Introduction. Les distractions au volant

Catherine Berthelon, François Bellavance

► To cite this version:

Catherine Berthelon, François Bellavance. Introduction. Les distractions au volant. RTS - Recherche Transports Sécurité, 2016, Distractions au volant, 2015 (03-04), pp.185. 10.4074/S0761898016004040 . hal-01295598

HAL Id: hal-01295598

<https://hal.science/hal-01295598>

Submitted on 12 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les distractions au volant

Catherine Berthelon · François Bellavance

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2015

La distraction au volant représente l'une des plus importantes causes d'accidents de la route, avec la vitesse et la conduite avec facultés affaiblies. L'Assemblée générale des Nations unies l'a reconnue dans la résolution 64/255 adoptée le 2 mars 2010 sur la Décennie mondiale d'action pour la sécurité routière en soulignant « l'importance que revêt la recherche pour l'adoption de politiques éclairées en matière de sécurité routière et pour le contrôle et l'évaluation des effets des interventions, et consciente qu'il faudrait poursuivre les recherches sur le problème de la distraction au volant en tant que facteur de risque dans les accidents de la route ». De plus, l'Assemblée « Incite les gouvernements, les sociétés publiques et privées et les organisations non gouvernementales et multilatérales à intervenir selon les modalités voulues pour décourager les distractions au volant, notamment la messagerie texte, qui font augmenter la morbidité et la mortalité en provoquant des accidents de la route ».

La distraction peut être définie comme une attention perturbée d'origine visuelle (on regarde autre chose), cognitive (on pense à autre chose) ou manuelle (autre utilisation des mains), ou de multiples origines comme lors de l'écriture d'un message texte. L'essor des téléphones portables, des écrans, des GPS, manipulés n'importe quand, n'importe comment pendant la conduite, a remis les distractions au volant à l'ordre du jour.

Le colloque « Les distractions au volant » des 27^e Entretiens du Centre Jacques Cartier a rassemblé les principaux experts du monde francophone les 7 et 8 octobre 2014 à Québec, Canada. Sont intervenus des représentants gouvernementaux, d'organisations internationales et d'administrations publiques, des chercheurs, des associations internationales et des experts. Nous avons jugé

utile d'inviter certains d'entre eux à diffuser plus largement le contenu de leur intervention au colloque sous forme d'article scientifique. Quatre intervenants ont adhéré à notre proposition et leurs textes sont présentés dans ce dossier.

François Riguelle, Mathieu Roynard et Freya Sloomans abordent le problème de la distraction au volant à travers l'usage du téléphone portable. Basées sur des observations de 41 315 conducteurs effectuées en bord de route et depuis un véhicule en circulation sur l'autoroute, en Belgique, leurs conclusions sont claires et indiquent que l'impact du téléphone sur le risque est élevé. Une prévalence de l'usage du téléphone est en particulier relevée parmi les conducteurs de camionnette ou de poids lourd ainsi que sur autoroute.

L'article de Ramzi Salamé est basé sur une enquête en ligne effectuée auprès des membres d'une Université libanaise et porte sur l'incidence des principales sources de distractions sur les collisions, la perception de leurs dangers et leurs prévalences. Les résultats indiquent entre autres que 30 % des 605 participants rapportent avoir déjà eu une collision due à la distraction au volant, principalement du fait d'« être absorbé par ses propres pensées » ou de l'« utilisation du téléphone portable pour parler, lire ou écrire un message ».

Il apparaît d'autre part que, en conduite simulée, l'écoute d'un morceau musical influence le niveau d'activation du conducteur et modifie son état émotionnel comme le démontrent Jordan Navarro, Mathieu Lesourd, François Osiurak et Emanuelle Reynaud par des mesures physiologiques et subjectives. Bien que ce travail ne mette pas en évidence d'effet du tempo de la musique sur les performances de conduite elle-même, la discussion sur le niveau d'activation physiologique et la conduite reste ouverte.

Enfin, Alexandra Fort, Mercedes Bueno, Colette Fabrigoule, Jordan Navarro, Daniel Ndiaye et Christophe Jallais présentent une revue de la littérature visant à apporter un éclairage sur l'impact des distractions visuelle, visuo-motrice et cognitive sur l'efficacité d'alertes signalant un risque de collision par l'arrière. La fiabilité des systèmes d'alerte anti-collision est également abordée dans leur article. Ils concluent que plusieurs questions de recherche sur ces systèmes et leurs interactions avec les facteurs humains méritent d'être approfondies avant de recommander leur utilisation dans tous les véhicules.

Bonne lecture !

François Bellavance (✉)
Professeur HEC Montreal
Département de sciences de la décision
3000 chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Montréal, Québec,
H3T 2A7
e-mail : françois.Bellavance@hec.ca

Catherine Berthelon (✉)
IFSTTAR
Directrice du Laboratoire Mécanismes d'accidents (LMA)
Département Transport Santé Sécurité (TS2)
Rédactrice en chef de RTS (Recherche-Transports-Sécurité)
e-mail : catherine.berthelon@ifsttar.fr