

Conseil national de la sécurité routière

Commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures

De la bonne utilisation des aides à la conduite

Recommandation adoptée en séance plénière le 28 novembre 2022

Le champ de cette recommandation se limite aux aides à la conduite, hors délégation complète au véhicule qui fera l'objet d'une future recommandation.

I- Contexte et Enjeux :

Les avancées technologiques ont permis de concevoir des aides à la conduite (ADAS Advanced Driver Assistance System) permettant d'assister le conducteur dans différentes situations de conduite. En fonction de leur finalité, il existe plusieurs familles d'aides à la conduite (cf. travaux en cours du comité des experts du CNSR). Les aides dédiées à la sécurité visent à prévenir les accidents ou à en réduire les conséquences non seulement pour les occupants du véhicule mais aussi pour les autres usagers tels que les piétons, les cyclistes et les deux roues motorisées.

La classification des niveaux d'automatisation, établie à partir de critères de l'ingénierie, inclut les véhicules équipés des aides à la conduite et laisse penser à une progression continue de l'automatisation. Or, il n'en est rien pour le conducteur sur le plan cognitif. En effet, il existe de véritables ruptures d'un point de vue facteur humain dans sa gestion de la conduite. Les aides à la conduite n'ont pas la capacité de se substituer au conducteur qui doit donc surveiller le contexte routier, assumer tout ou partie de la conduite et superviser les aides.

Par ailleurs, ces dispositifs sont susceptibles d'entraîner une perte de vigilance liée à la monotonie de la supervision et/ou conférer un sentiment de surconfiance favorisant l'engagement du conducteur dans d'autres tâches que celle de la conduite. Ils peuvent aussi engendrer des effets pervers avec de nouveaux risques en cas de mauvaise utilisation (volontaire ou non) en dehors des cas d'usage prévus. L'absence d'harmonisation des aides à la conduite entre constructeurs et entre modèles d'une même marque (ergonomie, typologie, effets) complexifie la tâche de supervision. Un vocable identique peut correspondre à des dispositifs qui n'auront pas les mêmes effets sur le comportement du véhicule.

II- Recommandation :

Au regard de ce constat, **la commission propose les recommandations suivantes :**

1. Traçabilité de l'équipement du véhicule dès l'immatriculation

Imposer la transparence et la traçabilité, tout au long de la vie du véhicule, de son niveau réel d'équipement en aides à la conduite en corrélation avec le certificat d'immatriculation. Il importe que le conducteur et les acteurs ayant légalement ou réglementairement à en connaître en soient parfaitement informés.

2. Prise en main d'un véhicule par le conducteur

Engager un processus de normalisation international afin d'élaborer et promouvoir un document synthétique unique à chaque véhicule présentant l'équipement en aides à la conduite du véhicule concerné. Ce document en dresse la liste assortie des liens vers les supports pédagogiques pour décrire leurs actions, qu'elles soient activées par défaut, ou volontairement activables par le conducteur.

3. Formations aux aides à la conduite.

- 3.1 Pour les nouveaux conducteurs : inclure dans le programme national de formation initiale à la conduite la prise en mains et les précautions d'usage de toutes les aides à la conduite sur les différents réseaux routiers.
- 3.2 Pour les autres conducteurs : inclure dans les programmes nationaux de formations post-permis, y compris pour les accompagnateurs lors de la conduite accompagnée, la prise en mains et les précautions d'usage de toutes les aides à la conduite sur les différents réseaux routiers.

4. Information au conducteur

- 4.1 Imposer la mise à disposition, dans une relation contractuelle (employeurs, loueurs ...), de la liste des aides à la conduite présentes dans le véhicule concerné, assortie des liens vers les supports pédagogiques pour décrire leurs actions, qu'elles soient activées par défaut, ou volontairement activables par le conducteur.
- 4.2 Informer sur la prise en mains et les précautions d'usage à certains moments de la vie du conducteur, par exemple à l'occasion des différents échanges avec son assureur, à la réception d'une contravention, lors des stages de sensibilisation à la sécurité routière, lors des contacts avec les professionnels de l'automobile ou des différents contacts avec l'Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS)...

5. Communication et sensibilisation

- 5.1 Mettre en place des supports de communication grand public sur le bon usage des aides à la conduite (notices, vidéo, animations ...) réalisés et/ou promus par les différents acteurs de la sécurité routière.
- 5.2 Mettre en œuvre des campagnes nationales d'information à destination du grand public pour soutenir la promotion de ces supports de communication.