

TIRF



SONDAGE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2018 : ATTITUDES ET PRATIQUES LIÉES À LA DISTRACTION AU VOLANT, 2004 À 2018

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

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

Introduction

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

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

La distraction au volant fait maintenant partie des problèmes majeurs de sécurité routière dans le monde entier, et les appareils mobiles, tout comme la technologie intégrée, est au cœur des discussions. On estime qu'en Amérique du Nord,

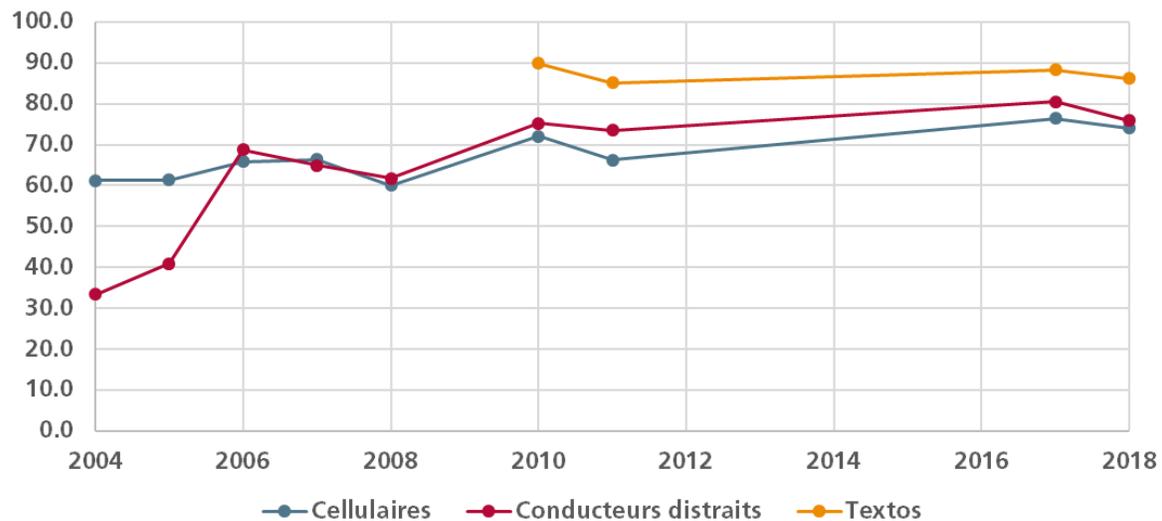
la distraction joue un rôle dans environ 20 à 30 % des collisions de véhicules motorisés (Bowman et Robertson, 2016).

Selon une comparaison des habitudes autodéclarées des conducteurs du Canada, des États-Unis et d'Europe (Woods-Fry et autres, 2018), les Canadiens sont moins susceptibles de déclarer avoir tenu un appareil mobile à l'oreille pour parler tout en conduisant (25 % au Canada, 49,7 % aux États-Unis et 37,8 % en Europe). Dans le cadre de la même étude, beaucoup plus de conducteurs américains ont indiqué avoir envoyé un texto ou un courriel au volant que de conducteurs canadiens et européens (35,3 % aux États-Unis, 24,0 % au Canada et 27,2 % en Europe). De même, une forte variation a été observée pour la lecture d'un texto ou d'un courriel au volant, et les Canadiens sont ceux qui ont le moins souvent indiqué ce comportement (29,4 % au Canada, 41,6 % aux États-Unis et 36,4 % en Europe).

Perception de la distraction au volant

En 2018, on a demandé aux répondants canadiens d'indiquer à quel point ils voyaient comme des problèmes la distraction, l'utilisation d'un téléphone cellulaire tenu ou mains libres et l'envoi de textos au volant (les mêmes questions ont été posées lors des années précédentes). Les choix de réponses allaient de 1 (pas un problème du tout) à 6

Figure 1: Pourcentage des répondants préoccupés par la distraction au volant – Canada, 2004 à 2018



(problème extrêmement grave); dans les résultats, seuls les répondants ayant choisi 5 ou 6 ont été considérés comme préoccupés.

Somme toute, 74,0 % des répondants ont indiqué être préoccupés par l'utilisation de téléphones cellulaires au volant; 75,9 %, par la distraction au volant; et 86,2 %, par l'envoi de textos au volant.

La figure 1 montre le pourcentage des répondants préoccupé par chaque problème de 2004 à 2018. Les données manquantes s'expliquent par le fait que les questions n'ont pas toutes été posées chaque année.²

Les préoccupations au sujet de la distraction au volant ont considérablement augmenté, passant de 33,4% en 2004 à 75,9% en 2018, avec un pic de 80,5% en 2017.

On constate une montée spectaculaire de la tendance à percevoir la distraction au volant comme un problème : de 33,4 % en 2004, elle est passée à 75,9 % en 2018, après un sommet de 80,5 % en 2017. Il faut toutefois noter que la formulation de la question a changé de 2005 à 2006; en 2004 et en 2005, elle précisait des causes de distraction (lecteur de cassette, lecteur CD, radio), tandis qu'en 2006, elle ne parlait que de la distraction au volant sans préciser autre chose. Ce changement peut expliquer le bond des résultats de 2005 à 2006, soit de 40,9 % à 68,7 %. Les

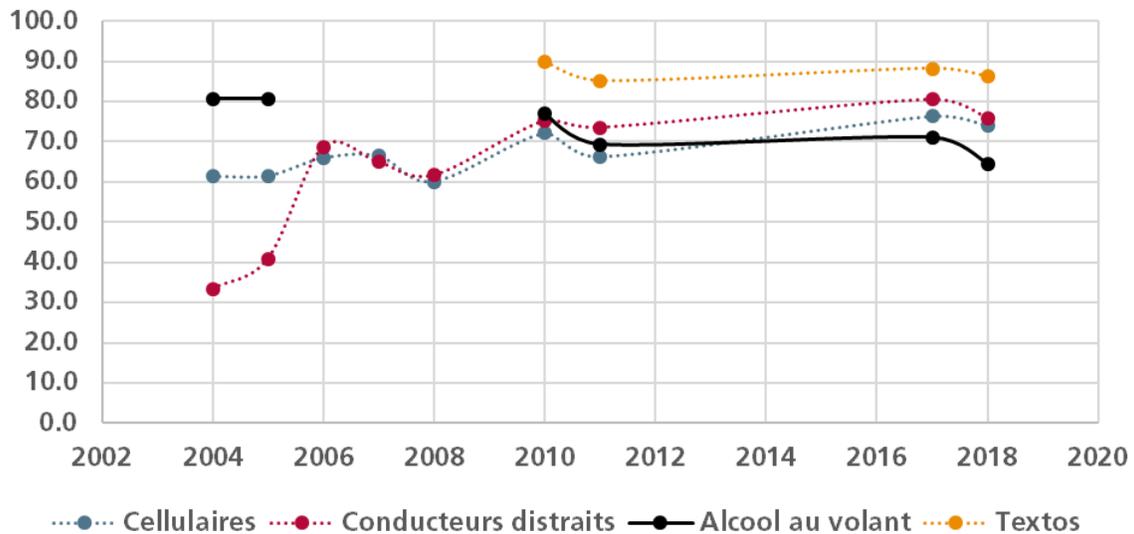
résultats de 2010 à 2018 sont statistiquement différents des résultats antérieurs à 2010.

Quant aux préoccupations relatives à l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant, on observe une hausse plus modérée mais significative : de 61,3 % en 2004, le taux est passé à 74,0 % en 2018 après un sommet de 76,4 % en 2017. Les résultats de 2017 et 2018 sont statistiquement différents de ceux des années précédentes, à l'exception de 2010.

La tendance à percevoir l'envoi de textos au volant comme un problème est passée de 89,9 % en 2010 à 86,2 % en 2018, avec un plancher de 85,1 % en 2011. Ainsi, dans l'ensemble, les taux de préoccupation relatifs à l'envoi de textos, à l'utilisation d'un téléphone cellulaire et à la distraction au volant ont été assez stables de 2010 à 2018 après une hausse plus marquée de 2004 à 2010.

Pour comparer la distraction au volant avec d'autres problèmes de sécurité routière, les préoccupations à son égard ont été opposées aux préoccupations autodéclarées dans le Sondage sur la sécurité routière quant à l'alcool au volant. La figure 2 indique le pourcentage de répondants pour qui l'alcool au volant représentait un problème pour les années où des données existent par rapport à la distraction au volant. Le taux de préoccupation liée à l'alcool au volant est passé de 80,6 % en 2004 à 64,5 % en 2018. De fait, la distraction au volant représente maintenant un problème plus grave que l'alcool au volant aux yeux des Canadiens, même si les deux comportements sont perçus comme des problèmes de taille.

Figure 2: Comparaison des pourcentages de répondants préoccupés par la distraction au volant et par l'alcool au volant – Canada, 2004 à 2018



Perception du danger de la distraction au volant

Pour sonder les attitudes des Canadiens à l'égard des risques inhérents à la distraction au volant, la FRBR a demandé aux répondants d'indiquer à quel point ils étaient en accord ou en désaccord avec différents énoncés sur l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant, que voici :

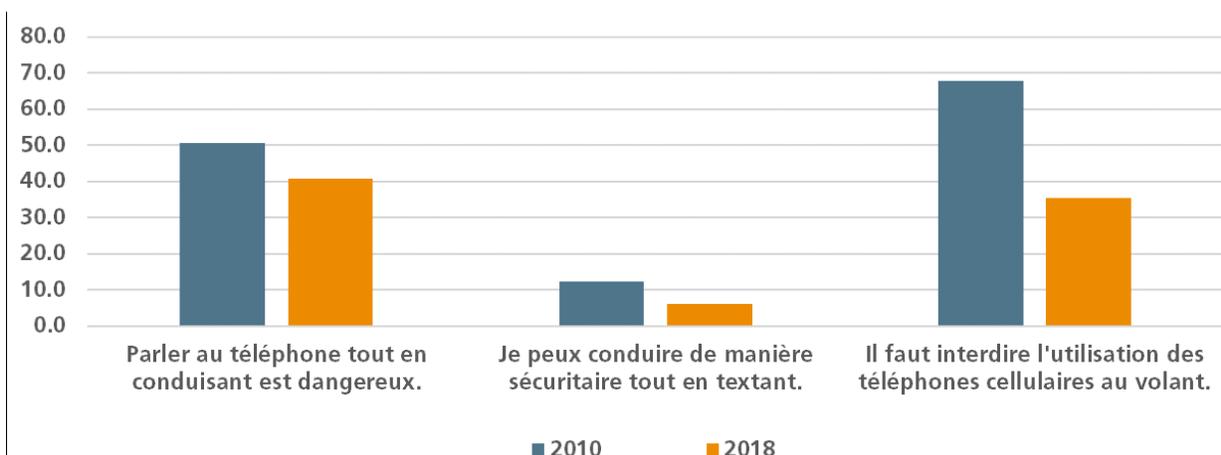
1. Parler au téléphone tout en conduisant est dangereux, que l'appareil soit mains libres ou non;

2. Je peux conduire de manière sécuritaire tout en textant; et,

3. Il faut interdire l'utilisation des téléphones cellulaires et des appareils mains libres au volant.

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

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





Moins de la moitié des répondants (40,9 %) ont indiqué être d'accord avec le fait que parler au téléphone tout en conduisant est dangereux, que l'appareil soit mains libres ou non, et 35,3 % étaient d'avis qu'il faut interdire l'utilisation des téléphones cellulaires au volant. La proportion de conducteurs ayant indiqué percevoir ce comportement comme dangereux et en soutenant l'interdiction a diminué de façon importante au fil du temps : en 2010, 50,5 % étaient d'accord avec le fait que ce comportement était dangereux, et 67,7 % avec le fait qu'il devrait être interdit (Robertson et autres, 2011). Par contre, en 2018, seulement 6,0 % étaient d'accord avec le fait qu'ils pouvaient conduire de manière sécuritaire tout en textant, contre 12,2 % en 2010 (Robertson et autres, 2011) : une différence statistiquement significative. Ces

données autodéclarées suggèrent qu'au fil du temps, les conducteurs sont devenus plus à l'aise d'utiliser leur téléphone au volant pour parler, mais moins à l'aise de texter.

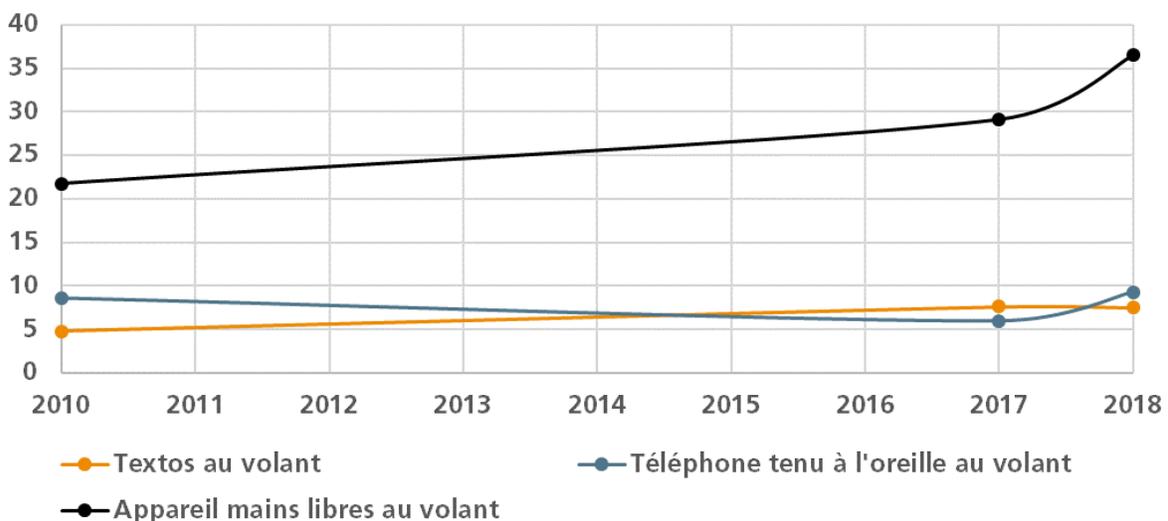
L'incidence du sexe et de l'âge sur les réponses des participants a été évaluée au moyen de modèles de régression logistique. Il en est ressorti que les femmes étaient 31 % plus susceptibles que les hommes d'être d'accord avec le fait que parler au téléphone au volant est dangereux (appareil tenu ou mains libres), et que chaque tranche de 10 ans était 40 % plus susceptible d'être d'accord que la tranche précédente.

Fréquence de la distraction au volant

En 2018, les répondants devaient indiquer la fréquence à laquelle ils utilisaient leur téléphone cellulaire au volant pour parler avec un appareil mains libres, parler avec un appareil tenu ou texter. La même question a été posée en 2010 et en 2017. La figure 4 illustre les réponses au fil du temps. Les choix de réponses allaient de 1 (jamais) à 6 (très souvent); dans les résultats, les répondants ont été considérés comme s'adonnant souvent à des activités distrayantes au volant s'ils ont répondu 4, 5 ou 6.

En 2018, 36,5 % des répondants ont indiqué parler souvent au téléphone au volant avec un appareil mains libres; 9,3 %, parler souvent au téléphone au volant avec un appareil tenu; et 7,5 %, texter souvent au volant. En comparaison, en 2010, 21,7 % des répondants ont indiqué parler souvent au

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



téléphone au volant avec un appareil mains libres (Robertson et autres, 2011), ce qui représente une différence statistiquement significative. Le pourcentage des participants ayant indiqué parler souvent au téléphone au volant au moyen d'un appareil tenu n'a pas beaucoup changé entre 2010 (8,6 %) et 2018 (9,3 %). Quant au pourcentage des participants ayant indiqué texter souvent au volant, il a significativement augmenté de 2010 à 2018 : il est passé de 4,8 % à 7,5 %, soit une hausse de 56 %.

En 2018, les conducteurs devaient aussi indiquer à quelle fréquence ils détournent leur regard de la route pendant plus de deux secondes, et 28,7 % d'entre eux ont répondu positivement.

L'incidence du sexe et de l'âge sur les réponses des participants a été évaluée au moyen de modèles de régression logistique. La tendance à s'adonner à chacun des comportements distrayants était inversement proportionnelle à l'âge des conducteurs. Chaque tranche de 10 ans était significativement moins susceptible que la précédente :

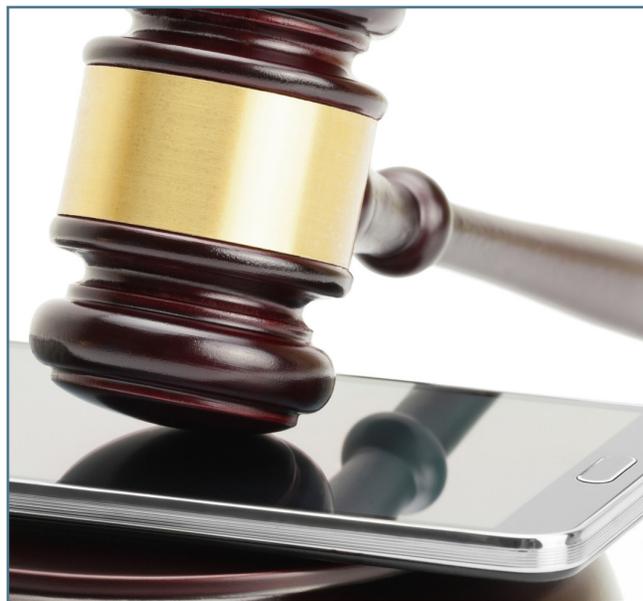
- > de texter (47 %);
- > d'utiliser un téléphone tenu (46 %);
- > d'utiliser un téléphone mains libres (22 %).

Les femmes étaient aussi moins susceptibles de s'adonner à ces activités, même si la différence n'était pas toujours significative :

- > 41 % moins susceptibles de texter (non significatif);
- > 40 % moins susceptibles d'utiliser un téléphone tenu (non significatif);
- > 33 % moins susceptibles d'utiliser un téléphone mains libres (significatif);
- > 22 % moins susceptibles de détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes (non significatif).

Entre 2010 et 2018, le pourcentage des répondants ayant indiqué texter au volant a augmenté de 56%.

Somme toute, beaucoup plus de Canadiens ont indiqué utiliser un téléphone mains libres au volant en 2018 qu'en 2010 et en 2017. Par contre, on observe une différence minimale quant à



l'utilisation d'un téléphone tenu au volant et une augmentation significative (56 %) du pourcentage de répondants ayant indiqué texter au volant en 2018 par rapport à 2010. Près du tiers des conducteurs ont indiqué détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes.

Pour interpréter les tendances, il faut tenir compte du fait que plusieurs provinces et territoires ont adopté des lois interdisant l'utilisation de téléphones tenus à différents moments :

- > Terre-Neuve-et-Labrador a interdit l'utilisation de téléphones tenus et l'envoi de textos au volant en 2003.
- > Le Québec et la Nouvelle-Écosse ont interdit l'utilisation de téléphones tenus au volant en 2008.
- > L'Ontario a interdit l'utilisation de téléphones tenus au volant en 2009.
- > La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Île-du-Prince-Édouard et le Manitoba ont interdit l'utilisation de téléphones tenus au volant en 2010.
- > Le Yukon, le Nouveau-Brunswick et l'Alberta ont interdit l'utilisation de téléphones tenus au volant en 2011 (la loi albertaine interdit également d'autres activités distrayantes au volant, comme la lecture et l'écriture).
- > Les Territoires du Nord-Ouest ont interdit l'utilisation de téléphones tenus au volant en 2012.

Ces lois et le moment de leur adoption pourraient avoir influé sur les tendances, mais on ne connaît pas encore toute la portée de leur incidence; des recherches approfondies et un suivi seront nécessaires à ce sujet.

Conclusion

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



On constate une montée spectaculaire de la tendance à percevoir la distraction au volant comme un problème : de 33,4 % en 2004, elle est passée à 75,9 % en 2018. Quant à la préoccupation liée plus précisément à l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant, elle a augmenté, passant de 61,3 % en 2004 à 74,0 % en 2018, et la préoccupation relative à l'envoi de textos au volant a légèrement diminué, passant de 89,9 % en 2010 à 86,2 % en 2018.

Moins de la moitié des répondants (40,9 %) ont indiqué être d'accord avec le fait que parler au téléphone tout en conduisant est dangereux, que l'appareil soit mains libres ou non, et 35,3 % étaient d'avis qu'il faut interdire l'utilisation des

téléphones cellulaires au volant. La proportion de conducteurs ayant indiqué percevoir ce comportement comme dangereux et en soutenant l'interdiction a diminué de façon importante au fil du temps (de 50,5 % à 40,9 % et de 67,7 % à 35,3 %, respectivement). Par contre, en 2018, seulement 6,0 % étaient d'accord avec le fait qu'ils pouvaient conduire de manière sécuritaire tout en textant, contre 12,2 % en 2010. Ces données autodéclarées suggèrent qu'au fil du temps, les conducteurs sont devenus plus à l'aise d'utiliser leur téléphone au volant pour parler, mais moins à l'aise de texter. Les femmes étaient 31 % plus susceptibles que les hommes d'être d'accord avec le fait que parler au téléphone au volant est dangereux, et chaque tranche de 10 ans était 40 % plus susceptible d'être d'accord que la tranche précédente.

Une proportion significativement plus grande de Canadiens a indiqué utiliser un appareil mains libres au volant en 2018 (36,5 %) qu'en 2010 (21,7 %). Par contre, on observe une différence minime quant à l'utilisation d'un téléphone tenu au volant (9,3 % en 2018 contre 8,6 % en 2010). L'augmentation marquée de 56,0 % des répondants ayant indiqué texter au volant en 2018 (7,5 %) par rapport à 2010 (4,8 %) est peut-être particulièrement alarmante, puisque ce comportement est considéré comme pouvant altérer les facultés cognitives autant qu'un taux d'alcoolémie de 0,08 %. Enfin, près du tiers des conducteurs ont indiqué détourner leur regard de la route pendant plus de deux secondes.

Pour chaque tranche de 10 ans, les conducteurs étaient 47% moins susceptibles d'envoyer des textos, 46% moins susceptibles d'utiliser un téléphone tenu et 22% moins susceptibles d'utiliser un téléphone mains libres.

L'âge était un facteur déterminant de la tendance à la distraction au volant : chaque tranche de 10 ans était moins susceptible que la précédente de texter (47 %), d'utiliser un téléphone tenu (46 %) et d'utiliser un téléphone mains libres (22 %). Les femmes étaient aussi moins susceptibles de texter (41 %), d'utiliser un téléphone tenu (40 %) et d'utiliser un téléphone mains libres (33 %).

En conclusion, même si la plupart des Canadiens semblent comprendre le risque élevé lié à l'envoi de textos au volant, une minorité n'en est pas consciente ou n'en tient pas compte. Ce qui est encore plus préoccupant, c'est que cette minorité a augmenté significativement au cours des 10 dernières années, surpassant la taille du groupe qui admet conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale (Brown et autre, 2018). Autre point préoccupant, davantage de conducteurs ont indiqué utiliser un appareil mains libres au volant en 2018 qu'en 2010. Même si ce comportement est moins distrayant que de texter, il représente tout de même une exigence cognitive considérable, détournant ainsi l'attention du conducteur. Comme l'environnement routier peut changer en quelques secondes à peine, les conducteurs devraient éviter toute distraction de façon à concentrer leur attention sur la route en tout temps.

À propos du sondage

Ces résultats sont fondés sur le Sondage sur la sécurité routière, un sondage annuel public mené par la FRBR. En 2018, 1 203 Canadiens y ont répondu. On peut considérer les résultats comme exacts à 2,8 % près, 19 fois sur 20. La majorité des choix de réponses utilisaient une échelle d'accord, de préoccupation ou d'appui de six points, où un signifiait un niveau faible, et six, un niveau élevé.

Références

Brown, S., Mainegra Hing, M., Robertson, R.D., Vanlaar, W.G.M. (2018). Road Safety Monitor. Drinking and Driving in Canada. Traffic Injury Research Foundation. Ottawa, Canada.

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

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

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

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

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

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: 978-1-988945-90-3

Remerciements:



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