

Le Park Assist 3.0 Volkswagen a besoin de 80 cm d'espace supplémentaire pour se garer



Rechercher quotidiennement une place de stationnement prend du temps et peut s'avérer pénible.

Lorsqu'un emplacement de stationnement est disponible, le système d'aide au stationnement Volkswagen aide les [conducteurs](#) depuis plus de 20 ans en leur simplifiant la vie.

Les systèmes d'assistance disponibles ont connu une **amélioration constante au fil des années**.

Le signal sonore a suivi l'aide visuelle.

Le radar d'aide au stationnement est proposé pour la première fois en 2006 sur une Volkswagen.

Il y a 12 ans, Volkswagen a été le premier constructeur [automobile](#) à proposer un radar d'aide au stationnement avec pilotage automatique.

En **1997**, un bip est mis dans une [Volkswagen Golf Mk 4](#). **Quatre capteurs à ultrasons** situés au niveau du pare-chocs arrière ont été à la base de l'émergence du système de contrôle de la distance de stationnement.

En **2005**, Volkswagen double le nombre de capteurs dans une [Passat](#) avec **huit capteurs**. La Passat B5 est équipée, à l'avant et à l'arrière, de capteurs qui émettent un signal sonore de contrôle de distance de stationnement.

En **2006**, Volkswagen propose un **radar d'aide au stationnement avec direction assistée**. Ce système prend en charge automatiquement les manœuvres en agissant sur la direction pour adopter la trajectoire idéale pour se garer. Le Park Assist se charge d'évaluer la place disponible, de calculer la position de départ et d'agir sur la direction, alors que le conducteur n'a plus qu'à accélérer et freiner.

Le système nécessite une **marge de tolérance rarement rencontrée dans les zones urbaines pour se garer**: « longueur du véhicule plus 1,40 mètre ».

Au fil des années, le Park Assist a bénéficié d'**avancées technologiques**.

En **2010**, Volkswagen franchit une étape avec l'Optical Parking System (OPS). Les **lignes**

affiches l'écran permettent de visualiser les distances par rapport aux abords du véhicule lors des manœuvres de stationnement.

La **marge de tolérance** est réduite à « 90 centimètres plus la longueur du véhicule ».

En **2012**, le système OPS à **360 degrés**, affichant toute la zone autour du véhicule, équipe la [Golf](#).

Le Park Assist 2.0 offre la possibilité de se garer en bataille. Grâce à des algorithmes toujours plus complexes, les **12 capteurs à ultrasons** installés sur le véhicule permettaient d'évaluer systématiquement et précisément l'[environnement](#).

En **2015**, le Park Assist 3.0 a besoin de **80 cm d'espace supplémentaire pour se garer**.

En 12 ans, l'aide au stationnement est parvenu à maîtriser un nombre important de situations de stationnement avec le Park Assist 3.0.

Une Volkswagen équipée du Park Assist 3.0 **peut se garer toute seule dans des places de stationnement disposant de 80 cm d'espace supplémentaire, soit en créneau ou en bataille**. Il est possible de se garer **perpendiculairement au trottoir en marche avant**. Le **freinage assisté d'urgence** élimine pratiquement intégralement les collisions de stationnement **dans les limites du système** ou, au moins, minimise les dégâts. Si le système détecte une situation d'urgence, il freine automatiquement.

Cette évolution sur près de 20 ans démontre la *lenteur du développement technologique sur des fonctions quotidiennes simples*.

Il aura ainsi fallu près de 20 ans et des investissements importants pour que la technologie soit capable d'effectuer une action courante et simple de la vie quotidienne de la vie d'un conducteur: se garer, c'est à dire **parcourir quelques mètres entre deux voitures à l'arrêt en marche arrière et en marche avant**.

Cette relative lenteur technologique éclaire les **scénarios parfois utopiques de déploiement de la conduite autonome** confrontée à la complexité technique de certaines actions simples, comme le simple fait de franchir un passage, et à l'interdépendance des technologies.

Par ailleurs, les différentes fonctions contribuant à la conduite autonome fonctionnent toutes "dans les limites du système", limites difficilement opposables dans le cadre de la conduite autonome, à moins de limiter la conduite autonome à quelques kilomètres sur autoroute, spécifiquement aménagés et dotés de toutes les technologies requises.

L'**accident mortel récent d'un taxi autonome Uber avec un piéton** en Arizona montre les limites, actuelles et futures, de la technologie de conduite autonome.

En matière de conduite autonome, la société n'acceptera pas la commercialisation de véhicules autonomes dont la sécurité intégrale et totale n'aurait pas été démontrées dans les faits.

La **tolérance sera de zéro**.

À
À

À
À

Eric Houquet, 28/03/2018