

LE ZOOM ÉCO DE 15H30 26/07/2018

FRANCE

LES VÉHICULES À CONDUITE AUTOMATISÉE SONT ENCORE TRÈS IMPARFAITS

Les systèmes d'aide à la conduite des véhicules partiellement automatisés sont souvent performants, mais ils ont encore du mal à reconnaître l'environnement, révèle une étude de l'assureur Maif et du centre d'essais Utac-Ceram dont les conclusions ont été rendues publiques début juillet. « Si les voitures présentes sur le marché actuel sont équipées d'assistants à la conduite très performants, avec des gains importants en matière de sécurité, elles sont encore très loin d'être 100 % autonomes », rappellent les deux partenaires, qui ont testé pendant 18 mois neuf véhicules de marque Volvo, Audi, Tesla, BMW et Mercedes, déjà sur le marché.

Les « aides à la conduite embarquées dans ces voitures haut de gamme [...] éviteront sans nul doute de nombreux accidents », prévoit le directeur général de la Fondation Maif, Marc Rigolot. Mais leur « efficacité pourrait générer sur-confiance et hypovigilance de la part du conducteur, qui abandonnerait ainsi la supervision, ce qui serait de nature à provoquer des accidents d'un genre nouveau », prévient-il.

Les fonctions d'aide à la conduite peuvent atténuer les effets liés au manque de vigilance du conducteur, de même qu'elles contribuent au confort et diminuent la fatigue, reconnaissent les deux partenaires, même si « les avantages se manifestent principalement sur autoroute ou sur des tronçons 'simples' et à vitesse modérée ». L'AFP remarque toutefois que les tests menés par la Fondation Maif et l'Utac-Ceram ont mis en évidence « des failles encore trop nombreuses ».

Ils citent d'abord la possible perturbation des véhicules par les conditions extérieures (pluie, brouillard, éblouissement, luminosité, etc.), ainsi que des difficultés à lire la signalisation. « Les véhicules ne s'adaptent pas encore aux panneaux stops, aux panneaux de priorité, aux feux tricolores, aux ronds-points, aux péages ou aux zones de travaux, ils peuvent de plus être perturbés par des lignes de marquages au sol dégradées ou effacées », soulignent-ils. En cas de problème, les alertes de reprise en main du véhicule sont plus ou moins explicites selon les constructeurs, tardives ou erratiques. « Le conducteur ne sait pas toujours si le système continue de l'assister ou non », constatent-ils.

« Il subsiste de nombreux problèmes techniques à résoudre afin de s'assurer que le véhicule soit entièrement capable de détecter son environnement de le comprendre et d'y réagir correctement

comme le fait un conducteur humain », résume Jérôme Paschal, chef du service Comportement des véhicules sécurité active à l'Utac-Ceram.

Par [Alexandra Frutos](#)