

LE ZOOM ÉCO DE 15H30 06/11/2018

FRANCE

EURONCAP MET LA CONDUITE AUTOMATISÉE À L'ÉPREUVE

EuroNcap a créé un système de notation de sécurité à cinq étoiles pour aider les consommateurs, leurs familles et les sociétés à comparer plus facilement les véhicules et pour les aider à faire le choix le plus sûr en fonction de leurs besoins. Face à la déferlante de nouvelles technologies qui amène à une automatisation progressive de la conduite, l'organisme a récemment testé les systèmes d'aide à la conduite les plus modernes pour voir ce que l'avenir réserve aux véhicules autonomes. Les tests mettent en évidence les stratégies diverses adoptées par les constructeurs d'automobiles et la nécessité d'une interaction équilibrée et coopérative entre le conducteur et la voiture.

L'institut européen d'essais de choc a donc mis à l'épreuve, pour la 1ère fois, les systèmes de conduite semi-autonome de dix véhicules, à savoir les Audi A6, BMW Série 5, DS 7 Crossback, Ford Focus, Hyundai Nexa, Mercedes Classe C, Nissan Leaf, Tesla Model S, Toyota Corolla et Volvo V60. L'objectif était de donner aux consommateurs un aperçu plus réaliste des capacités des systèmes actuellement disponibles sur le marché, sachant que, d'après un sondage réalisé pour EuroNcap, plus de 70 % des automobilistes pensent qu'il est déjà possible d'acheter une voiture 100 % autonome.

L'organisme a développé des tests d'évaluation des performances des différents systèmes d'assistance routière (régulateur de vitesse adaptatif et aide au maintien dans la voie) lors de différents scénarios. Les essais ont été effectués sur une piste d'essai. Les voies étaient clairement marquées et, pour les scénarios de déboîtement et de rabattement, un véhicule factice contrôlé par robot a été utilisé pour garantir une bonne répétabilité des scènes, a précisé Auto Plus dans un article consacré à ces essais publié le 18 octobre.

Le régulateur de vitesse adaptatif a été testé à l'approche d'un véhicule : très lent, stationné, qui s'arrête brusquement. « Les algorithmes actuels ont des difficultés à identifier les obstacles fixes », a expliqué EuroNcap. L'institut a également voulu tester les capacités du système lors de phases de déboîtement ou de rabattement inopiné du véhicule qui précède. Dans ces configurations, le système n'a « que peu de temps pour identifier la situation et y réagir », a-t-il noté.

Enfin, Euro NCAP a souhaité évaluer la fonction d'aide au maintien dans la voie face à un petit obstacle sur la route (type plot de signalisation) ou dans des enchaînements rapides de virages. Les résultats montrent de grandes disparités selon les véhicules et les situations. Il n'est pas rare

de voir sur les vidéos la mention « aucune réaction du véhicule, intervention du conducteur », ce qui prouve bien que « ces systèmes sont conçus pour aider le conducteur, pas pour prendre le contrôle du véhicule », a rappelé l'organisme. « Lorsqu'ils sont utilisés comme prévu, les systèmes d'assistance routière peuvent offrir au conducteur un environnement de conduite plus confortable et moins stressant ». Lors des tests, « des approches différentes ont donné lieu à des déséquilibres entre l'intervention du conducteur et celle de la voiture, ainsi qu'à la probabilité d'une dépendance excessive à l'égard du système », a souligné EuroNcap.

Par [Alexandra Frutos](#)