

International Conference on  
**Distracted Driving**

October 2-5, 2005

Conférence internationale sur la  
**distraction au volant**

2 au 5 octobre 2005

---

**Conférence internationale  
sur la distraction au volant**

Compte rendu sommaire  
et recommandations

Présentés par :



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE



## Quelques mots sur la CAA

L'Association canadienne des automobilistes est une fédération regroupant neuf clubs d'automobilistes desservant plus de quatre millions et demi de membres, par l'entremise de 130 bureaux répartis dans tout le Canada. Cherchant constamment à améliorer les conditions dans lesquelles se déplacent les automobilistes et les voyageurs, au pays et à l'étranger, la CAA offre un large éventail de services à ses membres. On peut obtenir d'autres renseignements à propos de la CAA à l'adresse suivante : [www.caa.ca](http://www.caa.ca).



## Quelques mots sur la FRBR

La Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), créée en 1964, a pour mission de réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières. La FRBR travaille à concevoir, promouvoir et mettre en application des programmes et des politiques efficaces, reposant sur de solides recherches. On peut obtenir d'autres renseignements à propos de la FRBR à l'adresse suivante : [www.trafficinjuryresearch.com](http://www.trafficinjuryresearch.com).



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE

Fondation de recherches sur les blessures de la route  
et  
Association canadienne des automobilistes  
Droits d'auteurs © 2006

ISBN 0-920071-55-4

International Conference on  
**Distracted Driving**

October 2-5, 2005

Conférence internationale sur la  
**distraction au volant**

2 au 5 octobre 2005



## Conférence internationale sur la distraction au volant

Compte rendu sommaire  
et recommandations

**Avril 2006**

Jim Hedlund  
Highway Safety North

Herb Simpson et Dan Mayhew  
Fondation de recherches sur les blessures de la route

Présentés par :



FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE

## Message de la CAA et de la FRBR

C'est avec plaisir que l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) présentent les conclusions et recommandations de la première Conférence internationale sur la distraction au volant.

Depuis quelques années, le problème de la distraction au volant suscite de plus en plus d'attention de la part des médias, du public, des gouvernements, de l'industrie et des organismes de sécurité. Au début, les préoccupations portaient principalement sur l'usage des téléphones cellulaires. On pressait les décideurs de prendre des mesures, mais ils disposaient de bien peu de données et de résultats fondés sur des recherches pour étayer leurs décisions.

Il est maintenant largement admis que les sources de distraction à l'intérieur et à l'extérieur d'un véhicule sont nombreuses, que leur incidence sur la conduite du véhicule est variée et que les moyens de les réduire vont bien au-delà de la réglementation.

Afin d'examiner l'état des connaissances sur la question et de déterminer quelles mesures doivent être prises pour minimiser les risques associés à la distraction au volant, nous avons réuni un groupe de chefs de file reconnus à l'échelle internationale dans ce domaine, afin qu'ils puissent mettre en commun leurs connaissances sur le problème et les moyens d'y apporter des solutions efficaces. Les délégués ont enrichi cette information en

participant à des ateliers destinés à examiner les recherches qu'il conviendrait d'entreprendre et les solutions à apporter au problème sur les plans de la sensibilisation et de l'information, de la technologie et de la réglementation.

Le présent rapport englobe et résume l'essentiel des présentations faites à la conférence, ainsi que les conclusions et les recommandations formulées par les participants. Nous avons l'intention de distribuer largement ces recommandations afin qu'elles servent d'orientation à un large éventail d'intervenants.

Nous profitons aussi de l'occasion pour remercier les nombreux organismes, associations et entreprises du Canada et des États-Unis qui ont contribué financièrement ou en nature à la conférence. Ils sont mentionnés dans le rapport. Nous tenons aussi à souligner l'aide fournie par le comité consultatif, dont les compétences ont été cruciales pour la conception du programme et le choix des conférenciers. Nous remercions également les experts qui ont fait des exposés à la conférence et dont le nom figure dans le programme. Les ateliers de la conférence ont été d'une importance cruciale pour nous permettre de cerner et de définir par consensus les besoins de recherche, ainsi que les programmes et les politiques nécessaires. Nous remercions enfin les bénévoles qui ont animé les ateliers, ainsi que la centaine de délégués dont les points de vue et les connaissances spécialisées ont largement contribué au succès de la conférence.



**David Flewelling**

Président, CAA  
Association canadienne des automobilistes



**Herb Simpson**

Président-directeur général, FRBR  
Fondation de recherches sur les blessures de la route

International Conference on  
**Distracted Driving**

October 2-5, 2005

Conférence internationale sur la  
**distraction au volant**

2 au 5 octobre 2005



## Table des matières

<b>Résumé</b> .....	<b>v</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Qu'est-ce que la distraction au volant?</b> .....	<b>1</b>
<b>La distraction au volant est-elle courante et quelle est l'ampleur des risques?</b> .....	<b>3</b>
La distraction au volant est-elle un problème courant? .....	3
Quelle est l'ampleur des risques que pose la distraction au volant? .....	4
Que montre la recherche sur la distraction au volant? .....	4
Résumé.....	5
Recommandations : Besoins de données et de recherches .....	5
<b>Sensibilisation et information du public au sujet de la distraction au volant</b> .....	<b>6</b>
Recommandations : Améliorer la sensibilisation et l'information .....	6
<b>Technologie et distraction au volant</b> .....	<b>7</b>
Recommandations : Besoins de recherche et de programme .....	8
<b>La réglementation en matière de distraction au volant et son application</b> .....	<b>9</b>
Recommandations : Besoins de recherche, de programmes et de réglementation .....	10
<b>Besoins prioritaires et responsabilités</b> .....	<b>10</b>
Recherche et évaluation .....	10
Sensibilisation et information du public.....	10
Réglementation et application .....	11
Mesures d'incitation et sanctions.....	11
Coopération industrie-gouvernement .....	11
<b>Conclusions</b> .....	<b>11</b>
<b>Présentations à la conférence</b> .....	<b>12</b>
<b>Annexe I – Commanditaires de la conférence</b> .....	<b>13</b>
<b>Annexe II – Membres du comité consultatif</b> .....	<b>14</b>
<b>Annexe III – Programme de la conférence</b> .....	<b>15</b>
<b>Annexe IV – Animateurs des ateliers</b> .....	<b>18</b>
<b>Annexe V – Délégués à la conférence</b> .....	<b>19</b>

## Résumé

La distraction au volant suscite de plus en plus d'attention de la part des médias, des gouvernements, de l'industrie, des organismes de sécurité et du public. Au début, les préoccupations portaient sur l'usage grandement visible et de plus en plus répandu des téléphones cellulaires au volant. Mais il y a bien d'autres sources de distraction aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur d'un véhicule. Leurs incidences sur la sécurité peuvent être très variées et les moyens d'y apporter des solutions sont tout aussi diversifiés.

La Conférence internationale sur la distraction au volant a été organisée par l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR). Commanditée par 17 organismes des secteurs public et privé, elle réunissait plus d'une centaine de délégués du Canada, des États-Unis et d'ailleurs, qui constituaient un groupe très diversifié d'intervenants.

La conférence englobait un amalgame de présentations officielles par des spécialistes de la sécurité routière de renommée internationale et d'ateliers pour la recherche de solutions en petits groupes. Le présent rapport englobe et résume l'essentiel des présentations faites à la conférence, ainsi que les conclusions et les recommandations issues des ateliers. Ces recommandations, formulées par les participants à partir de leurs conclusions collectives à propos de la distraction au volant sont destinées à servir de guide à un large éventail d'intervenants.

### Qu'est-ce que la distraction au volant?

Un des objectifs de la conférence était d'élaborer une définition pratique complète de la distraction au volant. En l'absence d'une telle définition, il est certain que les points de vue sur les causes et l'ampleur du problème seront largement diversifiés.

À partir d'une définition préliminaire fournie par les conférenciers, les délégués à la conférence ont élaboré la définition de base pour la recherche suivante :

*La distraction suppose un détournement de l'attention accordée à la conduite, parce que le conducteur s'intéresse temporairement à un objet, une personne, une tâche ou un événement qui n'est pas lié à la conduite, ce qui diminue sa vigilance, sa capacité de décision ou son rendement, et augmente les risques de gestes correctifs, de collisions ou de quasi-collisions.*

Cette définition comporte plusieurs facteurs implicites :

- Les distractions excluent les états préexistants tels que l'affaiblissement des facultés par l'alcool ou les drogues, la fatigue et un état psychologique; toutefois, dans tous ces états, le conducteur peut être plus facilement distrait ou sa distraction peut avoir des effets différents.
- Les caractéristiques personnelles comme l'âge et les troubles médicaux influent sur les distractions.
- Les conditions et les situations de conduite ont un effet sur les distractions.
- Les distractions n'ont pas nécessairement de conséquences immédiates comme des gestes correctifs ou des collisions, mais elles augmentent les risques de ces conséquences.

Les délégués sont convenus qu'il faudra élaborer des versions plus simples de cette définition pour certains groupes, notamment les médias et le grand public, mais la définition convenue constitue une base solide pour les recherches futures et les débats stratégiques au sujet des raisons pour lesquelles la distraction comporte autant de risques et des solutions à y apporter.

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

Les faits dont on dispose permettent de broser un tableau approximatif, mais incomplet des risques que pose la distraction au volant. Des études en laboratoire réalisées à l'aide de simulateurs montrent que les éléments de distraction ont une incidence sur la compétence et les capacités nécessaires à la conduite. Des études par observation ont révélé que ces distractions se produisent effectivement dans le monde réel, et qu'elles ont un effet sur la bonne conduite. Les études sur les collisions confirment que la distraction figure parmi les causes d'un nombre substantiel de collisions.

Bien des renseignements convergent pour montrer clairement que la distraction au volant est un important problème de sécurité routière. Par ailleurs, la quantité et la qualité des preuves existantes sont insuffisantes pour nous permettre de déterminer avec certitude l'ampleur des risques qu'elle représente et, parmi les nombreuses distractions, celles qui posent les plus grands risques et dans quelles circonstances.

Les délégués à la conférence concluent qu'il reste beaucoup à apprendre à propos de la fréquence du problème et des risques en cause. Les délégués ont recommandé des recherches additionnelles sur les points suivants :

- les risques de collision que présentent les différentes distractions;

- les méthodes qui pourraient protéger les conducteurs contre les risques de distraction;
- le coût pour la société que représente la distraction au volant;
- les connaissances et les attitudes des conducteurs à l'égard de la distraction au volant, en particulier leur attitude à l'égard de l'utilisation du temps de conduite pour faire des appels téléphoniques ou remplir d'autres tâches liées à la famille ou au travail;
- les facteurs qui pourraient inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Cette recherche exigera plusieurs catégories de données fiables :

- des données sur le niveau d'exposition, obtenues par des observations directes de la conduite ou des observations faites de l'extérieur des véhicules, afin de déterminer la fréquence et les risques associés aux différentes distractions;
- des données sur les collisions provenant d'études spéciales (de préférence d'enquêteurs venus sur les lieux de la collision pour interroger les participants) ou d'enregistreurs de bord de type « boîte noire » afin de déterminer plus précisément le rôle joué par la distraction dans les collisions;
- des données provenant d'essais avec simulateur, de pistes d'essai et d'études sur route, afin d'étudier les effets des différentes distractions sur les tâches de conduite et l'aptitude réelle à la conduite;
- des données issues de groupes de discussion et de sondages, visant à mesurer les connaissances et les attitudes des conducteurs.

Les délégués ont pressé les chercheurs d'utiliser des méthodes normalisées de collecte de données et des définitions normalisées pour les variables, afin de permettre des comparaisons valables des résultats d'études. Ils ont recommandé de rendre les données facilement accessibles et de les mettre à la disposition de tous les chercheurs et utilisateurs qualifiés. Les conclusions des recherches devraient être largement diffusées et communiquées efficacement aux responsables de la réglementation et de la prise de décisions.

## **Contre la distraction au volant : sensibilisation et information**

Les campagnes de sensibilisation publique ont parfois des objets et des approches très différentes des programmes d'information. Par ailleurs, elles peuvent être très complémentaires – par exemple, on peut alléguer que si l'on sensibilise les conducteurs à l'existence d'un problème, il est aussi nécessaire de leur dire comment y

remédier (c.-à-d. les informer). De la même façon, les initiatives de formation et d'instruction formelle contribuent à améliorer la sensibilisation au problème. Les délégués à la conférence ont convenu que la sensibilisation et l'information étaient nécessaires pour améliorer la compréhension par le public du problème de la distraction au volant, pour hausser le degré de priorité de la question par rapport à d'autres problèmes de sécurité routière et pour favoriser l'adoption de comportements de conduite sécuritaires.

Les activités de sensibilisation et d'information devraient s'appuyer sur plusieurs principes directeurs :

- Cibler des comportements et des publics précis; éviter les messages d'ordre général du genre « tout le monde devrait être attentif en conduisant ».
- Utiliser des messages positifs, peut-être en intégrant des techniques de conformité à la norme collective (« faites comme la majorité »).
- Encourager des comportements précis fondés sur des pratiques exemplaires.
- Être sincères et inoubliables.

Les publics cibles et les mécanismes d'application particuliers pourraient inclure :

- les jeunes conducteurs et les novices, par l'intermédiaire des programmes de conduite et des programmes de délivrance de permis par étapes, des manuels de formation, des centres d'examen de conduite et des sites Web;
- les conducteurs âgés, par l'entremise des cabinets médicaux et de programmes communautaires;
- les conducteurs à risque élevé, par l'entremise de cours de conduite de rattrapage obligatoires;
- les employés d'entreprises, par l'entremise des politiques et des programmes d'entreprise;
- les « gens d'influence » comme les modèles de comportement, les dirigeants, les enfants, par différentes méthodes, notamment les programmes d'égal à égal.

Les programmes de sensibilisation et d'information devraient être conçus avec soin et mis à l'essai avec des groupes de discussion ou autres méthodes semblables. On favorise aussi les efforts coopératifs des gouvernements, de l'industrie et des chercheurs, afin d'améliorer non seulement l'exactitude de l'information communiquée, mais sa portée et sa pénétration. Les programmes devraient être évalués au moyen de sondages destinés à mesurer la sensibilisation, les connaissances et la mémorisation. Des études sur échantillon contrôlé en entreprise pourraient être utiles pour tester et évaluer les nouveaux programmes. Une évaluation en bout de ligne, par une observation des changements apportés aux

comportements de conduite ou des taux de collision, serait une mesure ultime de succès, mais elle sera très difficile à réaliser efficacement.

## Contre la distraction au volant : la technologie

Un des points clé du problème qui nous occupe est le développement rapide des technologies. L'industrie de l'électronique a mis en marché, sur une courte période, beaucoup de nouveaux produits qui peuvent avoir une incidence sur la distraction au volant, et elle continue d'en mettre au point de nombreux autres. Plusieurs tendances sont dignes de mention et nécessitent un suivi :

- Les dispositifs électroniques et télématiques deviennent multifonctionnels. Par exemple, l'appareil auparavant appelé « téléphone cellulaire » peut maintenant envoyer et recevoir des courriels, prendre des photos et donner la position et des instructions routières.
- Les dispositifs deviennent de plus en plus portatifs; ils ne sont plus fixés à une ligne téléphonique ou à l'automobile. Les consommateurs peuvent apporter leurs appareils de communication et de divertissement avec eux, partout où ils vont.
- L'industrie est hautement diversifiée, incluant les fournisseurs traditionnels d'équipement automobile de série et d'après-vente aussi bien que fabricants d'appareils électroniques de consommation. Elle s'intègre mal à la structure réglementaire traditionnelle de l'industrie automobile.
- Les nouveaux produits sont mis au point, vendus et modifiés très rapidement. Par exemple, un usager type remplace son téléphone cellulaire tous les 18 à 24 mois.

Ces caractéristiques représentent de nouveaux défis pour les méthodes traditionnelles utilisées en vue d'assurer la sécurité des véhicules et de l'équipement par réglementation.

Les délégués à la conférence ont admis qu'il était crucial d'évaluer le potentiel de distraction des technologies actuelles et nouvelles. Comme il n'existe pas actuellement de méthode appropriée à cette fin, il faudra faire des recherches à la fois pour affiner les méthodes actuelles et pour en mettre au point de nouvelles. Les recherches devraient être entreprises de concert par les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis et les industries de technologie en cause, y compris les fabricants de produits, les fournisseurs de services et les groupes de consommateurs, et devraient être réalisées de manière coopérative. Ainsi, elles devraient :

- inclure les technologies fournies à l'origine et

installées après-vente, comme les dispositifs électroniques portatifs utilisés dans les véhicules;

- étudier les effets sur des groupes à haut risque particuliers, comme les conducteurs novices et les conducteurs âgés;
- travailler de concert avec les fabricants des produits technologiques et les industries qui les intègrent dans leurs propres produits, afin de pouvoir réagir rapidement à la recherche, au développement et à la mise en application des technologies à évolution rapide;
- étudier à la fois les effets cumulatifs et les effets interactifs des multiples dispositifs télémétriques ou technologiques.

Il pourrait être utile de s'appuyer sur une structure d'orientation cadre, comme un protocole d'entente conclu entre les producteurs et les décideurs, pour planifier, répartir et coordonner les recherches.

En bout de ligne, ces recherches pourraient donner lieu à l'établissement de normes de rendement visant à réduire au minimum les effets de la technologie. Autant que possible, les normes applicables aux dispositifs d'origine, à l'équipement d'après-vente et aux appareils portatifs devraient être cohérentes, mais ne devraient pas limiter l'innovation des produits. D'ici à ce que des normes de rendement soient élaborées, fondées sur de solides recherches, d'autres méthodes pourraient être utilisées :

- Des lignes directrices concernant les pratiques exemplaires destinées aux fabricants devraient continuer d'être élaborées et affinées, guidées par la recherche. Les fabricants devraient être encouragés à les suivre pour toutes les activités de recherche et développement de produits.
- Les conducteurs devraient être informés des distractions que peut causer la technologie et renseignés sur les moyens appropriés d'utiliser cette technologie en toute sécurité. Les méthodes pour ce faire comprennent la sensibilisation et l'information mentionnées précédemment, ainsi que des activités plus précises comme l'apposition d'étiquettes sur le matériel, des manuels d'instruction, des cotes de risque de distraction, un peu comme les cotes du NCAP pour la sécurité des véhicules, ou même la formation des conducteurs à l'utilisation sécuritaire de certains dispositifs.

Il faut aussi faire des recherches continues sur les systèmes technologiques en vue de réduire les risques. Les régulateurs de vitesse adaptatifs, les avertisseurs de débordement de voie et de collision et d'autres systèmes technologiques ont des répercussions considérables et devraient être étudiés à fond avant être mis en application.



Les enjeux dont il faut tenir compte sont les suivants :

- l'effet d'interaction entre les véhicules munis de ces systèmes et ceux qui ne le sont pas;
- l'adaptation comportementale : les conducteurs conduiront-ils de manière moins attentive ou sécuritaire s'ils croient que ces systèmes les protègent des collisions?

## Contre la distraction au volant : la réglementation et son application

Les délégués à la conférence ont convenu que les lois actuelles régissant la distraction au volant n'étaient pas appropriées pour contrer ce problème. Même si elles pouvaient être améliorées à certains égards, les délégués étaient d'avis que leur application n'est pas suffisante pour réduire substantiellement la distraction au volant. Les recommandations sur ce plan comprennent une combinaison de règles du code de la route, de normes et de programmes :

- Envisager d'interdire l'usage de tout téléphone cellulaire et tout autre dispositif électronique de communication par les jeunes conducteurs titulaires d'un permis délivré par étapes ou d'un permis provisoire.
- Élaborer et exiger des normes de sécurité, des cotes et des étiquettes pour les dispositifs télématiques installés après-vente.
- Encourager les employeurs à adopter des politiques qui permettent de réduire les distractions potentielles de leurs employés au volant.
- Encourager les provinces et les États à adopter des pratiques cohérentes pour la déclaration des distractions potentielles pouvant avoir contribué à des collisions, y compris l'usage d'un téléphone cellulaire ou autre dispositif télématique, dans les rapports d'accident des policiers.
- Étudier le rôle de l'assurance-automobile dans la réduction de la distraction au volant, soit par une réduction de prime (par exemple pour les conducteurs qui s'engagent à ne pas utiliser de dispositifs télématiques) ou par des couvertures variables selon les circonstances de conduite (par exemple une couverture réduite s'il est établi que le conducteur était occupé à une activité distrayante particulière au moment de la collision).

Pour que les lois visant à réduire la distraction au volant aient un effet maximal, elles devraient suivre les mêmes principes que tous les bons codes de la route. Elles devraient :

- être bien rédigées, sans échappatoire ni conséquences imprévues;

- ajouter un fardeau minimal à l'application de la loi pour l'observation et la documentation de comportements interdits et pour la documentation et l'aide à la poursuite relativement à une infraction;
- avoir le soutien complet des procureurs et des juges.

## Conclusions

La distraction au volant a plusieurs caractéristiques qui la rendent difficile à gérer :

- Elle découle d'une large gamme d'événements, d'objets et d'activités, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.
- Elle est liée à des questions de mode de vie et non pas seulement de conduite, notamment une propension naturelle à s'intéresser à des objets, des événements ou des activités qui sont nouveaux ou attirants. La distraction est presque devenue un mode de vie.
- Le temps consacré à la conduite est de plus en plus considéré comme improductif, de sorte qu'il apparaît comme une occasion d'accomplir d'autres tâches, telles que maintenir la communication avec le bureau et la maison et assurer un contact personnel.
- Les distractions se produisent à différents niveaux et doivent être continuellement écartées pendant la conduite. L'attention est constamment divisée entre des tâches ou événements divers, nuisant à la capacité de traitement de l'information des conducteurs de façon différente et empiétant sur leur marge de sécurité. À cet égard, la distraction au volant est beaucoup plus difficile à influencer que le port de la ceinture, qui n'exige qu'un geste bref en entrant dans le véhicule.
- Le développement technologique, surtout dans le domaine de l'électronique de consommation, progresse plus rapidement que le développement ou la réglementation traditionnels des automobiles.
- L'industrie de l'électronique grand public n'a pas l'habitude de tenir compte des effets que ses produits peuvent avoir sur la conduite; par ailleurs, la structure de réglementation et de sécurité des véhicules automobiles n'est pas conçue pour tenir compte des produits électroniques de consommation.
- Tandis que de nombreuses distractions au volant peuvent accroître les risques de collision, les téléphones cellulaires et autres outils de télématique sont au cœur du problème pour le public, les décideurs et les gouvernements.

Les présentations, les discussions et les délibérations de la conférence ont permis de tirer plusieurs conclusions générales :

- Il n'y a pas de solution unique au problème : ni les lois, ni l'information et la sensibilisation, ni les normes et règlements applicables aux produits n'élimineront ou ne réduiront substantiellement à eux seuls les causes de la distraction au volant ou les collisions qui en résultent. Le problème est multidimensionnel; les solutions sont multiples et complémentaires.
- La distraction au volant englobe les trois champs d'application de mesures de prévention en matière de sécurité routière : le milieu routier, le véhicule et le conducteur. Les stratégies efficaces pour réduire les causes ou les risques de distraction au volant exigeront une réflexion interdisciplinaire qui devra tenir compte des interactions entre ces trois domaines.
- Les progrès passent par trois éléments essentiels :
  - Les recherches et les données : nous devons en connaître beaucoup plus au sujet du problème – quelles distractions sont les plus importantes, qui est le plus à risque, quand, où et pourquoi – afin d'élaborer des stratégies de prévention efficaces.
  - Sensibilisation et information : un public informé et des décideurs éclairés qui agissent en tenant compte des meilleures preuves disponibles sont essentiels à la création d'un milieu rationnel pour les initiatives de prévention.
  - Des efforts gouvernements-industrie coopératifs : la coopération interfrontière nationale est nécessaire (à commencer par le Canada et les États-Unis) de même qu'inter-industrie (fabricants de véhicules automobiles, entreprises de produits après-vente, produits électroniques de consommation).

La distraction au volant est un important facteur causal des collisions. La distraction due aux nouvelles technologies installées à l'usine et après-vente, aux dispositifs télématiques et aux produits électroniques portatifs est un domaine sur lequel il faut se pencher très sérieusement. Compte tenu du rythme rapide de développement des produits électroniques et télématiques, il faut se montrer vigilant et évaluer de quelle façon ces changements pourraient influencer sur les risques de collision. Le développement ne devrait pas être fait isolément; il faut accorder une attention appropriée à la manière dont ces produits peuvent interagir entre eux et à l'effet qu'ils peuvent avoir sur le conducteur.

### **Recommandations**

En résumé, le consensus obtenu à la conférence est que la distraction au volant est un problème de sécurité routière important qui est encore trop mal connu et qui est susceptible de prendre beaucoup d'ampleur. Les délégués ont prié tous les organismes et les particuliers qui œuvrent dans le domaine de la sécurité routière, y compris les organismes gouvernementaux, les fabricants de véhicules automobiles et de produits électroniques, ainsi que les organisations de sécurité routière, d'agir promptement et de manière coopérative en vue d'acquiescer les données nécessaires, de réaliser les recherches cruciales et d'examiner des stratégies appropriées pour réduire la distraction au volant dans un environnement de conduite en rapide évolution.

## Introduction

La distraction au volant suscite de plus en plus d'attention de la part des médias, des gouvernements, de l'industrie, des organismes de sécurité et du public. Au début, les préoccupations portaient sur l'usage grandement visible et de plus en plus répandu des téléphones cellulaires au volant. Mais il y a bien d'autres sources de distraction aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur d'un véhicule. Leurs incidences sur la sécurité peuvent être très variées et les moyens d'y apporter des solutions sont tout aussi diversifiés.

Afin de s'attaquer à ce problème crucial, l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) ont organisé la première Conférence internationale sur la distraction au volant à Toronto (Ontario, Canada), à l'hôtel Hilton Toronto, du 2 au 5 octobre 2005. Cette conférence, commanditée par 17 organismes publics et privés (voir l'annexe I) avec l'aide d'un comité consultatif (voir l'annexe II), avait pour objectifs :

- de cerner les connaissances au sujet de l'ampleur du problème de la distraction au volant, de ses causes et de ses conséquences;
- de déterminer quels programmes et politiques peuvent permettre de contrer la distraction au volant et quelle a été leur efficacité jusqu'à maintenant;
- d'élaborer un plan d'action coopératif pour contrer la distraction au volant;
- d'améliorer la communication, la compréhension et la connaissance du problème de la distraction au volant afin de faciliter la coopération.

Plus d'une centaine de délégués du Canada, des États-Unis et d'ailleurs étaient présents. La diversité des représentants, issus du secteur public, du milieu des affaires, de celui de la recherche, de l'application de la loi, ainsi que des secteurs de la santé et de la sécurité (voir l'annexe V), montrait bien l'intérêt et le degré de préoccupation que suscite la question. Cet intérêt a d'ailleurs été confirmé par l'étendue de l'attention portée à la conférence par les médias locaux, nationaux et internationaux.

La conférence a été conçue de manière à maximiser l'échange éclairé d'information. Des séances plénières mettaient en évidence des experts en sécurité routière de renommée internationale (voir l'annexe III) qui ont exposé

les connaissances les plus nouvelles et les plus récents résultats de recherche sur tous les aspects des risques, des causes et des contremesures. Après chaque plénière, les délégués se sont réunis en atelier, par petits groupes, pour examiner les principaux points soulevés par les animateurs (voir l'annexe IV), fournir des commentaires et des suggestions, formuler des recommandations et définir des priorités d'action.

Le présent rapport rassemble et résume les points principaux des documents de plénière (les présentations des plénières sont accessibles sur le site Web de la conférence : [www.distractionauvolant.ca](http://www.distractionauvolant.ca)) et les résultats des ateliers. L'organisation du rapport correspond à l'ordre du jour de la conférence. Les recommandations présentées dans le rapport ont été formulées par les participants à la conférence à partir de leurs conclusions collectives au sujet de la distraction au volant. Elles visent à servir de guide à une large gamme d'intervenants et obtiendront, nous l'espérons, une large diffusion.

## Qu'est-ce que la distraction au volant?

Afin d'étudier ce qui distrait les conducteurs, la mesure dans laquelle la distraction contribue aux collisions routières, et les moyens de s'y attaquer efficacement, il faut avant tout définir clairement le concept. Un des objectifs de la conférence était d'élaborer une définition pratique complète de la distraction au volant. Bien que les documents de recherche sur la sécurité routière s'étendent abondamment sur le sujet, elle n'a pas souvent été clairement définie.

On trouve dans la documentation plusieurs essais de définition. Un auteur note que la distraction se produit quand un conducteur n'assimile pas immédiatement l'information nécessaire pour conduire en toute sécurité à cause d'un événement, d'une activité, d'un objet ou d'une personne, à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule, qui l'oblige ou l'amène à reporter son attention sur autre chose que sur la conduite. En bref, la distraction au volant peut être décrite comme une activité qui retient l'attention du conducteur ailleurs que sur la conduite. Ainsi, toute distraction, que ce soit baisser la glace ou utiliser un téléphone cellulaire, risque de contribuer à une collision dans la mesure où elle reporte l'attention du conducteur ailleurs que sur sa tâche première qui est de conduire le véhicule.

Un des éléments essentiels de la distraction est l'attention. Pour certains, la distraction n'est pas nécessairement un

manque d'attention (inattention), mais plutôt une « attention mal répartie », parce que la portion de l'attention orientée vers l'élément de distraction est tout simplement inappropriée ou incompatible avec la bonne conduite, c.-à-d. qu'elle enlève une partie d'attention à l'accomplissement des fonctions cruciales de la conduite (Smiley, 2005; Tasca, 2005).<sup>1</sup>

La conduite peut être une tâche complexe qui exige une attention considérable. Les tâches principales consistent notamment à diriger le véhicule, à accélérer, à ralentir, à choisir la vitesse appropriée, la voie appropriée, à manœuvrer dans la circulation, à naviguer vers sa destination et à surveiller les dangers. Les tâches secondaires sont toutes les autres fonctions auxquelles s'adonnent les conducteurs, mais qui ne sont pas liées à la conduite proprement dite. Ces tâches secondaires, qui peuvent distraire le conducteur de sa tâche principale de conduite, sont multiples, par exemple, manger ou boire, faire un brin de toilette, lire les panneaux-réclames, utiliser et ajuster les dispositifs de divertissement de bord, converser avec des passagers, regarder le paysage, s'occuper d'enfants et d'animaux domestiques, fumer, utiliser un téléphone cellulaire et converser, utiliser d'autres appareils de communication sans fil et prendre des notes. Il importe de reconnaître que les facteurs de distraction ne supposent pas toujours des tâches secondaires amorcées par le conducteur – ils sont parfois provoqués par des événements, des objets, des activités ou des personnes se trouvant à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule.

Consacrer son attention à plus d'une tâche, d'un événement ou d'un objet ne serait pas un problème si les conducteurs pouvaient le faire simultanément, c.-à-d. si les humains pouvaient traiter parallèlement l'information issue de plusieurs sources. Toutefois, nous sommes des machines à traiter l'information en série, uniquement capables de faire une chose à la fois. Même si la plupart des gens croient pouvoir accomplir plusieurs tâches en même temps, ce que l'on appelle communément le traitement multitâche suppose un déplacement rapide de l'attention d'une tâche cognitive à l'autre (Smiley, 2005).

La conduite est déjà une tâche pour laquelle l'attention est divisée, exigeant du conducteur un traitement multitâche. Ainsi, lorsqu'une tâche ou un événement secondaire – soit une distraction – occupe l'attention du conducteur, le continuum d'attention accordé aux tâches principales est rompu. De toute évidence, selon des facteurs tels que la durée de la distraction, le moment où elle se produit, le lieu et les personnes en cause, les conséquences peuvent être désastreuses.

À partir de ces quelques notions et d'une définition préliminaire donnée par Tasca (2005), les délégués à la conférence ont élaboré la définition de base suivante de la distraction au volant pour la recherche :

*La distraction suppose un détournement de l'attention accordée à la conduite, parce que le conducteur s'intéresse temporairement à un objet, une personne, une tâche ou un événement qui n'est pas lié à la conduite, ce qui diminue sa vigilance, sa capacité de décision ou son rendement, et augmente les risques de gestes correctifs, de collisions ou de quasi-collisions.*

Cette définition comporte plusieurs facteurs implicites :

- Les distractions excluent les états préexistants tels que l'affaiblissement des facultés par l'alcool ou les drogues, la fatigue et un état psychologique; toutefois, dans tous ces états, le conducteur peut être plus facilement distrait ou sa distraction peut avoir des effets différents.
- Les caractéristiques personnelles comme l'âge et les troubles médicaux influent sur les distractions.
- Les conditions et les situations de conduite ont un effet sur les distractions.
- Les distractions n'ont pas nécessairement de conséquences immédiates comme des gestes correctifs ou des collisions, mais elles augmentent les risques de ces conséquences.

Enfin, les délégués sont convenus qu'il faudra élaborer des versions plus simples de cette définition pour certains groupes, notamment les médias et le grand public, mais la définition convenue constitue une base solide pour les recherches futures et les débats stratégiques au sujet des raisons pour lesquelles la distraction comporte autant de risques et des solutions à y apporter.

---

<sup>1</sup>Les documents de référence mentionnés dans le présent rapport sont des documents présentés à la conférence. On trouvera dans ces présentations plus de renseignements à ce sujet, ainsi que d'autres documents de référence – voir [www.distractionauvolant.ca](http://www.distractionauvolant.ca)

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

### La distraction au volant est-elle un problème courant?

Les distractions au volant ne sont pas rares comme en témoignent de récents sondages téléphoniques réalisés au Canada et aux États-Unis. Ainsi, comme le résume Beirness (2005), une proportion substantielle des conducteurs des États-Unis admettent qu'ils s'adonnent à des activités distrayantes. Le tableau 1 montre que 81 % d'entre eux disent parler avec des passagers, 49 % déclarent boire ou manger en conduisant et 12 % admettent lire une carte routière au volant.

Une des questions plus importantes consistait à demander à quelle fréquence ces distractions se produisent lorsqu'ils conduisent. Même si l'information sur la fréquence est très limitée, le sondage effectué aux États-Unis a aussi obtenu une estimation de la fréquence à laquelle les conducteurs disent s'être adonnés à chacune de ces activités. Cette information a été utilisée pour calculer le nombre de déplacements effectués chaque semaine au cours desquels le conducteur s'est adonné à des activités distrayantes. Comme on peut le constater dans le tableau, le nombre de déplacements hebdomadaires au cours desquels les conducteurs s'adonnent à une activité distrayante est effectivement substantiel.

L'observation des conducteurs dans un contexte réel permet de déterminer plus directement la fréquence des

facteurs de distraction. Une étude (voir Stutts, 2005), réalisée à l'aide de caméras vidéo installées à bord de véhicules pour capter les gestes de 70 participants pendant une semaine, a donné les résultats illustrés à la figure 1. Près de 5 % du temps total de conduite est consacré à manger ou boire. De façon globale, une proportion considérable du temps est consacrée à des activités potentiellement distrayantes.

En résumé, il est prouvé que de nombreux conducteurs sont confrontés à divers événements, activités et objets distrayants, et que certains de ceux-ci (p. ex. manger ou boire) peuvent occuper une proportion notable du temps de conduite.

**Tableau 1** • Pourcentage des conducteurs qui s'adonnent à diverses activités, et fréquence de ces activités

<b>81 % parlent avec des passagers</b>	<b>2,38 milliards de déplacements/semaine</b>
<b>66 % changent de poste de radio ou de CD</b>	<b>1,92 milliard</b>
<b>49 % mangent ou boivent</b>	<b>1,25 milliard</b>
<b>26 % appellent ou répondent à un appel sur leur cellulaire</b>	<b>792 millions</b>
<b>24 % s'occupent des enfants</b>	<b>776 millions</b>
<b>12 % lisent une carte routière</b>	<b>414 millions</b>
<b>8 % font leur toilette</b>	<b>349 millions</b>

Voir Beirness, 2005

**Figure 1** • % du temps total consacré à une activité potentiellement distrayante



Voir Stutts, 2005

## Quelle est l'ampleur des risques que pose la distraction au volant?

La question cruciale est de savoir si ces distractions augmentent les risques de collisions. La réponse à cette question apparemment simple est plus imprécise qu'on pourrait s'y attendre, en partie parce que ce domaine n'en est encore qu'à ses débuts. À l'instar de la plupart des domaines de recherche en sécurité routière, la recherche sur la distraction au volant a recours à diverses méthodes : sondages, observations, études des collisions et études expérimentales en laboratoire.

Au cours des sondages, le chercheur demande aux répondants de lui fournir des renseignements au sujet de leurs pratiques, de leurs expériences, de leurs opinions et de leurs préoccupations – par exemple, à quelle fréquence ils voient des conducteurs s'adonner à des activités qu'ils jugent distrayantes, à quelle fréquence ils le font eux-mêmes, quel est leur degré de préoccupation à l'égard de ce problème et ce qu'ils jugent devoir être fait à ce sujet (Beirness, 2005; Rudin-Brown, 2005; Walker, 2005).

Les études par observation portent sur ce que les gens font réellement plutôt que ce qu'ils disent faire. En ayant recours à des observateurs expérimentés ou à des dispositifs d'enregistrement électroniques, le chercheur surveille les situations dans le monde réel, afin de savoir quelles sont les distractions qui se présentent, comment les conducteurs réagissent et ce qu'en sont les résultats.

Les études de collisions sont rétrospectives. Elles commencent par le résultat (la collision elle-même) et tentent de reconstituer les facteurs qui y sont associés ou qui y ont contribué. Divers niveaux d'analyse ont été utilisés à cette fin, allant de l'utilisation directe des rapports d'accident rédigés par les policiers jusqu'à des enquêtes pluridisciplinaires approfondies par une équipe d'experts (Stutts, 2005). Il est intéressant de noter que l'estimation basée sur les comptes rendus des policiers est limitée par le fait que dans la plupart des secteurs de compétence, la distraction n'entre même pas dans les catégories de causes possibles à cocher par les policiers (Sundeen, 2005).

Les recherches en laboratoire, dont une bonne partie ont récemment été réalisées à l'aide de simulateurs, font généralement appel à des études expérimentales qui permettent au chercheur de présenter systématiquement certaines conditions au conducteur dans un milieu contrôlé et de surveiller une gamme étendue de mesures du rendement (Strayer, 2005).

Chacune de ces démarches donne un aperçu légèrement différent du problème, mais aucune ne peut fournir toute l'information nécessaire pour la prise de décisions

rationnelles. C'est uniquement par une convergence des preuves découlant collectivement de toutes ces démarches que l'on peut en tirer des faits précis (Bellavance, 2005).

Chaque démarche a ses points forts et ses limites, de sorte qu'aucune étude n'est définitive. Il n'y a pas non plus de méthode de recherche ou d'étude qui permette de répondre à toutes les questions à propos de l'ampleur et des caractéristiques du problème, ainsi que des risques qu'il pose. Chacune fournit un aperçu ou un point de vue différent du problème. C'est le poids et la convergence des preuves des différentes approches qui sert de base à la prise de décisions éclairées.

## Que montre la recherche sur la distraction au volant?

Pour le système de données sur la résistance à l'impact (Crashworthiness Data System [CDS]) de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis, des employés expérimentés effectuent, chaque année, des enquêtes approfondies après-coup sur un échantillon de collisions. Selon les données de 2003 du CDS, 12 % des collisions sont jugées avoir mis en cause au moins un conducteur distrait, tandis que 10 % de plus comportaient un conducteur qui « avait regardé mais n'avait pas vu » (Stutts, 2005). Pour cette raison, la NHTSA estime de manière prudente que la distraction au volant contribue pour 25 à 30 % des collisions (Stutts, 2005). Comme il est indiqué précédemment, ces estimations sont fondées sur des rapports subjectifs établis après-coup, de sorte que leur validité est sujette à caution.

Toutefois, les sondages téléphoniques donnent des résultats semblables, ce qui vient, dans une certaine mesure, confirmer l'étendue du problème. Par exemple, le quart environ des répondants à un sondage de la NHTSA ont déclaré avoir été en cause dans une collision au cours des cinq dernières années et environ 14 % d'entre eux attribuaient cette collision à la distraction (Beirness, 2005).

Les meilleures données à ce jour sur le rôle de la distraction dans les collisions viennent d'une récente étude sur cent véhicules réalisées par le Virginia Tech Transportation Institute. Cette étude a surveillé cent véhicules du Nord de la Virginie pendant 12 à 13 mois, à l'aide de caméras vidéo installées à bord et de nombreux instruments de mesure. L'étude a permis d'enregistrer plus de 42 000 heures de conduite, 761 quasi-collisions et 72 collisions. Dans presque 80 % de toutes les collisions et 65 % des quasi-collisions, on notait un moment d'inattention du conducteur dans les trois secondes ayant précédé l'incident<sup>2</sup>. Il importe de

---

<sup>2</sup> [www.vtti.vt.edu/documents/100-Car%20Naturalistic%20Driving%20Study%20Press%20Release.pdf](http://www.vtti.vt.edu/documents/100-Car%20Naturalistic%20Driving%20Study%20Press%20Release.pdf)  
<http://www.vtti.vt.edu/documents/100-Car%20Naturalistic%20Driving%20Study%20Fact%20Sheet.pdf>.

signaler que ces estimations sont substantiellement plus élevées que celles d'autres sources qui sont basées sur de l'information de seconde main.

Afin d'estimer le risque de collision que pose la distraction au volant, il faut comparer la fréquence des distractions associées aux collisions et leur fréquence générale pendant la conduite. Encore une fois, les meilleures données proviennent de l'étude mentionnée ci-dessus sur les cent véhicules. Les risques de collisions et de quasi-collisions n'ont pas augmenté pendant que les conducteurs accomplissaient des tâches simples, mais étaient jusqu'à sept fois plus importants lorsque les conducteurs accomplissaient certaines tâches complexes.

Compte tenu de sa fréquence et de sa visibilité, une catégorie de distractions, celle des téléphones cellulaires, a été étudiée plus largement ces dernières années, produisant plusieurs estimations de sa contribution aux risques de collision.

L'estimation des risques varie considérablement, de sorte qu'il est difficile d'en tirer des conclusions définitives. Toutefois, dans le cadre d'une étude, les conducteurs que l'on a vus utiliser un téléphone cellulaire étaient dix fois moins susceptibles de s'arrêter complètement à un panneau d'arrêt que ceux qui n'utilisaient pas de cellulaire (Strayer, 2005). Plusieurs études sur les collisions, qui ont eu recours aux registres d'utilisation du cellulaire pour estimer l'usage de celui-ci, ont indiqué que les risques de collisions étaient de quatre à six fois plus grands chez les conducteurs utilisant des téléphones cellulaires (Bellavance, 2005).

## Résumé

Les faits dont on dispose permettent de brosser un tableau approximatif, mais incomplet des risques que pose la distraction au volant. Des études en laboratoire réalisées à l'aide de simulateurs montrent que les éléments de distraction ont une incidence sur la compétence et les capacités nécessaires à la conduite. Des études par observation ont révélé que ces distractions se produisent effectivement dans le monde réel, et qu'elles ont un effet sur la bonne conduite. Les études sur les collisions confirment que la distraction figure parmi les causes d'un nombre substantiel de collisions. Bien des renseignements convergent pour montrer clairement que la distraction au volant est un important problème de sécurité routière.

Par ailleurs, la quantité et la qualité des preuves existantes sont insuffisantes pour nous permettre de déterminer avec certitude l'ampleur des risques qu'elle représente et, parmi les nombreuses distractions, celles qui posent les plus grands risques et dans quelles circonstances.

## Recommandations : Besoins de données et de recherches

Les délégués à la conférence concluent qu'il reste beaucoup à apprendre à propos de la fréquence du problème et des risques en cause. Ils ont recommandé des recherches additionnelles sur les points suivants :

- les risques de collision que présentent les différentes distractions;
- les méthodes qui pourraient protéger les conducteurs contre les risques de distraction;
- le coût pour la société que représente la distraction au volant;
- les connaissances et les attitudes des conducteurs à l'égard de la distraction au volant, en particulier leur attitude à l'égard de l'utilisation du temps de conduite pour faire des appels téléphoniques ou remplir d'autres tâches liées à la famille ou au travail;
- les facteurs qui pourraient inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Cette recherche exigera plusieurs catégories de données fiables :

- des données sur le niveau d'exposition, obtenues par des observations directes de la conduite ou des observations faites de l'extérieur des véhicules, afin de déterminer la fréquence et les risques associés aux différentes distractions;
- des données sur les collisions provenant d'études spéciales (de préférence d'enquêteurs venus sur les lieux de la collision pour interroger les participants) ou d'enregistreurs de bord de type « boîte noire » afin de déterminer plus précisément le rôle joué par la distraction dans les collisions;
- des données provenant d'essais avec simulateur, de pistes d'essai et d'études sur route, afin d'étudier les effets des différentes distractions sur les tâches de conduite et l'aptitude réelle à la conduite;
- des données issues de groupes de discussion et de sondages, visant à mesurer les connaissances et les attitudes des conducteurs.

Les délégués ont pressé les chercheurs d'utiliser des méthodes normalisées de collecte de données et des définitions normalisées pour les variables, afin de permettre des comparaisons valables des résultats d'études. Ils ont recommandé de rendre les données facilement accessibles et de les mettre à la disposition de tous les chercheurs et utilisateurs qualifiés. Les conclusions des recherches devraient être largement diffusées et communiquées efficacement aux responsables de la réglementation et de la prise de décisions.

## Sensibilisation et information du public au sujet de la distraction au volant

Ce n'est que récemment que la distraction au volant a acquis une plus grande importance parmi les préoccupations du public et des dossiers politiques. Il n'est donc pas surprenant que le nombre d'initiatives de sensibilisation et d'information soit limité et que bien peu aient été en place depuis assez longtemps pour qu'on puisse en évaluer les effets.

De plus, il y a très peu d'information disponible, dès le départ, pour guider les efforts de sensibilisation et d'information; par exemple, les données sur le degré de sensibilisation et de compréhension du public sont limitées. On ne sait même pas, à ce point, quelle idée se fait le public de la distraction au volant. Ce qu'on sait toutefois nous permet de brosser un tableau plutôt confus de la situation. Par exemple, on sait que, de façon générale, les conducteurs ne semblent pas considérer la distraction au volant comme un problème particulièrement grave. Au cours de récents sondages canadiens, seulement 40 % des répondants ont qualifié la distraction au volant de problème « grave » ou « extrêmement grave » (Beirness, 2005). Ils considéraient l'ivresse au volant, les conducteurs agressifs, la somnolence au volant et les enfants qui ne sont pas assis dans un siège de sécurité comme des problèmes plus graves. Par contre, l'usage de cellulaires en conduisant a été mentionné parmi les problèmes graves ou extrêmement graves par les deux tiers des répondants, au même plan que les conducteurs agressifs.

On obtient des conclusions semblables si l'on demande au public de comparer ses préoccupations en matière de sécurité à l'égard des téléphones cellulaires avec d'autres sources de distraction au volant. Environ 65 % des répondants indiquent que les cellulaires sont plus préoccupants (Rudin-Brown, 2005). Aux États-Unis, à peu près la moitié des répondants à un sondage de 2003 considéraient qu'il était aussi dangereux de faire des appels que d'en recevoir (Sundeen, 2005).

De telles conclusions semblent montrer que le public ne comprend pas très clairement toutes les ramifications de la distraction au volant et l'ampleur de ce problème sur le plan de la sécurité. Ainsi, les résultats des sondages montrent que la population de conducteurs ne comprend pas quelles activités peuvent distraire un conducteur, les risques relatifs des différentes distractions et la fréquence des collisions causées par la distraction des conducteurs.

## Recommandations : Améliorer la sensibilisation et l'information

Les campagnes de sensibilisation publique ont parfois des objets et des approches très différentes des programmes d'information. Par ailleurs, elles peuvent être très complémentaires – par exemple, on peut alléguer que si l'on sensibilise les conducteurs à l'existence d'un problème, il est aussi nécessaire de leur dire comment y remédier (c.-à-d. les informer). De la même façon, les initiatives de formation et d'instruction formelle contribuent à améliorer la sensibilisation au problème. Les délégués à la conférence ont convenu que la sensibilisation et l'information étaient nécessaires pour améliorer la compréhension par le public du problème de la distraction au volant, pour hausser le degré de priorité de la question par rapport à d'autres problèmes de sécurité routière et pour favoriser l'adoption de comportements de conduite sécuritaires.

Les activités de sensibilisation et d'information devraient s'appuyer sur plusieurs principes directeurs :

- Cibler des comportements et des publics précis; éviter les messages d'ordre général du genre « tout le monde devrait être attentif en conduisant »
- Utiliser des messages positifs, peut-être en intégrant des techniques de conformité à la norme collective (« faites comme la majorité »).
- Encourager des comportements précis fondés sur des pratiques exemplaires.
- Être sincères et inoubliables.

Les publics cibles et les mécanismes d'application particuliers pourraient inclure :

- les jeunes conducteurs et les novices, par l'intermédiaire des programmes de conduite et des programmes de délivrance de permis par étapes, des manuels de formation, des centres d'examen de conduite et des sites Web;
- les conducteurs âgés, par l'entremise des cabinets médicaux et de programmes communautaires;
- les conducteurs à risque élevé, par l'entremise de cours de conduite de rattrapage obligatoires;
- les employés d'entreprises, par l'entremise des politiques et des programmes d'entreprise;
- les « gens d'influence » comme les modèles de comportement, les dirigeants, les enfants, par différentes méthodes, notamment les programmes d'égal à égal.

Les programmes de sensibilisation et d'information devraient être conçus avec soin et mis à l'essai avec des groupes de discussion ou autres méthodes semblables. On favorise aussi les efforts coopératifs des gouvernements,



de l'industrie et des chercheurs, afin d'améliorer non seulement l'exactitude de l'information communiquée, mais sa portée et sa pénétration. Les programmes devraient être évalués au moyen de sondages destinés à mesurer la sensibilisation, les connaissances et la mémorisation. Des études sur échantillon contrôlé en entreprise pourraient être utiles pour tester et évaluer les nouveaux programmes. Une évaluation en bout de ligne, par une observation des changements apportés aux comportements de conduite ou des taux de collision, serait une mesure ultime de succès, mais elle sera très difficile à réaliser efficacement.

## Technologie et distraction au volant

La technologie susceptible de distraire les conducteurs devient de plus en plus répandue sous la forme d'équipement installé à l'usine dans les nouveaux véhicules, d'additions après-vente et de modifications aux véhicules, ainsi que de dispositifs électroniques portatifs (« nomades ») tels que les téléphones cellulaires que transportent les conducteurs et qu'ils utilisent en conduisant. Parallèlement, des travaux technologiques sont en cours en vue d'améliorer la sécurité au volant et, en particulier, de réduire les risques posés par les distractions au volant. Le défi consiste à évaluer les possibilités de distraction de la nouvelle technologie et de prendre des mesures proactives pour l'empêcher de multiplier les risques de collisions, tout en préservant ses avantages potentiels.

De nombreux nouveaux dispositifs et affichages électroniques font leur apparition dans les véhicules; ils servent à surveiller le rendement du véhicule et de la conduite et à informer et divertir le conducteur (par exemple, consulter Burns, 2005; Parkes, 2005). Certains sont des transformations notamment d'un simple indicateur à un système qui informe le conducteur plus efficacement, comme un affichage frontal ou un système vocal. Toutefois, ces systèmes peuvent aussi distraire le conducteur. D'autres, notamment la radio, la télévision, le cellulaire, reçoivent de l'information extérieure au véhicule pour la communiquer au conducteur. D'autres encore sont interactifs, réagissant à la position du véhicule (système de navigation électronique) ou à sa situation (surveillance des voies, régulateur de vitesse adaptatif ou système anticollision).

Un bon nombre de ces dispositifs feront bientôt partie de l'équipement de série; tous peuvent distraire les conducteurs. Cependant, jusqu'ici, on ne dispose d'aucun

moyen d'évaluer leur potentiel ou leur effet de distraction, encore moins leur effet sur les risques de collision. Il n'existe aucune ligne directrice ou norme obligatoire applicable à leur conception ou à leur rendement, relativement à la distraction. Toutefois, le public croit, en toute naïveté, que les dispositifs fournis avec le véhicule peuvent être utilisés en toute sécurité en conduisant, ce qui n'est pas nécessairement vrai (Burns, 2005).

Les fabricants de véhicules automobiles en Europe, au Japon et en Amérique du Nord ont mis au point des lignes directrices relatives aux pratiques exemplaires pour la conception des dispositifs électroniques et télématiques. Par exemple, l'énoncé de principes d'AAM indique comment les dispositifs devraient être aménagés et à quelle rapidité ils peuvent être vus et compris (Burns, 2005). Certains fabricants suivent ces directives à la lettre dans leurs véhicules. Mais des lignes directrices ne sont pas obligatoires. En outre, plusieurs d'entre elles sont présentées de façon qualitative (p. ex. les affichages visuels devraient exiger un coup d'œil « suffisamment bref pour ne pas nuire à la conduite »). Sans compter que ces lignes directrices visent seulement les fabricants des véhicules et non pas les fabricants de matériel automobile installé après-vente ou de matériel électronique portatif.

Afin de résoudre le problème des technologies distrayantes, Transports Canada tente de travailler avec les fabricants d'automobiles à créer un protocole d'entente sur les principaux problèmes, les principes de base et les procédés de conception. Les négociations à cet égard sont prometteuses.

Une des solutions possibles consiste à élaborer et mettre en application des normes de rendement pour les dispositifs électroniques et télématiques, semblables aux normes de sécurité des véhicules. Les normes de rendement exigeraient des méthodes pratiques, objectives et reproductibles pour mesurer l'effet de distraction des dispositifs et des niveaux de référence fiables d'un rendement inacceptable. Actuellement, il n'en existe pas. (Burns, 2005).

La technologie peut être distrayante, mais elle peut aussi protéger contre les effets de la distraction. Plusieurs nouveaux systèmes technologiques sont étudiés et mis au point précisément pour améliorer la sécurité, notamment les régulateurs de vitesse adaptatifs, les dispositifs de contrôle de la stabilité, les dispositifs d'avertissement en cas de changement de voie involontaire et les systèmes anticollision (Gardner, 2005; Parkes, 2005). Ceux-ci pourraient limiter les collisions ou réduire les blessures résultant de la distraction du conducteur. Le programme

de recherche SAVE-IT, un programme coopératif auquel participent les fabricants d'automobiles et d'équipement électronique, les universités et le ministère des Transports américain, cible le vaste domaine de la réduction des collisions causées par la distraction, en limitant les distractions et en informant les conducteurs des risques. Le programme inclut la mise au point d'algorithmes pour mesurer la charge de travail du conducteur, ainsi que son taux d'attention et de distraction (Eby, 2005).

Un des points clé du problème qui nous occupe est le développement rapide des technologies. L'industrie de l'électronique a mis en marché, sur une courte période, beaucoup de nouveaux produits qui peuvent avoir une incidence sur la distraction au volant, et elle continue d'en mettre au point de nombreux autres (Gardner, 2005). Plusieurs tendances sont dignes de mention et nécessitent un suivi :

- Les dispositifs électroniques et télématiques deviennent multifonctionnels. Par exemple, l'appareil auparavant appelé « téléphone cellulaire » peut maintenant envoyer et recevoir des courriels, prendre des photos et donner la position et des instructions routières.
- Les dispositifs deviennent de plus en plus portatifs; ils ne sont plus fixés à une ligne téléphonique ou à l'automobile. Les consommateurs peuvent apporter leurs appareils de communication et de divertissement avec eux, partout où ils vont.
- L'industrie est hautement diversifiée, incluant les fournisseurs traditionnels d'équipement automobile de série et d'après-vente aussi bien que fabricants d'appareils électroniques de consommation. Elle s'intègre mal à la structure réglementaire traditionnelle de l'industrie automobile.
- Les nouveaux produits sont mis au point, vendus et modifiés très rapidement. Par exemple, un usager type remplace son téléphone cellulaire tous les 18 à 24 mois.

Ces caractéristiques représentent de nouveaux défis pour les méthodes traditionnelles utilisées en vue d'assurer la sécurité des véhicules et de l'équipement par réglementation.

## Recommandations : Besoins de recherche et de programmes

Les délégués à la conférence ont admis qu'il était crucial d'évaluer le potentiel de distraction des technologies actuelles et nouvelles. Comme il n'existe pas actuellement de méthode appropriée à cette fin, il faudra faire des recherches à la fois pour affiner les méthodes actuelles et

pour en mettre au point de nouvelles. Les recherches devraient être entreprises de concert par les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis et les industries de technologie en cause, y compris les fabricants de produits, les fournisseurs de services et les groupes de consommateurs, et devraient être réalisées de manière coopérative. Ainsi, elles devraient :

- inclure les technologies fournies à l'origine et installées après-vente, comme les dispositifs électroniques portatifs utilisés dans les véhicules;
- étudier les effets sur des groupes à haut risque particuliers, comme les conducteurs novices et les conducteurs âgés;
- travailler de concert avec les fabricants des produits technologiques et les industries qui les intègrent dans leurs propres produits, afin de pouvoir réagir rapidement à la recherche, au développement et à la mise en application des technologies à évolution rapide;
- étudier à la fois les effets cumulatifs et les effets interactifs des multiples dispositifs télématiques ou technologiques.

Il pourrait être utile de s'appuyer sur une structure d'orientation cadre, comme un protocole d'entente conclu entre les producteurs et les décideurs, pour planifier, répartir et coordonner les recherches.

En bout de ligne, ces recherches pourraient donner lieu à l'établissement de normes de rendement visant à réduire au minimum les effets de la technologie. Autant que possible, les normes applicables aux dispositifs d'origine, à l'équipement d'après-vente et aux appareils portatifs devraient être cohérentes, mais ne devraient pas limiter l'innovation des produits. D'ici à ce que des normes de rendement soient élaborées, fondées sur de solides recherches, d'autres méthodes pourraient être utilisées :

- Des lignes directrices concernant les pratiques exemplaires destinées aux fabricants devraient continuer d'être élaborées et affinées, guidées par la recherche. Les fabricants devraient être encouragés à les suivre pour toutes les activités de recherche et développement de produits.
- Les conducteurs devraient être informés des distractions que peut causer la technologie et renseignés sur les moyens appropriés d'utiliser cette technologie en toute sécurité. Les méthodes pour ce faire comprennent la sensibilisation et l'information mentionnées précédemment, ainsi que des activités plus précises comme l'apposition d'étiquettes sur le matériel, des manuels d'instruction, des cotes de risque de distraction, un peu comme les cotes du NCAP pour la sécurité des véhicules, ou même la

formation des conducteurs à l'utilisation sécuritaire de certains dispositifs.

Il faut aussi faire des recherches continues sur les systèmes technologiques en vue de réduire les risques. Les régulateurs de vitesse adaptatifs, les avertisseurs de débordement de voie et de collision et d'autres systèmes technologiques ont des répercussions considérables et devraient être étudiés à fond avant être mis en application. Les enjeux dont il faut tenir compte sont les suivants :

- l'effet d'interaction entre les véhicules munis de ces systèmes et ceux qui ne le sont pas, et
- l'adaptation comportementale : les conducteurs conduiront-ils de manière moins attentive ou sécuritaire s'ils croient que ces systèmes les protègent des collisions?

## La réglementation en matière de distraction au volant et son application

À quelques exceptions près, les règles du code de la route qui concernent le comportement des conducteurs relèvent des provinces et territoires du Canada et des États américains. Les lois les plus générales liées à la distraction au volant interdisent de conduire « d'une façon imprudente » ou quelque autre formule semblable. Ces lois sont en vigueur dans toutes les provinces et dans tous les territoires et les États (Booth, 2005; Wilson, 2005). Au Canada, les peines peuvent être assez sévères comparativement à d'autres infractions au code de la route (Wilson, 2005). Toutefois, ces lois sont difficiles à appliquer; il est en effet beaucoup plus simple d'observer et de documenter les mouvements d'un véhicule résultant d'un manque d'attention, comme le débordement dans une autre voie, ou la non-utilisation des clignotants pour signaler un virage, que le manque d'attention lui-même (Booth, 2005).

En plus d'adopter ces lois très générales, de nombreux secteurs de compétence ont décidé de cibler directement les distractions, par exemple en limitant l'usage des téléviseurs et autres dispositifs de divertissement électronique dans les véhicules, habituellement en exigeant qu'ils ne soient pas visibles par le conducteur (McCartt, 2005; Wilson, 2005).

Pour une raison quelconque, la réglementation de l'usage des cellulaires a attiré davantage l'attention du public et

des organismes de réglementation. À l'heure actuelle, une province canadienne (Terre-Neuve-et-Labrador), trois États (Connecticut, New Jersey et New York) et le District of Columbia interdisent à tous les conducteurs d'utiliser des cellulaires tenus à la main (Booth, 2005; Sundeen, 2005; Wilson, 2005). Plusieurs États interdisent l'usage de tous les cellulaires par les apprentis-conducteurs, les titulaires d'un permis provisoire ou les conducteurs qui ont entre 18 et 21 ans. D'autres États interdisent l'usage des cellulaires par les conducteurs d'autobus scolaire. Dans certains secteurs de compétence où l'État n'a pas de réglementation particulière concernant les cellulaires, au moins 26 municipalités interdisent l'usage des cellulaires à main; dans d'autres États, la loi interdit aux localités de prendre ce genre de mesures (McCartt, 2005; Sundeen, 2005). La plupart des lois aux États-Unis n'incluent pas les dispositifs de communication sans fil (McCartt, 2005). Sur la scène internationale, au moins 40 pays réglementent l'usage des cellulaires par les conducteurs, habituellement en interdisant les téléphones à main (McCartt, 2005; Sundeen, 2005; Vanlaar, 2005).

De nombreux gouvernements qui ont des lois concernant les téléphones cellulaires ou qui les ont envisagé ont consulté l'opinion publique pour déterminer leur orientation. Au cours de deux sondages canadiens, un peu moins de la moitié des répondants ont indiqué qu'ils appuieraient l'interdiction de tous les cellulaires, tandis que les trois quarts ou plus interdiraient les téléphones à main (Rudin-Brown, 2005; Walker, 2005). Les répondants appuient aussi systématiquement l'amélioration de l'information et de la sensibilisation au sujet de l'effet de distraction des téléphones cellulaires (Walker, 2005) ainsi que d'autres dispositifs télématiques, de même qu'un resserrement des normes d'essai des dispositifs télématiques (Rudin-Brown, 2005).

Les effets des règlements interdisant l'usage de cellulaires à main ont été étudiés récemment dans deux États. Dans l'État de New York, les règlements ont entraîné une réduction des cellulaires à main d'environ 50 % peu après leur entrée en vigueur. Toutefois, un an plus tard, le taux d'utilisation était revenu au stade d'avant l'adoption de la réglementation. On a noté que la publicité relative à la loi avait essentiellement cessé après son adoption. Cela semble indiquer que la réglementation concernant les cellulaires, comme pour le port de la ceinture de sécurité, exige une publicité et une application continues pour avoir un effet à long terme (McCartt, 2005). Le District of Columbia a récemment adopté une loi qui a réduit l'usage du cellulaire à peu près de moitié après son entrée en vigueur; on ne dispose pas encore de données à long terme (McCartt, 2005).

Bien que les lois interdisant l'usage des téléphones cellulaires soient répandues, il est possible qu'elles aient peu d'effet sur l'usage des cellulaires ou les collisions. Comme il est indiqué précédemment, elles exigent aussi une application et une publicité continues pour avoir un effet à long terme sur le comportement du public. En outre, même si les données existantes sont limitées, certaines recherches révèlent que l'usage de cellulaires mains libres comporterait tout autant de risques que les appareils à main (McCartt, 2005; Strayer, 2005). L'interdiction de tous les cellulaires n'est pas répandue et serait difficile à appliquer. De façon générale, il convient de noter que les lois concernant des dispositifs technologiques pourraient être incapables de tenir compte de l'évolution incertaine de la technologie ou de s'y adapter.

### **Recommandations : Besoins de recherche, de programmes et de réglementation**

Les délégués à la conférence ont convenu que les lois actuelles régissant la distraction au volant n'étaient pas appropriées pour contrer ce problème. Même si elles pouvaient être améliorées à certains égards, les délégués étaient d'avis que leur application n'est pas suffisante pour réduire substantiellement la distraction au volant. Les recommandations sur ce plan comprennent une combinaison de règles du code de la route, de normes et de programmes :

- Envisager d'interdire l'usage de tout téléphone cellulaire et tout autre dispositif électronique de communication par les jeunes conducteurs titulaires d'un permis délivré par étapes ou d'un permis provisoire.
- Élaborer et exiger des normes de sécurité, des cotes et des étiquettes pour les dispositifs télématiques installés après-vente.
- Encourager les employeurs à adopter des politiques qui permettent de réduire les distractions potentielles de leurs employés au volant.
- Encourager les provinces et les États à adopter des pratiques cohérentes pour la déclaration des distractions potentielles pouvant avoir contribué à des collisions, y compris l'usage d'un téléphone cellulaire ou autre dispositif télématique, dans les rapports d'accident des policiers.
- Étudier le rôle de l'assurance-automobile dans la réduction de la distraction au volant, soit par une réduction de prime (par exemple pour les conducteurs qui s'engagent à ne pas utiliser de dispositifs télématiques) ou par des couvertures variables selon les circonstances de conduite (par exemple une couverture réduite s'il est établi que le conducteur était occupé à une activité distrayante particulière au moment de la collision).

Pour que les lois visant à réduire la distraction au volant aient un effet maximal, elles devraient suivre les mêmes principes que tous les bons codes de la route. Elles devraient :

- être bien rédigées, sans échappatoire ni conséquences imprévues;
- ajouter un fardeau minimal à l'application de la loi pour l'observation et la documentation de comportements interdits et pour la documentation et l'aide à la poursuite relativement à une infraction;
- avoir le soutien complet des procureurs et des juges.

### **Besoins prioritaires et responsabilités**

Au cours des ateliers de clôture, les délégués ont défini des besoins prioritaires dans cinq grands domaines.

#### **Recherche et évaluation**

- Faire davantage de recherches sur une large gamme de distractions au volant – mieux documenter la présence des différentes distractions dans la conduite de tous les jours (données sur l'exposition) et dans les collisions (données sur les collisions), ainsi que sur les risques de collisions associés à ces diverses distractions.
- Faire des travaux de recherche et développement continus sur la technologie des véhicules afin d'informer les conducteurs des risques de collisions (avertisseurs de débordement de voie et de collision) ou de prendre des mesures correctrices au besoin.
- Évaluer de façon continue les effets des lois existantes concernant la distraction au volant, surtout des différentes lois qui touchent les téléphones cellulaires.

#### **Sensibilisation et information du public**

- Définir et entreprendre des activités visant à accroître la compréhension par le public de la distraction au volant et sa sensibilisation à ce problème, ainsi que les mesures que les conducteurs peuvent prendre pour réduire les risques de distraction.
- Avoir recours aux médias et aux messages qui ciblent des groupes précis à risque élevé comme les conducteurs novices et les conducteurs âgés.
- Dispenser des cours et de la formation sur les stratégies efficaces de prévention des distractions, par l'intermédiaire des cours de conduite, des employeurs et des organismes de délivrance des permis.
- Résumer et synthétiser l'information actuelle concernant la distraction au volant, afin de partager et d'augmenter toutes les connaissances fournies par les conférenciers et les délégués à la conférence.
- Encourager la coopération entre les intervenants afin de maximiser le partage des ressources et de joindre le plus large public possible.

## Réglementation et application

- Envisager d'interdire l'usage de tout téléphone cellulaire et de tout autre dispositif électronique de communication par les jeunes titulaires d'un permis délivré par étapes ou d'un permis provisoire.

## Mesures d'incitation et sanctions

- Encourager les employeurs à adopter des politiques pour leurs employés afin de réduire les distractions potentielles au volant.
- Étudier le rôle potentiel de l'assurance-automobile pour la réduction de la distraction au volant.

## Coopération industrie-gouvernement

- Établir des méthodes pour encourager les industries traditionnelles (fabricants de voitures et fournisseurs d'accessoires après-vente) et non traditionnelles (électronique de consommation, services alimentaires) à travailler en coopération à sensibiliser le public, à faire la recherche nécessaire pour comprendre la distraction au volant, à mettre au point les stratégies et les produits nécessaires pour minimiser la distraction au volant ou en compenser les effets, ainsi que les normes et les lignes directrices visant à maximiser la sécurité des nouveaux véhicules, des produits d'après-vente et des dispositifs télématiques portatifs.

## Conclusions

La distraction au volant a plusieurs caractéristiques qui la rendent difficile à gérer :

- Elle découle d'une large gamme d'événements, d'objets et d'activités, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.
- Elle est liée à des questions de mode de vie et non pas seulement de conduite, notamment une propension naturelle à s'intéresser à des objets, des événements ou des activités qui sont nouveaux ou attirants. La distraction est presque devenue un mode de vie.
- Le temps consacré à la conduite est de plus en plus considéré comme improductif, de sorte qu'il apparaît comme une occasion d'accomplir d'autres tâches, telles que maintenir la communication avec le bureau et la maison et assurer un contact personnel.
- Les distractions se produisent à différents niveaux et doivent être continuellement écartées pendant la conduite. L'attention est constamment divisée entre des tâches ou événements divers, nuisant à la capacité de traitement de l'information des conducteurs de façon différente et empiétant sur leur marge de sécurité. À cet égard, la distraction au volant est

beaucoup plus difficile à influencer que le port de la ceinture, qui n'exige qu'un geste bref en entrant dans le véhicule.

- Le développement technologique, surtout dans le domaine de l'électronique de consommation, progresse plus rapidement que le développement ou la réglementation traditionnels des automobiles.
- L'industrie de l'électronique grand public n'a pas l'habitude de tenir compte des effets que ses produits peuvent avoir sur la conduite; par ailleurs, la structure de réglementation et de sécurité des véhicules automobiles n'est pas conçue pour tenir compte des produits électroniques de consommation.
- Tandis que de nombreuses distractions au volant peuvent accroître les risques de collision, les téléphones cellulaires et autres outils de télématique sont au cœur du problème pour le public, les décideurs et les gouvernements.

Les présentations, les discussions et les délibérations de la conférence ont permis de tirer plusieurs conclusions générales :

- Il n'y a pas de solution unique au problème : ni les lois, ni l'information et la sensibilisation, ni les normes et règlements applicables aux produits n'élimineront ou ne réduiront substantiellement à eux seuls les causes de la distraction au volant ou les collisions qui en résultent. Le problème est multidimensionnel; les solutions sont multiples et complémentaires.
- La distraction au volant englobe les trois champs d'application de mesures de prévention en matière de sécurité routière : le milieu routier, le véhicule et le conducteur. Les stratégies efficaces pour réduire les causes ou les risques de distraction au volant exigeront une réflexion interdisciplinaire qui devra tenir compte des interactions entre ces trois domaines.
- Les progrès passent par trois éléments essentiels :
  - Les recherches et les données : nous devons en connaître beaucoup plus au sujet du problème – quelles distractions sont les plus importantes, qui est le plus à risque, quand, où et pourquoi – afin d'élaborer des stratégies de prévention efficaces.
  - Sensibilisation et information : un public informé et des décideurs éclairés qui agissent en tenant compte des meilleures preuves disponibles sont essentiels à la création d'un milieu rationnel pour les initiatives de prévention.
  - Des efforts gouvernements-industrie coopératifs : la coopération interfrontière nationale est nécessaire (à commencer par le Canada et les États-Unis) de même qu'inter-industrie (fabricants de véhicules automobiles, entreprises de produits après-vente, produits électroniques de consommation).

La distraction au volant est un important facteur causal des collisions. La distraction due aux nouvelles technologies installées à l'usine et après-vente, aux dispositifs télématiques et aux produits électroniques portatifs est un domaine sur lequel il faut se pencher très sérieusement. Compte tenu du rythme rapide de développement des produits électroniques et télématiques, il faut se montrer vigilant et évaluer de quelle façon ces changements pourraient influencer sur les risques de collision. Le développement ne devrait pas être fait isolément; il faut accorder une attention appropriée à la manière dont ces produits peuvent interagir entre eux et à l'effet qu'ils peuvent avoir sur le conducteur.

En résumé, le consensus obtenu à la conférence est que la distraction au volant est un problème de sécurité routière important qui est encore trop mal connu et qui est susceptible de prendre beaucoup d'ampleur. Les délégués ont prié tous les organismes et les particuliers qui œuvrent dans le domaine de la sécurité routière, y compris les organismes gouvernementaux, les fabricants de véhicules automobiles et de produits électroniques, ainsi que les organisations de sécurité routière, d'agir promptement et de manière coopérative en vue d'acquérir les données nécessaires, de réaliser les recherches cruciales et d'examiner des stratégies appropriées pour réduire la distraction au volant dans un environnement de conduite en rapide évolution.

## Présentations à la conférence<sup>3</sup>

- Beirness, D.J. (2005). Distracted driving: The role of survey research. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Bellavance, F. (2005). Linking data from different sources to estimate the risk of collision when using a cell phone while driving. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Booth, R. (2005). Legislation, regulation and enforcement for dealing with distracted driving. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Burns, P.C. (2005). In-vehicle technology and distraction. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Eby, D.W. (2005). SAFETY VEHICLES using Interface Technology (SAVE-IT): A program overview. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Gardner, R. (2005). Technology solutions toward improved driver focus. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- McCart, A.T. (2005). Cell phone and other distractions: Legislation, regulation and enforcement. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Parkes, A. (2005). Technology and distracted driving: Technology push, demand-pull and the consequences of poor design. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Rudin-Brown, C.M. (2005). Driver distraction from in-vehicle telematics devices: The public opinion. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Simpson, H.M. (2005). Distracted driving: How can we know that it's a problem? Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Smiley, A. (2005). What is distraction? Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Strayer, D. (2005). Driven to distraction. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Stutts, J. (2005). How risky is distracted driving? What crash data reveals. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Sundeen, M. (2005). Distracted driving legislation. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Tasca, L. (2005). Driver distraction: Towards a working definition. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Vanlaar, W. (2005). Legislation, regulation and enforcement for dealing with distracted driving in Europe. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Walker, J. (2005). Public opinion on distracted driving. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.
- Wilson, J. (2005). Legislation and regulation in Canada with respect to driver distraction. Document présenté à la Conférence internationale sur la distraction au volant, Toronto, Canada, du 2 au 5 octobre.

<sup>3</sup>Peuvent être consultées à [www.distractionauvolant.ca](http://www.distractionauvolant.ca)

## Annexe I - Commanditaires de la conférence

<p>Alberta Motor Association Edmonton, Alberta, Canada</p> 	<p>Dollar Thrifty Automotive Group, Inc. Mississauga, Ontario, Canada</p> 
<p>American Association of Motor Vehicle Administrators Arlington, Virginia, USA</p> 	<p>Manitoba Public Insurance Corporation Winnipeg, Manitoba, Canada</p> 
<p>Brewers of Canada Ottawa, Ontario, Canada</p>  <p>Brasseurs du Canada</p>	<p>Ministry of Transportation, Ontario Downsview, Ontario, Canada</p> 
<p>Canadian Automobile Association Ottawa, Ontario, Canada</p> 	<p>National Association of Fleet Administrators, Inc. Iselin, New Jersey, USA</p> 
<p>CAA Insurance (Ontario) Thornhill, Ontario, Canada</p> 	<p>Saskatchewan Government Insurance Regina, Saskatchewan, Canada</p> 
<p>Canadian Council of Motor Transport Administrators Ottawa, Ontario, Canada</p> 	<p>Société de l'assurance automobile du Québec Québec Québec, Canada</p> 
<p>Canadian Vehicle Manufacturers' Association Toronto, Ontario, Canada</p>  <p>Canadian Vehicle Manufacturers' Association Association canadienne des constructeurs de véhicules</p>	<p>Tourism Industry Association of Canada Ottawa, Ontario, Canada</p> 
<p>Canadian Wireless Telecommunications Association Ottawa, Ontario, Canada</p> 	<p>Transport Canada Ottawa, Ontario, Canada</p> 
<p>CTIA-The Wireless Association (tm) Washington, DC, USA</p> 	<p>Workplace Safety &amp; Insurance Board Toronto, Ontario, Canada</p> 

## Annexe II - Membres du comité consultatif

Dr Doug Beirness  
Vice-président, Recherche  
Fondation de recherches sur les blessures de la route  
Canada

Mme Barbara Harsha  
Directrice exécutive  
Governors Highway Safety Association  
États-Unis

Sergent Jamie Johnston  
Sécurité routière nationale  
Gendarmerie royale du Canada  
Canada

Dr Brian Jonah  
Directeur, Programmes de la sécurité routière (ASFC)  
Transports Canada  
Canada

Mme Kasia Majewski  
Directrice, Affaires gouvernementales  
Association canadienne des télécommunications sans fil  
Canada

M. Dan Mayhew  
Vice-président principal  
Fondation de recherches sur les blessures de la route  
Canada

Dr Andrew Parkes  
Expert scientifique en chef  
Comportement et simulation  
Transport Research Laboratory  
Royaume-Uni

Dr Herb Simpson  
Président-directeur général  
Fondation de recherches sur les blessures de la route  
Canada

Dr Jane Stutts  
Directrice associée, Recherche sociale et comportementaliste  
Centre de recherches sur la sécurité routière de la Caroline du Nord  
États-Unis

M. Matt Sundeen  
Chef de programme  
National Conference of State Legislatures  
États-Unis

Dr Leo Tasca  
Chef d'équipe – Projets spéciaux  
Ministère des transports de l'Ontario  
Canada

M. Daniel Tessier  
Vice-président, Affaires publiques  
Association canadienne des automobilistes  
Canada

M. Ward Vanlaar  
Chef de la recherche, Département de comportement des  
usagers et support politique  
Institut belge pour la sécurité routière  
Belgique

Mme Lyne Vézina  
Directrice, Direction des études et des stratégies en sécurité routière  
Société de l'assurance automobile du Québec  
Canada

M. John Walls  
Vice-président, Affaires publiques  
CTIA-Wireless Association (tm)  
États-Unis

Dr Jean Wilson  
Gestionnaire, Recherche en sécurité routière  
Insurance Corporation of British Columbia  
Canada



## Annexe III - Programme de la conférence

(Les présentations et exposés peuvent être consultés à [www.distractionauvolant.ca](http://www.distractionauvolant.ca))

### DIMANCHE, 2 OCTOBRE

**14 h – 19 h 30**      **INSCRIPTION** (aussi possible lundi, de 8 h à midi).  
Foyer

**18 h – 19 h 30**      **RÉCEPTION**  
Salle Toronto I

### LUNDI, 3 OCTOBRE

**8 h 30 – 8 h 45**      **MOT DE BIENVENUE DE CAA / TIRF**  
*Toutes les séances ont lieu dans les salles Toronto II et III, sauf les ateliers*

**8 h 45 – 9 h 15**      **ALLOCUTION LIMINAIRE**  
**L'honorable Harinder Takhar**, ministre des Transports de l'Ontario

**9 h 15 – 10 h 20**      **QU'EST-CE QUE LA DISTRACTION AU VOLANT?**  
Groupe d'experts invités ayant pour rôle d'établir le contexte. Le groupe étudiera la définition de la distraction au volant (ce qu'elle est et ce qu'elle n'est pas), la nature des distractions, comment nous déterminons leur importance sur le plan de la sécurité, la description des « facteurs humains » qui agissent sur la capacité de conduire un véhicule prudemment.

**Président de séance :**

**M. David Flewelling**, Président, Association canadienne des automobilistes

**Conférenciers :**

**Dr Leo Tasca**, Chef d'équipe, Projets spéciaux, Bureau du programme de sécurité routière, Ministère des transports de l'Ontario

**Dr Alison Smiley**, Présidente, Human Factors North

**Dr Herb Simpson**, Président-directeur général, Fondation de recherches sur les blessures de la route

**10 h 20 – 10 h 40**      **PAUSE**  
Foyer

**10 h 40 – 12 h 30**      **DE QUELLE AMPLIEUR SONT LES RISQUES DE LA DISTRACTION AU VOLANT – AMPLIFIÉS OU SOUS-ESTIMÉS?**  
Ce groupe d'experts se penchera sur ce que nous apprennent les diverses méthodes de recherche – auto-évaluations, études sur les collisions, études par observation, recherche expérimentale – à propos de l'ampleur du problème de la distraction au volant.

**Président de séance :**

**M. Peter Kissinger**, Président-directeur général, Fondation de la sécurité routière de l'AAA

**Conférenciers :**

**Dr Doug Beirness**, Vice-président, Recherche, Fondation de recherches sur les blessures de la route

**Dr Jane Stutts**, Directrice associée, Recherche sociale et comportementaliste, Centre de recherches sur la sécurité routière de la Caroline du Nord

**Dr David Strayer**, Professeur, Département de psychologie, Université de l'Utah

**Mme Sheila Garness Klauer**, Associée principale de recherche, Centre de recherche en ergonomie, Virginia Tech Transportation Institute

**Dr François Bellavance**, Directeur du laboratoire sur la sécurité des transports, HEC Montréal et CRT

- 12 h 30 – 13 h 30**      **REPAS**  
*Salle Toronto I*
- 13 h 30 – 15 h**      **ATELIERS SUR LES RISQUES DE LA DISTRACTION AU VOLANT**  
Tenue d'ateliers parallèles menés à l'aide de questions dirigées / sujets à examiner, par exemple les éléments connus et inconnus du problème (limites des connaissances actuelles), les raisons pour lesquelles il est si difficile d'obtenir une évaluation fiable de l'ampleur du problème, ce qui doit être fait pour corriger la situation (besoins de recherche, y compris le genre de données primaires qui doivent être recueillies et l'amélioration de la qualité des données secondaires). *Salles à déterminer.*
- 15 h – 15 h 30**      **PAUSE**  
*Foyer*
- 15 h 30 – 17 h**      **ATELIERS SUR LES PROGRAMMES DE SENSIBILISATION ET D'INFORMATION CIBLANT LA DISTRACTION AU VOLANT**  
Il n'y aura pas de groupe d'experts sur ce sujet; les délégués se rendront directement en ateliers parallèles. Chaque animateur / modérateur d'atelier recevra un rapport circonstanciel présentant le sujet, décrivant ce que l'on connaît à propos de ce genre de démarches pour contrer le problème de la distraction au volant. Les ateliers porteront sur des sujets liés aux avantages et aux limites possibles de ces méthodes, les domaines où les efforts sont particulièrement nécessaires, la pertinence d'une évaluation et les pratiques exemplaires. *Salles à déterminer.*
- 18 h 30 – 21 h**      **BANQUET**  
*Salle Toronto I*

## **MARDI, 4 OCTOBRE**

- 8 h 30 – 9 h**      **SYNTHÈSE DES RAPPORTS D'ATELIERS**  
Rapports sur les résultats des ateliers sur les « risques de la distraction au volant » et sur « les programmes de sensibilisation et d'information ». Il y aura une présentation de 15 minutes sur chacun.
- 9 h – 10 h 45**      **TECHNOLOGIE ET DISTRACTION AU VOLANT**  
Ce groupe d'experts s'attardera aux distractions causées par la technologie et aux efforts qui ont été faits (ou qui sont nécessaires) pour réduire les répercussions négatives des distractions causées par la « technologie utilisée ou prévue dans les véhicules » (y compris après fabrication). Il se penchera aussi sur la technologie qui peut prévenir les conséquences de la distraction.  
**Président de séance :**  
**M. Peter Barnes**, Président-directeur général, Association canadienne des télécommunications sans fil  
**Conférenciers :**  
**Dr Peter Burns**, Chef, Division de l'ergonomie et évitement des collisions, Sécurité routière et réglementation automobile, Transports Canada  
**Dr Andrew Parkes**, Expert scientifique en chef, Comportement et simulation, Transport Research Laboratory, Royaume-Uni  
**Dr David W. Eby**, Professeur associé de recherche et chef de l'analyse sociale et comportementale, Institut de recherche sur les transports de l'université du Michigan  
**M. Robert "Mike" Gardner**, Directeur du Laboratoire de recherche sur les systèmes intelligents de Motorola et membre du personnel technique, Motorola
- 10 h 45 – 11 h 15**      **PAUSE**  
*Foyer*
- 11 h 15 – 12 h 30**      **ATELIERS SUR LES DISPOSITIFS TECHNOLOGIQUES**  
Ateliers parallèles visant à étudier les avantages et les limites de ces dispositifs et à proposer les mesures à prendre en priorité. *Salles à déterminer.*

- 12 h 30 – 13 h 30** REPAS, *Salle Toronto I*
- 13 h 30 – 15 h 10** **ADOPTION ET APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION VISANT À CONTRER LA DISTRACTION AU VOLANT**  
Une revue de la réglementation en vigueur, à l'échelle internationale, pour contrer la distraction au volant, les évaluations des effets de ces mesures, et les attitudes du public à l'égard de la question.
- Président de séance :**  
**Dr Yoassry Elzohairy**, Conseiller principal en recherche, Ministère des transports de l'Ontario
- Conférenciers :**  
**Dr Jean Wilson**, Gestionnaire, Recherche en sécurité routière, Insurance Corporation of British Columbia  
**M. Matt Sundeen**, Chef de programme, Transports, National Conference of State Legislatures  
**M. Ward Vanlaar**, Chef de la recherche, Comportement des usagers et support politique, Institut belge pour la sécurité routière  
**Dr Anne McCartt**, Vice-présidente, Recherche, Insurance Institute for Highway Safety  
**Commissaire adjoint Darrell LaFosse**, Gendarmerie royale du Canada  
**Dr Christina (Missy) Rudin-Brown**, Spécialiste des facteurs humains, Division de l'ergonomie et évitement des collisions, Sécurité routière et réglementation automobile, Transports Canada  
**M. Jeff Walker**, Vice-président principal, Decima Research
- 15 h 10 – 15 h 30** PAUSE, *Foyer*
- 15 h 30 – 16 h 45** **ATELIERS SUR L'ADOPTION ET L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION**  
Ateliers parallèles visant à étudier les avantages et les limites de ces mesures, à définir la réglementation nécessaire, le cas échéant, et à déterminer les questions prioritaires.
- ## MERCREDI, 5 OCTOBRE
- 8 h 30 – 9 h** **SYNTHÈSE DES RAPPORTS D'ATELIERS**  
Rapports sur les résultats des ateliers sur la « technologie » et la « réglementation » - une seule présentation de 15 minutes sur chacun.
- Président de séance :**  
**Dr Herb Simpson**, Président-directeur général, Fondation de recherches sur les blessures de la route
- 9 h – 10 h 30** **ATELIERS SUR L'ORIENTATION À PRENDRE -- BESOINS PRIORITAIRES ET RESPONSABILITÉS**  
Ateliers parallèles visant à déterminer quelles sont les mesures cruciales qu'il convient de prendre dans l'immédiat pour lutter contre le problème de la distraction au volant, et qui devrait les prendre. *Salles à déterminer.*
- 10 h 30 – 11 h** PAUSE  
*Foyer*
- 11 h – 11 h 30** **COMPTE RENDU EN PLÉNIÈRE**  
Comptes rendus présentés par les animateurs de chaque groupe.
- 11 h 30 – midi** **SYNOPSIS DE LA CONFÉRENCE**  
Résumé des conclusions générales et consensus qui se dégage de la conférence.
- Conférencier :**  
**Dr Jim Hedlund**, Président, Highway Safety North
- midi – 12 h 15** **MOTS DE LA FIN PAR LA CAA ET LA FRBR**

## Annexe IV - Animateurs des ateliers

Doug Beirness	Fondation de recherches sur les blessures de la route
Paul Boase	Transports Canada
Jeanette Espie	Ministère des Infrastructures et des Transports de l'Alberta
Geoff Ewing	Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador
Phillip Groff	Sauve-qui-pense / Smart Risk
Barbara Harsha	Governors Highway Safety Association
Devon Jacobs	Association canadienne des automobilistes
Brian Jonah	Transports Canada
John Lefebvre	Ministère des Transports de l'Ontario
Dan Mayhew	Fondation de recherches sur les blessures de la route
Deanna Singhal	Fondation de recherches sur les blessures de la route
Ward Vanlaar	Fondation de recherches sur les blessures de la route
John Walls	CTIA – The Wireless Association

## Annexe V • Délégués à la conférence

Trace Acres, Association des automobilistes de C.-B., Burnaby (C.-B.)  
 Shabnem Afzal, ministère de la Sécurité publique et du Solliciteur général de la C.-B., Richmond (C.-B.)  
 Jason Ballantyne, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
 Peter Barnes, Association canadienne des télécommunications sans fil, Ottawa (Ont.)  
 Kris Barnier, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
 John Bates, Fondateur de MADD Canada, Toronto (Ont.)  
 Doug Beirness, FRBR, Ottawa (Ont.)  
 Cathy Bell, Police provinciale de l'Ontario, Orillia (Ont.)  
 François Bellavance, Centre de recherche sur les transports, Montréal (Qc)  
 Paul Boase, Transports Canada, Ottawa (Ont.)  
 Rod Booth, GRC, Ottawa (Ont.)  
 Rachelle Boudreau, Bureau d'assurance du Canada, Toronto (Ont.)  
 Brian Bowman, Services de police de Toronto, Toronto (Ont.)  
 Peter Burns, Transports Canada, Ottawa (Ont.)  
 Jeff Caird, Département de psychologie, université de Calgary, Calgary (Alb.)  
 Theresa Caruana, Bell Mobilité, Mississauga (Ont.)  
 Peter Christianson, Jeunes Conducteurs du Canada, Hamilton (Ont.)  
 Cassandra Crowder, Programme CANDRIVE / Institut de recherche Élisabeth-Bruyère, Ottawa (Ont.)  
 Matt Davidson, Police du CN, Oakville (Ont.)  
 Dan Davis, Ministère des Transports et des Travaux publics de la N.-É., Halifax (N.-É.)  
 Dianne deKock, Ministère des Transports du Manitoba, Winnipeg (Man.)  
 Teresa Di Felice, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
 Kim Dingwall, Brasseurs du Canada, Ottawa (Ont.)  
 Gary Drouin, Transports Canada – Sécurité ferroviaire, Ottawa (Ont.)  
 Monique Dufour, SAAQ, Québec (Qc)  
 Simon Dwyer, Bell Canada, Mississauga (Ont.)  
 David W. Eby, UMTRI, Ann Arbor, MI  
 Charles Eger, Motorola, Inc., Washington, DC  
 Yoassry Elzohairy, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
 Jeanette Espie, Ministère des Infrastructures et des Transports de l'Alberta, Edmonton (Alb.)  
 Geoff Ewing, Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, St. John's (T.-N.-L.)  
 Allison Fleming, AAA, Washington, DC  
 David Flewelling, CAA, Ottawa (Ont.)  
 Wayne Foster, Services de police du Grand Sudbury, Sudbury (Ont.)  
 Geoff Francis, Rogers Sans fil, Toronto (Ont.)  
 Selden Fritschner, AAMVA, Arlington, VA  
 Robert (Mike) Gardner, Motorola Corporate Labs, Tempe, AZ  
 Philip Groff, SmartRisk, Toronto (Ont.)  
 Carolyn Halbert, Société d'assurance publique du Manitoba, Winnipeg (Man.)  
 Anna Halkidis, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
 Joanne Harbluk, Transports Canada, Ottawa (Ont.)  
 Barbara Harsha, Governors Highway Safety Association, Washington, DC  
 Jim Hedlund, Highway Safety North, Ithaca, NY  
 Ralph Hessian, Ministère des Transports et des Travaux publics de la N.-É., Halifax (N.-É.)

Kathryn Holbrow, Assurance gouvernementale de Saskatchewan, Regina (Sask.)  
Devon Jacobs, CAA, Ottawa (Ont.)  
Marliese Janes, Conseil de la sécurité de T.-N.-L., St. John's (T.-N.-L.)  
Chris Janusz, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
James Johnston, GRC, Ottawa (Ont.)  
Brian Jonah, Transports Canada, Ottawa (Ont.)  
Wendy King, Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, Toronto (Ont.)  
Peter Kissinger, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, DC  
Sheila Klauer (Charlie) Garness, Virginia Tech Transportation Institute, Blacksburg, VA  
Shara Lamont, Institute of Public Law, University of New Mexico, Albuquerque, NM  
Almis Ledas, Bell Mobilité, Mississauga (Ont.)  
John Lefebvre, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Renée Lefebvre, Service de santé de la municipalité et du district de Sudbury, Sudbury (Ont.)  
Anne Leonard, CCOCA, Toronto (Ont.)  
Sue Lo, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Faye Lyons, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
Kasia Majewski, Association canadienne des télécommunications sans fil, Ottawa (Ont.)  
Tom Marinis, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Jeff Marshall, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
Audrey Mayhew, Province de l'Î.-P.-É., Sécurité routière, Charlottetown (Î.-P.-É.)  
Dan Mayhew, FRBR, Ottawa (Ont.)  
Anne McCartt, Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA  
Rhonda Moore, CAA, Ottawa (Ont.)  
Maureen Murray, CAA Saskatchewan, Regina (Sask.)  
John Nepomuceno, State Farm Insurance Companies, Bloomington, IL  
Liz Owens, Ministère des infrastructures et des transports de l'Alberta, Edmonton (Alb.)  
Rocky Pagnello, Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, Toronto (Ont.)  
Andrew Parkes, Transport Research Laboratory, UK, Wokingham, Berkshire, UK  
Karen Pettinella, Services de santé du district de HKPR, Haliburton (Ont.)  
Gerry Pitre, Hydro One, Hornby (Ont.)  
Logan Purdy, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Claire Roy, CAA-Québec, Montreal (Qc)  
Christina (Missy) Rudin-Brown, Transports Canada, Ottawa (Ont.)  
Herb Simpson, FRBR, Ottawa (Ont.)  
Deanna Singhal, FRBR, Ottawa (Ont.)  
Alison Smiley, Human Factors North Inc., Toronto (Ont.)  
Georgette Stockman, Institute of Public Law, University of New Mexico, Medina, NY  
David Strayer, University of Utah, Salt Lake City, Utah  
Bryon Stremmler, Toyota Canada Inc., Toronto (Ont.)  
Jane Stutts, UNC Highway Safety Research Center, Chapel Hill, NC  
Tatjana Sulker, CAA Centre-Sud de l'Ontario, Thornhill (Ont.)  
Matt Sundeen, National Conference of State Legislatures, Denver, CO  
Leo Tasca, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Kathryn Terrell, Mobile Workforce Consultants, Fort Collins, CO  
Daniel Tessier, CAA, Ottawa (Ont.)  
Jerry Thomas, Ville d'Ottawa, Nepean (Ont.)

Louis Tijerina, Ford Motor Company, Dearborn, MI  
Valerie Todd, CCATM, Ottawa (Ont.)  
Anthony Toner, Province du Nouveau-Brunswick, Fredericton (N.-B.)  
Robert Tremblay, Bureau d'assurance du Canada, Toronto (Ont.)  
Jeff Turner, Association canadienne des constructeurs de véhicules, Toronto (Ont.)  
Julia Ukrintz, CAA, Ottawa (Ont.)  
Ward Vanlaar, Institut belge de sécurité routière, Belgique  
Lyne Vézina, SAAQ, Québec (Qc)  
Jeff Walker, Decima Research, Ottawa (Ont.)  
John Walls, CTIA - The Wireless Association, Washington, DC  
John Warkentin, Ministère des Transports de l'Ontario, Toronto (Ont.)  
Barry Watson, , Société d'assurance publique du Manitoba, Winnipeg (Man.)  
Karen White, CAA Maritimes, Saint John (N.-B.)  
Jean Wilson, Société d'assurance de la C.-B., Victoria (C.-B.)  
Bruce Wise, Great Northern Consulting/transportationcentre.com, Toronto (Ont.)  
Jeanette Woodman, Ministère des Transports et des Travaux publics de la N.-É., Halifax (N.-É.)



CAA Bureau national  
1145, chemin Hunt Club  
Ottawa (Ontario) K1V 0Y3  
Tél: (613) 247-0117 Téléc: (613) 247-0118  
[www.caa.ca](http://www.caa.ca)



*FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE*

171, rue Nepean, Bureau 200  
Ottawa (Ontario) K2P 0B4  
Tél: (613) 238-5235 Téléc: (613) 238-5292  
Sans frais : 1 877 238-5235  
[www.trafficinjuryresearch.com](http://www.trafficinjuryresearch.com)  
Organisme de charité enregistré : 10813 5641 RR0001