

# LES DISTRACTIONS AU VOLANT

LES 27<sup>e</sup> ENTRETIENS  
DU CENTRE  
JACQUES CARTIER

QUÉBEC  
MUSÉE DE LA CIVILISATION  
7 ET 8 OCTOBRE  
2014

Partenaires de l'événement



- Ministère des Transports
- Société de l'assurance automobile



# L'intervention policière, de la théorie à la pratique

Patrick Lavallée

Sergent, conseiller en sécurité routière,

Division sécurité routière et patrouilles spécialisées,  
Service de police de la Ville de Montréal

# Le Service de police de la Ville de Montréal



- territoire de 496 km<sup>2</sup>
- environ deux millions d'habitants
- réseau routier de 5 315,5 km
- environ 4 597 policiers
- 29 460 collisions ont fait l'objet d'un rapport d'accident de véhicules routiers en 2013
- 4 635 collisions ont causé des dommages corporels

# Définir la distraction au volant

La distraction au volant fait partie de la grande catégorie de l'inattention au volant.

Ce qui distingue la distraction de l'inattention au volant, c'est le déclenchement de la distraction par une situation ou une activité particulière.

*« Tandis que l'inattention s'applique à une situation, un état ou un événement -y compris être perdu dans ses réflexions- qui amène le conducteur à porter moins d'attention qu'il le devrait à la conduite, la distraction au volant se produit lorsque l'assimilation de l'information nécessaire pour conduire avec prudence est différée parce qu'un événement, une activité, un objet ou une personne oblige ou amène le conducteur à reporter son attention sur autre chose que la conduite. »*

[Treat, 1980, p. 21]

# Définir la distraction au volant

Pour bien des gens, la distraction au volant est devenue synonyme de l'usage d'un téléphone cellulaire au volant. Pourtant, il y a beaucoup d'autres sources de distraction des conducteurs.



# Définir la distraction au volant

Quelques-unes des distractions les plus courantes sont mentionnées dans la banque de données sur la protection des occupants de véhicules que tient à jour la NHTSA :

Table 1. Odds ratio for secondary tasks in the 100-Car Study

Type of Secondary Task	Odds Ratio
<b>Reaching for a moving object</b>	<b>8.82</b>
Insect in vehicle	6.37
<b>Looking at external object</b>	<b>3.70</b>
<b>Reading</b>	<b>3.38</b>
<b>Applying makeup</b>	<b>3.13</b>
<b>Dialing hand-held device</b>	<b>2.79</b>
Inserting/retrieving CD	2.25
Eating	1.57
Reaching for non-moving object	1.38
Talking/listening to a hand-held device	1.29
Drinking from open container	1.03
Other personal hygiene	0.70
Adjusting the radio	0.50
<b>Passenger in adjacent seat</b>	<b>0.50</b>
Passenger in rear seat	0.39
Child in rear seat	0.33

<sup>9</sup> NHTSA. (2008, July). National Motor Vehicle Crash Causation Study Report to Congress. DOT HS 811 059. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

# Le rapport d'accident de véhicules routiers québécois: un portrait statistique

Doit être complété lorsque l'accident :

-implique au moins un V.R. ou V.H.R. en mouvement, survient sur tout chemin ou terrain et un préjudice corporel est causé à une personne;

ou

-implique au moins un V.R. en mouvement, a donné lieu à un délit de fuite et un policier se rend sur les lieux;

ou

-implique au moins un V.R. en mouvement, a causé des dommages matériels de plus de 2 000 \$ et : implique un véhicule lourd (sauf un autobus) ou est survenu sur une route dont le MTQ est responsable ou dans les 100 mètres y donnant accès.







# Une réalité occultée par un chiffre noir

Accidents non déclarés

Accidents faisant l'objet d'un  
constat amiable



# L'identification des causes probables

Au SPVM, les collisions impliquant des décès ou des blessures graves sont traitées par un policier spécialisé, le reconstitutionniste. Les données colligées sont plus abondantes et la détermination des causes probables d'accidents, beaucoup plus précise.



# L'identification des causes probables

Le patrouilleur qui rédige le rapport complémentaire n'impliquant pas un décès ou des blessures graves doit lui aussi se prononcer sur les causes probables de la collision. Il effectue une enquête de premier niveau en appréciant différents éléments de la scène.

- le type d'environnement;
- les preuves physiques;
- la présence de témoin;
- les versions des parties impliquées, etc.

# L'identification des causes probables

Une collision implique nécessairement un manquement quelconque de la part d'une des parties impliquées.

Que ce soit le piéton, le cycliste ou le conducteur, rarement peut-on attribuer une collision à un événement fortuit. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle de plus en plus d'organisations réfèrent le plus souvent au terme «collision» et non accident.

# L'identification des causes probables

C'est à partir des éléments recueillis sur la scène que le policier identifiera une cause probable de collision.

Cette appréciation n'est donc pas scientifique, mais plutôt émise par un policier qui détient une certaine expertise à émettre une telle opinion.

Le Guide de rédaction du rapport d'accident de véhicules routiers reconnaît expressément la situation :

*«[Les données du rapport complémentaire] reposent sur une évaluation subjective effectuée par l'agent de la paix au moment de l'accident. Elles n'ont par conséquent, aucune portée légale. Leur seule utilité est d'orienter les actions de prévention en sécurité routière de l'ensemble des intervenants.»*

# L'impact de la distraction et de l'inattention sur le bilan routier montréalais

Pour l'ensemble de l'année 2013, la distraction et l'inattention étaient identifiées comme 1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> cause dans 34% des accidents ayant causé des blessures corporelles sur le territoire desservi par le SPVM.

# L'impact de la distraction et de l'inattention sur le bilan routier montréalais

Analyse des 27 collisions fatales survenues au SPVM en 2013 :

- 46 causes ont été identifiées comme 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> causes probables ayant le plus contribué à l'accident;
- L'inattention ou la distraction ont été soulevées dans 30% des cas; (30% des 46 causes différentes)
- La distraction ou l'inattention sont la plupart du temps associées à la commission d'une infraction:
  - brûler un feu rouge 11%;
  - ne pas céder le passage 13%;
  - ne pas respecter la vitesse permise 13%.



# Impact sur le bilan routier montréalais

## Analyse des 27 collisions fatales survenues au SPVM en 2013 :

- La distraction et l'inattention sont soulevées dans 48% des collisions fatales;
- Dans 40% des collisions impliquant un piéton ou un cycliste, la distraction ou l'inattention est associée à l'utilisateur lui-même;
- On observe de plus en plus de comportements négligents des piétons et des cyclistes en lien avec la distraction:
  - port d'écouteurs;
  - conversation téléphonique;
  - textos.

# Moyens d'intervention

## **Contrôle policier**

L'intervention en sécurité routière directement liée à la distraction au volant est limitée à quelques comportements. Le téléphone tenu en main, le port d'écouteurs, la présence d'écran ou téléviseur visible par le conducteur et la présence d'objets ou d'animaux nuisant à la conduite résumant la portée législative du Code de la sécurité routière.

Aucune infraction spécifique n'existe pour les comportements tel que se maquiller, lire, manger, boire, fumer, régler la radio, déambuler sur les trottoirs en textant, etc.

# Moyens d'intervention

## Contrôle policier

Le Code de la sécurité routière prévoit quatre infractions relatives à des comportements de distraction au volant.

**Article 439:** « Sauf dans les cas ou conditions prévus par règlement, nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel un téléviseur ou un écran pouvant afficher de l'information est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir directement ou indirectement l'image transmise sur l'écran. »

**Article 439.I:** « Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique. (...) »

**Article 440:** « Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs. (...) »

**Article 442:** « Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue du conducteur ou à gêner la conduite du véhicule.»

En 2013, les policiers du SPVM ont émis 26 013 constats à l'égard de comportements associés à la distraction au volant.

# Moyens d'intervention

## Contrôle policier

Outre ces articles du Code, l'article 327 peut servir d'outil :

*«327. Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.*

*En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler. »*

# Moyens d'intervention

## Sensibilisation policière

En 2011, le SPVM conjointement avec la Ville de Montréal et la Société de l'assurance automobile du Québec, ont mis sur pied la campagne « 100% VIGILANT ».

Cette campagne vise à promouvoir le partage de la route par les différents usagers. L'un des volets abordé est la distraction. En 2013, sur le territoire desservi par le SPVM, l'inattention et la distraction au volant étaient des facteurs contributifs aux collisions de l'ordre de 34%.

# Moyens d'intervention

## Sensibilisation policière

EasyHtml5Video.com



# Moyens d'intervention

## Sensibilisation policière

Outils de sensibilisation :

- Présence de policiers au Salon de l'auto de Montréal;
- Vidéos de sensibilisation s'adressant aux piétons, cyclistes, automobilistes et personnes âgées;
- Dépliants de sensibilisation produits par la SAAQ ou le SPVM;
- Intervention sur le terrain en mode prévention, etc.

# Moyens d'intervention

## La distraction au volant



# Moyens d'intervention

La distraction au volant (piéton)

# Constats

## Difficultés d'intervention

De plus en plus, les piétons qui utilisent leur téléphone portable en marchant dans la rue se font blesser. Des recherches françaises indiquent que le nombre de piétons blessés aura doublé entre 2010 et 2015.

En 2010, la ville américaine Fort Lee dans le New Jersey a adopté une réglementation qui interdit d'envoyer des textos en marchant. L'infraction est assortie d'une amende de 85\$ (environ 66 €).

Selon une étude réalisée par l'université Stony Brook de New-York, les personnes qui envoient des SMS ont 60% plus de risque de se déporter sans s'en apercevoir.

En 2012, l'université de Washington a publié une étude qui indique que 30% des piétons traversent les rues en envoyant des SMS.

D'autres études démontrent que le nombre de collisions impliquant des personnes blessées gravement portant des écouteurs pour téléphoner ou pour écouter de la musique au moment de la traversée a triplé depuis 2004 aux États-Unis.

# Constats

## Difficultés d'intervention

La distraction dépasse les limites de la conduite automobile. Certaines administrations ont d'ailleurs agi en ce sens, en intervenant auprès des piétons et des cyclistes.

Pour ne citer que cet exemple, l'usage d'un téléphone cellulaire par un cycliste au Québec n'est pas prohibé, malgré toute la complexité de circuler sur deux roues en milieu urbain.

Pour intervenir efficacement en matière de distraction, les organisations policières ont besoin de la mobilisation du plus grand nombre d'intervenants aux niveaux de la prévention et de l'encadrement normatif.

# Constats

## Difficultés dans la cueillette des données

Les rapports rédigés par les policiers indiquent souvent deux causes d'accident. L'opinion policière exprimée lors de la rédaction du rapport pourrait évoluer suite à une enquête.

Mais les codes initiaux ne sont pratiquement jamais modifiés parce que les policiers ignorent cette possibilité.

On peut raisonnablement émettre l'hypothèse que la cause «autre distraction» sera cochée lorsqu'un policier ne parvient pas à identifier de cause précise.

Les policiers méconnaissent l'importance de ce rapport. Pour augmenter la valeur et la fiabilité des données, des efforts supplémentaires devraient être investis dans la formation de base, bien que des améliorations aient été apportées en 2010 avec la refonte de la R-1.

# Les défis !

## Au plan législatif

- Développer l'encadrement législatif relatif à la distraction pour atteindre l'ensemble des usagers.
- Adapter les lois et règlements aux réalités policières contemporaines.

# Les défis !

## Au niveau de la cueillette des données

- Sensibiliser les policiers à l'importance de bien identifier les causes, susciter leur intérêt dans l'accomplissement du travail.
- Éliminer la cause générale en matière de distraction (autre).
- Veiller à ce que tous les policiers qui rédigent une R-1 complètent un rapport complémentaire (SPVM).
- Améliorer la formation des policiers.
- Exiger une rédaction rigoureuse.