

# LA DISTRACTION

C'est lundi matin, vous êtes en retard pour le travail. Vous n'avez pas eu le temps de vous préparer un café à la maison et vous avez donc posé un gobelet de café acheté sur la route dans le porte-gobelet. Malgré l'heure de pointe, la circulation a beaucoup accéléré sur la voie rapide depuis que vous avez dépassé la sortie la plus empruntée. Vous tournez les yeux vers le bas et remarquez que votre café ballotte dans le gobelet et menace de se renverser. En portant la main vers le café, vous détournez brièvement les yeux de la route et ne remarquez pas que la circulation a de nouveau ralenti. Quand vous relevez la tête, vous vous êtes approché dangereusement du véhicule qui vous précède. Vous sautez sur les freins, mais il est trop tard. Votre café se renverse au moment où vous emboutissez le pare-chocs de la voiture devant, en provoquant des dommages visibles.

La distraction au volant est un risque important pour la sécurité routière, d'où le regain d'attention pour ce problème ces dernières années. En 2012, lors d'une enquête sur les connaissances et les attitudes des automobilistes canadiens à l'égard des équipements de sécurité des véhicules d'aujourd'hui, la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) a constaté que 19,2 % des répondants canadiens ont affirmé qu'ils conduiraient leur véhicule même avec une source de distraction en sachant qu'il est équipé



d'une pleine batterie de technologies de sécurité. Ce résultat est plutôt inquiétant, car le fait de disposer d'équipements de sécurité ne rend pas la distraction au volant moins dangereuse – elle a même plutôt l'effet inverse, celui de compromettre sérieusement l'efficacité de la technologie censée aider. Par conséquent, si les conducteurs ont tendance à se croire mieux protégés par les équipements de sécurité moderne – et, du fait, à se laisser plus volontiers distraire au volant – ils s'exposent en réalité à un risque supérieur que s'ils conduisaient un véhicule moins bien équipé en se concentrant davantage.

## QU'EST-CE QUE LA DISTRACTION AU VOLANT?

La distraction au volant se produit lorsque le conducteur détourne son attention de la route. En d'autres mots, chaque fois qu'un objet, une personne, une tâche ou un événement qui n'a rien à voir avec la conduite détourne votre attention, vous êtes sujet à une distraction au volant.

Le problème de la distraction au volant s'est d'abord concentré sur l'usage du téléphone pendant la conduite. En conséquence, bon nombre d'automobilistes considèrent la distraction au volant comme synonyme de l'usage du téléphone, alors que cette pratique ne représente qu'une partie infime du problème (FRBR, 2011). Chaque fois que le conducteur prend part à une activité autre que la conduite, il s'expose au potentiel de se laisser distraire de sa tâche prioritaire, à savoir la conduite (NHTSA, 2010a). Toute tâche qu'effectue le conducteur pendant la conduite est appelée tâche secondaire (Tasca, 2005). Quelques exemples de tâches secondaires distrayantes : manger ou boire; se maquiller, se peigner ou se raser; utiliser

ou programmer des appareils de bord; utiliser un téléphone sans fil; observer les piétons; parler avec les passagers.

## QUELS TYPES DE DISTRACTIONS TOUCHENT LES CONDUCTEURS?

- Les conducteurs sont sujets à de nombreux types de distractions. Étant donné la diversité des sources de distraction potentielles, il n'est pas surprenant que les recherches sur la sécurité routière aient abouti à plusieurs classements différents. L'une des manières utiles de classer les différents types de distraction est de les répartir en deux catégories :
- Distractions internes : se produisent à l'intérieur du véhicule. Il peut s'agir d'une



tâche secondaire qu'accomplit le conducteur. Exemples : parler aux passagers, manger ou boire, fumer, manipuler des appareils de bord.

- Distractions externes : tout ce qui découle de l'environnement extérieur du véhicule. Exemples : panneaux de signalisation routière, chantiers, cyclistes, panneaux-réclames, accidents, animaux, piétons.

## QUEL EST L'EFFET DES DISTRACTIONS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE?

La distraction au volant représente une part importante des risques de la route. Un sondage publié par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada en 2010 montre que, si peu d'automobilistes canadiens admettent avoir subi un accident causé par la distraction (7 %), ils sont beaucoup plus nombreux à déclarer avoir freiné ou braqué le volant pour éviter une collision (FRBR, 2010). Parmi les répondants, 27 % ont déclaré avoir dû freiner ou braquer pour éviter une collision lors de l'année écoulée parce qu'ils ont été distraits par quelque chose à l'extérieur du véhicule et 12,6 %, par quelque chose à bord du véhicule. Il s'agit d'une augmentation si l'on compare au rapport 2006 de la FRBR sur la distraction au volant, où les résultats se chiffraient à 20,2 % et 9,5 %, respectivement (FRBR, 2007).

Par ailleurs, les conducteurs distraits commettent une variété d'erreurs de conduite, allant d'une maîtrise aléatoire du véhicule (louvoiement, dérive, fluctuation de la vitesse) à une baisse de vigilance (suivre de trop près, ne pas observer la signalisation routière). Ces erreurs augmentent le risque de causer une collision ou d'en subir une. Par exemple, le conducteur distrait est plus susceptible d'être en cause dans une collision arrière ou dans un accident à un seul véhicule; d'ailleurs, environ 70 % des accidents pour cause de distraction tombent dans l'une de ces deux catégories (Ramney, 2008).

## QUEL EST L'EFFET DE LA DISTRACTION AU VOLANT SUR LE RISQUE D'ACCIDENT?

La distraction représente une part importante du risque d'accident. L'examen des données

que la FRBR a recueillies à l'échelle nationale pour l'année 2008 a révélé que la distraction du conducteur est un facteur en cause dans 13 à 16 % des accidents mortels et 23 à 27 % des accidents avec blessures (FRBR, 2011). Aux États-Unis, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estime que la distraction du conducteur est en cause dans 25 à 30 % des accidents (Stutts et al., 2005). Les chercheurs ont conclu que l'exécution d'une tâche secondaire complexe (par exemple, chercher un objet en mouvement, se maquiller ou composer un numéro) expose le conducteur à un risque environ trois fois plus élevé de collision ou de quasi-collision; en cas de tâche secondaire moyennement complexe (parler ou écouter, manger, charger un CD), le risque est environ deux fois plus élevé (Klauer et al., 2006).



## EXISTE-T-IL DES LOIS CONTRE LA DISTRACTION AU VOLANT AU CANADA?

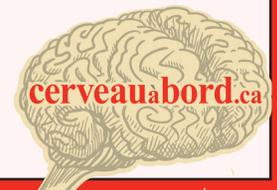
La législation canadienne sur la distraction au volant ne concerne que l'usage du téléphone sans fil et autres appareils électroniques de communication. À l'exception de l'Alberta, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest, les provinces canadiennes ont interdit l'usage d'appareils de communication portatifs et imposent une contravention allant de 115 \$ au Québec à 280 \$ en Saskatchewan pour toute infraction (Transports Canada, 2011). Outre les contraventions, tout automobiliste canadien s'expose à trois à six points d'inaptitude en cas d'utilisation d'un tel appareil

au volant (sauf au Manitoba, où cette infraction ne donne lieu à aucun point d'inaptitude) (Transports Canada, 2011).

Les sanctions sont parfois encore plus lourdes. Selon les circonstances exactes, le conducteur canadien peut être accusé de conduite imprudente ou dangereuse, et s'exposer à la suspension du permis de conduire ou à une peine de prison (Transports Canada, 2011)

## COMBIEN D'AUTOMOBILISTES SE LAISSENT DISTRAIRE AU VOLANT?

- La distraction au volant est un problème très difficile à mesurer et les sources de données sont limitées pour diverses raisons. Les gens peuvent sous-déclarer la mesure dans laquelle ils se livrent à des activités distrayantes au volant ou ne pas le déclarer à la police ou dans les rapports d'accident, et il peut être difficile d'observer directement les distractions au beau milieu de la circulation. Malgré cela, les résultats d'une enquête de la FRBR sur les automobilistes canadiens publiée en 2010 montrent qu'ils se livrent fréquemment à de nombreuses activités distrayantes au volant :
- 85,7 % lisent la signalisation routière;
- 67 % parlent ou interagissent avec les passagers;
- 54,8 % pensent à autre chose que la conduite;
- 45,8 % changent de station radio ou de CD;
- 40,9 % lisent les panneaux-réclames ou autres publicités;
- 32 % mangent ou boivent;



- 19,9 % parlent au téléphone mains libres;
- 17,4 % utilisent un GPS pour naviguer;
- 8 % parlent au téléphone sans fil;
- 7,4 % utilisent des appareils électroniques tels que BlackBerry, Palm Pilot ou blocs-notes;
- 5,2 % lisent des messages textes;
- 3 % lisent le journal, se maquillent ou se rasent (FRBR, 2010).

### **QUI EST LE PLUS SUSCEPTIBLE D'ÊTRE DISTRAIT AU VOLANT?**



Bien que la distraction au volant puisse toucher les conducteurs de tout âge et tout niveau d'expérience, les jeunes conducteurs semblent les plus exposés au risque d'accident. La FRBR a observé que plus le conducteur est jeune, plus il est susceptible d'avoir eu à exécuter une manœuvre d'évitement par braquage ou freinage pour cause de distraction interne dans l'année écoulée (FRBR, 2007).

Des études menées aux États-Unis confirment que les jeunes conducteurs courent plus de risques lorsqu'ils sont distraits. Dans ce pays, environ 985 000 conducteurs de moins de 21 ans ont été impliqués dans des accidents liés à la distraction de 2004 à 2009 (NHTSA, 2010b). Ce chiffre représente 13 % de tous les conducteurs ayant subi

un accident, alors que les jeunes conducteurs ne comptent que pour 6 % des automobilistes. À titre de comparaison, sur la même période, 592 000 conducteurs de plus de 64 ans ont déclaré avoir été impliqués dans un accident pour cause de distraction (NHTSA, 2010b).

Même si les jeunes conducteurs sont plus nombreux à se retrouver dans des accidents causés par la distraction, les conducteurs âgés semblent pourtant avoir plus de sources de distraction à gérer pendant qu'ils conduisent; ils doivent, par exemple, s'occuper d'enfants, ou réfléchissent à des problèmes conjugaux, familiaux ou financiers. L'une des raisons qui pourraient expliquer le plus faible taux d'accidents chez les aînés est le fait qu'ils tendent à ralentir en cas de distractions, alors que les jeunes conducteurs tendent à garder la même vitesse (Smiley, 2008).

### **QUEL EFFET LA DISTRACTION A-T-ELLE SUR MON APTITUDE À PROFITER DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ?**

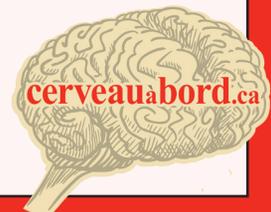
Le conducteur distrait commet une grande variété d'erreurs de conduite qui limitent son aptitude à tirer pleinement parti des équipements de sécurité de son véhicule. Bon nombre de systèmes de sécurité dépendent essentiellement de l'exécution d'une manœuvre de freinage ou de braquage d'une amplitude précise à un moment précis. Votre capacité à effectuer cette manœuvre est compromise par les distractions internes et externes. Pour illustrer le problème, imaginez que vous ne remarquez pas un autre automobiliste qui essaie de déboîter dans votre voie parce que vous étiez en train d'observer quelque chose au bord de la route. Quand vous le remarquez enfin et sautez sur les freins, il sera peut-être trop tard pour que le système d'assistance au freinage vous aide à vous arrêter

à temps pour éviter la collision. Toute distraction causant un freinage tardif risque de mener à un accident qui, sans la distraction en cause, aurait pu être évité grâce à un système de sécurité.

La baisse de la vigilance est une autre conséquence de la distraction pouvant nuire à votre aptitude à utiliser efficacement les systèmes de sécurité. En d'autres mots, lorsque vous êtes distrait, vous ne réussissez pas nécessairement à percevoir l'ensemble de la situation qui vous entoure. Vous ne remarquerez peut-être pas un panneau de limitation de vitesse, un piéton qui traverse la route, une voiture qui sort d'une allée résidentielle ou autre danger potentiel. En vous empêchant d'anticiper les risques, la baisse de vigilance peut allonger votre temps de réaction. L'allongement du temps de réaction limite votre capacité à freiner ou braquer à temps et avec une force suffisante pour assurer la bonne marche des systèmes de sécurité.

### **QUELS SONT LES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ RISQUANT D'ÊTRE COMPROMIS PAR LA DISTRACTION?**

La distraction réduit l'efficacité de tous les systèmes de sécurité qui équipent actuellement les véhicules. Les fonctions qui réagissent aux freins et au volant – dont le système de freins antiblocage (ABS), le contrôle de la stabilité du véhicule, l'assistance au freinage et le répartiteur électronique de force de freinage (EBFD) – peuvent ne pas être en mesure de vous apporter leur pleine efficacité si vous êtes distrait, en raison des contraintes supplémentaires qu'entraînent le freinage tardif ou le braquage excessif.



## Votre cerveau, le principal outil de sécurité de votre véhicule.

Les phares adaptatifs vous aident en vous permettant de distinguer les dangers potentiels ou les obstacles que vous n'auriez pas pu discerner autrement. Toutefois, si vous êtes distrait, vous risquez de ne pas réagir aussi rapidement que vous ne pourriez même si le danger est visible grâce à cette fonction. Même si vous regardez la route, le simple fait de laisser votre esprit vagabonder, de vous perdre dans des idées qui n'ont rien à voir avec la conduite, peut vous mener à réagir trop lentement à l'apparition d'un obstacle sous les faisceaux des phares adaptatifs, d'où une collision inévitable. Dans de tels cas, même si la technologie a rempli son rôle, votre distraction aura annulé ses avantages potentiels.

Enfin, même les avertisseurs sonores qui se déclenchent en présence d'un danger (tels que ceux des systèmes pré-collision et d'avertissement de sortie de voie) ne rempliront pas pleinement leur rôle si vous êtes distrait. Pour éviter une situation dangereuse, vous devez être en mesure de réagir rapidement à ces alarmes. Si vous êtes distrait, vous serez plus lent à réagir et ne pourrez peut-être pas éviter l'accident. En effet, vous aurez alors besoin de temps pour évaluer la raison du déclenchement de l'avertisseur. La baisse de vigilance ajoute une étape de plus entre la perception du signal et la réaction au signal. Cette étape consomme de précieuses secondes qui pourraient faire la différence entre l'accident et l'évitement.

Bon nombre des accidents causés par la distraction sont des collisions arrière. Or, de nombreux systèmes de sécurité comportent des limites de conception qui empêchent leur intervention dans le type de situation qui mène à une collision arrière. Pour être exact, les fonctions liées aux freins (ABS, assistance au freinage, EBF) et d'avertissement pré-collision ne s'activent pas en dessous d'une certaine vitesse. Autrement dit, aucun des systèmes

de sécurité n'est conçu pour vous aider dans ce genre de situation – par exemple, vous vous attendez à ce qu'une file de voitures à un feu de circulation se mette en route, vous commencez à changer de stations radio et vous frappez la voiture qui vous précède parce qu'elle est restée immobile. Les collisions arrière à basse vitesse étant des conséquences courantes de la distraction au volant, vos systèmes de sécurité ne vous seront d'aucun secours. La meilleure façon d'éviter ces accidents est de vous concentrer sur la conduite et rien d'autre.

### OÙ PUIS-JE ME RENSEIGNER SUR LA DISTRACTION AU VOLANT?

Ces dernières années, la distraction au volant a de plus en plus soulevé l'intérêt des médias pour devenir l'une des questions de sécurité routière les plus débattues en ce moment. À ce titre, vous trouverez de nombreuses recherches sur le sujet.

Chaque année, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada publie le Sondage sur la sécurité routière, qui a pour but de jauger l'opinion publique sur un éventail de questions relatives à la sécurité routière. La FRBR a publié trois sondages sur le sujet de la distraction au volant : en 2002, en 2006 et en 2010. De plus, la FRBR vient de publier les tendances de la distraction au volant en 2011, ainsi qu'un résumé des principales questions à cet égard (2011). La FRBR a participé à la Conférence internationale sur la distraction au volant 2005 et, en collaboration avec la CAA, elle a préparé un compte-rendu des débats et des recommandations qui en ont émané. Tous ces documents sont disponibles en ligne sur le présent site Web et celui de la FRBR : [www.tirf.ca](http://www.tirf.ca). Pour en savoir plus sur la Conférence internationale sur la distraction au volant : [www.distracteddriving.ca](http://www.distracteddriving.ca).

La National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a également largement publié sur la distraction au volant. La NHTSA a compilé ses ressources sur le sujet et les a mises à la disposition du public à [www.distraction.gov](http://www.distraction.gov). Enfin, Transports Canada a enquêté sur la fréquence de la distraction au volant et sur les mesures qui pourraient s'avérer efficaces pour lutter contre le phénomène. Vous trouverez des renseignements à ce sujet et sur la législation canadienne pertinente à [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca).

### RÉFÉRENCES

Visitez [www.cerveauabord.ca/Ressources\\_du\\_programme/References.php](http://www.cerveauabord.ca/Ressources_du_programme/References.php) pour la liste complète des références.

### VOUS VOULEZ EN SAVOIR PLUS?

Visitez [www.cerveauabord.ca](http://www.cerveauabord.ca) pour en savoir plus sur les caractéristiques de sécurité automobile :

- Caractéristiques de sécurité active
- Caractéristiques de sécurité passive
- Technologies d'aide au conducteur
- Technologies de sécurité dans le développement

Les instructeurs de conduite, les éducateurs en sécurité routière, les concessionnaires automobiles et les fournisseurs de services peuvent télécharger et commander des ressources et matériel du programme sur le site web de Cerveau à bor : [www.cerveauabord.ca/Ressources\\_du\\_programme/](http://www.cerveauabord.ca/Ressources_du_programme/)

Un  
programme  
éducatif de



Programme  
fièrement  
soutenu par

