

Conseil national de la sécurité routière

Commission Éducation routière et risque routier professionnel

Impliquer les constructeurs dans l'information et la formation à la bonne utilisation des aides à la conduite

séance du 9 juillet 2019

Contexte et enjeux

La recommandation proposée s'inscrit dans le cadre du dispositif de mise en œuvre de la mesure n° 18 du CISR du 9 janvier 2018 qui fixe comme objectif de développer les connaissances et l'information des usagers sur le véhicule autonome.

Dans leur rapport du 10 octobre 2015 (Sécurité routière et sécurité automobile), les experts du CNSR avaient déjà « préconisé » la nécessité de « former » les conducteurs à l'utilisation des nouvelles technologies. (voir annexe)

La commission « Education routière et risque routier professionnel » fait le constat que les aides à la conduite, de plus en plus nombreuses, qui sont conçues pour apporter un gain en sécurité et confort de conduite, sont souvent soit non-utilisées (désactivées), soit mal utilisées par méconnaissance de leur fonctionnement exact. Or, une mauvaise utilisation peut s'avérer dangereuse. Il convient donc de sensibiliser, informer et, dans certains cas, former les conducteurs à la bonne compréhension et bonne utilisation des aides à la conduite dont ils disposent.

La commission estime que les constructeurs de véhicules ont une part importante dans la responsabilité de la bonne utilisation des aides à la conduite qu'ils proposent et qu'ils sont les mieux placés pour apporter cette information/formation à leurs clients.

En conséquence, les constructeurs devraient s'imposer la mise en place d'une information/formation sur les aides à la conduite pour leurs clients et en supporter le coût.

La recommandation s'articule autour deux axes :

1° - Le premier axe propose la mise en place d'un **dispositif visant à engager les constructeurs dans un dispositif de financement** d'actions de formations sur les aides à la conduite. Pour y parvenir, la voie conventionnelle entre le (ou les) constructeur(s) volontaire(s) et l'Etat devra être privilégiée (à l'instar de ce qui a été mis en place avec les assurances pour le financement d'actions de sécurité routière).

Ce mode de mise en œuvre s'avère plus simple et plus rapide que le recours à la voie législative, indispensable pour contraindre à une telle obligation. La voie législative pourrait néanmoins être envisagée à terme en fonction des engagements recueillis.

Il est indéniable que les constructeurs percevront rapidement tout l'intérêt qu'ils auront à fournir des informations précises et didactiques sur les technologies d'aide à la conduite qui équipent leurs véhicules pour que les utilisateurs se les approprient en toute confiance et parfaite sécurité. Cette mesure permettrait par ailleurs d'anticiper toute « réaction négative » ou « de défense » de la part des consommateurs en cas d'incident en lien avec l'usage d'une de ces aides.

Une action concrète, financée par ce fonds, pourrait en premier lieu consister à réaliser et à maintenir à jour un site internet institutionnel d'informations sur les aides à la conduite (intégré sans doute dans le site officiel « securite-routiere.gouv.fr »). Dans ce cadre, chaque constructeur s'engagerait à mettre à jour ses informations sur ce site pour chacune des aides à la conduite, préalablement à leur commercialisation. Cet exemple d'action apparaît particulièrement intéressant car cette mesure est à la fois « collective » (site internet institutionnel, obligation de mise à jour par les constructeurs ...) et « propre » à chaque constructeur qui aurait une certaine liberté de présentation des informations relatives à ses aides à la conduite (dans le respect du cahier des charges officiel).

Il s'agirait plus spécifiquement de vidéos pédagogiques de formation et de prise en main des aides à la conduite correspondant précisément à chaque modèle de la marque concernée.

2° - Le deuxième axe, qui s'inscrit dans le prolongement du premier, vise de la même manière à recueillir l'engagement des constructeurs pour l'affichage d'un **message systématique de prévention dans toutes les publicités** sur les aides à la conduite, à l'image de ce qui existe dans d'autres domaines (médicaments, alimentation ...). En fonction des engagements recueillis, la voie législative, nécessaire pour imposer une telle obligation, serait mise en œuvre.

Ce projet de recommandation, s'il est adopté, fera l'objet d'un suivi de mise en œuvre par la commission en charge de l'éducation routière et du risque routier professionnel.

Annexe

1. Extrait du Rapport des experts du 10 octobre 2015

Mesure 3 : Développer des modules d'apprentissage de la conduite, en formation initiale ou continue, intégrant l'utilisation des technologies de sécurité préventive.

Présentation

Si ce n'est pas le cas des systèmes de sécurité passive (il n'est pas nécessaire de savoir comment fonctionne un airbag pour qu'il se déclenche...), les systèmes de sécurité préventive (lane departure warning, blind spot, ACC, etc...) et les systèmes de plus en plus connectés et automatisés (ainsi que leur interface avec le conducteur) vont exiger de plus en plus une formation à leur utilisation, la conduite assistée n'étant plus une conduite traditionnelle. La prise en main du véhicule, la compréhension de ces systèmes et leur bon usage ne seront plus aussi intuitifs qu'auparavant (étant donné leur nombre et leur variété), ce qui va nécessiter de les apprendre, de se les approprier, de les utiliser à bon escient et de connaître leurs limites.

Une formation à leur usage doit par conséquent être envisagée, en complément d'une information à leur fonctionnement (publicité, notice d'utilisation, etc...).

Objectif de la proposition

- Former les jeunes conducteurs à l'utilisation des technologies dès l'apprentissage initial de la conduite, à la fois sur le plan théorique par l'ajout d'enseignement spécifique sur le sujet et de questions spécifiques lors de l'épreuve théorique du permis de conduire, et sur le plan pratique lors des phases de conduite sur route et lors de l'épreuve pratique.
- Inciter les organismes de formation post-permis à utiliser des véhicules équipés de technologies pour leur formation et à tester les aptitudes des stagiaires à les utiliser.
- Développer dans les réseaux des constructeurs (succursales, concessions et agents) de bonnes pratiques pour la prise en main des véhicules neufs et d'occasion, notamment développer les discours axés sur la sécurité chez les vendeurs en contact avec la clientèle.

Inconvénients et difficultés envisageables pour sa mise en œuvre

Aucun de caractère majeur. Pour l'essentiel, il conviendra d'équiper les auto-écoles de véhicules possédant les nouvelles technologies, de former les moniteurs à leur utilisation et à leur enseignement. Une autre difficulté est d'allonger le temps de prise en main du véhicule lors de l'achat d'un véhicule neuf et de sensibiliser les vendeurs de véhicules d'occasion (notamment les particuliers) à la nécessité d'une prise en main lors de la vente.

2. Arguments pour obtenir l'adhésion des constructeurs au projet

On sait aujourd'hui que même les géants de l'industrie peuvent, à un moment donné, faire face à des attaques visant à les responsabiliser juridiquement sur le caractère dangereux que peuvent représenter leurs produits ou l'augmentation des risques physiques qu'ils peuvent provoquer chez leurs « clients ».

Or aujourd'hui, le caractère dangereux des nouvelles technologies dans les véhicules commence à être pointé du doigt. Une étude récente⁽¹⁾ menée par la American Automobile Association Foundation for Traffic Safety (AAA) démontre que les nouvelles technologies embarquées dans les véhicules diminuent sensiblement l'attention des conducteurs au volant, et que « des actions simples pour les conducteurs deviennent compliquées, et requièrent plus d'efforts pour les réaliser ». L'utilisation de ces nouvelles technologies accentue ainsi les risques de « conduite distraite », qui est déjà responsable aux Etats-Unis pour 16% des accidents mortels (2).

¹ <http://newsroom.aaa.com/2017/10/new-vehicle-infotainment-systems-create-increased-distractions-behind-wheel/>

² <https://www.aaafoundation.org/distracted-driving>

La AAA estime désormais que ces nouvelles technologies embarquées sont plus dangereuses encore que l'utilisation du téléphone portable au volant, et qu'il existe un vrai risque qu'elles augmentent le nombre d'accidents sur les routes, au lieu de les diminuer. En effet, de plus en plus d'automobilistes n'effectuent plus les contrôles nécessaires pour assurer leur sécurité au volant, et font excessivement confiance à leur voiture et à ses Systèmes Actifs d'Aide à la Conduite (ADAS). Au Canada, un représentant de la Police de l'Etat de l'Ontario a ainsi récemment déclaré (3) que : *« Notre plus grande préoccupation en ce moment est la hausse des accidents liés à la conduite distraite. Nous observons une augmentation du taux d'accidents aux États-Unis et au Royaume-Uni liés à ce phénomène et nous essayons de le combattre, mais c'est difficile. Par exemple, récemment, un automobiliste ayant renversé un motard s'est justifié en disant que son alerte de changement de voie ne s'était pas déclenchée. Nous observons donc une diminution des actions essentielles pour assurer sa sécurité, de la part du conducteur, lorsqu'il est au volant, comme le contrôle de l'angle mort. »*

En conséquence, la Fédération Internationale de l'Automobile a récemment rappelé l'importance d'expliquer aux conducteurs l'ensemble des fonctionnalités des nouvelles technologies, leurs limites, ainsi que ce qui est attendu d'eux quand ils les utilisent.

Aux Etats-Unis, le National Safety Council, l'équivalent du Conseil National de la Sécurité Routière a lancé la plateforme My Car Does What.

Il s'agit d'une plateforme destinée à éduquer les conducteurs sur l'utilisation des nouvelles technologies pour assurer une conduite plus sûre. La plateforme leur apporte ainsi les réponses aux questions suivantes :

- Comment fonctionnent ces technologies ?
- Quand devraient-elles être utilisées ?
- Comment peuvent-elles m'aider ?
- Est-ce que je les ai dans ma voiture ?

Ces réponses sont apportées sous la forme de vidéos pédagogiques sur une multitude d'ADAS, dont la caméra de recul, les angles morts, l'alerte de collision avant, ainsi que d'autres systèmes qui aident les conducteurs à éviter ou réduire la gravité d'un accident.

³ <http://driving.ca/auto-news/news/are-safer-cars-making-drivers-more-dangerous>