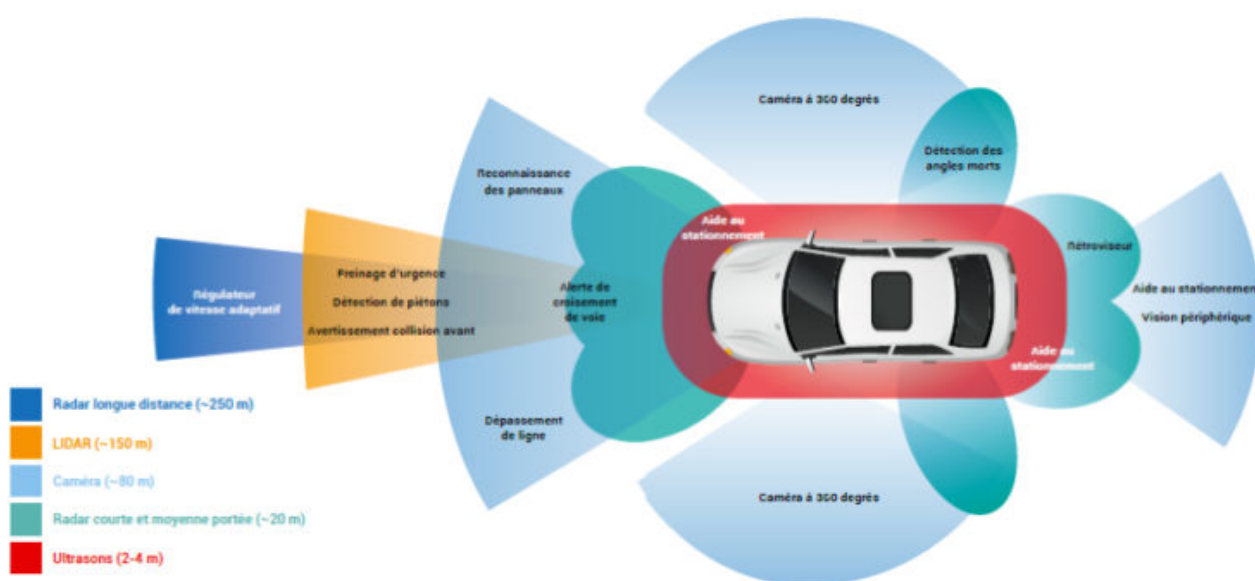


Des ADAS encore trop souvent à la ramasse?

jeudi, 29 août 2019

A en croire les autorités de sécurité routière américaines, les ADAS sont encore trop imparfaits, les technologies trop différentes et leurs promesses trop variables pour inspirer confiance aux automobilistes. Au contraire même : les incidents, accidents et plaintes se multiplient. Et si les utilisateurs finissent par les déconnecter systématiquement à force d'anxiété, pourquoi les feraient-ils entretenir comme le marché semble le promettre aux réparateurs incités à s'équiper et se former ?



Outre-Atlantique au moins, les ADAS semblent encore très loin de tenir leurs promesses sécuritaires...

Y aurait-il quelque chose de mal ficelé au royaume naissant des ADAS, ces systèmes d'assistance avancée à la conduite qui se généralisent et se démocratisent en première monte ? Les constructeurs et les équipementiers auraient-ils été trop vite dans le déploiement de ces solutions ? Aux États-Unis, on semble commencer à le penser, vient de relater [notre confrère L'Opinion dans un article récent](#).

Plaintes croissantes

Il explique que la NHTSA, l'Agence fédérale chargée de la sécurité routière, a reçu ces trois dernières années quelque 400 plaintes d'automobilistes. Ils ont tous été confrontés à des incidents -ou des accidents- notamment liés à des déclenchements intempestifs de la fonction de freinage automatique. Et pas de jaloux : selon le *Wall Street Journal* qui a étudié les informations publiques de la NHTSA, cela concerne à peu près tous les grands constructeurs automobiles.

Les événements en question ? Dans la grande majorité des cas, des freinages brutaux sans raison apparente, parfois à grande vitesse. Ou à l'inverse, des freinages qui auraient dû mais ne se sont pas

déclenchés automatiquement. Quatorze plaintes sont également liées à des types d'accidents que nous avons déjà prédits dans ces colonnes. Ils sont inscrits dans la cohabitation inévitable entre véhicules "Adassés" et véhicules "humains". Dans la plupart des cas en effet, la puissance du freinage robotisé a été telle que le véhicule suiveur n'a pu éviter la collision ! Dans d'autres, le freinage aussi brutal qu'indu a occasionné la perte de contrôle du véhicule et sa sortie de route.

Un contexte pas seulement américain

Certes, nous sommes aux États-Unis, où l'espoir d'indemnités mirobolantes pousse facilement à la judiciarisation systématique. Certes encore, aucun décès n'a été attribué outre-Atlantique à ces aides à la conduite. Mais le constat général dépasse évidemment les frontières nord-américaines. Les systèmes d'aide à la conduite, comme d'ailleurs beaucoup de véhicules équipés, sont les mêmes partout sur la planète... Et chez nos amis du Nouveau Monde, il y a déjà eu des blessés. 18 l'ont même été par la seule brutalité des freinages, pourtant sans accident à la clé.

Certains modèles sont plus concernés que d'autres. Il en va ainsi du Nissan Rogue 2017 et 2018 ainsi que de sa version Sport. Il fait l'objet de 87 plaintes aux États-Unis pour freinages intempestifs à l'occasion par exemple de franchissement de ponts, de passages à niveau ou de feux de signalisation surbaissés. Nissan a reconnu la nécessité d'une mise à jour du logiciel et a invité les propriétaires à se rendre dans les concessions pour bénéficier d'un correctif. Ce n'est pas un rappel à proprement parler, souligne notre confrère. Mais cette "invitation" concerne tout de même à elle seule un demi-million de véhicules - et ce, pour un seul modèle...

Les consommateurs ne s'y retrouvent pas...

Bien sûr, il ne faut pas jeter les ADAS avec ce lot de plaintes. La NHTSA reste convaincue à raison que le freinage automatique peut réduire la gravité des accidents. Et les assureurs américains calculent que cette assistance pourra même éviter 28 000 accidents et 12 000 blessés d'ici 2025, rappelle notre confrère. Le même consensus se retrouve en Europe, où le parlement européen voudrait rendre ces ADAS obligatoires sur les VN au plus tard en 2024.

Mais la NHTSA relève avec pertinence quelques aberrations de principe liées à la frénésie de solutions proposées par des constructeurs certainement soucieux d'avoir des ADAS au meilleur rapport qualité/prix... ou prix/qualité. Et là encore, ça ne concerne pas que l'Amérique.

Selon l'agence, les systèmes proposés sont trop variables dans leurs efficacités, dans leurs technologies et leurs modes de fonctionnement. Rien que pour le freinage automatique, elle considère que la variété de technologies et de performances crée la confusion chez le consommateur-utilisateur qui ne connaît pas nécessairement les limites des systèmes dont il dispose : les ADAS évitent-ils aussi les piétons ou seulement les voitures ? Évitent-ils la collision ou prétendent-ils seulement l'amortir ?

Résoudre une foultitude de failles

Faudra-t-il légiférer pour unifier les technologies et clarifier leurs promesses ? En tout cas, les concepteurs de ces ADAS reconnaissent implicitement les limites de leurs créations, puisqu'elles sont toutes neutralisables par le conducteur. Les constructeurs et les équipementiers sont bien forcés de le

reconnaître : les «faux positifs» - des panneaux, des ombres, des reflets...- perturbent encore souvent les ADAS qui déclenchent alors des freinages inopinés ou des alertes inutiles. Mais faut-il pour autant risquer ainsi le discrédit d'équipements prometteurs en les faisant quasiment "debugger" par les automobilistes ?

Et encore l'article de notre confrère n'évoque-t-il pas toutes ces autres imprécisions des ADAS liées à de mauvais calibrages et/ou à une mauvaise géométrie et/ou à des logiciels inaboutis (voir «[Voiture autonome : mythe moderne ou réalité prochaine ?](#)»). Elle sont pourtant légion : distances de freinage théoriques rallongées, accélérations intempestives lorsqu'une moto vous frôle en remontant une file, désenclenchement face au soleil ou sous la pluie, affolement infondé des détecteurs d'angle mort, absence d'interprétation d'une ligne blanche mal repeinte, etc., etc. Il faut parfois du courage pour lâcher son volant dans un véhicule dit «de niveau 3»...

Comme on oublie aussi l'impact de cette très humaine «*homéostasie du risque routier*» qui pourrait bien se nourrir d'un "effet ADAS". Elle veut que l'on soit toujours tenté de repousser les limites ou d'être "hypovigilant" lorsque l'on se sent protégé par un environnement jugé infaillible et sécurisant...

Pas de voiture autonome sans ADAS parfaits

Rien d'étonnant donc à voir les constructeurs lever petit à petit le pied quant à l'avènement, initialement prévu à court terme, des voitures autonomes. Car ces dernières exigent des ADAS parfaits. PSA a d'ailleurs déjà fait savoir qu'il n'investira plus dans cette trop coûteuse et incertaine course à l'autonomie ultime.

Pour revenir aux États-Unis et au seul freinage automatisé, Wayne Powell, le vice-président des systèmes électroniques de la division Amérique du Nord de Toyota l'a aussi reconnu implicitement. «*Configurer le logiciel de détection de la voiture pour qu'il soit perspicace dans l'identification des dangers, tout en laissant de côté le reste, est un défi*». Et c'est le très sérieux et vertueux Toyota qui vous le dit, le même qui inclut déjà ce freinage automatique sur plus de 90% des voitures qu'il vend aux États-Unis. Un pays où, en 2018, presque la moitié des VN étaient déjà mis à la route avec un freinage automatique...

Et l'après-vente des ADAS, dans tout ça ?

Au niveau mondial, les ADAS sont pourtant très prometteurs. A en croire une étude récente, ce marché pèsera quelque 170 milliards d'euros en 2026, au terme d'une spectaculaire croissance annuelle moyenne (voir «[Marché Adas : croissance annoncée de plus de 21% par an en 1^{ère} monte](#)»). Valeur à laquelle il faudrait aussi ajouter celle de l'entretien-réparation de ces nouvelles fonctionnalités pour en prendre la pleine dimension...

Si en tout cas tout se passe comme prévu. Car pour notre monde de l'après-vente en tout cas, il y a donc une sacrée urgence à améliorer l'efficacité des ADAS. Au sein de notre rédaction, nous l'avons aussi constaté en tant que simples utilisateurs : par leurs multiples réactions inopinées et leur versatilité, les ADAS sont plus souvent anxiogènes que rassurants.

Et si les utilisateurs ne peuvent avoir confiance en eux, ils les déconnecteront. Et s'ils les déconnectent, la prestation tant attendue par l'après-vente risque bien de faire "pshhiiiiit". Pourquoi en effet faire entretenir ce que l'on n'utilise pas ?

Transmis aux constructeurs, aux équipementiers concernés, aux têtes de réseaux et aux réparateurs...

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite