriente avant tout vers l'efficacité. Le plaisir de conduire? Eh bien, on peut aussi l'éprouver avec une BMW en roulant à 80 km/h sur une route de montagne présupposant des virages serrés. Là, la fiabilité de nos modèles fera merveille.»

Pour notre interlocuteur, enfin, les ingénieurs de chez BMW

ont réalisé des miracles pour que même des modèles fort athlétiques se révèlent à la fois très écologiques et économiques: «C'est sur de telles considérations que nous entendons mettre l'accent.»

Plaisir tout de même

Pendant ce temps, chez Jaguar tout comme chez Range Rover, Karin Held rappelle qu'on n'a jamais mis en avant la puissance pure. Chez les deux aristocrates anglaises, tout est avant tout question de confort, de classe et de design. «Et bien sûr de plaisir de conduire qu'on peut éprouver au volant de nos voitures sans dépasser les limitations.»

Il faut dire qu'aucune marque n'échappe à la marche du temps. Sous-entendu: même chez les deux précitées, on consent à de réels efforts pour abaisser la con-

sommation et offrir des moteurs moins musclés. «Dans cette optique, nous avons pour but de construire des véhicules entièrement en aluminium pour diminuer leur poids», ajoute notre interlocutrice. Tel est notamment le cas de la nouvelle Range Rover. Chiffres encore plus parlants côté consommation et accessoirement puissance: les Range Rover roulant sur les routes suisses sont à 95% actionnées par des moteurs diesel. Logique. Par contre, 70% des Jaguar suisses carburent aussi au diesel: encore un mythe qui s'effondre! Et la preuve que les aficionados du racé félin optent pour des motorisations moins baraquées... mais certes pas asthmatiques.

«Et cette nouvelle philosophie ne date pas d'hier, conclut Karin Held. Nous nous y sommes attelés depuis des années.»

La preuve que le plaisir de conduire n'implique pas forcément l'obligation de rouler trop vite? Chez BMW et chez Jaguar, on défendra mordicus cette affirmation.

Progrès en marche

Bon prince, on laissera le mot de la fin à l'ATE en titillant Gerhard Tubandt sur le fameux risque zéro: «Bien sûr qu'il n'existe pas! Cela peut être une vision comme cela a été le cas pour Via Sicura, dont le nom d'origine était Vision Zéro. Il est clair qu'il y aura toujours des accidents de la route. Par contre, l'expérience montre qu'il est possible d'en réduire constamment le nombre. Dorénavant, on peut s'attendre à l'introduction de nouveaux systèmes de sécurité qui le permettront. Ici, on peut mentionner des assistances au freinage qui remarquent quand le conducteur veut freiner et augmentent la pression pour optimiser l'opération. Les constructeurs testent également des systèmes qui identifient les dangers et peuvent déclencher un freinage eux-mêmes. A mentionner enfin des systèmes de réglage automatique de vitesse qui vont plus loin que ceux qu'on connaît aujourd'hui.»

Mais que cela ne vous empêche pas de rouler en Volvo, en BMW, en Audi, en Jaguar ou en Porsche! C'est forcément sur les modèles coûteux – et puissants – que les gadgets sécuritaires suintent de partout. La quadrature du cercle? ●

ERGONOMIE EN VOITURE Pour la spécialiste Sabine Blum, une bonne position s'avère fondamentale

L'art de s'installer au volant? Tout un art, justement...

Tout comme s'asseoir à son bureau, s'installer au volant de sa voiture présupposerait de faire appel à quelques règles élémentaires. Trouver la bonne assise permet d'éviter douleurs et fatigue, d'augmenter l'endurance, de conserver de bonnes réactions et, au bout du compte, d'éviter des accidents.

Une sacrée clientèle

Sabine Blum, spécialiste en ergonomie, a aussi posé le problème du choix de la meilleure position de conduite en voiture. Elle prodigue ses conseils d'ergonomie au volant à plusieurs corps de polices cantonales. De grandes entreprises, la Protection civile et la SUVA font également appel à son expérience pour former leur personnel.

Sabine Blum compare le corps à un véhicule 4x4 qu'il faut entretenir et alimenter sous peine de dysfonctionnement. Le bassin et la partie inférieure fonctionnent comme le pont arrière, le thorax et les bras jouent le rôle du train avant, alors que la tête sert de tableau de commandes et de décisions. L'ignorance de quelques

éléments ergonomiques de base en montant dans sa voiture peut engendrer des douleurs aux conséquences fâcheuses, tant au niveau de la sécurité que de la santé physique personnelle. La Zurichoise suggère quelques conseils élémentaires pour rouler loin et sans douleurs.

Une mauvaise assise dorsale engendre généralement des problèmes aux vertèbres lombaires avec, pour corollaire, des douleurs aux jambes se manifestant par des fourmillements. Les vertèbres cervicales mal alignées peuvent conduire jusqu'à une hernie discale et les problèmes de perte de sensibilité dans les mains et les bras qui l'accompagnent.

Pour la partie inférieure, un non-alignement des genoux avec les pieds peut déclencher des douleurs ligamentaires et de ménisques. Et l'ergonome zurichoise de préciser: «Plus la voiture est grande, plus grand est le problème de positionnement des jambes. Certaines personnes vont jusqu'à coller une épaisseur de mousse contre la console centrale pour que le pied droit reste perpendiculaire au pédalier

(frein-gaz). Et en cas de douleurs des membres inférieurs, il est important de faire le mouvement avec toute la jambe et pas seule-

ment avec le pied. Il est également primordial que les jambes ne soient pas tendues, car, en cas d'accident, le tibia et le fémur sup-

portent des chocs de 1,5 tonne. Par contre, la hanche ne supporte que 200 à 300 kilos. Et une rupture de la moelle osseuse au niveau supérieur du fémur peut déclencher une crise cardiaque.»

volant.

• La distance des jambes au pédalier doit être réglée de façon à générer un angle de 90 degrés avec la hanche et une légère flexion des genoux pour prévenir les lésions déjà citées.

Pour rouler loin et sans douleurs, Sabine Blum relève qu'il est important de bien caler les fesses tout au fond du siège, contre le dossier, en y mettant de surcroît la même pression des deux côtés. Et dans ce contexte, les poches postérieures des pantalons doivent être vides: «La pression d'un porte-monnaie sur la fesse crée un déséquilibre et peut réveiller les douleurs du nerf sciatique», analyse la pédagogue du mouvement. Le fait de monter et descendre du véhicule peut déjà engendrer des douleurs. Nul besoin de jouer les contorsionnistes, l'idéal pour entrer dans le véhicule est d'abord d'asseoir le bassin et de ramener ensuite les deux jambes. Et c'est l'inverse (jambe, puis bassin) qui est valable pour sortir de la voiture.

● JEAN-JACQUES ROBERT

Infos: www.ergolive.ch

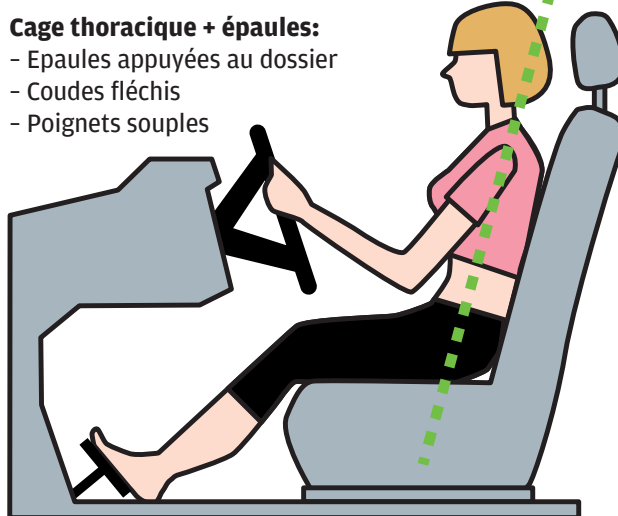
POSITION OPTIMALE AU VOLANT

Tête:

- env. 2-4 cm distance de l'appui-tête
- Nuque et cervicales détendues

Cage thoracique + épaules:

- Epaules appuyées au dossier
- Coudes fléchis
- Poignets souples



Bassin:

- Postérieur calé au fond du siège
- Angle de 90° avec les hanches
- Articulations des genoux pliées

Infographie: Lib/AB - Source: ergolive.ch