

Téléphone au volant : quels sont les biais¹⁹ ?

Étendre l'interdiction d'usage du téléphone en conduisant aux appareils qui libèrent les mains avait été recommandé par l'Onisr²⁰ et son comité d'experts. Le problème n'est pas l'occupation des mains mais l'occupation de la capacité mentale d'être disponible pour la conduite. Les connaissances acquises permettaient d'affirmer avec un risque d'erreur très au-dessous de ce qui est habituellement accepté pour décider que :

- téléphoner en conduisant réduit l'attention ;
- l'excédent de risque produit est supérieur à ceux observés avec des facteurs qui ont été encadrés par une législation justifiant une peine de prison (conduite sous l'influence du cannabis).

Quand j'envisage des « biais », j'inclus tous les facteurs d'influence, par exemple le conflit d'intérêt. Quand, après la présentation de l'expertise précitée, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) vote une recommandation d'extension de l'interdiction d'usage en conduisant au téléphone « mains-libres » et que son président demande immédiatement un second vote après avoir développé des arguments contre cette interdiction, il faut se poser le problème d'un éventuel conflit d'intérêts. Le président du CNSR avait-il un lien avec l'industrie de la téléphonie, était-ce un lien de nature à influencer son choix ? Identifier un conflit d'intérêt n'est pas un argument permettant d'affirmer qu'un intervenant a agi contre ses convictions et de récuser la validité de sa position. Elle peut cependant conduire à une absence d'intervention et de vote dans une assemblée où l'objet de ce conflit est en débat. En outre, la visibilité de ce conflit d'intérêts est importante pour l'information des décideurs qui exploiteront une décision prise avec la participation active d'une personne dans cette situation. Cette connaissance est particulièrement utile quand un vote dont le résultat contrarie une industrie est immédiatement remis en question par un président de séance qui est dans cette situation.

Faire une expertise des données disponibles dans la littérature « pertinente et sincère » est une chose. Être le complice involontaire d'une volonté de gagner du temps en demandant une nouvelle expertise en est une autre. J'interprète la commande d'une nouvelle expertise sur ce sujet comme une volonté de retarder l'adoption d'une mesure qui s'impose en France, comme elle s'est imposée dans les pays où la rationalité du débat a prévalu.

19. « Biais » étant pris dans le sens de facteurs d'influence potentiels mal connus et qu'il convient d'envisager

20. Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Comme il faut maîtriser les conflits d'intérêts dans la gestion publique, il faut réduire l'influence des conflits d'attention dans la gestion d'une automobile, d'une moto, d'un poids-lourd ou d'une bicyclette. Plus on attend pour réduire ce facteur de risque, plus il sera difficile de le faire. Ce n'est pas parce qu'une industrie développe un instrument qui rend des services qu'il faut l'utiliser n'importe où et n'importe comment.

Les « biais »

En fonction de ce que j'ai lu dans les études sérieuses analysant le risque relatif approché d'avoir un accident quand on téléphone en conduisant par rapport à celui qui ne téléphone pas, en distinguant le risque « mains-libres » du risque « porté à la main », les biais non étudiés semblent actuellement en nombre réduit.

Le plus important de ces biais me semble la différence de l'exposition au risque et l'influence qu'elle peut avoir sur le calcul d'un *odds ratio*.

De nombreuses statistiques descriptives et leur analyse par des chercheurs ont mis en évidence l'importance de la réduction du risque d'accident au kilomètre parcouru (et donc à l'heure de conduite, même si la vitesse est un facteur qui joue un rôle) en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans l'année (figure 1).

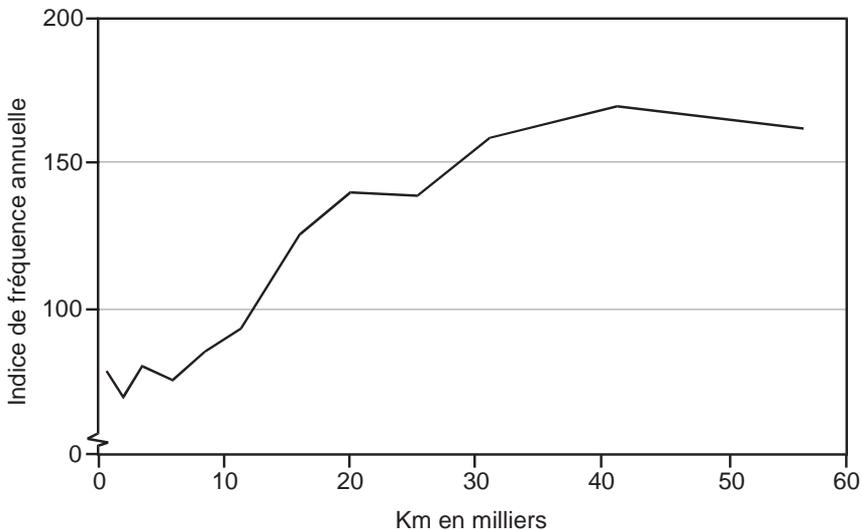


Figure 1 : Fréquence annuelle des sinistres avec suite selon la tranche annuelle moyenne de kilomètres parcourus en 1980

La moyenne arithmétique de kilomètres parcourus par les véhicules et non le milieu des classes de kilométrage.

Cette notion n'est pas nouvelle. La figure ci-dessus est issue d'un document publié en 1986 dans le recueil de données statistiques sur l'assurance automobile en France de l'AGSAA²¹. Elle est constamment passée sous silence ou sous-évaluée dans de multiples études exprimant un risque d'accident de la route. Hélène Fontaine l'a bien montré dans le cas des accidents de personnes âgées. De nombreuses études ont calculé des risques d'être tué en fonction de l'âge sans tenir compte d'une part de la vulnérabilité (avoir une blessure grave ou mourir « plus facilement » dans un choc d'une violence donnée) et d'autre part du kilométrage annuel parcouru. Un conducteur qui fait peu de kilomètres chaque année a un risque d'accident au kilomètre parcouru beaucoup plus élevé que celui qui fait 50 000 kilomètres par an. La courbe de l'incidence des accidents ne se modifie plus guère au-delà de 30 000 kilomètres par an.

Dans l'article de Suzanne Mac Evoy (2005) souvent cité à juste titre, on ne voit pas de prise en compte de ce facteur de risque variable d'un conducteur à l'autre (confère tableaux 1 et 2 de l'article). Une étude antérieure à celle de Mac Evoy a pris en compte les facturations d'usage du téléphone mais il est difficile de la relier avec la pratique du téléphone au volant (Laberge-Nadeau et coll., 2003).

Il est important de remarquer que la concordance est bonne entre les évaluations du risque relatif de téléphoner en conduisant faite avec une « bonne méthode », dans des contextes différents. L'étude de Redelmeier et Tibshirani (1997) avait déjà produit des résultats proches de ceux de Mc Evoy.

Nous avons l'expérience des difficultés d'établir un *odds ratio* dans des domaines où le risque est faible et associé irrégulièrement à d'autres facteurs de risque. Il est intéressant de faire la comparaison avec l'établissement du risque cannabis. Quand Marie-Berthe Biecheler (2003) avait rédigé un chapitre sur le risque « cannabis et conduite », les quelques études disponibles produisaient des résultats qui ne permettaient pas de conclure, à la fois pour des raisons d'effectifs et de méthode. Il a fallu l'étude SAM (Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière) pour atteindre des terrains solides, et encore, avec des « petites révisions » apparues lors d'approfondissement des résultats par de nouvelles prises en considération de facteurs d'influence. Cette étude avait bien montré l'importance de la précision de la prise en compte de facteurs associés comme l'alcool, mais aussi de notions plus difficiles à quantifier comme la « fatigue » (déplacement parfois long vers une discothèque, danse une partie de la nuit, nouveau parcours avec fatigue, route souvent mal connue, présence de passagers qui parlent tous ensemble...).

Cette prise en compte du kilométrage annuel et de la fréquence d'utilisation d'un kit mains-libres (comme facteurs de réduction du risque) n'est pas à mes yeux une raison d'autoriser cet usage chez les gros rouleurs, gros « téléphonneurs », mais d'attirer l'attention sur le fait que l'application de plus en plus

21. Association générale des sociétés d'assurance contre les accidents

stricte de l'interdiction de téléphoner avec les mains occupées, sans extension de l'interdiction au kit mains-libres, risque de provoquer une migration de petits rouleurs, petits « téléphoneurs » vers le kit mains-libres, sans bénéficier de l'éventuelle réduction du risque par la pratique intensive. Il faut donc être attentif au fait que le risque relatif légèrement plus faible dans l'étude de Mc Evoy peut être lié à des usages différents dans des contextes différents. Il ne doit donc pas être étendu abusivement à d'autres usagers qui n'auraient pas les profils des utilisateurs actuels de téléphones « mains-libres ».

En conclusion, nous avons des études de qualité qui établissent un risque relatif élevé d'être impliqué dans un accident quand on téléphone, quel que soit le téléphone utilisé. Ces études sont suffisantes pour dire que toutes les formes de téléphonie en conduisant doivent être interdites, sauf à revenir sur l'interdit du téléphone tenu à la main pour conserver une réglementation cohérente.

Il est possible que des différences observées entre les niveaux de risque dépendent de caractéristiques du conducteur qui ne sont pas pris en compte actuellement (kilométrage annuel, croisé avec la distinction mains-libres/porté à la main).

Nous sommes très démunis dans le traitement par la réglementation des perturbations évitables de l'attention.

Des trois facteurs de risque majeurs : vitesse inadaptée ou illicite, alcoolisation excessive, « altération de l'état psychologique et cognitif du conducteur », nous pouvons contrôler facilement le premier (radars automatiques dont de nouvelles formes peuvent être développées), assez difficilement le second (il faut intercepter l'utilisateur et le faire souffler dans un éthylotest) et très difficilement le troisième. Il y a des procédés qui permettent de repérer les prémisses de l'endormissement (mouvements des yeux, des paupières), mais nous sommes loin d'une mise en œuvre organisée sur le parc automobile. Pour les troubles de l'attention, c'est encore pire que pour la vigilance, on ne peut pas surveiller la réduction de l'attention en temps réel, on peut seulement éviter de la dégrader en interdisant les pratiques identifiées comme réductrices de l'attention.

À propos de cette demande d'expertise (nécessaire ?) à l'Inserm et l'Inrets, il faut faire la différence entre l'expertise des connaissances, l'expertise à visée décisionnelle et l'action militante.

Il est légitime qu'un expert sépare le :

- voila ce que la communauté scientifique a produit dans le domaine des connaissances sur le sujet ;
- voila ce que je sais des différents choix possibles face aux problèmes auxquels vous êtes confrontés et qui ont été identifiés par l'expertise des connaissances ;

- voilà ce que je vous conseille si vos objectifs sont les suivants (et j'énumère les objectifs envisageables) et voilà pourquoi (analyse avantages/inconvénients).

Il est possible pour un expert de se situer ensuite sur un plan différent, celui de « l'activisme » et de dire, compte tenu de ce que l'on sait, de ce que l'on pourrait faire, et des références qui sont les vôtres, ne pas avoir pris telle décision engage votre responsabilité. Il agit alors en tant que citoyen, en aval éventuellement des conseils qu'il a pu donner. J'ai eu cette attitude à plusieurs reprises (comme certains scientifiques qui avaient participé à l'expertise collective Inserm sur l'amiante) et elle ne me pose aucun problème, chacun est dans sa légitimité quand il répond à une demande de savoir ou à une demande d'avis décisionnel dans le cadre de la mission qui lui est confiée, chaque citoyen est légitime quand il écrit que l'absence de décisions dans un domaine défini a des conséquences inacceptables à ses yeux, alors que des mesures de prévention acceptables socialement et techniquement étaient possibles.

Des experts qui disent : voilà ce que nous savons de l'usage de dispositifs tels que les différentes formes de téléphonie, texto, guidage utilisées en conduisant un véhicule et de leurs risques.

Des experts qui en tirent les conséquences décisionnelles du type : le pouvoir politique légitime ayant fait le choix d'interdire le téléphone tenu à la main en conduisant, il serait cohérent d'étendre l'interdiction au téléphone mains-libres, compte tenu de ce que l'on sait des risques liés à cette pratique. Nous recommandons cette décision. Il est alors indispensable de faire l'inventaire non seulement du risque objectif, mais de l'ensemble du problème dans un contexte social, voire économique en faisant l'inventaire des décisions prises dans d'autres pays, notamment aux États-Unis qui s'agitent beaucoup sur ce problème, avec les avantages et les inconvénients des choix retenus.

Claude Got²²

*Professeur honoraire à la Faculté de Médecine de Paris-Ouest,
Université René Descartes
Expert en Biomécanique des chocs et accidentologie*

BIBLIOGRAPHIE

BIECHELER MB. Cannabis, conduite et sécurité routière : une analyse de la littérature scientifique. Note de synthèse de l'Observatoire interministériel de sécurité routière, février 2003

22. Les points de vue de l'auteur peuvent être retrouvés sur le site web : www.securite-routiere.org

LABERGE-NADEAU C, MAAG U, BELLAVANCE F, LAPIERRE SD, DESJARDINS D, et coll. Wireless telephones and the risk of road crashes. *Accid Anal Prev* 2003, **35** : 649-660

MCEVOY SP, STEVENSON MR, MCCARTT AT, WOODWARD M, HAWORTH C, et coll. Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study. *BMJ* 2005, **331** : 428

REDELMEIER DA, TIBSHIRANI RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *N Engl J Med* 1997, **336** : 453-458