



Quelques réflexions sur la route des vacances

Par
Thierry Morin *



« Cent ans
d'automobile,
c'est cent ans
d'innovations
et cent ans
de démocratisation »

Parcourant, comme la plupart d'entre vous en cette période estivale, le réseau routier français, et constatant, comme tout un chacun, la dangerosité du comportement de quelques automobilistes inconséquents, j'ai quand même fini par me rassurer en me disant qu'en termes de sécurité routière, chers automobilistes, nous n'avions encore rien vu.

Les progrès, pourtant déjà colossaux accomplis par les automobiles modernes, ne font en effet que préfigurer les améliorations spectaculaires que les constructeurs s'approprient à commercialiser massivement au cours des prochaines années. De nouvelles technologies révolutionnaires embarquées nous permettront de prendre enfin la route dans un climat apaisé. Il s'agit cependant de ne pas se tromper de débat : rien ne remplacera vraiment la responsabilité du conducteur. Et c'est tant mieux.

En matière automobile, la sécurité doit se définir à travers ses deux composantes principales : active et passive. La sécurité

passive, tout d'abord, est la plus facilement identifiable. C'est celle qui protège les passagers au moment de l'accident. De ce point de vue, une voiture achetée en 2008 ressemble peu à celle acquise dix ans plus tôt. Dans un parc automobile dont l'âge moyen vient de passer à huit années, c'est à méditer. Généralisation des airbags, déformation de la colonne de direction, zones d'absorption de chocs programmées, protection renforcée des inflammables sont venues progressivement grossir le catalogue de ces protections passives.

Mais le plus spectaculaire concerne la sécurité active. Les défis d'une sécurité routière améliorée, ceux grâce auxquelles les statistiques de décès et de blessés graves ne peuvent et ne doivent que poursuivre leur pente fortement déclinante, sont principalement concentrés dans la très courte période qui précède l'accident. Or, ici, les problématiques sont d'autant plus complexes qu'elles jouent à deux niveaux : dans le lien qui unit le conducteur à son automobile – a-t-il le bon réflexe ? – et dans celui qui lie l'automobile à son environnement – si le sol est glissant ou s'il y a du brouillard par exemple.

Les solutions « mécatroniques » à cette équation sont connues : ABS, EPS, phares au xénon qui reproduisent la lumière de jour, radars de détection qui repèrent de nuit jusqu'à 250 mètres un obstacle non encore vu à travers la lumière des phares (portée de 150 mètres), ou bien encore un calculateur qui évalue la distance séparant l'automobile d'un obstacle et capable d'arrêter seul la voiture, dès lors que la réaction du conducteur est apparue insuffisante.

Extrapolée à la conduite de demain, la philosophie d'un équipementier comme Valeo devient limpide : il s'agit de laisser agir le pilote tant qu'il est raisonnable, et d'intervenir malgré lui dans le cas contraire.

C'est un challenge passionnant. Et pour ainsi dire illimité. Pourquoi ? Parce que nos ingénieurs sont fantastiques. J'ai eu ainsi l'occasion de monter récemment à bord d'un prototype dans lequel, assis à la place du conducteur, j'ai fait le tour d'un bloc d'immeubles, puis me suis garé, tout en restant les bras croisés. J'aurai même pu le faire en lisant *Le Figaro* ! Alors, direz-vous, ces progrès annoncés soulèvent au moins deux questions. D'abord, ne risque-t-on pas de déresponsabiliser le conducteur à force de réduire et sa capacité d'attention et son plaisir de conduire ? La question fut déjà posée trente ans plus tôt avec le développement des boîtes automatiques, de la limitation de vitesse ou encore de l'ABS.

Le renforcement de la sécurité routière est inéluctable. Et cela partout dans le monde. Et comme me le faisait remarquer un grand professeur de médecine, limitez la vitesse à 80 km/h sur les autoroutes et les accidents ne seront plus mortels. Une vitesse raisonnable est cependant nécessaire pour répondre au besoin de mobilité de la population. Alors sécurisons la voiture. Ensuite, qui va pouvoir payer ces innovations ? Le rôle des pouvoirs publics sera, à cet égard, déterminant. Seule la contrainte réglementaire permettra de généraliser ces innovations, car seule l'économie d'échelle en fera chuter les prix. Cent ans d'automobile, c'est cent ans d'innovations et cent ans de démocratisation. Au prix d'une sécurité sans cesse accrue.

* PDG de Valeo