



Sécurité

Systemes d'assistance à la conduite: deux-roues mal repérés

Les voitures modernes sont truffées de systèmes d'assistance à la conduite. Le TCS a vérifié si les régulateurs de vitesse et de distance ainsi que les systèmes de freinage d'urgence basés sur un radar reconnaissent un deux-roues et s'ils y réagissent correctement. Conclusion: il vaut mieux ne pas s'y fier.

Plusieurs essais routiers ont été effectués pour vérifier si les régulateurs de vitesse et de distance ainsi que les systèmes de freinage d'urgence basés sur un radar de cinq modèles automobiles (Audi, Mitsubishi, Mercedes-Benz, Volvo, VW) reconnaissent un deux-roues (vélo, scooter) roulant devant eux et comment ils y réagissent. Adaptent-ils la vitesse de la voiture à celle du deux-roues? Freinent-ils si le deux-roues est arrêté?

Problèmes dans les virages et avec des deux-roues à l'arrêt

Sur des routes en ligne droite, tous les systèmes ont reconnu un deux-roues en progression et y ont réagi. Il s'est avéré qu'un deux-roues roulant au milieu de la voie de circulation est repéré généralement plus tôt et plus sûrement que s'il circule au bord droit ou gauche de la chaussée. En revanche, tous les systèmes ont été moins efficaces devant un deux-roues négociant un virage: le plus souvent, le deux-roues a été reconnu dans un premier temps, puis il a été perdu dans le virage; certains systèmes ont localisé le scooter plus longtemps que le vélo. Dans tous les cas, le conducteur a dû intervenir activement. C'est un deux-roues arrêté sur la chaussée qui pose le plus de problèmes à ces systèmes: ceux de l'Audi et de la VW ne l'ont même pas repéré, si bien que la collision n'a été évitée que grâce à une manœuvre d'évitement. La Mercedes-Benz n'a reconnu qu'un deux-roues arrêté au milieu de la chaussée; elle a lancé un signal d'avertissement acoustique et engagé un freinage complet. En revanche, un deux-roues arrêté au bord droit ou gauche de la route n'a provoqué aucune réaction. Explication de Mercedes: c'est fait exprès pour éviter des freinages erronés et sauvegarder la fluidité du trafic s'il y a assez de place pour une manœuvre d'évitement. La Mitsubishi n'a localisé que le deux-roues placé au milieu de la route et elle a réagi par un signal acoustique et optique, mais sans déclencher un freinage. Quant à la Volvo, elle a repéré le deux-roues à l'arrêt aussi bien



au milieu et qu'au bord de la route; elle a lancé un avertissement optique, mais elle n'a pas non plus freiné.

Le conducteur est toujours à 100% responsable

Ces essais ont clairement mis en évidence les limites des systèmes d'assistance à la conduite basés sur radar. Ces assistances fonctionnent certes parfaitement dans de nombreuses situations standards, mais ne réagissent plus dans des constellations particulières ou se contentent de donner un avertissement indéterminé. Le conducteur doit donc commencer par interpréter ce signal et ensuite engager lui-même une manœuvre de freinage ou d'évitement. Le risque est grand que le conducteur, mis en confiance par son système fiable dans des situations standards, ne réagisse pas assez rapidement aux signaux d'alarme dans des conditions particulières. D'où la conclusion évidente: les systèmes modernes d'assistance à la conduite augmentent certes le confort, apportent des informations supplémentaires au conducteur et peuvent l'assister activement, mais ils n'ont aucun rapport avec une conduite automatisée. Les constructeurs soulignent d'ailleurs cet aspect dans leur mode d'emploi. La responsabilité incombe donc toujours au conducteur dont l'attention doit être constante et sans restriction.