

TIRF



COLLISIONS MORTELLES CAUSÉES PAR LA DISTRACTION, 2000 À 2016

Fondation de recherche sur les blessures de la route, septembre 2019

Par : Steve Brown, Ward G.M. Vanlaar, et Robyn D. Robertson

Introduction

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

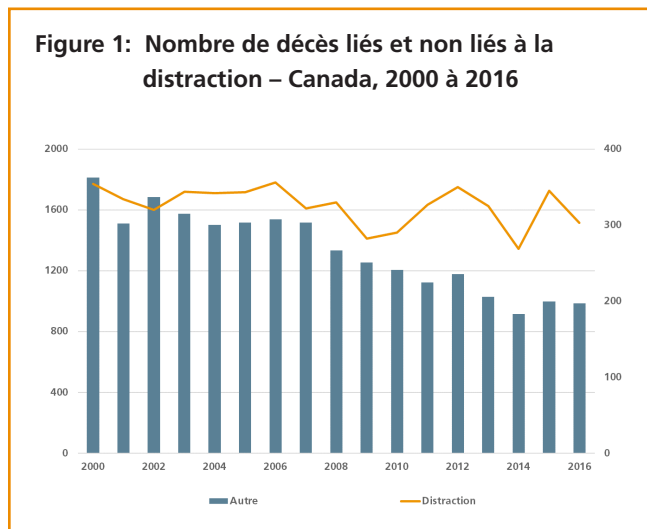
Le présent feuillet d'information, commandité par Desjardins, présente l'ampleur du rôle joué par la distraction des conducteurs dans les décès causés par une collision d'automobile au Canada de 2000 à 2016 ainsi que les tendances en la matière. Il puise dans la base de données nationale sur les collisions mortelles de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR). On y examine les tendances quant au rôle de la distraction chez le conducteur dans les collisions mortelles et les caractéristiques des conducteurs ayant perdu la vie en raison de leur distraction¹. Y sont également abordées les caractéristiques des collisions mortelles causées par la distraction, telles que l'heure, le jour de la semaine, la saison et le nombre de personnes dans le véhicule.

Un décès est considéré comme lié à la distraction si au moins un des conducteurs impliqués dans la collision, survivant ou non, était distrait. Cet état peut être déterminé selon les données du rapport de police dans la collision, ou les explications du coroner ou du médecin légiste. Un conducteur distrait décédé est défini comme une personne morte des suites d'une collision et considérée comme ayant été distraite pendant ou juste avant l'impact. Dans ce feuillet, la FRBR tient pour acquis que la seule présence de la distraction lui confère un rôle, ce qui ne signifie pas qu'elle a été la principale ni la seule cause de la collision.

La distraction au volant est typiquement associée au fait de téléphoner ou de texter, mais d'autres comportements ou événements peuvent distraire les conducteurs, comme l'utilisation d'appareils de divertissement ou de communication, l'interaction avec les passagers ou le fait de manger, de fumer ou de faire sa toilette au volant. Il faut également noter qu'un enquêteur peut qualifier un conducteur de « distrait et inattentif », ce qui indique que ce dernier a fait montre d'un manque d'attention sans qu'aucune source précise de distraction soit indiquée.

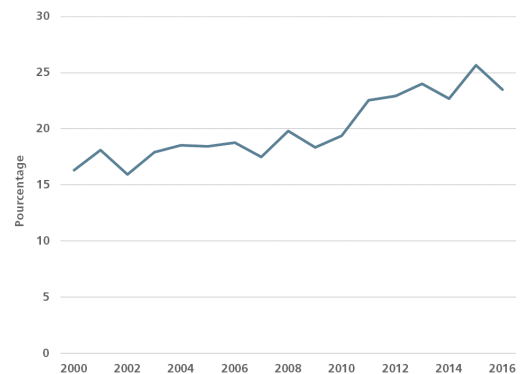
Tendances en matière de distraction au volant au fil du temps dans l'ensemble des victimes décédées

La figure 1 présente le nombre de décès liés ou non à la distraction au volant au Canada entre 2000 et 2016. La ligne continue représente les décès non liés à la distraction et se rapporte à l'axe gauche, tandis que les barres verticales représentent les décès liés à la distraction et se rapportent à l'axe droit. Au cours de ces 17 années, le nombre de décès liés à la distraction a d'abord graduellement diminué, passant de 354 en 2000 à un plancher de 269 en 2014, avant de remonter à 345 en 2015, puis de redescendre à 303 en 2016. Quant au nombre de décès non liés à la distraction, il a constamment diminué, passant de 1 813 en 2000, à 985 en 2016. La comparaison entre la diminution constante du nombre de décès non liés à la distraction d'une part et la fluctuation du nombre de décès liés à la distraction des dix dernières années d'autre part indique que les décès liés à la distraction au volant sont un problème grandissant.



La figure 2 présente le pourcentage des décès lors d'une collision de la route de 2000 à 2016 dans lesquels était impliqué un conducteur distrait, que celui-ci y ait perdu la vie ou non. En 2000, au moins un conducteur distrait était impliqué dans 16,3 % des collisions mortelles. Ce pourcentage a atteint un sommet en 2015, alors que le quart (25,7 %) des collisions mortelles étaient liées à la distraction, avant de redescendre à 23,5 % en 2016.

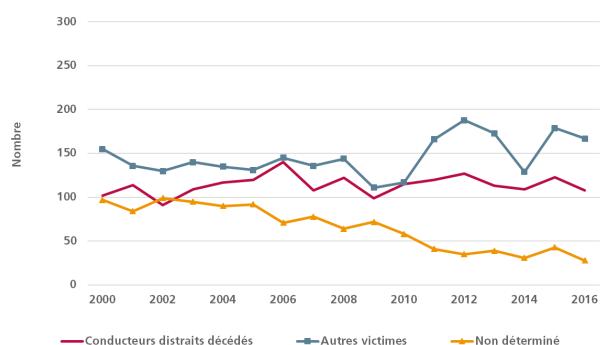
Figure 2: Pourcentage des décès impliquant une distraction – Canada, 2000 à 2016



Dans la figure 3, le nombre de décès liés à la distraction survenus de 2000 à 2016 est divisé en trois catégories correspondant à trois situations, soit :

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

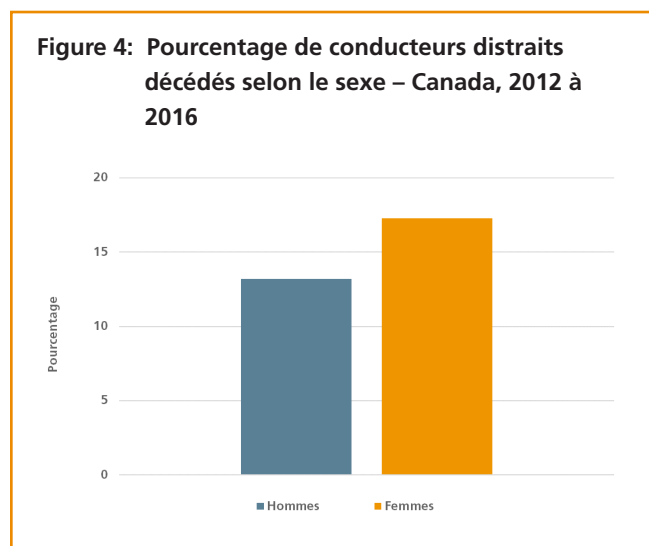
Figure 3: Nombre de décès par catégorie de distraction – Canada, 2000 à 2016



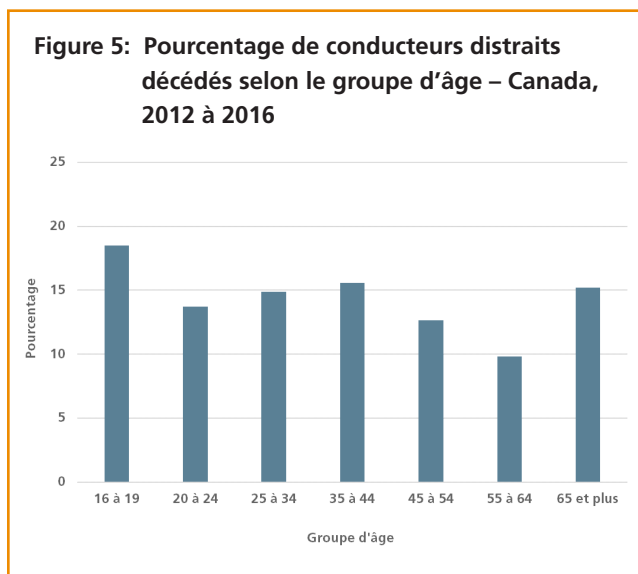
Le nombre de conducteurs distraits décédés est passé de 102 en 2000 à un sommet de 140 en 2006, avant de descendre à 108 en 2016. Pendant la quasi-totalité des 17 années, la plupart des collisions mortelle ont été causées par la distraction du conducteur non décédé; par exemple, le nombre de décès liés à la distraction de l'autre conducteur (survivant) a été de 155 en 2000, s'est élevé à 188 en 2012, puis est descendu à 167 en 2016. Le nombre de décès pour lesquels on ne sait pas quel conducteur était distrait est passé de 97 en 2000 à 28 en 2016. Cette diminution peut s'expliquer en partie par le fait que les données disponibles sur le rôle de la distraction selon le type de conducteur sont devenues plus complètes dans les dernières années.

Caractéristiques des conducteurs distraits décédés

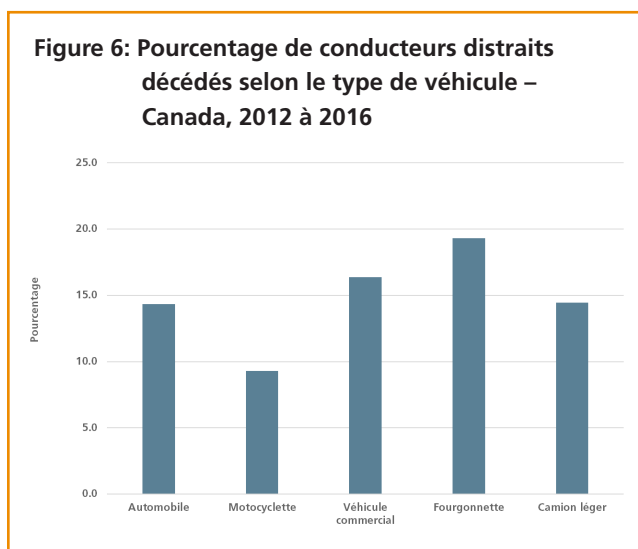
La présente section examine les caractéristiques démographiques des conducteurs décédés à la suite d'une collision sur une autoroute afin de mesurer les variations de distraction selon le sexe, le groupe d'âge et le type de véhicule sur une période de cinq ans (2012 à 2016). La figure 4 montre que 17,3 % des conductrices décédées étaient distrait contre 13,2 % des conducteurs décédés.



La figure 5 présente le pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le groupe d'âge. Les gens âgés de 16 à 19 ans (18,5 %), de 35 à 44 ans (15,6 %) et de 65 ans et plus (15,2 %) sont les plus susceptibles d'avoir été distraits, alors que 9,8 % des conducteurs distraits décédés étaient âgés de 55 à 64 ans.



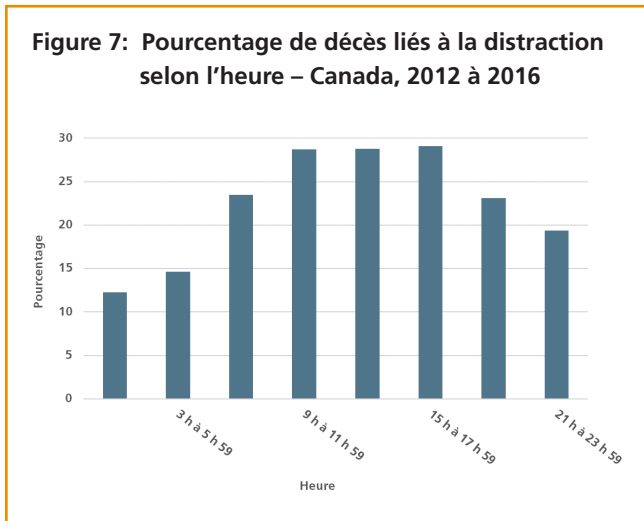
La figure 6 présente le pourcentage de conducteurs distraits décédés selon le type de véhicule. Les conducteurs de fourgonnettes décédés (19,3 %) avaient deux fois plus de chances d'être distraits que les motocyclistes (9,3 %). Il est à noter que parmi les conducteurs de véhicules commerciaux (poids lourds et semi-remorques) décédés pendant la période de cinq ans, 16,4 % étaient distraits lors du collision.



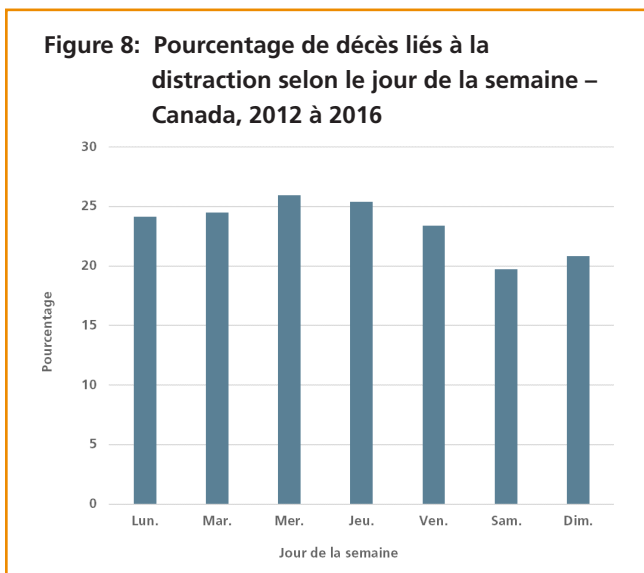
Caractéristiques des collisions mortelles liées à la distraction

La présente section examine la fréquence des collisions mortelles liées à la distraction pendant la même période (2012 à 2016) selon diverses caractéristiques des collisions, à savoir l'heure, le jour de la semaine, la saison et le nombre d'occupants du véhicule.

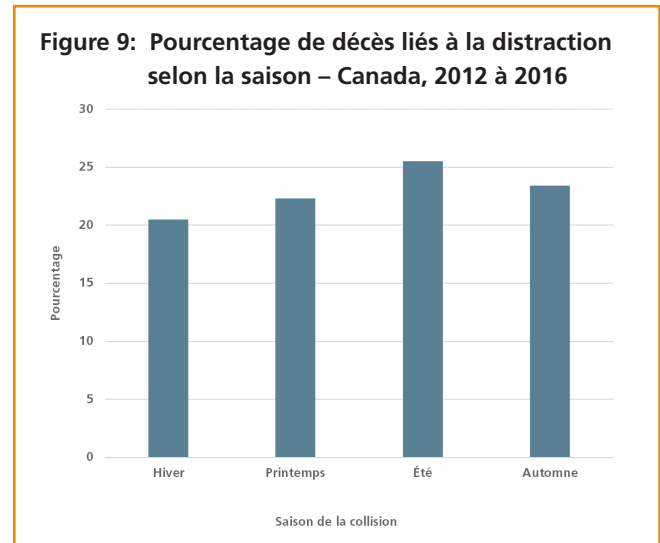
La figure 7 présente le pourcentage de décès liés à la distraction selon l'heure du collision, le tout regroupé en périodes de trois heures (ex. : de minuit à 2 h 59). Les deux périodes entre minuit et 6 h sont celles où le plus faible pourcentage de décès causés par des collisions liées à la distraction a eu lieu. Une plus grande proportion a eu lieu pendant la journée. La période pendant laquelle la plus grande proportion de personnes a perdu la vie lors d'une collision causée par la distraction (29,1 %) était de 15 h à 17 h 59, après quoi le pourcentage diminue.



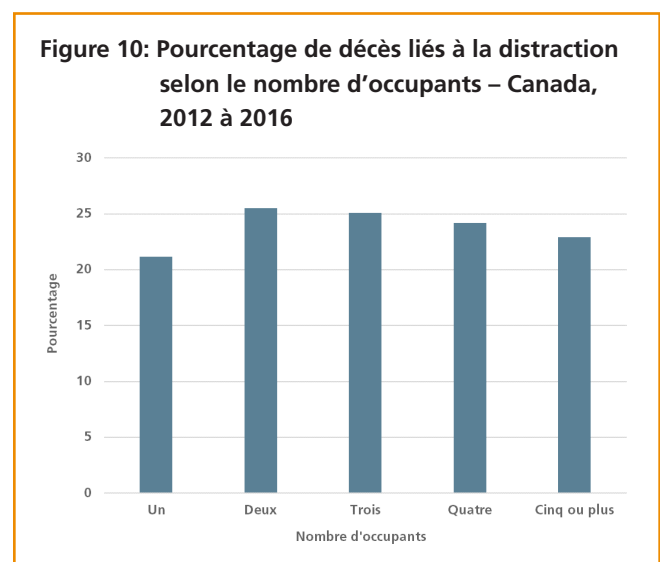
La figure 8 indique le pourcentage de décès liés à la distraction selon le jour de la semaine. Ce pourcentage augmente au début de la semaine, passant de 24,2 % le lundi à 25,9 % le mercredi. On observe ensuite une diminution constante jusqu'au samedi, jour où 19,7 % des décès étaient liés à la distraction.



La figure 9 montre le pourcentage de décès liés à la distraction selon la saison. Les mois sont regroupés ainsi : printemps (mars à mai), été (juin à août), automne (septembre à novembre) et hiver (décembre à février). Le plus grand pourcentage de décès liés à la distraction a eu lieu en été (25,5 %), comparativement à 23,4 % en automne, à 22,3 % au printemps et à 20,5 % en hiver.



La figure 10 indique le pourcentage de conducteurs et de passagers décédés lors d'une collision liée à la distraction selon le nombre d'occupants dans le véhicule. Les véhicules à deux occupants étaient les plus susceptibles (25,5 %) d'être impliqués dans une collision mortelle liée à la distraction, comparativement à 21,0 % des véhicules à un seul occupant. C'est pour les véhicules comptant cinq occupants ou plus que le taux de collisions mortelles liées à la distraction était le plus bas (19,8 %).



Conclusions

Bien que le nombre de décès liés à la distraction au volant ne se soit pas accru substantiellement de 2000 à 2016, la proportion des décès où la distraction a joué un rôle a augmenté. Cette situation est en grande partie attribuable à la diminution du nombre de décès non liés à la distraction, c'est-à-dire du dénominateur. En d'autres termes, la bonne tendance des décès non liés à la distraction n'est pas apparente dans la tendance des décès liés à la distraction. De plus, au cours de la période de 17 ans, plus de décès ont été causés par la distraction du conducteur survivant que par celle du conducteur décédé. Ainsi, contrairement aux conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool, les conducteurs distraits causent plus souvent la mort d'autres usagers de la route que la leur.

Au cours de la période de cinq ans (2012 à 2016), un plus grand nombre de femmes que d'hommes se sont trouvées parmi les conducteurs distraits décédés. Cela peut étonner, puisque les femmes, selon les données autodéclarées, sont moins susceptibles de s'adonner à des comportements distrayants (Lyon et autres, 2019). Comme un plus grand nombre de conducteurs décédés de sexe masculin ont obtenu un résultat positif au test d'alcoolémie, il est possible que la distraction n'ait pas été indiquée comme ayant joué un rôle dans la collision lorsque les facultés affaiblies par l'alcool étaient aussi en jeu (Robertson et autres, 2017), ce qui pourrait biaiser les données en gonflant la proportion de femmes décédées des suites d'une collision liée à la distraction.

Il est probable que les conducteurs âgés de 16 à 19 ans soient plus susceptibles d'être distraits en raison de leur manque d'expérience de conduite, et que ceux de 65 ans et plus soient plus enclins à la distraction en raison de facultés cognitives affaiblies. Même si la distraction a été plus fréquente que la moyenne chez les conducteurs décédés âgés de 16 à 19 ans et de 65 ans et plus, les conducteurs âgés de 35 à 44 ans présentaient eux aussi un haut pourcentage de distraction. On peut croire que ce groupe d'âge est moins perturbé par la conduite que les gens plus jeunes ou plus âgés. Le pourcentage élevé pourrait s'expliquer par le fait que les conducteurs âgés de 35 à 44 ans sont exposés à un plus grand risque d'être impliqués dans une collision liée à la distraction puisqu'ils conduisent plus souvent

que les conducteurs plus jeunes ou plus âgés. Un suivi sera nécessaire pour voir si ce groupe d'âge continue d'être surreprésenté parmi les conducteurs distraits décédés. De même, des études supplémentaires doivent être menées pour déterminer si la surreprésentation des conducteurs de fourgonnettes se maintient parmi les personnes décédées, et pourquoi.

Un plus grand pourcentage de décès liés à la distraction a eu lieu à la fin de l'après-midi qu'à d'autres moments de la journée, et ces décès sont plus fréquents en semaine qu'en fin de semaine. Les conducteurs sont probablement plus susceptibles d'être distraits par d'autres priorités durant les heures de travail qu'à d'autres moments. De plus, comme il y a plus de collisions liées à la consommation d'alcool le soir et la fin de semaine, la distraction est peut-être citée plus souvent comme un facteur en cause dans les collisions mortelles qui se produisent en dehors de ces deux périodes. La présence de deux, trois ou quatre passagers à bord d'un véhicule semble aussi augmenter le risque de collision liée à la distraction, même si la différence avec les véhicules à un seul occupant n'est pas si marquée. Les conducteurs devraient donc être conscients des risques potentiels de distraction au volant sans égard au nombre d'occupants.

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

Références

Lyon, C., Vanlaar, W. et Robertson, R. (2019). « Attitudes et pratiques liées à la distraction au volant, 2004 à 2018 : résultats du Sondage sur la sécurité routière de 2018 de la Fondation de recherches sur les blessures de la route », Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 2010, Ottawa, Ontario, Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

Robertson, R.D., Bowman, K. et Brown, S.W. (2017). Distraction au volant : plan d'action national. Ottawa, Ontario, Fondation de recherches sur les blessures de la route et Drop It And Drive^{MD}.

¹ Les données de 2013 à 2016 sur les décès en Colombie-Britannique n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce feuillet. En conséquence, les données canadiennes ont été recalculées pour exclure cette province et faire des comparaisons justes.

Fondation de recherche sur les blessures de la route

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

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

171, rue Nepean, bureau 200
Ottawa, Ontario, K2P 0B4
Téléphone : (877) 238-5235
Télécopieur : (613) 238-5292
Courriel : tirf@tirf.ca
Site Web : tirf.ca
ISBN: 978-1-988945-91-0

Remerciements:

La production de cet feuillet d'information a été rendue possible grâce au parrainage de Desjardins. Les données utilisées dans cet feuillet d'information proviennent de la base de données nationale sur les décès de la FRBR, qui est également gérée avec un financement de Desjardins.



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