

Les distracteurs de conduite

La conduite est une activité à part entière, nécessitant 100 % de l'attention du conducteur. Téléphone, ordinateur de bord, écrans... toujours plus nombreux, les distracteurs sont parfois utilisés dans le cadre professionnel. Si certains se sont banalisés, ils n'en perturbent pas moins les capacités d'analyse de la route et augmentent les risques d'accident.

L'USAGE DU TÉLÉPHONE au volant est interdit en France depuis 2003. Selon la Sécurité routière, téléphoner en conduisant multiplie par trois le risque d'accident. Pire, la lecture d'un message le multiplie par vingt-trois. Dans les véhicules les plus récents, le téléphone n'est plus le seul problème, les distracteurs technologiques sont de plus en plus nombreux : ordinateur de bord, écrans, alarmes intégrées (pour la pression des pneus, la consommation de carburant, l'information sur la présence de véhicules lors du changement de voie, etc.). Le téléphone, lui, s'est banalisé au point parfois de ne plus être identifié comme dangereux. « *Conduire nécessite une attention permanente dans un environnement en constante évolution. Cette vigilance peut être détournée par des distracteurs qui sont visuels, auditifs, manuels ou cognitifs* », explique Virginie Govaere, chargée d'études à l'INRS.

Ces dispositifs modifient le niveau de perception et le traitement de l'information, augmentent le temps de réaction et induisent une perte de vigilance. Les kits mains libres, longtemps tolérés, ont à leur tour été interdits en 2015. « *La distraction attentionnelle est toujours là. Elle est d'autant plus importante que la communication est longue, associée à des émotions ou à un travail mental* », reprend Virginie Govaere. Mais des études ont montré que, même sur un temps bref, le risque est présent. Envoyer des textos ou communiquer via un système informatique embarqué (SIE) multiplie les distractions visuelles, manuelles et cognitives, amenant le conducteur à se détacher de la scène routière.

Des procédures partagées par tous

Des études ont été menées à l'INRS dès 2007 dans le transport routier de marchandises (TRM), un secteur soumis à de fortes contraintes, des organisations en flux tendu, des horaires imposés par le client, etc. Les professionnels ont mis en place des procédures pour répondre à ces exigences (suivi en temps réel des conducteurs, rationalisation et optimisation des itinéraires...), et qui, de fait, nécessitent de communiquer avec les conducteurs à l'aide de systèmes embarqués. Ces études ont montré que la distraction pouvait non seulement être liée aux communications mais aussi à l'élaboration de solutions pour répondre

aux aléas (météo, stabilité du chargement, bouchons, replanification d'itinéraires, etc.).

Des pistes de prévention peuvent être envisagées. Vérifier par exemple le statut du conducteur (en conduite ou non) avant d'utiliser le SIE et, s'il conduit, évaluer le caractère d'urgence de la communication et imaginer le cas échéant d'autres systèmes, comme des avertisseurs sonores brefs, pour le prévenir et lui permettre de s'arrêter. Établir des procédures partagées par tous, mais aussi repérer en amont les situations complexes, en s'appuyant notamment sur la connaissance du site des clients. « *Une phase de préparation détaillée de la mission peut servir à envisager les difficultés pouvant survenir et les solutions associées* », indique Lièn Wioland, chargée d'études à l'INRS.

Depuis deux ans, la crise sanitaire est venue compliquer les choses. « *La pénurie de conducteurs s'est intensifiée. Lors du premier confinement, on faisait le même travail avec moins de temps, et plus de pression. Nous devons indiquer en temps réel aux conducteurs les points d'hygiène, de restauration, les stations-service* », témoigne Frédérique Simon, dirigeante de Simon Transport-Logistique, qui emploie 250 conducteurs travaillant pour le secteur agroalimentaire. Les professionnels ont été jusqu'à ouvrir leurs portes, pour accueillir les conducteurs d'entreprises concurrentes.

En 2021, l'INRS a interrogé des entreprises du TRM et de la logistique sur la façon dont elles avaient traversé la crise. Beaucoup témoignent d'une utilisation massive des SIE et d'un fonctionnement en mode dégradé, où le maître-mot était flexibilité. À cela s'est ajoutée l'émergence de phénomènes nouveaux qui semblent s'être installés durablement – livraisons du dernier kilomètre, multiplication des travailleurs indépendants –, avec des exigences toujours plus fortes du client. « *Conduire, en milieu urbain notamment, est de plus en plus complexe, avec une grande diversité d'acteurs: vélos, trottinettes, voitures électriques...* », constate Virginie Govaere. Beaucoup de professionnels se sont adaptés, très vite, mais pas toujours avec le recul nécessaire pour mesurer les effets en santé et sécurité au travail. ■

Grégory Brasseur