Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'INTERIEUR,
DE L'OUTRE-MER,
DES COLLECTIVITES
TERRITORIALES
ET DE L'IMMIGRATION

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Près d'un accident de la route sur dix associé à l'utilisation du téléphone au volant

Présentation du rapport « Téléphone et sécurité routière »

État des lieux et perspectives sur l'utilisation du téléphone et autres « distracteurs » de la conduite

DOSSIER DE PRESSE

6 mai 2011

Pour plus d'informations :
www.securite-routiere.gouv.fr

Contacts presse
Cabinet de Claude GUÉANT
01 49 27 38 53

Sécurité routière
Jean Noël Fournier: 01 40 81 78 84 / 06 87 67 56 40

SOMMAIRE

Communiqué de synthèse P3

Le rapport « *Téléphone et sécurité routière* »

Le rapport peut être consulté en ligne en cliquant sur le lien suivant :
http://www.inserm.fr/index.php/content/download/35883/229156/file/telephone_et_securite_routierev1.pdf

Annexes

Annexe 1 - Chiffres clés P6

Annexe 2 - Téléphone au volant : qui et où ? P8

Annexe 3 - Ce que dit le Code de la route P10

Annexe 4 - Législation sur le téléphone portable au volant en Europe P11

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Paris, le 6 mai 2011

COMMUNIQUÉ DE SYNTHÈSE

En France, près d'un accident de la route sur dix associé à l'utilisation du téléphone au volant

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

La Délégation à la sécurité et à la circulation routières a donc confié à l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm), en association 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 et des autres « distracteurs » sur la sécurité des usagers de la route.

Pour la première fois, un groupe d'experts a fait le bilan complet de la littérature scientifique mondiale sur le risque d'accident lié à l'usage du téléphone portable [1]. Le rapport « Téléphone et sécurité routière » qui vient de paraître en confirme la dangerosité au volant.
Ses conclusions posent un regard nouveau en anticipant les dangers de l'avenir que sont l'usage croissant d'autres « distracteurs », comme les systèmes embarqués et les écrans tactiles dont l'utilisation en circulation, pourtant interdite depuis 2008, perturbe l'attention du conducteur, menaçant gravement sa sécurité et celle des autres usagers de la route.

[1] *L'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm), en association avec l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) a réuni un groupe pluridisciplinaire de neuf experts qui ont analysé près de 400 documents. Le groupe d'experts a également auditionné onze personnalités, chercheurs, représentants des constructeurs automobiles, des opérateurs de téléphonie et de la Caisse nationale d'assurance maladie.*

I / LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU RAPPORT D'EXPERTISE COLLECTIVE

1 **En France, près de la moitié des conducteurs utilisent un téléphone en conduisant (portable ordinaire ou kit mains-libres).** Les jeunes, les hommes, et les usagers de la route à titre professionnel sont ceux qui téléphonent le plus au volant.

2 **Le sur-risque d'accident matériel ou corporel découlant d'une conversation téléphonique au volant par rapport à un conducteur ne téléphonant pas est environ de 3.** Or, la pratique du téléphone au volant est extrêmement répandue : en moyenne, la proportion de conducteurs dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable, est de l'ordre de 6%.

3 **Converser au téléphone en conduisant provoque des modifications importantes du comportement visuel.** Téléphoner accapare l'attention du conducteur qui regarde davantage droit devant et néglige la consultation des rétroviseurs ou du compteur de vitesse.

4 **Le kit mains-libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction car téléphoner accapare l'attention du conducteur** : au-delà de la mobilisation physique du conducteur (motrice et visuelle), téléphoner introduit une forte charge mentale supplémentaire et réduit gravement les ressources attentionnelles indispensables pour conduire. Converser au téléphone en conduisant provoque une perte d'attention à la route qui détermine **l'essentiel du risque**. Le conducteur qui téléphone est tout juste capable d'assurer en parallèle les tâches de conduite routinières, comme s'il se mettait en « pilotage automatique ».

5 **En France, près d'un accident corporel de la route sur dix est associé à l'utilisation du téléphone au volant. Or, ceux qui téléphonent en conduisant ont très peu conscience du danger** : les conducteurs sous-estiment très largement le risque qu'ils prennent en téléphonant au volant. Parce que le kit mains-libres n'est pas interdit, beaucoup s'imaginent que le danger réside dans la manipulation physique du téléphone, le fait même de le tenir en main, alors que la menace vient de la captation de son attention.

6 **Les rares tentatives d'analyse coûts/bénéfices d'une éventuelle interdiction du téléphone au volant sont nord-américaines.** Peu probantes, elles ne sont pas en mesure de démontrer l'intérêt socio-économique d'une interdiction**. Les pays européens ont à ce jour pratiquement tous adopté la même position réglementaire à l'égard de l'utilisation du téléphone au volant** : interdiction du téléphone tenu en main, tout en tolérant le kit mains-libres. Deux pays ont fait des choix différents. L'Espagne sanctionne aussi l'usage de l'oreillette. La Suède, elle, n'a pas légiféré sur l'usage du téléphone, considérant le conducteur capable d'appliquer les règles générales de prudence et d'attention. D'autres solutions que sanctions et répression sont en effet à évaluer.

II / LES NOUVEAUX RISQUES LIES AUX « DISTRACTEURS »

Progressivement la téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles et visuels du téléphone – échanges de SMS mais aussi consultation d'Internet et d'applications sur des terminaux type SmartPhones - qui sollicitent encore davantage les capacités d'attention du conducteur. Le pianotage gagne du terrain. Ces pratiques émergentes provoquent des manipulations longues - maniement de claviers et d'écrans tactiles - associées à la lecture d'écrans qui mobilisent la vision et l'attention. **Ces usages nouveaux constituent une source de distraction encore plus dangereuse pour la sécurité routière**. C'est pourquoi depuis 2008 le Code de la route interdit « *de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation.* » Cette infraction est punie d'une amende de 4ème classe.

Cependant, le développement de ces pratiques est préoccupant car elles se multiplient particulièrement pour :

- les professionnels qui trouvent avec les nouvelles technologies le moyen de gagner du temps en utilisant leur voiture « comme un bureau ».
- les jeunes qui privilégient la communication via SMS pour des raisons tarifaires.

L'enjeu le plus lourd est probablement celui de la montée en charge rapide de ces nouveaux modes de communication au volant dans un avenir proche[2]. Ces évolutions laissent envisager des niveaux de risque croissants et nécessitent de poursuivre la réflexion pour mettre en place des mesures permettant d'enrayer les usages en contradiction forte avec la sécurité routière.

[2] *Le gouvernement fédéral l'a érigé en priorité n°1 de la sécurité routière aux Etats-Unis.*

ANNEXE 1

Chiffres clés

FRANCE

- 8 Français sur 10 sont équipés d'un « portable ».
- Près de la moitié des conducteurs utilisent un téléphone en conduisant.
- Le téléphone tenu à la main représenterait plus de 40% de l'utilisation du téléphone en conduisant.
- Téléphoner en conduisant multiplie par 3 les risques d'accidents.
- En 2009, près d'1 accident corporel de la route sur 10 pourrait être associé à l'utilisation du téléphone en conduisant, soit plus de 7 230 accidents corporels.
- En moyenne le nombre d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable est estimé en France à 2,3% pour le téléphone tenu à la main et à 6% tous systèmes confondus (à la main et dispositif mains-libres).
- Les conducteurs de poids lourds utilisent davantage leur téléphone portable (3,9% à un instant « t » tous systèmes confondus) que les conducteurs de camionnettes (3,4%), eux-mêmes plus grands utilisateurs que les conducteurs de véhicules légers (2,1%).[3]

ÉTRANGER

- Selon plusieurs études nord-américaines, le temps passé au téléphone augmente d'année en année. Ainsi pour un temps de conduite par jour et par conducteur de 60 minutes, 3,6 minutes sont passées au téléphone en 2009 contre 2 minutes au début de la décennie.
- Selon une étude danoise, 99% des conducteurs professionnels se servent d'un mobile en conduisant et pour près des 2/3 d'entre eux, ces appels téléphoniques sont de nature professionnelle.
- La durée des communications augmente avec le temps de conduite journalier des personnes. Selon une étude suédoise, le temps de communication est de 23 minutes pour les conducteurs de semi-remorques, 12 minutes pour un conducteur de camion de moyen fret et 7 minutes pour un particulier.

[3] *Observatoire des comportements (hors vitesse), dernier état en France septembre-décembre 2010. Séries de sondages annuels exécutés pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. A noter que cette observation existe depuis 2 ans pour le téléphone portable. Le dernier état de l''Observatoire des comportements peut être consulté en cliquant sur le lien suivant : http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/obs_comportement_2010_OK_cle5fd261.pdf*

- **Distraction et distance de freinage**[4] : une cinquantaine d'études expérimentales ont été réalisées pour mesurer les effets d'une conversation téléphonique sur la conduite. Une des variables les plus étudiées est le temps de réaction du conducteur qui **augmente très significativement** pendant une conversation téléphonique. Des chercheurs ont ainsi observé que les conducteurs effectuent un nombre plus élevé de freinages brusques lorsqu'ils sont engagés dans une conversation téléphonique. Pour un arrêt à un feu rouge, le conducteur distrait appuie plus tard mais plus fort sur la pédale de frein pour compenser une réponse tardive.

Le temps moyen de réaction d'un conducteur attentif avant de commencer à freiner est de l'ordre de 0,75 à 1,5 seconde. Ce temps est le même quelle que soit la catégorie du véhicule. En revanche, la distance parcourue pendant ce temps de réaction varie selon la vitesse :

Vitesse (km/h)	État chaussée	Distance réaction (m)	Distance freinage (m)	Distance totale parcourue avant l'arrêt (m)
30	Sèche Humide	8	5 10	13 18
50	Sèche Humide	14	14 28	28 42
70	Sèche Humide	19	27 54	46 73
90	Sèche Humide	25	45 90	70 115
110	Sèche Humide	30	67 134	97 164
130	Sèche Humide	36	93 186	129 222
160	Sèche Humide	44	141 282	185 326

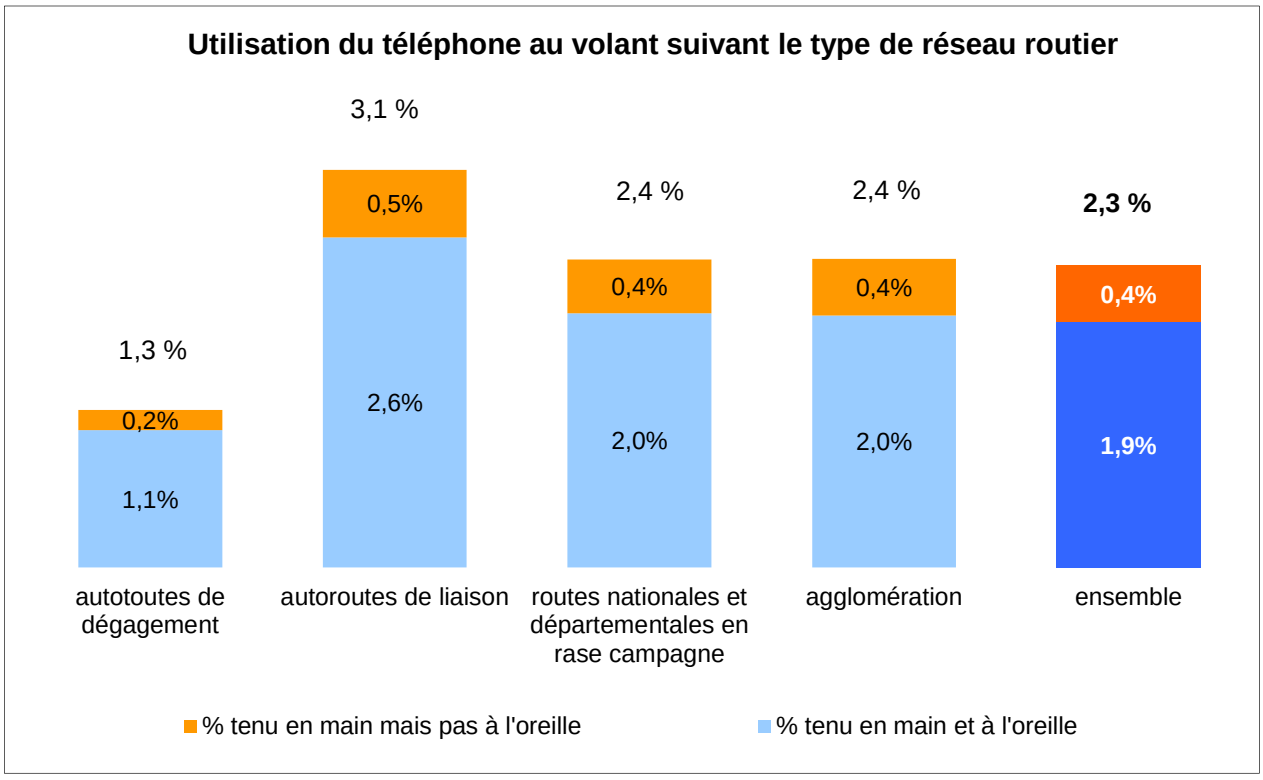
[4] *Sources : Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) – Savoirs de base en sécurité routière Mars 2006.*

ANNEXE 2

Téléphone au volant : qui et où ?[5]

En 2010, ce sont les conducteurs « professionnels » qui se servent le plus du téléphone au volant : d'abord les conducteurs de poids lourds, suivis par ceux des véhicules utilitaires légers, puis les conducteurs de véhicules légers.
Par rapport à 2009, ce classement reste identique, avec une légère baisse pour les conducteurs de poids lourds (3,9 % en 2010 contre 4,4 % en 2009) ainsi que pour les conducteurs de véhicules légers (2,1 % en 2010 contre 2,3 % en 2009), mais une augmentation pour les conducteurs de camionnette (3,4 % en 2010 contre 2,7 % en 2009).

1. Selon le type de réseau routier



C'est sur les autoroutes de liaison que le taux d'utilisation du téléphone au volant est le plus élevé et sur les autoroutes de dégagement qu'il est le plus faible.

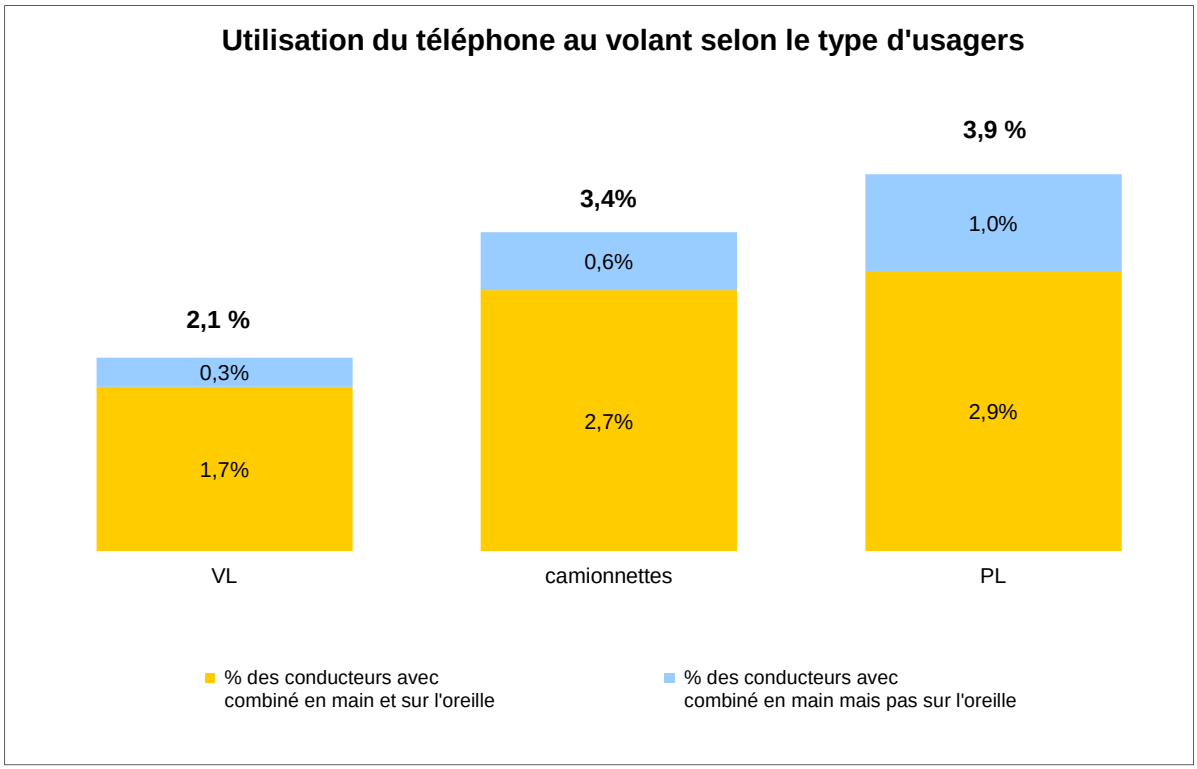
Par rapport à 2009, les résultats 2010 donnent des taux d'utilisation plus faibles sur autoroutes de liaison (3,1 % contre 3,4 % en 2009) et surtout sur autoroutes de dégagement

[5] *Observatoire des comportements (hors vitesse), dernier état en France septembre-décembre 2010. Séries de sondages annuels exécutés pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. A noter que cette observation existe depuis 2 ans pour le téléphone portable. Le dernier état de l''Observatoire des comportements peut être consulté en cliquant sur le lien suivant : http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/obs_comportement_2010_OK_cle5fd261.pdf*

(1,3 % contre 1,8 %). Le taux d'utilisation du téléphone au volant a été en revanche légèrement supérieur en 2010 en agglomération (2,4 % contre 2,2 % en 2009).

2. Selon la catégorie d'usagers

Le graphique suivant détaille les taux d'utilisation du téléphone au volant pour trois catégories d'usagers : les conducteurs de véhicules légers (VL), de camionnettes (véhicules utilitaires légers : VUL) et de poids lourds (PL).



(NB : les conducteurs de bus et les « divers » n'ont pas été pris en compte, leurs effectifs étant nettement trop faibles)

Ce sont les conducteurs « professionnels » qui se servent le plus du téléphone au volant, d'abord les conducteurs de PL, suivis par ceux des VUL, puis les conducteurs de VL.

Par rapport à 2009, on observe que si la hiérarchie par types d'usagers reste la même, les valeurs d'utilisation du téléphone au volant ont légèrement baissé pour les conducteurs de PL (3,9 % en 2010 contre 4,4 % en 2009) et pour les conducteurs de VL (2,1 % en 2010 contre 2,3 % en 2009), alors qu'elles ont augmenté pour les conducteurs de camionnette (3,4 % en 2010 contre 2,7 % en 2009).

ANNEXE 3

Ce que dit le Code de la route

1. Concernant le téléphone portable et la conduite

Interdiction de conduire avec un téléphone à la main (Code de la route - Article R412-6-1 - Décret du 31 mars 2003)

« *L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.*

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire. » (Code de la route, version consolidée au 1er octobre 2008 – legifrance.gouv.fr)

Actuellement, l'amende forfaitaire est fixée à 35 euros. Elle peut être minorée à 22 euros en cas de paiement dans les 3 jours et majorée à 75 euros si le paiement intervient après 45 jours.

Le conducteur doit rester maître de son véhicule

L'utilisation de certains équipements comme les "kits mains-libres" ou les oreillettes n'est pas interdite, mais le conducteur est dans l'obligation de rester maître de son véhicule en toutes circonstances.

L'article R412-6 du Code de la route précise en effet :

« *II - Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délais toutes les manœuvres qui lui incombent.* »

« *III - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du II ci-dessus, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.* »

« *IV – En cas d'infractions aux dispositions du II ci-dessus, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3.* » (Code de la route, version consolidée au 1er octobre 2008 – legifrance.gouv.fr)

En cas d'accident, même avec un dispositif non interdit, la responsabilité du conducteur pourrait donc être engagée si l'inattention est à l'origine de la perte de maîtrise du véhicule. Ainsi, l'utilisation d'un kit mains-libres pourrait être considérée comme **un facteur de responsabilité dans le cas d'un accident de la route.**

2. Concernant les écrans et la conduite

Interdiction de regarder un écran autre que celui apportant une aide à la conduite (Code de la route - Article R412-6-2 - Décret n°200 8-754 du 30 juillet 2008 – article 16)

« *Le fait de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est interdit.*

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{e} classe.

Est également encourue la peine de confiscation de l'appareil mentionné au premier alinéa. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire. »

ANNEXE 4

Législation sur le téléphone portable en Europe

En règle générale, les décisions réglementaires concernant le téléphone au volant ont été prises par les différents pays européens à la fin des années 90 ou au début des années 2000. Aujourd'hui, dans 26 États membres de l'Union européenne (sur les 27 États membres), seul le téléphone tenu en main est interdit. En Suède il n'y a pas de loi qui encadre l'utilisation du téléphone au volant. Le conducteur doit appliquer des règles générales de prudence et d'attention. Il est à noter que l'Espagne interdit l'usage d'oreillettes en conduisant.

PAYS	**TÉLÉPHONE PORTABLE** **Réglementation concernant l'utilisation du téléphone en conduisant**
ALLEMAGNE	1er février 2001 Kit mains-libres non interdit
AUTRICHE	1er juillet 1999 Kit mains-libres non interdit
BELGIQUE	1er juillet 2000 Kit mains-libres non interdit
BULGARIE	Mai 2002 Kit mains-libres non interdit
CHYPRE	25 juin1999 Kit mains-libres non interdit
DANEMARK	1er juillet 1998 Kit mains-libres non interdit
ESPAGNE	21 janvier 2002 Kit mains-libres non interdit (pas d'oreillettes)
ESTONIE	Kit mains-libres non interdit en zone urbaine.
FINLANDE	1er janvier 2003 Kit mains-libres non interdit
FRANCE	30 mars 2003 Kit mains-libres non interdit
GRÈCE	Kit mains-libres non interdit
HONGRIE	Kit mains-libres non interdit
IRLANDE	Kit mains-libres non interdit
ITALIE	1er janvier 1993 Kit mains-libres non interdit
LETTONIE	Kit mains-libres non interdit
LITUANIE	Kit mains-libres non interdit

PAYS	TÉLÉPHONE PORTABLE Réglementation concernant l'utilisation du téléphone en conduisant
LUXEMBOURG	1er août 2001 Kit mains-libres non interdit
MALTE	Kit mains-libres non interdit
PAYS BAS	30 mars 2002 Kit mains-libres non interdit
POLOGNE	Kit mains-libres non interdit
PORTUGAL	Kit mains-libres non interdit
RÉPUBLIQUE TCHEQUE	Kit mains-libres non interdit
ROUMANIE	Kit mains-libres non interdit
ROYAUME UNI	Kit mains-libres non interdit
SLOVAQUIE	Kit mains-libres non interdit
SLOVÉNIE	Kit mains-libres non interdit
SUÈDE	Pas de législation spécifique interdisant le téléphone tenu à la main
CROATIE	Kit mains-libres non interdit
SUISSE	Kit mains-libres non interdit
NORVÈGE	Kit mains-libres non interdit