



## LA DISTRACTION AU VOLANT AU CANADA : PROGRESSER PAR L'ACTION



Source de connaissances  
sur la conduite sécuritaire

## 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 accidents de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.

## Drop It And Drive

Depuis sa mise sur pied vers la fin de 2010, l'organisme national Drop It And Drive (D.I.A.D.) a présenté ses ateliers ancrés dans la réalité à plus de 50 000 étudiants, membres de faculté et travailleurs en Colombie-Britannique, où il siège, ainsi qu'en Alberta et en Ontario. 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. s'active à promouvoir la nécessité de changements sociétaux qui assureront la sécurité de tous.



---

Cette initiative a été rendue possible grâce à un don du Groupe Co-operators limitée.



---

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

www.tirf.ca  
Numéro sans frais : 1-877-238-5235  
Télécopieur : 613-238-5292  
Courriel : tirf@tirf.ca

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré : 10813 5641 RR0001

© Novembre 2015  
ISBN 978-1-926857-68-8

# LA DISTRACTION AU VOLANT AU CANADA : PROGRESSER PAR L'ACTION

Préparé pour :  
Le Groupe Co-operators limitée  
130, rue Macdonell, Guelph (Ontario) N1H 6P8

Préparé par :  
Robyn D. Robertson\* / Karen Bowman\*\* / Jan-Michael Charles\*

*\*Fondation de recherches sur les blessures de la route  
171, rue Nepean, bureau 200, Ottawa (Ontario) K2P 0B4*

*et*

*\*\* Drop It And Drive  
6136 Janelle Place, Nanaimo (Colombie-Britannique) V9V 1M7*

NOVEMBRE 2015

# REMERCIEMENTS

La Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) et Drop It And Drive (D.I.A.D.) tiennent à remercier les nombreux gouvernements et organismes qui ont participé à l'analyse environnementale pour leur coopération et leur volonté à communiquer leurs expériences et leurs connaissances, qui ont alimenté le présent rapport sur la distraction au volant au Canada.

La FRBR et D.I.A.D. souhaitent aussi souligner la participation du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui a mis à contribution ses connaissances et ses activités liées à la distraction au volant pour appuyer l'élaboration de l'analyse environnementale et faciliter sa diffusion à un important groupe de répondants d'horizons variés.

Enfin, la FRBR et D.I.A.D. remercient M<sup>me</sup> Sara Oglestone, ancienne directrice au marketing et à la communication de la FRBR, pour son aide dans la réalisation de l'analyse environnementale en ligne et dans la préparation des données aux fins d'analyse.

## AVERTISSEMENT

Ce rapport est basé sur la synthèse des résultats de l'analyse environnementale en ligne et des entrevues menées auprès d'informateurs clés par la Fondation de recherches sur les blessures de la route, en partenariat avec Drop It And Drive. Par conséquent, les différentes expériences et perspectives qui y sont exprimées ne reflètent pas forcément le point de vue individuel des personnes ou des organismes qui ont participé à l'étude ni celui du Groupe Co-operators limitée, qui a financé le rapport.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>iv</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
Mesures visant à réduire la distraction au volant au Canada	2
Fondement de l'analyse environnementale	4
<b>OBJECTIFS ET MÉTHODES</b>	<b>5</b>
Analyse environnementale en ligne	5
Entrevues auprès d'informateurs clés	7
Synthèse des résultats	7
<b>RÉSULTATS</b>	<b>8</b>
Approche des provinces et des territoires à l'égard de la distraction au volant	8
Stratégies d'application de la loi et résultats	11
Collecte de données et mesures d'évaluation	15
Campagnes d'éducation et de sensibilisation	17
Législation	20
Résumé	23
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>25</b>
<b>PROCHAINES ÉTAPES</b>	<b>29</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE A – PARTICIPANTS</b>	<b>34</b>
Organismes gouvernementaux	34
Autorités chargées de l'application des lois	35
Organismes d'assurance	35
Établissements d'enseignement	35
Organismes non gouvernementaux	35



# INTRODUCTION

Dans la dernière décennie, la distraction au volant est devenue l'une des plus grandes préoccupations de sécurité routière au Canada et dans le reste du monde. En effet, ce problème se retrouve aujourd'hui parmi les sujets de premier plan, comme l'omission du port de la ceinture, la vitesse et la conduite avec facultés affaiblies, toutes des causes importantes d'accidents mortels sur la route. Par conséquent, on a déployé beaucoup d'efforts ces dix dernières années pour mieux connaître et comprendre cet enjeu.

Cette quête a été motivée par un corpus toujours croissant d'études observationnelles, d'analyses de données sur les accidents, de recherches avec simulateurs de conduite et de sondages d'opinion, entre autres. Les conclusions sur la distraction au volant dégagées de toutes ces études ont fortement influencé les activités entreprises pour commencer à lutter contre ce phénomène.

- > Les conducteurs se livrent couramment à diverses activités à complexité variable qui ne sont pas liées à la conduite. Ces activités peuvent donner lieu à des distractions visuelles, auditives, cognitives et physiques.
- > Une grande variété de tâches accomplies par les conducteurs, parfois à des fréquences alarmantes, contribuent à augmenter le risque d'accident à différents degrés. Des chercheurs ont utilisé les données d'accidents et de quasi-collisions rapportées dans l'étude *100-Car Naturalistic Driving Study* du Virginia Tech Transportation Institute (Klauer et al., 2006) pour calculer le risque relatif d'accident associé à diverses activités. Ils ont ainsi estimé que l'accomplissement d'une tâche secondaire complexe (ex. : tenter de saisir un objet en mouvement, se maquiller, composer un numéro) exposait le conducteur à un risque de collision ou de quasi-collision environ trois fois supérieur à la normale; pour les tâches à complexité modérée (ex. : parler ou écouter, manger, insérer un disque), le risque était multiplié par deux; pour les tâches simples (ex. : boire, fumer), il n'y avait aucune augmentation notable du risque. Si cette étude avait ses limites (Ranney, 2008), ses résultats ont tout de même apporté un éclairage précieux sur la corrélation entre distraction et risque d'accident.

À mesure que le niveau de distraction du conducteur augmente, sa performance au volant diminue.

- > Dans une étude américaine plus récente et beaucoup plus vaste, des chercheurs ont analysé des données observationnelles sur les coups d'œil sécuritaires, l'inattention des conducteurs et le risque d'accident dans le but de déterminer combien de temps un conducteur pouvait « détourner le regard » avant qu'une collision arrière devienne probable. L'étude a révélé que les activités exigeantes sur le plan visuel posent le plus grand risque. Plus particulièrement, l'envoi de messages textes avait le rapport de cotes le plus élevé, signe indicatif d'un risque d'accident ou de quasi-accident supérieur.
- > Malgré la croyance populaire, il n'y a pas que l'aspect manuel d'une activité qui augmente le risque d'accident, mais aussi le niveau de concentration qu'elle nécessite ou le volume d'information à traiter pour l'accomplir. Plus les tâches du conducteur, qu'elles soient liées à la conduite ou non, lui imposent une « charge cognitive » élevée, plus le risque d'accident est grand.
- > À mesure que le niveau de distraction du conducteur augmente, sa performance au volant diminue. Le cerveau humain ne peut traiter qu'une quantité limitée d'information à la fois. Quand le volume d'information nécessitant l'attention du conducteur dépasse cette limite, que cette information provienne de la conduite ou d'autres activités accomplies en même temps, le cerveau devient « surchargé ». Ainsi, inconsciemment, il commence à filtrer des éléments d'information ou à en éliminer, y compris certains qui peuvent être essentiels à la sécurité sur la route.

## Mesures visant à réduire la distraction au volant au Canada

Comme premier pas vers la résolution de ce problème, la plupart des provinces canadiennes se sont empressées de mettre en œuvre un régime législatif prévoyant des peines progressives pour les récidivistes, une approche très cohérente avec celle qui a généralement été observée pour les autres problèmes liés à la sécurité routière. Fait notoire, presque partout, les lois adoptées interdisent l'utilisation de dispositifs de communication portatifs au volant, particulièrement pour l'envoi de messages textes, et visent ainsi à prévenir les comportements qui détournent l'attention sur la route. Une proportion beaucoup plus faible de provinces et territoires ont également interdit d'autres sources de distraction préoccupantes.

Les gouvernements se sont aussi affairés à mettre en œuvre des initiatives d'éducation et de sensibilisation, à améliorer la qualité des données sur les facteurs liés à la distraction consignés dans les rapports d'accident, et à surveiller ce problème. Ces efforts ont contribué à éclairer la recherche et à guider la formulation de solutions concrètes pour améliorer la sécurité routière. Il reste toutefois beaucoup de travail à faire; selon les données disponibles, il est estimé que la distraction a joué un rôle dans 23 % des accidents mortels et dans 27 % des accidents ayant causé des blessures graves en 2012. Depuis 2006, les décès et les blessures graves attribuables à la distraction ont augmenté de 26 % et de 14 %, respectivement (CCATM, 2015)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il convient de noter que ces augmentations pourraient découler à la fois de hausses réelles et de l'amélioration des mécanismes de signalement.



En 2014, les chiffres d'au moins trois provinces canadiennes ont montré que la distraction entraînait autant, voire plus, d'accidents de la route que la conduite avec facultés affaiblies. En effet, la Société d'assurance publique du Manitoba a classé la distraction parmi les premières causes de décès en 2014 (Singh, 2015); Terre-Neuve-et-Labrador a enregistré une hausse importante des accidents liés à la distraction (40 %) dans la dernière décennie (CBC News, 23 février 2015), et la Police provinciale de l'Ontario a déclaré que la distraction était un facteur important dans les accidents (Jeffords, 2015). Fait encore plus préoccupant, il est communément admis que le rôle de la distraction dans les accidents n'est pas suffisamment signalé, ce qui signifie que les données à ce sujet sont probablement sous-estimées.

Les gouvernements, l'industrie et les organismes à but non lucratif ont réagi rapidement au problème de la distraction au volant, et des progrès ont été réalisés sur de multiples plans partout au Canada. Les efforts déployés ont surtout porté sur la recherche, l'éducation et la prévention, l'adoption et l'application de lois, et l'élaboration de politiques.

Cela dit, la sécurité routière n'est pas l'apanage des provinces et des territoires, mais plutôt une responsabilité collective de divers secteurs et organismes. Il est donc difficile de mesurer et de suivre l'ampleur et l'étendue des travaux réalisés, en cours et prévus à l'échelle nationale.

Pour tirer le maximum de ces travaux, il importe de recueillir, de compiler et de disséminer les connaissances et l'expérience qu'ils ont permis d'accumuler ces dernières années, et de s'en servir pour gagner en efficacité, favoriser les partenariats et mettre à profit les ressources existantes. Il faut aussi établir et coordonner des mécanismes propices à l'atteinte et au maintien à long terme de cet objectif. La volonté des différents organismes de collaborer à cette fin ne manque pas.

Au début de 2014, le Comité sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM a fait un grand pas vers l'avant en créant un groupe de travail sur la distraction au volant. Ce groupe s'est surtout penché sur les appareils de communication électroniques ainsi que sur les autres dispositifs électroniques utilisés par les

conducteurs ou intégrés aux nouveaux véhicules. Son premier mandat a été de dresser la liste des domaines qui doivent prioritairement faire l'objet de recherches ou de mesures afin de soutenir les efforts des gouvernements provinciaux et territoriaux, et sa prochaine tâche consistera en l'étude de ces priorités.

## Fondement de l'analyse environnementale

La FRBR, en collaboration avec D.I.A.D. et le CCATM, s'est appuyée sur ces efforts pour entreprendre, de la fin de 2014 au début de 2015, un tour d'horizon des travaux réalisés sur la distraction au volant et ainsi dresser le portrait de cette problématique au Canada. Cette analyse a été menée en grande partie parce qu'il est devenu extrêmement difficile de se tenir au courant de l'évolution de la question et de suivre et de gérer l'ensemble des mesures qui continuent d'être prises, étant donné l'augmentation rapide du nombre et de la fréquence des reportages, des propositions et des adoptions de lois et de politiques, des activités d'application des lois et des efforts de sensibilisation.

Le principal objectif était de compiler les statistiques, l'information et les leçons tirées des stratégies de lutte contre la distraction au volant mises en œuvre dans différents secteurs et différentes régions. L'analyse avait pour objectif secondaire d'évaluer les activités en cours ou prévues. On visait ainsi à établir une base solide sur laquelle les organismes intéressés par la question pourront s'appuyer pour planifier et coordonner de nouvelles initiatives. L'importance de repérer les occasions de collaboration et de partenariat pour soutenir ces efforts a été soulignée.

Les résultats de l'analyse environnementale sont résumés dans le présent rapport, qui a été rendu possible grâce à l'appui financier du Groupe Co-operators limitée. Ce rapport est destiné à présenter le portrait actuel des efforts orientés vers la réduction de la distraction au volant au Canada, et à guider la conception d'un plan stratégique national adapté. Cinq grands thèmes ont été étudiés dans le cadre de l'analyse, qui, notons-le, ne se veut pas exhaustive. Ceux-ci sont décrits en détail dans le rapport et comprennent :

- > l'approche observée par les provinces et les territoires pour comprendre la distraction au volant et y remédier;
- > les stratégies d'application de la loi et leurs résultats;
- > les activités de collecte de données et les processus de mesure;
- > les campagnes d'éducation et de sensibilisation;
- > la législation.

Les points de vue et les idées susceptibles de contribuer à la mise au point de nouvelles initiatives contre la distraction au volant ont aussi été étudiés. À l'avenir, ce rapport pourra orienter les discussions sur d'éventuelles initiatives à tous les niveaux et donc favoriser la maximisation des progrès visant la réduction de ce problème de sécurité routière.

# OBJECTIFS ET MÉTHODES

Cette analyse environnementale de la distraction au volant a été conçue selon une approche qualitative et ne se veut pas représentative de toutes les expériences. Son objectif global était de dresser un portrait actuel de ce problème au Canada. Plus particulièrement, on cherchait à déterminer les pratiques et les expériences communes à toutes les provinces pour aider à établir des priorités et à repérer des occasions à la lumière des activités menées à ce jour. Cette information est essentielle à la coordination élargie des stratégies au cours des prochaines années.

L'analyse a été réalisée en trois étapes importantes, échelonnées sur six mois. Lors de la première étape, en octobre 2014, la FRBR et D.I.A.D. ont créé un bref questionnaire en ligne qui pouvait être envoyé à un grand nombre d'organismes canadiens interpellés par la distraction au volant. Pour éviter le travail en double, on a basé cette analyse en ligne sur un sondage national mené plus tôt en 2014 auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux par le Comité sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM. À la deuxième étape, des informateurs clés choisis parmi les répondants au sondage en ligne ont été interrogés aux fins de l'interprétation des résultats de l'analyse. La troisième étape consistait à faire l'examen et la synthèse de ces résultats.



## Analyse environnementale en ligne

L'analyse comprenait un total de 20 questions à choix multiples ainsi que de l'espace permettant aux répondants de clarifier leurs réponses, au besoin. Les questions portaient notamment sur :

- > les initiatives législatives en cours et prévues;
- > les stratégies et pratiques d'application de la loi et leurs résultats;
- > les activités de collecte de données et les processus de mesure;



- > les campagnes d'éducation et de sensibilisation;
- > les points de vue et les idées quant aux activités futures.

L'analyse environnementale en ligne a été menée d'octobre à décembre 2014. Le sondage a été distribué à plus de 45 organismes actifs dans le domaine de la sécurité routière, sélectionnés par la FRBR, D.I.A.D. et le CCATM en fonction de leurs connaissances et de leurs expériences collectives dans le domaine de la distraction au volant au Canada. Au total, le sondage a été rempli par 40 représentants d'organismes originaires de sept provinces : l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard. Dans chaque province, les organismes qui ont répondu au sondage provenaient d'horizons variés.

Les participants provenaient d'un large éventail d'organisations, y compris des gouvernements provinciaux et municipaux, des services de police fédéraux et locaux, des compagnies d'assurance, des établissements de santé ainsi que des organismes non gouvernementaux, universitaires et communautaires. Globalement, 35 % des répondants représentaient des services de police, 28 % des gouvernements provinciaux, 12,5 % des gouvernements municipaux, et 12,5 % des organismes non gouvernementaux ou universitaires. Par ailleurs, 7 % des répondants représentaient des organismes d'assurances, tandis que les 5 % restants n'entraient dans aucune de ces catégories.

Au total, le sondage a été rempli par 40 représentants d'organismes originaires de sept provinces.

## Entrevues auprès d'informateurs clés

La deuxième étape du travail consistait en la conduite d'entrevues auprès d'informateurs clés. Ces entrevues étaient destinées à enrichir les données recueillies au moyen du sondage en ligne et à clarifier le contexte des réponses obtenues pour en faciliter l'interprétation. Elles ont été menées de janvier à mars 2015 auprès d'un échantillon de commodité choisi parmi les participants à l'analyse en ligne. Ainsi, sept personnes représentant différentes entités gouvernementales et privées ainsi que des organismes sans but lucratif et des services d'application de la loi de trois provinces ont été interrogées. Chaque entrevue était organisée selon une approche semi-structurée, et les participants avaient tous reçu au préalable une liste de questions d'orientation et de pistes de discussion. Cette approche a permis le dialogue et le libre échange d'idées nouvelles qui n'étaient pas abordées dans les questions préparatoires.

## Synthèse des résultats

La synthèse des résultats du sondage et des entrevues constituait la troisième étape de l'étude. Les données ont été analysées au moyen de modèles à une et à plusieurs variables. On a examiné les résultats des entrevues pour en dégager les thèmes communs et récurrents, de même que les divergences importantes. Les propos recueillis ont ensuite servi à enrichir les données du sondage et à faciliter leur interprétation en donnant un contexte au problème de distraction au volant au Canada.

L'ensemble des résultats de l'analyse environnementale en ligne et des entrevues menées auprès d'informateurs clés sont présentés de manière synthétique dans la prochaine section. Les résultats relatifs à chaque domaine étudié sont présentés en fonction des principales caractéristiques de planification, des composants centraux des activités et des leçons apprises, respectivement.

# RÉSULTATS

Cette section présente les résultats de l'analyse environnementale en ligne, qui ont été enrichis par les données obtenues auprès des informateurs clés de sorte à dresser un portrait qualitatif du problème de la distraction au volant au Canada. Bien que toutes les provinces et tous les territoires n'aient pas participé au sondage, et que le type des entités qui y ont répondu varie selon la région, globalement, ces résultats sont suffisamment représentatifs pour permettre l'établissement d'un portrait national et la mise en évidence des progrès réalisés à ce jour. Qui plus est, ils peuvent aider à déterminer les lacunes existantes et à cerner des occasions de renforcer et de mieux coordonner les activités visant la réduction de ce problème à l'avenir.



Les résultats sont répartis en cinq grands domaines, soit l'approche observée par les gouvernements territoriaux et provinciaux pour comprendre le problème et y remédier, les stratégies d'application de la loi et leurs résultats, les activités de collecte de données et les mesures d'évaluation, les campagnes d'éducation et de sensibilisation, et la législation.

## Approche des provinces et des territoires à l'égard de la distraction au volant

La distraction au volant est l'une des grandes priorités des gouvernements provinciaux et territoriaux canadiens responsables de la sécurité routière. Presque tous ont déployé des efforts, dans une mesure ou une autre, pour s'attaquer à ce problème. Toutefois, la plupart des initiatives ont été mises en œuvre indépendamment.

Il n'existe actuellement aucun organe fédéral investi de l'autorité nécessaire pour assurer la coordination des activités liées à la distraction au volant à travers les différentes provinces canadiennes. Bien que Transports Canada ait tenté de contribuer aux efforts entrepris pour résoudre le problème, la capacité du ministère est limitée du fait que les questions comportementales ne s'inscrivent pas dans son mandat actuel et qu'il ne dispose pas de ressources à affecter à cette fin. Cela dit, Transports Canada a été activement représenté dans les discussions entre les provinces et les territoires et a exercé un certain leadership de par sa participation au CCATM.

Au nom des gouvernements provinciaux et territoriaux, le CCATM a formé un groupe de travail axé sur les appareils de communication électroniques et les technologies intégrées aux véhicules. Cette initiative a pour but de faciliter la communication d'information et la coordination d'activités liées à la distraction au volant entre les gouvernements. Cependant, le CCATM doit traiter plusieurs autres problèmes de sécurité routière chaque année, et sa capacité à réagir en continu à l'évolution de cette question, ou à collaborer activement avec les organisations non gouvernementales de tous horizons qui travaillent à y remédier, est limitée. Par conséquent, il existe un décalage entre les fonctions dédiées à la coordination et à la communication des efforts liés à la distraction à l'échelle nationale et la capacité naturelle des organisations à concerter régulièrement leurs efforts avec ceux des divers organismes qui s'intéressent particulièrement au sujet.

Soulignons que l'approche des gouvernements provinciaux et territoriaux face à la distraction au volant s'est montrée hautement cohérente avec les stratégies déjà mises en place à l'égard des autres problèmes de sécurité routière émergents : suivi de données pour évaluer le problème, adoption de lois pour y remédier, campagnes d'éducation et de sensibilisation, application rigoureuse des nouvelles lois, et suivi des résultats de toutes ces mesures. Jusqu'à maintenant, la recherche de stratégies efficaces contre la distraction au volant s'est avérée peu fructueuse, et les options qui s'offrent aux gouvernements sont limitées. La principale difficulté sur ce plan demeure l'absence d'une compréhension claire de l'ampleur et des caractéristiques du problème.

L'approche des gouvernements provinciaux et territoriaux face à la distraction au volant s'est montrée hautement cohérente avec les stratégies déjà mises en place à l'égard des autres problèmes de sécurité routière émergents.

**Législation.** Les gouvernements ont entrepris plusieurs démarches pour éclairer l'élaboration de leur loi. Ils ont en grande partie déterminé leurs priorités en fonction des données sur les accidents et les contraventions. Par ailleurs, certains gouvernements, notamment celui du Manitoba et de l'Île-du-Prince-Édouard, ont mené des sondages d'opinion publique et examiné en profondeur les études les plus récentes et les meilleures pratiques pour orienter leurs initiatives législatives. À l'exception du Nunavut, toutes les provinces et tous les territoires ont adopté une loi visant la réduction de l'utilisation par les conducteurs d'appareils électroniques portatifs, comme les téléphones cellulaires. L'Alberta est actuellement la seule province à avoir élargi le champ d'application de sa loi à d'autres sources de distraction au volant, comme le fait de manger, de boire, de lire et de faire sa toilette. Cela dit, la Colombie-Britannique et l'Ontario ont entrepris de réviser leur code de la route, ou s'approprient à le faire, de sorte qu'il tienne compte de ce problème. De plus, les sanctions associées à la conduite inattentive ont été renforcées dans plusieurs provinces, y compris l'Ontario, la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse, entre autres.

**Collecte de données.** Le nombre d'infractions et de collisions liées à la distraction au volant ayant augmenté partout au pays, les gouvernements ont consacré plus d'attention à la collecte de données. De fait, la majorité (76 %) des répondants à l'analyse environnementale en ligne ont avancé que, selon les données de leur province, une proportion plus élevée des accidents mortels était attribuable à la conduite inattentive qu'à la conduite avec facultés affaiblies. En ce qui concerne la mesure, les efforts actuellement déployés sont axés sur l'amélioration des pratiques de collecte de données, ce qui permettra une meilleure compréhension de l'ampleur et des caractéristiques du problème, et donc l'élaboration de messages et de stratégies mieux ciblés.

La collecte de données fait défaut particulièrement à deux égards, qui sont considérés comme des priorités par les provinces et territoires :

- > les types de distraction les plus fortement associés aux collisions;
- > les caractéristiques des collisions causées par la distraction au volant.

Par ailleurs, deux tiers (67 %) des répondants ont signalé qu'aucun indicateur de l'efficacité des initiatives n'existe, ou que ces indicateurs ne sont pas bien connus. Globalement, ceux qui avançaient que de tels indicateurs existaient (33 %) s'entendaient pour dire qu'ils n'étaient pas bien connus parmi les organisations de leur province, laissant supposer que les outils et les mécanismes de communication des données étaient limités ou qu'ils n'étaient pas mis à la disposition de tous.

La collecte de données fait défaut particulièrement à deux égards, qui sont considérés comme des priorités – les types de distraction les plus fortement associés aux collisions et les caractéristiques des collisions causées par la distraction au volant.

**Partenariats.** Beaucoup de provinces ont déclaré que de solides partenariats ont été établis entre des gouvernements, des autorités chargées de l'application de la loi,

des assureurs publics et des groupes communautaires et sans but lucratif. Comme pour les autres problèmes de sécurité routière, les gouvernements et les organismes d'application de la loi ont fait preuve d'organisation et de rigueur dans leurs efforts de communication et de coordination. Les répondants ont aussi indiqué que les compagnies d'assurance et les médias participent plus activement au maintien de la visibilité du problème par l'éducation et la diffusion de nombreux reportages.

Les résultats de l'analyse environnementale laissent aussi supposer que, si les partenariats sont particulièrement marqués en ce qui concerne la sensibilisation, il existe quelques lacunes dans la communication des stratégies et dans la mise à disposition des données. Autrement dit, il semble y avoir un certain décalage entre les organisations relativement aux mesures de sensibilisation et aux mesures concrètes – un décalage qui semble plus important dans les provinces et territoires de plus grande taille.

D'après les résultats de l'analyse environnementale et des entrevues menées auprès d'informateurs clés, il est possible que les organisations des provinces et des territoires de moindre superficie bénéficient d'une facilité accrue pour coordonner

leurs efforts et se mobiliser. Cet avantage pourrait découler du fait que les obstacles géographiques y sont moins importants, les liens communautaires y sont plus étroits et la taille de l'effectif des services y est plus réduite, ce qui favorise les relations personnelles et rend donc plus probable l'établissement de partenariats productifs.

**Éducation.** Dans presque toutes les provinces, des répondants ont dit avoir élaboré des campagnes d'éducation et de sensibilisation ou avoir contribué à l'élaboration de telles campagnes. Plus récemment, dans au moins deux provinces, des participants ont indiqué qu'ils étudiaient la possibilité de réviser les programmes de formation des conducteurs pour y étoffer le contenu portant sur la conduite inattentive et ses risques et conséquences pour les jeunes et les nouveaux conducteurs. Par exemple, la Société d'assurance publique du Manitoba a créé un programme conçu pour les étudiants et présenté dans les écoles, qui comprend notamment un simulateur de conduite permettant aux étudiants de découvrir par eux-mêmes les effets de la distraction sur leurs aptitudes au volant. Par ailleurs, le ministère des Transports de l'Ontario, en collaboration avec une agence de publicité, travaille actuellement à l'élaboration d'une campagne de marketing social et d'information du public qui sensibilisera tous les Ontariens aux principaux problèmes de sécurité routière, avec un accent marqué sur la distraction au volant. Le lancement de cette campagne est prévu pour le printemps 2016.

## Stratégies d'application de la loi et résultats

Beaucoup d'organismes canadiens d'application de la loi ont entrepris des activités de contrôle de la distraction au volant, et certains ont fait un suivi des résultats. Cette section présente un bref aperçu des façons dont ces stratégies ont été conçues et appliquées à ce jour, ainsi que certains de leurs résultats.

Les services de police tentent d'appliquer les lois sur la distraction au volant aussi souvent que possible, mais les autres priorités en matière de sécurité routière rendent difficile l'affectation à long terme de personnel et de ressources à ce problème.

**Stratégies.** Les grands services de police adoptent souvent une approche structurée à l'égard de leurs activités d'application de la loi en planifiant celles-ci et en répartissant les grands thèmes de la sécurité routière sur l'année. Jusqu'à maintenant, les mois durant lesquels les activités sont prévues ont été choisis de manière plutôt arbitraire. Les lacunes en matière de données compliquent la planification et, dans une certaine mesure, les activités d'application de la loi sont planifiées indépendamment des données sur les accidents ou les contraventions. Il est également possible que ces données ne soient pas rendues disponibles à temps pour pouvoir guider la planification. Bien que la distraction semble être un problème prédominant à longueur d'année, l'étude des données disponibles pourrait contribuer à la programmation ciblée de campagnes.



Selon les répondants, au sein des provinces, une très bonne coordination entre les services de police a été établie et maintenue, généralement en raison de l'expérience et de la cohérence avec les mesures entreprises pour d'autres problèmes de sécurité routière importants. Les gouvernements provinciaux ont aussi collaboré activement avec les services de police en déployant des efforts d'éducation et de sensibilisation conjointement avec les activités d'application de la loi.

Lorsqu'on leur a demandé à quelle fréquence des activités d'application de la loi sur la distraction au volant étaient ajoutées aux activités régulières de contrôle de la sécurité routière dans leur province, 30 % des participants ont répondu mensuellement, 21 % trimestriellement, et 24 % semestriellement. Les résultats des entrevues menées auprès d'informateurs clés indiquent que les services de police tentaient d'appliquer les lois sur la distraction au volant aussi souvent que possible, mais que les autres priorités en matière de sécurité routière rendaient difficile l'affectation à long terme de personnel et de ressources à ce problème. En effet, 35 % des répondants au sondage ont indiqué que leurs ressources étaient faibles ou insuffisantes, et 38 % qu'ils disposaient de ressources modérées. Par conséquent, certains services de police combinent le contrôle de la distraction au volant à celui d'autres problèmes prioritaires comme le port de la ceinture de sécurité, les stratégies de détection étant essentiellement les mêmes pour ces deux infractions.

Fait intéressant, les services de police qui ont déclaré avoir une unité spécialisée dans le contrôle de la circulation ou des enquêteurs spécialisés dans les accidents semblaient plus aptes à accorder une attention continue au contrôle de la distraction au volant. Inversement, ceux qui ne consacraient aucun agent au contrôle de la circulation avaient souvent du mal à concilier les priorités concurrentes et les appels de service non liés à la circulation.

L'un des constats positifs tirés de l'analyse environnementale et des entrevues était que certains des services travaillaient à cibler leurs efforts de contrôle sur les secteurs où les infractions liées à la distraction au volant, et donc les collisions, sont les plus fréquentes. Cela dit, la sélection globale des endroits de contrôle (intersections, autoroutes, secteurs commerciaux) était plus souvent fondée sur l'expérience des patrouilleurs, ceux-ci essayent surtout d'être « au bon endroit, au bon moment » pour repérer les conducteurs distraits. Dans certaines provinces et certains territoires, il est possible que les agents choisissent aléatoirement des intersections passantes ou ciblent leurs efforts de contrôle dans des secteurs inattendus. Certains services cherchent à déterminer les principales périodes (moment du jour, de la semaine ou de l'année) durant lesquelles les conducteurs sont le plus souvent distraits.

La majorité des participants à l'analyse environnementale ont aussi indiqué que les efforts d'application de la loi sont la plupart du temps d'ordre général, et visent donc le repérage de tout conducteur distrait; d'autres répondants ont affirmé que les efforts étaient plutôt axés sur les jeunes conducteurs, qui présentent un risque d'accident élevé ainsi qu'une plus forte propension à la distraction. Les répondants des services de police ont aussi noté que les gouvernements, les organismes d'assurance et les médias s'étaient avérés d'importants partenaires dans les efforts d'application de la loi en diffusant des messages de sensibilisation durant les périodes de contrôle et de manière continue.

### **Activités d'application de la loi et résultats.**

Au Canada, les services de police ont utilisé plusieurs stratégies pour faire appliquer la loi : ils se sont parfois montrés à découvert (véhicules de patrouille identifiés et clairement visibles), parfois cachés (véhicules banalisés et policiers déguisés en passants, en signaleurs de chantier ou en personnes attendant l'autobus). Les entrevues menées auprès d'informateurs clés ont révélé que ces stratégies sont toutes deux efficaces pour repérer un grand nombre de conducteurs distraits. Or, ce qui décontenance peut-être le plus les policiers est que malgré leurs opérations éclair très médiatisées, la distraction au volant demeure un problème très répandu et de nombreuses contraventions continuent à être remises. Même si les services de police estiment en général que le public réagit positivement aux campagnes d'éducation et d'application des lois, il est troublant de voir à quel point ces comportements dangereux se sont banalisés chez les automobilistes, tout comme le non-respect de la loi. Fait préoccupant, plusieurs services de police ont indiqué qu'un certain nombre de conducteurs s'entêtent à ne rien changer à leur comportement, sauf pour tenter de le dissimuler, par exemple en plaçant leur téléphone sur leurs genoux, hors de vue. Cette pratique inquiète, puisqu'elle contraint le conducteur à détourner les yeux de la route le temps de regarder l'appareil.

Malgré leurs opérations éclair très médiatisées, la distraction au volant demeure un problème très répandu et de nombreuses contraventions continuent à être remises.

La plupart du temps, le policier ne prend que quelques minutes pour donner un avertissement ou remettre une contravention au conducteur en faute. Certains soutiennent que la brièveté de l'interaction diminue les effets de la sanction sur le comportement du conducteur. Généralement, les automobilistes arrêtés par un policier :

- > nient avoir été distraits;
- > avouent leur faute et acceptent la sanction en se disant qu'il s'agit d'un « mal nécessaire ».

Un bref survol des médias effectué pendant les mois de l'analyse donne un aperçu de la fréquence des contraventions pour distraction au volant. Selon Alberta Transportation and Utilities, 25 000 personnes ont été condamnées en Alberta de 2013 à 2014 (Ramsay, 2015); 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).

En outre, les services de police ayant participé à l'analyse environnementale n'ont pas tous la même perception des accidents causés par la distraction au volant. En effet, leur point de vue varie selon leur expérience : certains croient que les collisions arrière et les collisions en écharpe sont plus fréquentes, tandis que d'autres pointent du doigt les conducteurs qui provoquent une collision frontale en se déportant dans la bande de circulation en sens inverse.

Les résultats de l'analyse indiquent que le nombre de contraventions est souvent le moyen utilisé pour mesurer l'efficacité des efforts d'application des lois, tout comme les observations informelles de policiers qui font état d'une réduction du nombre d'infractions constatées sur le terrain. Certains policiers auraient remarqué que les conducteurs sont plus nombreux à utiliser un téléphone mains libres au lieu de le tenir à la main. D'un point de vue plus général, quelques répondants sont d'avis que leurs efforts auront porté des fruits seulement lorsque les policiers devront travailler d'arrache-pied pour détecter les comportements fautifs, signe qu'ils seront devenus rares.

On reconnaît que les mesures actuelles donnent une idée imprécise de l'ampleur du phénomène, mais qu'il faut en trouver de meilleures, car elles ne disent pas si les conducteurs modifient leurs comportements en fonction de l'environnement. Autrement dit, peut-être évitent-ils d'utiliser leur téléphone seulement là où ils risquent le plus d'être pris sur le fait, par exemple aux intersections.

Fait important, les informateurs clés ont noté que, dans la pratique, les efforts d'application des lois se heurtent à certains obstacles. Dans les régions où le nombre d'infractions a augmenté et où de plus en plus de conducteurs contestent les infractions devant la justice, on doute de la capacité des tribunaux à traiter tous les dossiers, et de celle des policiers à participer aux audiences, à long terme, ce qui finirait par miner les efforts accomplis.

## Collecte de données et mesures d'évaluation

Bon nombre de provinces et de territoires ont tenté d'améliorer les données recueillies en lien avec la distraction au volant ces dernières années, car elles font défaut à l'heure actuelle. Voici pourquoi :

- > Tout d'abord, il est difficile de déterminer si la distraction est en cause sur les lieux d'un accident, puisque les conducteurs sont peu susceptibles d'avouer avoir été distraits. Si aucun policier ou témoin n'a pu observer la scène, et sans la présence d'indices inhabituels (ex. : un téléphone tenu à la main), on ne peut attribuer l'accident à la distraction.
- > Ensuite, même si quelques données font déjà l'objet d'une collecte, il est souvent impossible de les analyser en fonction de facteurs isolés, étant donné la multitude de facteurs pouvant entrer en compte.
- > Enfin, il est également difficile de comparer les données à l'échelle nationale, puisque la définition de « distraction » peut varier légèrement d'un territoire à l'autre (possiblement en fonction des lois), que les données peuvent être plus ou moins détaillées et être catégorisées différemment, et que les types d'accusations ne sont pas tous les mêmes (selon le code de la route en vigueur).



Les répondants ont indiqué que les données les plus souvent recueillies ont trait aux infractions et aux accidents.

Malgré tout, rappelons que la majorité (76 %) des participants de l'analyse environnementale affirment que les données provinciales des cinq dernières années montrent que la distraction au volant est une cause de mortalité routière plus fréquente que la conduite avec facultés affaiblies. Rappelons aussi que 67 % des répondants indiquent qu'aucune mesure n'est en place dans leur région pour évaluer l'efficacité de la législation ou des efforts d'application des lois (ou ignorent si c'est le cas), et seulement 33 % laissent entendre que de telles mesures existent. Toutefois, tous conviennent que les mesures existantes gagneraient à être améliorées, notamment sur le plan de l'exhaustivité et de la fiabilité.

Les répondants ont indiqué que les données les plus souvent recueillies ont trait aux infractions et aux accidents et proviennent des services de police. Les données tirées des demandes de règlement d'assurance sont parfois accessibles; toutefois, comme la responsabilité n'y est pas souvent précisée, elles sont limitées et ne sont pas nécessairement représentatives. De plus, les répondants de plusieurs régions disent avoir accès aux sondages d'opinion de leur province ou territoire, aux sondages

nationaux de la FRBR (sondages annuels sur la sécurité routière), et aux sondages annuels de l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et de State Farm, entre autres. Bien entendu, certaines données peuvent aussi être puisées dans les études observationnelles du CCATM et de Transports Canada (Jonah, 2014).

Selon les participants de l'analyse, certaines provinces recueillent des données concernant l'efficacité de la législation ou des efforts d'application des lois. Il s'agit généralement de mesures d'évaluation des activités et des résultats servant à analyser les tendances avant et après les périodes intensives de sensibilisation ou de répression, de même que les tendances d'année en année. Voici quelques exemples de données cités par les participants :

- > le taux de pénétration et la portée des campagnes de sensibilisation;
- > les réactions aux campagnes de sensibilisation (données auto-déclarées recueillies au moyen de sondages d'opinion);
- > le nombre de conducteurs interceptés pendant les opérations policières;
- > le nombre de constats d'infraction ou de contraventions pour distraction au volant;
- > les données de la province ou du territoire sur les accusations et les condamnations;
- > les données sur les accidents, y compris avec décès et blessures graves.

Les variables les plus faciles à manier aux fins d'analyse seraient notamment l'âge, le sexe et, dans une certaine mesure, les facteurs temporels. Selon les informateurs clés interrogés, les données les plus difficiles à obtenir, et donc recueillies irrégulièrement, sont la responsabilité relative aux accidents et les types de distractions et de collisions. En outre, seul un répondant sur trois affirme que sa

province ou son territoire recueille des données sur le rôle de la distraction dans les accidents impliquant des piétons, un sujet qui gagne rapidement en intérêt. En moyenne, la moitié (50 %) des répondants ne savent pas si de telles données sont recueillies. Autrement dit, même si ces données sont bel et bien recueillies, peu de gens le savent ou les autres organisations en sont mal informées. C'est une question importante compte tenu de la récente couverture médiatique,

laquelle suggère que de plus en plus de contraventions sont distribuées aux cyclistes distraits, du moins au Manitoba et en Ontario – d'où l'importance grandissante de quantifier les données pour les autres moyens de transport.

Sur une note positive, certaines régions déclarent que la distraction au volant est en perte de vitesse et ont revu ou revoient actuellement la législation connexe. Or, si cela porte à croire que la situation s'améliore, on ignore toujours la fréquence et la constance des activités d'application de la loi, données qui nous permettraient

de mettre en contexte ces résultats. On reconnaît donc la nécessité de recueillir des données plus directement liées aux résultats pour évaluer les effets de la législation, des efforts d'application des lois et des campagnes d'éducation.

Enfin, soulignons le risque que tout ne soit pas rapporté ou détecté par les sources accessibles (statistiques des assureurs, données sur les infractions et les accidents, sondages d'opinion, observations, etc.). En outre, vu la variabilité des pratiques de collecte, même à l'intérieur d'une région, il est difficile de mesurer avec précision l'ampleur et les caractéristiques du problème. Plus important encore, il est absolument nécessaire d'arriver à mieux comprendre les raisons et les lieux de prédilection de la distraction au volant, de même que les facteurs d'accidents. Des rapports de police plus détaillés pourraient s'avérer utiles pour perfectionner les stratégies de lutte contre la distraction au volant, même s'il reste des obstacles. Le plus grand défi est qu'on ignore actuellement quels sont les segments de population ou les groupes d'âge qu'il convient de cibler, et qu'il est donc impossible de concentrer les efforts d'éducation sur les sources de distraction qui sont véritablement à l'origine du problème.

## Campagnes d'éducation et de sensibilisation

Tant les participants de l'analyse environnementale que les informateurs clés interrogés sont d'avis que les efforts d'éducation et de sensibilisation sont essentiels pour réaliser des progrès. La majorité des répondants (71 %) ont indiqué qu'au moins une campagne de sensibilisation avait lieu dans leur province ou territoire. Ces campagnes sont généralement le fruit d'un partenariat solide entre le gouvernement, les services de police, les compagnies d'assurance et les médias, de même que les organismes à but non lucratif. Seuls 10 % des répondants ont rapporté l'absence d'efforts de sensibilisation, et 19 % ne savent pas si de tels efforts ont été déployés dans leur région. Ce dernier résultat pourrait indiquer que les efforts sont rares ou que le taux de pénétration des messages est faible, ou encore que certaines catégories de personnes se souviennent difficilement des messages.



Sur le plan du développement des campagnes, les répondants affirment généralement avoir étudié ce que d'autres organisations ou administrations avaient fait dans le passé. Toutefois, presque tous ont choisi de créer leurs propres campagnes, surtout parce qu'ils estiment important que les messages cadrent avec leur « style » et soient pertinents aux yeux du public visé. Cette réponse montre l'importance qu'on accorde à la personnalisation des campagnes pour ne pas rater sa cible et à l'utilisation d'approches reconnues. La majorité des répondants n'ont donc pas recyclé le contenu de campagnes antérieures, à quelques exceptions près.

Les premiers messages d'éducation et de sensibilisation visaient surtout à faire connaître la nouvelle législation et l'application de celle-ci, ainsi que les sanctions ou les conséquences potentielles de la distraction au volant.

Dans l'ensemble, l'analyse environnementale suggère que les messages sont assez variés et que de nombreuses administrations ou organisations optent pour leurs propres messages. Voici certaines des campagnes jugées les plus mémorables et reconnues par les participants de l'analyse :

- > *Laisse faire le cellulaire* (CCATM)
- > *Your Last Words* (Société d'assurance publique du Manitoba)
- > *Make a Promise to Focus on the Road* (CAA South Central Ontario)
- > *Distracted Driving – What will you miss?* (CAA)
- > *Nomophobia – Are you a nomophobe?* (Iowa State University)
- > *#PracticeSafeText* (Parachute)



En général, les participants de l'analyse environnementale et les informateurs clés interrogés affirment que les premiers messages d'éducation et de sensibilisation visaient surtout à faire connaître la nouvelle législation et l'application de celle-ci, ainsi que les sanctions ou les conséquences potentielles de la distraction au volant. Après l'entrée en vigueur des nouvelles lois, les répondants de certaines provinces ont recentré leurs efforts sur les risques et les conséquences humaines de ce comportement.

Les répondants rapportent que la plupart des efforts d'éducation et de sensibilisation ont visé les conducteurs de tous âges (92 %) et le public en général (88 %). Dans près des trois quarts (71 %) des provinces ou territoires, les jeunes conducteurs ou les jeunes en général ont été particulièrement ciblés, du moins dans une certaine mesure. On reconnaît l'existence de certaines lacunes du côté des messages à l'intention des cyclistes et des piétons, de même que de ceux portant sur la sécurité au travail (respectivement 25 % et 21 % des répondants ont rapporté des efforts en ce sens). Rares sont les organisations qui auraient choisi d'adopter une approche plus globale ou structurée afin d'aborder ce dernier enjeu, ce qui signifie qu'elles

sont bel et bien peu nombreuses à l'avoir fait, ou encore que celles ayant mis en place des politiques sur la distraction au volant sont peu connues. Soulignons toutefois la vidéo ([www.youtube.com/watch?v=TKKVQ-uoDrl](http://www.youtube.com/watch?v=TKKVQ-uoDrl)) produite par le service de police de Toronto en collaboration avec le Sunnybrook Health Sciences Centre et commanditée par le ministère des Transports de l'Ontario, qui aborde le problème de la distraction des piétons, ainsi que la sécurité piétonnière en général.

Les répondants indiquent que de nombreuses campagnes d'éducation et de sensibilisation ont été lancées conjointement avec des points de presse et des campagnes éclair d'application des lois. Parmi les outils couramment cités, on retrouve :

- > les affiches;
- > les messages d'intérêt public;
- > les dépliants et les documents semblables;
- > les publicités extérieures, comme les panneaux d'affichage;
- > les médias sociaux et les concours.

Selon les répondants, la plupart des messages d'éducation et de sensibilisation ont été véhiculés à l'aide de partenariats médiatiques (télévision, radio, Internet et presse écrite) et étaient concentrés sur les efforts d'application de la loi.

On reconnaît cependant la nécessité de recourir à des méthodes plus actives permettant de faire appel aux émotions, de jouer sur les normes sociales et de personnaliser les messages en fonction de leurs destinataires. Plus particulièrement, les informateurs clés interrogés sont d'avis que les efforts d'éducation et de sensibilisation devraient mettre davantage l'accent sur les risques majeurs associés à certains comportements problématiques. Certaines provinces disent avoir pu démontrer les conséquences néfastes d'un tel comportement (par exemple les effets sur la performance et les aptitudes de conduite) à l'aide de simulateurs installés dans les écoles. Comme autre stratégie, les répondants ont cité les efforts intensifs en milieu scolaire – une simulation d'accident suivie de discussions et de présentations données par des pompiers, des ambulanciers, des policiers et des professionnels de la santé –, une stratégie employée notamment par des organismes communautaires comme D.I.A.D., ainsi que par les services de police de l'Île-du-Prince-Édouard, l'organisme Élèves ontariens contre l'ivresse au volant (EOCIV) et le Sunnybrook Health Sciences Centre dans le cadre de son programme *Prevent Alcohol and Risk-Related Trauma in Youth* (P.A.R.T.Y.). En Ontario, *The Sweet Life Road Show*, un projet actuel en milieu scolaire, sensibilise les élèves du secondaire aux risques associés à la distraction au volant et aux autres dangers sur la route. Le ministère des Transports de l'Ontario travaille également avec CAA à mettre à jour le site *Ressource sur les routes sécuritaires de l'Ontario* ([www.ontarioroadsafety.ca/fr](http://www.ontarioroadsafety.ca/fr)),

lequel offre notamment un programme volontaire pour tous les élèves de la province, de la maternelle à la 12<sup>e</sup> année. La distraction au volant compte parmi les nombreux sujets abordés.

L'un des constats très positifs dégagés de l'analyse environnementale est que l'organisation des campagnes d'éducation et de sensibilisation est de plus en plus une affaire de collaboration, du moins dans certaines régions. En Colombie-Britannique, certains fournisseurs de téléphonie cellulaire, comme TELUS, ont commencé à s'engager dans la lutte contre la distraction au volant en lançant leurs propres initiatives ou en contribuant aux efforts en cours.

## Législation

On a vu naître partout au pays des lois sur l'utilisation des appareils électroniques portatifs au volant, en particulier les téléphones cellulaires. Selon une enquête pancanadienne menée par le CCATM en 2014, les amendes pour distraction au volant varient en moyenne de 150 à 400 \$ (en dollars canadiens), et quelques territoires ou provinces ont augmenté ou prévoient augmenter ces amendes et/ou imposer des points d'inaptitude, puisque les conducteurs persistent dans ce genre de comportement. Voici un résumé des sanctions imposées pour distraction au volant en 2015.

On a vu naître partout au pays des lois sur l'utilisation des appareils électroniques portatifs au volant, en particulier les téléphones cellulaires.

**Tableau 1 – Sanctions imposées pour distraction au volant au Canada**

Province ou territoire	Description de l'infraction	Amende	Points d'inaptitude
Alberta (Alb.)	Utilisation d'un téléphone cellulaire et de tout autre appareil électronique désigné tenu à la main. D'autres activités sont interdites au volant, comme lire, écrire et faire sa toilette.	287 \$	0
Colombie-Britannique (C.-B.)	Utilisation d'un téléphone cellulaire et de tout autre appareil électronique désigné tenu à la main. Les nouveaux conducteurs* ne peuvent utiliser aucun appareil électronique.	167 \$	3
Manitoba (Man.)	Utilisation de tout appareil électronique tenu à la main.	200 \$	5
Saskatchewan (Sask.)	Utilisation de tout appareil de communication. L'utilisation d'un téléphone cellulaire tenu à la main est interdite tant pour les nouveaux conducteurs que pour les conducteurs expérimentés. L'utilisation d'un téléphone cellulaire mains libres est interdite pour les nouveaux conducteurs seulement.	280 \$	4
Nouveau-Brunswick (N.-B.)	Utilisation d'un téléphone cellulaire tenu à la main et manipulation de tout GPS portatif, appareil de divertissement ou écran autre que d'origine.	172,50 \$	3
Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L.)	Utilisation de tout appareil électronique tenu à la main, y compris les téléphones cellulaires.	De 100 à 400 \$	4
Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.)	Utilisation de tout appareil électronique tenu à la main, y compris les téléphones cellulaires, les ordinateurs portables, les GPS et les appareils audio et vidéo.	322 \$	3
Nouvelle-Écosse (N.-É.)	Utilisation d'un téléphone cellulaire tenu à la main.	De 234 à 579 \$	4
Nunavut (Nt)	Non précisé	Non précisé	Non précisé
Ontario (Ont.)	Utilisation de tout appareil de communication ou de divertissement tenu à la main et manipulation de tout écran sans lien avec la conduite.	De 300 à 1 000 \$	3
Québec (Qc)	Utilisation d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil de communication tenu à la main.	De 115 à 145 \$	4

**Tableau 1 – Sanctions imposées pour distraction au volant au Canada**

Province ou territoire	Description de l'infraction	Amende	Points d'inaptitude
Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.)	Utilisation (parler, texter, regarder l'écran) de tout appareil de communication sans fil tenu à la main, y compris les fonctionnalités suivantes : messages textes, composition d'un numéro, clavardage, courriels et recherche.	De 500 à 1 200 \$	5
Yukon (Yn)	Utilisation (parler, texter, envoyer et recevoir des courriels) de tout appareil tenu à la main. Les nouveaux conducteurs* ne peuvent utiliser aucun appareil électronique.	250 \$	3

\* Conducteurs titulaires d'un permis progressif ou d'apprenti-conducteur.

Sources : CAA, ICBC et CCATM

C.-B. – Office of the Superintendent of Motor Vehicles; Alb. – Ministère des Transports, *Distacted Driving*; Sask. – SGI, *Driver Distraction and Inattention*; Man. – Société d'assurance publique du Manitoba, *Dangers des distractions au volant*; Ont. – Ministère des Transports, *Conduite inattentive*; Qc – Loi modifiant le Code de la sécurité routière/educaloi.qc.ca; N.-É. – Gouvernement de la Nouvelle-Écosse; Î.-P.-É. – Nouvelle loi sur les téléphones cellulaires; T.-N.-L. – *Road Users Guide*; N.-B. – Gouvernement du Nouveau-Brunswick, *Sécurité publique, Distraction au volant*; Yn – Gouvernement du Yukon, Loi révisée sur les véhicules motorisés; Nt – Ministère des Transports.

En résumé, 91 % des participants de l'analyse environnementale rapportent que leur province ou territoire impose entre deux et quatre points d'inaptitude pour les infractions liées à la distraction au volant. Dans les régions où la législation a eu quelques effets visibles selon les répondants, on dit que :

- > moins d'infractions ont été observées;
- > les sanctions imposées sont appropriées compte tenu des infractions.

Récemment, le ministère des Transports de l'Ontario a augmenté l'amende pour distraction au volant à 300 \$ et a ajouté trois points d'inaptitude (MTO, 2015). L'Île-du-Prince-Édouard prévoit faire passer l'amende à 1 000 \$ et le nombre de points d'inaptitude à cinq – aucune opposition à ce projet de loi n'a été rapportée. En Nouvelle-Écosse, l'amende a récemment été augmentée à 176,45 \$ pour une première infraction et peut aller jusqu'à 233,95 \$, plus quatre points d'inaptitude (CBC News, 1<sup>er</sup> février 2015). La Colombie-Britannique a ajouté trois points d'inaptitude à l'amende de 167 \$, qu'elle envisage hausser elle aussi (CTV Vancouver, 27 février 2015).

De nombreux participants de l'analyse environnementale et informateurs clés interrogés s'accordent généralement pour dire que les peines actuelles ne sont pas assez sévères pour induire un changement profond de comportement chez les conducteurs. Ce point de vue est particulièrement marqué chez les services de police : aux dires des agents, les conducteurs voient les contraventions comme des sanctions anodines qui ne sont qu'un « mal nécessaire ». De plus, les répondants conviennent unanimement que les sanctions pécuniaires ne suffisent pas à elles

seules à avoir un effet dissuasif. Lorsqu'on a demandé aux participants de l'analyse d'indiquer si on comptait hausser les amendes ou imposer des points d'inaptitude dans leur région :

- > 63 % ont dit envisager une augmentation des amendes;
- > 91 % ont dit songer à utiliser les points d'inaptitude

L'analyse a permis d'explorer un autre sujet intéressant : l'effet des accidents causés par la distraction au volant sur les primes d'assurance. Le quart (24 %) des répondants croient que les accidents ont effectivement une incidence sur les primes, tandis que près des trois quarts (74 %) n'ont pas sûrs. Toutefois, lorsqu'on leur a demandé si les infractions liées à la distraction au volant devraient faire augmenter les primes, la vaste majorité (85 %) des répondants ont répondu par l'affirmative. Certains informateurs clés interrogés ont suggéré la saisie du véhicule comme sanction pour les récidivistes. Notons cependant que cette sanction n'est pas appliquée de façon uniforme d'une région à l'autre. Dans l'ensemble, les résultats démontrent que la recherche de stratégies efficaces de lutte contre la distraction au volant et d'autres types de sanctions est à l'ordre du jour.



## Résumé

Les résultats issus de l'analyse environnementale et des entrevues menées auprès d'informateurs clés offrent des perspectives importantes sur la distraction au volant et une vue d'ensemble des mesures adoptées par différents secteurs à l'échelle nationale, en plus de situer le problème en contexte. L'analyse met également en lumière un fait préoccupant, soit que la distraction est une cause majeure d'accident comparable à la conduite avec facultés affaiblies. C'est donc dire qu'elle demeurera une priorité au chapitre de la sécurité routière au cours des prochaines années.

Globalement, les approches visant à comprendre et à aborder ce problème sont plutôt semblables d'une région à l'autre, mais les mécanismes, les outils et les données varient quelque peu. Certains obstacles à l'exécution des stratégies sont communs, en particulier le manque de ressources et les priorités concurrentes. En outre, même ceux qui s'attaquent activement au problème ne sont pas toujours bien informés ou au courant des activités menées par les autres organisations de leur région ou des régions voisines, même si des travaux sont en cours ou ont déjà été réalisés. Ce constat suggère qu'en profitant des occasions de communiquer et de collaborer davantage, on pourrait trouver des mesures plus efficaces et uniformes.

Jusqu'à maintenant, les mesures employées pour évaluer le problème et l'efficacité des stratégies sont plutôt limitées et impossibles à comparer d'une région à l'autre. Ces mesures sont souvent axées sur les processus, et les résultats mesurés (comme les données sur les accidents) ne peuvent être directement imputés à des initiatives précises.

Le plus gros des efforts a été déployé dans les campagnes d'éducation et de sensibilisation qui, selon l'analyse environnementale, s'appuient habituellement sur la collaboration, le partenariat et la communication – du moins dans une même région. Il serait utile de chercher à comprendre pourquoi les partenariats multisectoriels fonctionnent et de trouver une façon de reproduire cette approche à l'échelle nationale et pour d'autres stratégies, comme la collecte de données. De même, si les autorités chargées de l'application des lois dans une province ou un territoire collaborent étroitement, elles pourront servir de modèle aux autres secteurs et ainsi multiplier les efforts.

Par ailleurs, il reste beaucoup à faire pour uniformiser davantage les messages véhiculés dans l'ensemble du pays. Les informateurs clés interrogés indiquent que jusqu'ici, les messages ont été plutôt fragmentés et décousus. Par exemple, les campagnes ont été lancées à différents moments de l'année et étaient de tons et de styles variés. De plus, certains messages ont porté sur des sanctions particulières ou ciblé un public précis, tandis que d'autres ont avant tout souligné les risques et les différents comportements liés à la distraction. Bien que tous ces messages soient importants, il est difficile d'en arriver à une base commune de connaissances qui pourrait servir de fondation à des approches fondées sur les normes sociales. De même, on pourrait avoir involontairement embrouillé les choses pour le public et amoindri l'urgence du problème. L'analyse a également révélé un manque flagrant de messages établissant un lien entre la distraction au volant et les piétons et la sécurité au travail.

Pour preuve, bon nombre de provinces et de territoires songent à augmenter les amendes et le nombre de points d'inaptitude ou à imposer d'autres sanctions pour combattre ce problème.

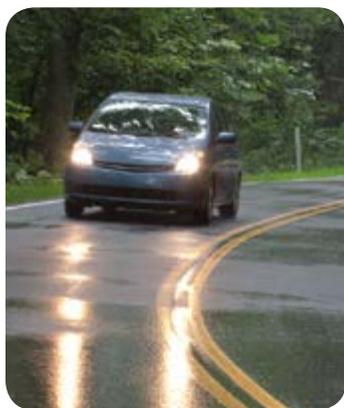
En ce qui a trait aux sanctions actuelles, la majorité des répondants pensent qu'elles ne parviendront peut-être pas à modifier les comportements des conducteurs avec l'ampleur souhaitée, et les jugent donc inadéquates. Pour preuve, bon nombre de provinces et de territoires songent à augmenter les amendes et le nombre de points d'inaptitude ou à imposer d'autres sanctions pour combattre ce problème. Par ailleurs, bien que le lien entre les infractions liées à la distraction au volant et les primes d'assurance soit incertain, les répondants croient que les primes augmentent dans certains cas et sont nombreux à appuyer cette mesure.

En résumé, ces résultats offrent un bon aperçu des types d'activités menées au Canada pour réduire la distraction au volant. Ils précisent en outre les raisons pour lesquelles certaines de ces activités ont plus de succès que d'autres, dressent un tableau des obstacles et révèlent des occasions de renforcer les initiatives et de faire encore plus de chemin.

# CONCLUSIONS

Parmi les principaux constats se dégageant de l'analyse environnementale et des entrevues menées auprès d'informateurs clés, mentionnons les leçons tirées des activités réalisées au Canada jusqu'à maintenant et les occasions d'amélioration d'ici les prochaines années. Les points de vue partagés sont passablement variés et laissent entrevoir une multitude d'idées prometteuses, même si les outils à privilégier ne font pas consensus. Les stratégies et les outils qui pourraient aider le pays à réduire la distraction au volant sont présentés sommairement ci-après.

La vaste majorité des répondants croient qu'il faut d'abord et avant tout améliorer les données pour mieux comprendre l'ampleur et les caractéristiques du problème.



La vaste majorité des répondants croient qu'il faut d'abord et avant tout améliorer les données pour mieux comprendre l'ampleur et les caractéristiques du problème. L'efficacité des stratégies, qu'il s'agisse de lois, d'éducation ou de sanctions, serait étroitement liée à l'accessibilité des données. À défaut de recueillir des données plus nombreuses et de meilleure qualité, il sera difficile de personnaliser les initiatives d'éducation et d'application de la loi en fonction de destinataires précis, soit les personnes qui sont souvent distraites au volant et qui représentent donc la principale préoccupation.

De plus, les répondants s'entendent généralement pour dire que des changements doivent être apportés aux messages d'éducation et de sensibilisation. Ceux-ci devraient notamment mieux faire connaître les risques et accroître la pression sociale en tirant parti des relations interpersonnelles et des normes sociales afin de décourager les comportements fautifs. Des services de police ont affirmé qu'une telle pression existe déjà dans une certaine mesure. Par exemple, les policiers verraient de plus en plus de gens faire signe aux conducteurs distraits aux intersections pour

leur indiquer d'éteindre leur téléphone et de se concentrer sur la route. Une approche constructive et positive permettant aux usagers de la route d'incarner les bons comportements pourrait avoir d'énormes bienfaits, car ces usagers pourraient motiver les autres à éviter les distractions.

Les participants de l'analyse environnementale et les informateurs clés interrogés conviennent également que les stratégies d'application des lois doivent être cohérentes, et que l'imposition immédiate d'une sanction de nature appropriée contribuera grandement aux changements de comportement. Ils soulignent par ailleurs que les conducteurs fautifs doivent être fortement convaincus qu'ils pourraient être repérés et recevoir une sanction, un sentiment que l'on réussira à instaurer par l'application rigoureuse des lois. Toutefois, la sévérité de la sanction qu'il convient d'imposer est encore incertaine. La plupart des provinces et des territoires ont mis en place des amendes ou les ont augmentées, et plusieurs imposent également des points d'inaptitude; toutefois, on ne connaît pas encore les effets à long terme des points d'inaptitude sur les conducteurs qui cumulent plusieurs infractions, et pourraient donc finir par perdre leur permis.

En outre, la nature administrative des sanctions pose un dilemme, en ce sens qu'elle facilite l'application des lois, mais semble du même coup banaliser l'infraction aux yeux des conducteurs pris en faute. En effet, il semblerait que les conducteurs prennent plus au sérieux les infractions liées à la conduite avec facultés affaiblies parce qu'il s'agit d'une infraction criminelle – non pas que les répondants ont suggéré que la distraction au volant soit traitée comme un crime, mais le parallèle aide quand même à illustrer le fragile équilibre qu'il faut atteindre entre les réalités pratiques des lois et les sanctions, entre le comportement problématique et la peine imposée. Autrement dit, il existe un certain « plafond » au-delà duquel les peines deviennent déraisonnables et impraticables, ce qui influencera les stratégies employées pour s'attaquer au problème.

Les stratégies jugées les plus efficaces pour réduire la distraction au volant ont inclus le durcissement des sanctions (58 %) et l'augmentation des primes d'assurance (39 %).

Quand on leur a demandé de nommer les stratégies jugées les plus efficaces pour réduire la distraction au volant, les participants de l'analyse environnementale ont cité le durcissement des sanctions (58 %) et l'augmentation des primes d'assurance (39 %). Les répondants ont également souligné la nécessité de trouver l'équilibre entre la force de dissuasion et le caractère raisonnable des sanctions. De plus, ils reconnaissent que toutes les compagnies d'assurance n'évaluent pas les dossiers des conducteurs chaque année, ce qui signifie que la solution d'augmenter les primes n'est pas la panacée. D'autres stratégies sont évaluées, notamment une application plus stricte des lois (36 %) et une intensification des efforts d'éducation (31 %).



On reconnaît en outre l'utilité potentielle des applications mobiles pour encourager un changement de comportement. Ces applications, telles que One Tap par App Colony, sont de plus en plus courantes, permettent de récompenser les bons coups au lieu de punir les comportements fautifs. Le renforcement positif est une méthode reconnue pour amener les gens à changer de comportement. Or, même si les applications mobiles représentent une solution viable, leur succès dépend grandement de la volonté des utilisateurs, qui est encore incertaine. On croit qu'elles seront adoptées par les conducteurs les plus disposés à modifier leur comportement, surtout parce que les programmes de récompense sont un bon incitatif. Toutefois, on croit aussi que les conducteurs les plus récalcitrants n'iront pas vers ce genre de produit, peu importe les récompenses qui y sont rattachées.

Le recours à la technologie et aux fonctionnalités automatisées serait une autre solution valable, quoique de tels outils ne fassent pas l'unanimité parmi les informateurs clés interrogés. Certains répondants affirment que l'automatisation des contrôles et les contraventions électroniques – des solutions déjà utilisées dans le cas des excès de vitesse et du non-respect des feux rouges – pourraient avoir des bienfaits et accroître l'efficacité et l'uniformité de l'application des lois. Cependant, d'autres disent se soucier de la présence croissante des systèmes avancés d'aide à la conduite, lesquels pourraient réduire les risques de distraction, mais aussi en créer, et ainsi miner les efforts accomplis.

Soulignons en outre un important consensus parmi les informateurs clés interrogés : voir le fruit des initiatives et réduire la distraction au volant de façon appréciable pourraient prendre bien du temps, comme ce fut le cas pour la conduite en état d'ébriété et le port de la ceinture de sécurité. Au cœur des préoccupations se trouve un réel problème de connectivité sociale et de quasi-dépendance au téléphone cellulaire. En effet, certaines personnes ont du mal à éteindre ou à ignorer leur téléphone même si elles sont occupées à autre chose. Les jeunes et les nouveaux

conducteurs seraient les plus faciles à convaincre de changer de comportement, comme dans le cas de la conduite en état d'ébriété. Ainsi, il serait possible de former une génération sensibilisée aux dangers de la distraction au volant.

Pour y arriver, il faudrait se doter d'un ensemble complet d'initiatives et d'approches intégrées fondées sur le partenariat et la collaboration.

En somme, les répondants conviennent que les stratégies de lutte contre la distraction au volant sont actuellement limitées et que le durcissement des sanctions est la mesure numéro un pour réaliser des progrès en ce sens. Pour y arriver, il faudrait se doter d'un ensemble complet d'initiatives et d'approches intégrées fondées sur le partenariat et la collaboration. Tous s'entendent pour dire qu'une seule stratégie ne suffira pas

à produire les effets escomptés sur le comportement des conducteurs. Il faudra plutôt concentrer attention et énergie sur l'élaboration de plusieurs mesures complémentaires et établir des alliances afin de les mettre en œuvre.



# PROCHAINES ÉTAPES

À l'avenir, il faudra regrouper les connaissances et les leçons jusqu'ici tirées des initiatives de lutte contre la distraction au volant et les communiquer à toutes les organisations. Vu la fréquence préoccupante des comportements problématiques, il devient urgent de gagner en efficacité. Un ensemble complet et solide de stratégies à la fois complémentaires et intégrées sera essentiel pour cibler la vaste population de conducteurs et d'autres usagers de la route qui se comportent de façon distraite à divers degrés.

Les campagnes d'éducation et de sensibilisation forment un volet important de cet ensemble de stratégies. Les messages qu'elles véhiculent doivent faire comprendre aux conducteurs que certains des comportements qu'ils adoptent de façon récurrente au volant sont risqués. Il faut convaincre le public que ce genre de comportements, qui auparavant étaient acceptables, ne le sont plus. Les Canadiens ont besoin d'une base commune de connaissances et de messages cohérents sur les risques de la distraction, ses conséquences sur la conduite, et les nouvelles habitudes à prendre. Cette base pourra servir de tremplin à des approches fondées sur les normes sociales. L'accroissement de la collaboration entre les organisations sera une étape décisive à cet égard.

Les campagnes d'éducation et de sensibilisation doivent convaincre le public que ce genre de comportements, qui auparavant étaient acceptables, ne le sont plus.

L'amélioration de nombreux aspects de la collecte de données est une autre stratégie clé pour mieux comprendre le problème et élaborer des contre-mesures efficaces. Bon nombre d'organisations y travaillent déjà. Il faudra également faire plus d'efforts pour communiquer l'information (définitions, indicateurs clés, stratégies de collecte et mesures d'évaluation des résultats). Les mécanismes facilitant cette coordination peuvent avoir des avantages considérables et sont par ailleurs essentiels pour progresser.

En outre, les technologies avancées offrent une foule d'autres possibilités auxquelles on doit s'attarder afin d'en déterminer la faisabilité, les forces, les limites et les obstacles. Plus important encore, une surveillance et un suivi constants du problème de la distraction au volant sont nécessaires pour recueillir toutes les nouvelles

données et les intégrer aux stratégies en cours d'élaboration. Pour parfaire cette stratégie, il faudra faire appel à l'opinion et à l'expertise de divers professionnels d'expérience représentant les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, les autorités chargées de l'application des lois, les professionnels de la santé, l'industrie de l'assurance, le secteur des nouvelles technologies, les établissements d'enseignement et les organismes à but non lucratif. Il faudra aussi entendre le point de vue des représentants de décideurs et de gens d'influence, ainsi que des travailleurs de première ligne dans le domaine de la sécurité routière.

Il est donc nécessaire de mettre sur pied un groupe de travail national polyvalent sur la distraction au volant chargé d'orienter les efforts et de travailler avec les différents secteurs et organisations à créer une stratégie globale adaptée au contexte canadien. Il sera tout aussi important que ce groupe s'engage activement auprès des partenaires municipaux pour veiller à la transposition des initiatives nationales, provinciales et territoriales au niveau municipal.

Désireux de soutenir cette initiative on ne peut plus nécessaire, le Groupe Co-operators limitée a aidé financièrement la FRBR à établir le groupe de travail et à organiser une réunion nationale. La mission du groupe est d'élaborer un plan stratégique qui guidera et aidera à structurer et à coordonner les efforts visant à réduire la distraction au volant. Comme première étape, la FRBR, en partenariat avec D.I.A.D., communique avec les organisations qui réalisent actuellement des travaux afin que les tâches du groupe de travail soient complémentaires et puissent être coordonnées avec les autres activités menées sur le terrain. Puisqu'il y a beaucoup à faire, il est essentiel de communiquer pour maximiser les résultats et la valeur de cette initiative.

L'une des questions qu'il faut examiner davantage, et un jour résoudre, est l'apparente contradiction entre, d'une part, l'attitude et l'opinion du public, et d'autre part, le comportement des usagers de la route.

L'une des questions qu'il faut examiner davantage, et un jour résoudre, est l'apparente contradiction entre, d'une part, l'attitude et l'opinion du public, et d'autre part, le comportement des usagers de la route. Généralement, les sondages d'opinion indiquent que les Canadiens se soucient vraiment de la distraction au volant; en 2010, ils plaçaient les messages textes au premier rang des dangers de la route, devant la conduite en état d'ébriété – qui avait été un sujet d'avant-plan pendant près de vingt ans (Marcoux et al., 2011). Il y a de quoi être dérouter, quand on pense qu'un nombre élevé d'infractions liées à la distraction

au volant sont commises et que les contraventions sont perçues comme un « mal nécessaire ». D'un côté, les lois sur la distraction au volant bénéficient d'un appui énorme; de l'autre, bien des conducteurs semblent penser que ces lois devraient s'appliquer uniquement « aux autres ». Autrement dit, la solution au problème repose en partie sur la correction d'une perception erronée et répandue, soit

que certains conducteurs se croient « meilleurs » que les autres. Or, même les meilleurs conducteurs et autres usagers de la route ne peuvent se protéger lorsqu'ils détournent leur attention de leur conduite : voilà le message qui doit être martelé.

Le nombre élevé de contraventions distribuées au Canada et de conducteurs qui cumulent les infractions suggère l'existence d'un bassin de conducteurs récalcitrants qui ne modifieront pas leur comportement sous l'effet des sanctions actuelles. Ce bassin doit être ciblé davantage à l'aide d'efforts intensifs. Vu la nécessité d'imposer des peines raisonnables permettant aussi aux policiers de faire appliquer les lois de façon efficace et uniforme, les peines progressives (l'approche prédominante à l'heure actuelle) ne sont pas adéquates à long terme. Les grandes leçons tirées des autres comportements dangereux sur la route se révèlent instructives et ne devraient pas être mises de côté. Certaines mesures peuvent compromettre la sécurité routière en faisant augmenter le nombre de récidivistes qui perdent leur droit de conduire, mais qui, selon les études, continuent quand même à le faire. Il faut donc trouver d'autres stratégies et des contre-mesures pour bien préparer le Canada au cas où les amendes progressives et les points d'inaptitude ne produiraient pas les effets escomptés – un défi que le groupe de travail national pourra aider à relever.

Le nombre élevé de contraventions distribuées au Canada et de conducteurs qui cumulent les infractions suggère l'existence d'un bassin de conducteurs récalcitrants qui ne modifieront pas leur comportement sous l'effet des sanctions actuelles.

# BIBLIOGRAPHIE

Bailey, I. (2015). « B.C. Coroners Service to review how to further reduce driver deaths. », *The Globe and Mail*. Consulté en octobre 2015. [www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/bc-sees-fewer-young-driver-deaths-but-coroner-calls-for-review-of-licensing-system/article22931798/](http://www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/bc-sees-fewer-young-driver-deaths-but-coroner-calls-for-review-of-licensing-system/article22931798/)

Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). (2015). Bulletin de l'automne. Consulté en octobre 2015. [ccmta.ca/images/publications/pdf//CCMTA-newsletter-fall2015-v10.pdf](http://ccmta.ca/images/publications/pdf//CCMTA-newsletter-fall2015-v10.pdf)

CBC News. (1<sup>er</sup> février 2015). « Texting and driving fines increase in Nova Scotia. ». Diffusé le 1<sup>er</sup> février 2015 à 12 h 04. Consulté en octobre 2015. [www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/nova-scotia-texting-while-driving-penalties-increasing-1.2784286](http://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/nova-scotia-texting-while-driving-penalties-increasing-1.2784286)

CBC News. (23 février 2015). « Undercover police operations target drivers with cellphones in hand. » Vidéo diffusée le 23 février 2015 à 11 h 49. [www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/undercover-police-operations-target-drivers-with-cellphones-in-hand-1.2967238](http://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/undercover-police-operations-target-drivers-with-cellphones-in-hand-1.2967238)

CTV Vancouver. (27 février 2015). « Increased infractions not deterring distracted drivers. » Vidéo diffusée le 27 février 2015 à 3 h 21 HNP. Consulté en 2015. [wc.ctvnews.ca/increased-infractions-not-deterring-distracted-drivers-1.2257486](http://wc.ctvnews.ca/increased-infractions-not-deterring-distracted-drivers-1.2257486)

Jeffords, S. (2015). « Majority of fatal crashes preventable: OPP. » *Toronto Sun*. Consulté en octobre 2015. [www.torontosun.com/2015/02/09/majority-of-fatal-crashes-preventable-opp](http://www.torontosun.com/2015/02/09/majority-of-fatal-crashes-preventable-opp)

Jonah, B. (2014). *Use of Electronic Communication Devices by Canadian Drivers: Combined Urban/Rural Sites*. Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA).

Klauer, S. G., Dingus, T. A., Neale, V. L., Sudweeks, J.D., and Ramsey, D. J. (2006). *The Impact on Driver Inattention on Near-Crash/Crash Risk: An Analysis Using the 100-Car Naturalistic Driving Study Data*. DOT HS 810 594. National Highway Traffic Safety Administration. Washington, DC.

Larkins, D. (2015). « Should cellphone-using cyclists be ticketed? » *Winnipeg Sun*. Consulté en octobre 2015. [www.winnipeg.sun.com/2015/03/16/should-cellphone-using-cyclists-be-ticketed](http://www.winnipeg.sun.com/2015/03/16/should-cellphone-using-cyclists-be-ticketed)

Manitoba Public Insurance (MPI). (2014). *Focus on the Road*. Consulté en octobre 2015. [www.mpi.mb.ca/en/PDFs/Distracted-Driving.pdf](http://www.mpi.mb.ca/en/PDFs/Distracted-Driving.pdf)

Marcoux, K.D., Vanlaar, W.G.M., & Robertson, R.D. (2012). *The Road Safety Monitor 2011: Distracted Driving Trends*. Traffic Injury Research Foundation. Ottawa, Canada.

Ministry of Transportation Ontario (MTO). (Septembre 2015). *Distracted Driving*. Consulté le 30 septembre 2015. [www.mto.gov.on.ca/english/safety/distracted-driving.shtml](http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/distracted-driving.shtml)

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2015). *Traffic Safety Facts Research Note*. (Report No. DOT HS 812 197).

Ramsay, C. (2015). « Alberta considers tougher legislation on distracted driving. », Global News. Vidéo diffusée le 4 février 2015 à 20 h 56. Consulté en octobre 2015. [globalnews.ca/news/1812672/province-considering-tougher-legislation-on-distracted-driving/](http://globalnews.ca/news/1812672/province-considering-tougher-legislation-on-distracted-driving/)

Ranney, T.A. (2008). *Driver Distraction: A Review of the Current State of Knowledge*. Technical Report DOT HS 810 787. National Highway Traffic Safety Administration. U.S Department of Transportation. Washington, DC.

Schick, Lisa (2015). « Some Sask. Drivers still texting behind the wheel », News Talk 980 CJME. Consulté en octobre 2015. [panow.com/article/499221/some-sask-drivers-still-texting-behind-wheel](http://panow.com/article/499221/some-sask-drivers-still-texting-behind-wheel)

Singh, I. (13 février 2015). « Deaths on Manitoba highways hit 30-year low in 2014, following trend », *Winnipeg Free Press*. Consulté en mai 2015. [www.winnipegfreepress.com/local/deaths-on-manitoba-highways-hit-30-year-low-in-2014-following-trend-291806991.html](http://www.winnipegfreepress.com/local/deaths-on-manitoba-highways-hit-30-year-low-in-2014-following-trend-291806991.html)

Victor, T., Dozza, M., Bårgman, J., Boda, C.N., Engström, J. & Flannagan, C. (2015). *Analysis of Naturalistic Driving Study Data: Safer Glances, Driver Inattention, and Crash Risk* (SHRP Safety Research, Report S2-S08A-RW-1). Transportation Research Board of the National Academies. ISBN: 978-0-309-27423-4. National Academy of Sciences. Consulté en ligne à [onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2\\_S2-S08A-RW-1.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2_S2-S08A-RW-1.pdf)

# ANNEXE A – PARTICIPANTS

Voici la liste des organisations ayant répondu à temps à l'analyse environnementale (sondage en ligne), ainsi que leur province ou territoire.

Nota : Certaines organisations étaient représentées plus d'une fois, mais leur nom ne figure qu'à une seule reprise dans la liste.

## Organismes gouvernementaux

Alberta Transportation	Alberta
Office of Traffic Safety	Alberta
Ville de Surrey	Colombie-Britannique
RoadSafetyBC	Colombie-Britannique
Division de la sécurité routière du ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure	Île-du-Prince-Édouard
Direction des services législatifs et réglementaires	Manitoba
Infrastructure et Transports Manitoba	Manitoba
Ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure	Nouvelle-Écosse
Ville d'Ottawa	Ontario
Ministère des Transports	Ontario
Transports Canada	Ontario

## Autorités chargées de l'application des lois

Service de police de Delta	Colombie-Britannique
Service de police d'Oak Bay	Colombie-Britannique
Service de police d'Ottawa	Ontario
Gendarmerie royale du Canada (GRC)	Colombie-Britannique
GRC de Campbell River	Colombie-Britannique
Service de police de Saanich	Colombie-Britannique
Service de police de Vancouver	Colombie-Britannique

## Organismes d'assurance

Bureau d'assurance du Canada (BAC)	Colombie-Britannique
Insurance Corporation of British Columbia (ICBC)	Colombie-Britannique
Société d'assurance publique du Manitoba	Manitoba

## Établissements d'enseignement

Unité de recherche et de prévention des blessures de l'Université de la Colombie-Britannique	Colombie-Britannique
--	----------------------

## Organismes non gouvernementaux

Safety Services Newfoundland Labrador	Terre-Neuve-et-Labrador
arrive alive DRIVE SOBER	Ontario
L'Association motocycliste canadienne	Ontario
Sunnybrook Health Sciences Centre	Ontario







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

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario)

Canada K2P 0B4

[www.tirf.ca](http://www.tirf.ca)

Numéro sans frais : 1-877-238-5235

Télécopieur : 613-238-5292

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré : 10813 5641 RR0001