

L'État enquête sur les « freinages fantômes »

Depuis plusieurs semaines, des témoignages d'automobilistes victimes de freinages d'urgence intempestifs de leur voiture se multiplient. Des experts avancent plusieurs hypothèses pour les expliquer.

Lancée à pleine vitesse, une voiture pile automatiquement et provoque un accident. La scène semble tout droit sortie d'un film de science-fiction et pourtant de nombreux automobilistes affirment l'avoir vécue. Ce phénomène dit des « freinages fantômes » prend une telle ampleur que le gouvernement a lancé une enquête avec l'aide des constructeurs et équipementiers.

Au volant de sa Peugeot 208 « **presque neuve** », Élise (les témoins ont préféré ne pas donner leur nom de famille, NDLR) a vécu ce scénario en avril 2024. « **J'étais sur une deux voies et lorsque j'ai voulu ralentir en raison de travaux, la voiture a enclenché un freinage fantôme. Elle est passée de 90 km/h à 0 km/h en un instant. Cela a été si brutal que j'ai pensé avoir actionné le frein à main mais ce n'était pas le cas** », relate la Costarmoricaïne qui a eu un accident avec le poids lourd qui la suivait. Contactée par le ministère des Transports, elle espère contribuer à l'enquête en cours.

Des outils qui « indéniablement sauvent des vies »

À Besançon, au volant de sa Tesla modèle Y de septembre 2024, Gaëlle a eu un accident aussi provoqué par un freinage intempestif. « **Je roulais à 110 km/h, il pleuvait et le freinage d'urgence s'est enclenché automatiquement. La voiture a pilé entraînant un tête-à-queue qui s'est terminé dans la glissière de sécurité** », relate la conductrice. « **Le rapport remis par Tesla confirme que je n'ai pas levé l'accélérateur ni freiné** », souligne la médecin.

L'outil de freinage d'urgence est obligatoire sur tous les véhicules



Le phénomène dit des « freinages fantômes » prend une telle ampleur que le gouvernement a lancé une enquête avec l'aide des constructeurs et équipementiers

PHOTO : BAZZ CHIBANE, GETTY IMAGES, ISTOCKPHOTO

neufs depuis 2022 mais depuis l'alerte lancée par une conductrice début août, de nombreux automobilistes font état de défaillances du dispositif. La plupart des marques de véhicules semblent concernées. Parmi les constructeurs contactés, seul Stellantis a répondu : « **Nous sommes à la disposition des autorités pour apporter notre contribution** », avance le géant automobile.

« **Le freinage d'urgence automatique (AEB) s'appuie sur des capteurs qui détectent en permanence la présence d'un obstacle (piéton, cycliste, véhicule ou objet fixe)** »,

explique Christophe Theuil, vice-Président de la fédération française de l'expertise automobile. L'expert reconnaît que le système n'est pas infaillible et identifie plusieurs hypothèses comme une météo défavorable « **qui peut perturber les capteurs ou des limites technologiques avec des capteurs mal calibrés par exemple après un changement de pare-brise. L'absence de mises à jour des logiciels ou l'interaction avec d'autres systèmes** », sont autant d'explications possibles.

« **Dans l'histoire des aides à la conduite, il y a toujours eu des essaya-**

ges de plâtres problématiques, rappelle Bernard Jullien, spécialiste de l'industrie automobile. **Cela pourrait remettre en cause le fait de rendre obligatoire celles qui génèrent des surcoûts importants** ».

L'occasion d'un retour en arrière pourrait être saisie par les constructeurs. En attendant, « **il est possible de désactiver ces options mais les automobilistes se privent d'une aide à la conduite qui, indéniablement, sauve des vies** », rassure Christophe Theuil.

Mathilde GOLLA.

Airbags, ceintures... pourquoi les rappels de véhicules augmentent

Les véhicules suspects de freinage intempestif pourraient bientôt rejoindre la longue liste des rappels de véhicules. Ces derniers mois, ils se sont multipliés. Dernier en date, le 15 août, le site public Rappel Conso a lancé un rappel sur des modèles de Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Alfa Romeo et Jeep. Les raisons sont diverses. Les Peugeot 308 seraient équipées de ceintures de sécurité défaillantes, et certaines Citroën présenteraient un risque de fuite de carburant.

Airbags Takata : trente marques concernées

Mais l'opération la plus médiatisée reste celle des airbags Takata défectueux, dont l'explosion a causé la mort de dix-huit personnes en France. Fin juin, le gouvernement a publié une liste de plus de 200 modèles produits par trente marques

différentes. Au moins 1,7 million de véhicules en France font l'objet du rappel.

« **Aujourd'hui, les constructeurs dévoilent le nom des modèles au compte-goutte, ce n'est pas acceptable. Nous réclamons la liste définitive des marques et de leurs modèles** », exigeait Gladys Abeli, membre de l'association d'aide aux victimes AVDAirbags dans un témoignage à *Ouest-France*.

Si Renault est épargné – pour le moment – par l'affaire Takata, la marque au losange a récemment lancé deux rappels d'ampleur. Le premier concerne plus de 155 000 véhicules hybrides et hybrides rechargeables, fabriqués entre 2019 et 2022. À partir de la rentrée, les modèles de *Clio 5*, *Mégane 4*, ainsi que certaines Dacia devront passer des contrôles sur le moteur électrique.

Le second vise près de 3 000 Kole-

os produits entre 2019 et 2023. Ces SUV présenteraient un défaut sur le tuyau d'alimentation en carburant du moteur, qui risquerait de se déconnecter, pouvant provoquer des fuites.

Pour Flavien Neuvy, économiste et directeur de l'observatoire Cetelem, si les rappels existent « **depuis longtemps** », plusieurs raisons expliquent leur augmentation. D'abord, la complexité technologique des voitures vendues. « **Le risque d'une défaillance sur une pièce de véhicule est mécaniquement plus élevé qu'avant** », avance-t-il. Deuxièmement, « **la course aux prix pourrait tirer la qualité vers le bas** ».

Aussi, les constructeurs tendraient à prendre plus de précaution : « **Quand il y a un doute, ils préfèrent procéder à des rappels que de prendre le risque d'un bad buzz** ».

Darius ALBISSON.



Sur les autoroutes, plus de 3 000 panneaux affichent le message suivant : « **Airbags Takata, faites vérifier votre véhicule** ».

PHOTO : LUCIE MOREL, O. F.

2G et ascenseurs : la fin prévue trop tôt ?

Téléassistance, ascenseurs, alarmes... De fin 2026 à fin 2029, les réseaux 2G et 3G sur lesquels ils reposent seront désactivés.

L'extinction de la 2G d'ici fin 2026 puis de la 3G fin 2029 approche bien trop vite au goût des secteurs concernés. Annoncée depuis 2022 par les opérateurs de téléphonie mobile, des millions d'appareils bientôt obsolètes n'ont pas encore été adaptés.

C'est le cas de plus de la moitié des ascenseurs en service. Une personne bloquée au 6^e étage aura beau appuyer sur le petit bouton d'urgence, personne ne répondra : la téléalarme aura été coupée. Le délégué général de la Fédération des ascenseurs Alain Meslier a ainsi appelé les copropriétés et bailleurs sociaux à « **accélérer la cadence** » dans une interview au *Parisien*. Il craint « **un goulot d'étranglement lors des derniers mois qui empêchera certainement de répondre à toutes les demandes** ». Et considère un « **report** » de la coupure « **pertinent** ».

« **Ce n'est pas suffisant en termes d'organisation et d'impact financier** » abonde Jean-Claude Dudouit, directeur des opérations de l'entreprise de téléassistance Présence Verte de l'Ouest. Sur sa zone, 4 000 appareils sur 10 500 étaient à changer pour un total de 650 000 €.

Alors que la 4G et 5G dominent aujourd'hui le marché, « **il n'est plus possible d'empiler (les réseaux) tant du point de vue de la modernisation, de la sécurisation des données ou**



290 000 ascenseurs sont encore équipés de 2G ou 3G.

PHOTO : JÉRÔME FOUQUET, ARCHIVES OUEST-FRANCE

de l'efficacité environnementale », justifiait la Fédération française des télécoms en 2024.

Un rapport parlementaire de février 2025 confirmait ces arguments mais dénonçait « **un calendrier excessivement contraignant** » comparé à l'Europe, dont les délais moyens sont de 6,5 ans (contre les quatre prévus). Le député de l'Orne et co-rapporteur Jérôme Nury avait ainsi recommandé d'« **octroyer deux ans** » de plus, en contrepartie d'une exonération fiscale des opérateurs pour ces réseaux.

Mathilde GUILBAUD.

Après la canicule, l'orage fait des dégâts

Inondations, grêles, incendies... Les quatre départements placés en vigilance orange ce mardi ont été fortement touchés.

Ce mardi, de violents orages ont touché les Côtes-d'Armor, placé jusqu'au soir en vigilance orange aux côtés de l'Hérault, du Gard et de la Lozère. Météo France a relevé des « **cumuls de précipitations entre 20 et 40 mm voire localement jusqu'à 70-80 mm sous ces orages stationnaires** ». 797 éclairs ont lézardé le département.

Le Centre Bretagne a été particulièrement touché, à l'image de Loudéac. Inondations, centaines de coupures de courant et dégâts plus rares, comme des incendies ou des barrages de routes, ont marqué la journée.

Les pompiers sont intervenus soixante-treize fois. Deux accidents de la circulation ont eu lieu à cause des intempéries, faisant un blessé grave et deux blessés légers. La foudre est à l'origine de trois incendies de maison, causant onze relogements de personnes dans le département.

Le Finistère aussi a subi les intempéries. À Saint-Jean-du-Doigt, une longère a été frappée par la foudre, qui a traversé le toit de part en part, faisant sauter les prises électriques. La maison s'est ensuite embrasée. Aucun blessé n'est à déplorer.



De fortes pluies se sont abattues sur la ville de Loudéac (Côtes-d'Armor) mardi.

PHOTO : GARAGE AD EXPERT

Dans le Gard, une vidéo publiée par *Midi-Libre* montre des véhicules contraints de s'arrêter sur le bord de l'autoroute à cause des pluies intenses et de la grêle, mardi après-midi. Les stations balnéaires héraultaises ont hissé le drapeau rouge et ont interdit la baignade sur toutes leurs plages.

Avec à ce jour 200 000 impacts de foudre comptabilisés, « **l'année 2025 ne constitue pas un record, si l'on compare aux 725 000 impacts répertoriés en France en 2018** », détaille Christelle Robert, prévisionniste Météo France.

Réflexion

« Une nouvelle arme d'asservissement des femmes »



Anne-Sarah Moalic Bouglé, historienne.

PHOTO : COLLECTION PERSONNELLE

« Le vendredi 13 juin 2025, un bébé nommé Chance a été sorti du ventre de sa mère au Emory University Hospital d'Atlanta, en Géorgie (États-Unis). Chance pèse alors moins de 900 grammes. C'est un grand prématuré qui a besoin de soins intensifs. Sa mère, Adriana Smith, est morte en février 2025, quatre mois avant la naissance de son enfant. Par une décision de l'hôpital, s'appuyant sur les lois de l'État de Géorgie, des tubes ont été implantés dans le corps d'Adriana Smith pour simuler la vie et permettre au fœtus de huit semaines de se développer. Cette histoire abominable n'est pas une fiction. Elle illustre l'un des pires extrêmes dans lesquels

les États-Unis sont en train de tomber. Comment une telle situation a-t-elle pu exister ? En 2022, l'arrêt de la Cour Suprême *Roe vs Wade*, légalisant l'avortement, a été cassé, laissant les États agir à leur guise. Plusieurs d'entre eux ont alors imposé des contraintes fortes sur la contraception et l'avortement. Mais certains, comme en Géorgie, ont inscrit dans la loi un concept ambigu : la personnalité juridique du fœtus. À partir du moment où des battements de cœur sont perceptibles, soit vers six semaines de grossesse, l'embryon acquiert les mêmes droits qu'une personne. Ainsi, si l'embryon meurt, il est possible de poursuivre les personnes en cause. C'est sur cette base que l'hôpital d'Atlanta a refusé de laisser Adriana Smith reposer en paix et contre l'avis de sa famille, a poursuivi la gestation.

Ce cas est, pour le moment, extrême. Il pose de multiples questions d'éthique : choix de la famille, intégrité du corps décédé, respect dû à la morte, santé physique et psychique de l'enfant à naître... Les médecins ont finalement extrait l'enfant, par crainte qu'il n'ait des complications physiques, comme naître aveugle ou

ne jamais être capable de marcher. Mais comment ne pas être profondément troublé par le déni de l'interaction entre mère et fœtus pendant la grossesse, nécessaire au bon développement de l'enfant, par le poids de cette histoire familiale pour l'enfant, qui a grandi dans le cadavre de sa mère ?

La femme n'est clairement pas considérée comme une personne, mais uniquement comme un contenant, un utérus qui doit donner la vie, sans considération de sa propre existence. En plus de faire d'elle un corps-objet, on refuse même de considérer tout ce qui est transmis par la mère, au-delà du sang et des nutriments.

« Des lois sur la personnalité juridique du fœtus »

Les lois s'appuyant sur la personnalité juridique du fœtus créent les conditions d'une lutte entre la mère et son potentiel enfant. Si la femme ne veut pas être mère, son enfant peut s'imposer à elle par la loi. Dans le cas d'Adriana Smith, on nie l'humanité de

la mère au profit de l'embryon. Cette écriture de la loi fait peser sur les femmes un nouvel étai, un risque permanent d'être accusées et ravalées à l'état de simple corps procréateur.

Chaque fausse couche peut laisser soupçonner un avortement clandestin, et donc un meurtre. Plusieurs femmes ont ainsi été arrêtées et emprisonnées après une fausse couche – épisode en soi traumatique. Selon l'organisation *Pregnancy Justice*, rien qu'en 2022, vingt-deux femmes ont été poursuivies après la perte d'un fœtus ou d'un bébé (fausse couche, bébé mort-né, décès d'un nouveau-né).

Cette soumission renouvelée du corps des femmes est plus que préoccupante. Elle fait partie d'un projet politique de grande envergure, visant à restaurer des normes de genres particulièrement strictes, au profit d'une vision traditionaliste extrémiste. Les outrances géopolitiques et économiques du président des États-Unis font écran et nous empêchent d'en prendre la mesure. Il serait pourtant urgent de rappeler qu'une vraie démocratie ne peut exister en asservissant la moitié de sa population. >>>

Le regard de Chaunu

