

# ESP UN VRAI GAGE DE SÉCURITÉ

APRÈS LA CEINTURE DE SÉCURITÉ, L'ABS ET LES AIRBAGS, L'ESP (CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE TRAJECTOIRE) COMMENCE À S'IMPLANTER DANS LES VOITURES. À CAUSE DE PROBLÈME DE COÛT, CET ÉQUIPEMENT EST MALHEUREUSEMENT TRÈS PEU RÉPANDU SUR LES UTILITAIRES. UNE INEPTIE AU REGARD DU GAIN PROCURÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.



Mis au point il y a une dizaine d'années, l'ESP apporte un gage de sécurité indéniable, démontré par des analyses scientifiques. Une étude récente de l'administration américaine a prouvé que l'ESP pourrait, s'il était généralisé, sauver 10.000 vies aux États-Unis. C'est le deuxième élément le plus efficace après la ceinture de sécurité. Cette étude fixe l'impact de la ceinture de sécurité à 14.000 vies sauvées chaque année, l'ESP 10.000 et l'airbag 2500.

Pourtant, une enquête nationale récente, qui a porté sur 4000 véhicules, dénombre que 2% seulement des VUL sont équipés d'ESP. Loin derrière, l'airbag conducteur (57%) et l'ABS (33%). Heureusement, certains constructeurs tels que Mercedes proposent de plus en plus cet équipement en série ou en option.

## LA FONCTION DE L'ESP

L'ESP est un équipement entièrement électronique qui sert d'assistance en cas de perte de contrôle du véhicule. En pratique, ce dispositif permet de garder la trajectoire souhaitée par le conducteur et, par conséquent, d'en conserver la maîtrise dans les limites physiques du véhicule. Sur

sol humide ou en situation d'urgence, cet atout se révèle considérable.

Sans cet équipement, et à partir d'une certaine vitesse de franchissement (environ 50 km/h dans des conditions d'essais bien particulières), le véhicule peut devenir incontrôlable et impliquer des conséquences dangereuses, comme un tête-à-queue ou une sortie de route.

L'ESP, quand il se déclenche, peut toutefois être déroutant au premier abord. Car le système électronique du véhicule prend véritablement les "commandes". Dans les faits, vous n'aurez plus aucun moyen d'agir sur les pédales d'accélérateur et de frein. Le véhicule est en effet capable de freiner lui-même, voire de tourner le volant avec les ESP les plus évolués.

## LES AVANTAGES SPÉCIFIQUES AUX VUL

Nous venons de le voir, l'ESP minimise les écarts de conduite et les sorties de route en général. Un point non négligeable qui prend encore plus de valeur pour les utilitaires. Car ces derniers possèdent une tenue de route différente suivant qu'ils soient à vide, en charge et même en surcharge. Les accès au chantier peuvent également être

boueux et "dangereux" à cause de la différence d'adhérence subite entre chemin de terre et route bitumée. Or, la généralisation de cet équipement vous permettrait de bénéficier du même niveau de sécurité intrinsèque quel que soit l'état de la route.

## LES DIFFICULTÉS POUR GÉNÉRALISER L'ESP

Il est tout d'abord d'ordre technique. Sur un chantier, par exemple, l'ESP ne parviendra pas forcément à gérer la faible adhérence et "immobilisera" votre utilitaire. Un problème rare qui se pose essentiellement dans les côtes où accélérer est indispensable. La solution serait de pouvoir complètement déconnecter l'ESP. Or, aujourd'hui, parmi tous les constructeurs, seul BMW propose cette facilité.

Le second problème est tout simplement d'ordre économique. Tant que cet équipement ne sera pas proposé en série par les constructeurs, son acquisition en option restera onéreuse et donc dissuasive pour les entreprises.

La conclusion revient à **Guy Maugis**, président de Robert Bosch France : "Nous avons fait un calcul qui vaut ce qu'il vaut, il vaut mieux dépenser quelques centaines d'euros de plus pour un ESP, plutôt que d'avoir un collaborateur qui se tue sur la route".

■ PATRICE STEFF

# 65