



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 12 août 2025

Manœuvres dangereuses en marche arrière : les systèmes d'aide au freinage d'urgence passés au crible

Les systèmes d'aide au stationnement et à la marche arrière peuvent éviter des accidents graves et des dommages matériels en avertissant les conductrices et conducteurs ou en effectuant un freinage d'urgence. Le TCS a testé les systèmes d'aide au freinage d'urgence en marche arrière de huit modèles de véhicules et a ainsi pu constater que le prix du véhicule n'avait aucune incidence sur la qualité et que tous les systèmes testés allaient au-delà des exigences légales minimales.

Depuis juillet 2024, toute une série de systèmes d'aide à la conduite sont obligatoires sur toutes les voitures de tourisme neuves. En marche arrière, ces dispositifs comprennent des capteurs de stationnement ou une caméra de recul, mais pas l'aide au freinage d'urgence. Or, la mauvaise visibilité panoramique est l'une des causes des accidents de manœuvre. Ces systèmes permettent d'éviter non seulement des dommages matériels, mais aussi des accidents graves. Les personnes âgées, en particulier, peuvent subir des blessures graves, même lors d'une collision à faible vitesse suivie d'une chute.

Un équipement pas toujours de série

Le test montre les performances des systèmes actuels et les possibilités offertes par les technologies de capteurs avancées, comme les radars et les caméras. Les modèles sélectionnés pour le test sont des véhicules très recherchés de différents constructeurs. Trois catégories ont été testées dans différents scénarios : «Piétons», «Obstacles statiques» et «Sortie de stationnement».

Pour six des huit modèles testés, l'aide au freinage d'urgence en marche arrière fait partie de l'équipement de série des véhicules neufs en Suisse : BMW X3, VW Tiguan, Volvo EX30 Ultra, Mercedes E220, Hyundai Ioniq 5 et BYD Seal (avec détection du trafic transversal, mais pas d'aide au freinage d'urgence en marche arrière). Ce système est disponible en option pour les deux modèles Ford Puma et Renault 5.

Deux modèles moins convaincants

Quatre modèles atteignent une performance de 100 %, la BMW X3, la Ford Puma (la moins chère des quatre), la Volvo EX 30 Ultra et le VW Tiguan détectent de manière très fiable les obstacles et les usagers de la route. Le VW Tiguan freine certes de manière sûre, mais de manière brusque.

La Hyundai Ioniq 5 détecte et freine également de manière fiable dans toutes les catégories à une vitesse de 4 km/h en marche arrière. De plus, la conductrice ou le conducteur est averti par une vibration du volant lorsque le véhicule s'approche d'un obstacle. En revanche, en marche arrière à 8 km/h, le véhicule ne reconnaît pas le mannequin Bobbycar. La Mercedes E220 détecte et freine efficacement devant les obstacles et les autres usagers de la route, à l'exception du mannequin Bobbycar.

Le BYD Seal ne freine qu'en cas de trafic transversal. La Renault 5 ne freine pas en cas de trafic transversal, mais émet un signal sonore et indique la direction d'où vient l'obstacle. Parmi tous les véhicules testés, la Renault 5 est celui qui offre la meilleure visibilité arrière.

Globalement, tous les systèmes testés vont au-delà des exigences légales minimales.

Un investissement qui en vaut la peine

Il n'est pas toujours possible de commander une version complète. Le TCS recommande toutefois de s'informer sur l'aide au freinage d'urgence en marche arrière avant l'achat et, si elle est disponible, d'investir dans cette option si elle n'est pas encore proposée de série. Même si ces systèmes peuvent entraîner des freinages intempestifs et des interventions indésirables dans les sorties étroites ou à proximité de buissons, leurs avantages en matière de réduction des dommages et de prévention des accidents l'emportent clairement. Les prix varient de CHF 650.– à environ CHF 1'400.–.



Vue d'ensemble des résultats

Modèle	Résultat	Piétons	Obstacle debout	Se garer	De série ou en option
Pondération		50%	20%	30%	
BMW X3	100%	100%	100%	100%	série
Volvo EX30 Ultra	100%	100%	100%	100%	série
Ford Puma	100%	100%	100%	100%	option
VW Tiguan	100%	100%	100%	100%	série
Hyundai Ioniq 5 N-Line	97,6%	100%	88%	100%	série
Mercedes E220	90%	100%	50%	100%	série
BYD Seal	51,5%	33%	25%	100%	série
Renault R5	48,5%	67%	75%	0%	option

TCS Évaluation

Excellent	100%
Très recommandé	90%–99%
Recommandé	70%–89%
Recommandé sous réserve	40%–69%
Pas recommandé	<40%

© 2025 Touring Club Suisse

Le test a été réalisé en collaboration avec le club partenaire allemand ADAC.

Contact

Jordan Girod, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | jordan.girod@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers plus de 2000 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose à plus de 1,6 millions de membres un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 361'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 63'000 interventions, dont près de 3500 évaluations médicales et 1300 rapatriements par an. TCS Ambulance est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 400 collaborateurs, 22 bases logistiques et environ 45'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 52'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 115'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 32 campings et environ 900'000 de nuitées touristiques, le TCS est aussi le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 43'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.