



DISTRACTION AU VOLANT : PLAN D'ACTION NATIONAL



Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à ses études sur les causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

Drop It And Drive

Drop It And Drive (D.I.A.D.) est un organisme international à but non lucratif établi en Colombie-Britannique. Depuis sa mise sur pied vers la fin de 2010, l'organisme a présenté ses ateliers ancrés dans la réalité à plus de 55 000 étudiants, membres de faculté et travailleurs au Canada et aux États-Unis. Sa mission est de prévenir les blessures et les décès causés par l'inattention des conducteurs, des travailleurs et des piétons. Ainsi, D.I.A.D. travaille à promouvoir les changements sociétaux nécessaires pour assurer la sécurité de tous.



Cette initiative a été rendue possible grâce à la collaboration et au don de



Fondation de recherches sur les blessures de la route
171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa, ON K2P 0B4
Canada

www.tirf.ca

Numéro sans frais : 1-877-238-5235

Télécopieur : 613-238-5292

Courriel : tirf@tirf.ca

Numéro de charité enregistré 10813 5641 RR0001

© FRBR, février 2017

ISBN : 978-1-926857-88-6



Coalition canadienne contre
LA DISTRACTION AU VOLANT

DISTRACTION AU VOLANT : PLAN D'ACTION NATIONAL

Robyn D. Robertson, Karen Bowman & Steve Brown

MEMBRES DE LA COALITION

Coprésidents et personnel de la coalition

Robyn Robertson Présidente et chef de la direction	Fondation de recherches sur les blessures de la route
Karen Bowman Directrice générale	Drop It And Drive Program, Fondation de recherches sur les blessures de la route
Steve Brown Analyste et gestionnaire de bases de données	Fondation de recherches sur les blessures de la route

Gouvernement

Lyne Vezina Directrice de la recherche et du développement en sécurité routière	Société de l'assurance automobile du Québec
Ward Keith Vice-président du développement des affaires et des communications et responsable en chef des produits	Société d'assurance publique du Manitoba
D ^r Kwei Quaye Vice-président adjoint, Sécurité routière et services aux conducteurs	Saskatchewan Government Insurance
Dwayne Stride Registraire adjoint, véhicules à moteur	Prince Edward Island Transportation & Infrastructure Renewal
John Lefebvre Directeur des projets spéciaux, Division sécurité et éducation	Ministère des Transports de l'Ontario

Christine Le Grand
Gestionnaire des programmes et
chercheuse

Conseil canadien des
administrateurs en transport
motorisé

Application de la loi

Inspecteur Mark Andrews (retraité)
Commandant, Circulation routière
et maritime, région du Nord-Est

Police provinciale de l'Ontario

Superintendent Scott Baptist
13^e division

Toronto Police Service

Sergent Glenn Porter
Division de la circulation routière
Traffic Division

Thunder Bay Police
Ontario

Agent Mike Russell
Division des Patrouilles

Victoria Police Department
Colombie-Britannique

Santé

D^r Laurence Jerome
Professeur auxiliaire / Psychiatre
consultant

University of Western Ontario
Programme Amethyst sur le TDAH

Peggy Strass
Animatrice, Promotion de la santé,
Prévention des blessures

Alberta Health Services

Bill Walker
Président et chef de la direction

Services de Sécurité
Nouveau-Brunswick

Jennifer Heatley
Coordinatrice de la prévention des
blessures

Ministère de la Santé et
du Mieux-être
Nouvelle-Écosse

Joanne Banfield
Directrice, Prévention des blessures
traumatiques

Hôpital de Sunnybrook
Programme PARTY

Collectivités

Rob Wilkinson
Coordinateur, Programme
d'amélioration de la sécurité des
routes

Service de police d'Ottawa
Ontario

Patricia Cliche
Coordinatrice de la prévention des
blessures (secteur nord)

D^{re} Rhiannon MacDonnell
Professeure adjointe, Marketing

D^r Aaron Masecar, PhD
Directeur, Mass Habit
Ancien professeur adjoint

Centre Ontarien de Ressources en
Prévention des Blessures (Parachute)

Comité consultatif communautaire
de Co-operators, Cass Business
School, Calgary, Alberta

Comité consultatif communautaire
de Co-operators, Guelph, Ontario
King's University College

Industrie

Dave Nichols
Directeur national
Affaires extérieures

Geoffrey Wood
Vice-président
Exploitation et sécurité

Jayne Russell
Directrice des relations publiques
Marketing d'entreprise

Toyota Canada International

Alliance Canadienne du
Camionnage

Co-operators

TABLE DES MATIÈRES

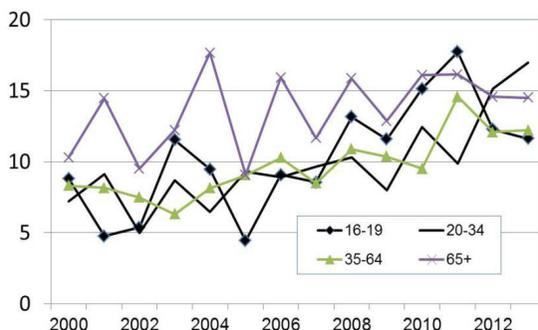
MEMBRES DE LA COALITION	iv
INTRODUCTION	1
La distraction au volant au Canada	4
PRIORITÉS CONTRE LA DISTRACTION AU VOLANT	8
Éducation et prévention	8
Application de la loi	19
Données et résultats de recherches	22
Technologie et industrie	28
PLAN D'ACTION NATIONAL	33
Éducation et prévention	33
Application de la loi	34
Données et résultats de recherches	34
Technologie et industrie	35
CONCLUSIONS	36
RÉFÉRENCES	39



INTRODUCTION

La distraction au volant est devenue l'une des plus grandes préoccupations en matière de sécurité routière au Canada. Grâce à la recherche, nous sommes plus conscients de l'ampleur des distractions au volant, et comprenons que les risques se multiplient. Les initiatives visant à améliorer la prise de données ont ouvert une nouvelle fenêtre sur l'étendue et les caractéristiques du problème. Notamment, le nombre de collisions mortelles attribuables à la conduite inattentive est maintenant plus élevé que celles liées à la conduite avec facultés affaiblies. Toutefois, cette hausse pourrait être due à une meilleure collecte des données. En fait, les décès attribuables à la distraction au volant ont augmenté de manière générale parmi tous les groupes d'âge; le taux est passé de 16,8 % en 2000 à 25 % en 2013. Même si la situation semblait préoccupante chez les adolescents, l'examen approfondi des données en 2013 montre que le risque de collisions mortelles en raison de la distraction au volant est plus élevé chez les conducteurs âgés de 20 à 34 ans, puis chez les conducteurs de 65 ans et plus (FRBR 2016). Bien sûr, le nombre total de collisions mortelles impliquant des conducteurs inattentifs a varié d'une année à l'autre au cours des 14 dernières années, mais le taux de décès de la route a augmenté de manière générale parmi tous les groupes d'âge. Cette tendance à la hausse est inquiétante et laisse à croire qu'il faudra coordonner les efforts pour la renverser.

Figure 1 : Pourcentage de collisions mortelles causées par la distraction au volant, par groupe d'âge, 2000-2013



* Source – Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR)

À ce jour, les gouvernements ont investi massivement dans trois stratégies principales qui servent de piliers à la sécurité routière. D'abord, tous les gouvernements provinciaux et territoriaux ont interdit l'utilisation du téléphone tenu à la main pour prévenir la distraction. Les interdictions ont souvent été appuyées par la deuxième stratégie, qui comprend des projets d'application rigoureuse de la loi et des mesures de sensibilisation aux risques et aux conséquences. Jusqu'à maintenant, les efforts d'application de la loi n'ont pas porté fruit. Malgré le foisonnement de campagnes, les nombreux messages semblent avoir raté leur cible en se faisant concurrence pour attirer l'attention du public. Comme troisième stratégie, les gouvernements ont pris des mesures pour améliorer la collecte de données sur les activités d'application de la loi, les études d'observation et les collisions mortelles. Il s'agit d'une démarche essentielle pour justifier l'attribution des ressources et évaluer les stratégies de lutte contre le problème. Même si on constate de réels progrès, beaucoup de travail reste à mener dans ce domaine.

Il manque de méthodes efficaces pour suivre et mettre à profit les nouveaux acquis liés aux expériences des divers intervenants.

De leur côté, des participants d'autres secteurs comme les organismes à but non lucratif, les collectivités et les entreprises ont réagi au problème en proposant des

approches complémentaires comme les campagnes de sensibilisation, les sondages d'opinion auprès du public et l'élaboration de politiques d'entreprise pour cibler un public particulier. D'un point de vue collectif, cet engagement représente une étape importante et essentielle pour remédier à la distraction au volant. Une analyse environnementale pancanadienne commanditée par Co-operators et réalisée en 2015 par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), en partenariat avec Drop It And Drive, a toutefois soulevé des lacunes sur lesquelles il fallait se pencher et agir.

L'analyse a révélé l'absence de mécanismes permettant de faciliter la coordination et l'échange d'information parmi les groupes d'intervenants et les régions géographiques. Il est donc vraisemblable qu'on ait raté de précieuses occasions de recueillir et de communiquer des connaissances et des enseignements acquis à ce jour, ou d'intégrer des stratégies visant à rejoindre des publics élargis. Cette situation est inacceptable dans une économie caractérisée par la réduction des capacités, les priorités concurrentes et le manque de ressources. De plus, même si certains comptent sur les technologies pour aider à diminuer la distraction au volant, la connaissance de ces technologies est faible et les meilleures stratégies pour implanter de tels outils sont méconnues. Par exemple, il existe de nombreuses applications pour téléphone permettant de bloquer les messages textes et les appels entrants afin d'aider les conducteurs à

demeurer attentifs, mais l'utilisation de ces technologies est volontaire, et les conducteurs les plus distraits pourraient être peu enclins à les utiliser. Une lacune inquiétante est sans doute l'absence de méthodes efficaces pour suivre et mettre à profit les nouveaux acquis liés aux expériences des divers intervenants. Il s'agit là d'un élément incontournable pour réduire la distraction au volant.

Afin de surmonter ces obstacles, la FRBR, D.I.A.D. et Co-operators ont formé la Coalition canadienne contre la distraction au volant (CCDV). Composée de membres provenant de divers secteurs, la CCDV compte 24 groupes issus de divers paliers du gouvernement, des services de police, des universités, des établissements de santé, de l'industrie et des organismes sans but lucratif de partout au pays. Leur expertise englobe un éventail de domaines, notamment la recherche et la sensibilisation en matière de sécurité routière, la prévention des blessures, la santé, l'élaboration de politiques, l'application des lois ainsi que les industries de l'assurance, de l'automobile et des transports routiers.



L'objectif prioritaire de la CCDV est l'élaboration d'un plan d'action à l'échelle nationale visant à lutter contre la distraction au volant. L'un des principaux objectifs consiste à établir des mécanismes et des pratiques pour mieux communiquer et coordonner les stratégies de lutte contre la distraction au volant qui sont mises en place dans les divers secteurs et les différentes régions. La coalition a également comme but de créer des ressources et des outils conviviaux pour soutenir des stratégies de prévention pratiques et pertinentes issues d'approches et de technologies novatrices permettant de réduire la distraction au volant. Elle souhaite aussi créer un répertoire centralisé, accessible par les intervenants, comportant des résultats de recherches et des ressources sur la distraction au volant. La CCDV a tenu sa première rencontre annuelle du 15 au 17 juin 2016, à Ottawa. Le présent rapport présente les éléments essentiels du premier Plan d'action national sur la distraction au volant au Canada, qui est le fruit de ces deux journées de travail.

La distraction au volant au Canada

Vu l'étendue du problème de la distraction au volant au Canada, un plan d'action national est indispensable. Vous trouverez plus bas un résumé des facteurs clés qu'il faut étudier et prendre en considération dans l'élaboration de ce plan. Parmi ces facteurs, soulignons les comportements des conducteurs, les sanctions, l'application de la loi, les appareils et les technologies intégrés aux véhicules, les salles d'urgence, l'assurance automobile, l'industrie du transport, les véhicules autonomes et la législation pénale.

Comportements des conducteurs. Selon le Sondage sur la sécurité routière de 2010 réalisé par la FRBR, 27 % des répondants ont admis avoir eu à freiner ou braquer pour éviter une collision au cours des 30 derniers jours parce qu'ils étaient distraits par un élément se trouvant à l'extérieur du véhicule, et 12 % ont mentionné qu'ils avaient eu à le faire en raison d'un facteur de distraction à l'intérieur du véhicule. (Robertson et al. 2011). De plus, parmi les conducteurs qui ont eu une collision, 4,3 % l'ont attribuée à une distraction à l'extérieur du véhicule et 2,7 %, à une distraction à l'intérieur du véhicule. Ces proportions peuvent sembler minimes, mais si l'on considère que le pays compte environ 22 millions de conducteurs détenant un permis, elles sont appréciables. Le plus inquiétant dans l'étude, c'est que 30 % des répondants croient que l'utilisation du téléphone au volant est dangereuse seulement si l'appareil est tenu à la main (Robertson et al. 2011).

Sanctions. Pour remédier à ce problème, des sanctions de plus en plus sévères ont été imposées pour la distraction au volant partout au pays ces dernières années. Actuellement, les amendes varient entre 127 \$ et 1 200 \$ (dollars canadiens), et les points d'inaptitude, entre 0 et 5 (Robertson et al. 2015). Toutefois, l'application des sanctions ne semble pas uniforme, car l'application de la loi n'est pas constante. Certains services de police ont répondu qu'ils ciblaient le contrôle de la distraction au volant deux fois par année seulement. D'autres ont répondu qu'ils le faisaient tous les trois mois, et quelques-uns, tous les mois. Les services de police ont usé de plusieurs stratégies pour faire appliquer la loi : ils se sont parfois montrés à découvert, parfois cachés, et ces stratégies ont toutes deux mené à un grand nombre de contraventions. Selon Alberta Transportation, 27 281 personnes ont été condamnées pour distraction au volant entre avril 2015 et mai 2016 (Alberta Transportation 2016); et selon l'Insurance Corporation of British Columbia, 54 600 contraventions ont été distribuées pour consultation des courriels ou des messages textes ou utilisation d'un appareil électronique au volant en Colombie-Britannique en 2014 (CTV Vancouver, 2015).

Application. Les réponses des policiers suggèrent que les conducteurs acceptent la contravention en se disant qu'il s'agit d'un « mal nécessaire ». Ils ont remarqué que même si certains conducteurs utilisaient un téléphone mains libres au lieu de le tenir à la main ou réduisaient tout simplement

l'utilisation de leur téléphone, ils étaient plus nombreux à simplement tenter de le dissimuler en le plaçant hors de vue. L'ampleur du problème a été illustrée de manière troublante par la diffusion d'un reportage sur le Service de police d'Ottawa selon lequel les amendes remises pour distraction au

volant au cours des 10 premiers mois de 2016 totaliseraient un million de dollars (CBC Ottawa, octobre 2016). Devant ce constat, les services de police de Québec, de London, de Toronto, de Sudbury et

Les réponses des policiers suggèrent que les conducteurs acceptent la contravention pour distraction au volant en se disant qu'il s'agit d'un « mal nécessaire ».

de Victoria, notamment, ont adopté des approches plus novatrices en matière d'application de la loi en utilisant les transports en commun ou les autocars pour observer les automobilistes et détecter les conducteurs qui cachent leur cellulaire sur leurs genoux. On s'attaque ainsi à l'entêtement des conducteurs (CTB Toronto, février 2012; Toronto Sun, septembre 2013; Global New, février 2014; Sudbury.com, avril 2016; am980, juillet 2016; CBC Montreal, octobre 2016).

Appareils et technologies intégrés aux véhicules. Contraste frappant avec la loi et son application pour réduire la distraction au volant, on remarque que les technologies mobilisant l'attention des conducteurs se multiplient et tendent à faire partie de l'équipement de base des véhicules. Pour les constructeurs automobiles, la situation est délicate, car ils doivent faire face à la concurrence et se plier aux demandes des consommateurs. Malgré les efforts des fabricants, les commandes vocales conçues pour aider les conducteurs à garder leurs deux mains sur le volant n'auraient pas l'effet recherché. En effet, de récentes études révèlent que les systèmes de reconnaissance vocale inclus dans les téléphones et intégrés aux véhicules seraient une source de distraction beaucoup plus importante pour l'utilisateur, car l'effort mental exigé pour les utiliser est plus grand que pour les appareils traditionnels (Strayer et al. 2015a, 2015b). Cette étude montre que les conséquences négatives involontaires de ces innovations pourraient être lourdes, car il n'existe aucune stratégie pour mieux gérer et contrôler l'intégration de ces options afin de préserver la sécurité et la protection des consommateurs (Chaker 2016).

Services d'urgence et réseau de traumatologie. Les professionnels de la santé affirment que les conséquences de la distraction au volant sont bien connues dans les services d'urgence et le réseau de traumatologie partout au pays, incluant les soins de courte durée et tertiaires, ainsi que les services de réadaptation. Même si ces entités recueillent les données sur le moment précédant la collision liée aux blessures, il n'est pas facile de les répertorier vu la variété des distractions et le manque d'uniformité quant à la classification des événements. Toutefois, les preuves empiriques montrent que le problème

est préoccupant et touche majoritairement les adultes d'âge moyen comparativement aux jeunes conducteurs. Depuis le début de 2016, par exemple, la police provinciale de l'Ontario a mené des enquêtes sur 38 décès de la route attribuables à la distraction au volant (OPP 2016).



Assurance automobile. De leur côté, les assureurs ne sont pas en mesure de reconnaître de manière constante les conducteurs distraits, et ce, pour plusieurs raisons. Même s'il leur est possible de savoir que le conducteur a commis une infraction, ils ne savent pas si la distraction est en cause. Ainsi, le secteur de l'assurance a été incapable d'appliquer de manière uniforme des hausses de primes. La situation est moins problématique dans les provinces où les assureurs publics gèrent le dossier de conduite.

Par exemple, la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) peut évaluer le risque en surveillant les infractions et en analysant la distraction au volant en tant que facteur de collision. À cet égard, la SAPM calcule dorénavant les primes en considérant que la distraction au volant et la conduite avec facultés affaiblies comportent le même risque de collision. Cependant, de nombreux assureurs sont encore incapables de reconnaître la distraction au volant et de l'utiliser pour rajuster les primes.

Industrie du transport. Dans un pays aussi vaste que le Canada où le transport des marchandises se fait principalement par camion, la distraction au volant inquiète de plus en plus les employeurs de ce secteur. Selon l'Alliance Canadienne du Camionnage, on estime que plus de 90 % des produits de consommation et denrées périssables sont acheminés par camion. De plus, les données de Transports Canada révèlent que le nombre de camions lourds¹ sur nos routes a augmenté durant la dernière décennie, passant de 740 000 camions lourds enregistrés en 2003 à 1 072 000 en 2013 (Transports Canada 2015b). Toutefois, on compte environ 278 000 camions lourds d'une capacité de plus de 15 tonnes servant au transport de marchandises (Transports Canada 2015c). D'après une étude effectuée en 2011 sur les transporteurs routiers au Canada, les principales approches pour lutter contre la distraction au volant sont l'adoption de lois sur la formation des conducteurs, les programmes d'éducation et de sensibilisation, et les politiques sur l'utilisation du cellulaire (Thiffault 2011). Peu de transporteurs



¹ Les camions lourds s'entendent généralement des véhicules pesant 4 536 kg ou plus. Ces véhicules comprennent les camions lourds avec ou sans remorque, ainsi que les tracteurs semi-remorques (Transports Canada 2015 a).

ont dit se servir de dispositifs permettant d'éviter les collisions ou d'autres appareils pour réduire la distraction des conducteurs. Par contre, ces technologies sont devenues la norme sur certains véhicules ou flottes de véhicules au cours des dernières années et bon nombre de transporteurs les ont finalement adoptées. Il reste cependant beaucoup de travail à faire, car le coût de la distraction au volant reste élevé pour les employeurs. Le véhicule des conducteurs de camions lourds est souvent aussi leur bureau. On constate la même chose du côté des services de police et des autres services d'urgence. Il est donc impératif de concevoir des politiques qui soient combinées à l'utilisation de technologies permettant aux conducteurs de concilier travail et sécurité.

Véhicules autonomes. Fait à signaler, on s'attendait à ce que l'arrivée des véhicules autonomes aide à atténuer les conséquences de la distraction au volant, tant pour les conducteurs de véhicules commerciaux que pour les particuliers. Mais les attentes à l'égard de la diminution prochaine du nombre de collisions seraient exagérées, selon un sondage d'opinion mené à l'échelle nationale par la FRBR (Robertson et al. 2016). Ainsi, seulement 4 % des conducteurs ont répondu s'adonner à d'autres activités pendant qu'ils sont au volant, mais, taux alarmant, 17 % des participants ont dit qu'ils porteraient leur attention ailleurs que sur la route s'ils conduisaient un véhicule semi-autonome, même en sachant qu'ils doivent reprendre le volant lorsque les conditions deviennent difficiles. Ces résultats montrent l'urgence de mettre en œuvre des stratégies pour changer le comportement des conducteurs et instaurer des normes sociales selon lesquelles la distraction au volant est inacceptable.

Législation pénale. C'est sans doute le Bureau du coroner du Québec qui a le mieux souligné la prédominance et l'importance du problème au Canada dans son appel aux ministères fédéraux pour criminaliser l'envoi de textos en conduisant (Global News 2016). Les ministres de la Justice et des Transports se sont réunis à Ottawa le 28 septembre 2016 pour examiner cette proposition. Une autre rencontre s'est tenue à l'automne, lors de laquelle les ministres provincial et fédéraux ont exprimé leurs divergences sur le sujet, sans parvenir à une entente. Au bout du compte, il a été convenu que les lois sur la distraction au volant doivent rester dans le domaine de compétence provinciale et territoriale. Fait à noter, la proposition met en lumière l'immense besoin de mieux coordonner la stratégie pour tirer profit des initiatives prises par les divers intervenants qui partagent la même préoccupation face à cet enjeu crucial.

Ce survol du contexte actuel au Canada nous procure une toile de fond précieuse pour l'élaboration d'un plan d'action national afin de réduire la distraction au volant. Les conditions et les expériences mentionnées plus haut dans chacun des secteurs ont aidé à sélectionner les thèmes prioritaires du Plan d'action national, exposé dans la prochaine section du présent rapport.

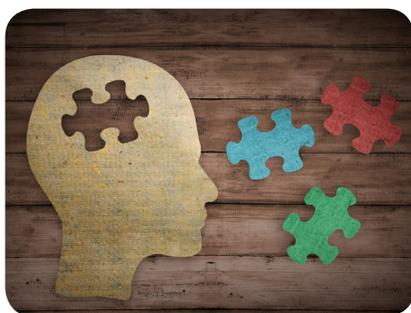
PRIORITÉS CONTRE LA DISTRACTION AU VOLANT

Pour bien établir les priorités, il importe d'abord de cerner les lacunes dans les stratégies actuelles. La prévention de la distraction au volant comporte bien sûr de nombreux manques. Il ne faut pas s'en étonner, vu le peu de connaissances sur le sujet et le manque de stratégies efficaces pour s'y attaquer. De plus, certains problèmes seront plus faciles à résoudre que d'autres. La présente section décrit une série de thèmes prioritaires qui ont été définis lors de la réunion de la CCDV en juin 2016. Ces thèmes sont l'éducation et la prévention, l'application de la loi, les données et la recherche, et l'industrie et la technologie. Nous présentons les principaux éléments de chaque thème, accompagnés d'une série de solutions pour améliorer et renforcer les stratégies déjà en place.

Éducation et prévention

Le contexte. La présente section résume les conclusions de recherches importantes qui illustrent les difficultés associées aux changements de comportements liés à la distraction au volant. Elle explique également certaines lacunes reconnues qu'il faut prendre en considération pour améliorer les stratégies d'éducation et de prévention.

- > **Stratégies visant le changement de comportement fondé sur des données factuelles.** Les experts s'entendent pour dire que dans le domaine de la sécurité routière, les meilleures campagnes sont celles qui s'appuient sur la recherche et les théories psychosociales du comportement. Les théories sur le changement de comportement, la persuasion sociale et la peur sont parmi les principales théories de cette branche. Chacun de ces modèles théoriques peut fournir une base solide pour créer une campagne de sécurité routière efficace. Rappelons que malgré leurs terminologies différentes et la prédominance de certains éléments ou caractéristiques, ces théories ne sont pas si différentes de façon



générale (Delhomme et al. 2009), et elles ne s'excluent pas entre elles. Elles suggèrent qu'il faut bien comprendre les facteurs qui influencent le comportement, que ce soit les attitudes, les intentions, les normes sociales, la vulnérabilité, les barrières ou les conséquences perçues, ou encore les sources de contrôle social, afin de déterminer les mesures à prendre pour les changer efficacement (Robertson & Pashley 2015).

L'adoption d'un comportement et son changement, notamment, illustrent comment la recherche peut étayer les stratégies. Par exemple, pour plusieurs, la distraction au volant est une habitude. Malheureusement, les résultats des nombreuses études et expériences sur le sujet sont clairs : les habitudes sont extrêmement difficiles à changer. C'est vrai pour deux raisons fondamentales : d'abord, de façon générale, les habitudes s'installent sans que l'on s'en aperçoive, et elles sont renforcées par la sécrétion de dopamine dans le cerveau pour influencer notre comportement. Chaque fois que le comportement est reproduit, la libération de dopamine favorise sa répétition. Ensuite, les habitudes sont souvent inconscientes; les gens ne s'aperçoivent pas qu'ils ont des automatismes (Duhigg 2014). Les habitudes naturelles ou spontanées demandent moins de réflexion, ce qui les rend plus difficiles à changer (Massecar 2016).

Du point de vue de la sécurité routière, les automobilistes ont pris l'habitude de répondre aux sonneries de leur téléphone cellulaire, comme plusieurs autres usagers de la route, dont les cyclistes et les piétons.

Beaucoup de travail reste à faire pour modifier les normes sociales et renforcer l'inadmissibilité de la distraction au volant grâce à des stratégies de changement comportemental fondées sur des données probantes.

L'habitude de répondre au téléphone, entre autres distractions, s'acquiert avec le temps, et le plus souvent, sans les conséquences de la distraction au volant. La législation et les sanctions contre la distraction au volant sont encore relativement nouvelles et elles n'ont pas été appliquées de manière uniforme en raison du large éventail des priorités concurrentes auxquelles font face les policiers. De plus, malgré le nombre grandissant de blessures et de décès de la route attribuables à la distraction au volant, il est déconcertant de constater que les automobilistes n'ayant jamais subi de telles collisions croient à tort qu'ils peuvent s'adonner à des activités tout en conduisant. Il faut s'inquiéter du fait qu'ils sont probablement incapables de mesurer les conséquences de leurs actes parce qu'ils n'ont pas vécu l'expérience eux-mêmes. La distraction au volant a des répercussions si profondes qu'il serait désastreux d'attendre que les gens changent leurs habitudes d'eux-mêmes, car de nombreux

décès pourraient en découler. À cet égard, beaucoup de travail reste à faire pour modifier les normes sociales et renforcer l'inadmissibilité de la distraction au volant grâce à des stratégies de changement comportemental fondées sur des données probantes.

> **Terminologie inappropriée.** Il est important de choisir judicieusement les termes utilisés dans les initiatives de prévention et d'éducation sur la sécurité routière de façon générale, et sur la distraction au volant en particulier. De nombreux intervenants dans ce domaine ont tendance à utiliser des termes qui soulignent l'aspect évitable des collisions et imputent la responsabilité aux conducteurs fautifs en utilisant le mot « collision » au lieu du terme « accident ». Toutefois, ces choix terminologiques qui mettent la faute sur les conducteurs n'ont pas complètement imprégné les médias traditionnels et les débats publics sur la question. Par conséquent, le manque d'uniformité dans le choix des mots utilisés dans les messages de sensibilisation au public ou la couverture médiatique pourrait nuire à la reconnaissance des risques associés à la distraction au volant et renforcer la croyance erronée qu'on peut conduire tout en faisant d'autres activités.

> **Des événements plutôt que des problèmes.** Le pouvoir de sensibilisation des médias auprès du public est bien reconnu. Cependant, la fréquence élevée des collisions de la route et le désir de personnaliser les reportages pour les rendre plus accrocheurs aux yeux du public font en sorte que de nombreuses collisions ne sont pas mentionnées. Il en résulte que la gravité du problème n'est peut-être pas évidente pour les conducteurs. De plus, les cas de distraction au volant dont on entend parler insistent la plupart du temps sur les responsables, les victimes et les détails de la collision, et suggèrent parfois des hypothèses qui peuvent masquer les faits importants. Ainsi, on néglige l'information globale sur les comportements et les risques, laissant involontairement l'impression que la distraction au volant est un cas isolé inévitable, plutôt que de la présenter



comme un comportement dangereux et risqué pour les autres usagers de la route. On ne profite pas des médias pour renforcer les connaissances et la sensibilisation auprès du grand public. Les médias sont sous-exploités, alors qu'on pourrait s'en servir pour encourager le changement des normes sociales et des comportements.

> **Diversité des messages.** Jusqu'à maintenant, l'uniformité des messages éducatifs à l'intention du public a été variable. Par exemple,

les campagnes se sont déroulées à différents moments dans l'année et elles véhiculaient des messages variés dans le ton et le style. Certaines portaient principalement sur les sanctions ou ciblaient un public particulier, alors que d'autres insistaient sur les risques et les différents types de distractions. Bien que ces messages soient tous importants, leur grande diversité pourrait nuire à l'établissement d'une base de connaissances essentielle pour ancrer les approches en matière de normes sociales. On peut s'inquiéter de voir la fragmentation et la dissociation des messages trahir l'urgence du problème.

Solutions. Lors de la rencontre de la CCDV, les discussions ont permis de déterminer plusieurs stratégies concrètes pour renforcer les projets d'éducation et de prévention. Les priorités importantes qui peuvent faire partie du Plan d'action national sont brièvement décrites ci-après.

> **Élaborer des stratégies d'éducation et de prévention à partir des méthodes fondées sur les données probantes pour changer les comportements.**

Il existe de nombreuses recherches sur les stratégies efficaces pour changer les comportements qui peuvent servir dans les campagnes de sécurité routière (Robertson & Pashley 2015; Phillips et al. 2009; 2011; SWOV 2009). On peut se réjouir de voir qu'il existe des stratégies éprouvées pour changer les habitudes; elles peuvent servir à la conception de campagnes éducatives et de messages sur la distraction au volant. Le renforcement positif des nouveaux comportements est un facteur qui peut aussi contribuer au changement. Vous trouverez plus bas un résumé qui présente certaines approches liées à la formation des habitudes.

» **Imagination et prise de décisions par anticipation.** Lorsqu'on imagine en détail l'activité désirée, on prépare le cheminement neuronal dans le cerveau menant au comportement. La capacité accrue d'imaginer une nouvelle réaction au signal ou stimulus qui déclenche le comportement augmente les chances de remplacer le comportement problématique par le comportement imaginé. Par exemple, les conducteurs peuvent s'imaginer en train de ne pas répondre à

sonnerie de leur téléphone. Dans une prise de décision par anticipation, la personne supprime tous les obstacles au comportement souhaitable

Les divers messages fragmentés et déconnectés se font concurrence pour attirer l'attention du public et ont trahi l'urgence du problème.

avant même de devoir faire un choix. En réalité, il est difficile de faire le bon choix (choisir la sécurité) lorsque notre attention est sollicitée. Pour encourager l'action appropriée, il faut d'abord éliminer les distractions (ex. mettre le téléphone en mode silencieux et le ranger avant même de prendre le volant, pour éviter toute tentation).

» **Intentions de mise en œuvre, ou la méthode « si..., alors ».** La stratégie des intentions de mise en œuvre consiste à imaginer une situation pour encourager la réalisation d'un comportement désiré. Autrement dit, les conducteurs peuvent imaginer que « si » leur téléphone sonne, « alors » ils rappelleront la personne en question quand ils ne seront plus au volant. Les récompenses positives simples sont suffisantes pour renforcer le comportement désiré et éviter ainsi le mauvais comportement (Gollwitzer 1999).

» **Intégration de mini habitudes à une routine.** Cette technique consiste à insérer un comportement désirable dans une routine. Il faut donc s'engager à changer légèrement son comportement routinier en adoptant une nouvelle habitude (Fogg 2102). Exemple : les automobilistes peuvent s'engager à éteindre la sonnerie de leur téléphone pour un déplacement (mini habitude) après avoir attaché leur ceinture (habitude générale). Une mini habitude correspond au départ à un petit geste ayant peu d'incidence (c.-à-d. qu'il est facile à réaliser), qui est associé à un autre comportement bien enraciné. La faible ampleur de l'incidence du nouveau comportement diminue l'inquiétude normalement suscitée par l'engagement envers des changements trop complexes et difficiles. La satisfaction d'accomplir ce petit geste est un encouragement à créer de bonnes habitudes à long terme.



- > **Renforcer l'utilisation d'une terminologie appropriée dans tous les forums publics pour souligner le fait que les collisions sont évitables.** Tous les intervenants qui font de la sensibilisation auprès du public et travaillent dans différents secteurs avec les médias devraient encadrer de manière uniforme les cas de distraction au volant et les autres comportements dangereux des conducteurs de manière générale, notamment dans le cas des collisions. D'ailleurs, il faudrait que les cas de distraction au volant soient décrits comme tels, surtout lorsqu'il y a des données à l'appui, pour éviter toute spéculation. Les mots utilisés dans les forums publics doivent imputer aux conducteurs la responsabilité de leur comportement et des conséquences négatives potentielles qu'ils peuvent avoir sur les autres usagers de la route.
- > **Utiliser la couverture médiatique des collisions liées à la distraction au volant pour accroître la sensibilisation au problème et aux risques et conséquences qu'il pose.** Les représentants du gouvernement et des services de police ont souvent

l'occasion de s'adresser aux médias à la suite de collisions. On peut sensibiliser le public en tirant profit des stratégies de communication qui combinent les faits et données propres aux collectivités et organisations avec des messages plus larges sur la distraction au volant et ses effets sur la société. Par exemple, les porte-paroles des services de police qui fournissent de l'information importante sur une collision peuvent stipuler clairement que la distraction au volant était en cause, lorsque c'est le cas. Les policiers ont un rôle important à jouer pour changer la perception que les infractions routières sont une priorité de moindre importance, non seulement auprès du public, mais également auprès de leurs pairs et collègues du système judiciaire. Les autres intervenants en matière de sécurité routière peuvent eux aussi adopter cette approche lors de leurs interactions dans les médias.

- > **Rassembler des exemples de campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière appuyées par des faits, pour étayer les initiatives des organismes.** Au cours des dernières années, un large éventail d'intervenants ont créé des messages éducatifs sur la distraction au volant. Ces messages reposent sur différentes approches et leur contenu cible des publics variés. Une meilleure accessibilité à l'ensemble des documents regroupés dans un guichet unique permettrait aux organismes de trouver rapidement les campagnes qu'ils cherchent et fournirait de l'information précieuse pour préparer des initiatives à l'échelle locale ou dans la collectivité.

De plus, les preuves d'efficacité des différentes approches privilégiées dans les campagnes de sensibilisation, ainsi que les évaluations des campagnes existantes, peuvent guider la prise de décisions. À cet effet, les preuves d'efficacité incluent les changements de comportement mesurables, l'évolution des connaissances et des attitudes, ou la réduction du nombre de collisions. Il faut aussi encourager l'évaluation des nouvelles campagnes. En 2015, la FRBR a publié une étude exhaustive de recherche sur l'efficacité des

campagnes de sécurité routière (Robertson & Pashley 2015) et a étudié le fondement théorique des

Les preuves d'efficacité des différentes approches privilégiées dans les campagnes de sensibilisation, ainsi que les évaluations des campagnes existantes, peuvent guider la prise de décisions.

diverses approches. On y mentionne que malgré l'utilisation courante de la peur pour susciter une attention considérable, cette démarche doit être prudente et bien ciblée, car elle ne rallie pas tous les publics. Il est notamment plus difficile de toucher les jeunes garçons et les messages qui utilisent la peur ont un effet de courte durée (SWOV 2009).

La compilation des données factuelles et des campagnes de sensibilisation disponibles représente une étape importante dans l'élaboration de messages clés qui pourront alimenter un ensemble de messages généraux et uniformes à usage national, provincial, territorial et local. Ces communications uniformisées donneront aux intervenants la possibilité de choisir l'approche qui convient à leur public respectif. À ce propos, tous les membres de la coalition étaient généralement d'accord sur le fait que les messages devaient insister sur les risques associés à la distraction au volant, plutôt que sur les lois et les sanctions. En outre, on a mentionné l'utilité de fournir aux intervenants les coordonnées des organismes et des présentateurs qui sont en mesure d'offrir des données sur leurs initiatives.

Le Ministère des Transports de l'Ontario a lancé récemment une campagne de sensibilisation très remarquée auprès des conducteurs inattentifs. Comme elle a eu lieu en juin 2016, les résultats d'évaluation ne sont pas encore disponibles. Le slogan de la campagne est *Put down the phone* (Dépose ton téléphone). La vidéo est marquante et montre

un jeune conducteur qui veut répondre au téléphone, puis se retrouve instantanément dans un fauteuil roulant à cause de sa distraction au volant. Une autre version plus frappante et convaincante avait été créée en réponse à la hausse importante des décès liés à la distraction au volant depuis 2000. L'objectif était de montrer la rapidité des événements lorsqu'on quitte



Fil Twitter du Ministère des Transports de l'Ontario : <https://twitter.com/ontransport?lang=en>

la route des yeux, même brièvement. C'est un message qui interpelle assurément les automobilistes. La campagne a également été adaptée pour la télévision (après 20 h), la radio, les médias sociaux, les cinémas (avant la projection des films classés 14A et plus) et a été diffusée sur l'application de musique en continu Spotify (voir <https://www.ontario.ca/page/distracted-driving>).

Les outils qui renforcent la capacité des gens à agir (ex. : jeunes conducteurs, passagers, famille, amis et collègues) sont des éléments essentiels des campagnes. Il faut aussi des stratégies concrètes et des méthodes pratiques pour réagir aux comportements problématiques de manière constructive et non conflictuelle. Voici d'autres éléments clés :

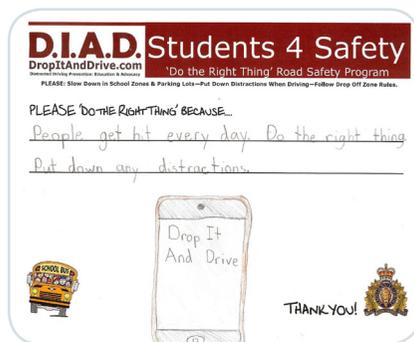
» proposer des stratégies entre pairs;

- » décourager les pratiques qui créent de nouvelles distractions (c.-à-d. les piétons ou les autres automobilistes qui font signe aux conducteurs inattentifs de porter attention à la route);
- » adresser le message approprié au bon public en choisissant le moment et le médium qui conviennent;
- » adapter les messages aux conducteurs inattentifs ou à leurs passagers de manière appropriée.

De façon générale, on a reconnu l'importance de promouvoir la sécurité routière en privilégiant une approche globale axée sur la culture de la sécurité. Il faut tenter de changer les mentalités pour que les gens se préoccupent de la sécurité routière et plus particulièrement de la distraction au volant. Les initiatives visant à promouvoir les conversations entre pairs et l'influence du groupe, surtout chez les jeunes conducteurs, peuvent entraîner un changement d'opinion notable.

Ressource éducative pour les adolescents qui conduisent, le simulateur de conduite avec distraction de la Société d'assurance du Manitoba est un exemple d'élément intégré dans la campagne d'éducation multiforme intitulée *Si vous textez, qui conduit?* Le simulateur est utilisé dans le cadre du Programme d'enseignement de la conduite automobile à l'école. On propose aussi un simulateur ultra réaliste lors d'événements sur la sécurité routière un peu partout au Manitoba pour montrer les risques et conséquences associés à la distraction au volant.

Les projets éducatifs de prévention auprès des jeunes doivent également figurer sur la liste des priorités, dans la mesure où ils offrent aux jeunes des outils pour se protéger du risque en tant que passagers. Par exemple, parmi les avantages de ce type d'approche, rappelons le travail réalisé par les services d'incendie depuis des décennies pour sensibiliser les enfants aux plans d'évacuation à l'aide de la technique « Arrête, tombe et roule. » En plus d'apprendre à se protéger, les enfants exportent le modèle à la maison et font participer leurs parents de manière active. De son côté, le British Columbia Professional Fire Fighters' Burn Fund² investit des ressources pour sensibiliser les jeunes de niveau primaire à la sécurité incendie depuis 1996 en visitant les classes et en organisant



Tiré du concours de dessins 2013 de Drop It And Drive : <http://dropitanddrive.com/youth/do-the-right-thing-2013-posters/>

² <http://burnfund.org/prevention-and-education/>

un concours annuel de dessins. Un programme similaire d'éducation à la sécurité routière pour aider les jeunes à se protéger en devenant des passagers et des piétons avisés pourrait également les encourager à partager leurs connaissances avec leurs parents et les autres membres de la famille. L'organisme Drop It And Drive a organisé des campagnes artistiques sur la sécurité routière à l'intention des jeunes de l'école primaire, incluant le concours de dessins *Do the Right Thing* en 2013, qui abordait les trois sujets d'inquiétude suivants dans les zones scolaires : la vitesse, la distraction au volant et la sécurité dans les zones de débarcadère. De plus, les enfants de niveau primaire sont moins soumis aux filtres sociaux et sont plus susceptibles de promouvoir activement la sécurité routière.

Il faut reconnaître que l'acquisition d'habiletés chez l'enfant est un aspect crucial dans l'élaboration des programmes à l'intention des jeunes. Les enfants doivent non seulement mémoriser un message important, mais surtout pouvoir l'appliquer concrètement. Par exemple, les enfants apprennent à regarder des deux côtés avant de traverser la rue, mais ils ne sont pas encore en mesure d'évaluer la distance et la vitesse des véhicules pour savoir s'ils ont le temps de traverser. Par ailleurs, l'approche globale pourrait ne pas convenir à tous les contextes (ex. : les enfants vivant dans des situations à risque élevé). Il faut tenir compte de ces facteurs lors de la création des programmes de prévention pour les enfants.

Les campagnes pourraient aussi bénéficier d'autres ressources, comme des outils pour organiser les efforts de promotion en vue de l'amélioration ou de la refonte des politiques actuelles.

- > **Tirer profit des mécanismes de communication entre les fabricants de produits visés (ex. : véhicules et cellulaires ou appareils de divertissements) et leurs distributeurs ou détaillants, ainsi que les consommateurs, afin de mieux les sensibiliser.** De nombreux fabricants appliquent des stratégies intégrées pour communiquer l'information sur leur entreprise et leurs nouveaux produits au sein d'un réseau élargi comprenant la chaîne de distribution et les consommateurs. Par exemple, bon nombre d'entre eux possèdent un système de communication interne qui permet de suivre les concessionnaires ou les fournisseurs qui l'utilisent. De même, les fabricants peuvent mesurer le rendement des concessionnaires sur le plan des ventes, et notamment surveiller les interactions avec les clients avant la livraison, ou encore, l'utilisation de programmes d'éducation. Les fabricants ont donc l'occasion de diffuser de l'information sur la distraction au volant qui touche leurs produits et services et par le fait même, de mieux informer et sensibiliser les consommateurs au moyen de canaux bon marché. Des mesures

incitatives offertes dans le cadre de programmes de récompenses pour les distributeurs et les détaillants encourageraient l'implantation et l'efficacité de ces stratégies.

> **Consulter les fournisseurs de soins de santé et les services de santé publique pour déterminer les stratégies efficaces à l'intention des professionnels de la santé.** Les blessures et les décès

causés par la distraction au volant constituent un problème de santé publique. Les professionnels

de la santé peuvent jouer un rôle important de sensibilisation à cet enjeu et contribuer à cibler les populations à risque.

Toutefois, ils ont besoin de connaître les caractéristiques

des conducteurs inattentifs, et doivent avoir en main les outils appropriés pour déterminer les risques potentiels qui menacent certains patients.

Les professionnels de la santé ont besoin de connaître les caractéristiques des conducteurs inattentifs et doivent avoir en main les outils appropriés pour déterminer les risques potentiels qui menacent certains patients..

Le guide Évaluation médicale de l'aptitude à conduire de l'Association médicale canadienne est un point de départ pour obtenir des renseignements médicaux sur les risques liés à la conduite et les interventions médicales permettant de réduire ces risques. Le guide mentionne la distraction au volant, mais les médecins auraient avantage à consulter des documents qui se spécialisent sur le sujet, car la distraction est un symptôme non spécifique d'un point de vue médical. À cet égard, la distraction se compare à une fièvre dont les causes sous-jacentes peuvent être très variées. La plupart des affections médicales

mentionnées dans le guide d'évaluation de l'Association médicale canadienne pourraient entraîner de la distraction, et par le fait même, de la distraction au volant.

Par exemple, la distraction est l'un des symptômes des troubles affectifs, comme l'anxiété et la dépression. Les maladies psychotiques comme la schizophrénie et les troubles bipolaires sont également accompagnées de distraction chez les

patients en phase aiguë. Les déficiences cognitives comme la démence, et tous les problèmes de consommation, y compris l'alcool et le cannabis pris ensemble ou séparément, augmentent le symptôme de la distraction. Ainsi, les médecins doivent donc tenir compte d'un grand nombre de maladies diverses pour juger si leurs patients présentent un risque de distraction au volant.



Cependant, le trouble du déficit de l'attention avec ou sans hyperactivité a fait l'objet de nombreuses recherches liées aux collisions de la route. Pour les personnes souffrant de ce trouble, la distraction est un symptôme courant qui a des conséquences particulièrement importantes chez les jeunes conducteurs inexpérimentés. Un faible nombre de conducteurs atteints du TDAH est vraisemblablement responsable d'un nombre élevé de collisions et d'infractions au code de la route (Fuermaier et al. 2015). Les recherches cliniques montrent que la fréquence des admissions à l'urgence est plus de deux fois plus élevée chez les personnes souffrant du TDAH, qui se font souvent évaluer pendant de longues périodes par suite de blessures et d'incidents survenus avant même les collisions de la route (Redelmeier et al. 2010, 2014; Jerome et al. 2006). Selon des recherches, le TDAH non traité augmente de 50 % le risque de collisions et d'infractions au code de la route. (Jerome et al. 2006). L'une des préoccupations visant ce groupe concerne l'inefficacité des interventions policières et le risque de récidive.

Par ailleurs, chez les personnes souffrant du TDAH qui suivent un traitement médical, le taux de collision est le même que chez les autres conducteurs. Le traitement médical peut donc réduire de moitié les collisions chez ce groupe de patients à risque (Chang et al. 2014). Ainsi, il est possible de mobiliser la famille et les professionnels des salles d'urgence pour prévenir la distraction au volant. Pour ce faire, il faut appliquer des stratégies éducatives permettant d'améliorer les connaissances sur le risque accru de collision parmi les jeunes conducteurs souffrant du TDAH. Il est également avantageux de partager l'information sur les outils d'évaluation qui aident à reconnaître les patients à risque, comme les jeunes récidivistes au volant. Plusieurs instruments standardisés sont offerts pour évaluer le TDAH (voir : <https://www.caddra.ca/>). La recherche doit se poursuivre pour mesurer la capacité de reconnaître les conducteurs à risque qui présentent cette affection (Fuermaier et al. 2015). Grâce à un diagnostic médical approprié et à des interventions adéquates, on peut réduire le profil de risque.

Les outils éducatifs dont disposent les professionnels de la santé pour reconnaître les cas de distraction au volant et en faire le suivi sont aussi utiles pour améliorer la compréhension du problème. Par ailleurs, les programmes de lutte contre le tabagisme et la consommation d'alcool nous ont appris d'importantes leçons pour lutter contre la distraction au volant. Notamment, les changements de politiques jouent un rôle primordial dans le changement de comportement. Pour la FRBR et D.I.A.D, la première étape vers la mobilisation des professionnels de la santé fut de leur adresser un appel à l'action dans le *Journal of Orthopaedic & Sports Physical Therapy* (Bowman & Robertson 2016).

Application de la loi

Le contexte. La section qui suit résume les principaux obstacles à l'application des lois contre la distraction au volant, notamment le caractère intermittent de la distraction, les priorités concurrentes et les ressources limitées des services de police. On aborde également dans les prochaines lignes les conséquences négatives associées à l'aggravation des peines encourues, ainsi que le niveau variable de connaissances des policiers en matière de distraction au volant.

- > **Caractère intermittent de la distraction.** L'une des principales difficultés liées à la détection des conducteurs inattentifs est le caractère sporadique et intermittent de la distraction. Alors que les conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool et ceux qui ne portent pas la ceinture de sécurité peuvent être repérés tout au long de leur trajet en voiture, il en va tout autrement pour la distraction au volant, qui se produit quelques instants seulement. Il est donc difficile pour les policiers d'intercepter la distraction, soit parce qu'ils ne sont pas là au moment de l'infraction ou encore parce que les vitres du véhicule sont teintées.



La distraction au volant arrive par intermittence à certains moments pendant un déplacement, c'est pourquoi il est difficile de la détecter.

- > **Priorités concurrentes.** L'application du code de la route n'est que l'une des nombreuses tâches quotidiennes des agents patrouilleurs, d'autant plus que le nombre d'unités consacrées à la circulation est en baisse. Les policiers ont donc moins de temps et de ressources pour appliquer les lois sur la distraction au volant, car ils doivent répondre à plusieurs appels de tous genres. Certains organismes, comme la Société d'assurance publique du Manitoba, soutiennent financièrement l'application de telles lois, mais dans les autres cas, l'attribution des ressources se fait au détriment des autres domaines. Ainsi, même si les amendes et les points d'inaptitude ont grandement augmenté, l'effet dissuasif des sanctions est estompé par la difficulté d'appliquer les lois. Il semble donc que le risque d'être appréhendé est faible et que les conducteurs auront conduit plusieurs fois avec inattention avant d'être interceptés.
- > **Sanctions importantes.** L'une des conséquences involontaires entraînées par la hausse des sanctions est que les policiers et les tribunaux sont sans doute peu enclins à imposer des sanctions sévères à leurs concitoyens qui sont des contribuables honnêtes. Cette réticence est plus marquée dans les régions suburbaines et

rurales, car les collectivités sont soudées et les relations personnelles sont fortes. Parallèlement, les policiers reconnaissent eux-mêmes qu'à certains moments, ils sont inattentifs au volant, peut-être en raison

Les sanctions sous forme d'amendes et de suspensions de permis ne peuvent à elles seules changer le comportement des conducteurs.

de leurs nombreuses tâches. Il est difficile pour eux d'imposer des sanctions sévères pour des infractions qu'ils commettent eux-mêmes. Cette situation involontaire pourrait faire en sorte que les policiers émettent des

avertissements plutôt que des amendes, ce qui atténuerait l'effet dissuasif des lois.

- > **Manque d'uniformité dans les connaissances des policiers sur les risques associés à la distraction.** Les policiers qui connaissent peu les recherches sur les risques associés à la distraction au volant ou qui ont reçu une formation minimale sur le sujet ne sont peut-être pas assez motivés pour appliquer les lois sur la distraction de manière prioritaire. La méconnaissance et les sanctions importantes sont des facteurs qui, par inadvertance, découragent les policiers de vouloir punir les conducteurs inattentifs.

Solutions. Lors de la rencontre de la CCDV, les discussions ont permis de déterminer plusieurs stratégies concrètes pour renforcer l'application des lois. Les priorités importantes qui peuvent faire partie du Plan d'action national sont brièvement décrites ci-après.

- > **Considérer les occasions de créer différents degrés d'infraction pour la distraction au volant.** Il serait utile d'étudier la faisabilité et l'applicabilité d'un changement législatif prévoyant un niveau d'infraction plus grave et une infraction moindre, au niveau provincial, pour faciliter l'application des lois et la preuve de cette infraction. Cette stratégie pourrait également fournir plus d'options aux policiers qui appliquent les sanctions pour des infractions graves tout en réduisant les procédures liées aux infractions criminelles. Non seulement ce changement entraînerait-il une application plus efficace des lois, mais il permettrait d'uniformiser les procédures de la cour et de faciliter les ententes relatives au plaidoyer pour éviter les retards de traitement de dossiers. Il pourrait s'agir d'une piste de solution importante, vu le nombre croissant de contrevenants.
- > **Utiliser les sanctions dans le cadre d'une stratégie élargie pour réduire la distraction au volant.** Il faut souligner que les sanctions sous forme d'amendes et de suspensions de permis ne peuvent à elles seules changer le comportement des conducteurs, surtout si elles ne sont pas appliquées de manière fréquente ou constante. Chez les irréductibles conducteurs distraits, une approche

intensive axée sur le comportement est nécessaire pour motiver le changement. De plus, étant donné leur comportement risqué, il est tout aussi important de les signaler dans un système de suivi afin de les surveiller. Cette mesure vaut mieux que d'imposer des amendes de plus en plus sévères aux conducteurs qui, même si leur permis est suspendu ou perdu, continuent de conduire malgré tout. Il faut développer une approche prudente à l'égard de l'utilisation des points d'inaptitude, sans perdre de vue les répercussions négatives potentielles.

Même si la législation et l'imposition de sanctions constituent des étapes importantes pour contenir les problèmes de comportement, d'autres stratégies éprouvées méritent d'être abordées avec les législateurs. Parmi celles-ci se trouvent les programmes de formation pour tous les conducteurs, les programmes destinés expressément aux conducteurs inattentifs et d'autres types d'interventions qui s'attaquent directement à la conduite inattentive. L'ajout d'autres pénalités aux lois (outre les sanctions) pourrait également donner aux organismes réglementaires de délivrance de permis une meilleure souplesse pour répondre au problème et adopter des stratégies au fur et à mesure que la compréhension de la situation évolue.

> **Renforcer la priorité accordée à la distraction au volant dans les services de police.**

La diversité et l'intensité des tâches qui incombent aux services de police sont énormes. Il faut promouvoir et encourager le leadership auprès des hauts fonctionnaires de la police pour que l'application des lois sur la distraction au volant devienne une priorité. Ils pourraient notamment donner l'exemple aux patrouilleurs en remettant eux-mêmes des contraventions de temps à autre. La reconnaissance du travail des services de police et des policiers est également une mesure incitative qui pourrait renforcer l'application des lois en matière de distraction au volant. Ces méthodes ont eu des effets positifs sur l'application des lois contre la conduite avec facultés affaiblies.



En outre, les policiers seraient plus enclins à imposer des sanctions s'ils étaient mieux informés des risques et conséquences liés à la distraction au volant. On peut leur montrer les effets négatifs de l'inattention au volant en leur présentant des données sur le sujet, par exemple une courte vidéo. Ils comprendraient mieux l'importance d'appliquer les lois et seraient plus enclins à se mobiliser pour la cause.

Il est important de noter que les policiers jouent un rôle primordial dans le changement des normes sociales lorsqu'ils utilisent des techniques de détection à couvert ou à découvert pour créer chez les gens le sentiment qu'ils pourraient se faire prendre. En contrepartie, ils peuvent donner uniquement des avertissements lorsque c'est approprié pour attirer l'attention sans imposer d'amendes trop coûteuses. Toutefois, ils devraient utiliser les avertissements de manière stratégique pour ne pas atténuer l'effet dissuasif des lois. Les policiers ont également le pouvoir de changer les normes sociales en soulignant le rôle de la distraction au volant dans les collisions de la route quand ils prennent la parole dans les médias.

- > **Veiller à ce que les policiers puissent gérer la distraction au volant dans leur propre véhicule.** Pour accomplir leurs tâches, les policiers utilisent un large éventail d'appareils de communication et d'information intégrés à leur véhicule. Malgré les cours de conduite intensifs adaptés à leur métier, ils ne sont pas à l'abri de la distraction au volant. C'est pourquoi il faut établir des politiques sur le travail pour les aider à utiliser ces outils et à gérer la diffusion d'information pendant qu'ils conduisent.

Données et résultats de recherches

Le contexte. La section qui suit résume le manque de données qui constitue un obstacle à la recherche et qui limite les connaissances et la compréhension du problème. Les données sont le fondement essentiel de la recherche visant à étayer l'élaboration de stratégies efficaces contre la distraction au volant. Or, on remarque un manque d'uniformité dans la définition de la distraction au volant et dans la collecte des données d'une province et d'un organisme à l'autre. Le niveau de détail varie aussi.

- > **Manque d'uniformité dans la définition de la distraction au volant.** Afin de bien évaluer le problème, il est nécessaire que tous les organismes qui recueillent des données s'entendent sur une définition commune du terme « distraction au volant ». La distraction au volant se définit souvent par rapport à l'utilisation d'un appareil de communication électronique (c.-à-d. un téléphone cellulaire ou un appareil de divertissement), car ce type de distraction est visible et facilement détectable par les policiers. Toutefois, les définitions précises du terme varient d'une province à l'autre selon la législation. L'Alberta est la seule province au Canada à inclure dans sa loi d'autres types de distraction, en plus des appareils de communication électroniques. De façon générale, les décès et les blessures graves causés par la distraction au volant, en proportion des autres types de collisions de



La cohérence
est la clé

la route, sont surtout attribuables à l'utilisation des appareils tenus en main. Même si on note un large éventail de distractions qui peuvent causer des collisions (ex. les distractions extérieures, les passagers, les soins de toilette et la présence d'animaux domestiques non attachés), le rôle de ces distractions dans les collisions n'est pas bien pris en compte et pourrait ne pas être signalé comme tel. De même, les cyclistes et les piétons qui utilisent un appareil tenu en main ou portent des écouteurs branchés à un appareil de divertissement ne sont pas facilement repérables dans les données sur les décès et les blessures impliquant une distraction. En résumé, le manque de clarté dans les définitions nuit à l'évaluation précise du problème et ne permet pas de comparer la situation entre les provinces.

- > **Écarts dans la collecte de données.** Plusieurs sources de données nous informent sur les facteurs liés à la distraction au volant, comme les données sur l'application des lois, les études d'observation et les sondages facultatifs, et les données sur les collisions. Nombre de ces sources sont encore incomplètes, malgré les efforts pour les enrichir.
- » **Données sur l'application des lois.** Les services de police sont une source précieuse d'information sur les contraventions pour distraction au volant et les incidents menant à des accrochages, même si le nombre d'incidents et d'infractions liés à la distraction n'est pas publié de manière régulière. La prudence est de mise lorsqu'on veut interpréter ces données, car ce sont les activités d'application des lois qu'elles permettent de mieux mesurer, plutôt que la prévalence des cas d'inattention. En d'autres termes, la hausse des contraventions pour distraction au volant peut simplement signifier l'application accrue des lois plutôt que l'augmentation réelle de la distraction au volant. Néanmoins, l'interprétation des données fournit un éclairage essentiel sur la question.
- » **Résultats d'études.** Les études d'observation des conducteurs sur la route et les sondages facultatifs sont une autre source de données. Les données obtenues à l'aide d'un plan d'échantillonnage représentatif et pondéré offrent une bonne estimation du comportement des conducteurs. Toutefois, les données obtenues par observation se limitent aux distractions que les policiers et les collecteurs de données peuvent réellement observer. En gros, ces données dressent seulement le portrait d'une situation à un moment précis, et leur analyse requiert une expertise spécialisée. En outre, les études d'observation sur la route sont peu fréquentes, car elles coûtent cher.

Quant aux sondages, ils portent sur le comportement pendant une longue période (ex. : 30 jours) et sont habituellement plus abordables. Par contre, ces données dépendent de la capacité des conducteurs à se souvenir de leurs comportements pour les

indiquer dans leurs réponses. Au Canada, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé mène des études d'observation depuis 2009 (www.ccmata.ca), et de nombreux organismes, notamment la FRBR, l'Association canadienne des automobilistes et State Farm ont mené des sondages d'opinion publique à l'échelle du pays. Il est rassurant de constater que ces études ont donné des résultats similaires. Toutefois, vu la différence dans les méthodologies et les questions, leurs conclusions ne sont pas directement comparables.

- » **Données sur les collisions.** Il y a deux sources nationales de données sur les collisions au Canada. Prises collectivement, ces données nationales facilitent l'évaluation de la distraction dans les collisions et permettent de dégager des tendances. De plus, on peut analyser le rôle de la distraction dans les collisions selon des caractéristiques telles que le type de véhicule, le moment de la journée et le nombre de passagers.



La base de données National Fatality Database, gérée et administrée par la FRBR (et financée par l'Agence de la santé publique du Canada et State Farm) constitue la seule source de données sur les collisions au Canada qui puise dans les données des services de police et des coroners ou médecins légistes. Depuis 2000, la National Fatality Database inclut une variable qui

indique si la distraction a joué un rôle dans la collision, et si oui, quel usager de la route est fautif. Les valeurs possibles sont les suivantes :

- pas distrait (s'applique à la personne blessée et aux conducteurs impliqués dans la collision);
- conducteur décédé distrait;
- piéton décédé distrait;
- autre conducteur distrait;
- un conducteur impliqué dans la collision était distrait, mais les données sur la collision ne précisent pas lequel.

Le type de distractions ayant joué un rôle dans la collision est une donnée précieuse qui pourrait être ajoutée à la base de données.

Ensuite, la dernière version de la Base nationale de données sur les collisions de Transports Canada (BNDC) fournit des renseignements sur le type de distractions liées à la collision. Les valeurs de la variable sont les suivantes :

- pas distrait;
- distrait, inattentif;
- distrait par un appareil de communication (ex. : téléphone cellulaire, téléavertisseur);
- distrait par un appareil de divertissement (ex. : lecteur DVD, lecteur CD);
- distrait par les affichages du véhicule (ex. : télématique, système d'orientation).

La précision des types de distractions est limitée par la définition variable des données et par les catégories de distractions créées et recueillies par les provinces et territoires dans leurs rapports respectifs sur les collisions.

- » **Données sur la santé.** Les données sur la distraction au volant qui proviennent des sources d'information sur la santé sont généralement limitées en raison du manque d'information sur le moment précédant la collision, surtout dans les services d'urgence. Les ambulanciers, les premiers répondants et les services d'incendie sont également témoins des conséquences de la conduite inattentive et pourraient avoir des données sur ces événements. Toutefois, la collecte de ces renseignements n'est pas uniforme et les données sont fragmentaires. Il n'existe pas pour le moment de stratégie en matière de collecte de données sur la distraction au volant pour les professionnels de la santé.
- » **Données sur l'assurance.** Autre source de données, l'information provenant des assureurs vient compléter les données sur l'application des lois, les études et les collisions. Elle renferme habituellement les renseignements sur les dossiers de conduite et les collisions conservés par les organismes réglementaires de délivrance de permis, ainsi que de l'information sur les collisions sans gravité signalées directement aux assureurs par les conducteurs. Même si ces sources ne rapportent pas toutes les collisions moins graves, elles contiennent plus d'information sur les incidents donnant lieu à des dommages matériels seulement, comparativement à d'autres répertoires. À cet égard, les données d'assurance sont utiles à des fins de recherche pour compléter l'information disponible dans un continuum formé par les collisions selon leur gravité. Elles peuvent cependant manquer d'uniformité et être difficiles à obtenir. En ce qui a trait à la distraction au volant, la principale limite de ces données réside dans le fait que même si les assureurs pouvaient constater l'ajout d'une contravention au dossier de conduite, cette mesure serait coûteuse et ne permettrait pas de savoir qu'il s'agit d'une distraction au volant.

Des tentatives sont faites pour identifier ces conducteurs afin d'être en mesure de rectifier leurs primes d'assurance, comme c'est le cas pour d'autres infractions. Il s'agirait d'un incitatif supplémentaire pour motiver les contrevenants à changer leurs comportements.

Les données sur la distraction au volant sont difficiles à recueillir, car aucun outil ne permet aux policiers de mesurer le degré de distraction pendant un incident.

Par conséquent, bien que des données importantes soient colligées et fournissent de l'information cruciale sur la problématique de la distraction au volant au Canada, il reste encore de nombreuses lacunes. La distraction est un facteur de collision relativement subjectif, ce qui complique la saisie de données. Contrairement à d'autres facteurs (consommation d'alcool ou de drogue, vitesse au volant) qui sont mesurables, aucun outil ne permet aux policiers de contrôler le niveau de distraction lors d'un incident. Il peut arriver que les policiers ne distinguent pas les collisions liées à la distraction dans leurs données, et qu'ils leur attribuent d'autres facteurs parce que la distraction n'est pas facilement observable (ex. : fatigue, inexpérience, freins défectueux, animaux sauvages).

Autre manque important : l'incapacité d'analyser le rôle de la distraction dans les collisions à l'échelle nationale en raison des définitions non homogènes et des niveaux de détails recueillis par les différentes provinces en ce qui concerne l'état du conducteur. Par exemple, la distraction comme caractéristique de l'état du conducteur n'est pas utilisée dans toutes les provinces alors que d'autres facteurs comme « a bu », « inexpérience » ou « fatigue » sont constants. De plus, dans certaines provinces, les policiers peuvent indiquer l'état ou le facteur déterminant de la collision pour plus d'un conducteur plutôt que pour un seul conducteur. Ailleurs, ils peuvent sélectionner uniquement un facteur déterminant par catégorie, en ce qui a trait à l'état du conducteur, l'action du conducteur, l'état du véhicule et les conditions environnementales. Dans un tel cas, les policiers doivent choisir parmi les facteurs suivants : consommation d'alcool, consommation de drogue, fatigue ou distraction pour déterminer l'état du conducteur. Donc si la distraction est en cause, mais qu'elle n'est pas le principal facteur, elle ne sera pas indiquée.

Dans la plupart des provinces, les policiers ne peuvent préciser quel type de distraction a contribué à la collision (ex. : cellulaire, envoi de textos, passagers). La Colombie-Britannique, le Yukon, le Québec et la Nouvelle-Écosse sont les seules régions qui conservent ce genre de données depuis plusieurs années. Terre-Neuve-et-Labrador recueille cette information depuis 2013.

Solutions. Des initiatives sont mises en œuvre pour améliorer la collecte de données. La coordination et la normalisation sont des étapes cruciales qui permettront de suivre les résultats et d'implanter des contremesures efficaces. Des mécanismes permettant d'assurer la coordination seront bénéfiques et permettront d'aller plus loin. Lors de la rencontre de la CCDV, les discussions ont permis d'élaborer des stratégies concrètes pour améliorer la collecte de données sur la distraction au volant et approfondir les connaissances et la compréhension du problème. Les priorités importantes qui peuvent faire partie du Plan d'action national sont brièvement décrites ci-après.

> **Proposer une définition uniforme de la distraction au volant.**

Une définition de la distraction au volant élaborée par consensus est primordiale pour mieux mesurer l'ampleur du problème, les caractéristiques des contrevenants et des collisions, les types de distractions les plus pertinents et les tendances dans le temps, d'une province à l'autre. Il s'agit

Une définition de la distraction au volant élaborée par consensus est primordiale pour aider les services de police à recueillir des données sur le sujet.

d'un engagement non négligeable compte tenu des complexités associées à la modification des formulaires de déclaration des collisions et du besoin d'assurer la collecte efficace des données par les services de police. Il y a lieu de commencer par compiler les définitions courantes et les types de distractions rapportées pour établir les bases d'un échange entre les intervenants. Comme la distraction au volant continuera de susciter l'attention au cours des prochaines années, il est impératif de faciliter la collecte de données normalisées.

> **Améliorer la collecte de données pour savoir précisément quels types de distractions jouent un rôle dans les collisions.**

Malheureusement, toutes les agences ne recueillent pas des données précises sur les types de distractions. Dès lors, il est nécessaire de relever les principaux types de distractions qui justifient une collecte de données selon les pratiques, les besoins et la faisabilité. Par exemple :

- » conducteur utilisant un appareil de communication ou vidéo;
- » conducteur distrait par une autre personne;
- » conducteur distrait par un écran d'affichage dans le véhicule;
- » conducteur distrait par une activité à l'extérieur du véhicule.

Pour dégager les principaux types de distractions qui devraient figurer dans les initiatives visant une meilleure collecte de données,

il serait judicieux de consulter les services de police, les organismes réglementaires de délivrance de permis, les assureurs et les professionnels de la santé.

- > **Faire connaître les différentes sources de données.** Même si plusieurs organismes recueillent certains types de données sur la distraction au volant, ces sources ne sont pas forcément bien connues ou accessibles. Par conséquent, il faut documenter ces données particulières, ainsi que les organismes qui les conservent, pour les valoriser et les rendre plus accessibles dans le cas des données publiques, en incluant les sources de données primaires et secondaires.

Technologie et industrie

Le contexte. Les avancées technologiques dans la conception des véhicules et des appareils sont autant d'occasions d'améliorer la sécurité et la vie



sociale des gens. Or, des technologies qui seraient élaborées sans réel souci de leur utilisation, de leur mauvaise utilisation ou de leur utilisation abusive nuiraient à la sécurité. Les fournisseurs sont des acteurs essentiels dans ce domaine et pourtant, ils ne sont pas au centre des discussions. D'ailleurs, les nouvelles technologies ajoutent une responsabilité dont il faut tenir compte pour

dégager les employeurs de la responsabilité civile en cas de blessures ou de décès en milieu de travail. Les lignes suivantes résument la question des tests sur la sécurité pour ces produits, et des obligations s'appliquant à leur implantation en milieu de travail.

- > **Tests de sécurité des nouveaux éléments et produits.** Avec l'accélération des progrès technologiques, les fabricants de véhicules et d'appareils électroniques sont à même d'offrir rapidement aux automobilistes les options et les services les plus novateurs pour répondre à leurs besoins. Mais souvent, ces éléments sont conçus et ajoutés aux véhicules si rapidement qu'ils ne font pas l'objet de tests complets, dans des conditions réelles, permettant d'en évaluer les risques et les bienfaits pour la sécurité. Il est vrai que ces technologies intégrées aux véhicules ou ajoutées séparément sont souvent très utiles, mais il faut les implanter avec prudence pour éviter les conséquences négatives involontaires.

Par exemple, les nouveaux véhicules vendus en Amérique du Nord et en Europe comportent en option un système d'information intégré avec reconnaissance vocale. Ce type de système permet aux conducteurs d'activer par commandes vocales des fonctions telles que la composition d'un numéro, la sélection de pièces musicales, et l'établissement d'une

destination à l'aide des fonctions GPS. Même si les systèmes vocaux semblent moins distrayants, de nouvelles études sur ce genre d'applications pour téléphone et dans les véhicules confirment que les commandes vocales sont plus distrayantes et entraînent une distraction cognitive plus élevée que les appareils tenus en main (Strayer et al. 2015a, 2015b). L'étude de Strayer et al. (2014) montre que le simple fait d'écouter un message vocal sans pouvoir y répondre suscite un effort cognitif comparable à une conversation au cellulaire. Mais lorsque les conducteurs composent leur réponse à ces messages, l'effort est encore plus exigeant. Dans le même ordre d'idées, l'étude de Bergen et al. (2013) révèle qu'un nombre croissant de documents mettent en garde contre les conséquences néfastes de l'utilisation des commandes vocales sur la sécurité routière. Dans un contexte où la demande pour ces produits ne cesse d'augmenter, alors qu'on mesure mal leur impact sur la sécurité, la situation pourrait devenir insoutenable pour les fabricants de véhicules et d'appareils qui veulent assumer leur responsabilité sociale tout en demeurant concurrents. Même si l'on sait que les fournisseurs de technologies ont la possibilité de bloquer les distractions causées par les appareils électroniques au volant, ils ne le font pas de manière systématique à cause de la demande des consommateurs et de l'absence de réglementation.

- > **Responsabilité en matière de sécurité au travail.** L'adoption de nouvelles technologies et leur intégration dans les véhicules ont une incidence sur les employeurs dont les employés conduisent un véhicule dans le cadre de leurs fonctions. Ces technologies, avouons-le, augmentent l'efficacité et permettent de réduire les coûts, mais elles imposent une plus grande responsabilité aux employeurs. Elles peuvent notamment poser des problèmes en matière de responsabilité civile si elles ne font pas l'objet de toutes les précautions nécessaires. De ce fait, les technologies entraînent des répercussions importantes pour les employeurs, qui ont l'obligation de fournir un environnement sécuritaire et de mettre en place des stratégies de sécurité au travail pour protéger les employés dans tous les aspects de leurs activités.



Solutions. Lors de la rencontre de la CCDV, les discussions ont permis de déterminer des stratégies concrètes pour améliorer la sécurité des nouveaux produits et technologies utilisés par la main-d'œuvre des différents secteurs au Canada. Les priorités importantes qui peuvent faire partie du Plan d'action national sont brièvement décrites ci-après.

> **Promouvoir le leadership de l'industrie et du gouvernement fédéral pour améliorer les tests de sécurité pour les produits et les éléments installés dans les véhicules qui pourraient causer des distractions.** La demande des consommateurs influence la fabrication et la commercialisation des produits. Une intense concurrence s'exerce parmi les fabricants qui veulent être les premiers à vendre leur produit et inonder le marché en offrant les meilleures caractéristiques aux consommateurs. Malheureusement, sans exigences communes relatives aux paramètres de sécurité, on peut douter que tous les produits garantissent le même niveau de sécurité. C'est bien sûr le consommateur qui est menacé, car il ne peut distinguer les options entre elles.

Les fabricants sont placés dans une position difficile : faire de la sécurité une priorité ou demeurer concurrentiels en répondant aux demandes des consommateurs. Les fournisseurs de technologie sont souvent en mesure de bloquer les distractions grâce à des fonctions intégrées à leurs appareils ou dans les véhicules, mais ils négligeraient de le faire pour satisfaire les consommateurs. Dès lors, il est crucial d'établir des stratégies pour mieux gérer et contrôler l'intégration des technologies afin de promouvoir la sécurité et de protéger les consommateurs contre la distraction au volant. La commodité ne doit pas prévaloir sur la sécurité, et il ne faut pas passer sous silence les répercussions des options qui permettent aux conducteurs de désactiver les fonctionnalités de leurs appareils visant à éviter la distraction au volant.

> **Soutenir l'innovation technologique.** L'investissement du secteur privé et du gouvernement dans la recherche et le développement des produits et services technologiques a procuré des avantages considérables à la société. Aussi, il faut encourager et récompenser l'innovation. Malgré l'inquiétude suscitée par les progrès technologiques et leurs conséquences négatives liées à la distraction, les membres de la CCDV reconnaissent que les solutions apportées par la technologie, lorsqu'elles sont bien conçues, sont efficaces pour réduire la distraction au volant. Il faut mentionner les produits remarquables que sont les applications logicielles utilisées sur les appareils de communication pour prévenir la distraction, ainsi que les dispositifs intégrés aux véhicules pour signaler aux conducteurs qu'ils sont distraits. Autre fait à noter, la recherche révèle que l'« interface homme-machine »³ de ces produits est un élément de sécurité crucial. Il ne faut pas non plus oublier les possibilités liées aux technologies d'application de la loi et aux outils éducatifs.

³ L'interface homme-machine fait appel à la capacité du conducteur d'échanger efficacement de l'information pertinente avec le véhicule. Le caractère intuitif de l'interface homme-machine est un élément capital pour diminuer la distraction au volant.

Mentionnons les outils éducatifs proposés par les fabricants aux détaillants et aux fournisseurs.

- > **Établir une étude de cas montrant les coûts pour les employeurs et les effets sur la productivité afin d'encourager l'élaboration de politiques sur la distraction au volant en milieu de travail.** Les collisions de la route sont une cause importante d'absence au travail. Les blessures et les décès liés au travail entraînent une hausse des coûts d'assurance qu'il est possible d'éviter. Il existe certaines données sur le coût des collisions de la route pour les employeurs, mais elles ne sont pas toujours pertinentes pour des secteurs en particulier et ne portent pas précisément sur la distraction au volant. Il est donc difficile pour les employeurs de bien évaluer les risques, surtout qu'il manque de balises dans ce domaine. Offrir aux employeurs une étude de cas fondée sur des coûts concrets et directs découlant de la distraction, incluant les coûts d'assurance, c'est leur donner la motivation pour élaborer et implanter activement des politiques sur la distraction au volant.

Les modèles et les listes de vérification peuvent aider les employeurs à concevoir des stratégies de réduction de la distraction au volant au travail.

Ils seraient d'autant plus prêts à prioriser des stratégies de réduction de la distraction au

volant s'ils connaissaient les pratiques exemplaires et les clauses standard des politiques, dont ils pourraient se servir pour élaborer leurs propres politiques. Les modèles et les listes de vérification aideraient grandement les employeurs à entamer la tâche, et montrent l'importance de noter les changements dans les pratiques opérationnelles qui appuient les politiques. Il faudra également reconnaître l'importance des exigences de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE). Il est essentiel de faire preuve de transparence et de faire participer les gestionnaires et les employés à l'élaboration de stratégies, en leur expliquant quelles données seront recueillies et comment elles seront utilisées pour aider et protéger les employés.

Les secteurs qui utilisent des flottes de véhicules et comportent des professionnels forment un public naturel et essentiel pour encourager l'élaboration de politiques d'entreprises sur la distraction au volant. Certains secteurs comme les transports, le bâtiment, ainsi que les mines et les forêts, par exemple, sont prioritaires en raison de la taille des véhicules et des produits transportés. Heureusement, ces secteurs ont reconnu l'importance de l'enjeu et certaines entreprises sont déjà passées à l'action.

Parallèlement, les politiques d'entreprise doivent absolument tenir compte du fait que les employés ont besoin d'un certain niveau de communication et de fonctionnalité pour exécuter leurs tâches.

C'est particulièrement vrai aujourd'hui alors que les entreprises se transforment pour accéder plus efficacement à l'information en intégrant des appareils et des technologies. Les entreprises devront savoir équilibrer la sécurité, la productivité et la connectivité. Les services de police sont aussi concernés par ces questions.

- > **Encourager le leadership du secteur de l'assurance pour aider à coordonner le suivi des infractions pour distraction au volant afin d'améliorer l'évaluation des risques et de réduire les coûts de l'assurance.** Les gens changent leur comportement quand ils sont suffisamment motivés à le faire. La théorie sur la dissuasion explique que certains conducteurs seront motivés par la hausse de leur prime d'assurance s'ils sont reconnus comme des conducteurs distraits, particulièrement si cette conséquence est immédiate et certaine. Il serait extrêmement avantageux d'échanger avec le gouvernement les données qui font état des risques liés à la distraction au volant pour soutenir la recherche et faire en sorte que les taux d'assurance reflètent bien ces risques.

Les assureurs devraient se montrer proactifs en sensibilisant leurs employés, leurs membres et leurs clients aux risques de la conduite inattentive et en proposant des mesures incitatives originales pour encourager la sécurité au volant. Co-operators est un exemple dans le domaine. Elle a implanté une politique d'entreprise combinée à une formation pour les employés. Puis elle a lancé le programme *Au volant, toujours vigilant* en 2015 pour promouvoir des habitudes de conduite sécuritaires auprès de ses employés et d'autres personnes.

La politique a été renforcée en septembre 2016 par un engagement contre la distraction au volant⁴, accompagné

d'une campagne de dons sur les réseaux sociaux pour encourager ses membres et les Canadiens à prendre publiquement l'engagement de conduire sans distraction. Pour chaque engagement reçu, Co-operators a versé un dollar au programme de sensibilisation à l'école de Drop It And Drive. C'est un excellent exemple de stratégie positive que les employeurs peuvent implanter pour aborder ce sujet au travail. La Société d'assurance publique du Manitoba a adopté ce genre d'approche proactive en créant la campagne *Si vous textez, qui conduit?* qui comprend un engagement à ne jamais texter en conduisant (voir <https://www.whoisdriving.ca/?locale=fr>).



⁴ <http://www.cooperators.ca/fr-CA/About-Us/community/engagement-a-conduire-sans-distraction.aspx>. Don maximum de 5 000 \$.

PLAN D'ACTION NATIONAL

Les priorités décrites dans les pages précédentes mettent en lumière les outils potentiels qui pourraient soutenir les stratégies des organismes pour prévenir la distraction au volant. Bien sûr, il existe aussi d'autres lacunes dont il faudrait tenir compte. Toutefois, les éléments du Plan d'action national qui ont été sélectionnés représentent les principales actions qui peuvent le mieux répondre aux besoins des divers organismes intéressés par la question. Certaines tâches du plan sont reprises pour chaque organisme, puisqu'il n'y a pas de mécanisme naturel de partage des données, ce qui entraîne une perte de temps et d'argent. Grâce à leur expertise, les membres de la CCDV peuvent aider les employés de ces organismes à s'acquitter de leurs tâches plus efficacement.

Il est essentiel, soulignons-le, que l'action coordonnée commence maintenant, vu la gravité du problème et les répercussions négatives qu'il pourrait entraîner si rien n'est fait. Quand il y a surcharge de travail, réduction de postes et demande massive, l'étape la plus difficile pour effectuer un processus de changement est de commencer. C'est pourquoi la FRBR, D.I.A.D et Co-operators, ainsi que les membres de la Coalition canadienne contre la distraction au volant s'engagent à aider les organismes à franchir la première étape. Au cours des six prochains mois, la coalition créera une série d'outils pour guider et aider les organismes dans leurs efforts respectifs. Ces outils seront offerts aux organismes du Canada pour leur inspirer des actions et étayer l'élaboration de leurs stratégies pour lutter contre la distraction au volant et rehausser la sécurité routière.

Le Plan d'action national comporte les 15 éléments suivants :

Éducation et prévention

1. Créer une fiche descriptive qui résume les résultats de la recherche sur les stratégies de changement de comportement efficaces, notamment les habitudes et les stratégies pour les modifier, afin d'appuyer les programmes sur la distraction au volant.
2. Résumer les sujets de discussion essentiels que les intervenants peuvent aborder auprès du public et dans les médias pour encourager

l'utilisation de la terminologie appropriée pour décrire les collisions.

3. Préparer une fiche descriptive que les intervenants peuvent utiliser lors de leurs communications dans les médias pour expliquer l'ampleur du problème de la distraction au volant, ses conséquences et ses coûts.
4. Créer un répertoire sur la distraction au volant contenant l'information pertinente et une trousse d'outils connexe, pour faire connaître les pratiques basées sur des données probantes auprès des intervenants et des décideurs.
5. Organiser un groupe de travail composé de professionnels de la santé pour sélectionner des stratégies réalistes afin de sensibiliser et de mobiliser les professionnels de la santé pour qu'ils élaborent des stratégies visant à réduire la distraction au volant.
6. Créer des partenariats avec les organes de presse et les journalistes pour améliorer la couverture médiatique basée sur des faits qui rapporte les cas de distraction au volant, au-delà des collisions elles-mêmes, et diffuser les connaissances et les résultats des recherches réalisées sur cette question.

Application de la loi

7. Former un groupe de travail composé de professionnels chevronnés issus des organismes de délivrance de permis, d'application de la loi et de la justice, afin qu'ils explorent des options pour renforcer la législation sur la distraction au volant et fassent la promotion d'un éventail complet de stratégies de changement de comportement.
8. Concevoir de courts documents éducatifs pour les services de police afin de sensibiliser les policiers aux risques liés à la distraction au volant et à l'importance d'appliquer la loi pour faire changer les comportements.
9. Déterminer les principales distractions à l'intérieur du véhicule qui menacent la sécurité des policiers et créer une politique pour les aider à réduire les distractions au volant.

Données et résultats de recherches

10. Consulter les organismes d'application de la loi, de transport et de la santé pour envisager l'adoption d'une définition normalisée et uniforme de la distraction au volant aux fins de la collecte de données, et déterminer quels types de distractions peuvent être inclus dans les sources de données, et ce, de manière raisonnable, fiable et uniforme. Considérer à cet égard des pratiques pour faciliter la collecte de données raisonnable.
11. Documenter les sources de données publiques sur la distraction au volant, ainsi que les types de données qu'elles contiennent afin de

sensibiliser les intervenants aux initiatives de collecte de données et de faciliter les activités de recherche.

Technologie et industrie

12. Permettre l'établissement d'un leadership sectoriel, notamment dans les secteurs de l'automobile et des appareils électroniques, en collaboration avec les gouvernements (s'il y a lieu), pour renforcer les initiatives visant à faire le suivi et à tester la sécurité des nouveaux produits et caractéristiques qui seront largement utilisés dans les véhicules, le but étant de garantir qu'ils réduisent le plus possible les distractions. Il faut aussi discuter de la possibilité pour les fournisseurs de technologies de bloquer de façon proactive les distractions et de concevoir des solutions technologiques.
13. Réunir les représentants du secteur de l'assurance pour cerner les occasions d'améliorer la collecte de données et de faire le suivi des conducteurs distraits, et d'évaluer de manière appropriée les risques associés à ces conducteurs.
14. Élaborer une étude de cas concrète qui présente les coûts liés à la distraction au volant pour les employeurs. Comme mesures supplémentaires pour soutenir l'étude de cas, il faudra compiler l'information, les outils, les documents, les modèles et les ressources disponibles pour guider et soutenir l'élaboration de politiques raisonnables sur la distraction au volant en milieu de travail.
15. Organiser un groupe de travail qui représente les secteurs dont les employés sont le plus soumis à la distraction pour établir des politiques concrètes permettant d'équilibrer la sécurité et la productivité. Les fabricants automobiles peuvent jouer un rôle important dans ce groupe en aidant à réduire les distractions.

CONCLUSIONS

La sécurité routière est, au bout du compte, une question locale. Les gouvernements, les secteurs d'activité, les universités et les organismes à but non lucratif sont des acteurs importants dans l'élaboration de stratégies et de politiques qui peuvent cibler des populations étendues et diverses, à l'échelle provinciale et nationale. Mais il ne faut pas oublier que chaque collectivité est unique. Les stratégies et les politiques qui ne sont pas adaptables aux problèmes des collectivités sont difficiles à implanter, surtout s'il n'y a pas de financement pour soutenir les programmes de sécurité routière. Malgré leurs faibles budgets, les municipalités doivent offrir aux citoyens des services de qualité élevée. Les collisions causées par la distraction au volant et entraînant des blessures graves ou des décès sont des événements douloureux pour les collectivités touchées.

La pression grandissante sur les budgets d'exploitation des gouvernements et du secteur privé fait diminuer les ressources pour la recherche et la collecte de données. De ce fait, il faut chercher à créer un ensemble de mesures complémentaires permettant de réduire la distraction au volant et former des alliances pour mettre ces mesures en place. S'occuper uniquement d'appliquer des sanctions n'entraînera pas les résultats désirés. Il est essentiel d'avoir un



ensemble complet d'initiatives et d'approches intégrées fondées sur le partenariat et la collaboration pour faire avancer les choses.

La coalition s'engage à fournir aux collectivités et aux autres intervenants un accès en ligne gratuit aux recherches, données, exemples de pratiques exemplaires, politiques, outils et modèles requis pour créer

au niveau local des stratégies adaptées et des initiatives de prévention. Ainsi, la CCDV produira son répertoire d'outils décrits dans le Plan d'action national, auquel on pourra inclure des outils supplémentaires proposés ou requis par les collectivités. Le répertoire peut fournir une aide essentielle aux collectivités qui veulent lutter contre la distraction au volant, et servira

également de ressource éducative générale pour le public et les médias qui désirent suivre l'état de cet enjeu crucial. Le répertoire comportera les éléments suivants :

- > **Recherche** : Sommaire des nouvelles recherches et liens vers les publications offertes et les organismes qui les produisent.
- > **Données** : Description des sources de données offertes incluant un résumé des types de données et les coordonnées des organismes en question.
- > **Outils éducatifs** : Fiches descriptives éducatives à l'intention des collectivités, des organismes d'application de la loi, des employeurs/ employés du secteur privé, des médias et d'autres personnes intéressées.
- > **Campagnes** : Exemples de campagnes sur la distraction au volant fondées sur des données probantes, évaluations de ces campagnes, liens vers des ressources gratuites pour des campagnes, et coordonnées des organismes.
- > **Employeurs** : Ressources pour aider les employeurs dans l'élaboration de politiques d'entreprise sur la distraction au volant.
- > **Technologies** : Exemples de technologies mises au point pour réduire la distraction au volant, notamment les applications pour téléphone, dispositifs de contrôle, systèmes intégrés aux véhicules, et outils d'application de la loi.
- > **Contremesures** : Information sur les programmes et les politiques en cours d'élaboration ou disponibles pour gérer les conducteurs distraits.

Il existe beaucoup de données de recherche, d'information et d'outils provenant de plusieurs sources fiables. Malheureusement, les organismes manquent souvent d'employés et de ressources pour trouver l'information pertinente et à jour afin de l'utiliser dans leur propre environnement.

Le répertoire de la CCDV est conçu pour permettre aux différents secteurs d'activité de concentrer leurs efforts sur le développement et l'implantation, en appuyant leurs stratégies sur du contenu partagé. Par conséquent, l'un des principaux avantages du répertoire électronique de la CCDV est de permettre aux intervenants d'accéder facilement et rapidement aux recherches, aux données, aux

outils et aux ressources, au fur et à mesure qu'ils sont publiés, pour soutenir leurs projets individuels. À cette fin, la participation des partenaires clés sera nécessaire pour que la navigation et les fonctionnalités de recherche dans le répertoire soient intuitives et que l'information soit facilement accessible.

Le répertoire de la CCDV permettra aux intervenants d'accéder rapidement et simplement aux recherches, aux données et aux outils offerts, au fur et à mesure qu'ils sont publiés.

Ce qui compte par-dessus tout, c'est la responsabilité des intervenants aux niveaux fédéral et provincial, qui doivent faire preuve de leadership et continuer de défendre la lutte contre la distraction au volant comme un enjeu prioritaire et urgent. Il faut donc un engagement intersectoriel des organismes pour maintenir la priorité à la lutte contre la distraction au volant et mobiliser les collectivités, car c'est à ce niveau qu'un changement réel peut se produire. Il y a un besoin pressant d'innover en vue d'établir de nouvelles solutions de financement et de nouvelles options pour les collectivités qui souhaitent s'attaquer au problème de la distraction au volant. Outre le financement traditionnel, il faut considérer des partenariats avec des fondations et le secteur privé.



Au cours des prochains mois, la CCDV prendra également des mesures pour favoriser l'engagement intersectoriel et explorer des options de financement. Elle fera appel à un bassin plus large de partenaires essentiels qui sont concernés par la distraction au volant et possèdent d'excellents antécédents en matière de sécurité routière. Ces partenaires seront invités à partager leurs connaissances et à encadrer l'action. Ils pourront être consultés pour déterminer et établir des mécanismes de financement novateurs pour diverses stratégies.

Bref, le Plan d'action national propose des mesures à prendre afin d'inspirer et de mobiliser les organismes qui ont à cœur le problème de la distraction au volant. La Coalition canadienne contre la distraction au volant accueille les partenaires qui s'engagent à effectuer un changement efficace pour protéger les usagers de la route contre les conséquences néfastes et entièrement évitables de la distraction au volant.

RÉFÉRENCES

Alberta Transportation (2016), *Campagne Crotches Kill*, Gouvernement de l'Alberta, <http://crotcheskill.com/>. Consulté le 4 novembre 2016.

am980 (juillet 2016), « London Police Riding The Bus To Catch Distracted Drivers », <http://www.am980.ca/2016/07/12/london-police-riding-the-bus-to-catch-distracted-drivers/>.

Bergen, B., Medeiros-Ward, N., Wheeler, K., Drews, F., & Strayer, D. L. (2013), « The crosstalk hypothesis: Language interferes with driving because of modality-specific mental simulation », *Journal of Experimental Psychology : General*, 142, 119-130.

Bowman, K., Robertson, R.D. (octobre 2016), « Preventable Injuries/ Fatalities Due to Distracted Driving: A Call for a Coordinated Action », *Journal of Orthopaedic & Sports Physical Therapy*, Vol.46, Issue 10, pp. 818-821 (doi: 10.2519/jospt.2016.0113).

Canadian Attention Deficit Hyperactivity Disorder Resource Alliance (CADDRA), « Document supplémentaire 6C : TDAH et la conduite automobile », *Lignes directrices canadiennes sur le TDAH*, troisième édition, Toronto ON, 2011, http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwigqv91vRAhXJx4MKHaXkAEMQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.caddra.ca%2Fcms4%2Fpdfs%2Ffr_caddraGuidelines2011Document6C_Driving.pdf&usq=AFQjCNGVdeBHUgm iRAM7vodWf1INx88_Yw.

CBC Montreal (October 2016), « Police hop on a bus to spot sneaky texters », <http://www.cbc.ca/beta/news/canada/montreal/texting-driving-pilot-project-bus-1.3787641>.

CBC Ottawa (octobre 2016), « Distracted driving nets \$1M in fines so far this year, but little change in behaviour », <http://www.cbc.ca/beta/news/canada/ottawa/distracted-driving-police-charges-1.3801761>.

Chaker, A.M. (2016), « Managing Driving's Many Distractions », lien consulté le 25 octobre 2016, <http://www.wsj.com/articles/managing-drivings-many-distractions-1477423196>.

Chang, Z., Lichtenstein, P., D'Onofrio, B.M., Sjolander, A., Larsson, H. (2014), « Serious transport accidents in adults with attention deficit/hyperactivity disorder and the effect of medication: A population-based study », *Journal of the American Medical Association Psychiatry*, 71:319–325.

CTV Toronto (février 2012), « Toronto police riding the rocket to catch texting drivers », <http://toronto.ctvnews.ca/toronto-police-riding-the-rocket-to-catch-texting-drivers-1.768557>.

CTV Vancouver (février 2015), Increased infractions not deterring distracted drivers. Vidéo publiée le vendredi 27 février 2015 à 15 h 21 HNP. Lien consulté en octobre 2015 : bc.ctvnews.ca/increased-infractions-not-deterring-distracted-drivers-1.2257486.

Drop It and Drive. (2013), concours de dessins Do the Right Thing. <http://dropitanddrive.com/youth/do-the-right-thing/> and <http://dropitanddrive.com/youth/do-the-right-thing-2013-posters/>.

Duhigg, C. (2014), *The Power of Habit: Why We Do What We Do in Life and Business*, Random House, www.charlesduhigg.com/the-power-of-habit.

Fogg, B.J. (2012), « Persuasive Tech Lab », Stanford University, TEDxFremont, décembre 2012.

Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) (octobre 2016), « *The Role of Driver Age in Fatally Injured Drivers in Canada* », 2000-2013, Ottawa, Ontario, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Fuermaier, A.B.M., Tucha, L., Evans, B.L., Koerts, J., deWaard, D., Brookhuis, K., Aschenbrenner, S., Thome, J., Lange, K.W., & Tucha, O. (2015), « Driving and attention deficit hyperactivity disorder », *Journal of Neural Transmission*, doi:10.1007/s00702-015-1465-6.

Global News (février 2014), « Victoria police aim to nab distracted drivers with officers on buses », <http://globalnews.ca/news/1132703/victoria-police-aim-to-nab-distracted-drivers-with-officers-on-buses/>.

Global News (septembre 2016), « Transport and Justice ministers open to discussing making distracted driving a federal crime », <http://globalnews.ca/news/2930970/transport-and-justice-ministers-open-to-discussing-making-distracted-driving-a-federal-crime/>.

Gollwitzer, P. M. (1999), « Implementation intentions: Strong effects of simple plans », *American Psychologist*, 54, 493-503.

Jerome, L., Segal, A., & Habinski, H. (août 2006), « What We Know About ADHD and Driving Risk: A Literature Review, Meta-Analysis and Critique », *Journal Canadian Academy of Child Adolescent Psychiatry*, 15:3, p. 105-125.

Massecar, A. (16 juin, 2016), « Human Behaviour and Habit Development », présentation lors d'une réunion de la Coalition canadienne contre la distraction au volant.

Ministère des Transports de l'Ontario, (2016), <https://www.ontario.ca/fr/page/conduite-inattentive>.

Phillips, R. O., Ulleberg, P. and Vaa, T. (2011), « Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 43: 1204-1218.

Phillips, R. O., Ulleberg, P. and Vaa, T. (2009), « Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents », *A Theoretical Approach to Assess Road Safety Campaigns*, chapitre 2, pp 25-45.

Police Provinciale de l'Ontario (O.P.P) (29 août 2016), « La distraction au volant liée à deux fois plus de décès sur les routes que la conduite avec facultés affaiblies cette année. La Police provinciale de l'Ontario mènera une campagne contre la conduite inattentive pendant la fin de semaine de la fête du Travail. », opp.ca.

Redelmeier, D.A. & Tien, H.C. (4 février 2014), « Medical interventions to reduce motor vehicle collisions », *Canadian Medical Association Journal*, 186(2), p.118-124.

Redelmeier, D.A., Chan, W.K., Lu, H. (2010), « Road Trauma in Teenage Male Youth with Childhood Disruptive Behavior Disorders: A Population Based Analysis », *PLoS Med*, 7(11): e1000369. doi:10.1371/journal.pmed.1000369.

Robertson, R.D., Bowman, K., Charles, J.M. (2015), « La distraction au volant au Canada : Progresser par l'action », Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Robertson, R.D., Marcoux, K.D., Vanlaar, W.G.M, Pontone, A.M. (2011), « Sondage sur la sécurité routière 2010 : La distraction au volant », Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Robertson, R.D., Meister, S.R., Vanlaar, W.G.M. (2016), « Automated Vehicles: Driver Knowledge, Attitudes, and Practices », Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Robertson, R.D., & Pashley, C.R. (2015), « Road Safety Campaigns: What the Research Tells Us », Ottawa, Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Strayer, D.L., Cooper, J.M., Turrill, J., Coleman, J.R., Hopman, R.J. (2015 a), « Measuring Cognitive Distraction in the Automobile III: A Comparison of Ten 2015 In-Vehicle Information Systems », Washington, DC, AAA Foundation for Traffic Safety.

Strayer, D.L., Cooper, J.M., Turrill, J., Coleman, J.R., Hopman, R.J. (2015b), « The smartphone and the driver's cognitive workload: A comparison of Apple, Google, and Microsoft's intelligent personal assistants », Washington DC, AAA Foundation for Traffic Safety.

Strayer, D. L., Turrill, J., Coleman, J., Ortiz, E., & Cooper, J. M. (2014), « Measuring Cognitive Distraction in the Automobile: II. Assessing In-vehicle Voice-based Interactive Technologies », AAA Foundation for Traffic Safety.

Sudbury.com (avril 2016), « Police, transit team up for distracted driving blitz », <https://www.sudbury.com/police/police-transit-team-up-for-distracted-driving-blitz-279200>.

SWOV. (2009), « SWOV Fact sheet: Fear-based information campaigns », Leidschendam, Pays-Bas, Institute for Road Safety Research.

Thiffault P. (2011), « Les facteurs humains dans l'industrie du transport routier au Canada », Ottawa, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Toronto Sun (septembre 2013), « Police in Peel Region using city buses to nab distracted drivers », <http://www.torontosun.com/2013/09/21/police-in-peel-region-using-city-buses-to-nab-distracted-drivers>

Transports Canada (2015a), *Base nationale de données sur les collisions (BNDC) en ligne 1.0*, Ottawa, Transports Canada, <http://www.apps2.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/7/NCDB-BNDC/p.aspx?c=100-0-0&l=fr> (lien consulté en janvier 2017).

Transports Canada. (2015c), « Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, Rapport statistique », Totalisation spéciale.

Transports Canada (2015b), *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2013*, Ottawa, Transports Canada.

Williams, C. & Fabian, S. (2016). « Distracted drivers targeted by new tracking app », CBC News Nova Scotia, (2 novembre 2016), <http://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/distracted-drivers-targeted-by-new-tracking-app-1.3832529>.



FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE (FRBR)

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario

Canada K2P 0B4

www.tirf.ca

Numéro sans frais : 1-877-238-5235

Télécopieur : 613-238-5292

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré 10813 5641 RR0001