

Le Plessis-Robinson, 16 Novembre 2023

Sécurité routière : la technologie et l'humain

- **La technologie des véhicules apporte une aide à la sécurité mais elle n'est pas sans faille**
- **89% des Français convaincus de l'arrivée des voitures autonomes (sondage DEKRA*)**
- **Les Français restent sceptiques face à ces véhicules**

Les systèmes de sécurité embarqués ont été conçus pour prévenir les accidents de la route. Encore faut-il comprendre leur complexité afin d'en maîtriser l'usage. Et savoir qu'ils peuvent aussi être une source de déresponsabilisation.

Votre vieille deux chevaux revendiquait fièrement un degré d'assistance de niveau zéro. Sa conduite ne dépendait que de vous, de vos aptitudes, de votre vigilance. Mais la technique progressant, l'automobile s'est dotée de systèmes de sécurité active toujours plus sophistiqués et efficaces. Agissant tantôt sur les fonctions essentielles (anti-blocage des freins, anti-patinage des roues motrices, contrôle et correction des trajectoires etc), tantôt sur la conduite (régulateurs de vitesse et de distance, détection des obstacles, etc), ils constituent d'authentiques atouts sécuritaires... à condition de bien comprendre leur action et leur limite.

Le rapport annuel de DEKRA sur la sécurité routière soulève une question cruciale : ces systèmes peuvent-ils se substituer à la prise de décision humaine ? L'expérience et un certain nombre d'études attestent que ça n'est pas encore leur rôle. Ils existent pour faciliter notre relation à la route et soutenir nos réactions à l'imprévu, mais ils ne peuvent pas encore remplacer notre appréciation des événements, notre sens prédictif, notre intelligence instinctive. Ce sont des outils et à ce titre, nous devons apprendre à les maîtriser.

Vers une conduite automatisée

La norme établit cinq niveaux d'automatisation, qui vont du **niveau 0** (votre antique deux chevaux) où le conducteur est le seul à interagir avec son véhicule, jusqu'au point où le véhicule est entièrement automatisé et dans lequel le conducteur devient (presque) un passager comme les autres.



Dès le **niveau 1**, le véhicule est équipé de systèmes d'aide à la conduite permettant une utilisation optimale du freinage et de la motricité, voire une gestion active de la vitesse (régulateur) et des distances. C'est aussi sa capacité à se garer seul dans un espace qu'il a estimé comme adapté à son gabarit. Au **niveau 2**, on peut déjà parler de conduite automatisée puisque le véhicule devient apte à se maintenir seul dans une voie tout en gérant son positionnement par action sur l'accélérateur ou les freins.

La notion de conduite "hautement automatisée" apparaît au **niveau 3**, quand le conducteur peut être distrait quelques moments de sa conduite. Le véhicule est apte à se mouvoir seul dans un espace et des conditions prédéfinies, mais le conducteur doit pouvoir reprendre le contrôle à tout moment. C'est ce qu'aujourd'hui, on peut déjà trouver à bord de certains véhicules des segments supérieurs.

Au **niveau 4**, tout change puisque le conducteur devient lui-même passager. Il peut déléguer l'ensemble des opérations de conduite aux systèmes opératifs. Le véhicule doit être en mesure d'établir les limites de la conduite autonome en réalisant par lui-même, le cas échéant, un arrêt d'urgence sécurisé.

Le mur de la réalité

Le rapport DEKRA sur la sécurité routière établit parfaitement les limites de ces systèmes de sécurité active. En effet, plus un système est efficace, plus l'attention du conducteur s'estompe : *"Le facteur humain est et doit rester central : même en niveau 3, il incombe au conducteur de garder le contrôle de son véhicule à tout moment. C'est lui – et lui seul – qui engage une action corrective en cas d'urgence"*, insiste Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive.

La sécurité passe donc essentiellement par la vigilance de l'automobiliste et sa parfaite compréhension des potentiels et des limites des aides électroniques. L'interaction entre le conducteur et le(s) système(s) actif(s) doit donc être à la fois permanente et sans ambiguïté.

De même, l'implantation des écrans et le fonctionnement des signaux d'alerte doivent être particulièrement étudiés et dûment testés afin de ne pas perturber le conducteur ou risquer de créer une confusion. Une approche ergonomique intelligente est donc indispensable.

"L'automatisation est une addition de systèmes éprouvés dont l'efficacité n'est plus à démontrer. Cependant, elle ne constitue pas une solution miracle. Nous insistons sur le fait que la capacité fonctionnelle des composants de ces systèmes doit être surveillée et entretenue. C'est aussi le rôle du contrôle technique d'exercer cette indispensable vigilance", poursuit Karine Bonnet.

Qu'en pensent les Français ?

DEKRA Automotive a commandité à Opinion Way un sondage relatif à leur appréciation de la voiture autonome. En premier lieu, 89 % des Français sont convaincus que le véhicule autonome verra le jour et cela d'ici à 10 ans, pour 41 % d'entre eux. Les jeunes (55 % des moins de 25 ans) et les urbains (47 % des Franciliens) estiment ce délai de 10 ans tout à fait plausible.

Pour les Français, les constructeurs et les acteurs de ce modèle de mobilité – comme les assureurs – vont devoir s'adapter à ces évolutions technologiques. Bien entendu, la puissance publique devra, elle aussi, se conformer à ces changements en adaptant les infrastructures routières (89%) et le code de la route (85 %). Les Français ont également conscience qu'ils seront aussi amenés à épouser tous les aspects de cette évolution, à commencer par les capacités et les compétences qu'elle requiert.

Cependant, plus des deux tiers des Français n'accordent pas leur confiance au véhicule autonome, avec une sur-représentation des femmes (75 %) et près des trois quarts des personnes de plus de 50 ans. À l'origine de cette défiance, un véritable scepticisme quant à l'efficacité réelle du véhicule autonome en matière de sécurité, la supériorité de la conduite automatisée par rapport à l'approche humaine n'apparaissant pas de façon évidente. En outre 83 % craignent pour la cybersécurité de ces voitures connectées qui pourraient, selon eux, être facilement la cible d'attaques informatiques.

Au final, il apparaît que ce sont les jeunes urbains qui sont les plus convaincus et les plus ouverts à l'avènement de cette technologie.

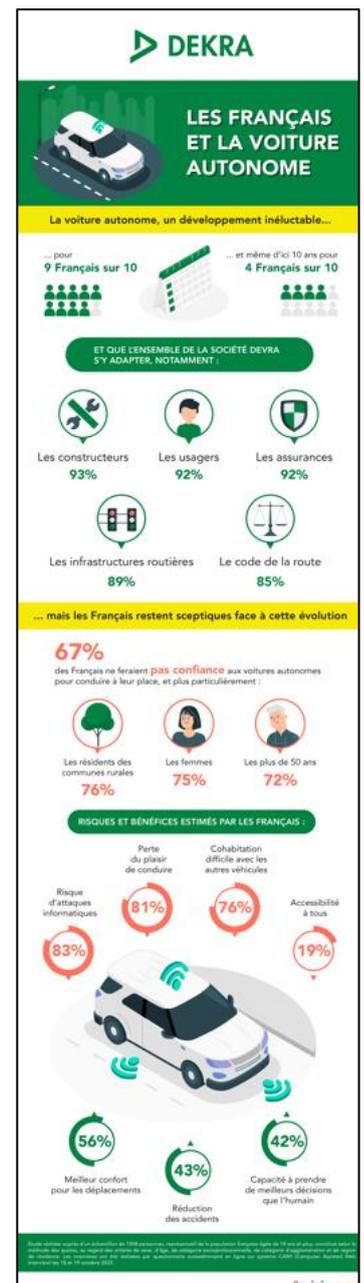
« Si l'avènement des véhicules autonomes ne fait aucun doute pour les Français, leur ascension passera par une importante adaptation de tous les acteurs : économiques, politiques et individuels. Pour l'instant, c'est l'être humain qui apporte la contribution essentielle à la sécurité routière par son comportement » conclut Karine Bonnet.

Le rapport de sécurité routière DEKRA 2023 est disponible le site :

dekra-norisko.fr / Espace presse :

https://www.dekra-norisko.fr/media/DEKRA_RAPPORT_SECURITE_ROUTIERE_2023.pdf

**Sondage OpinionWay diligenté par DEKRA Automotive effectué les 18 et 19 octobre 2023 sur un échantillon de 1008 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, constitué selon la méthode des quotas, au regard des critères de sexe, d'âge, de catégorie socioprofessionnelle, de catégorie d'agglomération et de région de résidence*



Quelques préconisations de DEKRA pour plus de sécurité routière

1. L'automobiliste doit être mieux formé et informé au fonctionnement et limites des systèmes d'aide à la conduite
2. Favoriser l'appropriation du fonctionnement des systèmes préalablement à la conduite dans le cadre de l'autopartage ou de la location de véhicules
3. Assurer les phases de désengagement des systèmes avec le plus haut niveau de sécurité
4. Standardisation des fonctions de commande importantes liées à la sécurité
5. Le bon fonctionnement des composants mécaniques et électroniques de la sécurité des véhicules doit être garanti tout au long de la vie du véhicule
6. Prendre en compte dès la réception des véhicules l'enjeu croissant de cybersécurité

À propos de DEKRA :

DEKRA a été fondée en 1925 pour assurer la sécurité routière par l'inspection des véhicules. Avec un champ d'action beaucoup plus large aujourd'hui, DEKRA est la plus grande organisation indépendante d'experts non cotée au monde dans le secteur des essais, de l'inspection et de la certification. En tant que fournisseur mondial de services et de solutions complètes, nous aidons nos clients à améliorer leurs résultats en matière de sûreté, de sécurité et de développement durable. En 2022, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de près de 3,8 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement près de 49 000 personnes qui offrent des services d'experts qualifiés et indépendants dans environ 60 pays sur les cinq continents. Avec une note de platine attribuée par EcoVadis, DEKRA fait désormais partie du premier pour cent des entreprises durables classées.

À propos de DEKRA Automotive SAS :

Numéro 1 mondial avec 28,5 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive SAS gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1710 établissements l'ensemble du territoire national pour des contrôles techniques VL (1560 centres) et PL (150 centres) garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité.

DEKRA Automotive SAS gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise près de 6.5 millions de contrôles par an. Acteur engagé au profit de la sécurité routière, DEKRA Automotive SAS poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 1925 en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive SAS mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre. (Sites dekra-norisko.fr / dekra-pl.com).

