

Freiner, c'est (se) contrôler.

L'avancée technique a permis l'avènement de deux systèmes déterminants en cas de freinage imprévu : l'assistance au freinage d'urgence (AFU) et l'antiblocage des roues (ABS). Toutefois, malgré l'indéniable progrès qu'ils représentent, le conducteur reste l'acteur principal de sa sécurité. Attention, ça freine !

Un court moment de distraction et l'on "oublie" de freiner avec une marge de sécurité suffisante. La vitesse ne baisse pas, la distance diminue... c'est le choc assuré ! Heureusement, le système d'assistance intervient. Alerte sonore, puis déclenchement du freinage : le calculateur de distance a très vite compris que, sans une intervention automatique, immédiate et maximale sur les freins, la collision avec l'obstacle détecté était inévitable. Qu'aurait-il fallu faire ? D'abord, ne pas se laisser distraire pour engager une phase de décélération et de freinage progressif, plus confortable et plus sûre, en particulier pour les autres usagers. Rester maître de son véhicule, c'est une idée rabâchée depuis très longtemps mais qui reste frappée au coin du bon sens.

"Les assistants de freinage d'urgence installés aujourd'hui ne rendent en aucun cas inutile le freinage complet par le conducteur, surtout en ville, dans les encombrements, où le risque de distraction est élevé. Ils ne doivent et ne peuvent remplacer la vigilance du conducteur. Ils sont une aide en cas de défaillance, pas un système de confort, conçus pour tenter d'éviter un choc, mais certainement pas pour réaliser un freinage progressif et complet" rappelle Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive.

Effectivement, l'assistance au freinage d'urgence intervient lorsqu'il est déjà trop tard pour assurer le ralentissement normal et l'arrêt complet du véhicule qu'il équipe. À ce titre, un conducteur ne saurait lui déléguer sa sécurité, contrairement à un ESP (Electronic Stability Program) qui, en phase de roulage, calcule et corrige la trajectoire d'un véhicule en freinant légèrement ses roues et en agissant sur le couple.



Et l'ABS alors ?

L'ABS (Anti-lock Braking System ou Anti Blocage de Sécurité) est un système ancien qui s'est progressivement amélioré jusqu'à se faire (presque) oublier. Dans les faits, un conducteur se souvient qu'il dispose d'un ABS en cas de freinage immédiat et brutal, ou lorsque les conditions d'adhérence au sol sont précaires (chaussée mouillée, neige, verglas).

Le principe de l'ABS est assez simple. Des capteurs disposés dans les quatre roues d'un véhicule permettent de déterminer, en phase de freinage, l'instant où une (ou plusieurs) roue(s) se bloque(nt). Dès lors, la pression de freinage va légèrement diminuer afin que la roue bloquée retrouve sa rotation. Le bénéfice est immédiat : le véhicule, en étant ralenti par phases successives, ne risque plus de glisser sur la chaussée comme un poids mort. Mieux encore, en retrouvant leur rotation, même par à-coups, les roues permettent au conducteur de garder sa capacité directionnelle. Il peut ainsi tenter d'éviter un obstacle tout en freinant.



Information presse

Adaptez ses réflexes

« Si un accident est imminent, il faut immédiatement freiner à fond et maintenir la pression maximale sur la pédale jusqu'à l'arrêt complet de son véhicule » souligne Reinhard Buchsdrücker, instructeur de conduite auprès de l'organisme d'expertise DEKRA en Allemagne. « Pendant la phase de freinage, pensez que vous avez encore la possibilité de modifier la trajectoire en tournant le volant grâce à l'antiblocage. » Répétons que la vibration de la pédale de frein est normale et qu'il convient de ne pas en tenir compte.

En outre, l'automobiliste doit éviter la posture consistant à se caler au fond du siège, les bras tendus. En cas de choc, les conséquences peuvent être inutilement dommageables : les articulations du bras (particulièrement les poignets) risquent de gravement souffrir, tout comme les clavicules.

« Dans une situation d'urgence, le conducteur doit être capable de déclencher la bonne réaction en quelques fractions de seconde et être conscient de la réaction du véhicule. Il ne peut le faire que s'il est entraîné à adopter le bon comportement. Il est donc nécessaire de s'entraîner au freinage d'urgence sur un terrain approprié. Si l'on utilise un véhicule que l'on ne connaît pas, par exemple une voiture de location, le freinage d'essai au début du voyage devrait être tout aussi standard que la familiarisation avec les commandes et les systèmes d'assistance avant de prendre la route » conclut Reinhard Buchsdrücker. Une expérimentation utile... pour ne plus être pris au dépourvu !

Le groupe DEKRA édite chaque année un rapport européen de sécurité routière. Retrouvez toutes les éditions sur [dekra-roadsafety.com](https://www.dekra-roadsafety.com).

Image ©DEKRA SE

À propos de DEKRA :

DEKRA a été fondée en 1925 pour assurer la sécurité routière par l'inspection des véhicules. Avec un champ d'action beaucoup plus large aujourd'hui, DEKRA est la plus grande organisation indépendante d'experts non cotée au monde dans le secteur des essais, de l'inspection et de la certification. En tant que fournisseur mondial de services et de solutions complètes, nous aidons nos clients à améliorer leurs résultats en matière de sûreté, de sécurité et de développement durable. En 2023, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de près de 4,1 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement près de 48 780 personnes qui offrent des services d'experts qualifiés et indépendants dans environ 60 pays sur les cinq continents. Avec une note de platine attribuée par EcoVadis, DEKRA fait désormais partie du premier pour cent des entreprises durables classées.

À propos de DEKRA Automotiv SAS :

Numéro 1 mondial avec 28,5 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotiv SAS gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1710 établissements l'ensemble du territoire national pour des contrôles techniques VL (1560 centres) et PL (150 centres) garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité.

DEKRA Automotiv SAS gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise près de 6.5 millions de contrôles par an. Acteur engagé au profit de la sécurité routière, DEKRA Automotiv SAS poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 1925 en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotiv SAS mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre. (Sites [dekra-norisko.fr](https://www.dekra-norisko.fr) / [dekra-pl.com](https://www.dekra-pl.com)).