

Les dangers des systèmes d'aides à la conduite

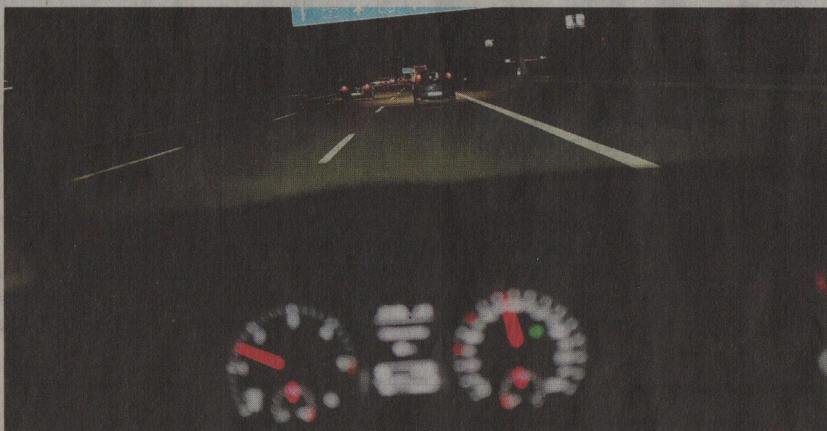
Le temps de réaction du conducteur double par rapport à une voiture sans assistance, selon une étude.

ANGÉLIQUE NÉGRONI anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Ils détectent et signalent des obstacles sur la route, imposent les justes distances de sécurité entre automobilistes ou encore maintiennent le véhicule dans la bonne trajectoire. Tous ces dispositifs d'aide à la conduite qui envahissent de plus en plus nos voitures pourraient en réalité se révéler dangereux. Tels sont les résultats d'une étude inédite menée sur le sujet par le centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques (Ci2N) de l'université de Strasbourg et du CNRS.

À la demande de la Fondation Vinci Autoroutes et de la fondation Maif, les chercheurs ont ainsi mesuré la capacité des automobilistes à reprendre le contrôle de leur véhicule équipé d'un régulateur de vitesse adaptatif ou d'une assistance au maintien dans la voie de circulation. Pour cette étude, « soixante sujets » de 20 à 60 ans ont accepté de se prêter au jeu sur autoroute au cours d'un trajet de 53 kilomètres. Les résultats de ce test sont inquiétants.

Ils font apparaître un allongement du temps de réaction qui a « plus que doublé par rapport à une conduite sans assistance », souligne le Ci2N. Dans certains cas, l'accident n'a pu être d'ailleurs évité.



Le recours aux système d'aides à la conduite va monter en puissance dans les prochaines années. SEAN GALLUP/GETTY IMAGES/AFP

C'est ce qui s'est produit pour plusieurs conducteurs soumis à l'un des deux scénarios mis en place. Munis d'un régulateur de vitesse qui impose aussi les distances de sécurité, les automobilistes qui roulaient à 110 km/h ont dû réagir au 23^e kilomètre. Ils ont dû brusquement désactiver leur dispositif d'aide en arrivant sur une zone de travaux cachée par un camion qui roulait devant eux et qui s'est déporté pour l'éviter. Au lieu de mettre 1,1 seconde pour réagir, ils ont mis 2,2 secondes, ce

qui équivaut à 30 mètres de plus au cours desquels ils n'étaient pas maîtres de la situation. Un certain nombre alors n'ont pu éviter la collision. Un conducteur sur trois a percuté des cônes de balisage et 10 % d'entre eux ont fauché le fourgon d'intervention.

Le deuxième scénario a consisté à désactiver le mode de maintien de la trajectoire en avertissant l'automobiliste avec des alertes visuelles et sonores. Avant une reprise en main de la voiture, 4,5 secondes en moyenne se sont écoulées,

soit plus de 130 mètres parcourus au cours desquels des coups de volant dans tous les sens ont été donnés. Pour les chercheurs, ce délai de réaction trop long est sans doute « le signe d'un manque d'attention et d'un état d'hypovigilance du conducteur liés à la conduite semi-assistée ».

Faut-il alors bannir tous ces dispositifs qui, apportant trop de confort, ne mettent plus le conducteur en situation de vigilance et participent même à son assoupissement ? Pour Bernadette Moreau, la déléguée générale de la Fondation Vinci Autoroutes, certainement pas. « En grande majorité, ils apportent une aide indéniable », dit-elle. Mais cette étude fait apparaître, selon elle, une nécessité d'information. « L'installation de ces dispositifs dans les véhicules doit s'accompagner d'une sensibilisation de la part des constructeurs », ajoute la responsable. Cet impératif d'information est d'autant plus important que le recours à cette technologie va monter en puissance dans les prochaines années. « Nous sommes dans une période charnière au cours de laquelle les aides à la conduite vont se multiplier avant de pouvoir compter sur la voiture autonome. Mais celle-ci n'est pas attendue avant bien des années », ajoute la responsable. ■