

TIRÉ

SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2019 : ATTITUDES ET PRATIQUES LIÉES À LA DISTRACTION AU VOLANT, 2004 À 2019

Fondation de recherche sur les blessures de la route, mai 2020

Par : Craig Lyon, Ward G.M. Vanlaar, et Robyn D. Robertson

Introduction

Le présent feuillet d'information résume les tendances quant aux attitudes et aux pratiques relatives à la distraction au volant. Il est fondé sur les données du Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel public mené par la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) et commandité par Bière Canada et Desjardins, qui sonde l'avis de la population du pays sur des questions importantes de sécurité routière au moyen d'un sondage en ligne¹ adressé à un échantillon aléatoire et représentatif de conducteurs canadiens.

Le présent document a comme objectif d'examiner les tendances au fil du temps et l'état actuel des croyances et des pratiques des conducteurs relativement à la distraction au volant. Ce sujet suscite un intérêt croissant en raison de l'utilisation accrue des téléphones cellulaires au volant, principalement pour l'envoi de messages textes et pour téléphoner. Il faut toutefois reconnaître que la distraction au volant ne se limite pas à l'utilisation des téléphones cellulaires; en effet, elle concerne toutes les activités qui détournent l'attention des conducteurs.

La distraction au volant fait maintenant partie des problèmes majeurs de sécurité routière dans le monde entier, et les appareils mobiles, tout comme la technologie intégrée, sont au cœur des

discussions. On estime qu'en Amérique du Nord, la distraction joue un rôle dans environ 20 à 30 % des collisions de véhicules motorisés (Bowman et Robertson, 2016).

Selon une comparaison des habitudes autodéclarées des conducteurs du Canada, des États-Unis et d'Europe (Woods-Fry et coll., 2018), les Canadiens sont moins susceptibles de déclarer avoir tenu un appareil mobile pour parler tout en conduisant (25 % au Canada, 49,7 % aux États-Unis et 37,8 % en Europe). Dans le cadre de la même étude, beaucoup plus de conducteurs américains que de conducteurs canadiens et européens ont indiqué avoir envoyé un message texte ou un courriel au volant (35,3 % aux États-Unis, 24 % au Canada et 27,2 % en Europe). De même, une forte variation a été observée pour la lecture d'un message texte ou d'un courriel au volant, et les Canadiens sont ceux qui ont le moins souvent indiqué ce comportement (29,4 % au Canada, 41,6 % aux États-Unis et 36,4 % en Europe).

Bien que ces résultats montrent que le comportement des Canadiens se compare favorablement à celui des conducteurs américains et européens, le Sondage sur la sécurité routière de 2018 de la FRBR a révélé certaines tendances inquiétantes au Canada en ce qui concerne la distraction au volant (voir Lyon et coll., 2019). Le

présent feuillet d'information fournit une mise à jour de ces résultats sur la base des données tirées du Sondage sur la sécurité routière de 2019.

Préoccupation à l'égard de la distraction au volant

En 2019, on a demandé aux répondants canadiens d'indiquer à quel point ils voyaient comme des problèmes l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant (en tenant l'appareil ou en mode mains libres), l'envoi de messages textes au volant ainsi que les distractions causées par des facteurs comme les systèmes de divertissement, les applications du véhicule, les passagers ou le fait de boire ou manger en conduisant.

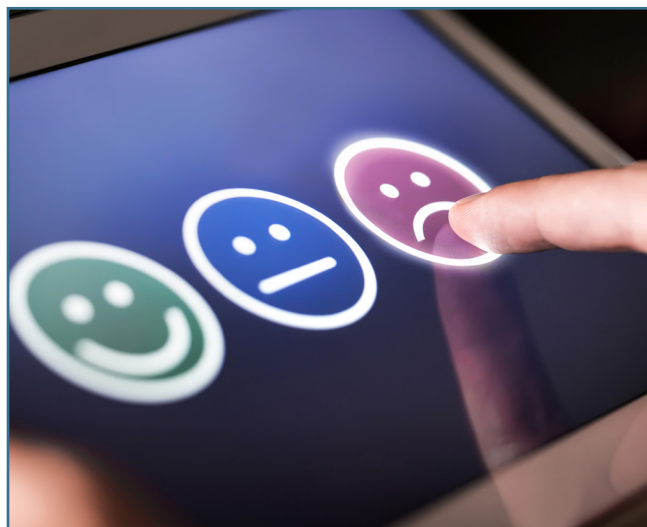
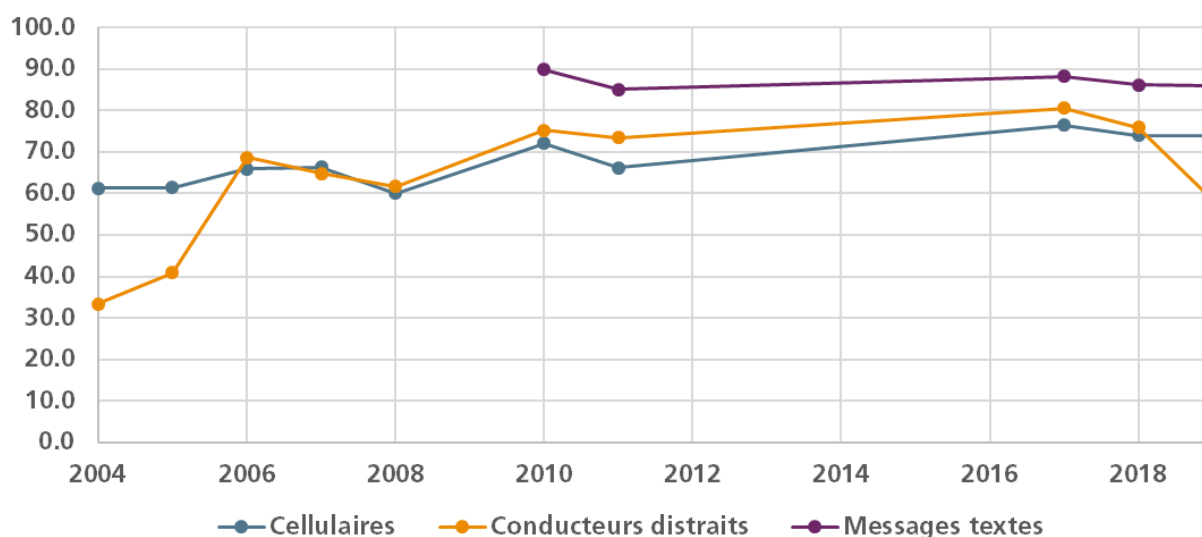


Figure 1 : Pourcentage des répondants préoccupés par la distraction au volant



Des questions similaires avaient été posées lors des années précédentes. Les choix de réponses allaient de 1 (pas un problème du tout) à 6 (problème extrêmement grave); dans les résultats, seuls les répondants ayant choisi 5 ou 6 ont été considérés comme préoccupés.

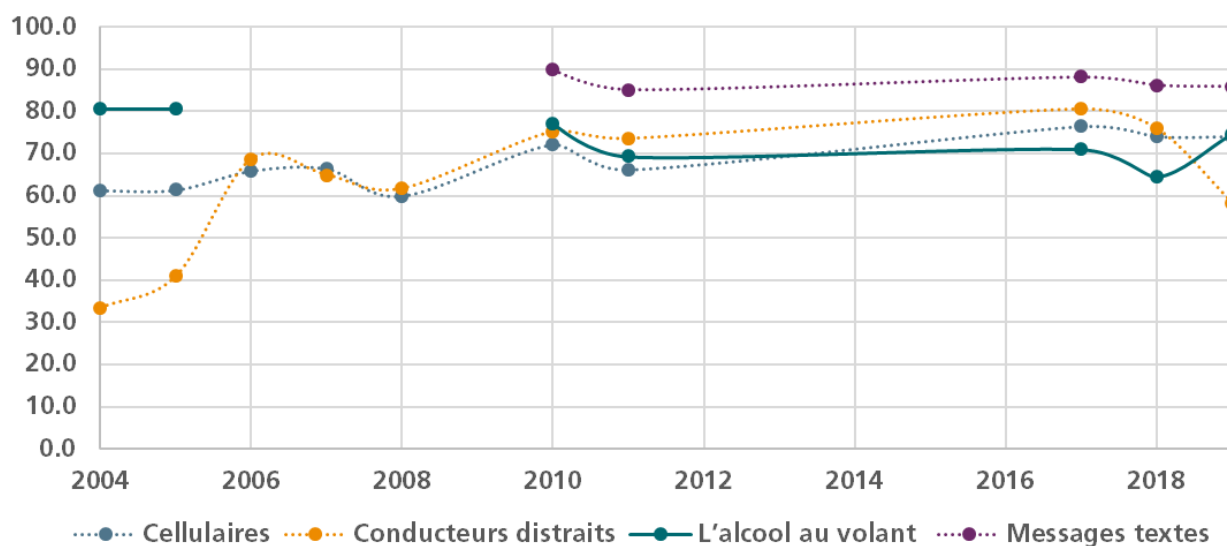
La figure 1 montre le pourcentage des répondants préoccupés par chaque problème de 2004 à 2019. Les données manquantes s'expliquent par le fait que les questions n'ont pas toutes été posées chaque année².

Lorsque l'on compare les tendances de 2004 à 2019, on constate une croissance spectaculaire de la perception de la distraction au volant comme un problème : de 33,4 % en 2004, elle est passée à 75,9 % en 2018, après un sommet de 80,5 % en 2017. Cette préoccupation a ensuite diminué de

façon marquée en 2019 pour passer à 58,3 %. Il est important de souligner que la formulation de la question a changé de 2005 à 2006 et à nouveau de 2018 à 2019³. Ces changements pourraient être reflétés dans les réponses des participants et expliquer le bond des résultats de 2005 à 2006, soit de 40,9 % à 68,7 %, suivi d'une diminution de 2018 à 2019, soit de 75,9 % à 58,3 %.

Les préoccupations liées à l'utilisation des téléphones cellulaires au volant ont indiqué une augmentation plus faible, mais significative, passant d'un minimum de 61,3 % en 2004 à 74 % en 2018 et 2019, avec un sommet de 76,4 % atteint en 2017. Les résultats de 2017 à 2019 sont statistiquement différents des résultats des années antérieures, à l'exception de 2010.

Figure 2 : Comparaison des pourcentages de répondants préoccupés par la distraction au volant et par l'alcool au volant



La tendance à percevoir l'envoi de messages textes au volant comme un problème a connu une légère diminution, passant de 89,9 % en 2010 à 85,9 % en 2019, et elle a atteint son point le plus bas avec 85,1 % en 2011.

Pour mettre en contexte la distraction au volant par rapport à d'autres problèmes de sécurité routière, les préoccupations à son égard ont été comparées aux préoccupations autodéclarées dans le Sondage sur la sécurité routière en ce qui a trait à l'alcool au volant. La figure 2 indique le pourcentage de répondants pour qui l'alcool au volant représentait un problème pour les années où des données ont été recueillies au sujet de la distraction au volant. Le taux de préoccupation concernant l'alcool au volant est passé de son maximum de 80,6 % en 2004 à son minimum de 64,5 % en 2018 pour ensuite s'établir à 74,7 % en 2019. En 2019, le problème de l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant était tout aussi préoccupant que celui de l'alcool au volant, mais moins que celui de l'envoi de messages textes au volant. La préoccupation au sujet des conducteurs distraits par des facteurs autres que l'utilisation de téléphones portables était moins grande que celle concernant l'alcool au volant.

Perception du danger de la distraction au volant

Pour sonder les attitudes des Canadiens à l'égard des risques inhérents à la distraction au volant, la FRBR a demandé aux répondants d'indiquer à

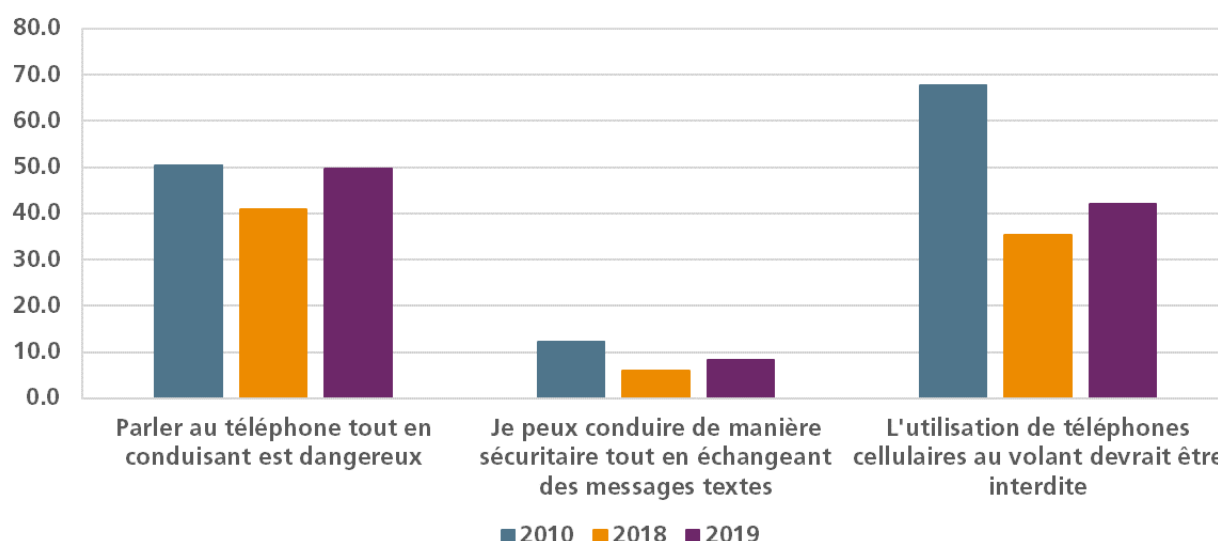
quel point ils étaient en accord ou en désaccord avec différents énoncés sur la distraction causée par l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant. Plus précisément, on leur a demandé s'ils étaient d'accord avec les déclarations suivantes:

1. Parler au téléphone tout en conduisant est dangereux, que l'appareil soit en mode mains libres ou non.
2. Je peux conduire de manière sécuritaire tout en échangeant des messages textes.
3. Il faut interdire l'utilisation des téléphones cellulaires au volant, que ce soit en les tenant ou en mode mains libres.

La figure 3 montre le pourcentage de répondants en accord avec ces énoncés selon une échelle allant de 1 (totalement en désaccord) à 6 (totalement d'accord); dans les résultats, seuls les répondants ayant choisi 5 ou 6 ont été considérés comme étant d'accord.

Un peu moins de la moitié des participants, soit 49,6 %, ont indiqué être d'accord avec le fait que parler au téléphone tout en conduisant est dangereux, que l'appareil soit en mode mains libres ou non, et 42 % étaient d'avis qu'il faut interdire l'utilisation des téléphones cellulaires au volant. La proportion de conducteurs soutenant une telle interdiction a diminué de façon importante depuis 2010. En 2010, 67,7 % étaient d'accord pour interdire l'utilisation de téléphones cellulaires au volant, alors que 42 % seulement étaient d'accord en 2019. Le pourcentage de répondants

Figure 3 : Pourcentage de répondants en accord avec différents énoncés sur la distraction au volant



favorables à une interdiction en 2019 représente une augmentation statistiquement significative par rapport à 2018, où 35,3 % étaient d'accord. Le pourcentage de répondants qui étaient d'accord avec le fait qu'il est dangereux de parler au téléphone en conduisant était constant en 2010 et 2019, alors qu'en 2018, ce pourcentage était moins élevé, ce qui représente une différence statistiquement significative. Le pourcentage de répondants qui étaient d'accord avec le fait qu'ils pouvaient conduire de manière sécuritaire tout en échangeant des messages textes a connu une diminution statistiquement significative, passant de 12,2 % en 2010 à 8,4 % en 2019.

Depuis 2010, le soutien en faveur d'une interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire au volant a diminué.

Ces données autodéclarées suggèrent que l'attitude des conducteurs à l'égard de l'utilisation d'un téléphone en conduisant est restée relativement stable, mais que le soutien à l'interdiction de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant a diminué. Malgré une réduction globale du nombre de personnes qui pensent pouvoir conduire en toute sécurité en échangeant des messages textes, on constate une augmentation de cet indicateur en 2019 par rapport à 2018.

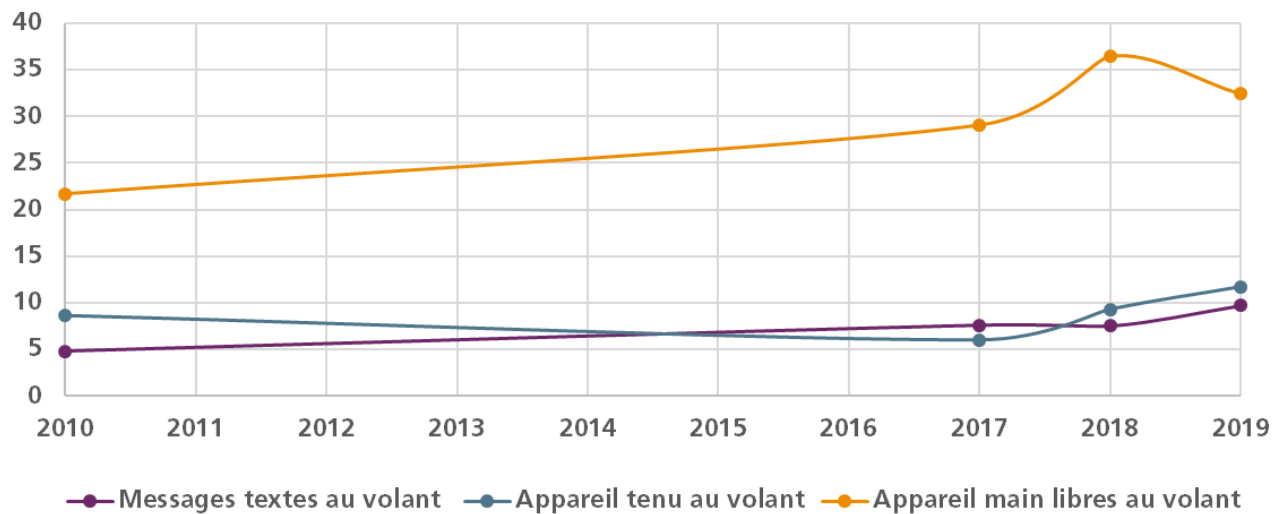
Des modèles de régression logistique ont été utilisés pour évaluer l'incidence du sexe et de l'âge

sur la possibilité que les participants soient d'accord avec le fait que parler au téléphone en conduisant est dangereux (que l'appareil soit tenu ou en mode mains libres), qu'ils peuvent conduire de manière sécuritaire en échangeant des messages textes et qu'il faudrait interdire l'utilisation des téléphones cellulaires au volant.

Les résultats n'ont montré aucune différence statistiquement significative entre les hommes et les femmes quant à leur susceptibilité d'être en accord avec le fait qu'utiliser un téléphone cellulaire en conduisant est dangereux, et une augmentation de 32 % de la probabilité d'être en accord avec l'affirmation pour chaque tranche de 10 ans d'augmentation de l'âge.

Les résultats en fonction du sexe font contraste à ceux de 2018, où les femmes étaient 31 % plus susceptibles d'être d'accord (Lyon et coll., 2018). Les résultats concernant la possibilité de conduire de manière sécuritaire tout en échangeant des messages textes ont montré que les hommes ont 65 % plus de chances d'être d'accord, alors que la probabilité d'être d'accord diminue de 15 % pour chaque tranche de 10 ans d'augmentation de l'âge. Les résultats n'ont montré aucune différence statistiquement significative entre les hommes et les femmes quant à leur susceptibilité d'être en accord avec l'interdiction de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant, et une augmentation de 40 % de la probabilité d'être en accord avec l'affirmation pour chaque tranche de 10 ans d'augmentation de l'âge.

Figure 4 : Pourcentage de répondants s'adonnant à différentes activités distrayantes au volant



Fréquence de la distraction au volant

En 2019, on a demandé aux répondants canadiens d'indiquer la fréquence à laquelle ils utilisaient leur téléphone cellulaire au volant. Plus précisément, on leur a demandé à quelle fréquence ils utilisaient leur téléphone en mode mains libres ou en le tenant pour parler ou pour échanger des messages textes en conduisant. La même question a été posée en 2010, 2017 et 2018. La figure 4 illustre les réponses au fil du temps. Les choix de réponses allaient de 1 (jamais) à 6 (très souvent); dans les résultats, les répondants ont été considérés comme s'adonnant souvent à des activités distrayantes au volant s'ils ont répondu 4, 5 ou 6.



En 2019, 32,4 % des répondants ont indiqué qu'ils parlaient souvent au téléphone au volant avec un appareil en mode mains libres, 11,7 % ont répondu qu'ils parlaient souvent au téléphone au volant en tenant l'appareil et 9,7 % ont déclaré qu'ils échangeaient souvent des messages textes en conduisant. À titre de comparaison, en

2010, 21,7 % des répondants ont indiqué parler souvent au téléphone au volant avec un appareil en mode mains libres (Robertson et coll., 2011), ce qui représente une différence statistiquement significative. En 2010, un moins grand nombre de Canadiens (8,6 %) ont indiqué parler souvent au téléphone au volant en tenant l'appareil, comparativement à 2019 (11,7 %). Quant au pourcentage des participants ayant indiqué échanger souvent des messages textes au volant, il a significativement augmenté de 2010 à 2019, passant de 4,8 % à 9,7 %, soit une hausse de 102 %. Si l'on compare les résultats de 2019 à ceux de 2018, deux comportements (échanger des messages textes et parler au téléphone en tenant l'appareil tout en conduisant) ont augmenté (de 7,5 % à 9,7 % et de 9,3 % à 11,7 % respectivement), tandis qu'un comportement (parler au téléphone en mode mains libres tout en conduisant) a diminué (de 36,5 % à 32,4 %).

En 2019, on a également demandé aux conducteurs à quelle fréquence ils détournent leur regard de la route pendant plus de deux secondes, et 26,4 % d'entre eux ont répondu positivement.

L'incidence du sexe et de l'âge sur la susceptibilité des participants d'adopter ces comportements de distraction au volant a été évaluée au moyen de modèles de régression logistique. La tendance à s'adonner à chacun des comportements distrayants était inversement proportionnelle à l'âge des conducteurs. Chaque tranche de 10 ans était moins

susceptible que la précédente :

- > D'échanger des messages textes (44 %, une différence significative);
- > D'utiliser un téléphone en le tenant (38 %, une différence significative);
- > D'utiliser un téléphone en mode mains libres (28 %, une différence significative).

Les hommes étaient aussi plus susceptibles de s'adonner à ces activités, même si la différence n'était pas toujours significative. Ainsi, ils étaient :

- > 55 % plus susceptibles d'échanger des messages textes (une différence non significative);
- > 62 % plus susceptibles d'utiliser un téléphone en le tenant (une différence significative);
- > 50 % plus susceptibles d'utiliser un téléphone en mode mains libres (une différence significative);
- > 34 % plus susceptibles de détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes (une différence non significative).

Bien que l'âge et le sexe (dans une moindre mesure) soient des prédictors stables de la distraction au volant, lorsqu'on examine les estimations du nombre de conducteurs qui adoptent ces comportements sur les routes

canadiennes, il est clair que la distraction est un problème courant, indépendamment des ventilations démographiques (voir le tableau 1)⁴.

Pour résumer, un nombre considérablement plus élevé de Canadiens ont déclaré utiliser un téléphone en mode mains libres au volant en 2019 par rapport à 2010, et il y a eu une augmentation plus faible, mais statistiquement significative du pourcentage de Canadiens qui ont déclaré parler en tenant leur téléphone cellulaire, tout en conduisant. Il est alarmant de constater une augmentation significative de 102 % du nombre de personnes ayant déclaré échanger des messages textes au volant en 2019 par rapport à 2010. Près du quart des conducteurs ont indiqué détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes.

Conclusion

Le présent feuillet d'information résume les tendances quant aux attitudes et aux pratiques relatives à la distraction au volant en se fondant sur les données du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR. Ce sujet suscite un intérêt croissant en raison de l'utilisation accrue des téléphones cellulaires au volant, principalement pour échanger des messages textes et téléphoner. Il faut toutefois reconnaître que la distraction au volant ne se limite pas à l'utilisation des téléphones cellulaires; en effet, elle concerne toutes les activités qui détournent l'attention des conducteurs.

La proportion de conducteurs se disant préoccupés par l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant

Tableau 1 : Estimation du nombre de conducteurs distraits par âge et par sexe

Sexe	Âge	Texter en conduisant	Parler en tenant le téléphone, tout en conduisant	Parler au téléphone en mode mains libres, tout en conduisant	Détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes
Homme	19-24	212 527	219 066	609 789	565 649
	25-44	1 152 417	1 250 396	2 370 154	2 038 892
	45 et plus	227 627	469 939	1 982 554	1 402 473
Femme	19-24	156 480	178 835	555 878	359 160
	25-44	720 737	846 866	1 900 944	1 432 465
	45 et plus	172 309	220 556	1 275 087	1 330 226
Tous	19-24	369 008	397 901	1 165 668	924 809
	25-44	1 873 154	2 097 262	4 271 098	3 471 357
	45 et plus	399 936	690 494	3 257 641	2 732 700

a augmenté, passant de 61,3 % en 2004 à 74 % en 2019, alors que la préoccupation relative à l'échange de messages textes au volant a légèrement diminué, passant de 89,9 % en 2010 à 85,9 % en 2019. De façon générale, la tendance à percevoir la distraction au volant comme un problème a effectué un bond spectaculaire, passant de 33,4 % en 2004 à 75,9 % en 2018 pour ensuite reculer à 58,3 % en 2019. Il est important de souligner que la formulation de la question pour mesurer cette tendance a changé de 2005 à 2006 et de nouveau de 2018 à 2019. Ces changements peuvent se refléter dans la baisse du niveau de préoccupation mesuré en 2019.

Le pourcentage de conducteurs favorables à une interdiction a nettement diminué depuis 2010. En 2010, 67,7 % étaient d'accord pour interdire l'utilisation de téléphones cellulaires au volant, alors que 42 % seulement étaient d'accord en 2019. Toutefois, le pourcentage de personnes qui soutenaient une interdiction en 2019 constitue une augmentation statistiquement significative par rapport aux 35,3 % qui étaient d'accord avec une telle interdiction en 2018. Le pourcentage de répondants qui étaient d'accord avec le fait qu'il est dangereux de parler au téléphone en conduisant était constant en 2010 et 2019, s'établissant à environ 50 %, alors qu'en 2018, ce pourcentage était moins élevé, ce qui représente une différence statistiquement significative. Le pourcentage de répondants qui étaient d'accord avec le fait qu'ils pouvaient conduire de manière sécuritaire tout en échangeant des messages textes a connu une diminution statistiquement significative, passant de 12,2 % en 2010 à 8,4 % en 2019. Cependant, en comparant 2019 à 2018, on observe une augmentation de 6 % à 8,4 %.



Ces données autodéclarées suggèrent que le niveau d'aisance des conducteurs à utiliser leur téléphone cellulaire pour parler en conduisant est stable, mais qu'avec le temps, ils sont devenus moins à l'aise d'échanger des messages textes en conduisant; l'augmentation constatée en 2019 par rapport à 2018 suggère qu'il faut continuer à diffuser des messages et à faire appliquer la loi pour rappeler à quel point ce comportement est dangereux et pour éviter un relâchement de la vigilance du public. Les hommes sont 65 % plus enclins à affirmer qu'ils peuvent conduire en toute sécurité tout en échangeant des messages textes, mais aucune différence significative n'a été constatée entre les hommes et les femmes en ce qui concerne les attitudes à l'égard de l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant ou de l'interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire au volant. Pour chaque tranche d'âge de dix ans, on constate une augmentation de 32 % de la probabilité d'être d'accord avec l'idée qu'il est dangereux de conduire tout en ayant une conversation au moyen d'un téléphone cellulaire, une diminution de 15 % de la probabilité d'être d'accord avec la notion qu'on peut conduire en toute sécurité en échangeant des messages textes et une augmentation de 40 % de la probabilité de soutenir une interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire en conduisant.

En 2019, un nombre beaucoup plus élevé de Canadiens ont déclaré avoir des communications en utilisant leur téléphone en mode mains libres tout en conduisant (32,4 %) par rapport à 2010 (21,7 %). Le pourcentage de Canadiens qui ont déclaré avoir des communications en tenant leur téléphone tout en conduisant a augmenté moins fortement (11,7 % en 2019 contre 8,6 % en 2010). Ce qui est peut-être le plus inquiétant, c'est l'augmentation de 102 % du nombre de personnes ayant déclaré échanger des messages textes au volant en 2019 (9,7 %) par rapport à 2010 (4,8 %). Pour un comportement qui peut être considéré comme aussi dangereux que la conduite sous l'influence de l'alcool avec une alcoolémie de 0,08 %, cette proportion de conducteurs ayant déclaré adopter un tel comportement au volant est alarmante. Si l'on compare les résultats de 2019 à ceux de 2018, deux comportements (échanger des messages textes et parler au téléphone en tenant l'appareil tout en conduisant) ont augmenté (de 7,5 % à 9,7 % et de 9,3 % à 11,7 % respectivement), tandis qu'un comportement (parler au téléphone en mode mains libres tout en

conduisant) a diminué (de 36,5 % à 32 %). Enfin, près du quart des conducteurs ont indiqué détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes.

En 2019, 9,7 % des Canadiens ont déclaré échanger des messages textes en conduisant, soit une augmentation de 102 % par rapport à 2010.

L'âge était un facteur déterminant de la tendance à la distraction au volant. Pour chaque augmentation de tranche d'âge de 10 ans, les conducteurs étaient moins susceptibles que la tranche précédente d'échanger des messages textes (44 %), d'utiliser un téléphone en le tenant (38 %) et d'utiliser un téléphone en mode mains libres (28 %). Les hommes avaient 62 % plus de chances d'utiliser un téléphone en le tenant et 50 % plus de chances d'utiliser un téléphone en mode mains libres. Bien que l'âge et le sexe (dans une moindre mesure) puissent être des prédicteurs stables de la distraction au volant, si l'on considère le nombre estimé de conducteurs canadiens qui adoptent ce comportement, il est clair que la distraction au volant est un problème courant, quels que soient l'âge et le sexe. Par exemple, les personnes démographiques les moins susceptibles de se livrer à la distraction au volant, les femmes de 45 ans et plus qui ont envoyé des messages textes en conduisant, représentaient encore 172 309 conducteurs sur nos routes.

En conclusion, même si la plupart des Canadiens semblent comprendre que l'une des distractions au volant à risque élevé (l'échange de messages textes en conduisant) représente un réel danger, une minorité n'en est pas consciente ou n'en tient pas compte. Ce qui est encore plus préoccupant, c'est que la taille de ce groupe minoritaire a doublé au cours des 10 dernières années, surpassant maintenant la taille du groupe qui admet conduire avec une alcoolémie supérieure à la limite légale. Chose tout aussi préoccupante, le nombre de Canadiens qui ont déclaré avoir des communications en utilisant leur téléphone en mode mains libres tout en conduisant était plus élevé en 2019 qu'en 2010. Même si ce comportement est moins distrayant que d'échanger des messages textes, il représente tout de même une exigence cognitive considérable, détournant ainsi l'attention du conducteur de sa

tâche principale. Comme l'environnement routier peut changer en quelques secondes à peine, les conducteurs devraient éviter toute distraction de façon à concentrer leur attention sur la route en tout temps.

À propos du sondage

Ces résultats sont fondés sur le Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel public mené par la FRBR. En 2019, 1 200 Canadiens y ont répondu. On peut considérer les résultats comme exacts à 2,8 % près, 19 fois sur 20. La majorité des choix de réponses utilisaient une échelle à six valeurs, 1 étant le niveau le moins élevé d'accord, de préoccupation ou de soutien et 6, le niveau le plus élevé.

¹ Avant 2009, les données étaient recueillies lors d'appels téléphoniques seulement. De 2009 à 2014, les données ont été recueillies en partie par téléphone et en partie au moyen de sondages en ligne. Depuis 2014, les données sont recueillies au moyen de sondages en ligne seulement.

² Aucune question n'a été posée à ce sujet en 2009 ni de 2012 à 2016. La question sur l'échange de messages textes au volant a été posée pour la première fois en 2010.

³ En 2004 et en 2005, la question était formulée de la manière suivante : « conducteurs distraits par des objets comme les lecteurs de cassettes, les lecteurs de disque compact ou les radios ». En 2006, le libellé a été remplacé simplement par « conducteurs distraits ». En 2019, la question était formulée de la manière suivante : « conducteurs distraits par des objets comme les systèmes de divertissement (p. ex., la radio), les applications du véhicule, les passagers ou par le fait de boire ou manger en conduisant ».

⁴ Les estimations sont fondées sur le nombre de conducteurs détenant un permis au Canada dans chacune des cellules du tableau 1 (source : Transport Canada ; <https://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/statistiques-collisions-laroute-canada-2018.html>).

Références

Bowman, K., Robertson, R. (2016). Preventable Injuries/ fatalities Due to Distracted Driving: A Call for a Coordinated Action. Journal of Orthopaedic & Sports Physical Therapy, Vol. 46, No. 10, pp. 818-821

Lyon, C., Vanlaar, W., Robertson, R. (2019). Sondage sur la sécurité routière 2018 : attitudes et pratiques liées à la distraction au volant, 2004 à 2018. Fondation de recherche sur les blessures de la route Ottawa, Canada.

Robertson, R., Marcoux, K., Vanlaar, W. et Pontone, A. (2011). Sondage sur la sécurité routière 2010 : la distraction au volant Fondation de recherche sur les blessures de la route Ottawa, Canada.

Woods-Fry, H., Vanlaar, W., Robertson, R., Torfs, K., Woon, K., Van den Berghe, W. et Meesman, U. « Comparison of Self-Declared Mobile Use While Driving in Canada, the United States, and Europe: Results from the European Survey of Road Users' Safety Attitudes ». Transportation Research Record, vol. 2672, no 37, pages 74-83.

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 : www.tirf.ca

ISBN: 978-1-989766-12-5

Soutien financier :



Inscrivez-vous aujourd'hui à www.tirf.ca pour recevoir des annonces, des mises à jour et des versions.