

Avant-propos

Depuis les années 1970 en France, les accidents de la route constituent la cible d'une politique de sécurité routière ayant pour objet de diminuer le nombre de décès imputables à la circulation routière. Les premières mesures ont porté sur la limitation du taux d'alcoolémie, le port obligatoire de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse. Elles ont été suivies d'une baisse continue du nombre de décès sur la route qui est passé de près de 16 000 par an en 1972 à 4 000 en 2007. Cette diminution est également observée dans les autres pays européens. Parallèlement à une action publique centrée sur la répression de comportements jugés à risque, l'amélioration de l'environnement routier et des équipements des véhicules ainsi que les progrès réalisés dans le domaine de la formation des conducteurs ont contribué à la réduction des traumatismes routiers.

Les éléments de connaissance apportés par la recherche scientifique permettent maintenant de considérer la conduite d'un véhicule comme une tâche complexe dont la performance est soumise à de nombreux facteurs individuels et environnementaux.

Parmi les facteurs susceptibles d'altérer les capacités de conduite et de provoquer des accidents, la distraction au volant fait l'objet d'une attention grandissante depuis une vingtaine d'années, en particulier la distraction liée à l'usage de systèmes de télécommunication. En effet, le développement exponentiel et rapide des téléphones mobiles utilisés par tous et dans toutes les situations de la vie quotidienne ainsi que la construction de véhicules de plus en plus équipés en systèmes télématiques justifient cette préoccupation.

L'usage du téléphone tenu en main en conduisant est interdit en France depuis 2003 et a fait l'objet de campagnes régulières de sensibilisation dans les médias de la part des pouvoirs publics. Cependant, l'impact de ces mesures, le risque associé à l'usage du téléphone « mains-libres », et à ses nouveaux usages (SMS, consultations de sites web...) ainsi que celui des systèmes de navigation restent peu évalués.

La Délégation à la sécurité et à la circulation routières du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a confié à l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm), en partenariat avec l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), la réalisation d'une expertise collective sur l'impact de l'usage du téléphone sur la sécurité des usagers de la route au regard des autres sources de distraction du conducteur. L'objectif est

de faire le bilan de la littérature scientifique sur l'impact de l'usage du téléphone portable (tenu en main et « mains-libres ») ainsi que des autres systèmes d'information et de communication par les conducteurs de véhicule routier, sur le risque d'accident.

Pour répondre à cette demande, l'Inserm et l'Ifsttar ont réuni un groupe pluridisciplinaire de neuf experts, spécialistes de différentes disciplines scientifiques appliquées à l'étude de la sécurité routière : épidémiologie, sciences cognitives, psychologie, ergonomie, économie, science politique.

Le groupe d'experts a centré sa réflexion sur les questions suivantes :

- Quelle compréhension des processus cognitifs de la conduite de véhicule routier avons-nous actuellement (processus attentionnels, décisionnels, notion de vigilance...) ?
- Sait-on comment ces différents processus sont impliqués dans le risque d'accident ?
- Quelles connaissances avons-nous de l'impact de l'usage des instruments électroniques de communication (téléphone, systèmes de navigation) sur les capacités et performances de conduite d'un véhicule ?
- Quelles sont les données sur la perception du risque d'accident lié à l'usage du téléphone et des autres technologies de communication au volant chez les conducteurs (connaissances, attitudes, comportements) ?
- Quels sont les types d'études qui permettent d'évaluer le risque d'accident lié à l'usage du téléphone et des autres technologies de communication au volant ?
- Quelles sont les données disponibles en France et à l'étranger sur le risque d'accident de la route (fréquence, degré de gravité...) lié à l'usage du téléphone et des autres technologies de communication au volant ?
- Le risque d'accident lié à l'usage du téléphone en conduisant est-il associé à des facteurs individuels (genre, âge, kilomètres parcourus...) ?
- Quelles sont les formes d'action publique concernant l'usage de la téléphonie mobile au volant en France, dans les différents pays d'Europe, en dehors de l'Europe ? Connaît-on leur impact ?
- Est-il possible d'estimer le coût pour la société des accidents de la route attribués à l'usage du téléphone au volant et le rapport coût-bénéfice des mesures visant à réguler cet usage ?

Pour compléter l'état des lieux des connaissances réalisé à partir de la littérature scientifique et nourrir sa réflexion, le groupe d'experts a auditionné onze personnalités, chercheurs, représentants des constructeurs automobile, opérateurs de téléphonie, Caisse nationale d'assurance maladie, qui ont apporté un point de vue ou une approche de la question. Certains de ces intervenants ont transmis un texte présenté dans la partie « Communications » de ce rapport.