

Communiqué de presse – Sous embargo jusqu'au 1^{er} octobre 2020, 10h00 (CET)

Euro NCAP lance le classement des systèmes d'aide à la conduite

Louvain, Belgique : Euro NCAP annonce aujourd'hui le lancement de sa deuxième série d'essais des systèmes d'assistance sur autoroute. Euro NCAP a élaboré un protocole d'essai et d'évaluation dédié ainsi qu'un système de classement spécifique, afin de permettre aux consommateurs d'utiliser ces systèmes et d'autres technologies de conduite assistée en toute sécurité. La dernière série d'essais porte sur dix véhicules qui proposent l'Aide à la conduite sur autoroute : l'Audi Q8, la BMW Série 3, le Ford Kuga, la Mercedes GLE, le Nissan Juke, la Peugeot 2008, la Renault Clio, la Tesla Model 3, la Volkswagen Passat et la Volvo V60.

Les constructeurs automobiles utilisent de plus en plus l'ensemble des capteurs installés sur leurs voitures pour offrir une aide à la conduite plus complète, ouvrant la voie au véhicule autonome de demain. L'Aide à la conduite sur autoroute en est un parfait exemple. Cette technologie est en effet conçue pour rendre la conduite sur autoroute plus sécurisée en réduisant la fatigue et en encourageant une conduite sûre. L'Aide à la conduite sur autoroute aide le conducteur à maintenir à la fois une vitesse constante, une distance de sécurité avec le véhicule qui le précède ainsi que le véhicule au centre de la voie, grâce à l'association du Régulateur de vitesse adaptatif (AAC) (intelligent) et du Centrage sur la voie (LC). Toutefois, le conducteur doit toujours être responsable et impliqué au volant, et le système d'aide est justement là pour ça : l'assister. Ces systèmes ne sont pas sans défaut et ne doivent pas remplacer le conducteur ni prendre le contrôle total du véhicule.

Les nouveaux protocoles d'évaluation d'Euro NCAP s'axent sur deux domaines principaux : la Compétence de l'assistance – un équilibre entre les compétences techniques du système (Assistance du véhicule) et sa capacité à maintenir le conducteur alerte et impliqué (Engagement du conducteur) – et la Sécurité d'urgence, véritable filet de sécurité du véhicule dans les situations critiques. Un système de classement unique, similaire à la notation de sécurité à cinq étoiles, aide les consommateurs à comprendre les conclusions des essais et à comparer les performances de l'assistance au plus haut niveau. Chaque voiture est classée dans l'une des quatre catégories suivantes : performances de base (ou essentielles), performances moyennes, bonnes performances et très bonnes performances.

Trois modèles du segment haut de gamme - la Mercedes GLE, la BMW Série 3 et l'Audi Q8 - sont classées dans la catégorie « Très bonnes performances », offrant un bon équilibre entre un niveau élevé d'assistance à la conduite et le maintien de l'engagement du conducteur qui reste maître de son véhicule. Ces véhicules offrent également un bon système d'urgence d'évitement des collisions et réagissent de manière appropriée si le conducteur se retrouve dans l'incapacité d'intervenir alors que la voiture est en mode d'assistance.

Les modèles très vendus que sont la Renault Clio et la Peugeot 2008 ont tous deux été classés dans la catégorie « Performances de base ». Ne disposant pas de la technologie de pointe des systèmes plus avancés testés, ils offrent un niveau d'assistance relativement modeste qui garantit que le conducteur reste engagé dans sa conduite.

Les notes maximales obtenues par Tesla dans les domaines Assistance du véhicule et Sécurité d'urgence confirment le rôle de pionnier du constructeur américain en matière de technologie de conduite autonome. Toutefois, son système de « Pilotage automatique » est peu performant en termes de maintien de l'engagement du conducteur. Sa stratégie de pilotage spécifique donne l'impression soit que le véhicule est autonome soit que le conducteur a le contrôle total, et le système est par conséquent plus directif que coopératif. Concernant la notation, la voiture déçoit par ses performances en matière d'Engagement du conducteur et se retrouve classée dans la catégorie « Performances moyennes ». En revanche, Tesla propose des mises à jour Over-The-Air et est capable d'introduire rapidement des améliorations de performances, comme le constructeur l'a montré au cours de ces dernières années.

La Volkswagen Passat, le Nissan Juke et la Volvo V60 ont également été classées dans la catégorie « Performances moyennes ». La Volvo notamment, commercialisée depuis déjà quelques années, montre que les progrès rapides réalisés dans la technologie d'aide à la conduite nécessitent des mises à jour plus fréquentes pour suivre le rythme d'évolution des voitures haut de gamme. Enfin, le Kuga obtient de « Bonnes performances », démontrant que des systèmes bien équilibrés et avancés sont également disponibles sur des véhicules de catégorie intermédiaire grand public.

Michiel van Ratingen, Secrétaire général d'Euro NCAP, a déclaré

« Les technologies de conduite assistée offrent d'énormes avantages en réduisant la fatigue et en encourageant une conduite sûre. Cependant, les constructeurs doivent s'assurer que la technologie de conduite assistée n'augmente pas le nombre de dommages subis par les conducteurs et les autres usagers de la route par rapport à la conduite classique. Les meilleurs systèmes offrent un équilibre entre le niveau d'assistance fourni et le niveau d'engagement du conducteur – et doivent être soutenus par une sécurité d'urgence efficace. Les résultats de cette série d'essais montrent que l'aide à la conduite s'améliore rapidement et devient plus facilement disponible, mais que tant que la surveillance du conducteur n'est pas sensiblement améliorée, celui-ci doit rester maître de son véhicule en permanence ».

Pour consulter l'ensemble des résultats, rendez-vous sur le site www.euroncap.com.

ou sur la [Newsroom d'Euro NCAP](#)

Sur les réseaux sociaux : [Twitter](#) - [Facebook](#) - [Instagram](#) - [YouTube](#)

Pour les informations à l'intention des médias : media@euroncap.com.

À propos d'Euro NCAP

L'Euro NCAP organise des crash-tests sur des véhicules neufs et fournit aux automobilistes une évaluation réaliste et indépendante des performances de sécurité de certains des modèles de voiture les plus vendus en Europe. Créé en 1997 et soutenu par plusieurs gouvernements européens, des organisations automobiles, des associations de consommateurs et des sociétés d'assurance, Euro NCAP est rapidement devenu un catalyseur pour encourager des améliorations significatives de la sécurité dans la conception des nouvelles voitures. Visitez notre site Internet : www.euroncap.com. Le système de notation d'Euro NCAP s'applique strictement aux véhicules répondant aux spécifications proposées en Europe. Il ne s'applique pas nécessairement aux modèles proposés dans d'autres régions, même s'ils sont vendus sous un nom identique, les spécifications de production et les équipements pouvant varier d'une région géographique à l'autre.

A propos de UTAC CERAM

UTAC CERAM, groupe privé et indépendant, est le partenaire privilégié des acteurs du monde de l'automobile et de la mobilité : essais de développement et de validation en environnement, homologation et réglementation, formation, conseil, audit et certification, contrôle technique, normalisation et événementiel. UTAC CERAM est le seul centre d'essais officiel Euro NCAP en France. Le groupe possède également une place unique en Europe grâce à ses laboratoires d'essais accrédités ISO 17025. 580 personnes exercent leurs missions dans les différents sites du Groupe, dont les centres d'essais de Linas-Montréty et de Mortefontaine, mais également dans le Monde, avec des filiales au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Etats-Unis, en Russie, en Chine et au Japon. Le groupe a réalisé en 2019 un chiffre d'affaires de 83 millions d'euros, 11% en sont réinvestis chaque année.

www.utacceram.com