

# Volkswagen abandonne la commande tactile

Ce n'est pas encore le retour des boutons, car l'écran centralisateur demeure économique, mais les commandes déportées sur le volant vont disparaître.

Par Jacques Chevalier



Publié le 27/06/2023 à 11h30



🕒 Temps de lecture : 3 min

**I**ntroduites en 2019 sur la Golf 8, les commandes tactiles disparaîtront avec la prochaine génération de Tiguan. C'est la déclaration fracassante qu'a faite Thomas Schaeffer à nos confrères d'Autocar, le PDG de Volkswagen, reconnaissant que ses commandes tactiles ont fait beaucoup plus de dégâts qu'apporté de réels bénéfices, engendrant ainsi la frustration de ses clients.

Pour le moins surprenant, mais peut-être explicable dans un contexte d'après Dieselgate, le PDG s'est en plus fendu d'excuses auprès de ses clients confrontés, il est vrai, à l'imprécision notable de ces commandes tactiles capricieuses.

Volkswagen n'est pas le seul constructeur à s'être laissé entraîner par ces systèmes déportés au volant ou sur la console centrale. Bien que ces touches soient très accessibles puisque placées sous les doigts, le simple repérage de la commande adéquate, suivi d'un glissement pour sélectionner la fonction recherchée dans l'arborescence puis une confirmation avec une pression subtile sur la touche n'ont pas facilité la tâche des automobilistes.

Les modèles électriques semblent d'autant plus naturellement configurés pour ces commandes tactiles, parfois à retour « haptique » avec une vibration sous le doigt, que Volkswagen a transposé le système Golf 8 sur les gammes ID. En imposant notamment des curseurs de climatisation qui mobilisent, pour leur réglage, trop de « temps de cerveau disponible ».

### **Pratique de l'informatique embarquée**

Au cours de la manœuvre, les conducteurs ont en effet leur attention détournée durant plusieurs dizaines de mètres parcourus sur la route. Il a fallu se rendre à l'évidence qu'une commande étudiée avec une souris devant un écran posé sur un bureau ne provoque pas du tout le même ressenti lorsqu'elle est installée à bord d'un véhicule qui file à 130 km/h sur l'autoroute. Et c'est encore plus acrobatique à 80 km/h sur une route qui monte, descend et tourne.

Thomas Schaeffer, pour aboutir à cette décision radicale, s'est probablement inspiré d'une étude lancée en 2022 et dont nous nous étions fait l'écho. La démonstration était cinquante et tenait en quelques faits vérifiés méthodiquement que [l'on retrouvera ici](#). Le magazine automobile suédois *Vi Bilägare* a effectué ce test édifiant du système HMI (Human-Machine Interface) avec une douzaine de voitures informatisées.

En réalité, onze de dernière génération confrontées à une Volvo V70 vieille de 17 ans et figurant l'époque d'avant l'invasion informatique. Les réunissant sur un aérodrome, le magazine a mesuré leur facilité d'emploi et notamment le temps nécessaire à un conducteur pour effectuer successivement différentes tâches simples, comme changer de station de radio ou régler la climatisation. Cet exercice est effectué à 110 km/h mais dans un environnement sans circulation et de ce fait très sécurisé.

### **Le mieux ennemi du bien**

Le résultat, sans appel, place la Volvo V70 en haut du podium comme la voiture la plus naturellement compréhensible. Les quatre tâches sont traitées en dix secondes chrono, pendant lesquelles la voiture parcourt 306 mètres à 110 km/h alors que la moins bonne, une voiture électrique chinoise, la MG Marvel R, a besoin de 44,6 secondes avant que toutes les tâches ne soient exécutées. La voiture a alors parcouru 1 372 mètres, soit plus de quatre fois la distance nécessaire à l'ancienne Volvo.

Et le magazine de conclure : « Les équipes de conception de la plupart des constructeurs automobiles aiment abandonner les boutons et interrupteurs physiques, bien qu'ils soient de loin supérieurs en termes de sécurité. » Comme si le mieux était l'ennemi du bien.

De là à imaginer qu'un certain nombre d'incidents ou d'accidents de parcours sont survenus en raison du caractère kafkaïen de ces commandes, il n'y a qu'un pas, à demi-mot franchi par Volkswagen. Mais si les commandes tactiles déportées vont disparaître, cela ne concerne, hélas, pas l'écran tactile central qui a le mérite, pour un industriel, de concentrer toutes les fonctions façon Tesla au lieu de les disséminer dans l'habitacle. De substantielles économies sur la chaîne de fabrication que, même au nom de la sécurité, on ne remet pas en question.

## LA RÉDACTION DU POINT VOUS CONSEILLE

● [Tableaux de bord : rendez-nous les boutons !](#)

STYLE

AUTOMOBILE

### 1 Commentaire

Par fiolasse le 27/06/2023 à 13:18

Dans cette fameuse, fumeuse, étude, qui conduisait ? Des gens élevés aux boutons à l'ancienne ou de jeunes automobilistes ? Car cela change tout...