



The knowledge source  
for safe driving

# **Politiques sur la distraction au volant au travail : Une analyse de rentabilité à l'intention des employeurs**

**Ward Vanlaar, Ph.D.  
Chef de l'exploitation, FRBR  
Conférence internationale de la PRI  
Paris, 20-21 juin 2018**



# Aperçu

- > **Contexte de la distraction au volant**
- > **Coalition canadienne contre la distraction au volant**
- > **Analyse de rentabilité à l'intention des employeurs**
- > **Conclusions**



# Distraction au volant

- > La distraction au volant peut être définie comme étant l'acte de conduire tout en s'adonnant à une autre activité qui oblige le conducteur à reporter son attention ailleurs que sur la route:
  - » des soins de toilette;
  - » manger;
  - » se servir d'un système de navigation GPS;
  - » changer de poste de radio;
  - » utiliser un téléphone mobile;
  - » etc.



# Distraction au volant

- > Dans certains secteurs de compétence canadiens :
  - » la distraction au volant a surpassé la conduite avec facultés affaiblies comme facteur déterminant des collisions.
- > En 2015, la distraction a été considérée comme un facteur déterminant dans :
  - » 23 % des collisions mortelles;
  - » 28 % des blessures graves liées à une collision;
  - » 300 décès par année.



ESRA is a fast-evolving network of 26 research organisations and road safety institutes; the project had collected data in 38 countries across the world.





## Proportions des comportements autodéclarés au Canada, aux États-Unis et en Europe

	Canada	États-Unis	Europe
<b>Usage au volant du téléphone tenu à la main au moins une fois au cours des 12 derniers mois</b>	25,0 %	49,7%	37,8 %
<b>Envoi au volant d'un message texte ou d'un courriel au moins une fois au cours des 12 derniers mois</b>	24 %	35,3 %	27,2 %
<b>Lecture au volant d'un message texte ou d'un courriel au moins une fois au cours des 12 derniers mois</b>	29,4 %	41,6 %	36,4 %




# Coalition canadienne contre la distraction au volant (CCDV)

- > La CCDV est une coalition qui représente plusieurs milieux :
  - » enseignement;
  - » application de la loi;
  - » universités;
  - » administrations publiques;
  - » santé;
  - » assurances, industries de l'automobile et du camionnage;
  - » secteur à but non lucratif.




- > Création de la CCDV; première réunion à Ottawa en juin 2016. Le principal résultat de la réunion a été l'élaboration d'un plan d'action national pour le Canada sur la distraction au volant.

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE




**PROCHAINE ÉTAPE**

**DISTRACTION AU VOLANT :**  
PLAN D'ACTION NATIONAL



Coalition canadienne contre  
**LA DISTRACTION AU VOLANT**





## > Outils de la CCDV, accessibles sur le carrefour électronique de DIAD :

- » fiches d'information;
- » éléments infographiques;
- » feuille de route pour l'industrie des poids lourds;
- » analyse de rentabilité à l'intention des employeurs.

### PARLONS COLLISIONS

FRBR et DIAD, décembre 2017



La langue influe sur les politiques et motive l'action ou l'inaction. Selon la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), changer notre système de pensée et la terminologie utilisée pour décrire les accidents de la route pourrait non seulement changer les comportements, mais aussi les interventions en cas de collisions automobiles.

« Les collisions automobiles et les blessures sont des événements prévisibles et évitables. Le terme "accident" indique que ces événements sont indépendants de la volonté humaine<sup>1</sup>. »

Parler d'« accident » laisse entendre que les événements entourant la collision étaient inévitables et imprévisibles. Ce terme laisse penser, par inadvertance et à tort, qu'il n'est pas possible de prévenir les collisions.



« En revanche, le terme "collision" englobe un éventail de causes beaucoup plus vaste que le terme "accident". Les accidents de la circulation sont des événements qui peuvent faire l'objet d'une analyse rationnelle et d'une action corrective<sup>2</sup>. « De plus, qualifier une collision d'accident dans des cas de conduite avec facultés affaiblies ou de négligence pourrait nuire au rétablissement des victimes en les empêchant de blâmer les coupables et de faire face aux émotions découlant du traumatisme<sup>3</sup>. »

#### Pourquoi le terme « accident » est-il inapproprié?

Il est largement reconnu que les « accidents » causent généralement des blessures, cependant la plupart des gens pensent que ce sont des événements non intentionnels et sans malveillance. Toutefois, ce terme ne décrit pas de façon précise la nature des collisions automobiles et s'avère très restrictif.

- > **Il laisse penser que ce sont des événements aléatoires :** Par définition, un « accident » désigne un événement qui se produit par hasard ou sans cause apparente ou délibérée. Ce terme suppose qu'il s'agit d'un événement inévitable et le résultat d'un choix ou d'une défaillance de système. Changer ces perceptions pourrait augmenter le soutien aux interventions et aux programmes de sécurité routière<sup>4</sup>.
- > **Il suppose que personne n'est en tort :** Le terme « accident » suppose que l'événement en question était inévitable et n'est de la faute de personne. Dans la plupart des collisions, aucune de ces deux hypothèses n'est généralement vérifiée. Des recherches montrent que plus de 90 % des collisions sont attribuables à des erreurs que le conducteur aurait pu éviter. Tout aussi important, certains ont suggéré qu'il est plus facile pour les personnes ayant subi un traumatisme de persévérer si elles pensent qu'elles peuvent éviter qu'un tel événement ne se reproduise et protéger les autres<sup>5</sup>.
- > **Il est peu précis :** Le terme « accident » signifie de façon générale qu'un événement s'est produit, mais n'explique pas pourquoi il s'est produit. Le terme « accident » défini comme un « événement fortuit, imprévisible<sup>6</sup> », suppose un caractère aléatoire, ce qui constitue un usage inexact pour décrire l'événement.



**Comment motiver les entreprises à agir à cet égard... parlons argent... préparons une analyse de rentabilité**





# Les ingrédients...

- > **Les coûts immédiats, facilement quantifiables** : les réparations/remplacements de véhicules, de matériel et de biens ou marchandises; les amendes imposées aux conducteurs ou aux employeurs;
- > **Coûts indirects, plus difficiles à quantifier** : une baisse de productivité par suite de la perte de compétences et d'efficacité au travail;
- > **Méthodes d'estimation** : estimation en dollars réels, coûts du capital humain, méthode de calcul du consentement à payer;
- > **Cependant, faites attention quant à la limitation des données.**



# Analyse de rentabilité à l'intention des employeurs

## > Examen des coûts sur quatre périodes

- » avant la collision
- » sur les lieux de la collision;
- » à court terme, après la collision;
- » à long terme, après la collision.





# L'étape de la collision

> **L'événement engendre directement certains coûts qui nécessitent une attention immédiate. Ce sont notamment :**

- » les dommages au véhicule, les frais de remorquage, les amendes;
- » les biens ou les marchandises perdus ou endommagés.





# À court terme après la collision

- **Dans les 30 jours qui suivent la collision, il y a certains coûts qui y sont directement liés.**  
**Par exemple :**

- » retards de trajet;
- » paiement des amendes;
- » frais juridiques;
- » dommages au véhicule;
- » amendes;
- » pertes de biens ou marchandises ou dommages





# À long terme après la collision

## > Certains coûts découlant de la collision surviennent plus de 30 jours après

- » les coûts de remplacement de travailleurs décédés ou gravement blessés;
- » 29 % des conducteurs ayant subi des blessures « mineures » au cours d'une collision **n'étaient pas retournés au travail six mois après la collision** (Brubacher et al. 2017).



## Prochaines étapes

- > Après la réunion de 2018 de la CCDV (qui a eu lieu en mai), la Coalition adoptera cette méthode pour réaliser une analyse de rentabilité à l'intention des employeurs.
- > La CCDV utilisera ensuite l'analyse de rentabilité pour inviter les employeurs à passer à l'action et à élaborer des politiques organisationnelles sur la distraction au volant.





# Conclusion

- > La distraction au volant est un grave problème de sécurité routière.
- > Une approche holistique est nécessaire pour réduire les blessures et les décès liés à la distraction au volant.
- > La Coalition canadienne contre la distraction au volant a été fondée par la FRBR, en partenariat avec *co-operators*.
- > La participation des entreprises à la solution est un facteur essentiel. Un des moyens d'y arriver consiste à transformer le problème en une analyse de rentabilité afin d'inciter les entreprises à passer à l'action.



# Restez au courant! Suivez-nous!

**<http://www.tirf.ca>**

**[tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)**



**<https://www.facebook.com/tirfcanada>**



**[@tirfcanada](https://twitter.com/tirfcanada)**



**<http://www.linkedin.com/company/traffic-injury-research-foundation-tirf>**