

TIRF



COLLISIONS MORTELLES CAUSÉES PAR LA DISTRACTION, 2000 À 2015

Fondation de recherche sur les blessures de la route, septembre 2018

Introduction

Depuis quelques années, la distraction au volant est de plus en plus considérée comme une priorité majeure pour la sécurité routière au Canada. Ce n'est probablement pas surprenant puisque, selon les données de certaines provinces et de certains territoires canadiens, les décès causés par la distraction au volant ont dépassé en nombre ceux causés par la conduite avec les facultés affaiblies. Une partie de cette augmentation peut toutefois être due à l'amélioration de la collecte des données (Robertson et autres, 2017).

Le présent feuillet d'information, commandité par Desjardins Assurances, présente l'ampleur et les tendances du rôle de la distraction des conducteurs dans les collisions mortelles au Canada de 2000 à 2015. Les données contenues dans la Base nationale de données sur les décès (National Fatality Database) de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) ont été utilisées pour sa rédaction. On y examine les tendances quant au rôle de la distraction au volant chez les victimes mortellement blessées et les caractéristiques des conducteurs distraits mortellement blessés¹. Y sont également abordées les caractéristiques des collisions entraînant des décès liés à la distraction, telles que le moment, de la journée, le jour de la semaine, la saison et le nombre de personnes dans le véhicule.

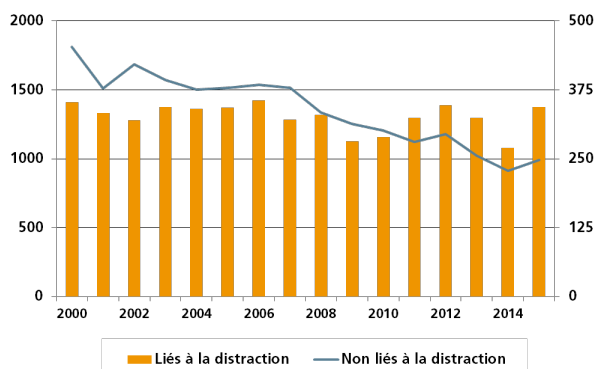
Une collision mortelle liée à la distraction est une collision dans laquelle au moins un des conducteurs, qu'il ait survécu à la collision ou non, était distrait selon les données du rapport de police ou de celui du coroner ou du médecin légiste. Les conducteurs distraits décédés sont ceux qui meurent lors d'une collision et qui sont considérés comme ayant été distraits juste avant ou pendant celle-ci. Il est à noter que dans ce feuillet, la seule présence de la distraction lui confère un rôle. Cela ne signifie pas qu'elle a été la principale ni la seule cause de la collision.

Bien que la distraction au volant soit souvent associée au fait de téléphoner ou de texter, d'autres comportements ou événements peuvent distraire les conducteurs. Pensons aux appareils de divertissement ou de communication, aux conversations avec les passagers et au fait de manger, de fumer ou de faire sa toilette en conduisant. Il faut également noter que dans certains rapports de collision, les enquêteurs peuvent qualifier le conducteur de « distrait ou inattentif » pour signifier qu'il a fait preuve d'un manque d'attention sans qu'aucune source précise de distraction soit indiquée.

Tendances quant au rôle de la distraction au volant dans l'ensemble des blessures mortelles

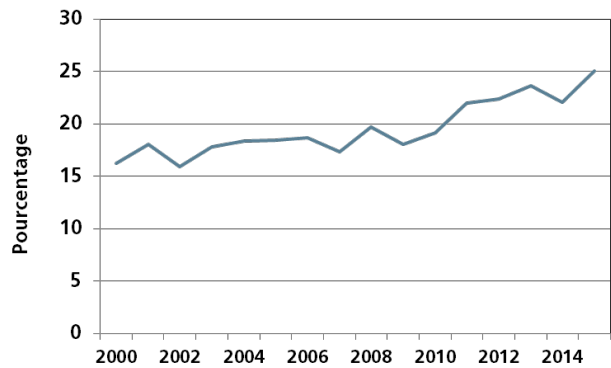
La figure 1 présente le nombre de décès au Canada qui ont été attribués à des conducteurs distraits entre 2000 à 2015. Elle indique aussi le nombre de décès non liés à des conducteurs distraits. Le nombre de décès liés à la distraction est représenté par les barres verticales. Ce nombre a été relativement constant au cours de cette période de 16 ans. Il a graduellement diminué de 2000 à 2009, passant de 353 à 282, a atteint 347 en 2012, puis est redescendu à 270 en 2014, avant d'augmenter de nouveau à 344 en 2015. Les décès non liés à la distraction sont représentés par la ligne noire continue. Il y a eu 1 814 décès non liés à la distraction en 2000, comparativement à seulement 991 en 2015. On constate donc une diminution constante du nombre de décès non liés à la distraction de 2000 à 2015.

Figure 1 : Nombre de décès liés et non liés à la distraction – Canada, 2000 à 2015



La figure 2 présente le pourcentage des décès lors d'une collision de la route de 2000 à 2015 dans lesquels était impliqué un conducteur distrait, que celui-ci y ait perdu la vie ou non. En 2000, 16,3% des concernaient au moins un conducteur distrait. Ce pourcentage a atteint un sommet en 2015, alors que le quart (25,1 %) des collisions mortelles étaient liées à la distraction.

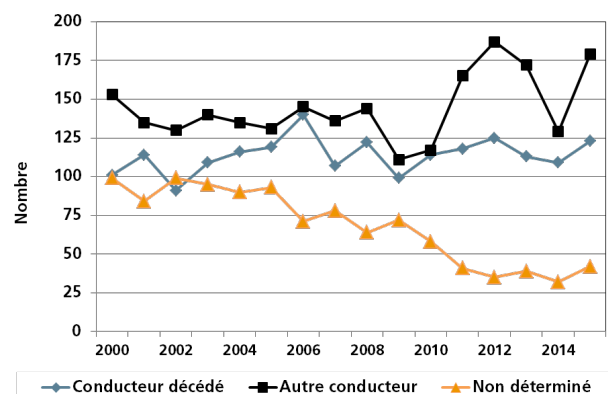
Figure 2 : Pourcentage des décès impliquant une distraction – Canada, 2000 à 2015



Dans la figure 3, le nombre de décès liés à la distraction survenus de 2000 à 2015 est de indiqué en fonction de trois catégories. Celles-ci incluent les cas où :

- > Le conducteur décédé était distrait (« conducteur décédé »);
- > La victime est décédée dans une collision où ils n'étaient pas le conducteur survivant. Cela inclut les conducteurs non distraits entrant en collision avec un véhicule conduit par un conducteur distrait, les passagers décédés lors d'une collision impliquant au moins un conducteur distrait, et les piétons frappés par un véhicule conduit par un conducteur distrait (« autre conducteur »);
- > Il est impossible de déterminer lequel des conducteurs était distrait ou laquelle des personnes présentes dans le véhicule était le conducteur distrait (« non déterminé »).

Figure 3 : Nombre de décès par catégorie de distraction – Canada, 2000 à 2015

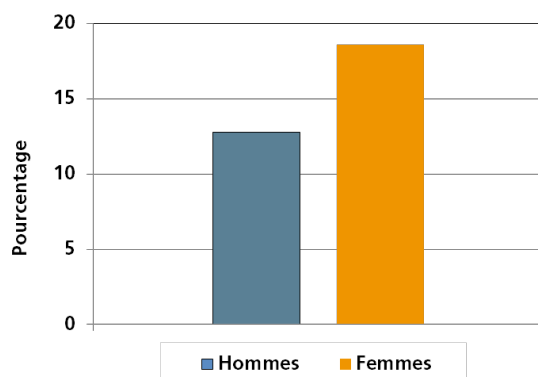


Pour la quasi-totalité de la période de 16 ans, la plupart des décès ont été causés par la distraction de l'autre conducteur. En 2000, 153 collisions mortelles liées à la distraction ont été causés par celle du conducteur survivant. Ce nombre a ensuite atteint 187 en 2012, puis est redescendu à 179 en 2015. Le nombre de collisions mortelles lors desquels le conducteur décédé était distrait est passé de 101 en 2000 à un sommet de 140 en 2006, avant de se stabiliser à 123 en 2015. Le nombre de collisions mortelles pour lesquels il n'a pas été possible de déterminer le conducteur distrait a généralement diminué, passant de 99 en 2000 à 42 en 2015. Cette diminution peut s'expliquer en partie par le fait que les données disponibles sur le rôle de la distraction selon le type de conducteur sont devenues plus complètes dans les dernières années. Prises dans leur ensemble, ces données indiquent que la majorité des victimes tuées lors d'une collision liée à la distraction n'étaient pas le conducteur distrait.

Caractéristiques des conducteurs distraits décédés

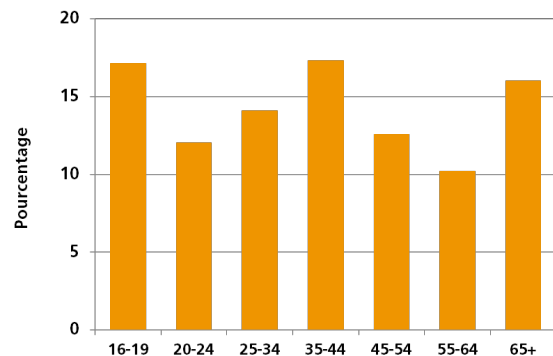
La présente section traite des caractéristiques démographiques des conducteurs décédés. Elle aborde de plus les variations de la distraction du conducteur selon son sexe, son groupe d'âge et le type de son véhicule. Les données concernant les conducteurs décédés lors de collisions sur une autoroute couvrent une période de cinq ans (2011 à 2015). La figure 4 montre que 18,6 % des conductrices décédées étaient distraites, comparativement à 12,8 % des conducteurs décédés.

Figure 4 : Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le sexe – Canada, 2011 à 2015



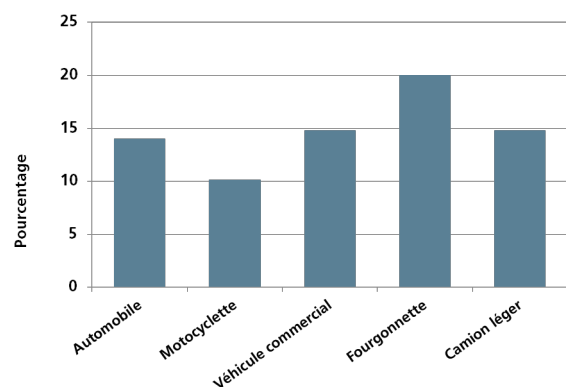
Le pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le groupe d'âge est présenté à la figure 5. Les gens âgés de 35 à 44 ans (17,3 %), de 16 à 19 ans (17,1 %) et de 65 et plus (16,0 %) sont les plus susceptibles d'avoir été distraits, alors que 10,2 % des conducteurs distraits décédés étaient âgés de 55 à 64 ans.

Figure 5 : Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le groupe d'âge – Canada, 2011 à 2015



La figure 6 présente le pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le type de véhicule. Les conducteurs de fourgonnettes décédés (20 %) avaient deux fois plus de chances d'être distraits que les motocyclistes (10,2 %). Il est à noter que parmi les conducteurs de véhicules commerciaux (poids lourds et semi-remorques) décédés pendant la période de cinq ans, 14,8 % étaient distraits lors du collision.

Figure 6 : Pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le type de véhicule – Canada, 2011 à 2015

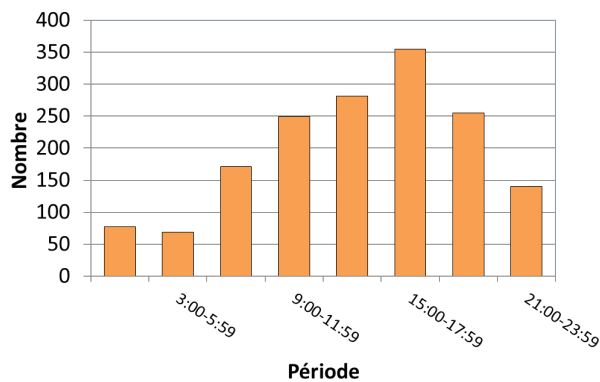


Caractéristiques des collisions mortelles liées à la distraction

La présente section examine les caractéristiques des collisions ayant entraîné des décès liés à la distraction au cours de la période de cinq ans (2011 à 2015), soit le moment de la journée, le jour de la semaine, la saison et le nombre d'occupants dans le véhicule.

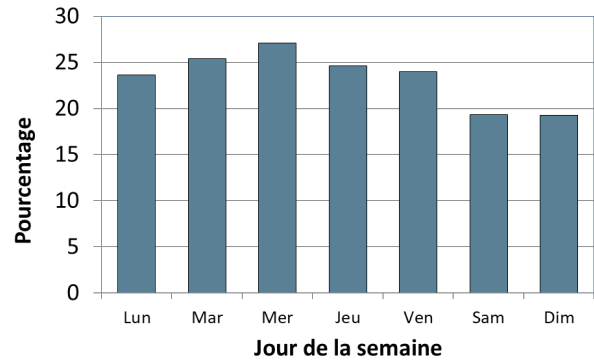
La figure 7 compare le nombre de décès liés à la distraction selon le moment de la journée. Les heures auxquelles ont eu lieu les collisions mortelles liées à la distraction ont été regroupées en périodes de trois heures (p. ex., de minuit à 2 h 59). Les deux périodes entre minuit et 6 h sont celles où le plus petit nombre de décès causés par des collisions liées à la distraction ont eu lieu. Un plus grand nombre d'entre eux ont eu lieu durant la journée. La période pendant laquelle le plus grand nombre de personnes ont perdu la vie lors d'une collision liée à la distraction (355) était celle de 15 h à 17 h 59. Un moins grand nombre de décès liés à la distraction ont eu lieu à une heure plus tardive de la journée.

Figure 7 : Nombre de décès liés à la distraction selon l'heure – Canada, 2011 à 2015



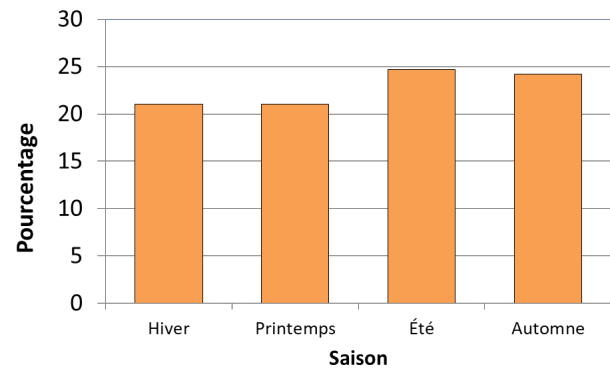
La figure 8 indique le pourcentage de décès liés à la distraction selon le jour de la semaine. Ce pourcentage passe de 23,6 % le lundi à 27,1 % le mercredi. On observe ensuite une diminution constante jusqu'au dimanche, jour où 19,3 % des décès étaient liés à la distraction.

Figure 8 : Pourcentage de décès liés à la distraction selon le jour de la semaine – Canada, 2011 à 2015



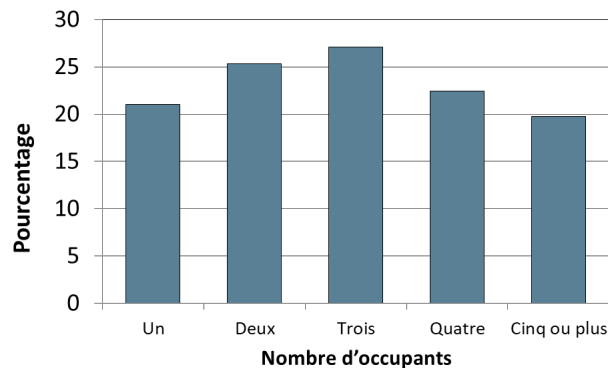
La figure 9 montre le pourcentage de décès liés à la distraction selon la saison. Les mois sont regroupés ainsi : printemps (mars à mai), été (juin à août), automne (septembre à novembre) et hiver (décembre et février). Le plus grand pourcentage de décès liés à la distraction a eu lieu en été (24,7 %), comparativement à 24,2 % en automne et à 21,0 % en hiver et au printemps.

Figure 9 : Pourcentage de décès liés à la distraction selon la saison – Canada, 2011 à 2015



La figure 10 indique le pourcentage de conducteurs et de passagers décédés lors d'une collision liée à la distraction selon le nombre d'occupants dans le véhicule. Les victimes mortellement blessées dans un véhicule avec trois occupants (27,1 %) étaient les plus susceptibles d'être impliquées dans une collision liée à la distraction. Parmi les victimes décédées qui étaient seules dans le véhicule, 21,0 % ont perdu la vie dans une collision liée à la distraction. C'est pour les véhicules comptant cinq occupants ou plus que le taux de collisions mortelles liées à la distraction était le plus bas (19,8 %).

Figure 10: Nombre de décès selon le nombre d'occupants dans le véhicule – Canada, 2011 à 2015



Conclusions

Bien que le nombre de décès liés à la distraction au volant ne se soit pas accru substantiellement de 2000 à 2015, la proportion de ce pourcentage dans l'ensemble des décès lors des collisions de la route a quant à lui augmenté. Cette situation est en grande partie attribuable à la diminution du nombre de décès non liés à la distraction, le nombre de ceux liés à la distraction n'ayant pas fléchi. Au cours de la période de 16 ans, il y a eu plus de décès liés à la distraction résultant de la distraction du conducteur survivant que des cas où le conducteur mortellement blessé était distrait.

Au cours de la période de cinq ans (2011 à 2015), un plus grand nombre de femmes que d'hommes se sont trouvées parmi les conducteurs distraits décédés. Comme un plus grand nombre de conducteurs décédés de sexe masculin ont obtenu un résultat positif au test d'alcoolémie, il est possible que la distraction n'ait pas été indiquée comme ayant joué un rôle dans la collision lorsque les facultés affaiblies par l'alcool étaient aussi en jeu (Robertson et autres, 2017). Il est probable que les conducteurs âgés de 16 à 19 ans sont plus susceptibles d'être distraits en raison de leur manque d'expérience de conduite, et que ceux de 65 ans et plus sont plus enclins à la distraction en raison de leurs facultés cognitives. Bien que la distraction ait été plus fréquente que la moyenne chez les conducteurs décédés âgés de 16 à 19 ans et de 65 ans et plus, les 35 à 44 ans présentaient le plus haut pourcentage de distraction. On peut croire que ce groupe d'âge est moins perturbé par la conduite que les gens plus jeunes ou plus âgés. Cela pourrait s'expliquer

par le fait que les 35 à 44 ans ont un plus grand risque d'être impliqués dans une collision liée à la distraction puisqu'ils conduisent plus souvent que les conducteurs plus jeunes ou plus âgés. Un suivi sera nécessaire pour voir si ce groupe d'âge continue à être surreprésenté parmi les conducteurs distraits décédés. De même, des études supplémentaires doivent être menées pour déterminer si la surreprésentation des conducteurs de fourgonnettes se maintient parmi les personnes décédées, et pourquoi.

Un plus grand nombre de décès liés à la distraction ont eu lieu à la fin de l'après-midi qu'à d'autres moments de la journée, et ils sont plus fréquents les jours de semaine que la fin de semaine. Les conducteurs sont probablement plus susceptibles d'être distraits par d'autres priorités durant les heures de travail qu'à d'autres moments. Par contre, comme il y a plus de collisions liées à la consommation d'alcool le soir et la fin de semaine, la distraction peut être citée comme un facteur en cause dans les collisions mortelles qui se produisent pendant ces périodes.

Il semble donc que les collisions causées par la distraction au volant présentent des caractéristiques différentes de celles des autres types de collision. Par exemple, elles ne se produisent pas au même moment de la journée ni lors des mêmes jours de la semaine que les collisions liées à la consommation d'alcool. De plus, les caractéristiques démographiques des conducteurs distraits et de ceux ayant consommé de l'alcool ne sont pas nécessairement les mêmes. C'est pourquoi les opérations policières et les activités de sensibilisation visant à lutter contre la distraction au volant doivent être adaptées au groupe ciblé en tenant compte de ces caractéristiques.

¹ Les données de 2011 à 2015 sur les décès en Colombie-Britannique n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce feuillet. En conséquence, les données canadiennes ont été recalculées pour exclure cette province et faire des comparaisons justes.

Références

Robertson, R.D., Bowman, K., et Brown, S.W. (2017). Distracted Driving: A National Action Plan. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation; et Drop It And Drive®.

Fondation de recherche sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherche 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 national sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à sa grande variété d'études sur les différentes causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario, K2P 0B4

Téléphone : (877) 238-5235

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@tirf.ca

Site Web : tirf.ca

ISBN: 978-1-988945-72-9

Remerciements

La réalisation de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de Desjardins Assurances. Les données qui y sont présentées proviennent de la base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, pour le maintien de laquelle Desjardins Assurances offre également des fonds.

