



L'UTILISATION DES  
TÉLÉPHONES MOBILES :  
LA DISTRACTION AU VOLANT  
UN PROBLÈME QUI  
S'AGGRAVE





L'UTILISATION DES  
TÉLÉPHONES MOBILES :  
LA DISTRACTION AU VOLANT  
UN PROBLÈME QUI  
S'AGGRAVE

2011



**Catalogage à la source: Bibliothèque de l'OMS:**

L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave.

1.Accident circulation. 2.Conduite automobile. 3.Téléphone cellulaire - utilisation. 4.Sécurité. 5.Attention. 6.Prise risque. I.Organisation mondiale de la Santé. II.NHTSA (U.S.).

ISBN 978 92 4 250089 9

(NLM classification: WA 275)

Citation proposée : L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave. Genève, Suisse, Organisation mondiale de la Santé, 2011 ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html)).

**© Organisation mondiale de la Santé, 2011**

Tous droits réservés. Il est possible de se procurer les publications de l'Organisation mondiale de la Santé auprès des Editions de l'OMS, Organisation mondiale de la Santé, 20 avenue Appia, 1211 Genève 27 (Suisse) (téléphone : +41 22 791 3264 ; télécopie : +41 22 791 4857 ; adresse électronique : [bookorders@who.int](mailto:bookorders@who.int)). Les demandes relatives à la permission de reproduire ou de traduire des publications de l'OMS – que ce soit pour la vente ou une diffusion non commerciale – doivent être envoyées aux Editions de l'OMS, à l'adresse ci dessus (télécopie : +41 22 791 4806 ; adresse électronique : [permissions@who.int](mailto:permissions@who.int)).

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation mondiale de la Santé aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir fait l'objet d'un accord définitif.

La mention de firmes et de produits commerciaux ne signifie pas que ces firmes et ces produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé, de préférence à d'autres de nature analogue. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la Santé a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'Organisation mondiale de la Santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Imprimé en Belgique.

Présentation et maquette: L'IV Com Sàrl, Le Mont-sur-Lausanne (Suisse)

# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| <b>Remerciements</b>  | 2  |
| <b>Résumé analytique</b>  | 3  |
| <b>Introduction</b>   | 5  |
| <b>1. Définition de la distraction au volant</b>  | 7  |
| 1.1 Les sources de la distraction au volant   | 8  |
| 1.2 Prévalence de la distraction au volant  | 10 |
| 1.3 L'ampleur du problème posé par les accidents dus à la distraction au volant   | 10 |
| <b>2. L'utilisation des téléphones mobiles</b>  | 13 |
| 2.1 Les tendances en matière de possession et d'utilisation des téléphones mobiles  | 13 |
| 2.2 Estimation de l'importance de l'utilisation des téléphones mobiles au volant  | 15 |
| 2.3 Estimation de la fréquence de l'utilisation de la messagerie texte au volant  | 17 |
| <b>3. Les effets du téléphone mobile sur le comportement au volant et sur l'implication dans des accidents</b>  | 18 |
| 3.1 Les effets de l'utilisation d'un téléphone mobile sur le comportement au volant   | 18 |
| 3.1.1 Les problèmes de méthodologie associés à l'évaluation de ses effets   | 18 |
| 3.1.2 Les aspects du comportement au volant qui sont affectés par l'utilisation des téléphones mobiles  | 19 |
| 3.1.3 Téléphones tenus à la main et téléphones à fonction mains libres  | 22 |
| 3.1.4 Les comportements compensateurs en cas d'utilisation d'un téléphone mobile  | 23 |
| 3.1.5 L'échange de messages texte et ses effets sur le comportement au volant   | 23 |
| 3.2 L'impact de l'utilisation des téléphones mobiles au volant  | 24 |
| 3.3 Les autres usagers de la route  | 25 |
| <b>4. Interventions visant à faire face au problème de l'utilisation des téléphones mobiles au volant</b>   | 27 |
| 4.1 Législation et politiques   | 27 |
| 4.1.1 Législation relative à l'utilisation des téléphones mobiles à bord des véhicules  | 28 |
| 4.1.2 Efficacité de la législation Interdiction des téléphones mobiles tenus à la main par opposition aux appareils à fonction mains libres : des messages équivoques | 33 |
| 4.1.3 Politiques de collecte des données  | 34 |
| 4.1.4 Politiques suivies par les employeurs   | 36 |
| 4.2 Campagnes de sensibilisation du public sur l'utilisation du téléphone mobile en conduisant  | 38 |
| 4.3 Avancées technologiques   | 40 |
| 4.4 Formation et permis de conduire   | 41 |
| 4.5 Nécessité de réunir des données factuelles  | 42 |
| <b>5. Conclusion</b>  | 44 |
| <b>Références</b>   | 48 |

# Remerciements

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) adresse ses remerciements à tous ceux qui ont contribué à l'établissement du présent rapport : à l'OMS, Margie Peden a assuré le travail de coordination nécessaire à la préparation de cette publication dont le texte a été rédigé par Tami Toroyan. Les autres fonctionnaires de l'OMS à qui l'on doit des contributions techniques et/ou administratives sont : Alison Harvey, Melecki Khayesi, Etienne Krug, Pascale Lanvers-Casasola, Eugenia Rodrigues, Dinesh Sethi, Tom Shakespeare, Laura Sminkey, Jelica Vesic et Francesco Zambon.

Les personnes suivantes ont apporté des commentaires sur la version initiale et ont participé à la rédaction du texte : Matts Åke-Belin, Paul Boase, Peter Burns, Aline Chouinard, Ann Dellinger, Cheng-Min Huang, Brian Jonah, Susan Kirinich, Brian Lawton, Kate McMahon, Dinesh Mohan, Stephanie Pratt, Gary Ronald, Teresa Senserrick, David Sleet, Hamid Soori, Virginia Tanase, Claes Tingvall, Maria Vegega, Pieter Venter et Fred Wegman.

Il convient aussi de remercier :

Angela Burton, qui a mis au point le texte définitif ;

Les graphistes de L'IV Com Sàrl, qui ont conçu et mis en place la composition typographique du rapport ;

Les traducteurs qui en ont établi les différentes versions linguistiques.

L'Organisation mondiale de la Santé tient enfin à remercier la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis d'Amérique qui a cofinancé cette publication.

# Résumé analytique

La distraction au volant est un important facteur de risque d'accidents de la circulation. La distraction des conducteurs a des origines diverses et l'on distingue généralement les sources de distraction présentes à l'intérieur du véhicule – comme par exemple le fait de régler la radio ou d'utiliser un téléphone mobile – et les sources extérieures au véhicule – telles que le fait de regarder les affiches publicitaires ou les gens qui se trouvent au bord de la chaussée. Le présent document s'intéresse à l'utilisation des téléphones mobiles au volant, eu égard aux préoccupations des décideurs qui voient avec inquiétude ce risque pour la sécurité routière augmenter rapidement par suite de la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles ; son objectif est de faire prendre davantage conscience du fait que l'utilisation d'un téléphone mobile risque de distraire le conducteur, et d'exposer les mesures prises partout dans le monde pour lutter contre un problème qui va en s'aggravant.

Les études effectuées dans un certain nombre de pays donnent à penser que la proportion de conducteurs utilisant un téléphone mobile tout en conduisant a augmenté au cours des cinq à dix dernières années, et qu'elle varie de 1 % à pas moins de 11 %. Les téléphones mobiles avec fonction mains libres sont probablement les plus utilisés, mais leur nombre est plus difficile à établir. Dans de nombreux pays, l'ampleur du problème demeure inconnue parce que les données relatives à l'utilisation des téléphones mobiles ne sont pas systématiquement recueillies en cas d'accident.

Lorsqu'il utilise un téléphone mobile, le conducteur risque de quitter la route des yeux, de lâcher le volant et de penser à autre chose qu'à la conduite et à ce qui se passe autour de lui. C'est ce type de distraction – que l'on appelle distraction cognitive – qui semble avoir l'impact le plus marqué sur le comportement au volant. De plus en plus d'indices montrent que la distraction occasionnée par les téléphones mobiles peut nuire à la conduite de diverses façons, par exemple en allongeant le temps de réaction (notamment le délai de réaction au freinage mais aussi la réaction à la signalisation), qu'elle affecte la capacité de se maintenir dans la voie choisie, réduit la distance de sécurité par rapport au véhicule précédent et, d'une manière générale, rend le conducteur moins attentif à la conduite. Utiliser un téléphone mobile pour envoyer des messages texte tout en conduisant semble avoir des répercussions particulièrement néfastes sur le comportement au volant. La messagerie texte est une forme de communication généralement peu coûteuse et le fait que les conducteurs utilisent de plus en plus les services de messagerie texte risque de devenir une préoccupation importante du point de vue de la sécurité routière. Les jeunes conducteurs téléphonent sans doute davantage en conduisant que leurs aînés et ils sont particulièrement exposés aux effets de la distraction du fait de leur relative inexpérience au volant.

L'incidence de l'utilisation des téléphones mobiles sur les risques d'accident est difficile à évaluer, mais les études réalisées donnent à penser que les conducteurs utilisant un téléphone mobile ont environ quatre fois plus de risques d'être impliqués dans un accident. Ce risque accru semble comparable pour les téléphones devant être tenus à la main et les téléphones à fonction mains libres, ce qui donne à penser que c'est la distraction cognitive engendrée par les conversations sur téléphone mobile

qui a le plus d'impact sur le comportement au volant et par conséquent sur le risque d'accident.

Si les recherches sur le risque associé à l'utilisation de téléphones mobiles au volant progressent rapidement, on en sait beaucoup moins sur l'efficacité des interventions destinées à faire face au problème. C'est pourquoi un certain nombre de pays ont opté pour des mesures comparables à celles qui ont fait leurs preuves dans la lutte contre d'autres grands facteurs de risque d'accident de la circulation, comme les incitations à attacher sa ceinture de sécurité, à réduire sa vitesse et à être sobre au volant.

Les mesures à prendre peuvent notamment être les suivantes :

- collecter des données afin d'évaluer l'ampleur du problème et de déterminer où et au sein de quelle population il est le plus grave ;
- adopter et faire appliquer une législation réglementant l'utilisation des téléphones mobiles ;
- accompagner cette législation de mesures répressives et de campagnes de sensibilisation mettant l'accent sur les risques inhérents à ce comportement et sur les sanctions appliquées en cas d'infraction à la législation.

Parmi les autres mesures susceptibles de faire diminuer les risques, on citera :

- des solutions technologiques, telles que des applications permettant de détecter les périodes où le téléphone se trouve dans un véhicule en mouvement pour dévier les appels entrants vers un service de messagerie vocale ;
- des politiques d'entreprise réglementant l'utilisation des téléphones mobiles par leurs employés lorsqu'ils sont au volant.

Quoi qu'il en soit, on n'en sait pas encore suffisamment en ce qui concerne l'efficacité de ces mesures sur l'utilisation des téléphones mobiles au volant – et plus important encore, sur les accidents et les traumatismes ainsi occasionnés. Des recherches sont certes en cours sur l'efficacité des lois réglementant l'emploi des téléphones mobiles, mais il reste à évaluer les moyens dont on dispose pour faire diminuer durablement l'emploi de ces appareils. En outre, il faudra évaluer le risque de voir les lois interdisant uniquement les téléphones mobiles tenus à la main avoir pour effet de développer l'utilisation des téléphones mains libres, d'autant plus que, d'après les éléments dont on dispose, utiliser un téléphone mains libres en conduisant semble présenter des risques comparables à l'emploi d'un téléphone non équipé d'une fonction mains libres.

Bien que les données dont on dispose au sujet des téléphones mobiles en tant que facteur de risque d'accident de la circulation soient encore embryonnaires si on les compare à d'autres aspects de la sécurité routière, ce problème va sans doute devenir un sujet de préoccupation de plus en plus important partout dans le monde. En outre, quoique le présent document traite avant tout de l'utilisation des téléphones mobiles, il faut savoir que les services de téléphonie mobile sont de plus en plus intégrés à d'autres applications (par exemple l'accès aux messageries électroniques et à Internet par « téléphone intelligent »), et que les connaissances relatives aux risques d'accident de la circulation inhérents à ces appareils et aux mesures qui pourraient être prises à ce sujet vont probablement évoluer au rythme des changements technologiques rapides qui se produisent dans ce domaine. C'est maintenant que les gouvernements doivent agir et prendre des mesures concernant le problème de l'utilisation des téléphones mobiles au volant, tout en procédant au suivi et à l'évaluation des effets de ces interventions. C'est ainsi que l'on pourra engranger les connaissances dans ce domaine, ce qui permettra de prendre dans l'avenir des décisions s'appuyant sur un travail scientifique solide.



# Introduction



Chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent et 50 millions sont blessées dans des accidents de la circulation (1). Ces drames ont des effets incalculables en altérant tragiquement et irrévocablement la vie des familles et des communautés. Outre les immenses souffrances que ces traumatismes provoquent, ils sont aussi à l'origine de pertes économiques considérables pour les victimes, leurs familles et les pays eux-mêmes.

Les traumatismes résultant des accidents de la circulation frappent des gens de tous âges mais leur impact est particulièrement impressionnant chez les jeunes – il s'agit de la première cause de décès dans le monde entier chez les jeunes de 15 à 29 ans (2). Les tendances actuelles font craindre que d'ici à 2030, les accidents de la circulation, qui sont actuellement la neuvième cause de décès dans le monde, passent au cinquième rang. Cette poussée s'explique en particulier par l'augmentation spectaculaire de la motorisation dans un certain nombre de pays à revenu faible et intermédiaire – un phénomène qui appelle dès maintenant la mise en place de stratégies améliorées en matière de sécurité routière et d'aménagement du territoire.

On a identifié différents facteurs qui ont une incidence sur la probabilité de survenue d'un accident de la circulation et il est indispensable de limiter l'exposition à ces facteurs de risque si l'on veut que les efforts déployés pour réduire les traumatismes dus aux accidents de la circulation donnent des résultats. Par exemple, on dispose désormais d'un large éventail de données scientifiques montrant que le risque accru de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation résulte d'une vitesse excessive ou inadaptée, de la conduite en état d'ébriété et de la non-utilisation des ceintures de sécurité, des dispositifs de retenue pour enfants ou des casques de motocyclistes (3,4). Au cours des dernières décennies, des programmes mis en œuvre dans le monde entier ont fait l'objet d'évaluations qui offrent une base solide pour la recherche de solutions fondées sur des données concrètes, lesquelles pourront être utiles aux décideurs résolus à améliorer la sécurité routière dans leur pays.

Un autre risque qui est en passe de devenir une préoccupation de plus en plus importante pour les décideurs est la distraction au volant. La recherche menée dans ce domaine et l'intérêt qu'il suscite sont largement motivés par la distraction qui, chez les conducteurs, est due à l'emploi de plus en plus fréquent des téléphones mobiles

et autres technologies. Toutefois, l'étendue du problème de la distraction au volant – et notamment de l'inattention provoquée par l'utilisation d'un téléphone mobile – et son rôle dans les comportements à risque et les accidents sont mal connus, même dans les pays où le bilan de la sécurité routière est satisfaisant.

L'objet du présent document est de sensibiliser davantage au problème de la distraction au volant et d'inciter à effectuer des recherches et à prendre les mesures voulues dans ce domaine. Un aperçu est présenté de ce que l'on sait de l'ampleur du problème de la distraction des conducteurs, du risque qu'elle présente pour la sécurité au volant et de ce qui peut être fait pour réduire ce risque. L'accent est mis sur l'utilisation du téléphone mobile par les conducteurs, question sur laquelle se sont concentrées les recherches, mais il est important de noter que d'autres sources de distraction sont elles aussi dangereuses, en sorte que l'utilisation des téléphones mobiles peut être considérée comme offrant un exemple du problème plus vaste de la distraction au volant. Un autre problème qui pourrait se révéler important est celui de la distraction des autres personnes présentes sur la chaussée, comme les piétons et les cyclistes.

Le but du présent document n'est pas de présenter un exposé scientifique exhaustif, mais plutôt de sensibiliser les décideurs au problème de la distraction au volant et d'évoquer des exemples de mesures déjà prises dans diverses parties du monde pour y faire face.



iStockphoto.com /D.Wilkie

# 1 Définition de la distraction au volant

The background of the header features a stylized, semi-transparent illustration of a car on the left and a mobile phone with signal waves on the right, both in shades of yellow and orange.

La distraction au volant demeure une notion définie de façon imprécise et peu cohérente. Aux fins du présent document, nous utiliserons la définition suivante : *la distraction est le fait d'avoir détourné son attention des activités indispensables à une conduite sans danger au profit d'une autre activité (5).*

- Lorsque le conducteur est distrait, son attention est pour un temps divisée entre ce que l'on considère comme sa « tâche prioritaire » qui est de conduire, d'une part, et les « tâches secondaires » sans rapport avec la conduite, d'autre part (Encadré 1). C'est ainsi qu'au cours d'une communication par téléphone mobile, les ressources cognitives (c'est-à-dire l'activité mentale) du conducteur sont utilisées à la fois pour analyser les conditions de circulation (tâche prioritaire) et pour mener la conversation (tâche secondaire). Il s'ensuit une altération de la capacité d'évaluer la situation, de prendre des décisions et de conduire correctement.

On distingue quatre types de distraction au volant :

- la distraction visuelle (par exemple quitter la route des yeux au profit d'une tâche sans rapport avec la conduite) ;
- la distraction cognitive (par exemple réfléchir à un point de la conversation tenue au téléphone – plutôt que d'analyser les conditions de circulation) ;
- la distraction physique (par exemple le conducteur tient ou fait fonctionner un appareil plutôt que de tenir le volant à deux mains, ou bien compose un numéro sur un téléphone mobile, ou encore se penche pour rechercher une station de radio, ce qui peut faire tourner le volant) ;
- la distraction auditive (par exemple un téléphone mobile sonne, ou un appareil est réglé à un niveau si fort qu'il couvre les autres bruits, tels que la sirène d'une ambulance) (5).

Plusieurs types de distraction peuvent survenir en même temps, selon ce qui les a provoqués.

## ENCADRÉ 1 : Distraction au volant et inattention du conducteur

La *distraction* au volant est généralement considérée comme différente de l'inattention ou d'une attention flottante. Le conducteur est distrait lorsqu'un événement déclenchant extérieur fait que celui-ci détourne son attention de la conduite (par exemple son téléphone mobile sonne). Son attention est détournée parce qu'il effectue une tâche supplémentaire ou qu'il se concentre transitoirement sur un objet, un événement ou une personne sans rapport avec la tâche prioritaire qui est la conduite (6). L'*inattention* au volant concerne tout état ou événement qui fait que le conducteur accorde moins d'attention à la conduite – cette inattention peut exister sans nécessairement avoir été provoquée par un événement, en cas par exemple de rêverie (5,7). Le détournement de l'attention qui se produit lorsque le conducteur est distrait diffère également des effets sur la conduite de l'état de santé, de la consommation d'alcool ou de drogue et/ou de la fatigue (quoique ces facteurs puissent aggraver les effets de la distraction).

### 1.1 Les sources de la distraction au volant

La distraction au volant peut provenir de diverses sources se situant soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du véhicule.

**Les distractions dont l'origine se trouve à l'intérieur du véhicule :** le fait de manger, fumer, parler, « se pomponner » (Encadré 2), ainsi que l'utilisation de dispositifs intégrés de divertissement (radio, lecteurs de CD et de DVD) et la conversation avec les passagers (8,9). Mais c'est le nombre grandissant de nouveaux appareils électroniques qui inquiète le plus les responsables de la sécurité routière : il s'agit notamment de systèmes non intégrés à la voiture, également appelés appareils « portables » ou « nomades » tels que téléphones mobiles et ordinateurs portables, supports de musique ou d'informations (par exemple iPods, Blackberrys), et systèmes non intégrés de navigation (système mondial de localisation). Certains de ces dispositifs, tels que les systèmes de navigation et les systèmes ISA d'adaptation de la vitesse, sont susceptibles d'aider le conducteur placé dans des situations non familières (par exemple utiliser un système GPS peut être plus sûr que de se servir de cartes routières papier), mais ils peuvent aussi être une source de distraction pour le conducteur (7,10). Parmi les sources de distraction situées à l'intérieur du véhicule, on citera aussi les technologies de la communication de plus en plus nombreuses qui sont désormais intégrées aux véhicules – par exemple les technologies Bluetooth<sup>1</sup> et celles qui permettent aux conducteurs d'accéder à leur courrier électronique et à Internet.

On dispose de très peu de données sur l'importance de l'utilisation au volant de ces sources de distraction situées à l'intérieur du véhicule ou sur leurs effets sur la qualité de la conduite. Certaines études montrent que l'utilisation de dispositifs de divertissement à l'intérieur du véhicule nuit à la conduite (8). De fait, on a constaté que le réglage d'une radio ou d'un lecteur de CD ou de cassettes était l'une des principales causes d'accidents liés à la distraction aux États-Unis et quoique l'on ne dispose guère de renseignements sur les sources de distraction liées à des technologies plus nouvelles, on peut sans doute s'attendre à ce qu'elles aient des effets négatifs sur la

<sup>1</sup> Bluetooth est une technologie sans fil qui utilise les radiotransmissions ondes courtes à partir d'appareils fixes et mobiles tels que les téléphones mobiles. Beaucoup de véhicules sont désormais livrés équipés de kits « Bluetooth » qui permettent d'effectuer des appels mains libres.



UNC / A. Villaveces

sécurité. C'est un domaine qui fera sans doute l'objet de recherches plus poussées dans l'avenir (9,10).

En résumé, les principales sources intérieures de distraction au volant tiennent aux comportements suivants :

- régler les commandes de température ;
- régler la radio ou le lecteur de CD ;
- composer un numéro ou envoyer un message texte à partir d'un téléphone mobile ;
- manger ou boire ;
- déplacer un objet dans le véhicule ;
- parler avec d'autres occupants du véhicule ;
- fumer ;
- tenir une conversation par téléphone mobile ;
- utiliser un appareil ou un objet intégré au véhicule (par exemple un système d'adaptation de la vitesse) ;
- utiliser un appareil ou un objet qui a été placé dans le véhicule (par exemple Blackberry, iPod, ordinateur portable, etc.) (9).

## ENCADRÉ 2 : Y a-t-il une différence entre tenir une conversation par téléphone mobile et parler avec un passager présent dans le véhicule ?

Certaines études donnent à penser que, du point de vue de la conduite, converser par téléphone mobile est comparable au fait de tenir une conversation avec un passager. Mais d'autres études plus récentes suggèrent qu'il existe une différence importante entre ces deux situations et que les personnes utilisant un téléphone mobile risquent davantage d'être distraites et de conduire moins bien que celles qui parlent avec un passager. Il a été démontré que les temps de réaction sont plus lents chez les conducteurs parlant au téléphone que chez ceux conversant avec un passager (11). Cela pourrait s'expliquer par le fait que les passagers sont davantage conscients des nécessités de la conduite et des conditions de circulation et qu'ils peuvent modérer, adapter ou différer la conversation lorsque la situation s'avère délicate pour le conducteur, ce qui n'est pas le cas avec les conversations téléphoniques (12,13). On se gardera cependant de conclure que converser avec un passager n'est pas susceptible de distraire le conducteur. Différentes études ont montré que le risque d'accident encouru par les jeunes conducteurs est sensiblement accru en cas de présence dans le véhicule de passagers d'âge comparable (12,14).

**Les distractions dont l'origine se trouve à l'extérieur du véhicule** peuvent survenir lorsque le conducteur regarde des bâtiments, des gens ou des situations à l'extérieur du véhicule, ainsi que les panneaux et autres supports publicitaires placés au bord de la route – une publicité « réussie » du point de vue commercial étant sans doute celle qui présente le plus de risques pour la conduite. On s'intéresse davantage à cette question depuis peu parce que les publicitaires font pression sur les responsables de la circulation routière afin qu'ils autorisent la publicité vidéo (15.16). Une étude réalisée pour comparer la distraction au volant causée par l'affichage publicitaire statique et par l'affichage publicitaire vidéo a montré que les publicités vidéos perturbent davantage le conducteur, ce qui donne à penser que cette forme de distraction par une source extérieure présente des risques accrus pour la conduite (17).

---

## 1.2 Prévalence de la distraction au volant

À mesure que l'utilisation d'outils technologiques par le conducteur se banalise, les recherches sur l'importance du phénomène de la distraction au volant se développent aussi. Il est courant que le conducteur soit distrait, ainsi que le montrent les données recueillies auprès de personnes interrogées qui indiquent se livrer à des activités sources de distraction. C'est ainsi qu'il est ressorti d'une enquête effectuée en Australie qu'un quart environ des conducteurs reconnaissent utiliser un téléphone tenu à la main tout en conduisant (5).

Outre la *proportion* de conducteurs se livrant à une activité susceptible de les distraire alors qu'ils sont au volant, il est important de connaître la *fréquence* avec laquelle ces occasions de distraction se présentent, ainsi que leur durée. Une étude menée aux États-Unis au cours de laquelle des conducteurs placés en situation de conduite réelle ont été observés a montré que les conducteurs entreprenaient des tâches secondaires susceptibles de les distraire durant environ 30 % du temps où ils conduisaient et que c'était surtout le fait de manger et de boire qui expliquait ce chiffre (18). Mais il est difficile d'extrapoler à partir des résultats de cette étude en raison de sa conception et de la petite taille de l'échantillon (70 participants) ; en outre, depuis que cette étude a été réalisée, l'utilisation des communications depuis des véhicules s'est développée à un rythme rapide, ce qui a probablement eu pour effet de modifier les chiffres. Il est particulièrement difficile d'évaluer la mesure exacte dans laquelle les conducteurs sont distraits par des sources possibles de distraction. Dans la plupart des pays – même ceux à revenu élevé – l'ampleur du problème est mal connue, du fait notamment que les données sur les multiples sources possibles de distraction ne sont pas collectées systématiquement.

---

## 1.3 L'ampleur du problème posé par les accidents dus à la distraction au volant

Dans la plupart des pays, la police ne note pas systématiquement dans les rapports d'accident l'existence d'une activité susceptible d'avoir distrait le conducteur, telle que l'utilisation d'un téléphone mobile, en sorte qu'il est difficile d'évaluer le rôle joué par la distraction dans les accidents de la circulation et le danger qu'elle présente sur les routes à travers le monde. Même si la police relève effectivement les cas de distraction, les conducteurs sont peu enclins à révéler qu'ils utilisaient un téléphone mobile car cela risque de leur être reproché, si bien que ce type de données a des chances d'être sous-déclaré. Les dépositions des témoins peuvent aussi être peu fiables (9). Toutefois, une série d'études évoquées ci-après apportent de plus en plus d'éléments donnant à penser que la distraction contribue de manière importante aux accidents de la circulation.



iStockphoto.com/G. Jones

- Une étude australienne s'est intéressée au rôle des distractions au volant rapportées par le conducteur lui-même dans des accidents graves ayant donné lieu à une hospitalisation ; il en est ressorti que les distractions jouaient un rôle dans 14 % des accidents (19).
- Il ressort de recherches menées en Nouvelle-Zélande que la distraction contribue à 10 % au moins des accidents mortels et à 9 % des accidents ayant fait des blessés, pour un coût social estimé à NZ \$413 millions en 2008 (soit environ US \$311 millions). Les jeunes en particulier risquent d'être impliqués dans des accidents liés à la distraction au volant (20).
- En Colombie, les compagnies d'assurance ont rapporté que 9 % de tous les accidents de la circulation avaient été causés par des conducteurs distraits en 2006. Ce sont eux qui étaient responsables de 21 % de tous les cas où des piétons avaient été renversés par des voitures (21).
- En Espagne, environ 37 % des accidents de la circulation qui se sont produits en 2008 étaient liés à la distraction au volant (22).
- Aux Pays-Bas, l'utilisation de téléphones mobiles au volant a été responsable de 8,3 % de tous les morts et blessés dénombrés en 2004 (23).
- Au Canada, les données nationales recueillies de 2003 à 2007 attestent que 10,7 % de tous les conducteurs décédés ou blessés<sup>1</sup> étaient distraits au moment de l'accident (24).
- Aux États-Unis, on a estimé que la distraction au volant causée par des sources se trouvant à l'intérieur du véhicule était responsable de 11 % des accidents survenus dans tout le pays entre 2005 et 2007, mais une étude plus restreinte portant sur 100 conducteurs a conclu que le fait pour le conducteur de se livrer à des activités secondaires avait contribué à 22 % des accidents survenus ou évités de justesse

<sup>1</sup> Ces chiffres incluent les personnes mortellement blessées, celles présentant des blessures graves, mineures ou minimales ainsi que les cas où la gravité des blessures était inconnue. Les données du Québec ne sont pas incluses.

(25,26). En 2008, il a été signalé que la distraction au volant avait contribué à 16 % de tous les accidents mortels aux États-Unis (27).

- En Grande-Bretagne, la distraction a été citée comme un facteur ayant contribué à 2 % des accidents signalés. La difficulté d'établir qu'il y a eu distraction au volant éprouvée par l'agent établissant le constat a probablement conduit à une sous-déclaration, et cette proportion est considérée comme une évaluation subjective de la part de la police. En outre, les facteurs ayant contribué à l'accident sont susceptibles d'être présentés au procès et les policiers seraient alors tenus de produire des éléments de preuve avant de faire état de telles ou telles données, ce qui peut entraîner une sous-notification du problème (28).

Il est difficile d'évaluer la contribution relative de différentes formes de distraction aux accidents de la circulation. Une étude néo-zélandaise a montré que les distractions causées par un passager étaient responsables du plus grand nombre de collisions dues à la distraction du conducteur : les distractions imputables aux passagers venaient même avant celles liées à l'utilisation de systèmes de télécommunication et de divertissement (29). En outre, il est important de tenir compte à la fois de l'effet produit par la source de distraction sur le comportement au volant, et de la fréquence et de la durée de ce comportement. Par exemple, si le fait de tenir une conversation par téléphone mobile a peut-être une incidence moins néfaste sur le comportement du conducteur (ce comportement étant éventuellement moins dangereux) que le fait d'envoyer un message texte, certaines études menées aux États-Unis donnent à penser que, du fait de la fréquence et de la durée des conversations par téléphone mobile menées tout en conduisant, elles ont globalement un impact plus important en termes d'accidents : on estime que 1,4 million d'accidents sont dus à des conversations par téléphone mobile contre approximativement 200 000 accidents dont on suppose qu'ils sont liés à des échanges de messages texte ou à l'envoi de courriers électroniques (30,31). Toutefois, il convient de tenir compte du fait que la difficulté qu'il y a à collecter des données relatives aux échanges de messages texte signifie aussi peut-être que ces estimations résultent de sous-déclarations.

À ce jour, les recherches menées dans le monde entier sur la distraction au volant – l'ampleur du problème, ses répercussions sur la conduite, les éléments dont on dispose sur les interventions et la plupart des débats menés par les décideurs à ce sujet – portent essentiellement sur l'usage des téléphones mobiles. Cela tient en partie au fait que l'on tient compte de l'emploi de plus en plus courant des téléphones mobiles ainsi que de la tendance à en équiper les véhicules, deux facteurs qui incitent à utiliser ces téléphones à bord. De même, les informations présentées dans le présent document concernent essentiellement les téléphones mobiles utilisés pour converser et échanger des messages texte, mais il est important d'avoir présent à l'esprit le développement de l'utilisation de puissants « téléphones intelligents »<sup>1</sup> qui donnent accès aux messageries électroniques, à Internet, à des films et à des jeux, avec ce que cela comporte de dangers en ce qui concerne le comportement au volant.

Ainsi, tout en demeurant conscient du problème plus général de la distraction au volant et de ses effets potentiels sur la sécurité routière en général, le texte qui suit traitera essentiellement de l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

---

<sup>1</sup> Parmi les « téléphones intelligents », on citera les iPhones, les Blackberrys et les autres téléphones androïdes qui offrent tout un éventail de services de messagerie électronique et d'Internet, cependant que les systèmes 3G et 4G sont la « nouvelle génération » de téléphones mobiles sans fil qui offrent des services tels que messagerie vocale sans fil à zone étendue, accès mobile à Internet, appels vidéos, films vidéos sur Internet, téléchargement d'applications ou de jeux. On notera que l'expression « au volant » concerne les périodes où le moteur de la voiture est en marche même si le véhicule est stationnaire (par exemple s'il est arrêté à un feu de circulation).

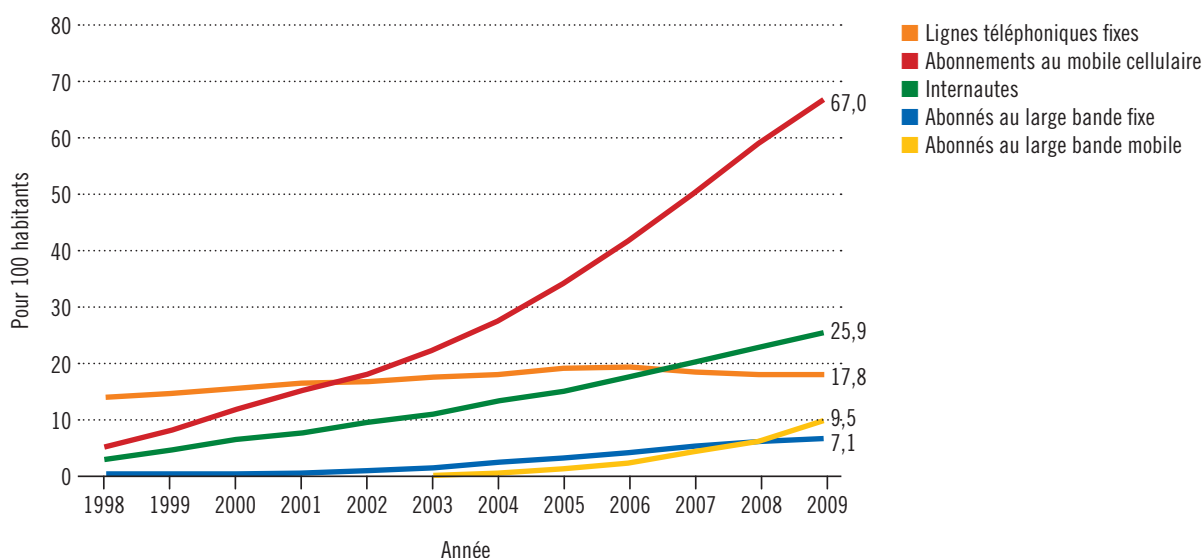


# 2 L'utilisation des téléphones mobiles

## 2.1 Les tendances en matière de possession et d'utilisation des téléphones mobiles

Le nombre de détenteurs et d'utilisateurs de téléphones mobiles a augmenté partout de façon exponentielle au cours de la décennie écoulée. La Figure 1 illustre la croissance ininterrompue du nombre d'abonnements à un service de téléphonie mobile dans le monde : on en comptait 67 pour 100 habitants à la fin de 2009.

FIGURE 1 : Evolution de la technologie de l'information et de la communication dans le monde, 1998-2009



Source : (32).



Luminaphoto /Martin Lukersmith

C'est dans les pays à revenu faible et intermédiaire que les abonnements à la téléphonie mobile augmentent le plus rapidement ; dans ces pays, on compte désormais deux fois plus d'abonnements à la téléphonie mobile que dans les pays à haut revenu, ce qui correspond à la taille relative de ces marchés. Contrairement à ce qui se passe dans la plupart des pays à haut revenu, beaucoup de pays à revenu faible et intermédiaire se tournent directement vers la technologie sans fil pour les services de téléphonie, plutôt que de commencer par installer des lignes terrestres. Entre 2008 et 2009, la pénétration des téléphones mobiles a dépassé 50 % de la population totale dans les pays en développement, pour atteindre un niveau estimé à 57 pour 100 habitants, cependant que dans les pays à haut revenu, l'utilisation de ces appareils a largement excédé 100 % (c'est-à-dire qu'il y a plus d'un abonnement à la téléphonie mobile par habitant). Le coût relativement modique des services de téléphonie mobile et des appareils connexes dans beaucoup de régions du monde devrait continuer à stimuler la progression de la téléphonie mobile sur le marché mondial. Ce sont les jeunes qui utilisent le plus les téléphones mobiles, notamment le groupe d'âge des 15 à 24 ans, et les données suggèrent que les plus jeunes d'entre eux stimulent aussi la demande de services de messagerie texte (12). Une étude canadienne a montré que les jeunes passent plus d'une heure par jour à communiquer par téléphone mobile (la moyenne générale étant de 27 minutes), et que 49 % d'entre eux utilisent chaque semaine des services de messagerie texte (12). Il est à noter que la fréquence de l'envoi de messages texte augmentera probablement car leur coût est inférieur à celui des communications téléphoniques.

L'usage accru des téléphones mobiles fait partie de l'intégration plus générale de la technologie de l'information et de la communication dans le monde entier, qui permet un flux instantané et continu d'informations et de contacts sociaux. L'offre de plus en plus répandue d'appareils à tenir à la main tels que les téléphones mobiles et les téléphones intelligents, les lecteurs MP3, les iPods, et d'applications telles que Facebook et Twitter, incite les utilisateurs, dans beaucoup de pays, à s'en remettre toujours plus à ces technologies. Cette tendance est particulièrement sensible chez les jeunes, mais la distraction qu'entraîne l'utilisation continue de ces appareils amène maintenant les responsables à se demander si cette utilisation excessive

crée une dépendance. Les recherches donnent à penser que ce comportement peut s'assimiler à un trouble obsessionnel compulsif qui fait que l'impossibilité d'accéder à ces services est associée à des conséquences préjudiciables à la santé, y compris des syndromes de sevrage et de dépression, et autres répercussions défavorables telles que l'isolement social et la grande fatigue (33). Il est évident que l'usage excessif de ces appareils et la dépendance qui pourrait y être associée risquent de se combiner pour devenir une source de distraction au volant dont les effets sur le comportement du conducteur pourraient être néfastes.

Le nombre de morts augmente régulièrement sur les routes dans beaucoup de pays à revenu faible et intermédiaire, particulièrement là où une motorisation rapide n'a pas été suffisamment assortie de stratégies améliorées en matière de sécurité routière. Quoique les progrès de la communication puissent en théorie rendre les déplacements par la route moins nécessaires et diminuer ainsi l'exposition au risque de traumatismes dus aux accidents de la circulation, en pratique, des transports routiers en augmentation viennent s'ajouter à des formes de communication améliorées et continues susceptibles de nuire à la sécurité routière partout dans le monde.

---

## 2.2 Estimation de l'importance de l'utilisation des téléphones mobiles au volant

À mesure que le nombre de détenteurs de téléphones mobiles progresse rapidement dans le monde, leur utilisation à bord des véhicules se développe également. Outre la généralisation de l'utilisation des téléphones à tenir à la main, les nouveaux véhicules sont de plus en plus souvent équipés de la technologie Bluetooth qui facilite l'activation vocale et l'utilisation d'un téléphone mains libres.

Les auteurs de plusieurs études ont tenté de déterminer combien de conducteurs utilisent des téléphones mobiles au volant. C'est ainsi que dans un certain nombre de pays à haut revenu (par exemple les États-Unis d'Amérique, la Nouvelle Zélande, l'Australie et certains pays européens), il est apparu que 60 à 70 % des conducteurs reconnaissent utiliser un téléphone mobile au moins de temps à autre quand ils sont au volant (12,23,34,35). Dans certaines études, on a également essayé d'évaluer l'utilisation des téléphones mobiles en un moment quelconque, car ce n'est pas seulement l'utilisation au volant, mais aussi la durée d'utilisation qui a un effet sur le risque – plus longue est la durée d'utilisation, plus le risque est grand. La plupart de ces études se fondent sur des données communiquées par les sujets eux-mêmes ou sur des données d'observation, ou encore sur des rapports de police. Il en est notamment ressorti ce qui suit :

- On a observé qu'à tout moment de la journée, 1 à 7 % des conducteurs utilisaient des téléphones mobiles en Australie, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens (12, 23, 34, 35). Aux États-Unis, dans 11 % des véhicules observés, les conducteurs étaient en train d'utiliser un téléphone mobile (7,36).
- Dans une étude canadienne, on a constaté qu'en un moment quelconque, 2,8 % des conducteurs utilisaient un téléphone mobile lors de déplacements dans des zones rurales, mais que la proportion était beaucoup plus élevée (5,9 %) dans les zones urbaines (37).
- Dans un État des États-Unis, les constats d'accident établis par la police indiquent que l'utilisation de téléphones mobiles au volant a plus que doublé entre 2001 et 2005, passant de 2,7 % à 5,8 % (38).

- En 2008, on a observé en Grande-Bretagne que 1,1 % des conducteurs de voiture et 2,2 % des autres conducteurs (véhicules utilitaires et poids lourds, par exemple) utilisaient des téléphones tenus à la main (39).
- Une enquête effectuée auprès de conducteurs suédois a montré que l'utilisation de téléphones mobiles au volant a fortement augmenté au cours des 10 dernières années : 30 % de tous les conducteurs détenteurs de téléphones mobiles ont indiqué les utiliser quotidiennement en conduisant (40).

**Étude de cas :**  
**Une évaluation rapide**  
**de l'utilisation des**  
**téléphones mobiles**  
**à Johannesburg**  
**(Afrique du Sud)**



En Afrique du Sud, il est illégal d'utiliser un téléphone mobile en conduisant. Afin d'évaluer l'ampleur du problème, l'Association des Automobilistes d'Afrique du Sud a procédé à une enquête d'observation dans les banlieues nord de Johannesburg. Un total de 2497 conducteurs ont été observés durant une heure à un carrefour très fréquenté à l'heure de pointe. Pendant la durée de l'enquête, on a vu 196 conducteurs (7,8 %) tenir à la main un téléphone mobile – pour converser ou envoyer un message texte. Beaucoup de conducteurs étaient également occupés à manger, boire, fumer, se maquiller ou lire des journaux, mais ils n'ont pas été inclus dans cette analyse. Les chiffres obtenus sont plus élevés que les 5 % observés en Australie et dans certains pays européens, ce qui s'explique sans doute par le fait que l'enquête a été effectuée aux heures de pointe. Il n'en reste pas moins que cette étude de cas montre que le problème de la distraction au volant n'est pas l'apanage des pays à haut revenu et que c'est à l'échelle mondiale qu'il faut agir.

Source : *Communication personnelle de M. G. Ronald, Automobile Association of South Africa*

Si l'on dispose manifestement de données de plus en plus abondantes sur la fréquence avec laquelle les téléphones à tenir à la main sont utilisés en conduisant, on possède très peu de renseignements sur la prévalence de l'utilisation des téléphones à fonction mains libres. Deux études ont permis de recueillir ce type de données, comme suit :

- Dans le cadre d'une étude effectuée aux Pays-Bas où les sujets fournissaient les renseignements eux mêmes, 2 % des conducteurs ont indiqué utiliser fréquemment un téléphone à tenir à la main, cependant que 14 % d'entre eux ont déclaré utiliser un téléphone mains libres tout en conduisant (12).
- Une enquête d'observation réalisée à Londres (Royaume-Uni) a montré que si 2,8 % des conducteurs d'automobile utilisaient des téléphones à tenir à la main, le chiffre était beaucoup plus élevé (4,8 %) dans le cas des téléphones mains libres.<sup>1</sup> Par rapport aux années précédentes, l'utilisation des téléphones mains libres a augmenté davantage que l'utilisation de téléphones non équipés de cette fonction. La proportion de chauffeurs de taxi et de véhicule utilitaire utilisant des téléphones mains libres était beaucoup plus élevée, soit 14,3 % et 9,9 % respectivement

<sup>1</sup> Les enquêteurs repéraient les utilisateurs de téléphones mains libres au moyen d'un matériel électronique spécialisé permettant de détecter les téléphones mobiles, associé à l'observation visuelle pour vérifier si ces téléphones étaient utilisés par les conducteurs.

(35). Cela dit, les données nationales recueillies en Grande-Bretagne indiquent que les taux d'utilisation des téléphones mobiles hors de la capitale sont inférieurs à ceux relevés à Londres : en 2008, 1,1 % des conducteurs d'automobile, 2,2 % des conducteurs de véhicule utilitaire et 1 % des chauffeurs de poids lourd ont été classés comme utilisant un téléphone à tenir à la main tout en conduisant, cependant que les taux correspondants pour les téléphones mains libres étaient de 0,5 %, 0,8 % et 0,5 %, respectivement (28). Cela s'explique peut-être par les vitesses inférieures pratiquées dans la capitale en raison des encombrements qui incitent les conducteurs à estimer qu'ils prennent moins de risques en utilisant leur téléphone mobile que là où les vitesses sont plus élevées.

Les conducteurs jeunes (moins de 25 ans) et/ou novices constituent un groupe extrêmement exposé aux traumatismes dus aux accidents de la circulation et sont fortement surreprésentés dans les statistiques relatives aux accidents et aux décès par accident de la circulation. C'est ainsi que dans les pays membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), les jeunes conducteurs représentent généralement entre 18 et 30 % de tous les conducteurs tués, alors que les personnes appartenant au même groupe d'âge ne représentent que 9 à 13 % de la population totale de leur pays (14). Des études réalisées au Royaume-Uni, en Australie et en Nouvelle-Zélande montrent que les conducteurs masculins âgés de moins de 30 ans – un groupe particulièrement enclin à adopter d'autres conduites à haut risque – sont également davantage susceptibles d'utiliser un téléphone mobile en conduisant (12,13). L'étude réalisée au Royaume-Uni a montré que les conducteurs âgés de moins de 30 ans utilisaient vraisemblablement près de deux fois plus leur téléphone mobile que les conducteurs de plus de 30 ans (39). Un usage très fréquent du téléphone mobile peut augmenter le risque d'accident déjà élevé encouru par ces jeunes conducteurs, qui sont probablement plus vulnérables aux effets de la distraction eu égard à leur relative inexpérience de la conduite.

---

## 2.3 Estimation de la fréquence de l'utilisation de la messagerie texte au volant

On dispose de peu de renseignements sur l'ampleur de l'utilisation de la messagerie texte au volant, ce qui s'explique en partie par la difficulté qu'il y a à observer ce comportement dans les véhicules.

- Dans le cadre d'une étude effectuée au Royaume-Uni, 45 % des conducteurs ont indiqué échanger des messages texte en conduisant (41).
- Dans le cadre de recherches menées en Australie, un conducteur sur six a indiqué qu'il envoyait régulièrement des messages texte tout en conduisant (42,43).
- Une étude menée aux États-Unis a montré que 27 % des adultes américains indiquent avoir envoyé ou lu des messages texte tout en conduisant (44).

La proportion de conducteurs utilisant la messagerie texte tout en conduisant semble plus élevée chez les conducteurs jeunes et/ou inexpérimentés : l'étude australienne (citée plus haut) a montré que 58 % des conducteurs âgés de 17 à 29 ans lisent régulièrement des messages texte tout en conduisant et que 37 % d'entre eux en envoient (40,42,43).

# 3 Les effets du téléphone mobile sur le comportement au volant et sur l'implication dans des accidents



Comme indiqué précédemment, certaines tâches considérées comme essentielles pour une conduite sans risque sont qualifiées de « tâches prioritaires ». D'autres, tel le fait d'utiliser un téléphone mobile, sont des « tâches secondaires ». Des travaux ont montré qu'il est difficile à un conducteur de s'acquitter des tâches prioritaires indispensables pour conduire un véhicule sans risque alors qu'il entreprend en même temps une tâche secondaire. En pareil cas, la qualité de la conduite se détériore à différents égards. La plupart des recherches effectuées sur la façon dont la distraction nuit à la qualité de la conduite ont porté sur l'utilisation des téléphones mobiles, quoique d'autres sources de distraction influent aussi sur le comportement au volant.

---

## 3.1 Les effets de l'utilisation d'un téléphone mobile sur le comportement au volant

### 3.1.1 Les problèmes de méthodologie associés à l'évaluation de ses effets

Les études sur les effets de l'utilisation du téléphone mobile sur la qualité de la conduite sont relativement nombreuses, mais leur exactitude varie considérablement et dépend des méthodes utilisées et des conditions dans lesquelles les travaux ont été menés (voir Encadré 3).

Chacune des démarches adoptées offre une perspective légèrement différente sur le problème et aucune ne peut à elle seule fournir toutes les informations nécessaires pour prendre des décisions de politique générale. C'est la validité et la convergence des indices recueillis grâce à ces différentes approches qui permettront aux décideurs d'agir en connaissance de cause.

### ENCADRÉ 3 : Les différents types d'études et leurs avantages et inconvénients respectifs

|  | <b>Méthodologie</b>   | <b>Avantages</b>  | <b>Inconvénients</b>  |
|--|---|---|---|
| <b>Études expérimentales</b>                 | Réalisées en situation de recherche dirigée, par exemple simulateurs, pistes d'essai ou parfois réseau routier.   | Il est possible de suivre de près le comportement du conducteur.  | Peu réalistes.<br>Coûteuses, en sorte que les participants à l'étude sont généralement peu nombreux.<br>En raison de la petite taille de l'échantillon, il est difficile d'extrapoler les résultats.  |
| <b>Études d'observation</b>                  |   |   |   |
| Études d'observation en poste fixe           | Un observateur stationnaire consigne les informations lorsque les conducteurs passent en un point précis.   | Fournissent des renseignements directs sur les types de tâches secondaires que les conducteurs s'efforcent de mener à bien tout en conduisant, et sur leur incidence. | L'exhaustivité des informations dépend de l'exactitude avec laquelle l'observateur enregistre les comportements lors du passage du véhicule (temps limité et éventuellement visibilité limitée), ainsi que de la représentativité du lieu d'observation. Ces études ne présentent qu'un bilan instantané.   |
| Études naturalistes                          | Des participants volontaires acceptent que leur comportement au volant soit enregistré durant une période donnée de conduite normale (véhicules équipés de capteurs et de caméras). | Études généralement menées sur le réseau routier ; leurs résultats sont plus valables que ceux des études expérimentales.   | Les conducteurs savent que leur véhicule est suivi, ce qui peut modifier leur comportement au volant.<br>Ces études sont coûteuses et moins contrôlées – des facteurs de confusion peuvent en expliquer les résultats.<br>Les séries de données dérivées de ces études sont généralement très abondantes et peuvent être difficiles à analyser et à interpréter.  |
| <b>Études en situation réelle d'accident</b> | Des accidents qui se sont réellement produits sont étudiés afin d'établir si une activité entraînant une distraction a joué un rôle dans l'accident.                                | Ces études fournissent les renseignements les plus directs sur les conséquences pour la sécurité du fait de s'occuper de tâches secondaires tout en conduisant.       | Il est difficile d'établir si la distraction du conducteur a contribué à l'accident : les constats de police ne mentionnent généralement pas l'existence d'une activité ayant entraîné de l'inattention, et les conducteurs peuvent avoir intérêt à ne pas dire la vérité au sujet de leur distraction.<br>Il est très probable que l'incidence de la distraction est sous-déclarée dans les études d'accident. |

Sources : (7,9,45)

### 3.1.2 Les aspects du comportement au volant qui sont affectés par l'utilisation des téléphones mobiles

Lorsqu'ils utilisent un téléphone mobile, les conducteurs risquent de :

- quitter la route des yeux (distraction visuelle) ;
- ne plus prêter attention à la route (distraction cognitive) ;
- lâcher le volant (distraction physique) (13).

La distraction *auditive* peut aussi être provoquée par la sonnerie d'un téléphone, mais cette distraction sera probablement de plus courte durée que les autres formes de distraction.

Utiliser un téléphone mobile peut nuire à l'accomplissement de diverses tâches liées à la conduite avec pour conséquences :

- un temps de réaction plus long lorsqu'il s'agit de repérer des événements inattendus liés à la conduite et d'y répondre ;
- une moindre capacité de se maintenir dans la voie de circulation voulue ;
- des réactions de freinage plus lentes avec freinage brutal et raccourcissement de la distance d'arrêt ;
- une moindre capacité de maintenir une vitesse adaptée (c'est-à-dire, en général, conduite plus lente) ;
- un conducteur qui réagit plus lentement à la signalisation ou ne la voit pas ;
- un champ de vision réduit (le conducteur étant enclin à regarder droit devant lui et non pas sur les côtés ou dans les rétroviseurs) ;
- une distance plus courte par rapport au véhicule précédent ;
- la mise à profit par le conducteur d'un intervalle entre deux véhicules trop court pour lui laisser le temps de s'insérer sans danger dans le flux de la circulation ;
- une augmentation du nombre de tâches mentales à effectuer, provoquant davantage de tensions et de frustrations ;
- un conducteur moins conscient de ce qui se passe autour de lui (5,23).

Les dangers liés à la distraction affectant le comportement au volant sont fonction d'un certain nombre de facteurs, dont :

- la complexité de la tâche qui distrait le conducteur ;
- sa durée ;
- sa fréquence ;
- les conditions de circulation.

La complexité de la tâche détournant l'attention et la difficulté de l'activité cognitive qu'elle exige semblent être des éléments particulièrement pertinents pour déterminer la mesure dans laquelle cette tâche affecte le comportement au volant. Par exemple, le fait de taper un message texte ou de composer un numéro de téléphone sur un téléphone tenu à la main entraîne évidemment une distraction visuelle au moment où cette tâche est accomplie, mais des indices convaincants donnent à penser que la distraction cognitive occasionnée par les conversations téléphoniques est la principale cause de la détérioration du comportement au volant (12,46).

Il est également important de tenir compte de diverses caractéristiques du conducteur lui-même pour établir la mesure dans laquelle la distraction affecte le comportement au volant. Il s'agit notamment de :

#### L'âge

L'incidence des conversations par téléphone mobile sur le comportement au volant est davantage marquée à la fois chez les jeunes conducteurs et chez les conducteurs âgés.



#### **ENCADRÉ 4 : Utilisation d'un téléphone mobile et conduite en état d'ivresse**

Il est ressorti de certains travaux que le comportement au volant est aussi profondément altéré par l'utilisation du téléphone mobile que par la conduite en état d'ivresse. Une étude menée au Royaume-Uni a même conclu que le comportement au volant est davantage modifié au cours d'une conversation téléphonique que par un niveau d'alcoolémie atteignant la limite légale en vigueur au Royaume-Uni (80 mg/100 ml) (49). Toutefois, l'altération de la conduite résultant de l'utilisation d'un téléphone mobile est transitoire et résulte d'un détournement passager de l'attention à l'égard de la conduite, alors que l'effet de l'alcool persiste beaucoup plus longtemps. En outre, le conducteur utilisant un téléphone mobile exerce un certain contrôle (il peut par exemple interrompre la conversation, cependant qu'un conducteur en état d'ivresse n'est guère en mesure de maîtriser son comportement. En outre, l'alcool nuit à la capacité de jugement du conducteur, cependant que l'utilisation du téléphone mobile ne l'altère pas, mais peut avoir sur elle un effet retardateur (13, 23, 50). Ainsi, les risques cumulés associés à l'abus d'alcool sont plus élevés que ceux associés au fait d'utiliser un téléphone mobile au volant (51).

Les jeunes conducteurs peu expérimentés ont plus de difficultés à répartir leur attention correctement entre la conduite et la tâche secondaire consistant à parler au téléphone. Les conducteurs plus âgés<sup>1</sup> ont des capacités visuelles et cognitives amoindries, de telle sorte qu'il leur est plus difficile d'accomplir deux tâches en même temps, ce qui se traduit par un temps de réaction plus long lorsqu'ils conduisent (13,47,48).

#### **Le sexe**

La plupart des recherches montrent que les hommes sont plus enclins à utiliser le téléphone mobile en conduisant, mais les effets de cette source de distraction sur leur comportement au volant ne sont pas bien connus. Certaines études donnent à penser que l'utilisation du téléphone mobile influe peut-être davantage sur le comportement des femmes au volant et en particulier des jeunes conductrices, mais d'autres travaux ne montrent aucune différence : ceci peut résulter de différences quant à l'âge des échantillons considérés dans les différentes études (13,52). Une étude consacrée aux effets de l'utilisation d'une messagerie texte au volant a montré que les hommes étaient plus enclins à échanger des messages texte tout en conduisant, mais que la dégradation de la conduite causée par l'utilisation de la messagerie texte était beaucoup plus sensible chez les conductrices que chez les conducteurs. Ces derniers étaient également moins enclins à ralentir lorsqu'ils échangeaient des messages texte tout en conduisant (53).

#### **L'expérience du conducteur**

Étant donné que beaucoup de conducteurs novices sont aussi de jeunes conducteurs, il est difficile de distinguer entre les effets de l'âge et ceux de l'expérience sur l'aptitude à conduire tout en utilisant un téléphone mobile. Toutefois, les jeunes conducteurs inexpérimentés semblent davantage sujets aux effets de la distraction au volant : l'entrée dans une phase nouvelle de leur développement cognitif au cours de l'adolescence prédispose davantage les jeunes conducteurs à la distraction, ce qui est susceptible d'avoir un effet plus important sur leur comportement au volant que sur celui de conducteurs plus mûrs (13).

#### **Les comportements à risque**

Les personnes qui ont d'autres comportements à haut risque tels que conduite en état d'ivresse (Encadré 4), excès de vitesse ou refus du port de la ceinture de sécurité sont davantage enclines à utiliser un téléphone mobile en conduisant, ce qui aggrave les conséquences des accidents (35,37,54).

<sup>1</sup> Âgés de 50 à 75 ans, selon l'étude.



iStockphoto.com / S. Locke

### **Les conducteurs de véhicule utilitaire**

On manque de données concernant la distraction au volant dans les secteurs des transports publics et commerciaux, mais certains travaux donnent à penser que les chauffeurs d'autobus et de poids lourd, qui sont censés assumer des rôles multiples et parfois antagoniques tout en conduisant, sont particulièrement exposés aux effets de la distraction. Une étude réalisée auprès d'exploitants de véhicule utilitaire aux États-Unis s'est intéressée aux « événements critiques pour la sécurité » (à savoir les accidents, les accidents évités de peu, les événements nécessitant une « manœuvre d'évitement » et les sorties de voie non intentionnelles) ; il en est ressorti que les conducteurs étaient distraits lors de 81 % de ces événements, mais pas nécessairement parce qu'ils utilisaient un téléphone mobile (55).

#### **ENCADRÉ 5 : La distraction chez les chauffeurs de poids lourd et d'autobus**

Une étude récemment menée auprès de conducteurs de véhicule utilitaire aux États-Unis s'est intéressée aux téléphones mobiles et au risque de voir se produire un « événement critique pour la sécurité » (ce terme inclut les accidents, les accidents évités de justesse ou d'autres événements considérés comme en rapport avec un accident évité de justesse). Il a été constaté, ce qui est intéressant, que le fait de parler ou d'écouter à l'aide d'un téléphone mobile (équipé ou non d'une fonction mains libres) n'avait pas d'incidence importante sur le risque de survenue d'un événement critique pour la sécurité (il a même été constaté que cela diminuait le risque dans certains cas), cependant que d'autres tâches, telles que l'échange de messages texte ou le fait de composer un numéro, augmentaient le risque d'accident. Cette étude donne à penser que l'accroissement du risque résulte plus de la distraction physique que de la distraction cognitive chez ces conducteurs. Ces résultats, qui vont à l'encontre des études et analyses évoquées plus haut, peuvent s'expliquer par l'adoption d'une approche méthodologique différente ou bien par le fait que l'étude portait sur un groupe de conducteurs différents (des chauffeurs d'autobus et de poids lourd). Cela donne à penser que des recherches plus poussées sont à entreprendre dans ce domaine (56).

Ce qui apparaît clairement, c'est que si les effets relatifs de la distraction sur l'aptitude à conduire sont variables, le fait d'utiliser un téléphone mobile tout en conduisant augmente la probabilité absolue d'une collision pour tous les conducteurs, quels que soient leur sexe, leur âge ou leur expérience de la conduite (57,58).

### **3.1.3 Téléphones tenus à la main et téléphones à fonction mains libres**

À mesure que le marché des téléphones mobiles se développe et que la technologie devient de plus en plus sophistiquée, on progresse dans la mise au point des téléphones mains libres et d'autres techniques telles que la commande vocale et la numérotation rapide, qui sont destinées à diminuer la distraction physique associée à l'utilisation des téléphones mobiles. Les recherches s'intéressent de plus en plus à la question de savoir si les appareils téléphoniques mains libres ont moins d'impact sur le comportement au volant que les téléphones à tenir à la main. Si ces derniers présentent l'inconvénient de provoquer une distraction physique du fait qu'il faut les tenir à l'oreille, plusieurs études montrent que l'utilisation des téléphones mains libres a également des effets défavorables sur différents aspects du comportement au volant (tout particulièrement, un temps de réaction plus long) qui sont comparables à ceux imputables à l'utilisation d'un téléphone que l'on doit tenir à la main.

Il a été démontré que le fait d'utiliser un téléphone mains libres au volant entraîne une moins bonne surveillance visuelle des instruments équipant le véhicule et de la circulation en général, et influe défavorablement sur la maîtrise du véhicule (59). Ces données incitent à penser que les téléphones mains libres ne sont pas moins dangereux à utiliser que les téléphones à tenir à la main pour ce qui est du comportement au volant (12,13,47,60-62). Bien que ceci puisse paraître illogique à première vue, les indices attestant que c'est la distraction cognitive qui a le plus d'impact sur la conduite peuvent expliquer pourquoi un téléphone mobile mains libres risque peut-être tout autant d'être à l'origine d'un accident qu'un téléphone mobile tenu à la main (12,13,51,60,63-65). Ces conclusions sont dérivées d'études épidémiologiques et de méta-analyses ainsi que d'études de simulation (12,13,45,47,51,60,63,66,67).

### **3.1.4 Les comportements compensateurs en cas d'utilisation d'un téléphone mobile**

Certains indices semblent montrer que les conducteurs sont susceptibles d'adopter ce que l'on peut appeler un « comportement compensateur » lorsqu'ils sont distraits. Par exemple, ils conduiront moins vite qu'à l'habitude s'ils tiennent un téléphone en main et/ou ils augmenteront la distance par rapport au véhicule précédent, deux comportements qui peuvent éventuellement réduire le risque d'accident (10). Il est intéressant de noter que, d'après certaines indications, il semblerait que les conducteurs utilisant des téléphones mains libres adoptent moins souvent ce comportement compensateur que ceux qui conduisent en tenant à la main un téléphone (64). Cela pourrait s'expliquer par la présence physique du téléphone dans la main qui rappelle au conducteur que son usage peut constituer une menace pour sa sécurité (47,64).

### **3.1.5 L'échange de messages texte et ses effets sur le comportement au volant**

Le fait d'envoyer ou de recevoir des messages texte a des répercussions potentiellement très importantes sur le comportement au volant. Beaucoup de recherches restent à faire dans ce domaine, mais les études réalisées à ce jour (expérimentales pour la plupart) laissent à penser que l'échange de messages texte demande une attention cognitive accrue pour taper les messages et occasionne une distraction physique du fait qu'il faut tenir le téléphone et une distraction visuelle pour créer ou lire les messages : ces sources de distraction influent à leur tour sur la façon dont sont menées à bien les tâches essentielles exigées par la conduite. C'est ainsi

qu'une étude expérimentale a montré les résultats suivants chez des conducteurs qui recevaient et envoyaient des messages :

- Le temps passé par les conducteurs sans regarder la route augmentait de pas moins de 400 % lorsqu'ils lisaient et envoyaient des messages texte.
- Les écarts par rapport à la voie suivie augmentaient de 28 % et les changements de voie injustifiés augmentaient de 140 % lorsque le conducteur envoyait et recevait des messages texte ; les conducteurs échangeant des messages tentaient de compenser leur distraction en augmentant la distance avec le véhicule précédent ou en réduisant leur allure (42).

Du fait de la conception de cette étude (une étude de simulation ayant fait appel à 20 participants), on se gardera d'en généraliser par trop les résultats, mais des conclusions analogues commencent à être tirées d'autres travaux. Une autre étude de simulation récemment réalisée au Royaume-Uni a montré que le temps de réaction de jeunes conducteurs (âgés de 17 à 24 ans) qui utilisaient leur téléphone mobile pour envoyer et lire des messages texte témoignait d'une capacité amoindrie de se maintenir dans la voie choisie et de respecter une distance de sécurité par rapport au véhicule précédent ainsi que d'un allongement du temps de réaction. En particulier, on a observé que l'envoi de messages texte réduisait le temps de réaction de 35 %. L'étude américaine évoquée dans l'Encadré 5 a montré que les chauffeurs de véhicule utilitaire qui échangeaient des messages texte en conduisant avaient 23 fois plus de chances d'être impliqués dans un « événement critique pour la sécurité » (un événement donnant lieu à une sortie non intentionnelle de la voie suivie, à une manœuvre d'évitement d'une collision, à un accident évité de justesse ou à un accident) que s'ils ne se servaient pas de la messagerie texte en conduisant (55).<sup>1</sup>

---

## 3.2 L'impact de l'utilisation des téléphones mobiles au volant

Il n'est pas facile d'évaluer la relation de cause à effet existant entre l'utilisation d'un téléphone mobile et le risque d'accident. La difficulté tient en partie au fait que l'on dispose rarement de renseignements sur la question de savoir si les conducteurs utilisaient ou non un téléphone mobile au moment de l'accident. En outre, la présence de facteurs éventuels de confusion peut empêcher d'établir une relation de cause à effet (par exemple si les utilisateurs de téléphones mobiles étaient également susceptibles d'être en excès de vitesse, l'utilisation du téléphone mobile peut n'être pas la cause de l'accident). Ainsi, il existe très peu d'études qui permettent d'établir une relation de cause à effet entre l'utilisation du téléphone mobile et l'accident.

Toutefois, les études qui ont été réalisées dans le but d'évaluer le risque d'accident montrent que les conducteurs qui utilisent un téléphone mobile au volant risquent davantage l'accident que ceux qui ne le font pas. L'accroissement estimatif du risque varie d'une étude à l'autre d'un facteur allant de deux à neuf (51,60,68,69). Des travaux ont été menés afin d'analyser les aspects positifs et négatifs de chacune des études consacrées à cette question (12,13) : à partir d'une évaluation de la solidité de la méthodologie utilisée pour ces études, il a été conclu qu'utiliser un téléphone mobile augmentait vraisemblablement le risque d'accident d'un facteur de quatre, un risque identique étant associé à l'utilisation de ces appareils, qu'ils soient équipés ou non d'une fonction mains libres (12,51,60). L'incidence du sexe et de l'âge sur le risque d'accident n'apparaissait pas clairement, quoique les recherches effectuées suggèrent que ces facteurs ont effectivement une incidence sur le comportement au volant.

<sup>1</sup> Parmi ces événements critiques pour la sécurité, on citera : 21 accidents, 197 accidents évités de justesse, 3019 manœuvres d'évitement et 1215 sorties non intentionnelles de la voie choisie (55).



iStockphoto.com /jabejon

Les recherches consacrées aux effets sur la conduite de l'utilisation de la messagerie texte donnent à penser que ce comportement se traduit par un risque accru d'accident. Étant donné que recevoir et envoyer des messages texte suppose des périodes prolongées de distraction visuelle aussi bien que cognitive, il s'agit potentiellement d'un comportement particulièrement dangereux à avoir lorsque l'on conduit. Toutefois, si l'étude sur les chauffeurs professionnels évoquée plus haut (Encadré 5) tend à indiquer que le fait d'échanger des messages texte augmente le risque d'« événements critiques pour la sécurité » – à savoir les accidents mais pas uniquement les accidents –, il faut approfondir les recherches dans ce domaine et établir nettement un lien entre l'envoi et la réception de messages texte et les accidents (55).

---

### 3.3 Les autres usagers de la route

Les recherches sur la distraction réalisées à ce jour ont essentiellement porté sur les conducteurs, mais les piétons, cyclistes ou motocyclistes distraits pourraient eux aussi représenter un sujet de préoccupation qui est encore peu étudié. Les données dont on dispose indiquent que se servir d'un téléphone mobile sur la route ou dans la rue est source de distractions cognitives et physiques qui pourraient aussi avoir de graves conséquences pour cette catégorie d'usagers : une étude a par exemple montré que la distraction cognitive résultant de l'utilisation par les piétons de téléphones mobiles les rend moins vigilants et augmente les comportements à risque, ce qui leur fait courir un danger accru d'être victimes d'un accident de la circulation (70,71). Le phénomène est sans doute particulièrement important dans nombre de pays à revenu faible et intermédiaire où ces « usagers vulnérables » de la route constituent le groupe le plus exposé aux accidents de la circulation, et celui chez qui l'utilisation de téléphones mobiles se rapproche rapidement des niveaux observés dans les pays à haut revenu. Le coût relativement modeste des deux-roues motorisés fait de ceux-ci un moyen de transport particulièrement prisé dans beaucoup de pays à revenu faible et intermédiaire, si bien que l'utilisation du téléphone mobile par ce groupe



WHO/ J. Passmore

d'usagers de la route risque de devenir un sujet de préoccupation grandissant. Des travaux restent à entreprendre pour identifier les sources de distraction susceptibles d'affecter ces usagers et évaluer leur incidence sur le risque d'accident (5).

# 4 Interventions visant à faire face au problème de l'utilisation des téléphones mobiles au volant

Bien que les travaux de recherche sur l'impact de la distraction sur le comportement des conducteurs – et notamment sur l'utilisation des téléphones mobiles – se multiplient, le manque de données sur l'efficacité des interventions pertinentes fait qu'il a été jusqu'ici difficile de prendre à cet égard des décisions reposant sur des bases scientifiques. Il s'ensuit que même dans les pays à revenu élevé, les politiques mises en place pour s'attaquer à ce problème sont très diverses. Nous en présentons quelques-unes ci-après.

---

## 4.1 Législation et politiques

L'adoption d'une législation spécifique pour s'attaquer à certaines causes d'accidents de la circulation s'est avérée être une mesure très efficace pour réduire le nombre de blessés sur les routes (4). Toutefois, pour que la loi soit respectée, il faut que les niveaux de répression soient élevés et maintenus au fil du temps pour accroître chez les conducteurs le sentiment qu'ils risquent d'être pris et que les sanctions applicables en cas d'infraction soient clairement stipulées et connues de tous pour avoir un effet dissuasif. De cette manière, la législation peut aussi devenir un moyen important d'agir sur les comportements et de promouvoir une culture de la sécurité routière permettant de réduire durablement les accidents de la circulation – ou tout au moins d'empêcher que le niveau de sécurité se dégrade à l'avenir (5).

Dans de nombreux pays, la législation joue déjà un rôle important dans la réponse apportée au problème de la distraction au volant. Même s'il n'existe aucune façon réalisable d'obtenir que l'attention des conducteurs reste suffisamment concentrée sur la tâche première de la conduite, la législation peut utiliser diverses pistes pour décourager ces conducteurs d'avoir des comportements susceptibles de les distraire pendant qu'ils conduisent.

Dans certains pays, le problème de la distraction des conducteurs est réglé dans le cadre de la législation générale en matière de sécurité routière. Par exemple, dans certains États d'Australie, la police peut réprimander les conducteurs pour conduite « imprudente » ou « dangereuse », y compris si cette imprudence résulte de la distraction du conducteur. De même, toutes les provinces du Canada et un certain



Wikimedia Commons

nombre de pays européens ont adopté une législation générale sanctionnant « le manque de vigilance et d'attention » au volant (63). Ainsi, par exemple, si les téléphones mobiles avec fonction « mains libres » ne sont pas visés par la législation touchant spécifiquement les téléphones portables au Royaume-Uni, leur utilisation – de même qu'un certain nombre d'autres sources potentielles de distraction – peut tomber sous le coup des lois sanctionnant la conduite imprudente.

Toutefois, on observe aussi une tendance croissante au développement et à l'adoption d'une législation plus spécifique ciblant des sources particulières de distraction des conducteurs, et notamment l'utilisation des téléphones mobiles, comme nous le décrirons dans la section qui suit.

#### 4.1.1 Législation relative à l'utilisation des téléphones mobiles à bord des véhicules

Au niveau national, des efforts croissants sont faits pour appliquer des lois visant plus spécifiquement l'utilisation des téléphones mobiles (5). Toutefois, même dans les pays à revenu élevé où les politiques relatives à d'autres facteurs de risque sur la route tendent à être uniformisées, les mesures concernant l'utilisation des téléphones mobiles au volant sont très diverses. En voici quelques exemples :

- Dans certains pays, les décideurs considèrent qu'il serait irréaliste d'interdire complètement l'usage des téléphones mobiles à bord des véhicules en raison en partie de la difficulté qu'il y aurait à faire respecter cette interdiction pour les téléphones mains libres. Par exemple, la Suède, un pays qui a de bonnes statistiques de sécurité routière, n'interdit pas l'utilisation des téléphones mobiles en conduisant mais met plutôt l'accent sur la sensibilisation du public aux risques liés à la distraction au volant.
- De nombreux pays ont adopté des mesures légales d'interdiction de l'utilisation pendant la conduite des téléphones mobiles tenus à la main. Ainsi, la majorité des pays européens se sont maintenant dotés d'une législation qui en interdit l'usage. Si la plupart de ces pays prévoient des amendes en cas d'infraction, celles-ci s'accompagnent aujourd'hui souvent d'autres sanctions ou de points de pénalité sur le permis de conduire : par exemple en 2007, le Royaume-Uni a porté l'amende applicable en cas d'utilisation en conduisant d'un téléphone mobile tenu à la main à £60 (US \$94), et cette infraction coûte de surcroît au conducteur trois points de pénalité sur son permis de conduire.<sup>1</sup> De même, en octobre 2010, le Maroc a adopté une nouvelle loi majorant l'amende applicable en cas d'utilisation au volant d'un téléphone portable tenu à la main, amende qui est maintenant passée à l'équivalent de US \$60.
- Quelques pays, comme le Portugal ont étendu l'interdiction visant l'utilisation des téléphones mobiles au volant aux kits mains libres. Des interdictions de ce type sont également appliquées au niveau sous national. Par exemple, l'État de New Delhi a étendu l'interdiction d'utiliser les téléphones mobiles en conduisant aux appareils avec fonction mains libres et à l'envoi de messages texte. L'amende, actuellement de Rs 1000 (US \$21) pourrait être portée en 2010 à Rs 2000 ou six mois d'emprisonnement (72).

<sup>1</sup> Si un conducteur accumule 12 points de pénalité sur son permis de conduire sur une période de trois ans, son permis lui est retiré, et si un conducteur novice accumule six points de pénalité au cours des deux années qui suivent le passage de la première épreuve pratique du permis, celui-ci est annulé.



- Certains pays et juridictions proscrivent l'usage du téléphone mobile pour tous les jeunes conducteurs ou les conducteurs inexpérimentés. Aux États-Unis, 28 des 50 États interdisent toute utilisation des téléphones mobiles au volant (qu'il s'agisse d'appareils tenus à la main ou de téléphones dotés d'une fonction mains libres) pour les conducteurs novices (73). Outre la loi générale relative aux téléphones mobiles tenus à la main, certains États d'Australie interdisent aussi l'usage des téléphones mains libres pour les conducteurs novices, dans le cadre du système d'obtention progressive du permis de conduire.
- Certains États des États-Unis ont mis en place des interdictions s'appliquant à des groupes particuliers de conducteurs. Par exemple, dans 18 États, les chauffeurs d'autobus scolaire se voient interdire toute utilisation de téléphones mobiles (y compris d'appareils dotés d'une fonction mains libres) lorsque des passagers sont présents à bord de leur véhicule (73).
- Si de nombreux pays traitent le problème de l'utilisation des téléphones mobiles dans le cadre de la législation plus générale relative à la distraction des conducteurs, les lois interdisant spécifiquement l'envoi de messages texte au volant ont tendance à se multiplier. Par exemple, à Buenos Aires, en Argentine, une loi adoptée en 2007 interdit d'écrire ou de lire un message texte en conduisant et les infractions sont punies d'une amende allant de 200 à 2000 pesos (US \$50 à 500). En 2009, cette sanction a été aggravée et le conducteur qui utilise un téléphone mobile ou qui envoie un message texte en conduisant reçoit cinq points de pénalité sur son permis de conduire (le permis est retiré après accumulation de 20 points de pénalité).
- À mesure que les téléphones mobiles offrent de plus en plus d'autres applications, comme le courrier électronique, l'accès à Internet et la possibilité de visionner des films ou de diffuser de la musique, de nombreux pays élargissent la portée de leur législation applicable à ces appareils pour y inclure des interdictions touchant plusieurs des applications actuellement proposées par les systèmes de téléphonie intégrés. Par exemple, la province d'Alberta au Canada a récemment soumis un nouveau projet de loi qui rendra beaucoup plus complète la législation sur la distraction au volant. Ce nouvel amendement interdira aux conducteurs de tenir à la main des moyens de communication ou de divertissement mobiles tels que les téléphones mobiles, les ordinateurs portables ou les lecteurs MP3 pendant qu'ils conduisent. La législation vise également d'autres sources de distraction au volant, y compris la lecture et l'écriture, et les soins d'hygiène et de beauté (74).

Cette liste ne contient que quelques exemples choisis mais illustre le manque d'uniformité qui existe dans les mesures appliquées pour régler le problème de l'utilisation des téléphones mobiles. Cette hétérogénéité s'observe même à l'intérieur des pays où les lois sont adoptées au niveau d'un État ou d'une province : au moment de la rédaction du présent rapport, seuls huit États des États-Unis avaient complètement interdit l'utilisation de téléphones mobiles tenus à la main en conduisant et 30 avaient spécifiquement pros crit l'envoi de messages texte (73).

Au niveau international, on voit aussi apparaître un certain nombre de mesures destinées à guider les États Membres sur la manière de régler le problème de l'utilisation des téléphones mobiles. Par exemple l'article 8.6 de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 a fait l'objet en 2006 d'un amendement relatif à l'interdiction de l'usage des téléphones mobiles en conduisant. Le texte tel que notifié s'énonce comme suit :

*Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation des téléphones par les conducteurs de véhicule. En tout cas, la législation doit interdire l'utilisation par le conducteur d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement.*

Source : Article 8.6 de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968.

Plusieurs résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies ont encouragé les États Membres à adhérer aux règlements élaborés par l'ONU pour assurer une plus grande uniformité dans les règles régissant la circulation routière sur le territoire des parties contractantes afin d'améliorer la sécurité routière.

## Répression

Pour que les mesures législatives soient efficaces, il faut arriver à maintenir durablement un niveau de répression suffisamment élevé dont le grand public ressent bien la présence.

Dans certains pays, les efforts plus particulièrement destinés à faire respecter la législation relative à l'utilisation des téléphones mobiles ont été intensifiés ces dernières années. Par exemple en Norvège, depuis 2009, la police a apparemment renforcé ses contrôles routiers de routine et utilise maintenant des jumelles pour vérifier si les conducteurs utilisent des téléphones mobiles, ce qui s'est traduit par une augmentation considérable du nombre d'amendes infligées. La tâche est particulièrement compliquée s'agissant de l'utilisation des téléphones mains libres et, dans une moindre mesure, de l'envoi de messages texte. Il est aussi difficile de faire appliquer les lois sur la distraction au volant la nuit ou lorsque le trafic est dense ou à bord de véhicules dont les vitres sont fortement teintées (5). Une des clés du succès de la législation reste aussi sa capacité à s'adapter aux progrès technologiques rapides dans la conception et la fonctionnalité des téléphones mobiles, qui deviennent de plus en plus des plates-formes multimédias permettant de nombreux niveaux d'interaction.

Dans le Surrey, au Royaume-Uni, on a cherché à évaluer le lien entre la répression policière et les taux d'accident de la circulation en organisant sur le terrain une « opération radar » destinée à accroître la visibilité de la présence policière sur un tronçon routier du comté. Deux équipes se sont relayées chaque jour sur ce tronçon de 6 miles et ont concentré leur attention sur les infractions liées à l'utilisation du téléphone mobile et de la ceinture de sécurité et à la vitesse, ce durant quatre semaines. Plusieurs méthodes de contrôle policier ont été utilisées parallèlement, y compris des patrouilles mobiles à moto. Une campagne médiatique comprenant des avertissements sur la route et des avis dans la presse a été organisée pour prévenir

Plus de contrôle pour une meilleure prise de conscience : réduisons les infractions de la route : vitesse, usage du portable au volant et pas de ceinture de sécurité



TRL / L. Walter

les automobilistes de la présence accrue de la police. L'utilisation du téléphone mobile a été mesurée à plusieurs endroits sur la route et à proximité de celle-ci avant, pendant et après le déroulement de l'opération. L'utilisation de téléphones mobiles était environ deux fois plus fréquente hors de la chaussée que sur la route. Les résultats de cet essai corroborent la thèse selon laquelle une répression accrue agit effectivement sur le comportement des conducteurs d'une manière qui permet de réduire le nombre d'accidents (75).

#### 4.1.2 Efficacité de la législation

En dépit des efforts croissants déployés par de nombreux pays pour limiter l'usage des téléphones mobiles à bord des véhicules par des mesures législatives, on possède très peu de données sur l'efficacité de ces mesures préventives sur les taux d'accidents. Dans la plupart des évaluations effectuées dans ce domaine, le pourcentage d'automobilistes continuant à utiliser des téléphones mobiles après l'entrée en vigueur de ce type de législation par rapport à celui qui existait avant l'adoption de la loi est considéré comme un indicateur d'efficacité. Or dans de nombreux pays, les données recueillies tendent à montrer que la législation n'a pas vraiment réussi à faire baisser durablement le taux d'utilisation des téléphones mobiles et que l'adoption de mesures législatives n'est pas en soi suffisante pour avoir un impact sur l'utilisation de ces appareils par les conducteurs.

- Bien que tous les États et territoires d'Australie interdisent maintenant l'utilisation de téléphones mobiles tenus à la main lorsque le véhicule se déplace (ou même lorsqu'il est à l'arrêt mais n'est pas stationné), les études tendent à démontrer que près d'un quart des conducteurs (23 %) continuent à utiliser leur téléphone portable, et que près d'un tiers (30 %) des jeunes conducteurs continuent à envoyer des messages texte en conduisant (76).
- Une étude menée à Londres, au Royaume-Uni, a fait apparaître une diminution de 40 % de l'utilisation des téléphones tenus à la main quatre mois après l'entrée en vigueur d'une loi interdisant leur usage. Toutefois, les données recueillies par la suite montrent que le pourcentage de conducteurs utilisant ce type de téléphone

**Étude de cas :**  
**Utiliser la technologie**  
**pour améliorer**  
**l'application des lois**  
**sur la distraction au**  
**volant, Nouvelle-Galles**  
**du Sud, Australie**

STOP

Reconnaissant le rôle joué par la répression dans la réduction effective de l'utilisation des téléphones mobiles à bord des véhicules et la difficulté de faire appliquer la loi en cas d'utilisation de téléphones équipés d'une fonction mains libres ou des téléphones à activation vocale, les services de police de la route de l'État de Nouvelle-Galles du Sud ont mis au point une approche innovante. Cette opération à forte visibilité connue sous le nom de « Operation Compliance » prévoit que toutes les forces de police, quelle que soit leur mission, doivent traquer plus particulièrement certaines infractions aux règles de sécurité routière telles que l'usage des téléphones mobiles. Tous les moyens possibles sont mobilisés à cette fin de manière à maximiser les effets – par exemple on utilise des patrouilles à moto pour détecter l'utilisation de téléphones tenus à la main par les conducteurs –, la position en contre-haut du motocycliste lui permettant d'observer plus clairement l'intérieur du véhicule et de prendre aussi en flagrant délit les conducteurs qui envoient des messages texte. L'avantage de cette méthode est qu'elle maintient dans le public une conscience aiguë de la présence de l'appareil répressif, ce qui joue aussi un rôle crucial (77).

a ensuite sensiblement augmenté nonobstant le renchérissement des amendes applicables en 2007, l'augmentation la plus forte étant cependant constatée chez les utilisateurs de téléphones à fonction mains libres. Les effets de l'interdiction sur les accidents de la circulation restent inconnus (35, 78). Les amendes plus chères sont entrées en vigueur en février 2007, mais une étude a montré qu'entre octobre 2007 et octobre 2009, le taux d'utilisation de téléphones tenus à la main avait augmenté, passant de 1 à 1,4 % chez les conducteurs de voiture, et de 1,9 % à 2,6 % chez les conducteurs de camionnette et de camion. L'utilisation des téléphones à fonction mains libres a également augmenté durant cette période (passant de 0,6 % à 1,4 % chez les conducteurs de voiture et de 1 % à 2,4 % chez les conducteurs de camionnette et de camion) (28).

- Des études réalisées aux États-Unis tendent à démontrer que les effets de la législation ne sont pas les mêmes dans la période qui suit immédiatement l'adoption des lois qu'à plus long terme. Par exemple, l'interdiction de l'utilisation des téléphones mobiles tenus à la main dans l'État de New York – mesure qui a été entourée d'une publicité considérable – a fait baisser de 2,3 % à 1,1 % le taux d'utilisation de ce type de téléphone dans le mois qui a suivi l'adoption de la loi, et cette baisse a persisté pendant au moins quatre mois (79). Toutefois, les effets à long terme ont été moins positifs : un an après l'entrée en vigueur de la loi, lorsqu'il y a eu moins de publicité autour de la répression visant ce type d'infraction, le taux d'utilisation de ces appareils était remonté à 2,1 %, c'est-à-dire au même niveau qu'avant l'adoption de la loi (80).
- La nécessité de continuer à faire de la publicité autour des mesures répressives pour conserver une bonne observation des règles à plus long terme est corroborée par les résultats d'une étude portant sur les effets d'une interdiction de l'utilisation des téléphones mobiles à Washington D.C., aux États-Unis. Cette interdiction a entraîné une réduction d'environ 50 % du taux d'utilisation de ces téléphones (de 6,1 % à 3,5 %) immédiatement après son entrée en vigueur, et cette baisse d'utilisation (4 %) s'est ensuite maintenue pendant un an. Ce résultat pourrait correspondre au durcissement de la répression, bien que cela n'ait pas été scientifiquement prouvé (81).
- Les deux études susmentionnées ont été suivies plus récemment d'une étude complémentaire sur les taux actuels d'utilisation des téléphones mobiles tenus à la main observés dans les États de New York et de Washington et dans le Connecticut, où des lois sur l'utilisation des téléphones mobiles sont maintenant

**Étude de cas :**  
**Le nombre de décès**  
**et de traumatismes**  
**qui seraient évités**  
**si l'utilisation de**  
**téléphones mobiles au**  
**volant était éliminée**

Selon une estimation dérivée d'une étude réalisée à Londres, si l'utilisation de téléphones mobiles tenus à la main avait été totalement éliminée, 609 blessures graves et décès et 4256 blessures légères pourraient avoir été évités en 2008 (35). Toutefois, il pourrait s'agir d'une surestimation car l'élimination des téléphones à tenir à la main pourrait s'assortir d'une augmentation de l'usage des kits mains libres, qui sont eux aussi source de distraction et n'élimineraient pas le risque.

## Étude de cas : Sensibilisation aux risques liés à l'utilisation des téléphones mobiles, Nigéria

À Ilorin, au Nigéria, 267 conducteurs non professionnels choisis au hasard ont été interrogés à l'aide d'un questionnaire structuré. Plus de 90 % des personnes interrogées étaient conscientes du fait que l'utilisation d'un téléphone mobile au volant augmentait les risques d'accident de la circulation, mais plus du quart (27,5 %) ont admis qu'elles continuaient à téléphoner en conduisant. Une législation et une répression appropriées ainsi qu'un effort permanent d'éducation du public seraient nécessaires pour faire baisser ce risque chez les conducteurs (82).

en vigueur depuis cinq à huit ans : les résultats montrent que les taux d'utilisation dans ces États sont plus faibles qu'on aurait pu s'y attendre sans les lois en question et que ces interdictions semblent capables de maintenir une baisse de l'usage des téléphones tenus à la main. Toutefois, on ne sait pas très bien si l'utilisation moindre de ce type de téléphone constatée dans ces États n'est pas imputable au fait que de nombreux conducteurs se sont reconvertis au téléphone mains libres et les effets sur les accidents de la circulation ne sont pas connus (83).

- Une étude réalisée en Caroline du Nord, aux États-Unis, a porté sur les effets d'une loi réglementant l'utilisation des téléphones mobiles en conduisant pour les jeunes conducteurs. Il en est ressorti que la loi n'avait pas réduit le taux d'utilisation de ces téléphones tels qu'il était déclaré par les conducteurs eux mêmes quelque cinq mois après son entrée en vigueur. Cependant, cela pourrait s'expliquer par une absence de communication suffisante sur la répression visant à décourager l'usage des téléphones mobiles au volant (84).
- Une étude a été réalisée sur les déclarations d'accidents aux assurances pour déterminer si l'adoption de lois interdisant l'utilisation des téléphones mobiles tenus à la main faisait baisser la fréquence des sinistres déclarés dans trois États des États-Unis, mais les résultats ne font pas apparaître de changement significatif (85).

### **Interdiction des téléphones mobiles tenus à la main par opposition aux appareils à fonction mains libres : des messages équivoques**

Il n'existe pas à ce jour de recherches sur les effets de l'interdiction de l'usage des téléphones à fonction mains libres dans les véhicules qui permettraient d'évaluer si ces mesures ont conduit à une réduction de leur utilisation ou à une réduction des taux d'accidents de la circulation. La difficulté de faire respecter les interdictions touchant ce type de téléphone a conduit de nombreux pays à n'interdire que l'usage des téléphones qui sont tenus à la main. Toutefois, dans la mesure où les études démontrent que les effets sur le comportement du conducteur sont identiques avec les deux types d'appareils, les lois qui interdisent seulement aux conducteurs d'utiliser des téléphones tenus à la main peuvent être interprétées comme signifiant que l'usage des téléphones mains libres est sûr et confère un faux sentiment de sécurité à leurs utilisateurs. En fait, une étude effectuée à Londres, au Royaume-Uni, montre que le durcissement de la répression touchant l'usage des téléphones tenus à la main a été suivie par une augmentation rapide de l'utilisation des téléphones mains libres (35). Ce sont les lois qui limitent l'utilisation de tous les moyens de

communication électroniques au volant qui sont les plus logiques, si l'on s'en tient aux résultats de la recherche, mais ces lois sont difficiles à appliquer. Les policiers peuvent voir si un conducteur tient un téléphone mobile contre son oreille, mais il est beaucoup plus difficile de déterminer si celui-ci envoie un message texte ou s'il parle dans un téléphone à fonction mains libres.

L'acceptation par le public fait aussi partie intégrante du succès d'une législation sur la santé publique. Même si plusieurs enquêtes sur l'opinion du public et sur son attitude vis-à-vis de la législation tendent à démontrer qu'il existe une compréhension des risques liés à l'utilisation des téléphones tenus à la main pendant que l'on conduit et de la nécessité d'en restreindre l'usage, ces enquêtes montrent aussi que le public est convaincu à tort que l'utilisation des téléphones à fonction mains libres est sans risque (12). Toutefois, il se pourrait que ce sentiment provienne du fait que les lois actuelles interdisant l'utilisation des téléphones mobiles visent uniquement ceux qui sont tenus à la main.

Les lois interdisant toute activité susceptible de distraire les conducteurs peuvent permettre de faire changer le jugement porté par la société sur ce qui constitue un risque acceptable et une conduite sûre. S'appuyant sur l'expérience acquise dans d'autres domaines de la sécurité routière, ces lois peuvent être importantes pour aider à établir des normes sociales faisant de la distraction au volant un véritable interdit et contribuer ainsi à faire évoluer les comportements. Ces lois et les sanctions correspondantes aideront aussi à obtenir que le conducteur adapte sa conduite : qu'il ralentisse, s'arrête temporairement sur une aire de stationnement pendant qu'il parle, ou refuse de prendre un appel. Toutefois, l'expérience acquise aux États-Unis et au Royaume-Uni tend à démontrer que le maintien d'une répression ciblée et faisant l'objet d'une large publicité est essentiel si l'on veut que les règles continuent à être respectées à plus long terme. L'efficacité des efforts de répression doit être évaluée non seulement en termes de taux d'utilisation des téléphones mobiles, mais aussi en termes d'effets sur les taux d'accidents et de traumatismes.

#### **4.1.3 Politiques de collecte des données**

L'accumulation des preuves démontrant les risques liés à l'utilisation des téléphones mobiles au volant a conduit un certain nombre de pays à adopter des lois ou des politiques rendant obligatoire la collecte de données sur la distraction des conducteurs (Encadré 6). Par exemple, certaines provinces du Canada ont introduit des modifications dans leurs rapports de police sur les accidents qui doivent désormais comporter des informations sur l'éventuelle distraction du conducteur – y compris pour cause d'utilisation d'un téléphone mobile – et des efforts sont actuellement faits pour essayer d'uniformiser les données recueillies sur cette question entre les différentes provinces et les différents territoires du pays (86). De même, bon nombre d'États des États-Unis demandent maintenant à la police de recueillir des renseignements concernant l'utilisation du téléphone mobile lors d'un accident. Il faudrait que les gouvernements d'autres pays encouragent de telles modifications de leurs rapports de police afin que l'on puisse mesurer la fréquence des accidents causés par l'utilisation des téléphones mobiles et mieux comprendre les circonstances entourant les accidents liés à l'utilisation de ces appareils, ce qui permettrait de prendre des mesures de prévention appropriées. Cela est déjà fait dans un certain nombre de pays : par exemple dans le cadre de sa stratégie à long terme sur la sécurité routière, la Nouvelle-Zélande s'efforce de mesurer l'ampleur du problème de la distraction au volant et de déterminer comment il se répartit et d'utiliser ces informations pour éclairer sa politique. Pour ce faire, le Gouvernement s'emploie à améliorer l'information relative aux accidents de la route pour mieux déterminer le rôle de la distraction et sa prévalence dans les accidents. Ces recherches, ainsi que les évaluations des campagnes d'information et d'éducation organisées sur la distraction au volant, seront utilisées pour améliorer la réponse nationale à ce problème (20).

## ENCADRÉ 6 : Évaluation de la distraction au volant dans certains pays

Une enquête a été récemment effectuée dans 29 pays membres adhérant au groupe IRTAD (groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse). Seuls 16 pays ont complété le questionnaire et des données sur la distraction au volant n'étaient collectées que dans 11 d'entre eux. Le tableau ci-dessous indique quels sont les pays qui recherchent le facteur « distraction » dans tous les types d'accidents, accidents mortels, accidents avec blessures corporelles, etc., (les États-Unis ont été ajoutés à ce tableau). Dans certains pays comme l'Autriche, la Suède et les États-Unis, les renseignements concernant la distraction au volant ne sont pas enregistrés de manière systématique sur l'ensemble du territoire. L'enquête a aussi servi à mettre en évidence les différences existant entre les termes utilisés par ces pays pour définir la distraction : par exemple, certains pays ayant répondu au questionnaire considèrent les troubles émotionnels comme un facteur de distraction tandis que d'autres ne le font pas. Ces problèmes de définitions rendent les comparaisons entre pays difficiles.

| Pays  | Total des accidents | Accidents mortels | Accidents ayant causé des blessures corporelles | Ne collecte pas de données |
|---|---------------------|-------------------|---|----------------------------|
| Allemagne   |                     |                   |   | X                          |
| Australie   |                     |                   |   | X                          |
| Autriche  |                     | X                 |   |                            |
| Belgique  |                     |                   |   | X                          |
| Canada  | X                   | X                 | X   |                            |
| Espagne   |                     | X                 | X   |                            |
| États-Unis d'Amérique                               | X                   | X                 | X   |                            |
| Finlande  |                     | X                 |   |                            |
| France  |                     | X                 |   |                            |
| Grèce   |                     | X                 |   | X                          |
| Hongrie   |                     | X                 | X   |                            |
| Israël  |                     |                   | X   | X                          |
| Japon   | X                   | X                 | X   |                            |
| Nouvelle-Zélande                                    | X                   | X                 | X   |                            |
| Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord | X                   | X                 | X   |                            |
| Suède   |                     | X                 |   |                            |
| Suisse  | X                   | X                 | X   |                            |

Source: (87)



iStockphoto.com / T. Bryngelson

Toutefois, compte tenu des difficultés que rencontre la police pour établir que le conducteur était distrait, il est probable que les chiffres restent sous-évalués et, étant donné qu'il faut disposer de preuves tangibles pour pouvoir porter ces affaires devant les tribunaux, l'incidence réelle de la distraction en tant que facteur d'accident a également des chances d'être sous-estimée.

#### **4.1.4 Politiques suivies par les employeurs**

Les accidents de la circulation sont la principale cause d'accidents du travail dans la plupart des pays pour lesquels on possède des statistiques et sont à l'origine de pertes de vies humaines et de pertes économiques importantes pour les sociétés et les organisations concernées (88-90). Face à ce problème, un nombre croissant de sociétés et d'organisations ont adopté des politiques de sécurité routière visant à s'attaquer à différents facteurs de risque sur la route, y compris la distraction au volant.

Les employeurs sont très bien placés pour limiter, par un certain nombre de mesures, l'exposition de leurs employés à des activités susceptibles de les distraire pendant qu'ils utilisent les véhicules de l'entreprise : premièrement, ils peuvent acheter des véhicules sûrs qui réduisent les conséquences éventuelles d'un accident lié à la distraction du conducteur (Encadré 7). Deuxièmement, ils peuvent lutter contre les comportements à risque par la formation et par l'application d'une réglementation (par exemple en interdisant l'utilisation des téléphones mobiles ou en imposant le port de la ceinture de sécurité ou du casque). Dans de nombreuses sociétés, les programmes de sécurité routière font partie des mesures de santé et sécurité au travail et/ou de l'amélioration de la responsabilité sociale de l'entreprise.

De nombreuses sociétés et organisations traitent aujourd'hui spécifiquement du problème de la distraction des conducteurs dans leurs politiques de sécurité routière. Certaines d'entre elles ont adopté des mesures ciblant un aspect ou un ensemble de facteurs de distraction particuliers : par exemple, en vertu d'une ordonnance publiée en octobre 2009 par le Président Barack Obama, il est interdit à tous les fonctionnaires des États-Unis d'envoyer des messages texte pendant qu'ils conduisent en déplacement officiel ou s'ils se servent d'un téléphone mobile qui leur a été fourni par leur administration. Certaines entreprises privées n'interdisent que l'utilisation des téléphones mobiles tenus



### ENCADRÉ 7 : Campagne menée par une coalition non gouvernementale pour s'attaquer au problème de l'utilisation du téléphone mobile en conduisant

Une coalition non gouvernementale, formée en 2005 par un groupe de jeunes diplômés de l'Université d'Alberta, au Canada, sous la direction d'un médecin urgentiste et avec l'appui d'une association de santé publique de cette province, a organisé une campagne de communication sur le thème « pas de téléphone mobile en conduisant ». L'organisation cible les employeurs et leur fournit des conseils et de la documentation pour les aider à élaborer des politiques sur la distraction au volant à l'intention de leurs employés. Elle fournit aussi du matériel éducatif au grand public et pousse le Gouvernement et le secteur privé à modifier leurs politiques sur l'utilisation du téléphone mobile en conduisant (91).

à la main et fournissent des kits mains libres à leurs personnels pour leur permettre de tenir des conversations téléphoniques au volant, tandis que d'autres proscrivent totalement l'utilisation des téléphones mobiles en conduisant (48). La possibilité que des employeurs voient leur responsabilité engagée en cas d'accident de la circulation impliquant l'un de leurs employés qui utilisait un téléphone mobile en conduisant est pour eux une forte incitation à promouvoir une politique de dissuasion de l'usage de ces appareils. Ainsi, par exemple au Royaume-Uni, la campagne menée par le Ministère des Transports contre l'utilisation des téléphones mobiles au volant prévoit notamment que les employeurs ne doivent pas demander à leurs employés de passer ou de recevoir des appels sur un téléphone mobile pendant qu'ils conduisent, et qu'ils peuvent s'exposer à des poursuites s'ils « incitent leur personnel ou lui permettent » d'utiliser un de ces appareils en conduisant (92).

Dans la mesure où la distraction des conducteurs est un problème qui intéresse aussi les chauffeurs professionnels, la politique appliquée par les employeurs peut constituer une approche viable pour régler la question, au même titre que les efforts visant à lutter contre l'endormissement et la fatigue au volant chez ces conducteurs.

#### Étude de cas : L'ONU s'attaque au problème de la distraction au volant chez son personnel

En mai 2010, le Secrétaire général des Nations Unies, M. Ban Ki Moon, a publié une instruction administrative adressée à tout le personnel de l'ONU (environ 80 000 personnes)<sup>1</sup> sur la sécurité routière et au volant. Cette directive traite d'un certain nombre de facteurs de risque comme le port obligatoire de la ceinture de sécurité (et du casque pour les motocyclistes), la vitesse excessive et l'interdiction de l'alcool au volant, mais proscribit aussi l'utilisation des téléphones mobiles (y compris pour l'envoi de messages texte) et de tout autre dispositif électronique pendant la conduite d'un véhicule de l'ONU.

<sup>1</sup> C'est-à-dire l'ensemble des personnes employées par l'Organisation des Nations Unies et ses programmes affiliés en décembre 2009. Voir <http://icsc.un.org/about4.asp>.

## 4.2 Campagnes de sensibilisation du public sur l'utilisation du téléphone mobile en conduisant

Les progrès réalisés à travers le monde dans la lutte contre la vitesse et l'alcool au volant et la promotion du port de la ceinture de sécurité et du casque ont montré l'importance des lois, de la répression policière et des sanctions pour faire évoluer les comportements sur la route et réduire les accidents de la circulation. L'expérience d'un certain nombre de pays tend toutefois à démontrer que, même avec des efforts soutenus pour faire respecter la loi, la législation à elle seule peut être inefficace pour s'attaquer au problème de la distraction au volant. Cela peut s'expliquer par le fait que la distraction au volant n'est pas seulement un problème de conduite automobile mais aussi un problème de société qui tient en partie aux modes et aux choix de vie, et au fait que ce sont des facteurs sociaux forts qui déterminent ce que le public considère comme des niveaux de risque acceptables (par exemple le fait de manger ou d'écouter de la musique en conduisant est généralement considéré comme acceptable). En outre, il peut y avoir un certain nombre d'aspects positifs liés à l'utilisation des téléphones mobiles qui rendent plus difficile et plus compliqué de résister à l'usage du téléphone en voiture.

Dans d'autres domaines de la sécurité routière, les campagnes de sensibilisation du public ont joué un rôle important, à la fois pour mieux faire connaître la législation et les mesures répressives (et accroître le sentiment que les niveaux de répression augmentaient) et pour sensibiliser le public aux risques liés à certains comportements

### ENCADRÉ 8 : De l'utilité d'avoir un téléphone mobile dans sa voiture

Bien que l'on s'inquiète de plus en plus des effets de l'utilisation des téléphones mobiles sur le comportement au volant, disposer d'un téléphone mobile dans son véhicule présente aussi des avantages pour le conducteur. Outre l'intérêt personnel que présente le fait de détenir un téléphone dans sa voiture lorsque l'on se déplace du point de vue de l'aptitude à communiquer et à travailler, cela présente aussi des avantages du point de vue de la sécurité. Le conducteur peut obtenir de l'aide à la suite d'une panne ou alerter les secours en cas d'accident : il est ressorti d'une étude suédoise que 100 000 conducteurs utilisent chaque année leur téléphone mobile pour prendre contact avec la police ou appeler une ambulance après un accident. De même, les conducteurs professionnels utilisent depuis des années leur téléphone mobile pour rester éveillés (5). Il conviendra de tenir compte de ces éléments lorsqu'on élaborera des stratégies pour réglementer l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

au volant. Étant donné la difficulté qu'il y a à éliminer les causes de distraction comme l'utilisation de téléphones mobiles et à faire appliquer les lois relatives à telle ou telle source de distraction, il sera probablement nécessaire que les stratégies comportementales visant à s'attaquer à ce problème s'appuient sur des campagnes d'information vigoureuses pour sensibiliser les usagers aux risques encourus. L'établissement de normes sociales qui rendraient l'utilisation d'un téléphone en conduisant socialement inacceptable – outre le fait que c'est interdit par la loi – peut être un moyen puissant de modifier les comportements et de faire évoluer le jugement de la société sur ce qui constitue un risque acceptable (5). Une telle modification du niveau d'acceptabilité culturelle a été obtenue dans de nombreux pays en ce qui concerne l'alcool au volant et a contribué à réduire l'incidence de ce comportement. Un facteur important dans l'adhésion accrue du public aux lois antitabac et (dans certains pays) aux lois interdisant l'alcool au volant a été la prise de conscience du risque que ces comportements présentaient pour autrui. S'agissant de la lutte antitabac,

l'accent mis de plus en plus sur les dommages causés à l'entourage par le tabagisme passif a été un facteur puissant d'acceptation de la législation et de modification des comportements sociaux, tandis que dans certains pays les campagnes sur l'alcool au volant se sont aussi servies de messages insistant sur le dommage potentiel que des conducteurs en état d'ébriété pourraient infliger à des conducteurs sobres pour plaider en faveur d'un durcissement de la législation.

Il est possible d'utiliser des approches analogues dans les campagnes de lutte contre la distraction au volant. En fait, les études montrent que dans de nombreux pays, le public n'a pas une perception très claire des effets que l'utilisation d'un téléphone mobile peut avoir sur le comportement au volant et en sous estime systématiquement les risques, tandis que les lois qui interdisent uniquement l'utilisation des appareils tenus à la main entretiennent la confusion en laissant croire que le téléphone à fonction mains libres présente moins de danger. Tout porte donc à croire que les campagnes de sensibilisation du public seront un élément essentiel du succès des mesures de prévention prises dans ce domaine (6). Même si les fabricants de véhicules et de

Les conducteurs qui commettent des infractions sur cette route seront dénoncés



téléphones mobiles ont pris rapidement toutes sortes de mesures pour faciliter les communications au volant, il faut que les responsables des campagnes d'information sur cette question s'emploient à faire évoluer les comportements de manière à ce que les conducteurs choisissent de ne pas avoir ou de ne pas utiliser certains de ces dispositifs dans leur véhicule parce qu'ils auront pris conscience des risques encourus. Étant donné qu'il est probable que le nombre de jeunes utilisant leur téléphone mobile en conduisant ira en augmentant, un certain nombre de campagnes de sensibilisation visent à attirer plus spécialement l'attention des jeunes conducteurs sur ces risques. Dans plusieurs pays, on a commencé à utiliser des moyens de communication appropriés comme les réseaux sociaux pour cibler ce groupe de conducteurs. Par exemple, à Gwent, au Pays de Galles, la police a diffusé un message d'intérêt public alertant les jeunes sur les dangers présentés par l'envoi de messages texte au volant. Un film de fiction de quatre minutes montrait une jeune

TRL / L. Walter

fille de 17 ans qui, distraite par son téléphone mobile sur lequel elle envoyait un message texte, causait un très grave accident. Après la diffusion du film sur le site Internet « YouTube », cette séquence a eu un retentissement international et a été visionnée par des millions de personnes sur d'autres sites Web et à la télévision. Bien qu'il y ait des critiques sur la représentation graphique de l'accident et beaucoup de discussions sur le point de savoir s'il était ou non approprié de diffuser ce film sur les chaînes de télévision publiques, cette séquence a alimenté le débat sur la question de la distraction au volant dans plusieurs pays du monde.

Toutefois, on manque de recul sur la capacité de campagnes comme celle-ci de sensibiliser le public et de faire évoluer les comportements au volant (et par voie de conséquence les taux d'accidents). Dans d'autres domaines de la sécurité routière, comme la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la vitesse, les recherches tendent à montrer que les campagnes de sensibilisation du public n'ont à elles seules qu'un impact limité sur les comportements (4).

---

### 4.3 Avancées technologiques

Divers procédés technologiques sont aussi employés dans certains pays pour lutter contre la distraction des conducteurs. Par exemple, les techniques actuelles peuvent permettre de limiter l'utilisation des téléphones mobiles et d'autres types de technologies lorsque les véhicules sont en mouvement, et des systèmes d'alarme pouvant se déclencher en fonction de l'état du conducteur et des tâches qu'il a à accomplir, ont notamment été mis au point pour les jeunes conducteurs (93). Ainsi par exemple, certains fabricants ont conçu des « clés intelligentes » qui permettent à un conducteur novice et à ses parents de partager une voiture, mais avec chacun leur propre clé : la clé du jeune conducteur est codée et permet aux parents de fixer une vitesse maximale, de limiter le volume sonore de la stéréo et de bloquer la réception du téléphone mobile. Toutefois, ces technologies doivent encore faire l'objet d'études de faisabilité et d'évaluations.

Les fabricants de téléphones font aussi des progrès dans la conception de systèmes de téléphonie mobile avec fonction mains libres tandis que de leur côté, les constructeurs automobiles encouragent activement les recherches destinées à mieux comprendre les questions liées à la distraction des conducteurs et à mettre au point des outils pour la contrecarrer. Par exemple, les systèmes à commande vocale utilisables pour composer les numéros de téléphone distraient moins l'attention que les systèmes manuels. Cependant, ces dispositifs peuvent amener les conducteurs à croire à tort qu'en utilisant des systèmes mains libres au lieu d'appareils tenus à la main, ils limitent leur risque d'accident. En fait, la plupart des constructeurs font de grands efforts pour intégrer des systèmes de téléphonie mobile dans leurs véhicules, systèmes qui sont devenus si omniprésents que les fabricants qui voudraient supprimer cette fonction de leurs équipements télématiques<sup>1</sup> seraient probablement très défavorisés face à la concurrence. Compte tenu des résultats de la recherche sur les effets cognitifs de l'utilisation de systèmes à fonction mains libres, cela pourrait avoir des effets non négligeables sur les accidents de la circulation.

En outre, il existe maintenant dans les véhicules des technologies embarquées encore plus sophistiquées qui pourraient permettre de régler le problème de la distraction des

<sup>1</sup> Il s'agit d'équipements automobiles qui combinent le positionnement par satellite (GPS) et d'autres systèmes de communication électronique permettant de recevoir une assistance routière automatique ou un diagnostic à distance et de passer des coups de téléphone.

conducteurs, mais celles-ci doivent être encore pleinement évaluées. Ce sont par exemple :

- Le « gestionnaire des tâches du conducteur » – une technologie embarquée utilisant des capteurs pour estimer le degré d'occupation du conducteur et supprimer les appels téléphoniques et autres sources de distraction jusqu'à ce que ce degré d'occupation diminue (7, 94). Ainsi, par exemple certains véhicules sont maintenant équipés d'un « système intelligent d'information-conducteur » qui retarde l'arrivée des appels téléphoniques si le conducteur est occupé (par exemple pendant une accélération) tandis que d'autres sont équipés d'une caméra qui surveille le visage du conducteur et détecte si celui-ci ne regarde pas devant lui lorsqu'un radar embarqué identifie une situation de collision potentielle. Toutefois, bien que cette technologie soit déjà sur le marché dans certains pays, il est peu probable qu'elle devienne disponible à l'échelle mondiale pendant encore quelque temps.
- Les dispositifs d'évitement d'obstacles comme les avertisseurs de franchissement de ligne ou de risque de collision avec le véhicule qui précède peuvent aussi réduire le risque d'accidents liés à la distraction des conducteurs. Ces dispositifs luttent contre toutes les formes de distraction et pas uniquement celles liées aux téléphones mobiles en ramenant l'attention des conducteurs sur la route (36).
- Il existe aussi des technologies qui empêchent d'utiliser les téléphones mobiles lorsque le véhicule est en mouvement. Ces applications permettent de détecter si le téléphone se trouve à bord d'un véhicule qui se déplace et réachemine alors les appels vers un service de messagerie vocale ; il empêche aussi de taper des messages texte et d'accéder à Internet en conduisant. Toutefois, l'extension et la généralisation de ce type de technologie nécessiteraient des efforts de coopération entre les gouvernements et l'industrie (95).

Des constructeurs automobiles d'Europe, du Japon et d'Amérique du Nord ont élaboré des lignes directrices sur la conception et le positionnement des dispositifs électroniques et télématiques pouvant être utilisés pendant la conduite, par exemple sur la façon de placer ces dispositifs pour qu'ils soient bien visibles par le conducteur. Même s'il s'agit-là d'une mesure positive, ces lignes directrices ne sont pas impératives et ne sont appliquées que sur la base du volontariat. Il faudrait aussi que des directives similaires soient adressées non seulement aux constructeurs automobiles mais aussi aux fabricants d'appareils électroniques portatifs (6, 12).

---

## 4.4 Formation et permis de conduire

Le système d'obtention du permis de conduire est un outil important pour s'attaquer aux problèmes du niveau de distraction des conducteurs. Les codes de la route et les écoles de conduite doivent fournir aux apprentis conducteurs des informations sur la manière de gérer en sécurité les problèmes de distraction au volant, à savoir :

- des informations sur les risques liés aux activités qui distraient l'attention du conducteur et sur les effets de ces activités sur les performances au volant ;
- des informations sur les facteurs qui rendent les conducteurs plus vulnérables aux effets de la distraction ;
- des stratégies pratiques pour réduire les effets de la distraction ;
- des conseils sur les dispositifs technologiques et les moyens d'utiliser les technologies visant à limiter les risques de distraction (5).

Dans le cadre du système d'obtention progressive du permis de conduire (voir l'Encadré 9), il faudrait expliquer aux jeunes conducteurs les risques liés aux activités qui sont source de distraction et dont on sait qu'elles compromettent la sécurité et tester leur capacité à les gérer (5). Toutefois, la question de savoir si les conditions

d'obtention du permis de conduire ont de meilleurs effets sur la prévention des risques d'accident que l'adoption de lois appropriées et les actions de sensibilisation du public n'a pas été tranchée.



iStockphoto.com / C. Yeulet

### ENCADRÉ 9 : Obtention progressive du permis de conduire et utilisation des téléphones mobiles

Au vu des données montrant qu'un fort pourcentage de conducteurs sont distraits au volant et que ce taux est encore plus élevé chez les conducteurs inexpérimentés, plusieurs pays ont intégré des mesures touchant la distraction au volant dans leurs systèmes d'obtention progressive du permis de conduire. Ainsi, une interdiction visant toute utilisation des téléphones mobiles (y compris les systèmes fonction mains libres) chez les apprentis conducteurs a été introduite dans certains États d'Australie et des États-Unis (95). Dans plusieurs programmes canadiens d'obtention progressive du permis de conduire, cette interdiction s'étend aussi à d'autres sources de distraction, y compris l'usage des lecteurs MP3, tandis que dans certains États d'Australie, comme le Queensland, il est interdit aux conducteurs novices d'utiliser ce type d'appareils lorsque les haut-parleurs sont branchés (96).

## 4.5 Nécessité de réunir des données factuelles

L'élaboration de mesures pour lutter contre la distraction des conducteurs est un domaine qui en est encore à ses balbutiements par rapport à d'autres questions de sécurité routière, même dans les pays qui ont un bon bilan routier (5). Cela est dû en partie à l'absence de données sur les différents types de distraction et leur fréquence et sur leur rôle dans les accidents : or les gouvernements doivent prendre leurs décisions de politique générale sur la base de données scientifiques solides et savoir où placer le plus judicieusement leurs ressources. Les stratégies de prévention portant sur la distraction des conducteurs doivent se fonder sur une bonne compréhension des risques liés à telle ou telle forme de distraction particulière, et être assorties de mécanismes pour en évaluer les résultats. En ce qui concerne l'utilisation des téléphones mobiles, les données recueillies tendent

**Étude de cas :**  
**Évaluation de**  
**l'application des lois**  
**sur le téléphone mobile**  
**dans le Connecticut et**  
**l'État de New York**



La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), un service du Ministère des Transports des États-Unis, a lancé des programmes pilotes dans le Connecticut et l'État de New York pour évaluer si les efforts accrus déployés pour faire appliquer la loi aidaient à lutter contre la distraction au volant.

Les campagnes répressives sur le thème « Le téléphone dans une main, la contravention dans l'autre » sont les premières actions financées au niveau fédéral qui sont axées sur le renforcement de la répression et la sensibilisation du public à la nécessité de lutter contre la distraction au volant. Les conducteurs qui sont pris en train de parler ou d'envoyer un message texte sur un téléphone mobile tenu à la main sont arrêtés et doivent payer une amende.

Ces deux programmes ont commencé par 7 à 10 jours de contrôles à haute visibilité dans les zones métropolitaines. D'autres vagues de contrôles dans ces deux États seront organisées par la suite tout au long de ce programme qui se poursuivra pendant un an. Chaque programme pilote est appuyé par des fonds fédéraux complétés par des ressources provenant des États eux-mêmes. Les chercheurs étudieront les changements d'attitude et de comportement des conducteurs du début à la fin de ces campagnes et les résultats serviront de modèle pour utiliser les contrôles à haute visibilité, l'éducation et la sensibilisation pour réduire les comportements distraits au volant dans d'autres villes et États du pays.

à démontrer que le risque d'être impliqué dans un accident de la circulation est quatre fois plus élevé pour les conducteurs qui utilisent un téléphone mobile en conduisant que pour les autres. Toutefois, on manque de données sur l'efficacité des mesures de lutte. Le peu de données dont on dispose concernent les lois qui interdisent l'usage du téléphone mobile tenu à la main en conduisant. Ce dont les pays auraient besoin, c'est que les stratégies de prévention qu'ils mettent en œuvre pour réduire l'usage des téléphones mobiles soient correctement évaluées, tant pour ce qui est de leurs effets intermédiaires sur le taux d'utilisation de ces téléphones qu'en ce qui concerne les accidents et les blessures induites, afin que les futures décisions de politique générale dans ce domaine puissent s'appuyer de plus en plus sur des données solides. C'est du reste ce qui commence à se produire dans certains pays : l'étude de cas ci-après décrit les efforts en cours aux États-Unis pour évaluer l'impact des lois sur les téléphones mobiles.

Dans d'autres pays comme le Canada, on profite des enquêtes régulières qui sont faites sur d'autres facteurs de risque pour recueillir des données sur l'utilisation des téléphones mobiles en conduisant : par exemple en 2008, l'enquête sur l'utilisation des téléphones mobiles au volant a été réalisée en liaison avec les enquêtes nationales annuelles sur le port de la ceinture de sécurité. Cela permet de recueillir des données qui peuvent être utilisées pour suivre et évaluer l'impact des mesures législatives et autres mises en place pour s'attaquer au problème de l'utilisation des téléphones mobiles par les conducteurs (37).

# 5 Conclusion



La distraction au volant constitue une menace réelle et croissante pour la sécurité routière. Du fait que de plus en plus de gens possèdent des téléphones mobiles et que les nouveaux systèmes de communication « embarqués » à bord des véhicules sont en train de se populariser rapidement, il est probable que ce problème va s'amplifier partout dans le monde dans les années à venir et va aussi évoluer à mesure que les technologies progresseront. Des preuves concordantes montrent clairement que la distraction des conducteurs est un important problème pour la sécurité routière. Mais, d'un autre côté, les données existantes ne sont suffisantes ni qualitativement ni quantitativement pour pouvoir dire avec certitude quels sont les risques induits par la distraction au volant et, parmi les multiples facteurs de distraction, quels sont ceux qui présentent le plus de danger et dans quelles circonstances.

Bien que le problème de la distraction au volant puisse avoir de multiples causes tant intérieures qu'extérieures au véhicule, le présent document a mis l'accent sur le risque lié à l'utilisation des téléphones mobiles en conduisant et présente une synthèse de ce que l'on sait sur les interventions pertinentes en essayant d'en tirer quelques recommandations préliminaires. L'attention que demande une conversation téléphonique entre en concurrence avec les autres tâches qui sont nécessaires pour conduire un véhicule en sécurité. L'utilisation du téléphone mobile et d'autres équipements télématiques embarqués nécessite davantage d'interaction que d'autres sources de distractions plus « traditionnelles » qui peuvent être des activités que le conducteur mène à son rythme, comme le fait de boire du café ou de manger un sandwich. Les conditions d'utilisation du téléphone par les conducteurs sont davantage induites par la technologie elle-même, le conducteur étant censé réagir à un téléphone qui sonne, indépendamment des conditions de circulation ou de conduite à ce moment particulier.

Il a été démontré que l'utilisation d'un téléphone mobile en conduisant avait un certain nombre d'effets négatifs sur le comportement au volant. En effet, les conducteurs sont non seulement distraits physiquement par le fait de téléphoner et de conduire en même temps, mais ils sont aussi déconcentrés sur le plan cognitif du fait qu'ils doivent partager leur attention entre la conversation à laquelle ils participent et les tâches relatives à la conduite. Au moment de la rédaction du présent rapport, il n'existe pas de preuves concluantes tendant à montrer que le téléphone mains



libres serait plus sûr que le téléphone tenu à la main, car les effets cognitifs sont les mêmes avec les deux types d'appareil. Il ressort des études réalisées que l'utilisation d'un téléphone mobile en conduisant – qu'il soit tenu à la main ou qu'il s'agisse d'un appareil mains libres – entraîne un taux d'accidents supérieur à ce qu'il serait si le conducteur s'abstenait de téléphoner. Il est clair en tout cas que si l'impact *relatif* de la distraction sur l'aptitude à la conduite peut varier selon le type de téléphone, l'âge ou le sexe du conducteur, l'utilisation d'un téléphone mobile en conduisant accroît le risque absolu d'accident pour tous les conducteurs.

D'après un nombre croissant d'études, le fait d'échanger des messages texte entraîne aussi une distraction considérable tant sur le plan physique que sur le plan cognitif et réduit la performance au volant. Les jeunes conducteurs sont plus susceptibles que les autres d'utiliser des téléphones mobiles en conduisant et semblent être particulièrement sensibles aux effets de la distraction qui en résultent. Échanger des messages texte semble aussi avoir un impact particulièrement négatif sur le comportement au volant et c'est là un problème qui risque de prendre de l'ampleur compte tenu du fait que ces messages reviennent généralement moins chers qu'une conversation par téléphone mobile.

Lutter efficacement contre l'utilisation des téléphones mobiles au volant pose un certain nombre de problèmes : premièrement, il faudrait s'attacher davantage à améliorer la collecte systématique des données relatives à l'utilisation des téléphones mobiles recueillies lors des accidents pour pouvoir évaluer l'étendue du problème dans chaque pays et avoir des indications sur sa répartition – par exemple pour déterminer quels sont les groupes les plus touchés, dans quelles zones géographiques et à quel moment. Ces données permettront de cibler plus efficacement les efforts de prévention.

En outre, bien que les données disponibles tendent à démontrer que l'utilisation du téléphone mobile a un impact négatif sur un certain nombre d'aspects de la performance au volant, davantage de recherches seraient nécessaires pour aider à mieux comprendre les effets de différentes formes d'utilisation de ces téléphones – par exemple, le fait de tenir une conversation, d'envoyer ou de recevoir des messages texte – sur le comportement des conducteurs et sur les risques d'accident en conditions réelles. Ces recherches permettraient aussi d'en savoir plus sur la mesure dans laquelle la distraction résultant de l'utilisation des téléphones mobiles contribue globalement aux accidents de la circulation par rapport à d'autres facteurs de risque.

S'agissant d'autres facteurs de risque tels que la non-utilisation des ceintures de sécurité ou l'alcool au volant, on a réussi à réduire le nombre de blessés de la route en combinant une législation appropriée, une répression sévère et soutenue, et des campagnes permanentes d'avertissement et de sensibilisation du public aux risques et aux sanctions encourus en cas d'infraction. Une approche similaire associant ces différentes mesures pourrait être efficace pour s'attaquer également à l'utilisation des téléphones mobiles et a du reste commencé à être mise en œuvre dans de nombreux pays.

Plusieurs pays ont entrepris de légiférer sur l'utilisation des téléphones mobiles et un large éventail de lois sont en train d'être adoptées à cet égard. Pour ce qui est de savoir s'il convient ou non d'adopter des lois interdisant l'usage (et tel ou tel type d'usage) des téléphones mobiles et à qui ces lois devraient s'appliquer, il s'agit de décisions qui doivent être prises par les responsables politiques aux niveaux national, des États ou des provinces et qui dépendront en partie de leur capacité à exercer à cet égard une répression continue. En fait, les données existantes montrent qu'il est difficile de faire durablement appliquer les lois sur l'interdiction du téléphone mobile et de détecter les infractions, en particulier avec l'usage croissant des téléphones à fonction

mains libres qui sont moins faciles à repérer. Cela peut expliquer l'hétérogénéité des lois mises en place jusqu'ici, certains pays mettant l'accent sur tels ou tels groupes à haut risque comme les jeunes conducteurs, tandis que d'autres appliquent une interdiction générale de l'utilisation de ces téléphones et que d'autres encore ont pris la décision de ne pas légiférer du tout sur cette question. La décision politique de légiférer devrait s'appuyer sur les meilleures données scientifiques disponibles ; or à ce jour, on manque d'études sur l'efficacité de la législation pour faire durablement régresser les taux d'utilisation des téléphones mobiles et l'on a encore moins de données sur les effets que ces lois peuvent avoir sur la réduction du nombre de morts ou de blessés sur la route.

Le secteur de la santé a un rôle important à jouer dans ce domaine – comme du reste dans les actions menées contre d'autres grands facteurs de risque – en assurant le suivi et l'évaluation de l'efficacité et du rapport coût/efficacité de ce type de législation, ce qui permettra de disposer d'un socle de données scientifiques solide pour aider les décideurs à agir en connaissance de cause.

Les campagnes de sensibilisation du public visant à faire mieux comprendre aux conducteurs les risques liés à la distraction au volant et à les encourager à conduire prudemment sont importantes pour s'attaquer au problème de l'utilisation des téléphones mobiles pourvu qu'elles soient menées dans le cadre d'une stratégie d'ensemble. Les téléphones mobiles font de plus en plus partie de tous les aspects de notre vie professionnelle et personnelle, et il est d'autant plus difficile d'induire le changement d'attitude culturelle qui serait indispensable pour faire admettre qu'il est dangereux d'utiliser un téléphone mobile en conduisant. On peut à cet égard tirer des enseignements des campagnes menées avec succès dans plusieurs pays pour s'attaquer au problème de l'alcool au volant, qui font que ce comportement est devenu socialement inacceptable, ainsi que des efforts faits dans d'autres domaines de la santé publique – grâce auxquels on a par exemple obtenu une adhésion croissante du public aux lois antitabac. En fait, les campagnes de sensibilisation du public doivent chercher à faire prendre davantage conscience des risques de façon à ce que les fabricants et les consommateurs ne fassent pas pression pour obtenir l'installation à bord des véhicules de technologies embarquées de plus en plus nombreuses entraînant un risque accru d'accidents de la circulation. Interdire seulement l'usage des téléphones mobiles à tenir à la main ne résout pas entièrement le problème et peut au contraire l'aggraver en confortant les conducteurs dans leur idée erronée que les dispositifs mains libres sont sûrs. Si les usagers se tournent vers les appareils mains libres, l'effet de la législation quelle qu'elle soit s'en trouvera amoindri. Le public doit être informé que les téléphones à fonction mains libres distraient autant l'attention du conducteur que les téléphones tenus à la main.

Le présent document est surtout centré sur la distraction résultant de l'utilisation des téléphones mobiles, mais divers procédés technologiques intégrés aux véhicules peuvent aussi être utilisés pour protéger les conducteurs contre la distraction au volant. Il existe aujourd'hui plusieurs technologies nouvelles susceptibles de réduire les accidents dus à la distraction. Par exemple, les systèmes d'alarme qui avertissent le conducteur s'il change brusquement de voie de circulation, ou les technologies utilisant des capteurs embarqués pour estimer à quel point le conducteur est occupé, et réacheminer les appels reçus sur son téléphone mobile, pourraient faire régresser les accidents liés à la distraction. Cependant, la pertinence à l'échelle mondiale de procédés aussi sophistiqués demeure limitée à l'heure actuelle.

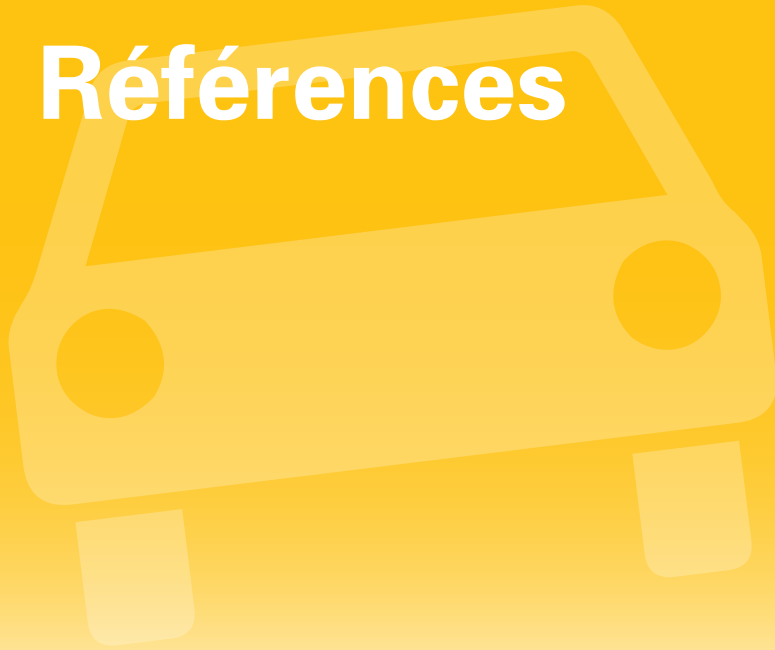
Même si la distraction résultant de l'utilisation du téléphone mobile est un sujet de préoccupation grandissant, appelé à tenir une grande place dans les politiques de sécurité routière à travers le monde, il faut aussi se souvenir que d'autres facteurs de risque majeurs, comme l'alcool au volant, la vitesse et la non-utilisation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue pour les enfants et des casques de motocyclistes, ainsi que le mauvais état du réseau routier, continuent d'être des causes majeures d'accidents et de décès dans de nombreux pays. Il importe d'avoir une approche globale à l'égard de tous les facteurs de risque importants.

Le succès des initiatives en matière de sécurité routière passe par une compréhension du fait que la distraction au volant est un problème qui relève à la fois des gouvernements, de l'industrie, des organisations non gouvernementales, des professionnels de la santé et de l'éducation et d'autres acteurs qui ont tous un rôle à jouer à cet égard.

Les téléphones mobiles sont d'une très grande utilité publique car ils améliorent les communications aussi bien dans les rapports sociaux que dans les échanges commerciaux. Leur coût relativement modique explique leur extension rapide et spectaculaire qui a permis d'énormes progrès dans les communications à travers le monde, en particulier dans les régions où les liaisons par téléphone fixe sont inexistantes, inefficaces ou d'un coût prohibitif. Toutefois, le rôle joué par ces appareils dans la distraction des conducteurs et, par voie de conséquence, dans les accidents de la circulation rend nécessaire de « maîtriser » quelque peu leur utilisation par les conducteurs. Cela devra passer par des mesures législatives, par des moyens de répression innovants, par une certaine coopération avec l'industrie ou un certain encadrement de celle-ci, et par une modification de la perception sociale de ce qui constitue un comportement « acceptable » au volant. Bien que le présent rapport soit centré sur l'utilisation des téléphones mobiles au volant, il n'aborde qu'un aspect parmi d'autres du problème plus vaste de la distraction des conducteurs. De fait, compte tenu de l'intégration toujours plus poussée dans les systèmes de téléphonie mobile d'autres applications de communication – et donc d'autres sources de distraction –, les données relatives au risque comme les mesures qui pourraient être adoptées pour s'attaquer à ce problème vont sans doute évoluer dans le proche avenir.

Bien que les travaux sur cette question n'en soient encore qu'au tout début par rapport à d'autres aspects de la sécurité routière, il est important que les gouvernements, en particulier, agissent dès à présent en mettant à profit les connaissances disponibles et les enseignements tirés d'autres domaines d'intervention en matière de sécurité routière, en attendant de pouvoir s'appuyer sur un socle plus large de données factuelles. Des progrès considérables ont été faits dans le domaine de la sécurité routière au cours des dernières décennies dans de nombreux pays. Si nous voulons voir ces avancées se maintenir et progresser encore davantage, il sera essentiel de bien gérer les risques et avantages des technologies actuellement utilisées par les conducteurs. Si nous n'agissons pas dès à présent, non seulement il pourrait devenir plus difficile de s'attaquer au problème à l'avenir, mais encore on assistera partout à une augmentation du nombre d'accidents corporels et de morts évitables sur les routes.

# Références



Télécharger à partir de l'adresse suivante :  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/distracted\\_driving/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html).

