



# **Distractions au volant**

## **Le point de vue de l'Organisation mondiale de la santé**

Pierre Maurice  
Tamitza Toroyan  
Michel Lavoie

Les distractions au volant

27<sup>e</sup> Entretiens Jacques Cartier

Québec, le 7 octobre 2014



World Health  
Organization

Centre collaborateur OMS du Québec pour la promotion  
de la sécurité et la prévention des traumatismes



## Implication à ce jour de l'OMS sur les distractions au volant

- Synthèse des connaissances sur l'utilisation des téléphones cellulaires (combinés, main-libre et texto) - 2011
- Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde (2009 et 2013) : données sur les accidents et blessures, sur les informations colligées dans les différents pays, sur les programmes et législations en place





## I. Quel est le problème?

### Faits saillants de la synthèse des connaissances (2011)





## Types et sources de distractions

- Types de distractions
  - Visuelle
  - Manuelle
  - Cognitive
  - (Auditif)
- Sources internes ou externes





## Contribution des distractions aux accidents de la route

- Australie : 14 % des accidents
- Nouvelle-Zélande : 10 % des accidents mortels
- USA : 16 % des accidents mortels
- Dans la plupart des pays, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ces informations ne sont pas colligées systématiquement lors d'un accident





## Téléphones cellulaires

- 6,8 milliards d'abonnements
  - Croissance importante dans les pays à revenus faibles et intermédiaires
  - Forte utilisation chez les jeunes





## Téléphones cellulaires et conduite

- Parler au téléphone en conduisant au moins une fois dans les 30 derniers jours : de 21 % (Royaume-Uni) à 69 % (USA)
- Lire ou envoyer des textos en conduisant dans les 30 derniers jours : de 15 % (Espagne) à 31 % (Portugal, USA)





## Effets de l'utilisation du téléphone cellulaire sur la conduite

- Provoque des distractions biomécaniques, visuelles et cognitives
- Effet dépend de la complexité de la tâche, de sa durée et sa fréquence
- Tâches reliées à la conduite affectées (temps de réaction, difficulté à maintenir sa position, temps de freinage plus long, distances entre véhicules rétrécies)







## Effets du téléphone cellulaire sur les risques d'accidents

- Risque d'être impliqué dans un accident multiplié par 4
- Même risque pour le combiné et le main-libre en raison de la composante cognitive de la distraction
- Effet de l'âge et du sexe :
  - jeunes et débutants : un groupe à risque
  - personnes âgées : temps de réaction plus long
  - Sexe : plus grande utilisation du téléphone cellulaire par les hommes, pas nécessairement plus impliqués
- Message texte : risque beaucoup plus élevé d'accidents





## Contribution de l'utilisation des téléphones cellulaires aux accidents de la circulation

- USA : estimé à 6 % de tous les accidents (incluant 340 000 blessures, 2 600 décès chaque année)
- Parler à un passager en conduisant est moins dangereux que parler au téléphone
- On considère que c'est la principale source de distraction au volant





## Interventions

- S'appuyer sur les enseignements obtenus concernant d'autres facteurs de risque :
  - Mieux documenter le problème : inclusion de ce facteur dans les formulaires de collecte de données
  - Législation :
    - 142 pays ont des lois interdisant l'utilisation du combiné
    - 34 pays interdisent le main-libre
  - Surveillance policière soutenue et visible
  - Campagnes (marketing social) pour sensibiliser la population aux risques accrus et aux pénalités encourues
  - Peu de preuves de l'efficacité des lois : difficultés d'application





## Interventions (suite)

- Implication des employeurs :
  - Accidents de la route sont la principale cause de décès au travail dans beaucoup de pays
  - Pertes humaines et économiques importantes pour les employeurs
  - Crainte de poursuites a suscité l'adoption de politiques anti-distractions dans certaines entreprises
  - Plusieurs entreprises interdisent ou limitent l'utilisation du téléphone, mais certaines fournissent à leurs employés des dispositifs main-libre





## Interventions (suite)

- Donc à ce jour, pas de solution parfaite
- Miser sur les développements technologiques dans les véhicules et les communications (ex. : avertissement de dangers de collision, surveillance de la performance des conducteurs, neutralisation des fonctions du cellulaire pendant les déplacements, véhicules intelligents)





## II. Quels sont les Rôle et leviers d'intervention de l'OMS

- Développement de guides basés sur les données probantes disponibles (ciblent surtout les pays à revenus faibles ou intermédiaires)
- Soutien technique direct dans certains pays
- Participation active des partenariats internationaux et activités de représentation :
  - Collaboration des Nations-Unies en sécurité routière
  - Résolutions de l'Assemblée générale des Nations-Unies (AGNU)
  - Activités de représentation de haut niveau (Conférences ministérielles)
  - Décennie d'action en sécurité routière (proclamée par l'AGNU)

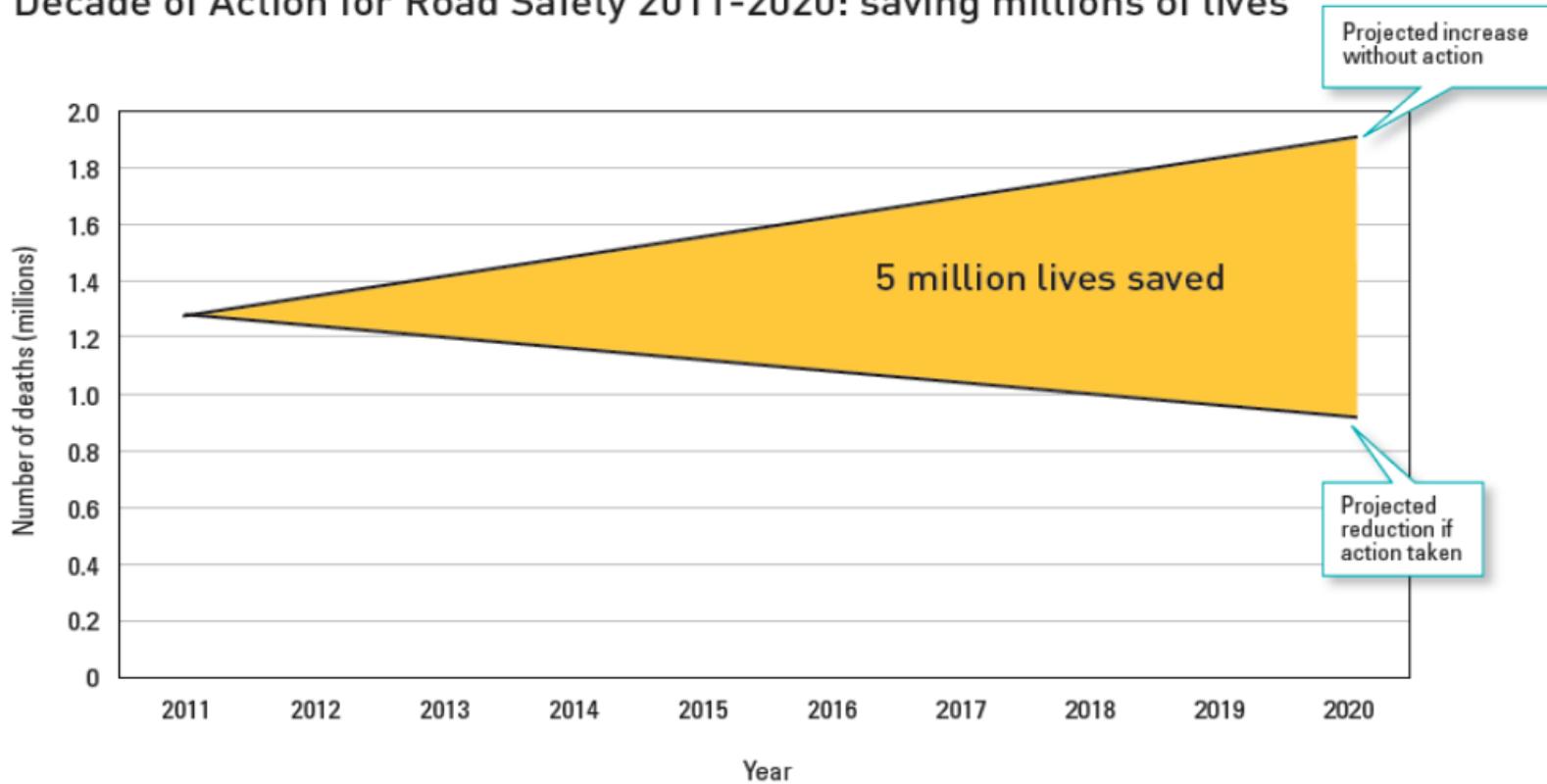




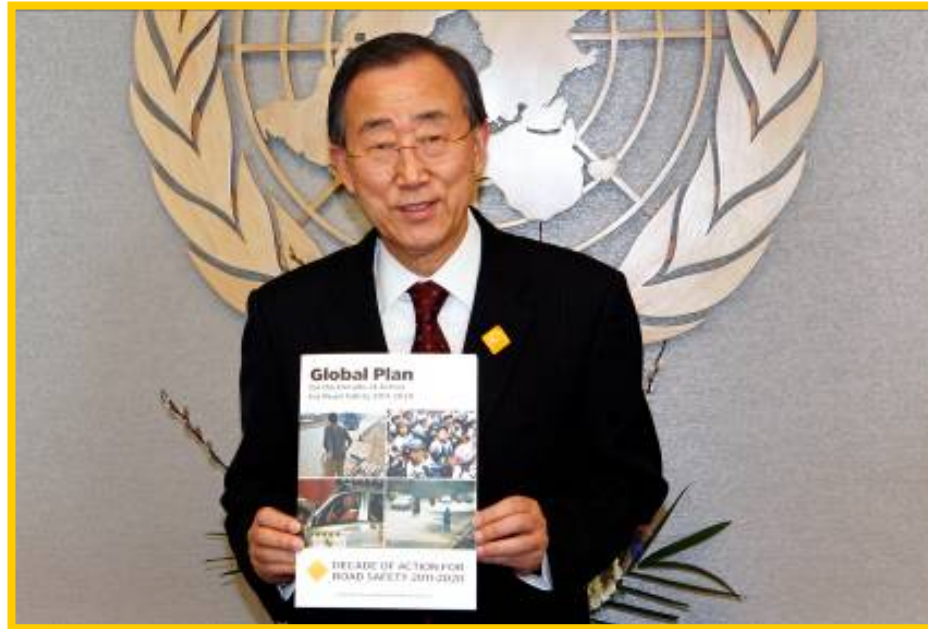
## Décennie d'action en sécurité routière

But : 5 millions de vies sauvées en 10 ans

Decade of Action for Road Safety 2011-2020: saving millions of lives



# Décennie : plan d'action global







## Comportement des usagers

- Vitesse
- CFA
- Casques protecteurs pour motocyclistes
- Ceinture
- Dispositifs de retenue pour enfants
- **Utilisation du téléphone cellulaire**





## **III . Nouvelles données sur l'utilisation du téléphone cellulaire depuis la publication de 2011**





## Risque de collision

### Dispositif tenu en main *versus* main-libre

- Études épidémiologiques (*case crossover study*)
  - Téléphoner en conduisant augmente de 4 fois le risque de **collisions avec blessures graves**
  - Même risque pour les deux types de téléphone
- Études naturalistiques (publications plus récentes)
  - Les tâches visuelles et manuelles associées à l'utilisation d'un téléphone en conduisant (ex. : chercher à atteindre le téléphone, composer un numéro, texter) augmentent de 3 fois le risque **d'incidents critiques** (ex. : manœuvre pour éviter une collision, collision)
  - Les tâches consistant spécifiquement à parler ou écouter au téléphone en conduisant n'augmentent pas le risque d'incidents



## Études naturalistiques (suite)



- Ces résultats suggèrent qu'il faut agir sur les tâches visuelles et manuelles pour réduire le risque d'incidents critiques associé à l'usage d'un téléphone en conduisant
  - Les deux types de téléphones sont associés à des tâches manuelles ou visuelles (combiné > main-libre ou dispositif intégré)
- La NHTSA a proposé une norme volontaire à l'intention des fabricants de véhicules motorisés afin de réduire ou empêcher les tâches visuelles et manuelles associées à l'usage de ce type de dispositif





## Préoccupations

- Résultats de ces études ne sont pas nécessairement généralisables :
  - Volontaires
  - Nombre de participants peu élevé
- Ces résultats se rapportent au risque d'incidents critiques et non pas au risque de décès ou de blessures graves (il se pourrait que ce type de blessures soit associé à la tâche consistant à parler au téléphone en conduisant, soit la composante de distraction cognitive)





## Questions en suspens

- Quelle est la place des distractions cognitives dans le risque accru d'accidents ?
- L'utilisation du téléphone main-libre est-elle vraiment moins à risque?
- Les campagnes de persuasion peuvent-elles venir à bout de ce comportement face aux pressions des marchés ?
- Peut-on exercer un contrôle efficace du comportement interdit ?





## Questions en suspens (suite)

- Des politiques anti-distractions chez les employeurs pourraient-elles contribuer davantage à une forme d'autocontrôle?
- Les développements technologiques sont-ils la seule lueur d'espoir pour contrôler le problème ?
- Quelle importance accorder à ce problème dans les pays à revenu faible ou intermédiaire par rapport à d'autres problèmes (vitesse, alcool, casque protecteur, etc.)





## Questions en suspens (suite)

- Face à toutes ces questions et considérant les nouvelles données scientifiques, il y a certainement lieu de réévaluer la situation et de mettre à jour le rapport publié en 2011

