

**Exclusif !**

**Bips-bips incessants – Coups de volant brusques – Freinages  
intempestifs – Erreurs de lecture des panneaux de signalisation...  
Quand Renault et Dacia vous aident à désactiver les aides  
à la conduite intrusives et stressantes, Toyota et Suzuki  
vous compliquent la vie, selon un palmarès réalisé par la LDC**

Paris, le 8 janvier 2026 – Depuis juillet 2024, toutes les voitures neuves sont équipées d'office d'aides à la conduite sophistiquées, dont certaines sont aujourd'hui controversées. En plus d'être installées d'office, ces aides (ou ADAS, pour « Advanced Driver Assistance System ») sont désormais activées par défaut à chaque démarrage du véhicule. Heureusement, en les imposant, l'Europe a aussi autorisé les constructeurs à prévoir les moyens de les désactiver (pour mémoire, la LDC n'a pas été étrangère à cette décision). Mais tous n'y ont pas mis la même bonne volonté. Pour les conducteurs que les notifications sonores incessantes rendent fous, que les vibrations à bord inquiètent, que les réactions inopportunes du volant angoissent, notre association a réalisé un classement exclusif des marques et modèles qui vous facilitent la vie si vous voulez désactiver certaines fonctions... ou qui, au contraire vous la compliquent.

Jusqu'à 15 ou 16 manipulations chez Toyota. C'est le record que nous avons relevé, à la LDC, lorsque nous nous sommes attelés à ce hit-parade inédit, consistant à classer les voitures selon la facilité – ou la complexité – à désactiver les aides à la conduite qui agacent ou perturbent de nombreux propriétaires de voitures récentes. Et ce, à chaque démarrage.

En effet, dans le cadre du règlement général de sécurité européen GSR 2, depuis juillet 2024, tous les véhicules neufs (voitures, utilitaires légers, camions, et bus vendus dans l'Union européenne) doivent être équipés d'un certain nombre d'aides à la conduite<sup>1</sup>. D'autres équipements obligatoires seront par ailleurs déployés entre 2026 et 2029.

La LDC, qui prône une conduite responsable, considère que **l'objectif est louable** : réduire les accidents, les blessures graves et les décès sur les routes en rendant

---

<sup>1</sup> Parmi ces aides (ou ADAS) : alerte de dépassement de la vitesse maximum autorisée, alerte de somnolence et d'inattention du conducteur, détection en marche arrière, aide au maintien dans la voie, freinage automatique d'urgence...

obligatoires des technologies avancées d'aide à la conduite et de sécurité. En revanche, notre association constate que dans la pratique, nombre de ces aides, qui enchérissent sensiblement le prix des véhicules, sont mal comprises ou mal interprétées, sont parfois défaillantes et, plutôt que rassurer et rassénérer le conducteur, génèrent finalement du stress par leurs alertes sonores, vibrations intempestives, voire leurs actions directes sur le volant et/ou les freins du véhicule. Autrement dit, **elles font le contraire de ce pour quoi elles sont imposées**.

**Pour la première fois, la Ligue de Défense des Conducteurs a donc analysé et classé la facilité avec laquelle il est possible de désactiver les aides à la conduite des 50 véhicules les plus vendus en France** (source : PFA, janvier-décembre 2025). Cela concerne au total 7 véhicules neufs sur 10.

## MÉTHODOLOGIE

Pour réaliser ce classement, nous avons simplement compté le nombre de manipulations nécessaires à entreprendre pour la désactivation de deux aides sur

TRÈS FACILE	MOYEN
Citroën C5 Aircross	Audi A3
Dacia Bigster	BMW Série 1
Dacia Duster	BMW X1
Dacia Jogger	Ford Puma
Dacia Sandero	Opel Corsa
Nissan Juke	Peugeot 208
Nissan Qashqai	Peugeot 2008
Peugeot 308	Peugeot 3008
Renault 4	Peugeot 5008
Renault 5	Tesla Model Y
Renault Austral	Volkswagen Polo
Renault Captur	Volkswagen T-Cross
Renault Clio	COMPLEXE
Renault Espace	Ford Kuga
Renault Scénic	Hyundai Kona
Renault Symbioz	Hyundai Tucson
FACILE	Kia Sportage
Citroën C3	MG 3
Citroën C3 Aircross	MG ZS
Citroën C4	Mini Cooper
Citroën e-C3	TRÈS COMPLEXE
Skoda Fabia	Suzuki Swift
Skoda Octavia	Toyota Aygo X
Mercedes GLA	Toyota C-HR
Volkswagen Golf	Toyota Corolla
Volkswagen T-Roc	Toyota Yaris
Volkswagen Tiguan	Toyota Yaris Cross

l'ensemble de celles qui sont activées par défaut. Nous avons ensuite établi une échelle de facilité, allant de « très facile » à « très complexe ». Il est à noter que selon les marques/modèles, désactiver une aide supplémentaire peut ne pas avoir d'impact sur le nombre de manipulations à effectuer. Chez d'autres, au contraire, cela vient multiplier les interactions avec les équipements de bord.

### Comment lire notre échelle de facilité de désactivation :

- « **très facile** » : action de désactivation qui ne nécessite **pas plus de 2 manipulations**, que ce soit sur un bouton physique ou sur l'écran de bord
- « **facile** » : action de désactivation qui ne nécessite pas plus de **4 manipulations**
- « **moyen** » : action de désactivation qui ne nécessite pas plus de **6 manipulations**
- « **complexe** » : action de désactivation qui nécessite de **6 à 8 manipulations**

- « **très complexe** » : action de désactivation qui nécessite **plus de 8 manipulations**

La LDC considère pour sa part qu'au-delà de quatre manipulations, cette action qui devrait pouvoir être simple devient difficile à supporter au quotidien, surtout lorsque l'on est contraint d'effectuer plusieurs arrêts-redémarrages dans une même journée.

## RENAULT EN TÊTE

On peut noter que ce sont **les marques qui exploitent les technologies du groupe Renault** qui **monopolisent les premières places de ce classement**. Chez Renault, Dacia ou encore Nissan, il suffit en effet de deux pressions sur un bouton physique pour que le conducteur active sa configuration préférée d'aides à la conduite (programmée en amont). Cette manipulation peut être effectuée à tout moment, au démarrage ou pendant la conduite. De même, **les nouveaux véhicules du groupe Stellantis**, notamment les nouvelles Peugeot 308 et Citroën C5 Aircross, **disposent désormais d'une fonction équivalente**. Un appui prolongé sur un bouton physique, situé sur la console centrale, permet là aussi d'appeler sa configuration préférée.

À l'inverse, **ce sont principalement les marques asiatiques** (Chine, Corée du Sud, Japon), **qui ferment la marche de ce classement**. Chez certains de ces constructeurs, notamment Suzuki ou Toyota, il faut parfois manipuler un minuscule bouton situé au tableau de bord pour désactiver, une à une, les aides à la conduite dont le conducteur souhaite se passer. Fort « heureusement », ces manipulations qu'il serait extrêmement dangereux de pouvoir effectuer en roulant nécessitent que le véhicule soit stationné...



## UNE AFFAIRE À SUIVRE

Fondé sur les 50 voitures les plus achetées en France en 2025, **ce classement n'est évidemment pas exhaustif**. Par ailleurs, au sein d'une même marque, il peut exister des disparités importantes d'un véhicule à l'autre. Pourquoi ? Tout d'abord, un véhicule peut avoir été mis à jour au gré d'un restylage (par exemple la Peugeot 308), tandis qu'un autre devra attendre pour adopter ces nouvelles fonctions. Il peut également y avoir des logiques de plateforme. Par exemple, si les véhicules du groupe Geely (Volvo, Smart, Polestar, Lynk&Co, etc.), basés sur la plateforme électrique SEA2, sont tous à classer dans la catégorie « moyen » et au-delà, il n'en est pas forcément de même pour des Volvo conçues sur des plateformes différentes. La LDC ne manquera pas de mettre régulièrement à jour ce classement, à mesure que nous constaterons des améliorations (ou des reculs) sur les modèles.

**Mobilisée sur le dossier des aides à la conduite rendues obligatoires par des règlements européens de longue date, la LDC renouvelle ici ses principales exigences :**

- Une information délivrée au conducteur qui lui permettra de choisir son modèle selon ses attentes en matière de désactivation des ADAS ;
- Des contrôles indépendants ;

- Un encadrement plus strict et par la loi de la mise en œuvre de ces nouvelles technologies.

Comme nous avons eu l'occasion de le rappeler récemment, les témoignages sur les dysfonctionnements de nombreuses de ces ADAS se multiplient ([lire article en lien ici](#)), relayés par les médias spécialisés, dont les journalistes-essayeurs aguerris font régulièrement les frais de ces « écarts de conduite ». Première étape de notre mobilisation : une pétition intitulée « [Refusons d'être mis sous contrôle ou en danger par notre voiture](#) », laquelle a déjà rassemblé 70 000 signatures.