

# NoCOM : œuvrer pour une conduite responsable

## NoCOM, qu'est-ce que c'est ?

Sur détection de l'activité d'un téléphone mobile dans le véhicule, NoCOM enclenche diverses actions dissuasives, allant du simple enregistrement de l'heure et de la durée de l'appel jusqu'à la perturbation ou même la rupture de la communication.

Utilisé de manière coercitive (perturbation permanente) ou incitative (perturbation sur activation) et pourvu d'un système de traçage de son activité, un tel dispositif peut initier un cercle vertueux tendant à faire disparaître les comportements dangereux.

NoCOM s'adresse à toutes les organisations, publiques et privées, qui disposent d'une flotte de véhicules d'entreprise.

## un accessoire automobile destiné à limiter les accidents de la circulation induits par l'usage du téléphone en conduisant.

NoCOM est un boîtier miniature, discret et facile à installer, dans l'habitacle ou derrière le tableau de bord.

Il intègre trois fonctions indépendantes : détection, perturbation et mémorisation.

Il détecte toute activité téléphonique survenant dans l'habitacle du véhicule dans lequel il est installé. Il est en mesure de perturber ou d'inhiber la communication qui s'ensuit. Dans tous les cas, il horodate et mémorise les événements, pour en permettre l'analyse différée.

NoCOM offre la possibilité d'activer et désactiver le dispositif de perturbation, manuellement ou par une commande de configuration ou sur occurrence d'un événement.

De plus, chaque fonction peut être réglée ou configurée très finement pour répondre précisément aux besoins du gestionnaire de flotte.

## Côté conducteur

**Cas d'un appel entrant :** Si le téléphone mobile situé dans le véhicule est appelé, NoCOM détecte l'appel et mémorise l'événement. Si personne ne décroche, le téléphone basculera automatiquement sur sa messagerie. En cas de décrochage, NoCOM mémorise l'événement et rend la communication inopérante : le conducteur n'entend rien et ne peut que raccrocher.

**Cas d'un appel sortant :** Si c'est le téléphone mobile qui appelle, NoCOM mémorise l'événement et rend la communication impossible : le téléphone se comporte comme s'il était hors de la zone de couverture par l'opérateur de téléphonie mobile.

**Appels autorisés :** De base, NoCOM est configuré pour empêcher l'établissement de communications téléphoniques dans un véhicule circulant. A contrario, quand le véhicule est à l'arrêt, moteur éteint, NoCOM est inactif. A tout instant, que le véhicule circule ou non, il est possible de désactiver manuellement la perturbation le temps d'un appel, notamment pour permettre les appels d'urgence. Dans ce cas, NoCOM mémorise les événements téléphoniques sans interférer.

*La technique de détection et de perturbation de l'activité téléphonique n'est pas intrusive : aucune analyse des données échangées ne permet de connaître le numéro des correspondants appelants, ni appelés.*

## Côté gestionnaire de flotte

NoCOM mémorise des événements simples, en les horodatant : extinction / allumage du moteur, activation / désactivation du dispositif, appel entrant / sortant, début / fin de communication.

Les informations mémorisées peuvent être rapatriées sur le port série de NoCOM selon un protocole sécurisé, avec tout équipement intelligent disposant dudit protocole.

Ces informations peuvent être éditées pour chaque véhicule ou compilées pour l'ensemble de la flotte de véhicules et analysées avant édition ou consultation.

Le gestionnaire de flottes a ainsi la possibilité d'être alerté en cas de pratiques hors cadre, sans avoir à étudier lui-même la totalité des informations de contrôle des véhicules.

## Réglage, configuration et évolutions

NoCOM détecte toute activité téléphonique survenant dans un rayon de un à quatre mètres. L'espace de détection est réglable, pour le circonscrire à l'habitacle du véhicule. La configuration permet une large palette d'utilisations de la perturbation. NoCOM est prévu pour présenter des interfaces variées avec divers niveaux d'ouverture, lui permettant de communiquer avec : le véhicule, l'électronique embarquée, le combiné téléphonique ou l'équipement communiquant, des outils de rapatriement ou consultation des informations sur jonction physique ou sur liaison radio, etc. Les différents paramètres de comportement sont activables sur ces interfaces.

Brevet N° FR04/53216. Raccordement électrique : 12 V. Interface série : V.24 sur prise DB9-M sous connexion sans fil (Bluetooth, RF 433 MHz). Mémoire : Flash-EEPROM de 96 Kbits. NoCOM détecte les communications mobiles de générations 2, 2.5 et 3 des opérateurs de téléphonie mobile européens : GSM-900, DCS-1800, GPRS et UMTS.

# Téléphoner ou conduire : il faut choisir

## Téléphoner en conduisant est une source de risques avérée.

Les recherches menées depuis une trentaine d'années sur l'impact de l'utilisation du téléphone en conduisant en attestent<sup>1</sup>. Quelle que soit la démarche scientifique utilisée, la conclusion est la même : **téléphoner représente pour le conducteur une distraction, antinomique avec la conduite.**

Les investigations neurophysiologiques montrent que les deux activités, conduire et téléphoner, font appel aux mêmes ressources mentales et entrent donc en compétition.

De fait, les expérimentations montrent que le conducteur qui téléphone :

- ▶ réagit dans un délai supérieur de 30 % à 70 %,
- ▶ réduit dangereusement la distance inter-véhiculaire,
- ▶ ne réduit pas sa vitesse,
- ▶ n'a plus de vision latérale et regarde moins dans les rétroviseurs.

De plus, lorsque la sonnerie retentit, le conducteur occulte instantanément son activité de conduite pour décrocher, quelle que soit la situation de conduite<sup>2</sup>.

Tous ces résultats sont indépendants du type de téléphone, qu'il soit tenu à la main ou muni d'un kit mains-libres. **Le kit mains-libres libère les mains, pas l'esprit !**

## Téléphoner en conduisant est implicitement interdit.

Ces recherches font la preuve que le conducteur qui téléphone n'est pas en état d'exécuter sans délai les manœuvres qui lui incombent, comme l'exige le Code de la route<sup>3</sup>. Le gouvernement a d'ailleurs rappelé que l'utilisation d'un équipement mains libres n'est pas interdite en tant que telle, mais qu'un usage dangereux ou imprudent de ce type de dispositif peut être reproché aux conducteurs, notamment en cas d'accidents, tant sous l'angle de la responsabilité civile que de la responsabilité pénale<sup>4</sup>.

## En 2001, 62 % des décès causés par un accident du travail étaient des accidents de la circulation.

Les accidents routiers professionnels sont en moyenne deux fois plus graves que les accidents du travail toutes causes confondues.

Depuis dix ans, les accidents de la circulation des salariés représentent 13 à 14% des accidents avec arrêt de travail, 23 à 24% des accidents avec incapacité permanente et 54 à 62% des accidents mortels du travail (dont un tiers en mission et deux tiers sur le trajet entre le domicile et le travail).

## En cas d'accident d'un employé, l'employeur est doublement responsable.

Au regard de la loi, la responsabilité dans un accident causé par une pratique illicite ne s'arrête pas au conducteur. Tant au plan pénal que civil, le **chef d'entreprise peut être tenu pour responsable de l'attitude de ses salariés sur la route si ceux-ci vont au-delà de la mission qui leur a été confiée**<sup>5</sup>. En outre, le chef d'établissement **doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs**<sup>6</sup>. D'une façon générale, dans une procédure pénale, l'employeur peut être "appelé en la cause", c'est-à-dire mis en cause comme l'auteur indirect d'une faute. La loi du 10 juillet 2000 le définit comme "celui qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage" ou "celui qui n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter".

Pour éviter que ses salariés téléphonent en conduisant, l'employeur a peu de moyens à sa disposition :

- ▶ La réglementation est interprétable.  
Le Code de la route indique que « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. », mais n'interdit pas explicitement de téléphoner en conduisant.
- ▶ Les mesures pédagogiques et incitatives restent rares.  
Hormis le Ministère des Transports, à l'initiative de quelques timides tentatives de sensibilisation et les Caisses d'assurance maladie, seuls des employeurs de flottes de personnels itinérants se sont investis dans la lutte contre le téléphone au volant, par des campagnes de sensibilisation de leur personnel.

La législation oblige les employeurs à faire en sorte que leurs employés ne téléphonent pas en conduisant. Une gestion saine de l'entreprise les incite aussi à limiter les désagréments induits par les accidents. Encore faut-il qu'ils disposent d'outils plus concrets que la communication ou la formation pour modifier le comportement de leurs salariés.

## NoCom se propose d'y contribuer.

1 Le Laboratoire *Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports* de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS-LESCOT) a constitué à la demande de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (D.S.C.R.) une revue bibliographique de ces études (cf.  
2 Une enquête de la police japonaise de 1996 corrobore cette observation : sur un échantillon de 129 accidents impliquant le téléphone, 42% d'entre eux étaient survenus pendant la prise de ligne.  
3 Deuxième alinéa de l'article R 412-6 du Code de la route. Le premier alinéa précise : « L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. »  
4 Source : Rép. min. n° 8021 : JOAN Q, 7 juill. 2003, p. 5397.  
5 Article 1382 du Code civil : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »  
6 Article L.230-2 du Code du travail.