

Information presse

Le Plessis-Robinson, le 16 septembre 2026

Écrans centraux en voiture : le multitâche met la sécurité à l'épreuve

Le cerveau humain adore réussir ce qu'il entreprend. Ainsi, lorsqu'il initie une tâche, il s'applique à la conduire avec succès de bout en bout. Mais peut-il faire autre chose pendant ce temps-là ? Sûrement, mais cela sera toujours au détriment de sa performance... et de sa sécurité, s'il conduit une voiture !

La tendance, constatée sur ces dix dernières années, a été de concentrer sur un seul écran, le plus souvent une dalle centrale, des informations relatives aux fonctionnalités du véhicule et à son environnement. Systèmes d'assistance et d'info-divertissement, l'écran se subdivise en autant de fenêtres et accueille parfois des informations ponctuelles sous la forme d'alertes assorties d'un signal sonore. Ce sont autant de sollicitations qui vont amener le conducteur à quitter la route des yeux afin de prendre en compte ces messages.



Ainsi, s'il doit simultanément maîtriser son véhicule et effectuer une tâche sur l'écran embarqué, les deux activités entrent en concurrence directe pour ce qui est des ressources attentionnelles. Et plus la tâche est complexe en termes de compréhension et de manipulation, plus l'attention à la conduite en pâtit.

Information presse



La situation s'est encore compliquée avec l'intégration de commandes à l'écran d'information. Un "progrès" qui n'en est pas vraiment un, comme l'explique **Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive**. *"Le concept de l'écran qui dit tout et qui fait tout est très séduisant en théorie. Mais la pratique démontre deux choses. D'abord, trop de sollicitations créent de la distraction, ce qui n'est pas favorable en matière de concentration sur la conduite et d'attention portée à l'environnement routier. Ensuite, les choses se compliquent avec l'implémentation de com-*

mandes numérisées pour le pilotage de systèmes aussi simples que, par exemple, la gestion des températures et de la ventilation de l'habitacle. Là, le conducteur eseuilé va devoir opérer une vraie césure mentale entre la conduite et la programmation fonctionnelle. Il va donc quitter la route des yeux, il va moins bien contrôler sa trajectoire, il ne prendra plus en compte ses rétroviseurs ou les informations de son tableau de bord... Le danger d'un défaut de maîtrise apparaît alors, qui peut avoir des conséquences dramatiques pour tous."

Un risque documenté

Une étude réalisée entre 2024 et 2025 par l'institut néerlandais TU Delft¹ a permis d'analyser la façon dont la complexité des menus présentés sur un écran modifie la gestion des ressources à la fois visuelle et manuelle. Il apparaît que la structure du menu proposé, tout comme la nature de la tâche à effectuer, conditionnent la distraction du conducteur. Ainsi, la lecture d'un message, la recherche d'une information, sa mémorisation ainsi que la navigation dans les menus, conditionnent la charge mentale du processus cognitif. C'est là tout le danger de l'action "multitâche" qui fait naître une concurrence effective entre la conduite, essentielle, et la tâche secondaire.

Cette étude est corroborée par l'enquête menée par l'institut CSA pour Allianz France² qui nous apprend que 42 % des conducteurs interrogés consultent ou manipulent l'écran central en conduisant pour gérer le GPS ou les fonctions d'info-divertissement, 15 % estimant que cette action demande une concentration excessive.

Plus inquiétant encore, l'étude conduite en 2026 par la Nord University de Norvège³ montre qu'une formation préalable à une tâche réalisée sur écran améliore la capacité à réussir cette tâche sans pour

¹ <https://arxiv.org/pdf/2404.11469>

² <https://www.assurance-prevention.fr/wp-content/uploads/2024/12/dp-ap-juillet2024.pdf?>

³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198226000102?>



Information presse

autant générer une amélioration de la performance globale de conduite. L'apprentissage d'une routine d'intervention sur l'écran ne compense donc pas vraiment la dégradation du niveau des performances longitudinales (variation de vitesse, accélérations/décélérations intempestives, capacité à maintenir une vitesse donnée, temps et distance nécessaires pour réagir et freiner), ou latérales (positionnement et maintien du véhicule dans sa voie, changement de trajectoire, dérive vers la ligne médiane ou la bande d'arrêt d'urgence, franchissement involontaire de ligne).

De nombreux constructeurs, conscients de ces inconvénients et de l'écart important qui s'est creusé entre la praticité théorique des écrans "à-tout-faire" et l'exercice pratique de la gestion des commandes, ont révisé leur copie et ont pris le parti de réinstaller sur Le tableau de bord (ou sur les comodors satellitaires) des commandes physiques dont l'accès et le fonctionnement sont beaucoup plus gérables sous forme de routine mémorielle, moins accaparante. S'agit-il d'un "retour en arrière" ? Certainement pas : tout est question de dosage, d'études et de bon sens, afin d'établir, pour le conducteur et ses passagers, le meilleur rapport avantages/risques.

Comment réagir ?

Les conducteurs connaissent bien leur voiture. À ce titre, ils ont appris à automatiser certaines manipulations, y compris avec les écrans embarqués. Mais il arrive qu'une mise à jour du système de gestion informatique du véhicule définisse de nouveaux menus ou chemins. Il faut alors revoir ses habitudes, se reprogrammer.

La sagesse commande de réaliser l'ensemble des réglages utiles (GPS, climatisation de l'habitacle, gestion des flux d'air, choix musicaux, etc.) avant de prendre la route. Tout changement important doit être réalisé par une tierce personne ou à l'occasion d'un arrêt.

L'emprunt ou la location d'un véhicule inhabituel suppose également une prise en main incluant la gestion et la programmation des fonctions et des systèmes embarqués. C'est une étape indispensable afin de ne pas avoir à diviser son attention pendant le trajet !

Le groupe DEKRA édite chaque année un rapport européen de sécurité routière. Retrouvez toutes les éditions [sur www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com).

Les communiqués de presse sont disponibles 2026 sont disponibles [via ce lien](#) et les photos téléchargeables [ici](#)

À propos de DEKRA :

DEKRA a été fondée en 1925 pour assurer la sécurité routière par l'inspection des véhicules. Avec un champ d'action beaucoup plus large aujourd'hui, DEKRA est la plus grande organisation indépendante d'experts non cotée au monde dans le secteur des essais, de l'inspection et de la certification. En tant que fournisseur mondial de services et de solutions complètes, nous aidons nos clients à améliorer leurs résultats en matière de sûreté, de sécurité et de développement durable. En 2025, DEKRA a



Information presse

réalisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement plus de 49 500 personnes qui offrent des services d'experts qualifiés et indépendants dans environ 60 pays sur les cinq continents. Avec une note de platine attribuée par EcoVadis, DEKRA fait partie du 1% des entreprises durables classées.

À propos de DEKRA Automotive SAS :

Numéro 1 mondial avec 32 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive SAS gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1710 établissements l'ensemble du territoire national avec 1560 centres VL et 154 centres PL, garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité. Depuis le 15 avril 2024, le réseau réalise dans plus de 910 de ses centres, des contrôles de la catégorie L (2-3 roues motorisés, quads et voitures sans permis).

DEKRA Automotive SAS gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise plus de 6.7 millions de contrôles par an. Acteur engagé au profit de la sécurité routière, DEKRA Automotive SAS poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 1925 en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive SAS mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre.

Sites <https://www.dekra-norisko.fr/> et <https://www.dekra-pl.com/>