



Sondage sur la sécurité routière 2006

La distraction au volant ●



**FONDATION
DE RECHERCHES
SUR LES BLESSURES
DE LA ROUTE**

La Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières.

La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des collisions routières et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario) K2P 0B4

Téléphone : 613-238-5235

Télécopieur : 613-238-5292

Courriel : tirf@trafficingjuryresearch.com

Site Web : www.trafficingjuryresearch.com

Août 2007

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2007

ISBN : 978-0-920071-69-4

Sondage sur la sécurité routière 2006

La distraction au volant

Ward Vanlaar

Herb Simpson

Dan Mayhew

Robyn Robertson

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada



Brewers of Canada



Brasseurs du Canada

Toyota Canada Inc.



Table des matières —●

| | |
|--|-----|
| Sommaire | iii |
| Introduction | 1 |
| Méthode | 3 |
| Contexte | 5 |
| Qu'est-ce que la distraction au volant? | 5 |
| La distraction au volant est-elle courante et quelle est l'ampleur des risques? | 6 |
| Préoccupations à propos de la distraction au volant | 7 |
| Les Canadiens sont-ils préoccupés par la distraction au volant? | 7 |
| Les Canadiens croient-ils que la distraction au volant a augmenté ou diminué?..... | 8 |
| Ampleur du problème de la distraction au volant | 11 |
| À quelle fréquence les Canadiens voient-ils des conducteurs distraits ou en train d'utiliser leur cellulaire? | 11 |
| À quelle fréquence les conducteurs utilisent-ils un cellulaire? | 12 |
| Combien de fois les Canadiens ont-ils eu à freiner ou à braquer pour éviter un accident parce qu'ils étaient distraits? | 14 |
| Soutien public aux mesures visant à limiter la distraction au volant | 17 |
| Degré de soutien aux diverses mesures | 17 |
| Bibliographie | 19 |



Sommaire —●

- Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.
- Les résultats du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports – le présent document met l'accent sur la distraction au volant.
- D'après les résultats, un nombre croissant de Canadiens sont préoccupés par la distraction au volant – au cours d'un sondage précédent mené en 2001, environ 40 % des Canadiens avaient qualifié la distraction au volant de problème grave; dans le cadre de la présente enquête, leur taux atteint presque 70 %.
- 95,5 % des conducteurs pensent que la distraction au volant est plus fréquente aujourd'hui qu'il y a cinq ans.
- Les objets de distraction à l'extérieur du véhicule sont plus souvent cités comme source de distraction que ceux de l'intérieur du véhicule – par exemple, 9,5 % des conducteurs interrogés ont mentionné avoir dû freiner ou braquer pour éviter une collision causée par une distraction à l'intérieur du véhicule, alors qu'ils sont plus de deux fois plus nombreux (20,2 %) à l'avoir fait dans le cas de distractions à l'extérieur du véhicule.
 - L'âge du conducteur n'avait rien à voir avec les problèmes associés aux distractions à l'extérieur du véhicule, mais il était étroitement lié aux problèmes venant de distractions à l'intérieur – par exemple, 19,5 % des jeunes conducteurs ont mentionné avoir dû freiner ou braquer pour éviter une collision causée par une distraction à l'intérieur du véhicule, comparativement à seulement 6 % des conducteurs du groupe des 55 à 64 ans.
- L'usage du cellulaire au volant semble se répandre de plus en plus – en 2001, 20,5 % des conducteurs avaient admis avoir utilisé un cellulaire en conduisant au cours des sept jours précédents; dans le cadre du présent sondage, le taux atteignait 37 %.
 - Par ailleurs, il semble y avoir une tendance à la diminution du temps d'utilisation – ainsi, on note une hausse du pourcentage de conducteurs qui utilisent leur téléphone cellulaire pendant moins de 10 minutes par semaine (de 57,6 % en 2001 à 69,4 % en 2006) et une baisse de ceux qui l'utilisent entre 10 et 20 minutes (de 23,4 % à 14,7 %).
 - Il faudra accroître la surveillance avant de tirer des conclusions définitives à propos de ces changements.
- Les conducteurs masculins et les jeunes conducteurs de 16 à 34 ans sont plus susceptibles de déclarer utiliser leur cellulaire tandis qu'ils sont au volant.
- Les Canadiens appuient en très grand nombre les initiatives d'information et de sensibilisation sur la question générale de la distraction au volant.



- Plus particulièrement, il n'y a pas de consensus au sujet des mesures de prévention efficaces à l'égard des dangers possibles de l'utilisation des appareils électroniques; toutefois, on note un appui considérable à la restriction de l'usage du cellulaire par les nouveaux conducteurs.



Introduction —●

Le Sondage sur la sécurité routière est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière. Le Sondage révèle :

- ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière;
- la façon dont ils se comportent sur la route.

Le Sondage sur la sécurité routière comporte une série de questions, posées chaque année pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné.

Le présent rapport décrit les résultats du Sondage sur la sécurité routière de 2006 concernant la question de la distraction au volant. Le contexte sert à présenter les résultats et à les comparer à ceux des années précédentes.



Méthode

Cette sixième édition du Sondage sur la sécurité routière de la FRBR contenait 75 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage. Celui-ci a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs canadiens qui avaient conduit au cours des 30 derniers jours. L'échantillon a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2006.

Au total, 1 201 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2005 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,9 %, 19 fois sur 20.



Qu'est-ce que la distraction au volant?

Les délégués à la Conférence internationale sur la distraction au volant organisée par la FRBR et l'Association canadienne des automobilistes (CAA), ont décrit la distraction au volant comme « ...un détournement de l'attention accordée à la conduite, parce que le conducteur s'intéresse temporairement à un objet, une personne, une tâche ou un événement qui n'est pas lié à la conduite... » (Hedlund et coll., 2006, p. v).

La distraction se produit lorsque l'attention du conducteur est détournée de la tâche principale qu'est la conduite; elle peut être attribuable à différentes sources à l'intérieur du véhicule (p. ex. un objet qui se déplace, le réglage de la radio ou d'un lecteur de CD, une conversation avec des passagers, une conversation à l'aide d'un cellulaire, le fait de manger ou boire) aussi bien qu'à l'extérieur (p. ex. admirer le paysage, lire les panneaux-réclames le long de la route, regarder un événement quelconque). Cette situation a été soulignée par une importante étude utilisant des données de 1995 à 1999 (Stutts et coll., 2001). Cette-ci a permis de constater que la source de distraction la plus fréquemment déclarée en cas de collisions était une personne, un événement ou un objet se trouvant à l'extérieur du véhicule (29 %), le réglage de la radio ou du lecteur de bande magnétique/CD (11 %) et les autres occupants du véhicule (11 %). Utiliser un cellulaire ou y composer un numéro ne représentait que 1,5 % des sources de distraction déclarées.

De fait, à la Conférence sur la distraction au volant, l'accent a été mis en grande partie sur la nécessité d'accroître la sensibilisation à propos du large éventail de facteurs qui sont distrayants et potentiellement dangereux. Cette initiative était particulièrement importante étant donné que la distraction au volant était incorrectement devenue synonyme de l'usage du cellulaire.



La distraction au volant est-elle courante et quelle est l'ampleur des risques?

Comme on l'a laissé entendre précédemment, ce n'est que récemment que le problème de la distraction au volant a fait surface, notamment à cause de la prolifération des cellulaires et de leur usage accru par les automobilistes. Par conséquent, les recherches sur les causes de la distraction et sur leurs conséquences sont relativement limitées – « ...la quantité et la qualité des preuves existantes sont insuffisantes pour nous permettre de déterminer avec certitude l'ampleur des risques qu'elle représente et, parmi les nombreuses distractions, celles qui posent les plus grands risques et dans quelles circonstances » (Hedlund et coll., 2006, p. v).

Les preuves dont on dispose montrent néanmoins que la distraction au volant est loin d'être un problème de sécurité routière négligeable (Hedlund et coll., 2006). Ainsi, aux États-Unis, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estime que la distraction au volant contribue pour environ 25 % aux collisions qui causent des blessures et des dommages matériels (Wang et coll., 1996).

Compte tenu de la pertinence de la distraction au volant comme problème de sécurité publique, l'objet du présent rapport était d'examiner le degré de préoccupation qu'il suscite chez les Canadiens, d'estimer à quelle fréquence ceux-ci sont distraits au volant et de mesurer leur appui aux mesures à prendre pour enrayer le problème.

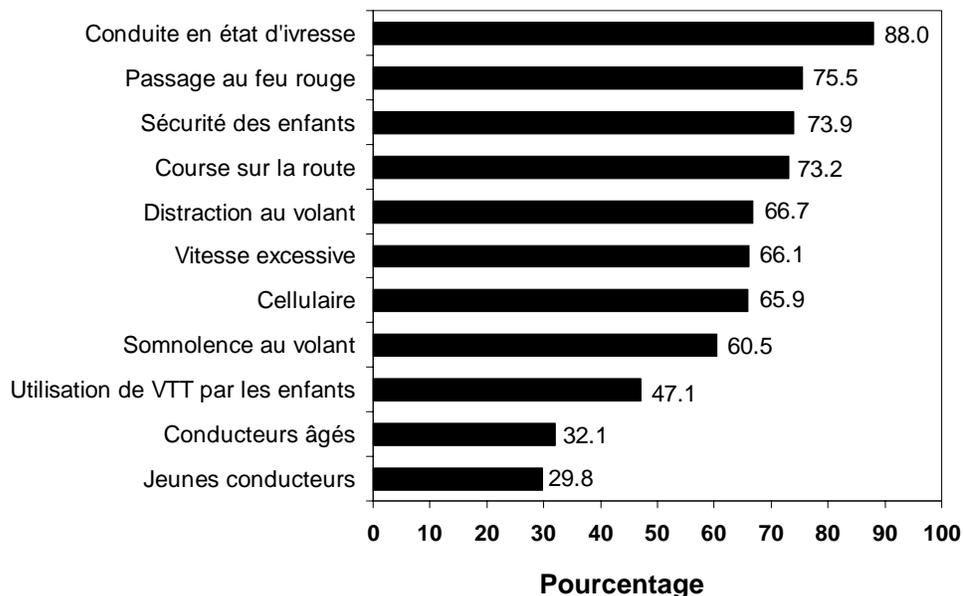


Préoccupations à propos de la distraction au volant

Les Canadiens sont-ils préoccupés par la distraction au volant?

Les répondants au Sondage ont eu à indiquer à quel point ils sont préoccupés par divers problèmes de sécurité routière, y compris la distraction au volant. Ils ont ainsi donné à chaque problème une note sur une échelle de 1 (pas un problème du tout) à 6 (problème extrêmement grave). La figure 1 montre le pourcentage de répondants qui considèrent ce problème comme très grave ou extrêmement grave (note de 5 ou 6).

Figure 1 : Perception de la gravité des problèmes de sécurité routière



Environ 69 % des Canadiens jugent que la distraction au volant est un problème très grave ou extrêmement grave; 65,9 % ont la même opinion à propos de l'usage du cellulaire au volant¹. On constate qu'un nombre bien plus grand de Canadiens est préoccupé par

69 % des Canadiens considèrent la distraction au volant comme un problème très grave ou extrêmement grave; 66 % ont la même opinion à propos de l'usage du cellulaire au volant.

¹ On entend, par « cellulaire » le téléphone cellulaire, qu'il soit tenu à la main ou utilisé en mode mains libres.



d'autres problèmes comme les courses sur la route (73,2 %), le passage au feu rouge (75,5 %) et la conduite en état d'ivresse (88,0 %).

Par ailleurs, les Canadiens sont beaucoup plus préoccupés par la distraction au volant qu'ils le sont par la somnolence au volant (60,5 %) ou par les conducteurs âgés (32,1 %).

Il est particulièrement intéressant de constater le Sondage sur la sécurité routière avait révélé, il y a cinq ans, que le cellulaire constituait un problème distinct, bien plus inquiétant aux yeux des Canadiens, que la distraction au volant en général. À cette époque, 40 % des Canadiens considéraient la distraction au volant comme un problème très grave ou extrêmement grave; aujourd'hui, 69 % croient que ce problème est très grave ou extrêmement grave. En 2001, 66 % avaient exprimé un tel degré de préoccupation à l'égard de l'usage des cellulaires au volant (Beirness et coll., 2002); maintenant, la proportion de Canadiens préoccupés par l'usage du cellulaire demeure à peu près inchangée.

Comparativement à 2001, le nombre de Canadiens préoccupés par la distraction au volant est beaucoup plus grand, tandis que la proportion de ceux qui se disent préoccupés par l'usage du cellulaire est demeurée la même.

Cette constatation est intéressante parce que les délégués à la Conférence internationale sur la distraction au volant étaient préoccupés par le faible niveau de préoccupation et de sensibilisation du public à l'égard du problème général de la distraction au volant. Or, les résultats du présent relevé indiquent que ce niveau a augmenté; cette conclusion pourrait être attribuable à de récentes campagnes des médias qui ont fait ressortir les différentes causes de la distraction au volant et leur importance sur le plan de la sécurité.

Les Canadiens croient-ils que la distraction au volant a augmenté ou diminué?

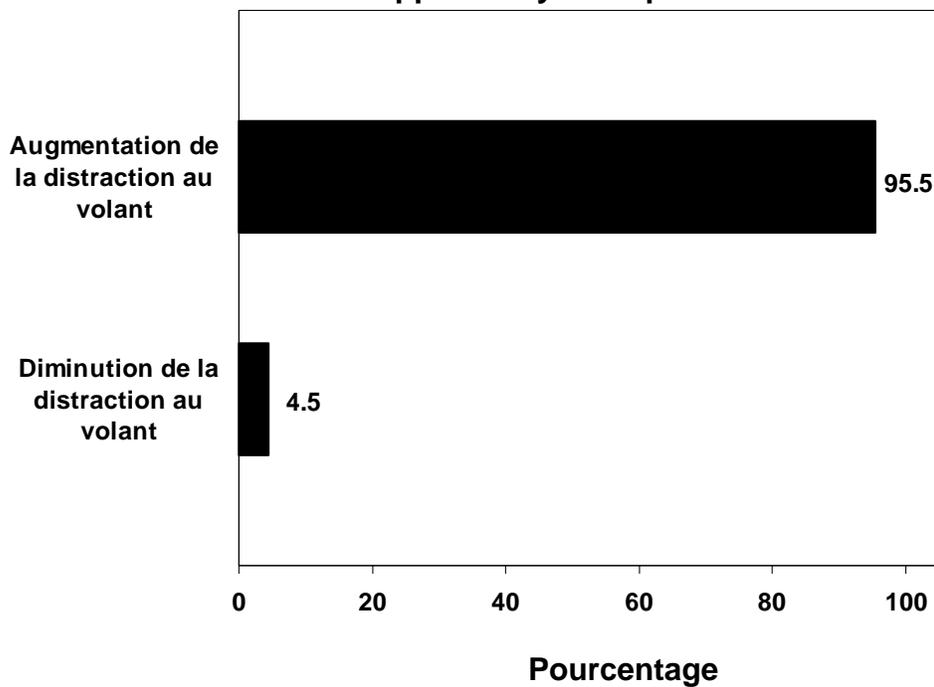
Comme il est indiqué dans la section précédente, de plus en plus de Canadiens, de nos jours, pensent que la distraction au volant constitue un problème très grave ou extrêmement grave sur nos routes. Une telle augmentation pourrait résulter d'une



sensibilisation croissante au problème général de la distraction au volant ou à l'impression qu'aurait le public d'une recrudescence du problème aujourd'hui.

À cet égard, les répondants ont eu à préciser s'ils croyaient que la distraction au volant était à la hausse ou à la baisse de nos jours, comparativement à il y a cinq ans. La figure 2 montre que 95,5 % des Canadiens croient que la distraction au volant est plus importante aujourd'hui qu'il y a cinq ans.

Figure 2 : Pourcentage des Canadiens d'accord/en désaccord avec l'affirmation d'une hausse de la distraction au volant par rapport à il y a cinq ans



Ampleur du problème de la distraction au volant —●

Le degré de préoccupation du public s'explique en partie par sa perception de l'ampleur du problème. De fait, il est important de connaître l'ampleur du problème puisque celle-ci permet de mieux mesurer sa gravité en tant que problème de sécurité routière.

À quelle fréquence les Canadiens voient-ils des conducteurs distraits ou en train d'utiliser leur cellulaire?

Les répondants ont eu à indiquer la fréquence à laquelle ils observent divers comportements sur la route, en donnant une note de 1 (jamais) à 6 (très souvent).

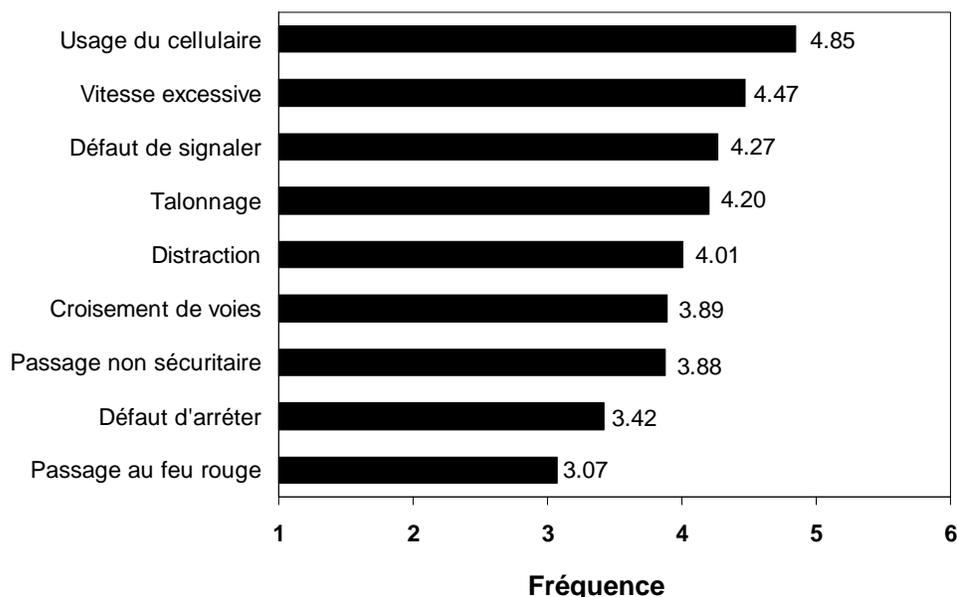
La figure 3 présente la perception de la fréquence moyenne d'observation de neuf comportements de conduite. Comme on peut le constater, les conducteurs qui utilisent un cellulaire viennent en tête de liste, la fréquence moyenne de déclaration totalisant 4,85; la fréquence de déclaration des conducteurs distraits est de 4,01.

Sur neuf comportements de conduite potentiellement peu sécuritaires, l'usage du cellulaire est celui qui a été observé le plus souvent par les Canadiens.

Il est intéressant de signaler que la perception moyenne de la fréquence des comportements de conduite mentionnés dans la figure est très semblable aux résultats du sondage de 2001. En particulier, la perception de la fréquence de l'utilisation du cellulaire était de 4,8 en 2001 (Beirness et coll., 2002), ce qui est tout à fait comparable à la valeur actuelle (4,85). Cette constance de la perception de la fréquence d'utilisation du cellulaire au volant pourrait expliquer en partie que les préoccupations des Canadiens à propos de l'usage du cellulaire au volant n'aient pas changé au cours des cinq dernières années (se reporter à la section précédente).



Figure 3 : Perception moyenne de la fréquence de neuf comportements de conduite



Il est aussi intéressant de comparer la fréquence à laquelle les répondants déclarent voir d'autres conducteurs faire usage d'un cellulaire et utiliser eux-mêmes leur cellulaire en conduisant. Même si seulement un tiers des répondants (37 %) disent avoir utilisé leur cellulaire en conduisant au cours des sept jours précédents, quelque 85 % ont observé les autres en faire autant. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les 37 % qui ont utilisé leur téléphone au cours des sept derniers jours l'ont fait plus d'une fois.

À quelle fréquence les conducteurs utilisent-ils un cellulaire?

L'usage du cellulaire au volant semble s'intensifier. Au cours du sondage de 2001, environ un conducteur sur cinq (20,5 %) avait déclaré avoir utilisé un téléphone cellulaire en conduisant au cours des sept jours précédents. Dans le cadre du présent sondage, la proportion comparable est de 37 % -- une hausse notable. Appliquée à l'ensemble des conducteurs du Canada, cette hausse signifie qu'environ 8,2 millions de conducteurs utilisent un cellulaire au volant chaque semaine².

² Basé sur une population estimative de 22,25 millions de conducteurs titulaires de permis.

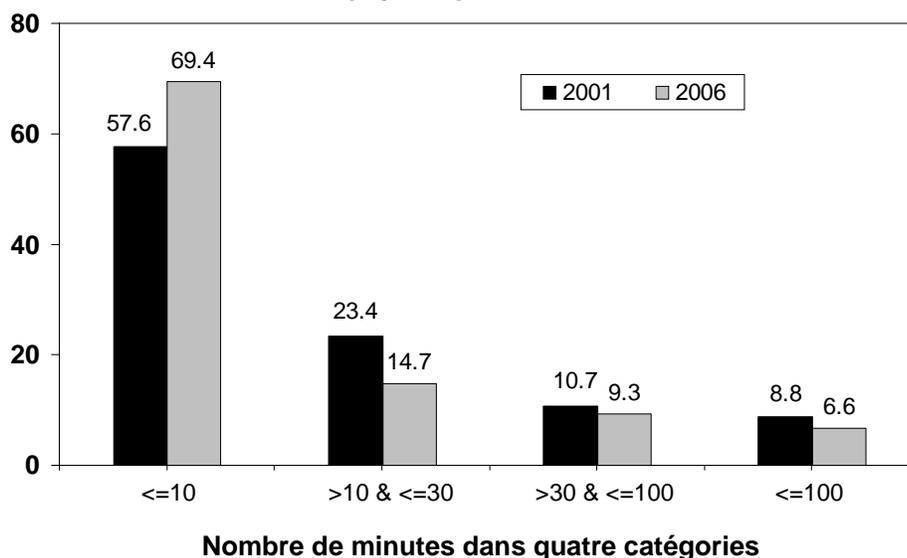


De fait, l'âge aussi bien que le sexe ont une influence sur l'usage du cellulaire. Parmi tous les conducteurs, 43 % ont déclaré avoir utilisé un cellulaire en conduisant au cours des sept derniers jours, tandis que seulement 32 % des conductrices en ont fait autant. Les jeunes conducteurs de 16 à 34 ans sont plus susceptibles de déclarer avoir utilisé leur cellulaire : 55 % l'admettent, comparativement à seulement 29 % des conducteurs de 35 ans et plus.

Les conducteurs masculins et les jeunes conducteurs de 16 à 34 ans sont plus susceptibles de déclarer utiliser leur cellulaire au volant.

On a aussi demandé aux répondants pendant combien de minutes ils ont utilisé leur cellulaire en conduisant au cours des sept derniers jours. Parmi ceux qui ont déclaré avoir utilisé leur cellulaire en conduisant pendant cette période, la durée moyenne d'utilisation était de 35 minutes; le maximum était de 800 minutes. La figure 4 contient davantage de détails, ainsi qu'une comparaison avec les résultats du sondage de 2001.

Figure 4 : Minutes d'utilisation du cellulaire au volant au cours des sept jours précédents



Le changement le plus marquant s'est produit chez les utilisateurs les moins fréquents. On constate une augmentation du pourcentage de conducteurs qui utilisent leur téléphone pendant moins de 10 minutes par semaine (de 57,6 % à 69,4 %) et une diminution de la



proportion de ceux qui l'utilisent entre 10 et 30 minutes pendant la semaine – de 23,4 % à 14,7 % en 2006³.

On ne sait pas très bien dans quelle mesure ce changement aura un effet positif sur la sécurité, ni quelles sont les raisons du changement lui-même. Par ailleurs, il est évident qu'il y a eu peu de changements depuis plusieurs années chez les utilisateurs les plus fréquents. Il faudra accroître la surveillance avant de tirer des conclusions définitives à propos de ces changements.

Combien de fois les Canadiens ont-ils eu à freiner ou braquer pour éviter un accident parce qu'ils étaient distraits?

On a demandé aux répondants d'indiquer s'ils avaient jamais eu à freiner ou à braquer pour éviter une collision au cours du mois précédent en raison d'une distraction à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule. Les réponses possibles étaient oui ou non. Les résultats sont illustrés à la figure 5.

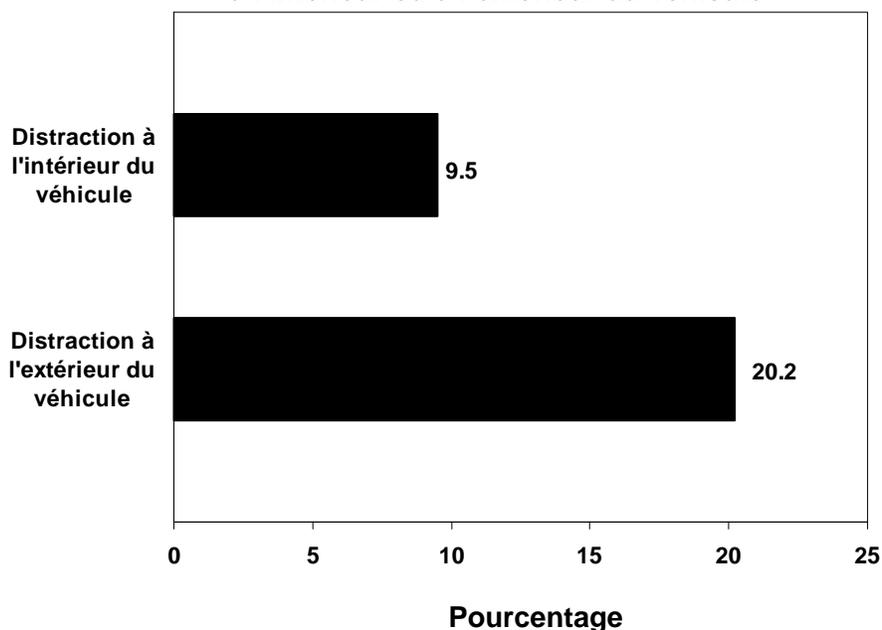
Près du dixième des Canadiens (9,5 %) admettent avoir eu à freiner ou à braquer pour éviter une collision à cause d'une distraction à *l'intérieur* du véhicule et environ un cinquième (20,2 %) en raison d'une distraction à *l'extérieur* du véhicule. Ainsi, les distractions à l'extérieur du véhicule sont deux fois plus susceptibles d'être signalées que celles de l'intérieur du véhicule; cette différence est importante et conforme aux résultats des recherches qui portent à croire que les distractions extérieures sont plus importantes que les distractions intérieures (p. ex. Stutts et coll., 2001).

Fait intéressant, on a pu établir une relation importante entre l'âge et l'admission de freinage ou de braquage afin d'éviter une collision à cause d'une distraction à *l'intérieur* du véhicule. Aucune relation similaire n'a pu être établie entre l'âge et les distractions à *l'extérieur* du véhicule.

³ On pourrait affirmer que la diminution apparente des conducteurs qui font de longs appels devrait avoir un effet positif sur le degré de préoccupation du public. Cependant, il convient de noter qu'il est facile de voir si un conducteur utilise ou non son cellulaire et qu'il est plus difficile de connaître la durée de l'appel. Ainsi, il est moins probable qu'un changement dans la durée des appels au volant ait un effet sur le degré de préoccupation du public, alors qu'il est probable qu'un changement de la fréquence perçue de l'usage du cellulaire influe sur le degré de préoccupation, comme il est indiqué précédemment.

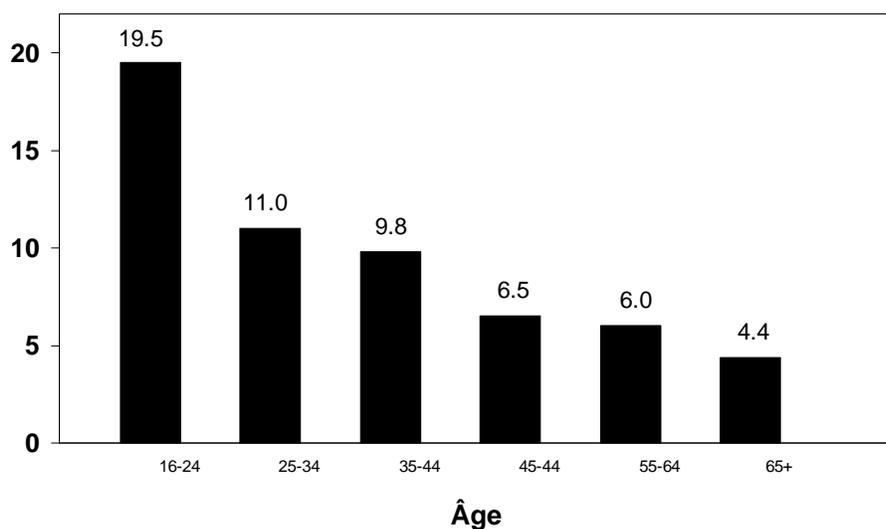


Figure 5 : Pourcentage des conducteurs qui ont eu à freiner ou braquer pour éviter une collision à cause d'une distraction à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule



La figure 6 illustre cet effet selon l'âge. Plus l'âge augmente, plus diminue la fréquence à laquelle les conducteurs déclarent avoir eu à freiner ou à braquer pour éviter une collision à cause d'une distraction à l'intérieur du véhicule. Aucune autre variable (p. ex. le sexe) n'a eu d'influence marquante sur le pourcentage de conducteurs qui ont eu à freiner ou à braquer pour cette raison.

Figure 6 : Pourcentage des conducteurs qui ont eu à freiner ou à braquer en raison d'une distraction à l'intérieur du véhicule, selon l'âge



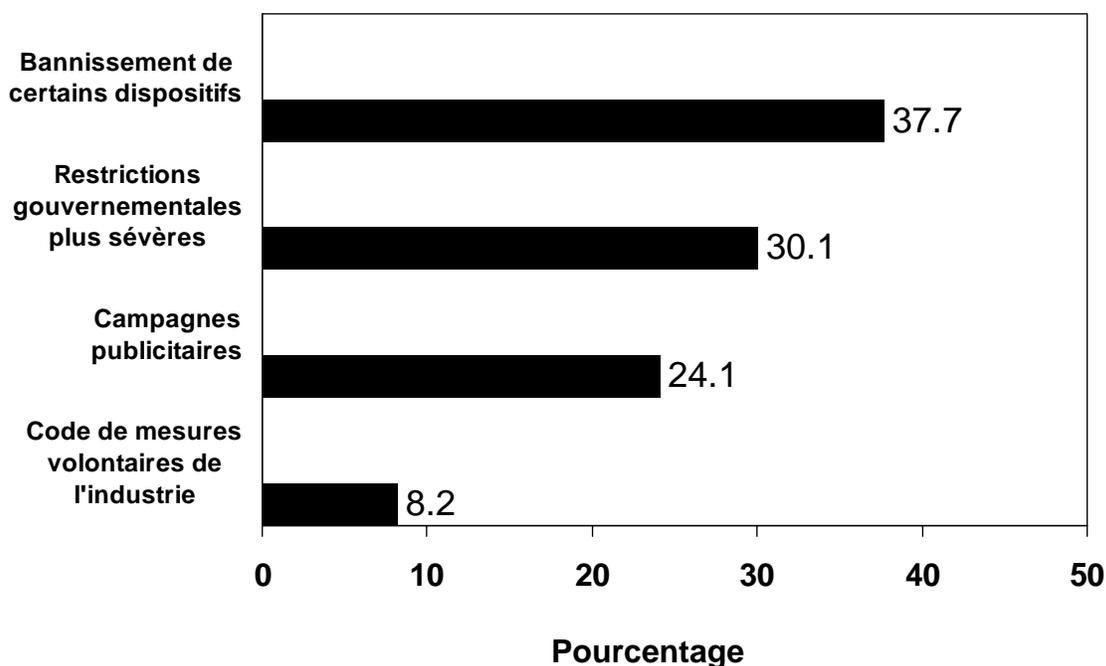
Soutien public aux mesures visant à limiter la distraction au volant

Degré de soutien aux diverses mesures

Une série de questions ont été posées en vue de mesurer le degré de soutien aux différentes mesures à prendre pour apporter des solutions au problème de la distraction au volant. Premièrement, les répondants devaient indiquer s'ils croyaient qu'il était nécessaire de déployer des efforts accrus de sensibilisation et d'information pour aider les conducteurs à prendre conscience du problème. Ils se sont dits d'accord à 80 % avec ce besoin.

Deuxièmement, on leur a posé des questions au sujet de mesures de restriction des distractions attribuables aux dispositifs électroniques, télématiques et autres à l'intérieur du véhicule. On leur a demandé quelles étaient les quatre mesures qu'ils jugeaient les plus efficaces. Comme le montre la figure 7, il n'y a pas beaucoup de consensus à cet

Figure 7 : Pourcentage des conducteurs qui jugent la solution la plus efficace



effet – environ 38 % des répondants croient que le bannissement catégorique de certains dispositifs serait le plus efficace, 30 % considèrent les restrictions gouvernementales – sans pour autant bannir les dispositifs – comme la meilleure solution, 24 % soutiennent les campagnes publicitaires, tandis que 8 % seulement sont d'accord avec un code de mesures volontaires de l'industrie.

Enfin, et en ce qui a trait plus particulièrement aux téléphones cellulaires, on a demandé aux répondants s'il fallait restreindre l'usage du cellulaire au volant pour les nouveaux conducteurs – 80 % étaient d'accord.



Bibliographie —●

- Beirness, DJ, Simpson, HM, et Pak, A (2002). *Sondage sur la sécurité routière : Distraction au volant*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Hedlund, J, Simpson, HM, et Mayhew, DR (2006). *Conférence internationale sur la distraction au volant : Compte rendu sommaire et recommandations*. Ottawa : FRBR et CAA.
- StataCorp. (2005). *Stata Statistical Software. Release 9*. College Station, Texas: StataCorp LP.
- Stutts, JC, Reinfurt, DW, Staplin, L, and Rodgman, EA (2001). *The Role of Driver Distraction in Traffic Crashes*. Washington, DC.: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Wang, J, Knipling, RR, and Goodman, MJ (1996). The role of driver inattention in Crashes: New Statistics from the 1995 crashworthiness data system (CDS). 40th Annual Proceedings: Association for the Advancement of Automobile Medicine, pp. 377-392. Des Plaines, IL: AAAM.

