

01.07.2024 - 08:00 Uhr

Du détecteur de fatigue à l'enregistreur de données d'accident : obligations pour toutes les voitures particulières neuves à partir du 7 juillet



Vernier/Ostermundigen (ots) -

Certains systèmes d'aide à la conduite, comme l'alerte de franchissement involontaire de ligne, sont déjà présents sur de nombreuses voitures neuves. À partir du 7 juillet 2024, ce niveau supérieur d'exigences de sécurité deviendra obligatoire pour toutes les voitures particulières nouvellement mises en circulation. Le Touring Club Suisse fait état des principaux dispositifs obligatoires, dont certains fonctionnent parfois à l'insu des automobilistes. Si ces systèmes représentent un plus en termes de sécurité routière, la responsabilité n'en incombe pas moins aux conducteurs et aux conductrices.

Les voitures neuves des dernières années sont déjà équipées de plusieurs aides à la conduite, à l'instar de l'alerte de franchissement involontaire de ligne ou l'aide au freinage d'urgence. À partir du 7 juillet 2024, ces systèmes d'aide à la conduite et d'autres seront obligatoires pour toutes les voitures particulières neuves. Les véhicules déjà en circulation, quant à eux, ne devront pas et ne pourront pas être équipés a posteriori. Bien que ces systèmes contribuent à améliorer la sécurité routière, le TCS attire toutefois l'attention sur le fait qu'ils présentent encore une marge de progression. De plus, ils ne dégagent pas les conducteurs et conductrices de leurs responsabilités.

Système d'alerte en cas de manque de concentration

Toutes les voitures particulières nouvellement mises en circulation doivent être équipées d'un système capable de détecter chez l'automobiliste toute perte d'attention due à la fatigue. Ce système s'active à partir d'une vitesse de 65 km/h, ne peut pas être désactivé et analyse le comportement de conduite à l'aide de capteurs situés dans le véhicule. Il peut s'agir de mouvements effectués avec le volant par le conducteur ou la conductrice qui ne coïncident pas avec le tracé de la route ou avec les marquages latéraux de la chaussée captés par le module de caméra. Le système mesure également la durée du trajet, l'heure de la journée et le mouvement des yeux, par exemple lors d'un changement de voie. Il émet un signal visuel et sonore s'il constate des modifications dans la manière dont l'automobiliste manipule le véhicule et le volant. Jusqu'à présent, il n'était pas obligatoire de disposer d'une caméra dirigée vers la personne au volant. Néanmoins, de nombreux constructeurs installent déjà une caméra qui analyse en permanence la position de sa tête ou son comportement visuel.

À partir du 7 juillet 2024, les nouveaux modèles homologués devront pouvoir détecter non seulement un conducteur fatigué, mais aussi un conducteur distrait, par exemple lorsqu'il utilise un smartphone. D'ici à deux ans, toutes les voitures neuves seront vraisemblablement équipées d'une telle caméra.

Protection des piétons et des cyclistes

L'aide au freinage d'urgence existante sur les nouveaux modèles homologués atteint un niveau supérieur avec un système de freinage d'urgence destiné à protéger les piétons et les cyclistes. Il signale également les piétons qui traversent la chaussée et

effectue si nécessaire un freinage d'urgence. Pour les véhicules qui se trouvent derrière, ce freinage est signalé par des feux stop clignotants et les feux de détresse s'allument lorsque le véhicule est à l'arrêt.

L'enregistreur des données d'accident reconstitue l'accident

L'Event Data Recorder (EDR) est un enregistreur de données lié à un événement et ne peut être analysé qu'après un accident. L'enregistrement n'est effectué qu'en cas d'accident et sur une courte période de cinq secondes avant et 250 millisecondes après l'accident. Les données peuvent servir à reconstituer l'accident ou à continuer à améliorer la sécurité des véhicules. Si aucun accident n'est détecté, la mémoire reste vide. Les données sont enregistrées de manière anonyme.

Protection des données et cybersécurité

Ce système protège les systèmes informatiques du véhicule des pirates informatiques. Les constructeurs automobiles doivent surveiller les menaces potentielles et prendre des mesures tout au long de la durée de vie de leurs véhicules. Différents appareils de commande numériques constituent des portes d'entrée possibles pour une cyberattaque, dont environ 50 à 150 sont installés dans les voitures de classe moyenne et haut de gamme actuelles en fonction de l'équipement. Ceci afin que le fonctionnement dynamique de la voiture - du moteur aux roues et aux freins en passant par la boîte de vitesses -, tous les systèmes d'aide, y compris ceux qui sont désormais également obligatoires, ainsi que le système d'info-divertissement et de communication fonctionnent parfaitement. Les véhicules, et notamment leurs logiciels, doivent être systématiquement contrôlés afin d'y détecter de nouvelles failles.

Des systèmes parfois désactivables

Certains systèmes, comme l'alerte de franchissement involontaire de ligne, peuvent être désactivés. Néanmoins, comme le système se réinitialise régulièrement, il est réactivé à chaque redémarrage du moteur. De manière générale, le TCS recommande aux automobilistes de se renseigner auprès du garage spécialisé du constructeur sur les systèmes d'aide et d'appel d'urgence installés sur leur voiture ou de consulter les informations à cet égard dans le manuel d'utilisation.

Contact:

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.pressetcs.ch | www.flickr.com

Medieninhalte



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100921085> abgerufen werden.