

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le 23 juin 2017

Les systèmes de détection de la fatigue pas efficaces**Une étude de l'IBSR montre que seulement 15% des signaux qu'ils émettent le sont à bon escient**

Dans quelques jours auront lieu les premiers départs en vacances et apparemment, tous les moyens sont bons pour lutter contre la fatigue au volant. Une enquête européenne¹ montre par exemple que plus de 40% des conducteurs belges grignotent et 6%... téléphonent au volant ! Certains utilisent même des moyens techniques pour lutter contre le risque d'endormissement. L'IBSR en a testé quelques-uns et a constaté qu'ils ne réagissaient pas toujours de manière opportune : seulement 15% des signaux émis l'étaient à bon escient.

Enquête européenne*Plus d'1 Belge sur 4 s'est déjà assoupi brièvement au volant*

Selon une récente enquête européenne, 13% des conducteurs belges avouent avoir empiété sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur le bas-côté de la route à cause d'un moment d'assoupissement. 28% d'entre eux ont par ailleurs eu l'impression de s'être assoupi pendant quelques secondes au volant, soit un pourcentage supérieur à la moyenne européenne (25%).

Fatigués, 6% des conducteurs prennent alors... leur GSM

Pour lutter contre la fatigue au volant, une grande majorité des conducteurs belges choisissent de faire une sieste (87%). D'autres discutent avec un passager (83%), mettent de la musique (63%), conduisent la fenêtre ouverte (60%), boivent du café (54%) ou grignotent (43%). Plus inquiétant, 6% des conducteurs qui se sentent fatigués choisissent alors de... téléphoner au volant, ce qui est la plus mauvaise des solutions. Rappelons que seule une sieste d'une vingtaine de minutes permet de lutter efficacement contre le risque d'endormissement au volant. Les autres moyens ne sont que de « fausses bonnes idées ».

Etude de l'IBSR*De nouveaux systèmes sur le marché*

Ces dernières années, différents systèmes techniques ont été développés pour aider le conducteur à détecter les premiers signes de fatigue et l'inviter à s'arrêter. A côté des systèmes intégrés directement aux véhicules, des détecteurs « mobiles », plus coûteux, ont été mis sur le marché. Le conducteur peut les porter sur lui ou les installer dans son véhicule. Ils ont pour objectif commun de prévenir en cas de somnolence mais possèdent chacun leur mode de détection. Dans l'étude de l'IBSR, trois types de systèmes ont été testés en conditions réelles par des conducteurs présentant un risque élevé de fatigue au volant.

¹ « Les Européens et la conduite responsable », La Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable, 2017.



- 1) Une **bague anti-somnolence (189€)** : elle analyse continuellement l'activité électrique biologique du majeur et de l'index. Il existe 2 niveaux d'alerte : une vibration lorsque la bague détecte une baisse de l'attention progressive et une sonnerie associée à une vibration en cas de baisse importante de l'attention.



- 2) Un **avertisseur de radar (177€ + 144€ d'abonnement)** : il a aussi une fonction anti-somnolence. Il se déclenche en fonction du comportement de conduite, de l'heure de départ et de la durée du trajet. Lorsqu'il réagit, l'appareil interroge le conducteur sur son état physique et lui conseille de faire une pause.



- 3) Un **capteur de mouvements oculaires (240€)** : placé sur le tableau de bord du véhicule, sa fonction est d'analyser en continu les mouvements oculaires. Lorsque le système détecte une variation significative au niveau de la pupille, il déclenche immédiatement une alerte sonore.

L'avertisseur de radar ne donne qu'un signal sur 50 trajets !

L'étude de l'IBSR montre que les systèmes sont peu efficaces. Certains modèles donnent trop rapidement un avertissement ; d'autres n'émettent aucun signal malgré un état de fatigue avancé.

Sur la cinquantaine de trajets effectués avec l'avertisseur de radar, les volontaires n'ont enregistré qu'un seul avertissement, et ce après plus de 4h de route sans pause ! L'appareil le plus fiable aux yeux des conducteurs était le capteur de mouvements oculaires dont 1 signal sur 7 (14,9%) était considéré comme justifié. Mais même quand le signal retentit, le conducteur ne s'arrête pas chaque fois. Les conducteurs ayant participé à l'étude considèrent tous être en mesure d'évaluer correctement leur état de fatigue et de savoir quand ils doivent s'arrêter. Par conséquent, ils semblent faire plus confiance en leur capacité d'autoévaluation qu'aux signaux donnés par l'appareil. Certains chauffeurs vont même jusqu'à éteindre l'appareil pour pouvoir continuer à rouler sans être gêné par le signal sonore.

Bref, la réaction des chauffeurs face à un signal d'alarme jugé correct n'est pas toujours adéquate. Si certains (les plus sensibilisés au problème de la somnolence) prennent la bonne décision de s'arrêter pour faire une sieste, d'autres réagissent de manière inappropriée (ouvrir une fenêtre, grignoter, augmenter le volume de la musique, etc.)

Conclusion

Les détecteurs « mobiles » de somnolence ne semblent donc pas être aujourd'hui la solution pour pallier ce problème. Les personnes ayant participé à l'étude ne leur font pas encore confiance et sont plutôt demandeurs de modèles intégrés aux véhicules. La technologie évoluant à toute vitesse, on peut s'attendre à un développement rapide de tels systèmes utilisant une combinaison d'indicateurs (physiologiques, analyse de conduite, etc.). Même si ces outils seront certainement plus fiables, il conviendra toujours de prendre ses précautions avant un long trajet, notamment partir après avoir suffisamment dormi et faire une pause toutes les 2 heures pour s'aérer et faire un peu d'exercice.

Personne de contact:

Benoit Godart, porte-parole IBSR: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20



Institut Belge pour la Sécurité Routière
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42
info@ibsr.be - www.ibsr.be - BE 0432.570.411