



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières**Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 17-20 septembre 2019

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) :**Propositions d'amendements sur l'inattention au volant****Résolution d'ensemble révisée sur la circulation routière
(R. E.1)****Propositions d'amendements sur l'inattention au volant****Communication de la Fédération de Russie, de la France et de l'Italie***Résumé*

Le présent document, qui est soumis par la Fédération de Russie, la France et l'Italie, contient des propositions d'amendements à la section 1.5 (Utilisation du téléphone portable) de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). La Suède, en concertation avec d'autres auteurs, a participé au recensement des facteurs essentiels qui sont nécessaires pour analyser le contexte des recherches sur la distraction et l'inattention.



1.5 Utilisation du téléphone portable et d'autres dispositifs de communication/
Inattention au volant

1.5.1 Contexte

On entend par « distraction au volant » le fait de conduire tout en accomplissant d'autres activités qui détournent l'attention du conducteur (de la conductrice) de la tâche complexe qu'est la conduite d'un véhicule, ou en participant à de telles activités. La distraction est le processus par lequel l'attention du conducteur (de la conductrice) est détournée d'un domaine d'intervention souhaitée et, ce faisant, la réception des renseignements dont celui-ci (celle-ci) a besoin pour conduire le véhicule est bloquée ou réduite¹. La cause de la distraction peut notamment être l'utilisation du téléphone portable et d'autres dispositifs de communication.

Des études ont révélé que le principal problème était le fait que le conducteur (la conductrice) quittait la route des yeux quelle que soit la source de la distraction. Toutefois, il est logique d'envisager cette question de manière globale, dans l'intérêt de la sécurité routière. Trois éléments doivent donc être pris en compte :

- a) Les distractions visuelles (l'attention du conducteur (de la conductrice) est détournée de la surveillance de la circulation) ;
- b) Les distractions manuelles (le conducteur (la conductrice) ne peut plus contrôler le véhicule comme il ou elle le devrait pendant qu'il ou elle manipule un téléphone portable ou un autre dispositif de communication) ;
- c) Les distractions cognitives (l'attention du conducteur (de la conductrice) ne se porte plus sur la maîtrise du véhicule).

Le fait d'utiliser ou même de tenir un téléphone portable ou tout autre dispositif de communication peut facilement empêcher un conducteur (une conductrice) d'exécuter les gestes requis par la conduite de manière correcte et sûre. C'est pourquoi de nombreuses législations nationales interdisent et sanctionnent l'usage du téléphone tenu à la main et d'autres dispositifs de communication, tout en tolérant néanmoins l'usage du kit mains libres. Cependant, même dans ce dernier cas, certaines législations nationales disposent que la responsabilité du conducteur (de la conductrice) est engagée en cas d'accident. Et, de fait, le risque d'accident augmente même avec l'utilisation d'un téléphone ou d'un autre dispositif de communication équipé d'un kit mains libres, car une partie importante de l'attention du conducteur est captée par la conversation téléphonique. Par exemple, les conducteurs regardent généralement moins dans leur rétroviseur et sur les côtés et ils font moins attention aux différents signaux et aux piétons, particulièrement en ville.

Les résultats de travaux de recherche² confirment que l'inattention et la distraction, qui sont certes de graves problèmes dans le contexte de la sécurité routière, constituent en elles-mêmes un problème très complexe qui comporte plusieurs dimensions et dépend du contexte, et sont de ce fait difficiles à mesurer et à combattre efficacement. L'une des raisons est que l'inattention et la distraction n'ont pas encore fait l'objet d'une définition commune.

Par extension, les données concernant les accidents dus à l'inattention et à la distraction sont par nature difficiles à recueillir ; de ce fait, les enquêtes sur les accidents, les études connexes et les études de comportement qui évaluent

¹ <https://en.wikipedia.org/wiki/Distractioin>.

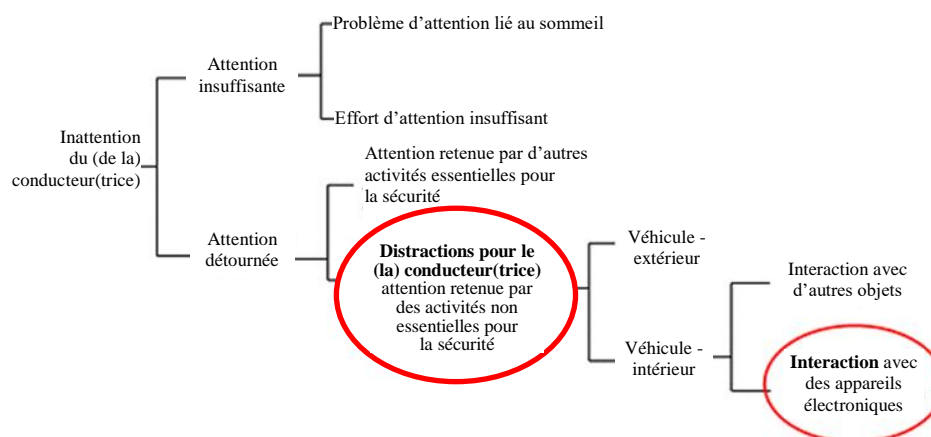
² *Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy*, Regan, C. Hallett, C.P. Gordon.

l'ampleur du problème sont difficiles à mettre en œuvre et celles qui l'ont été sont difficiles à comparer entre elles. Cela signifie aussi qu'il peut être difficile de mesurer les incidences directes de différentes contre-mesures sur les accidents.

Jusqu'à présent, les contre-mesures ont essentiellement ciblé la distraction provoquée par l'utilisation du téléphone portable et d'autres dispositifs de communication. Dans ce contexte, il importe toutefois de noter qu'il ne s'agit là que d'un sous-ensemble de la distraction, laquelle est à son tour un sous-ensemble de l'inattention (fig.1)³.

Figure 1.

Inattention et distraction



Il est donc important d'élargir la définition de l'inattention et de ne pas se concentrer seulement sur la distraction provoquée par l'utilisation du téléphone portable et d'autres dispositifs de communication.

Les recherches^{4, 5} prouvent⁶ que le fait de détourner les yeux des manœuvres de conduite pendant de longues périodes augmente considérablement les risques d'accidents. Cependant, même si le conducteur (la conductrice) garde les yeux sur la route, sa distraction peut être provoquée par d'autres causes, notamment s'il s'agit d'une distraction cognitive.

Les chercheurs s'entendent sur la nécessité d'adopter une approche systématique dans le cadre de laquelle les systèmes embarqués à bord des véhicules et l'aménagement des infrastructures sont associés à l'information, à l'éducation et à la surveillance.

En ce qui concerne les technologies à bord, on considère que différents types de systèmes de pointe destinés à aider les conducteurs, tels que l'avertisseur de risque de collision à l'avant et le système de détection de dérive de la trajectoire ont un effet positif⁷. De nouvelles études indiquent que les systèmes de freinage d'urgence et d'aide au maintien de la trajectoire ont également des effets positifs même si, à ce stade, il n'est pas possible d'évaluer isolément leur effet sur l'inattention et la distraction. À terme, il est

³ Engström J, Monk CA, Hanowski RJ, Horrey WJ, Lee JD, McGehee DV, Regan M, Stevens A, Traube E, Tuukkanen M, Victor T, Yang CYD (2013). *A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention*. Bruxelles, Commission européenne.

⁴ *Keep Your Eyes on the Road: Young Driver Crash Risk Increases According to Duration of Distraction*, Simons Morton, Feng-guo, Klauer, Ehsani, Pradhan.

⁵ *Driver Distraction: A Perennial but Preventable Public Health Threat to Adolescents*, Bingham.

⁶ <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812197>.

⁷ *Effects of visual and cognitive load in real and simulated motorway driving*, Engstroma, Johanssona, Ostlundb.

possible que l'apparition de véhicules hautement automatisés produise des effets très positifs.

En outre⁸, les technologies de sécurité fondée sur des systèmes de communication de véhicule à véhicule (V2V) pourraient aider les conducteurs à éviter certains types d'accidents ou réduire la gravité de ces accidents en alertant le conducteur (la conductrice) lorsque certaines situations particulièrement dangereuses se présentent, notamment à l'approche d'un carrefour sans visibilité, lors d'un changement de voie, ou lorsqu'un véhicule aval est à l'arrêt ou avance lentement sur la voie de circulation. Il est essentiel de veiller à ce que les nouvelles technologies remplissent leur fonction en matière de sécurité sans constituer une distraction supplémentaire pour le conducteur (la conductrice). En ce qui concerne l'infrastructure, il serait utile d'envisager des mesures de nature à atténuer autant que possible les conséquences de l'inattention et de la distraction, par exemple des barrières centrales, des bords de route « indulgents » et des ralentisseurs sonores.

Il est intéressant de constater que les recherches ont aussi démontré que l'utilisation des téléphones portables et d'autres dispositifs de communication revêt une telle importance pour de nombreux conducteurs que ceux-ci restent complètement indifférents à l'accroissement du risque d'accident qui y est associé. Dans ce contexte, les conducteurs semblent avoir du mal à comprendre que le niveau de risque augmente du fait de cette pratique, bien qu'il reste en général statistiquement faible pour un conducteur donné. Compte tenu de ce problème, il faudrait envisager de mener, avec la participation de la société civile et des autorités administratives responsables des transports, des programmes d'éducation et de sensibilisation portant spécifiquement sur l'utilisation de ces dispositifs et l'envoi de textos au volant.

1.5.2 Recommandations

1.5.2.1 Soutenir la mise en place de technologies à bord des véhicules et l'amélioration des infrastructures

Les gouvernements devraient favoriser la mise en place de systèmes perfectionnés d'aide au conducteur qui ont été soumis à des essais et approuvés conformément aux provisions pertinentes aux fins de la lutte contre l'inattention et la distraction.

De ce fait, les gouvernements devraient inciter les administrations routières et les fournisseurs d'infrastructures à privilégier davantage l'installation de barrières centrales, l'aménagement de bords de route « indulgents » ou l'installation de ralentisseurs sonores (dans les endroits où il est difficile de construire des barrières centrales et des bords de route « indulgents »).

1.5.2.2 Éducation et information

Il faudrait que les gouvernements prennent, dans les domaines de l'éducation et de l'information, des mesures dont l'effet sur les conducteurs est attesté.

Il faudrait aussi qu'ils engagent un dialogue avec la direction des organisations qui achètent ou vendent des services de transport et qu'ils les aident à concevoir des activités généralement susceptibles d'éviter les accidents de la route, dans le cadre desquelles la lutte contre l'inattention et la distraction pourraient constituer un domaine d'action particulier. Cette aide pourrait prendre la forme d'outils facilitant l'élaboration de politiques de sécurité et de prescriptions s'appliquant à la passation des marchés. Dans ce contexte, les gouvernements pourraient encourager l'adoption d'un système de gestion de la sécurité.

⁸ *Survey on In-vehicle Technology Use: Results and Findings*, K. Kamalanathsharma, A. Rakha, H. Zohdy

1.5.2.3 Recommandations spéciales concernant l'utilisation de téléphones portables et d'autres dispositifs de communication lorsque le véhicule est en mouvement

Pour réduire le risque d'accident dû à la distraction, les gouvernements devraient au moins interdire l'utilisation par les conducteurs d'un téléphone tenu à la main lorsque le véhicule est en mouvement, ainsi que le prescrit déjà la Convention sur la circulation routière de 1968 (art. 8). Cette prescription devrait également s'appliquer aux autres dispositifs de communication. Par ailleurs, le respect des règles ci-après devrait être recommandé :

- a) Les conducteurs devraient éteindre leurs téléphones et autres dispositifs de communication avant de démarrer et les laisser sur la messagerie vocale ;
- b) Les conducteurs devraient s'abstenir de consulter leurs messages et autres informations affichées sur leurs téléphones et autres dispositifs de communication lorsqu'ils conduisent ; ils devraient aussi s'abstenir d'écrire des messages et d'utiliser d'autres fonctions de leurs téléphones et autres dispositifs de communication, telles que les fonctions de navigation, d'écoute de messages audio ou de musique, de prise de photos et d'enregistrement de vidéos ;
- c) Les conducteurs devraient s'arrêter dans un lieu adapté s'ils souhaitent utiliser leur téléphone portable ou tout autre dispositif de communication comme décrit ci-dessus. Ils ne devraient cependant jamais s'arrêter dans des endroits présentant des dangers, comme par exemple sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute.

Ces recommandations devraient être accompagnées de campagnes d'information, si possible en partenariat avec les différents opérateurs téléphoniques. Ces campagnes pourraient adopter des slogans appropriés, tels que « Conduire ou téléphoner, mais JAMAIS les deux en même temps, à vous de choisir ». L'objectif est de sensibiliser davantage les conducteurs à l'importance de respecter ces règles, pour leur propre sécurité tout comme pour celle des autres usagers de la route.

Il est intéressant de constater que les recherches ont aussi démontré que l'utilisation des téléphones portables et d'autres dispositifs de communication revêt une telle importance pour de nombreux conducteurs que ceux-ci restent complètement indifférents à l'accroissement du risque d'accident qui y est associé. En outre, les conducteurs semblent avoir du mal à comprendre que le niveau de risque augmente du fait de cette pratique, bien qu'il reste en général statistiquement faible pour un conducteur donné. Cela s'explique en partie par la difficulté qu'il y a à prouver que l'utilisation d'un téléphone portable ou de tout autre dispositif de communication au volant pose un risque particulier dans telles ou telles circonstances.

1.5.2.4 Facilitation des enquêtes en cas d'accident

Il devrait être recommandé aux utilisateurs de téléphones portables et autres dispositifs de communication de veiller à ce que le nom de la ou des personnes à contacter en cas d'accident apparaisse clairement dans la liste de noms enregistrés sur leur téléphone ou autre dispositif de communication. Cela permettrait aux personnes autorisées des services de secours d'éviter de perdre du temps à rechercher ces contacts. Par exemple, dans certains pays, une pratique se répand qui consiste à recommander aux utilisateurs de téléphones portables et autres dispositifs de communication de signaler le nom de la personne à contacter en priorité par un acronyme internationalement reconnu (ICE (In case of emergency)) ou, dans le cas de plusieurs personnes, ICE1, ICE2, ICE3, etc.