

La voiture assistée, la conduite sous contrôle

MIS EN LIGNE LE 14/09/2016 À 19:56 - PAR PASCAL LORENT

L'aide à la conduite, c'est déjà demain. Elle va envahir peu à peu les habitacles des véhicules, au point de modifier notre rapport à la conduite. Nous avons testé le véhicule autonome.



Ne cherchez pas dans votre rétroviseur, c'est devant vous. Et l'avenir venant toujours plus vite qu'on ne le pense, c'est déjà un peu

aujourd'hui. Raison pour laquelle Aon, société active dans le courtage d'assurance et la couverture de risques, conviait les médias belges à un test de la voiture assistée.

L'automobile assistée, pour l'heure, ce n'est pas une préoccupation grand public. L'examen du parc automobile à disposition le confirme : seules des modèles haut de gamme issus de marques de standing attendent leurs conducteurs. Tesla, BMW, Mercedes, Volvo... Il y en a pour tous les goûts, pas pour tous les budgets. Mais qu'importe ! Tôt ou tard, ces avancées technologiques gagneront tous les habitacles.

Voiture assistée, comment ça marche ?

Préambule : rien ne ressemble plus à une voiture qu'un véhicule assisté. Le tableau de bord est identique, à l'exception d'un levier semblable à celui enclenchant les essuie-glaces – je le sais car je me suis trompé de manette. A son extrémité, un bouton permet d'enclencher la conduite assistée. L'utilisation de la molette règle l'écart souhaité avec le véhicule qui précède. Et une pression vers le haut/le bas offre au conducteur le choix de la vitesse, comme dans n'importe quel régulateur de vitesse.

Quand on use régulièrement du « cruise control », on se dit que la conduite assistée, ça va rouler. Erreur ! Le contact mis, on quitte Diegem en convoi. Direction Bornem. Lancé sur l'E19, on enclenche le logiciel de conduite. Sans aucune indication, le moteur rugit et la carrosserie se lance dans les pneus de ses compagnes de voyage. En file indienne, les bolides s'engagent sur la voie rapide. On ferme la marche et, dès que la plaque minéralogique du pénultième se rapproche, on se sent décélérer en douceur. Mais la jambe est tendue, prête à freiner.

Au volant, on ressent moins d'assurance. Les mains sont agrippées sur le cercle gainé de cuir, qu'elle macule d'une moiteur soudaine tandis que les doigts se crispent. Le pied, lui, exécute une danse d'un genre particulier. Posé sur le talon, il ne touche pas la pédale de frein (ce qui couperait l'assistance) mais n'ose pas se poser à plat, dans une position qui évoquerait la tranquillité d'esprit. Alors il se tortille, comme un animal emmailloté cherchant en vain à se libérer.

Soudain, la circulation ralentit. Travaux. La distance de sécurité rétrécit. Dois-je freiner ? Freiner ? Oui ? Non ? La voiture tranche

avant que le pied ne se pose sur la pédale. « **C'est dur de lâcher prise, hein** », glisse le passager. En effet. On ne range pas dans la boîte à gants deux décennies de conduite intériorisée. Et abandonner **la maîtrise de l'engin dans lequel on se trouve ne se commande pas si aisément.**

Gare au feu !

Passé le chantier, le capot gronde de plus belle tandis que les corps sont attirés vers le dossier du siège. Le trafic est fluide et, après quelques kilomètres, la pression des mains sur le volant se relâche. On se détend, pieds posés sur le plancher, mais pas totalement. Le trajet paraît soudain monotone. La trajectoire un peu plus lâche de la voiture trahit cette prise de confiance. Soudain, trois petits coups font **vibrer la barre de l'embarcation. Dans un moment de distraction, une** des roues a mordu sur le trait pointillé qui délimite la bande de **circulation. Cela n'a pas échappé à l'œil** optique caché dans le bas du rétroviseur : la Mercedes a corrigé elle-même sa trajectoire. **L'insouciance offerte par l'assistance n'est pas sans danger.**

La voiture suit son petit bonhomme de chemin quand, soudain, un autre véhicule décroche et vient se place juste devant. Le coup de frein est net et feutré. A peine de quoi susciter un haut-le-**cœur. Et la** machine a réagi au quart de tour, avant de rétablir une distance de sécurité.

Quittant l'autoroute, le convoi s'engage alors sur une route nationale découpée par une série de carrefour. Le logiciel intègre aussitôt la nouvelle limitation de vitesse. Par contre, quand le feu de signalisation **vire à l'orange (mûre), le SUV poursuit sa** trajectoire sans broncher. Le signal est clair : il est temps pour le conducteur de reprendre les **rênes. Les chevaux (fiscaux) de l'attelage se soumettent. L'assistance au stationnement émet son tintement aigu. Et d'un claquement de** portière, on salue cette **technologie qui, d'ici peu, révolutionnera la** conduite, en lui ôtant un peu de sa spontanéité.

Link: <http://plus.lesoir.be/59370/article/2016-09-14/la-voiture-assistee-la-conduite-sous-controle>