

Distraction fatale

Le cellulaire au volant

Victoria K. Lee MD Chantelle R. Champagne MD Louis Hugo Francescutti MD PhD MPH FRCPC

De nos jours, comme jamais auparavant, la société nous dicte de «rester connectés» au moyen des télécommunications; il n'est donc pas surprenant que l'utilisation du cellulaire pendant la conduite automobile soit un problème grandissant. Ce phénomène technologique et social contribue à l'une des principales causes de décès et de blessures non intentionnelles—les collisions de véhicules automobiles.

Les données probantes sont claires et convaincantes. Les études épidémiologiques, naturalistes et les simulations de conduite démontrent que les téléphones cellulaires et la conduite automobile sont une combinaison dangereuse. Malheureusement, même si la plupart des conducteurs estiment que l'utilisation du cellulaire en conduisant est inacceptable, bon nombre d'entre eux le font quand même¹⁻⁴. À un moment ou à un autre, 1 Canadien sur 20 utilise un téléphone cellulaire en conduisant⁵. La distraction du conducteur est responsable d'une part aussi élevée que 80 % des collisions de véhicules automobiles et l'utilisation du cellulaire devient un mode prévalent de distraction⁶. Les jeunes conducteurs de 16 à 20 ans sont à risque plus élevé de collision reliée au cellulaire, puisque des sondages démontrent que jusqu'à 80 % d'entre eux admettent envoyer des minimessages en conduisant³. L'éducation du public a pour but non seulement de le sensibiliser au problème, mais aussi de convaincre les gens de changer leurs habitudes de conduite.

Les patients nous regardent, nous en tant que médecins, comme des leaders communautaires et des experts en santé et sécurité. Nous occupons une position unique pour influencer la réflexion et les comportements des gens en ce qui concerne leur santé et leur bien-être en général en les renseignant sur la question de la conduite distraite. Ce faisant, nous créons des possibilités de changer les normes sociétales, de rendre nos routes plus sécuritaires et, en définitive, de sauver des vies. Malheureusement, de nombreux médecins utilisent aussi leur cellulaire en conduisant et donnent un mauvais exemple à leur famille et à leurs patients. Le présent commentaire met en évidence les données scientifiques actuelles sur cette question et donne des conseils aux médecins sur les façons d'éviter cette habitude dangereuse et d'éduquer leurs patients, leurs amis et leur famille.

Aborder le sujet

Alors qu'il existe de multiples ouvrages en faveur des discussions en soins primaires à propos des maladies cardiovasculaires, du diabète et de la cessation du tabagisme^{7,8}, il n'y a pas encore de données probantes publiées supportant un counseling sur les risques de la conduite distraite. À la lumière des faits soulignés dans ce commentaire, les médecins de soins primaires sont encouragés à intégrer des éléments concernant l'utilisation du cellulaire au volant dans l'examen médical périodique. Le counseling dans un cabinet de médecin peut être particulièrement efficace pour cibler certaines personnes à risque plus élevé de cette distraction, comme celles qui ont un trouble de déficit d'attention et les adolescents qui ont déjà des comportements à risque comme l'alcool au volant.

D'abord, demandez à vos patients ce qu'ils pensent actuellement de cette question. Connaissent-ils les dangers associés au cellulaire au volant? S'adonnent-ils, eux ou leurs proches, à une telle activité?

Discuter des risques

Ensuite, informez les patients au sujet des dangers du cellulaire au volant. Pour vous aider dans cette discussion, les points suivants démontrent les risques les plus évidents associés à cette habitude et soulignent les questions qui sont souvent soulevées.

La conversation au cellulaire durant la conduite augmente de 4 à 6 fois les risques de collision^{9,10}. Parler au cellulaire quand on est au volant a des effets négatifs sur les délais de réaction, le maintien sur la voie, la capacité de suivre les véhicules et le contrôle de la vitesse¹¹. De plus, les conducteurs distraits acceptent d'avoir un rendement sous-optimal dans les tâches de la conduite, comme vérifier leurs rétroviseurs, afin de porter attention à d'autres tâches que celle de conduire¹². Tous ces facteurs combinés contribuent à un risque plus élevé de collision.

Que le cellulaire soit tenu à la main ou mains libres, c'est la conversation qui distraie, quoiqu'en disent les lois. De nombreux pays dans le monde et des provinces au Canada ont adopté des lois interdisant le cellulaire au volant. Malheureusement, la plupart des

lois permettent l'usage de dispositifs mains libres, ce qui est tout aussi dangereux que le cellulaire tenu à la main¹¹⁻¹³. Ces interdictions trompent le public et l'encourage à changer une habitude dangereuse pour une autre tout aussi périlleuse¹⁴. C'est la tâche cognitive de tenir une conversation au cellulaire qui constitue la distraction, qu'importe le dispositif utilisé.

Si les conversations mains libres sont aussi dangereuses que celles avec l'appareil à la main, que dire des conversations avec les passagers? Une étude par simulation comparant la conversation au cellulaire et celle avec un passager a révélé que les passagers ont un effet protecteur sur la capacité de conduire¹⁵. Si la conversation au cellulaire nuit au maintien sur la voie, à la navigation et au respect des distances entre véhicules, ces effets ne sont pas constatés lors des conversations avec les passagers. En raison du partage d'un même contexte de conduite, la quantité et la complexité des conversations baissent en réaction aux exigences accrues de la circulation, contribuant ainsi à réduire les risques potentiels.

L'envoi de minimes messages en conduisant augmente de 23 fois le risque de collision. L'habitude d'envoyer des messages textes alors qu'on est au volant est encore plus alarmante. Les résultats d'une étude naturaliste de grande envergure sur la conduite ont démontré une augmentation de 23,2 fois les risques de collisions réelles ou évitées de justesse lorsqu'on lit ou qu'on envoie des minimes messages en conduisant sans autres distractions¹⁶. Les expériences simulées révèlent que les conducteurs qui écrivent des messages textes en conduisant ont une moins bonne capacité de respecter les distances entre véhicules, de contrôler le maintien latéral dans la voie¹⁷ et ils passent 400 % plus de temps à regarder ailleurs que sur la route en comparaison du niveau opérant de base¹⁸.

Devient-on expert avec la pratique? Quand on leur mentionne ces risques, bon nombre de personnes répondent par des commentaires du genre «J'ai un bon fonctionnement multitâche» ou «Avec la pratique, j'ai appris à me servir de mon téléphone tout en conduisant de manière sécuritaire». En réalité, le «mode multitâche» ou se concentrer simultanément sur 2 tâches est impossible pour la cognition humaine¹⁹ et les tentatives pour compenser la distraction, comme ralentir ou augmenter

la distance entre nous et le véhicule qui précède, ne suffisent souvent pas pour éviter des collisions¹². Même ceux qui peuvent composer un numéro ou écrire un message texte sans regarder leur appareil souffrent d'une *cécité d'inattention*, ce qui se produit lorsqu'un conducteur qui regarde directement un stimulus ne le perçoit pas ou ne produit pas de réaction en réponse à ce stimulus²⁰. La cognition est divisée entre les tâches et, de ce fait, les conducteurs sont incapables de réagir adéquatement aux changements dans les situations de la circulation, même s'ils ont les yeux sur la route.

L'utilisation du cellulaire au volant se compare à la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou le cannabis. Une étude par simulation a révélé que l'utilisation du cellulaire au volant pourrait être aussi, sinon plus dangereuse, que de conduire avec un taux d'alcoolémie à la limite permise²¹. La tenue d'une conversation au cellulaire ralentit le temps de réaction du conducteur de 18 %, tandis que l'alcool (à une concentration de 0,08 de poids/volume dans le sang) le fait par une proportion de 12 %¹⁰. Une autre étude fait valoir que les messages textes au volant pourraient être encore plus dangereux que la conduite sous l'influence du cannabis; les messages textes ralentissent les réactions du conducteur de 35 %, tandis que le cannabis le fait à raison de 21 %¹⁷. Malheureusement, la plupart des conducteurs n'envisageraient même pas de conduire sous l'influence de l'alcool ou du cannabis, mais ils sont nombreux à utiliser leur cellulaire au volant même s'ils connaissent les risques.

«Mais j'utilise seulement mon cellulaire aux feux rouges ou quand je suis pris dans un bouchon de circulation.» Quoique le risque de collision puisse sembler moins élevé aux intersections et en arrêt dans le trafic, le conducteur n'est pas attentif aux changements dans les feux de circulation²² et peut être à risque accru d'une collision par l'arrière¹⁰. Un rapport de cas a souligné comment une conductrice distraite par une conversation au cellulaire a, par inadvertance, enlevé son pied de la pédale de frein et s'est retrouvée dans le trafic roulant à sens inverse alors qu'elle était à un feu rouge.

L'utilisation du cellulaire est-elle plus dangereuse que d'autres distractions? Les cellulaires pourraient contribuer à plus de collisions que n'importe quelle autre tâche faite à l'intérieur d'un véhicule, comme manger ou

Des étudiants en faveur d'une conduite sans cellulaire

Students for Cellphone-Free Driving, fondé sous l'égide de la Coalition for Cellphone-Free Driving, est un programme d'éducation et de sensibilisation de la communauté, créé par des étudiants en médecine de la University of Alberta. Le programme a pour but de prévenir les blessures en éduquant les jeunes à propos des risques du cellulaire au volant et en les encourageant à développer de saines habitudes quand ils commencent à conduire. Ce programme prend la forme de présentations interactives aux étudiants du niveau secondaire. Pour en savoir plus, visitez le www.cellphonefreedriving.ca.

se pencher pour prendre un objet. Dans une étude naturaliste d'une durée de 1 an sur 241 conducteurs, composer un numéro et avoir une conversation au cellulaire ont contribué à plus de collisions réelles et évitées de justesse que toute autre action²³. Par rapport à d'autres distractions, les conducteurs se servent du cellulaire au volant plus fréquemment et pendant plus longtemps, ce qui se traduit par un risque global de collision plus élevé.

Pourquoi les statistiques sur les collisions ne reflètent-elles pas la prévalence apparente et les risques du cellulaire au volant? La raison de ce paradoxe n'est pas claire, mais il existe un certain nombre d'explications potentielles: les risques du cellulaire au volant ont été surestimés²³; le rôle du cellulaire dans les collisions n'est pas suffisamment signalé¹¹; ou les gains réalisés avec la réduction d'autres distractions ont été supplantés par l'utilisation du cellulaire²⁴. Même si les statistiques factuelles sont présentement limitées, une récente étude concernant les tendances américaines dans les décès causés par la conduite distraite et l'envoi de messages textes estimait que les minimessages étaient à l'origine de plus de 16 000 décès entre 2001 et 2007²⁵.

Suggérer une solution

Une fois que les patients sont convaincus des risques du cellulaire au volant, aidez-les à éviter d'en prendre l'habitude ou assistez-les dans leur changement de comportement. Nous présentons ci-après des stratégies qui peuvent vous aider, vous et vos patients, à éviter cette pratique. Dans le cas des patients qui ne conduisent pas, donnez-leur l'information voulue pour qu'ils protègent leurs amis et leur famille en transmettant les renseignements à leurs proches.

- Fermez votre cellulaire quand vous montez dans votre véhicule ou mettez-le en mode silencieux et placez-le là où vous ne pouvez pas l'atteindre.
- Faites installer un afficheur de même qu'une boîte vocale fiable qui laisse savoir aux interlocuteurs que vous pourriez être au volant et que vous retournerez leur appel plus tard.
- Demandez à vos passagers de vous aider en répondant pour vous au cellulaire ou aux autres dispositifs électroniques. Si vous êtes passager, ne restez pas silencieux et offrez votre aide.
- Si vous devez faire un appel important, arrêtez-vous et garez votre véhicule dans un endroit sécuritaire avant de prendre votre cellulaire.
- N'appellez pas vos amis, vos collègues, vos clients ou les membres de votre famille quand vous savez qu'ils sont au volant.

Conclusion

Les accidents de la route demeurent une cause majeure de décès chez les Canadiens. Comme le problème

de l'alcool au volant, il peut être difficile de régler celui du cellulaire durant la conduite. Le counseling individuel n'est que l'une des approches pour mettre un terme au problème et des stratégies additionnelles sont nécessaires pour rejoindre les personnes qui ne consultent pas en soins primaires. Dans la communauté, ce message est incorporé dans la formation à la conduite automobile et les activités de sensibilisation locales. Des employeurs mettent en œuvre des politiques interdisant le cellulaire au volant durant les heures de travail. D'un point de vue technologique, les modifications au cellulaire et les nouveaux dispositifs conçus pour bloquer l'utilisation du cellulaire au volant doivent devenir plus facilement accessibles. Dans les médias, des mesures doivent être prises pour contrer les effets nuisibles des médias sociaux en montrant à la télévision et sur le grand écran les effets de la distraction au volant. À l'échelle nationale, les provinces adoptent et mettent en vigueur des lois contre la distraction au volant et il a été question d'augmenter les primes d'assurance des conducteurs qui utilisent un cellulaire.

S'il existe en abondance des données probantes démontrant que le cellulaire au volant est dangereux, il faut faire de la recherche pour évaluer l'efficacité du counseling individuel préconisé dans le présent commentaire. Entre-temps, en tant que promoteurs de la santé et de la sécurité, les médecins doivent avertir leurs patients de ces dangers. Vous pouvez faire partie intégrante de la lutte contre le cellulaire au volant en donnant l'exemple et en renseignant vos patients, vos amis et votre famille. 🌻

D^{re} Lee est résidente en médecine familiale au Programme rural du Nord de l'Alberta de la University of Alberta à Red Deer. **D^{re} Champagne** est résidente en pédiatrie à la University of Alberta à Edmonton. **D^r Francescutti** est professeur à la Faculté de santé publique de la University of Alberta et urgentologue au Royal Alexandra Hospital et au North East Community Health Centre.

Intérêts concurrents

Aucun déclaré

Correspondance

D^{re} Victoria K. Lee, 3-374 Edmonton Clinic Health Academy, University of Alberta, 11405-87 Ave, Edmonton, AB T6G 1C9; courriel vklee@ualberta.ca

Les opinions exprimées dans les commentaires sont celles des auteurs. Leur publication ne signifie pas qu'elles sont sanctionnées par le Collège des médecins de famille du Canada.

Références

1. AAA Foundation for Traffic Safety. *2009 Traffic Safety Culture Index*. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety; 2009. Accessible à: www.aaafoundation.org/sites/default/files/2009TSCIndexFinalReport.pdf. Accédé le 28 mai 2013.
2. Harris Interactive [communiqué de presse]. *Large majority of drivers who own cell phones use them while driving even though they know this is dangerous*. Rochester, NY: Harris Interactive; 2009. Accessible à: www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Documents/Large%20majority%20of%20drivers%20who%20own%20cell%20phones%20use%20them.pdf. Accédé le 28 mai 2013.
3. National Organizations for Youth Safety [site web]. *Young drivers understand risky behavior but tempt fate behind the wheel*. Washington, DC: Allstate; 2009. Accessible à: www.allstatenewsroom.com/categories/7-news-release-archives/releases/4510-young-drivers-understand-risky. Accédé le 21 juillet 2009.
4. Ginsburg KR, Winston FK, Senserrick TM, García-España F, Kinsman S, Quistberg DA et collab. National young-driver survey: teen perspective and experience with factors that affect driving safety. *Pediatrics* 2008;121(5):e1391-403.

5. Burns P, Lecuyer JF, Chouinard A. *Observed driver phone use rates in Canada*. Ottawa, ON: Transports Canada; 2008. Accessible à : www.nsc.org/safety_road/distracted_driving/documents/observed%20driver%20phone%20use%20rates%20in%20canada.pdf. Accédé le 21 août 2011.
6. Virginia Tech Transportation Institute. *100-car naturalistic study fact sheet*. Blacksburg, VA: Virginia Tech Transportation Institute; 2005. Accessible à : www.vtnews.vt.edu/articles/2005/06/2005-834.html. Accédé le 28 mai 2013.
7. Hardcastle S. A randomized controlled trial on the effectiveness of a primary health case based counseling intervention on physical activity, diet and CHD risk factors. *Patient Educ Couns* 2008;70(1):31-9. Cyberpub. du 7 novembre 2007.
8. Lancaster T, Stead LF. Individual behavioural counseling for smoking cessation. *Cochrane Database Syst Rev* 2005;18(2):CD001292.
9. Redelmeier DA, Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *N Engl J Med* 1997;336(7):453-8.
10. Strayer DL, Drews FA. Profiles in driver distraction: effects of cell phone conversations on younger and older drivers. *Hum Factors* 2004;46(4):640-9.
11. Caird JK, Scialfa CT, Ho G, Smiley A. *Effects of cellular telephones on driving behavior and crash risk: results of a meta-analysis*. Calgary, AB: CAA Foundation for Traffic Safety; 2004. Accessible à : www.nsc.org/news_resources/Resources/Documents/Effects%20of%20Cellular%20Telephones%20on%20Driving%20Behaviour%20and%20Crash%20Risk,%20Results%20of%20Meta%20Analysis.pdf. Accédé le 21 juillet 2009.
12. Young KL, Regan MA. Driver distraction: a review of the literature. Dans: Faulks JJ, Regan M, Stevenson M, Brown J, Porter A, Irwin JD, rédacteurs. *Distracted driving*. Sydney, NSW: Australasian College of Road Safety; 2007. p. 379-405. Accessible à : <http://erskine-mcmahon.com/files/cell.phone.driving.distraction.article.10.pdf>. Accédé le 28 mai 2013.
13. Ishigami Y, Klein RM. Is a hands-free phone safer than a handheld phone? *J Safety Res* 2009;40(2):157-64. Cyberpub. du 9 avril 2009.
14. Braitman KA, McCart AT. National reported patterns of driver cell phone use in the United States. *Traffic Inj Prev* 2010;11(6):543-8.
15. Drews FA, Pasupathi M, Strayer DL. Passenger and cell phone conversations in simulated driving. *J Exp Psychol Appl* 2008;14(4):392-400.
16. Virginia Tech Transportation Institute [press release]. *New data from VTTI provides insight into cell phone use and driving distraction*. Blacksburg, VA: Virginia Tech Transportation Institute; 2009. Accessible à : www.vtnews.vt.edu/articles/2009/07/2009-571.html. Accédé le 2013 May 28.
17. Reed N, Robbins R. *The effect of text messaging on driver behavior: a simulator study*. PPR 367. Transport Research Laboratory; 2008. Accessible à : www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/texting%20whilst%20driving%20-%20trl%20-%20180908%20-%20report.pdf. Accédé le 28 mai 2013.
18. Hosking SG, Young KL, Regan MA. The effects of text messaging on young drivers. *Hum Factors* 2009;51(4):582-92.
19. American Psychological Association [communiqué de presse]. *Is multitasking more efficient? Shifting gears costs time, especially when shifting to less familiar tasks*. Washington, DC: American Psychological Association; 2001. Accessible à : www.apa.org/releases/multitasking.html. Accédé le 21 juillet 2009.
20. Strayer DL, Drews FA, Johnston WA. Cell phone-induced failures of visual attention during simulated driving. *J Exp Psychol Appl* 2003;9(1):23-32.
21. Strayer DL, Drews FA, Crouch DJ. A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Hum Factors* 2006;48(2):381-91.
22. Strayer DL, Johnston WA. Driven to distraction: dual-task studies of simulated driving and conversing on a cellular telephone. *Psychol Sci* 2001;12(6):462-6.
23. Klauer SG, Dingus TA, Neale VL, Sudweeks JD, Ramsey DJ. *The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: an analysis using the 100-car naturalistic driving study data*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration; 2006. Accessible à : www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Documents/The%20Impact%20of%20Driver%20Inattention%20on%20Near-Crash.pdf. Accédé le 25 février 2011.
24. Farmer CM, Braitman KA, Lund AK. Cell phone use while driving and attributable crash risk. *Traffic Inj Prev* 2010;11(5):466-70.
25. Wilson FA, Stimpson JP. Trends in fatalities from distracted driving in the United States, 1999 to 2008. *Am J Public Health* 2010;100(11):2213-9. Cyberpub. du 23 septembre 2010.

— * * * —