16.11.2016 – 09:00 Uhr

Embargo 16.11 0900 - Quelle est leur utilité réelle? Le TCS et le bpa testent des systèmes d'assistance à la conduite sur les autoroutes.

Bern (ots) -

Des systèmes d'assistance à la conduite comme l'ABS et l'ESP entrent depuis longtemps dans l'équipement de base de toutes les voitures neuves. Avec raison: ces aides électroniques accroissent le confort de conduite et la sécurité routière. Les systèmes automatisant partiellement la conduite offrent, selon les constructeurs, un surcroît de confort. Promesse tenue? Pas tout à fait, comme le révèle un test commun du TCS et du bpa (Bureau de prévention des accidents).

Le niveau actuel des systèmes d'assistance à la conduite s'appelle "SAE Level 2 - conduite semi-automatisée": le conducteur doit certes surveiller en permanence sa voiture, mais les assistants peuvent, dans des situations particulières, prendre le contrôle du véhicule et le conduire automatiquement. Plusieurs systèmes d'assistance sont nécessaires pour obtenir ce résultat. Le plus connu est le régulateur de vitesse et de distance, auquel s'ajoute l'assistant actif au maintien et au changement de trajectoire, le "stop & go" dans les bouchons et l'adaptateur automatique de la vitesse en fonction des panneaux de signalisation. A ce niveau il serait en principe possible de rouler "sans conducteur" sur des parcours autoroutiers simples, mais c'est actuellement interdit.

Les véhicules

On ne trouve actuellement sur le marché que des voitures premium équipées de systèmes semi-automatisés. Les modèles suivants ont été choisis pour ce test: Mercedes-Benz classe E, Tesla Model S et Volvo série 90.

Le test

Les systèmes sont répartis en six groupes: régulateur de la vitesse avec contrôle de la distance, l'assistant actif au maintien de trajectoire, détecteur de fatigue, reconnaissance des panneaux de signalisation, avertisseur de distance et système autonome de freinage d'urgence à 50 km/h. L'évaluation se basait sur les critères "utilisation", "fonction", "comportement routier" resp. "contribution à la sécurité routière" et "disponibilité" des systèmes.

Conclusion

Les systèmes d'assistance à la conduite des trois modèles testés présentent des aspects positifs et négatifs. Sur les trois modèles le régulateur de vitesse et de distance et la reconnaissance des panneaux de signalisation ont généralement convaincu. Cependant, les dispositifs électroniques comme l'assistant actif au maintien de trajectoire et le système autonome de freinage d'urgence ne sont pas toujours fiables. Aspect négatif commun aux trois voitures: les avertissements censés mettre le conducteur en garde dans certaines situations sont parfois difficilement perceptibles.

Contact:

Yves Gerber, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, yves.gerber@tcs.ch

Les images du TCS sont sur Flickr -
www.flickr.com/photos/touring_club/collections.
Les vidéos du TCS sont sur Youtube - www.youtube.com/tcs.

www.pressetcs.ch

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100795590 abgerufen werden.