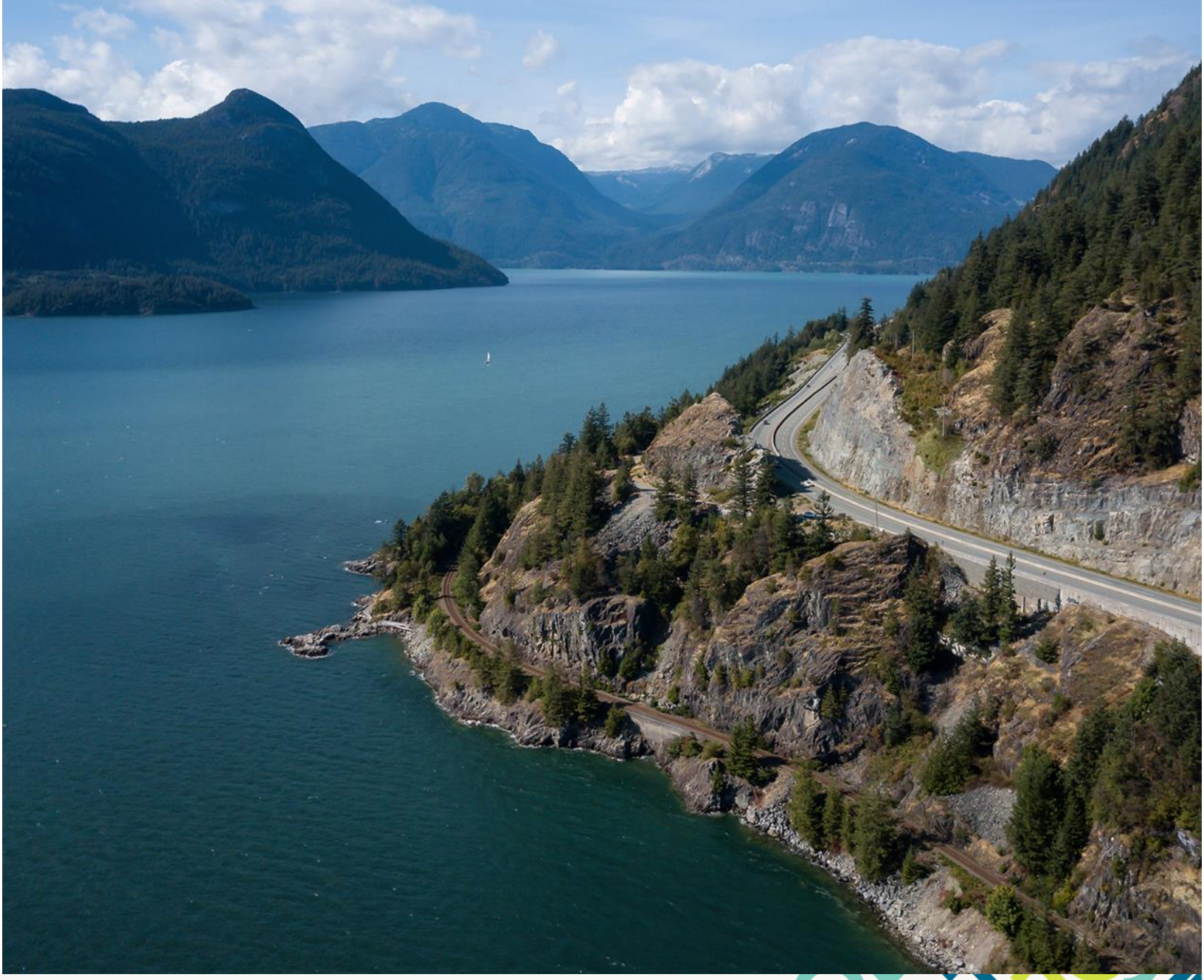


# GUIDE DE MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ATTÉNUATION DE LA DISTRACTION AU VOLANT

Transport Canada Transports Canada

Canada

# Table des matières

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION ..... 3

ANALYSE DE RENTABILITÉ D'UN PROGRAMME VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION AU VOLANT ... 4

APERÇU ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ÉDUCATION SUR LA DISTRACTION AU VOLANT ... 4

CHAPITRE 2 : QU'EST-CE QUE LA DISTRACTION AU VOLANT? ..... 7

DÉFINITION DE LA DISTRACTION AU VOLANT ..... 7

LES TYPES DE DISTRACTION ..... 8

DISTRACTION AU VOLANT ET RISQUE DE COLLISION DES VÉHICULES UTILITAIRES ..... 8

QUAND LES CONDUCTEURS PEUVENT-ILS EFFECTUER DES ACTIVITÉS NON LIÉES À LA CONDUITE (ET LESQUELLES)? ..... 11

CHAPITRE 3 : CRÉER UNE CULTURE DE SÉCURITÉ EFFICACE ..... 14

VOTRE RÔLE DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FORTE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ..... 14

LES PRATIQUES EXEMPLAIRES POUR DÉVELOPPER UNE FORTE CULTURE DE LA SÉCURITÉ ..... 16

CHAPITRE 4 : POLITIQUES VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION DES CONDUCTEURS ..... 22

LES LOIS PROVINCIALES ET FÉDÉRALES SONT-ELLES SUFFISANTES? ..... 22

ÉLABORER DES POLITIQUES EFFICACES EN MATIÈRE DE TÉLÉPHONES PORTABLES ..... 23

EXEMPLES DE POLITIQUES ..... 25

APPLICATION DE VOTRE POLITIQUE DE DISTRACTION AU VOLANT ..... 25

CHAPITRE 5 : LES STRATÉGIES ET TECHNIQUES VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION AU VOLANT . 27

SYSTÈMES À COMMANDE VOCALE ..... 27

LOGICIEL OU MATÉRIEL INFORMATIQUE DE VERROUILLAGE DES TÉLÉPHONES PORTABLES ..... 28

SYSTÈMES DE SURVEILLANCE À BORD ..... 28

SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE ..... 29

SYSTÈMES DE DÉTECTION DE LA FATIGUE EN TEMPS RÉEL ..... 29

LA MISE EN ŒUVRE DE TECHNOLOGIES PERMETTANT DE RÉDUIRE LES DISTRACTIONS ..... 30

CHAPITRE 6 : GESTION DU RISQUE DE DISTRACTION ..... 31

ÉTAPE 1 : RECUEILLIEZ DES DONNÉES SUR LA DISTRACTION AU VOLANT ..... 33

ÉTAPE 2 : ÉVALUER LA PERFORMANCE GLOBALE DE VOTRE PROGRAMME ..... 34

ÉTAPE 3 : IDENTIFIER DE NOUVEAUX RISQUES ET DES CONSÉQUENCES INVOLONTAIRES DE VOTRE PROGRAMME ..... 34

ÉTAPE 4 : RELEVER TOUT CHANGEMENT OPÉRATIONNEL AFFECTANT LE RISQUE LIÉ AU CONDUCTEUR ..... 34

ÉTAPE 5 : AMÉLIORER VOS POLITIQUES ET PROGRAMMES (SI NÉCESSAIRE) ..... 35

ÉTAPE 6 : SUIVI ET ÉVALUATION CONTINUS DU PROGRAMME ..... 35

CHAPITRE 7 : POINTS IMPORTANTS À RETENIR ..... 36

RÉFÉRENCES ..... 38

ANNEXE A : FORMULAIRE D'ACTIVITÉ SUR LA LISTE DES DISTRACTIONS ..... 42

ANNEXE B : ENQUÊTE D'ÉVALUATION DE LA CULTURE DE SÉCURITÉ DU *NATIONAL INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH* ..... 44

ANNEXE C LOIS CANADIENNES RELATIVES À LA DISTRACTION AU VOLANT (en date de mai 2023) ..... 46

ANNEXE D : EXEMPLES DE CARTE D'ENGAGEMENT ..... 50

ANNEXE E : EXEMPLES DE POLITIQUES RELATIVES À LA DISTRACTION AU VOLANT ..... 52

ANNEXE F : EXEMPLE DE COURRIEL AUX EMPLOYÉS MONTRANT LE SOUTIEN DE LA DIRECTION ..... 57

# CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

Malgré la tenue de campagnes visant à lutter contre la distraction au volant, un grand nombre de conducteurs admettent qu'ils conduisent en étant distraits. De récentes études révèlent en effet que la plupart des personnes adoptent des comportements liés à la distraction au volant. La Fondation AAA pour la sécurité routière (2019) a relevé qu'au cours des 30 derniers jours, 52,1 % des adultes ont indiqué avoir parlé au téléphone cellulaire (en main) et 32,1 % ont déclaré avoir envoyé des messages textes ou des courriels en conduisant. Bien que les conducteurs de véhicules utilitaires (VU) soient moins susceptibles d'utiliser un téléphone portable au volant, ils ne sont pas à l'abri de la distraction. Une étude a révélé qu'ils utilisaient un téléphone cellulaire pendant 9,2 % de leurs déplacements (Fitch et al., 2013). Selon ces données, ils ont fait usage d'un téléphone portable pendant près de 6 minutes par heure de conduite.

En 2005, la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) des États-Unis a publié les résultats d'une étude sur les facteurs de causalité des collisions impliquant des véhicules lourds. Cette étude, basée sur une évaluation complète de ces collisions, indique que les distractions externes et internes sont cataloguées comme étant la cause principale de 8 % et 2 % des collisions, respectivement (FMCSA, 2005). Les statistiques canadiennes sur les collisions, qui sont basées sur les données des rapports de police, présentent des chiffres plus élevés. En 2016, la distraction au volant était un facteur déterminant dans 21 % de tous les décès répertoriés dans la base de données nationale sur les collisions de Transports Canada (Transports Canada, 2019). Ceci représente une augmentation de 5 % du nombre de collisions mortelles liés à la distraction au cours des dix dernières années.

Une étude menée par Regan et al. (2008) a révélé que 50 % des décès liés au travail en Australie sont le résultat de collisions routières et que 25 % impliquent un véhicule de service. En tant qu'employeur, vous avez la responsabilité de mettre en place des politiques et des programmes pour aider vos conducteurs à rester en sécurité et à prévenir les collisions. Ceci implique une gamme variée d'efforts pour réduire la distraction d'une part, mais également l'achat de véhicules et de technologies qui sont conçus pour limiter la distraction au volant. Lorsque vous envisagez d'acheter une technologie ou un véhicule, vous pouvez notamment demander au fabriquant de l'équipement d'origine (FEO), ou au fournisseur de la technologie, si le potentiel de distraction a été évalué lors de sa conception et si, et comment, la technologie ou le véhicule permet de la limiter.

Ces statistiques mettent en évidence les problèmes croissants liés à la distraction au volant chez les conducteurs de VU. Toutefois, comparativement à la situation avec les usagers de la route en général, il existe davantage de possibilités d'implanter des interventions scientifiques fondées sur des données probantes pour réduire la distraction des conducteurs de VU. Vos conducteurs sont influencés par vos politiques, vos programmes, votre culture de sécurité, vos technologies embarquées, vos technologies de sécurité, etc.; vous avez donc une plus grande capacité à influencer vos conducteurs pour qu'ils soient attentifs et pour limiter les risques de la distraction au volant.

En tant que transporteur, vous êtes en mesure d'élaborer et d'implanter un programme complet visant à réduire les risques liés à la distraction au volant. Ce programme complet devrait comprendre l'éducation et la formation des conducteurs sur les risques de la distraction, vos politiques sur la distraction, des stratégies pour les faire appliquer efficacement, des programmes pour éliminer ou réduire le risque de la distraction, et un système pour surveiller et évaluer l'efficacité de ces politiques et programmes.

*Ce manuel a pour but de vous aider à concevoir et à mettre en œuvre un programme complet de lutte contre la distraction au volant.*

## ANALYSE DE RENTABILITÉ D'UN PROGRAMME VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION AU VOLANT

En plus de réduire les collisions, la mise en œuvre d'un programme d'atténuation de la distraction au volant présente des avantages sur le plan des coûts de l'entreprise. La *Traffic injury research foundation* (Robertson et al., 2020) a élaboré une analyse de rentabilité qui détaille les coûts d'élaboration d'un programme d'atténuation de la distraction au volant. Les coûts comprennent la création du programme et du matériel de formation et d'orientation des conducteurs, l'investissement dans l'équipement et les technologies de sécurité et divers autres programmes de sécurité au travail. Les avantages comprennent une réduction des collisions, tels que les dommages au véhicule, le remorquage, la perte de marchandises, les coûts environnementaux, la perte de réputation, les frais de justice et les amendes, la perte de carburant, les litiges, l'indemnisation des travailleurs, le remplacement du conducteur, l'augmentation de l'assurance du véhicule et de l'assurance maladie. En illustrant comment les coûts des collisions dépassent les coûts de développement d'une politique de distraction au volant, l'analyse de rentabilité du *Traffic injury research foundation* illustre les avantages de la création d'un programme visant à réduire la distraction dans votre flotte. Nous encourageons les transporteurs à consulter directement cette documentation.

## APERÇU ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ÉDUCATION SUR LA DISTRACTION AU VOLANT

La formation et l'éducation sont les fondements de la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires et peuvent inclure des cours, des simulateurs, des exercices pratiques et la conduite sur route. Les stratégies visant à réduire la distraction au volant ne sont pas différentes; l'éducation est essentielle pour réduire les risques. La trousse d'éducation créée par Transports Canada vous offre un outil personnalisé, gratuit et fondé sur la science pour vous aider à éduquer vos conducteurs et gestionnaires aux risques de la distraction au volant. En outre, une version « allégée » de la formation principale est également fournie.

## *APERÇU DU PROGRAMME*

Cette formation est conçue pour donner aux conducteurs de VU une compréhension approfondie de la distraction au volant et peut être utilisée par les flottes de VU de toutes tailles. La formation de 45 minutes comprend les sujets suivants :

- Qu'est-ce que la distraction au volant?
- Quels sont les effets de la distraction sur les conducteurs de véhicules lourds?
- Quelles sont les sources de distraction affectant les conducteurs de véhicules lourds?
- Réglementation et politiques concernant la distraction.
- Quand les conducteurs de véhicules lourds sont-ils distraits?
- Mythes répandus relatifs à la distraction des conducteurs de véhicules lourds
- Techniques pour minimiser la distraction

## *COMMENT METTRE EN ŒUVRE CETTE FORMATION SUR LA DISTRACTION AU VOLANT*

Cette formation sur la distraction au volant est conçue à partir de Microsoft PowerPoint. La présentation peut se faire sous la direction d'un instructeur ou être confiée aux conducteurs pour qu'ils puissent la suivre de façon autonome, à leur propre rythme. Ainsi, elle est conçue pour être mise en œuvre avec peu ou pas d'expérience, l'instructeur n'ayant qu'à lire le texte fourni dans les notes. Avant la mise en œuvre, il convient cependant d'examiner chaque diapositive pour localiser les endroits où vous pourriez fournir des statistiques spécifiques à votre flotte en matière de distraction au volant, ainsi que des exemples de politiques de votre flotte liées à la distraction. Il existe deux versions de la formation : une présentation pour les flottes qui autorisent l'utilisation du téléphone portable mains libres et une autre pour les flottes qui ont une politique d'interdiction totale du téléphone portable lors de la conduite.

La formation n'est pas verrouillée, ce qui permet d'apporter des modifications directement aux diapositives. Plus précisément, la diapositive 32 est conçue pour que vous puissiez ajouter des informations sur les politiques de distraction de votre flotte. Vous pouvez aussi supprimer certaines diapositives si elles ne s'appliquent pas à votre flotte. Les diapositives peuvent être avancées par un clic de souris ou un clic de flèche; cependant, certaines rubriques de la diapositive 6 peuvent être avancées par un clic de souris ou un clic de flèche. En outre, vous devez prévoir du temps pour faciliter les discussions avec vos conducteurs et leur donner l'occasion de poser des questions. Idéalement, les conducteurs devraient avoir une pause de 5 à 10 minutes si la formation dépasse 30 minutes. Enfin, les formateurs doivent ponctuellement faire des pauses dans les diapositives et poser des questions de suivi pour s'assurer que les conducteurs sont attentifs et qu'ils comprennent bien le matériel.

La section des notes de chaque diapositive comprend une suggestion de narration; toutefois, vous êtes libre de la modifier pour l'adapter à vos besoins spécifiques. Cette formulation fournit un contexte supplémentaire à l'information présentée sur la diapositive. Vous pouvez utiliser cette formulation lorsque vous dispensez la formation, toutefois, ceci n'est pas obligatoire. Vous pouvez également créer votre propre texte pour décrire le contenu de chaque diapositive, sur la base d'information spécifique à votre flotte.

Quelques activités à faire en classe sont suggérées durant la présentation. Une lampe de poche est un bon accessoire à avoir sous la main pour démontrer les concepts de la distraction et de la fatigue du conducteur (voir la diapositive 7). Il y a aussi une activité de classe qui commence à la diapositive 39. Veuillez faire des copies de l'annexe A pour cette activité.

La préparation est la clé d'un programme de formation efficace; il faut donc être prêt :

1. Passez en revue les diapositives et les notes de la formation.
2. Apportez des modifications à la présentation des diapositives, le cas échéant, tel qu'expliqué plus haut.
3. Programmez la formation avec l'ensemble de votre personnel (la distraction affecte tous vos employés). C'est un message fort que d'inclure les employés de tous les niveaux dans la même formation (c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas seulement d'une formation pour les conducteurs).
4. Si possible, demandez au formateur de pratiquer la formation sur la distraction au volant avec un groupe pilote d'employés. Révisez la présentation des diapositives en tenant compte de leurs commentaires et préparez-vous à répondre aux questions.
5. Imprimez le matériel (annexe A), ayez une lampe de poche, des copies des diapositives pour chaque employé (cette option est facultative).
6. Nous vous conseillons de présenter l'ensemble de la formation sur la distraction du conducteur en une seule séance avec des pauses programmées. La formation devrait être dispensée à tous les employés pendant le déploiement. Cependant, elle devrait également être incluse dans l'orientation des nouveaux employés après le déploiement. Des sections spécifiques de la formation ou la version « allégée » ne doivent être utilisées qu'à titre de rappel. Les formations de rappel peuvent être dispensées lors des réunions de sécurité périodiques ou en prévoyant des séances de formation spécifiques.
7. Dispensez la formation.
8. Répondez aux questions des employés tout au long de la formation. Ne craignez pas de dire que vous ne connaissez pas la réponse, n'inventez pas quelque chose. Il n'y a pas de mal à indiquer que vous n'avez pas toutes les réponses, mais que vous allez vous renseigner et leur apporter une réponse plus tard.
9. Modifiez les diapositives de la formation sur la distraction au volant en fonction des questions courantes et des commentaires de vos employés.

Pour lutter contre la distraction au volant, il ne suffit pas d'informer vos conducteurs sur la distraction et ses conséquences. Cela exige également que vous développiez une forte culture de la sécurité comportant des politiques et des programmes visant à renforcer l'importance de la réduction des distractions. Ce guide comprend des chapitres décrivant comment vous pouvez développer une forte culture de la sécurité, rédiger des politiques efficaces, mettre en œuvre des stratégies et des technologies pour réduire la distraction, et évaluer votre programme d'atténuation de la distraction au volant. Veillez à consulter ces chapitres avant de commencer la formation.

# CHAPITRE 2 : QU'EST-CE QUE LA DISTRACTION AU VOLANT?

La conduite est une tâche très complexe qui exige de nombreux comportements distincts; cependant, c'est aussi une tâche bien pratiquée (surtout pour les conducteurs de VU). L'acte de conduire comporte des tâches visuelles, manuelles et cognitives, notamment diriger manuellement le véhicule, freiner, accélérer, utiliser un clignotant, vérifier le compteur de vitesse ainsi que les autres indicateurs, regarder la route devant soi, regarder dans les rétroviseurs et par les fenêtres, détecter d'autres véhicules et objets, prévoir ce que les autres usagers de la route peuvent faire, réagir à des événements inattendus, connaître le Code de la route, etc. Les conducteurs deviennent très bons dans nombre de ces comportements au fil du temps, à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience.

Les conducteurs de VU font également quantité d'autres activités qui ne sont pas liées à la conduite du véhicule. Les activités non liées à la conduite les plus courantes sont : allumer la radio, manger, boire, composer un numéro de téléphone sur un portable, parler au téléphone portable, ramasser un objet tombé par terre, régler la température à l'intérieur de l'habitacle, parler avec les passagers, chanter, rêvasser, regarder les panneaux publicitaires sur le bord de la route, etc. Le problème de certaines de ces activités est qu'elles peuvent affecter la capacité du conducteur à effectuer les tâches liées à la conduite dans certaines situations.

## DÉFINITION DE LA DISTRACTION AU VOLANT

« Distracted driving » (la distraction au volant) a été sélectionné comme « mot de l'année » 2009 du *Webster's New World College Dictionary*. Au sens commun, la définition la plus courante de la distraction au volant concerne toute action qui détourne l'attention du conducteur de la tâche de conduire. Cette définition suppose que tout ce qui détourne l'attention du conducteur est une distraction. Cependant, cette définition est trop restrictive et n'aide pas vraiment les entreprises à élaborer des politiques et des programmes visant à réduire la distraction au volant de manière efficace. Par exemple, une telle définition suggère que les conducteurs ne peuvent pas écouter la radio, allumer la climatisation ou penser à leur itinéraire de conduite en toute sécurité.

Une façon plus précise de définir la distraction au volant est de dire qu'il s'agit de toute occasion où il y a un décalage entre les ressources attentionnelles du conducteur à un moment donné et celles qui sont nécessaires pour conduire le véhicule en toute sécurité. En d'autres termes, il y a distraction au volant lorsqu'un conducteur n'est pas en mesure de conduire son véhicule en toute sécurité parce que sa capacité d'attention est dépassée lorsqu'il effectue une activité non liée à la conduite. En effet, certaines activités non liées à la conduite, comme allumer la radio, écouter un passager ou baisser une vitre, nécessitent très peu de ressources attentionnelles. En revanche, d'autres activités non liées à la conduite, comme la composition manuelle d'un numéro de téléphone ou le fait de se pencher pour ramasser un objet sur le plancher du siège passager requièrent beaucoup plus d'attention de

la part du conducteur. Cette définition est également liée au contexte. Par exemple, écouter la radio en conduisant est généralement sans danger, mais cela peut dépasser les limites des ressources d'un conducteur s'il est perdu. Ainsi, les conducteurs éteignent souvent la radio pour mieux se concentrer sur les tâches d'orientation.

Le faisceau d'une lampe de poche est également un bon moyen pour décrire l'attention du conducteur. Imaginez qu'il n'y a qu'une seule lampe de poche et un seul faisceau. La lumière de la lampe de poche représente votre attention. Elle peut viser la tâche de conduite (la route) ou une tâche concurrente (hors de la route). Ces deux tâches peuvent varier de manière inattendue, indépendamment de notre contrôle, lorsque nous ne sommes pas attentifs. Cela crée un risque pour la sécurité si le changement se produit dans le cadre de la tâche de conduite (environnement routier), alors que l'attention du conducteur est dirigée vers une activité concurrentielle. En outre, la lampe de poche peut être dirigée vers la chaussée avant à pleine intensité (attentif, réveillé), mais elle peut aussi être dirigée vers la chaussée avant mais à faible intensité (inattention due à la fatigue).

*Avec la distraction nous manquons des signaux parce que notre attention est mal dirigée et avec la fatigue nous manquons des signaux parce que notre attention s'affaiblit, même si elle est bien dirigée.*

## LES TYPES DE DISTRACTION

La plupart des gens pensent à un téléphone portable lorsqu'ils pensent à la distraction du conducteur. Cependant, il existe de nombreux autres types de distractions.

1. La distraction visuelle : le conducteur regarde autre chose que la route.
2. La distraction auditive : un son qui requiert l'attention du conducteur.
3. La distraction biomécanique (c'est-à-dire une distraction manuelle) : le conducteur cherche à atteindre ou il manipule un objet.
4. La distraction cognitive : émotion ou processus de pensée qui diminue la capacité du conducteur à se concentrer sur la tâche de conduite.

## DISTRACTION AU VOLANT ET RISQUE DE COLLISION DES VÉHICULES UTILITAIRES

Bien qu'il existe une abondance d'études concernant la distraction au volant pour les véhicules légers, il y en a beaucoup moins sur les risques de distraction des conducteurs de véhicules utilitaires (Atchley et al., 2017). De plus, les résultats des recherches sur les conducteurs de véhicules légers ne sont pas toujours applicables aux conducteurs de VU. Les conducteurs de VU sont confrontés à de nombreux types de dispositifs embarqués, dont l'emplacement et la conception varient. Il existe également plusieurs autres facteurs associés au métier de conducteur de VU; par exemple la compétence, l'expérience, la formation et le jugement (Llaneras et al., 2005), qui font que les résultats des études sur les véhicules légers ne sont pas parfaitement applicables.

En outre, contrairement à la plupart des véhicules légers, il est courant que des systèmes multifonctionnels d'après-ventes soient installés dans les camions (par exemple, des systèmes télématiques, des dispositifs de sécurité et d'avertissement, des systèmes de navigation et de gestion de flotte) et ces systèmes ont le potentiel de distraire le conducteur.

Les conducteurs de VU sont également tenus de suivre une formation différente, d'obtenir un permis différent et de respecter une règlementation différente. Enfin, les véhicules de type utilitaire sont généralement beaucoup plus grands et nécessitent des compétences de conduite latérale et longitudinale différentes. Ainsi, les stratégies d'atténuation de la distraction au volant qui fonctionnent bien avec les conducteurs de voitures ne sont pas nécessairement efficaces avec les conducteurs de VU.

Bien que les recherches sur la distraction chez les conducteurs de VU soient limitées, les résultats sont remarquablement cohérents : dans l'ensemble, l'utilisation du téléphone cellulaire augmente le risque d'être impliqué dans une collision ou une quasi-collision. Cela s'explique, en partie, par le fait que les conducteurs de VU contrôlent moins bien leur véhicule lorsqu'ils utilisent un téléphone cellulaire (Kantowtiz et al., 1996). Cependant, d'autres études ont montré que les activités visuelles/manuelles, telles que composer un numéro, envoyer un texto ou tendre le bras pour prendre le téléphone, étaient les causes principales de l'augmentation du risque d'être impliqué dans une collision, alors que le simple fait de parler au téléphone portable ne l'était pas (Fitch et Hanowski, 2011; Hickman et al., 2010; Olson et al., 2009).

Ces études ont montré que les activités visuelles/manuelles comme prendre l'appareil et composer un numéro augmentent le risque de collision, et ce jusqu'à 23,2 fois lorsqu'on envoie des messages textes. Ces recherches soutiennent les observations antérieures selon lesquelles les dispositifs en cabine comportant des messages complexes où de nombreuses lignes de texte nécessitent un plus grand nombre de regards détournés de la route et créent significativement plus de déviations de la trajectoire (Tijerina et al., 1995).

Le Tableau 1 montre les résultats d'une étude de conduite de véhicules utilitaires en situation réelle (Olson et al., 2009). Comme l'indique ce tableau, il existe une relation claire entre le risque de collision et la durée pendant laquelle les conducteurs regardent ailleurs que sur la route pendant les activités non liées à la conduite. En général, les activités non liées à la conduite qui obligent le conducteur à détourner son regard de la route plus longtemps présentent un risque de collision plus élevé.

**Tableau 1. Risque de collision et durée moyenne du regard éloigné de la chaussée avant pour les activités non-liées à la conduite (adapté de Olson et al., 2010; Hanowski, 2011).**

| *Tâche.* | *Risque de collision.* | *Durée moyenne en secondes du détachement des yeux de la route.* |
|---|---|---|
| Envoi de messages texte à partir d'un téléphone portable. | 23,24 | 4,6 |
| Autre tâche complexe. | 10,07 | 4,4 |
| Interagir avec ou regarder le dispositif de répartition. | 9,93 | 4,1 |
| Écrire sur un bloc-notes ou un carnet de notes. | 8,98 | 4,2 |
| Utiliser une calculatrice. | 8,21 | 4,4 |
| Regarder une carte. | 7,02 | 3,9 |
| Utiliser ou atteindre un autre appareil électronique. | 6,72 | 4,1 |
| Composer un numéro avec un téléphone cellulaire. | 5,93 | 3,8 |
| Autre tâche modérée. | 5,86 | 3,3 |
| Toilette personnelle. | 4,48 | 3,7 |
| Lire un livre, un journal ou un document de travail. | 3,97 | 4,3 |
| Mettre, retirer ou ajuster des lunettes. | 3,63 | 2,3 |
| Atteindre un objet dans le véhicule. | 3,09 | 2,9 |
| Regarder en arrière dans la couchette. | 2,3 | 3,4 |
| Autre tâche simple. | 2,23 | 4 |
| Retirer ou ajuster des bijoux. | 1,68 | 1,73 |
| Mettre, retirer ou ajuster un chapeau. | 1,31 | 1,56 |
| Mettre, retirer ou ajuster la ceinture de sécurité. | 1,26 | 1,66 |
| Régler le tableau de bord. | 1,25 | 1,6 |
| Regarder dans le rétroviseur gauche ou par la fenêtre gauche. | 1,09 | 2,1 |
| Parler, chanter ou danser sans la présence d'un passager. | 1,05 | 1,6 |
| Parler ou écouter un téléphone cellulaire. | 1,04 | 1,27 |
| Consommer du tabac à chiquer. | 1,02 | 1,89 |
| Manger. | 1,01 | 2,43 |
| Comportement lié au fait de fumer tel qu'avoir une cigarette dans la main ou la bouche. | 0,97 | 1,97 |
| Boire dans un récipient. | 0,97 | 2,29 |
| Regarder dans le rétroviseur droit ou par la fenêtre droite. | 0,95 | 2,2 |
| Autre hygiène personnelle. | 0,67 | 1,6 |
| Comportement lié au fait de fumer tel que l'allumage. | 0,6 | 1,6 |
| Parler ou écouter la CB. | 0,55 | 1,3 |
| Regarder vers l'extérieur du véhicule. | 0,54 | 2 |
| Se ronger les ongles. | 0,45 | 1,1 |
| Parler ou écouter un téléphone en mode mains libres. | 0,44 | 1,6 |
| Interagir avec les autres occupants ou les regarder. | 0,35 | 2 |
| Vérifier l'indicateur de vitesse. | 0,32 | 1,9 |

## QUAND LES CONDUCTEURS PEUVENT-ILS EFFECTUER DES ACTIVITÉS NON LIÉES À LA CONDUITE (ET LESQUELLES)?

Les résultats du tableau 1 montrent qu'il peut y avoir des moments où un conducteur de VU peut s'engager en sécurité dans des activités autres que la conduite. La loi de Yerkes-Dodson (1908) démontre que les performances diminuent pendant les périodes de faible ou de forte stimulation (voir Figure 1). Ceci implique que les conducteurs sont plus performants dans des conditions de conduite normales que lorsqu'ils sont sous-stimulés et ou à l'inverse sur-stimulés, dans des conditions de conduite complexes et éprouvantes. Les conducteurs de VU conduisent souvent pendant de longues périodes sur des autoroutes rurales, ce qui peut être monotone et sous-stimulant. Pendant ces périodes de faible stimulation, un engagement prudent et limité dans des activités secondaires comme écouter de la musique ou avoir une conversation avec un passager pourrait en théorie aider à réduire la monotonie, l'ennui et la fatigue, et du même coup pourrait potentiellement améliorer la performance (voir l'astérisque sur la courbe supérieure). Et c'est probablement pourquoi nous avons tendance à le faire naturellement.

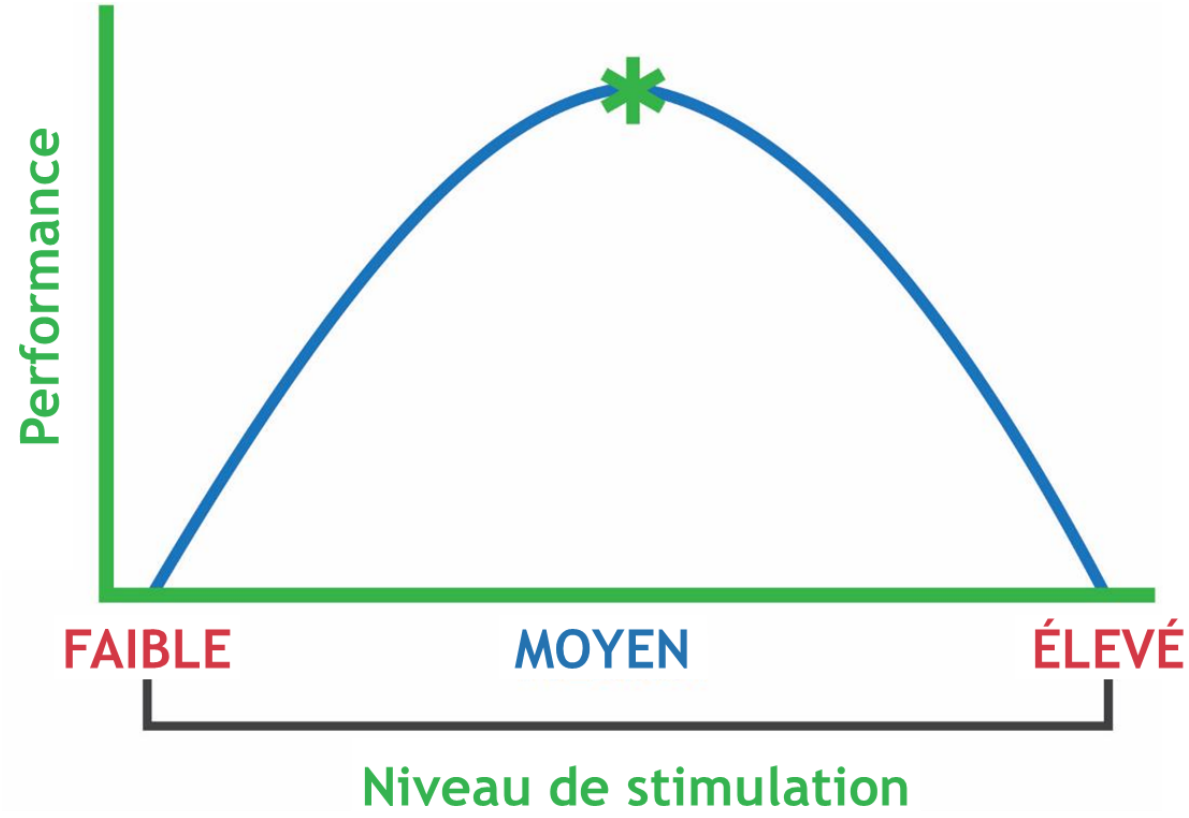



**Figure 1 : L'effet de la stimulation sur la performance**

Des données démontrent que les conducteurs de VU font preuve d'autorégulation lorsqu'ils utilisent leur téléphone portable au volant. Fitch et Hanowski (2011) ont constaté que les conducteurs de VU étaient moins susceptibles d'utiliser un téléphone cellulaire lorsque les exigences de conduite étaient élevées (par exemple, dans la neige, sous la pluie, dans un trafic dense, etc.), tandis que les conducteurs de véhicule léger étaient moins susceptibles de se livrer à une telle autorégulation sur la base des exigences de conduite. Non seulement les conducteurs de VU étaient moins susceptibles d'utiliser un téléphone cellulaire dans des situations de circulation difficiles, mais ils étaient également moins susceptibles d'effectuer d'autres activités visuelles/manuelles non liées à la conduite dans de telles situations. En outre, Atchley et Chan (2011) ont constaté que les conducteurs de véhicules légers peuvent planifier stratégiquement leurs conversations téléphoniques en mains libres dans des conditions de sous-charge cognitive afin d'améliorer leurs performances en matière de maintien de trajectoire dans la voie.

L'une des plus grandes différences dans la recherche sur la distraction entre les conducteurs de véhicules légers et de VU se trouve dans les études sur la conduite de camions en conditions réelles. Hickman et al. (2010) et Olson et al. (2009) ont constaté que l'utilisation du téléphone portable mains libres et de la CB au volant réduisait la probabilité d'une collision ou d'une quasi-collision. Par exemple, Hickman et al. (2010) ont constaté que le fait de parler ou d'écouter un téléphone en mode mains libres réduisait de 35 % le risque pour les conducteurs de VU. De façon similaire, Olson et al. (2009) ont constaté que le fait de parler au moyen d'un téléphone en mode mains libres ou d'une radio CB réduisait le risque de collision de 56 % et 45 %, respectivement. Fitch et Hanowski (2011) ont observé des résultats similaires pour la conversation sur un téléphone mains libres ou une radio CB. Ces résultats bénéficient d'un soutien partiel de la part d'études plus anciennes. Par exemple, Kanowski et al. (1996) observe que les conducteurs utilisant un téléphone cellulaire repèrent les piétons plus rapidement que les conducteurs n'utilisant pas de téléphone cellulaire. Enfin, Drory (1985) a constaté que les déviations de trajectoire étaient moins probables lorsque les conducteurs de VU effectuaient des activités secondaires en mains libres dans des conditions de sous-stimulation et de faible charge cognitive.

Il faut souligner que les résultats de ces études réalisées sur le terrain sont en opposition avec les résultats trouvés dans les études sur simulateur avec des conducteurs de véhicules légers. Plusieurs études ont en effet observé que le fait de parler ou d'écouter un téléphone cellulaire au volant augmente le risque (Beede et Kass, 2006; Caird et al., 2008, 2018; Patten et al., 2004; Strayer et Johnston, 2001). Le *National Safety Council* (2010) a résumé ces recherches en signalant que les conducteurs qui parlent ou lisent sur un téléphone portable (mains libres ou portatif) tout en conduisant avaient un temps de réaction plus long au freinage, ne scrutaient pas autant leurs rétroviseurs, ne détectaient pas les objets dans l'environnement et avaient plus de difficultés à rester dans leur voie.

Dans l'ensemble, on peut affirmer que le risque de parler au téléphone en mains libres dépend très probablement du contexte. Comme on peut s'y attendre à la lumière de la loi Yerkes et Dodson présentée plus haut, une conversation sur un téléphone mains libres ou sur un CB pourrait être moins risquée, voire bénéfique, dans des situations de conduite

monotones, sous-stimulantes et peu exigeantes comme sur une autoroute rurale, car ceci pourrait aider les conducteurs à maintenir un niveau d'éveil et de vigilance plus adéquat. Cette même conversation pourrait toutefois présenter un risque dans des situations de charge mentale élevée, comme la conduite sur des voies rapides avec de la circulation dense, car elle augmenterait les exigences d'une tâche déjà exigeante et risquerait potentiellement d'altérer la capacité des conducteurs à réagir à des événements inattendus.

# CHAPITRE 3 : CRÉER UNE CULTURE DE SÉCURITÉ EFFICACE

La culture organisationnelle influence considérablement les politiques, les comportements, les initiatives et les performances, y compris la sécurité. La culture de sécurité d'une organisation se reflète dans les attitudes et les croyances partagées par tous les employés (pas seulement les conducteurs) quant à l'importance de la sécurité au sein de la flotte. Les flottes dotées d'une bonne culture de la sécurité appliquent souvent des critères d'embauche stricts en matière de sécurité, récompensent les bonnes performances en termes de sécurité routière, rendent compte des quasi-collisions, intègrent des mesures de sécurité dans l'évaluation globale des performances de l'organisation, mettent en œuvre des technologies visant à améliorer la sécurité et communiquent ouvertement sur les défis et les obstacles aux performances en matière de sécurité.

La culture de la sécurité d'une entreprise est un indicateur central de la sécurité, et l'accent mis sur ce domaine peut donc se traduire par des avantages importants pour les conducteurs et les flottes. La culture de sécurité d'une flotte fournit des indications sur les conditions qui peuvent encourager ou décourager un comportement de conduite sûr. Les flottes qui mesurent et développent des stratégies pour améliorer la culture de la sécurité peuvent donc s'attaquer aux comportements dangereux avant qu'une collision ne se produise, évitant à la compagnie d'être tenue responsable, de payer des frais pour des dommages matériels ou de voir sa réputation entachée.

Il a été démontré que la culture de sécurité d'une flotte permet de prédire la motivation des employés à travailler de façon sécuritaire, ce qui à son tour affecte les comportements effectifs de sécurité des employés et se traduit par moins de blessures ou d'incidents sur le lieu de travail (Zohar, 2003). Plusieurs études ont montré qu'il existe un lien fort entre les performances d'une flotte en matière de sécurité et son implication dans les collisions (Bergoffen et al., 2007; Camden et al., 2019; Corsi et Barnard, 2003; Murray et al., 2009). Par exemple, Camden et al. (2019) ont examiné neuf flottes de VU qui ont connu une amélioration significative de la sécurité. Les neuf flottes ont amélioré leur culture de la sécurité dans le cadre de l'amélioration de la sécurité, et six des neuf flottes ont indiqué qu'une culture de la sécurité améliorée était un facteur principal de l'amélioration de la sécurité.

## VOTRE RÔLE DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FORTE CULTURE DE LA SÉCURITÉ

Bien que ce soient les conducteurs de VU qui sont en mesure d'adopter des comportements sûrs ou dangereux au volant, la culture de la sécurité au sein de la flotte est dictée par la direction. La direction fixe les priorités et peut influencer les perceptions quant à l'importance de la sécurité des conducteurs au sein de la compagnie. Ainsi, sans une adhésion totale de la direction aux programmes de sécurité, les conducteurs peuvent avoir l'impression que la

sécurité routière est moins valorisée que d'autres éléments essentiels de la flotte et de ses opérations.

Pour parvenir à une forte culture de la sécurité, la direction a les rôles et responsabilités suivants.

- **Engagez-vous en matière de sécurité :** Votre approbation et votre soutien aux initiatives de sécurité routières démontre l'importance de la sécurité et motive tous les employés (y compris les conducteurs) à participer à ces programmes. Pour démontrer votre engagement en faveur de la sécurité, assistez personnellement aux réunions de sécurité, ayez de fréquentes interactions avec les conducteurs en abordant le sujet de la sécurité routière, reconnaissez les conducteurs pour leurs bonnes performances en matière de sécurité, remerciez personnellement les conducteurs pour leurs performances en matière de sécurité, tenez les conducteurs responsables de leur conduite dangereuse, investissez dans des technologies de sécurité éprouvées et donnez l'exemple d'une conduite sûre à vos conducteurs.
- **Élaborer des politiques et des programmes de sécurité solides :** Une façon de responsabiliser les conducteurs quant à leur sécurité est d'élaborer des politiques et des programmes solides en la matière. Les politiques doivent être fondées sur des données probantes et exposer clairement les attentes de la compagnie. Lors de l'élaboration des politiques et des programmes, il est essentiel d'obtenir l'adhésion de tous les niveaux de l'organisation (par exemple, la direction, les conducteurs, la répartition, l'entretien, les ressources humaines, etc.) Une façon de susciter cette adhésion est de créer un comité consultatif sur la sécurité routière. Ce comité permettra aux conducteurs, et aux autres groupes d'employés concernés par les politiques, d'exprimer leurs opinions et leurs préoccupations afin de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et des programmes. Des renseignements supplémentaires sur la création d'une politique solide en matière de distraction au volant sont fournis dans un chapitre ultérieur.
- **Encouragez les leaders de la sécurité :** Beaucoup de gens supposent que les leaders doivent occuper un poste de direction. Cependant, sur le plan de la sécurité, les leaders existent vraisemblablement dans toutes les classifications d'employés. Les leaders de la sécurité sont des personnes qui se passionnent pour leur propre sécurité et celle de leurs collègues. Les conducteurs leaders en matière de sécurité routière sont particulièrement puissants car les conducteurs ont tendance à écouter les autres conducteurs. Ils peuvent contribuer à combler le fossé entre la direction et les conducteurs réfractaires au changement. Dans une culture de sécurité forte, il est essentiel d'identifier autant de leaderships de sécurité que possible pour défendre vos programmes et politiques de sécurité routière.
- **Favorisez l'engagement des conducteurs pour la sécurité routière :** La participation des conducteurs de VU à l'élaboration et à la mise en œuvre des programmes de sécurité routière leur procure un sentiment d'appropriation et de contrôle. Tous deux augmentent considérablement la motivation et réduisent la

résistance au changement. Tout d'abord, soyez encourageant et positif dans vos communications avec eux. Au lieu de vous concentrer uniquement sur ce qu'ils font incorrectement, reconnaissez les choses qu'ils font correctement et offrez un commentaire constructif pour les aider à s'améliorer. Deuxièmement, écoutez activement leurs préoccupations et leurs commentaires. Les conducteurs sont en première ligne et fournissent souvent des renseignements précieux sur le fonctionnement des politiques et des programmes. Troisièmement, encouragez-les à faire part de leurs perceptions et à participer au comité consultatif sur la sécurité afin de contribuer à l'élaboration des programmes. Enfin, aidez-les à créer leurs propres objectifs et stratégies de sécurité. Les conducteurs de VU qui créent leurs propres objectifs et stratégies sont souvent plus susceptibles d'être motivés pour se surpasser afin de les atteindre.

## LES PRATIQUES EXEMPLAIRES POUR DÉVELOPPER UNE FORTE CULTURE DE LA SÉCURITÉ

Il est difficile de créer une culture de sécurité forte, mais avec de la patience et les efforts, c'est possible. La figure 2 montre les meilleures pratiques suggérées par Short et al. (2007) pour créer une culture de la sécurité forte au sein d'une compagnie de transport routier. Assurez-vous de faire participer les conducteurs (et les autres parties prenantes) à chacune des cinq étapes décrites ci-dessous. La participation des conducteurs de VU à chaque étape du processus permettra d'accroître leur appropriation des programmes de sécurité et réduira la résistance au changement.




**Figure2 : Étapes pour créer une forte culture de la sécurité**

***ÉTAPE 1 : DÉTERMINEZ LA CULTURE DE SÉCURITÉ ACTUELLE DE VOTRE ENTREPRISE***

Il est essentiel que vous compreniez votre culture de sécurité actuelle avant d'élaborer toute nouvelle initiative. Cela vous aidera à comprendre la perception qu'ont les conducteurs et les autres employés de la sécurité au sein de votre flotte et à identifier où des améliorations de ces perceptions peuvent être apportées. Vous pouvez utiliser les questions à la page suivante pour évaluer votre culture de sécurité actuelle.

Notez que le *National Institute for Occupational Safety and Health* (NIOSH) a élaboré une mesure de la culture de sécurité en six questions que vous pouvez utiliser (voir annexe B). Cette enquête devrait être remplie par tous les employés. Le calcul de vos résultats par division opérationnelle, par description de poste (par exemple, conducteur, répartiteur, mécanicien, etc.), par région, par terminal, etc. fournira de meilleurs renseignements qu'un score moyen pour l'ensemble de votre organisation. Cela vous permettra de cibler les domaines qui ont le plus besoin de votre attention ou de repérer les problèmes au sein de votre organisation qui pourraient se perdre dans un score global.

- **Comment les politiques actuelles de votre flotte affectent-elles la sécurité?** Examinez attentivement toutes les politiques de votre flotte pour voir comment elles peuvent affecter les performances en matière de sécurité. Certaines de ces politiques encouragent-elles involontairement les conducteurs à adopter des comportements de conduite à risque, tels que les excès de vitesse, la fatigue au volant, la distraction, etc. Par exemple, une politique selon laquelle vos conducteurs de VU doivent répondre dans un certain délai (par exemple, 10 minutes) à un message du répartiteur peut encourager la distraction au volant. Vos politiques sont-elles communiquées de manière adéquate aux employés? Y a-t-il des lacunes pour lesquelles des programmes et des politiques supplémentaires pourraient être requis?
- **La haute direction participe-t-elle aux communications et aux réunions relatives à la sécurité?** Le soutien de la haute direction est essentiel à une forte culture de la sécurité. À quelle fréquence la haute direction communique-t-elle de l'information sur l'importance de la sécurité dans la flotte? Les cadres supérieurs assistent-ils personnellement aux réunions sur la sécurité? Qu'est-ce qui est inclus dans ces communiqués? Ces échanges peuvent-ils être améliorés?
- **La production est-elle privilégiée par rapport à la sécurité?** Une erreur que commettent de nombreuses flottes est de penser que la sécurité peut être compromise au nom de la productivité. Les flottes doivent insister sur le fait que la sécurité ne peut être compromise pour respecter les délais ou effectuer une livraison. Cette valeur est-elle clairement communiquée aux conducteurs et aux autres groupes d'employés? Les répartiteurs, les conducteurs et les gestionnaires de première ligne sont-ils tenus responsables si la productivité est favorisée aux dépends de la sécurité?
- **Comment vos superviseurs de première ligne soutiennent-ils votre culture de la sécurité?** Les gestionnaires de première ligne sont souvent la voie de communication directe entre la direction et les conducteurs. Il est donc essentiel que les gestionnaires de première ligne envoient aux conducteurs un signal clair sur l'importance de la sécurité. À quelle fréquence les gestionnaires de première ligne discutent-ils de la sécurité avec les conducteurs de VU? Que disent-ils? Les responsables de première ligne récompensent-ils un bon rendement en terme sécurité et, dans l'affirmative, de quelle manière?
- **Quels programmes de sécurité utilisez-vous actuellement?** Examinez de près les programmes de sécurité mis en œuvre dans votre flotte. Ces programmes permettent-ils de réduire les collisions et les comportements à risque au volant?

Les conducteurs disposent-ils des outils, de l'équipement et de la formation nécessaires pour effectuer leur travail en toute sécurité? Quels types de technologies de sécurité sont inclus dans vos camions?

- **Vos conducteurs et autres employés de première ligne ont-ils les connaissances adéquates pour effectuer leur travail en toute sécurité?** L'éducation et la formation jouent un rôle essentiel dans la conduite sécuritaire. Cependant, les conducteurs de VU ne sont pas le seul groupe d'employés qui doit comprendre les pratiques de conduite sécuritaires. Quels programmes de formation et d'éducation votre flotte utilise-t-elle actuellement? Quels groupes d'employés reçoivent un enseignement et une formation sur la conduite sécuritaire? À quelle fréquence vos employés reçoivent-ils un apprentissage et une formation?
- **Les conducteurs et les autres groupes d'employés participent-ils à des programmes de sécurité?** La participation aux programmes de sécurité est un excellent indicateur de votre culture de la sécurité. Les conducteurs de VU et les autres groupes d'employés participent-ils à l'élaboration de vos programmes de sécurité? Disposez-vous d'un processus permettant aux conducteurs et aux autres employés de signaler de manière anonyme les quasi-collisions et autres risques pour la sécurité?
- **Quelles données recueillez-vous actuellement et quelles données sont utilisées pour mesurer la sécurité?** La collecte de données relatives à la sécurité vous aidera à comprendre l'efficacité de vos politiques et programmes. Quels types de données votre flotte recueille-t-elle? Comment utilisez-vous ces données pour orienter vos politiques et vos programmes? Y a-t-il d'autres types de données qui peuvent être utiles en matière de sécurité?

### *ÉTAPE 2 : DÉTERMINEZ LES POINTS À AMÉLIORER*

Utilisez l'information que vous avez recueillie lors de la première étape pour déceler les domaines qui pourraient nécessiter une amélioration. Commencez par vous demander si votre culture de sécurité actuelle correspond à vos attentes. Même si votre culture de sécurité est solide, il y a probablement des domaines qui pourraient être améliorés. Créez une liste de préoccupations ou d'idées pour chacun des domaines suivants afin d'aider à déterminer les programmes, politiques et procédures qui pourraient être améliorés.

1. L'engagement de la direction en matière de sécurité.
2. Les procédures de recrutement et d'embauche.
3. Les programmes d'éducation et de formation pour chaque groupe d'employés.
4. Les programmes d'incitation à la sécurité et de récompenses.
5. Les stratégies de communication liées à la sécurité.
6. Les données relatives à la sécurité.
7. Les obstacles qui limitent votre culture de sécurité actuelle, notamment les politiques de répartition et d'entretien.

### *ÉTAPE 3 : CRÉER DES PROGRAMMES OU DES POLITIQUES POUR ABORDER LES DOMAINES À AMÉLIORER*

Selon la liste créée à la deuxième étape, vous devriez élaborer des stratégies spécifiques (si nécessaire) pour aborder les domaines qui peuvent être améliorés. Il est préférable d'élaborer ces stratégies avec la participation de divers groupes au sein de la flotte, notamment les conducteurs de VU. L'implication de vos conducteurs dans l'élaboration de stratégies visant à améliorer la sécurité permet de susciter l'adhésion et d'aboutir à une meilleure coopération. Vous trouverez ci-bas, des exemples de stratégies correspondant aux domaines énumérés à l'étape 2.

1. Élaborer des directives de recrutement et d'embauche solides pour attirer les conducteurs les plus expérimentés ou les plus sûrs. Bien qu'il n'existe pas de normes standard dans l'ensemble de l'industrie, les stratégies peuvent inclure l'augmentation du nombre d'années d'expérience de conduite requise, l'augmentation du nombre d'années sans collision évitable et/ou sans infraction, et une politique de tolérance zéro pour les infractions liées à des tests de dépistage de drogues et d'alcool échoués ou à la conduite avec facultés affaiblies.
2. Élaborer des programmes de formation et d'éducation fondés sur la science et les données probantes. Ces programmes peuvent cibler les conducteurs, les répartiteurs, le personnel d'entretien, les gestionnaires de première ligne et les cadres supérieurs. Les stratégies visant à améliorer l'éducation et la formation peuvent cibler les nouveaux employés ou consister en une formation de remise à niveau menée tout au long de l'année. La formation et l'éducation peuvent être dispensées en personne, en ligne ou au moyen de messages électroniques ou de bulletins d'information fréquents. Idéalement, la formation devrait porter sur les principales causes des collisions, notamment la fatigue du conducteur, la distraction et la prise de risque.
3. Les programmes d'incitation et de récompense contribuent à faire participer les employés aux programmes de sécurité. Ces programmes motivent les employés à participer à l'amélioration de la sécurité et les encouragent à s'efforcer continuellement d'atteindre les objectifs liés à la sécurité. Les récompenses devraient être basées sur l'atteinte d'objectifs et peuvent être financières ou non financières (par exemple, reconnaissance, plaques, tasses, écussons, chapeaux, chemises, etc.).
4. L'augmentation des communications relatives aux performances en matière de sécurité permet de montrer l'engagement de la direction en faveur de la sécurité et de démontrer que celle-ci est réellement valorisée au sein de la flotte. Parmi les stratégies visant à améliorer ce type de communications, citons l'adoption d'une politique de la porte ouverte, le début de chaque réunion par une minute consacrée à la sécurité, la mise en place d'un bulletin d'information hebdomadaire, bimensuel ou mensuel sur la sécurité, ainsi qu'une communication régulière de statistiques sur la sécurité à l'échelle de l'entreprise et de la flotte.
5. Élaborer des stratégies pour mesurer la sécurité sur la base des résultats et des comportements. Les mesures liées aux résultats comprennent le nombre de

kilomètres sans collisions, le nombre d'infractions, le coût moyen des collisions, etc. Les mesures comportementales comprennent le nombre de séances de formation offertes et suivies, le nombre de freinages brusques ou d'activations de technologies de sécurité, les données comportementales recueillies par un système de surveillance embarqué et le nombre de quasi-collisions signalées.

6. Identifier des stratégies visant à supprimer des obstacles susceptibles d'encourager une conduite dangereuse. Ceux-ci pourraient être liés aux pratiques de répartition, aux programmes d'entretien et aux politiques ayant un impact négatif sur la conduite sécuritaire.

### *ÉTAPE 4 : METTRE EN ŒUVRE LES NOUVEAUX PROGRAMMES ET LES NOUVELLES POLITIQUES*

Une fois l'étape 3 terminée, vous pouvez mettre en œuvre les nouvelles stratégies en vue d'améliorer la sécurité. Vous pouvez choisir de mettre en œuvre ces stratégies simultanément, en groupe ou une seule à la fois. Au fur et à mesure de la mise en œuvre de chaque nouvelle stratégie, encouragez les conducteurs et les autres groupes d'employés à donner leur avis sur l'efficacité des programmes et des politiques.

### *ÉTAPE 5 : CONTRÔLER L'EFFICACITÉ DES PROGRAMMES OU POLITIQUES DE SÉCURITÉ*

La dernière étape dans la création d'une forte culture de la sécurité consiste à recueillir de façon continue des données pour évaluer l'efficacité des programmes et politiques. Ces données vous aideront à évaluer si les nouvelles initiatives permettent d'améliorer la sécurité ou si des stratégies supplémentaires devraient être établies. Pour identifier les données à recueillir, référez-vous aux mesures des résultats et des comportements énumérées à l'étape 3 (numéro 5) ci-dessus. Le chapitre 6 contient des renseignements supplémentaires sur le suivi et l'évaluation des programmes de sécurité.

# CHAPITRE 4 : POLITIQUES VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION DES CONDUCTEURS

Les lois visant à interdire l'utilisation des téléphones portables ont longtemps été la première ligne de défense pour interdire leur utilisation au volant. En date de mai 2023, les dix provinces canadiennes avaient interdit l'utilisation du téléphone portable tenu en main et l'envoi de messages textes en conduisant. Toutefois, chaque province a un système d'amendes et de points différent. L'annexe C présente un résumé des lois actuelles (en date de mai 2023) de chacune des provinces canadiennes relatives à la distraction des conducteurs. Aux États-Unis, la loi fédérale interdit l'envoi de messages textes au volant et l'utilisation d'un téléphone cellulaire tenu en main pendant la conduite d'un VU (Drivers of CMVs, 2011).

## LES LOIS PROVINCIALES ET FÉDÉRALES SONT-ELLES SUFFISANTES?

Malgré la mise en œuvre de lois provinciales et fédérales (aux États-Unis) interdisant certains types d'utilisation du téléphone cellulaire au volant, l'efficacité de ces lois pour réduire le comportement ciblé ou les collisions est plutôt mitigée. Nikolaev et al. (2010) ont comparé le risque de collisions à New York entre 1997-2001 (avant la loi sur les appareils portables) et 2002-2007 (après la loi). Les auteurs n'ont constaté une réduction significative des collisions que dans 10 des 62 comtés l'étude. Des résultats similaires ont été observés en Californie, au Connecticut, à New York et dans le District de Columbia (*Insurance Institute for Highway Safety*, 2009). En fait, l'*Insurance Institute for Highway Safety* (2010) a constaté une légère augmentation des demandes d'indemnisation dans quatre États américains après avoir interdit l'envoi de messages au volant. Bien sûr, les lois ont été conçues pour interdire un comportement, et c'est donc ce comportement qui devrait être prise en compte plutôt que les collisions. Malheureusement, le comportement interdit n'a pas fait l'objet d'une réduction significative lorsque l'on compare les périodes avant et après la loi ainsi que les États avec et sans l'interdiction (Braitman et McCartt, 2010; McCartt et al., 2010). En fait, Goodwin et al. (2012) ont observé que les conducteurs passaient à l'envoi de messages textes (ce qui pouvait être fait de manière plus discrète) après la mise en place d'une interdiction des téléphones portables tenu en main, créant une situation encore plus risquée.

Ce phénomène ne signifie pas que les lois elles-mêmes sont mauvaises; il reflète plutôt des défis liés à leur application. Cosgrove et al. (2011) ont rapporté les résultats d'un programme de contrôle à haute visibilité à Hartford, Connecticut et Syracuse, New York. Les auteurs ont constaté que l'utilisation du téléphone portable tenu en main et l'envoi de messages textes au volant avaient diminué de 23 % et de 32 %, respectivement, dans ces deux villes par rapport à deux autres villes similaires. Par ailleurs, Hickman et Hanowski (2011) ont constaté

que les conducteurs de VU ont tendance à suivre une politique d'entreprise en matière de téléphones cellulaires d'avantage qu'une loi provenant de l'État. En outre, les conducteurs de VU étaient deux fois plus susceptibles de suivre une politique moins restrictive (qui autorisait l'utilisation d'un téléphone en mode mains libres) comparativement à une politique plus restrictive (interdiction totale de l'utilisation du téléphone cellulaire). Ceci illustre notamment les avantages d'un système de surveillance embarqué comme celui qui a été installé dans les VU lors de l'étude de Hickman et Hanowski (2011) : la capacité de la flotte à surveiller les conducteurs leur a permis de faire appliquer leur politique en matière de téléphones portables.

## ÉLABORER DES POLITIQUES EFFICACES EN MATIÈRE DE TÉLÉPHONES PORTABLES

L'étude de Hickman et Hanowski (2011) montre l'importance d'élaborer une politique solide en matière de téléphones cellulaires pour la flotte. Le NIOSH a créé une liste que vous pouvez utiliser lors de l'élaboration de votre politique en matière de distraction au volant (2020). Voici huit pratiques exemplaires importantes qui s'inspirent de cette liste.

### *IMPLIQUER LES EMPLOYÉS DE TOUS LES ÉCHELONS DANS L'ÉLABORATION DES POLITIQUES*

Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent sur le développement d'une culture de sécurité forte, la résistance au changement diminue et l'adhésion des employés augmente de manière significative lorsque tous les intervenants sont impliqués dans le développement de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sécurité. Les politiques de gestion de la flotte en matière de distraction au volant ne sont pas différentes. La haute direction, les gestionnaires de première ligne, les responsables de la sécurité et les conducteurs de VU devraient tous participer à l'élaboration de la politique en matière de distraction au volant.

### *LA POLITIQUE SUR LA DISTRACTION AU VOLANT DEVRAIT S'APPLIQUER À TOUT LE MONDE*

La politique de votre flotte en matière de distraction au volant devrait s'appliquer de la même manière à tous les employés, y compris la haute direction, les gestionnaires de première ligne, les conducteurs de VU (permanents et temporaires), les conducteurs de triage et les propriétaires exploitants engagés par l'entreprise. En d'autres termes, si une personne conduit un véhicule pour votre compagnie, la politique devrait s'appliquer. Les employés de première ligne ne se conformeront pas aux politiques si la haute direction ne suit pas.

### *LA POLITIQUE SUR LA DISTRACTION AU VOLANT DEVRAIT S'APPLIQUER À TOUS LES VÉHICULES*

Votre politique ne doit pas seulement s'appliquer aux conducteurs de VU conduisant des véhicules utilitaires appartenant à la flotte. La politique devrait couvrir les conducteurs de tous les véhicules conduits dans le cadre des activités de l'entreprise, y compris les VU appartenant à la compagnie, les VU loués, les véhicules légers et les véhicules des contractuels. Cela comprend également l'utilisation de véhicules personnels dans le cadre des activités professionnelles ou l'utilisation autorisée de véhicules appartenant à l'entreprise pour un usage personnel.

### *PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES DISPOSITIFS QUI SONT COUVERTS PAR LA POLITIQUE*

Votre politique doit nommer explicitement les types de dispositifs inclus. Il peut s'agir de l'utilisation du téléphone cellulaire tenu en main, et potentiellement en mode mains libres, de la programmation manuelle d'un dispositif GPS lorsque le véhicule est en marche, de l'utilisation de tablettes ou d'autres types d'activités non liées à la conduite. En outre, la politique doit clairement indiquer quels comportements associés à ces appareils sont interdits, notamment : envoyer des messages textes, parler, composer un numéro, manipuler le téléphone ou prendre des appels pendant la conduite. Enfin, de nombreuses flottes ne limitent pas leur politique de distraction au volant aux seuls appareils appartenant à l'entreprise; la politique devrait également s'appliquer à l'utilisation des appareils de communication électronique personnels.

### *DÉROGATIONS À LA POLITIQUE*

Il devrait y avoir très peu d'exceptions à la politique de votre flotte en matière de distraction au volant. Toutefois, la plupart des flottes prévoient l'exception de l'utilisation du téléphone portable en cas d'urgence ou lorsque le véhicule est garé en toute sécurité hors de la chaussée.

### *APPLICATION DE LA POLITIQUE*

Votre politique doit inclure de l'information sur la manière dont elle sera appliquée, y compris sur le recours aux outils technologiques. Des renseignements sur les options d'application sont inclus plus bas.

### *CONSÉQUENCES DES INFRACTIONS À LA POLITIQUE*

Précisez clairement les conséquences d'une infraction à la politique sur la distraction au volant. Certaines flottes choisissent d'appliquer une politique de tolérance zéro pour les infractions, tandis que d'autres optent pour un système de discipline progressif. Quelle que soit la sanction, une communication rapide et fréquente est nécessaire pour que les conducteurs comprennent les conséquences d'une infraction à la politique.

### *ENGAGEMENT À RESPECTER LA POLITIQUE*

Chaque employé devrait signer un formulaire de politique de programme pour reconnaître qu'il a lu, compris et s'est engagé à respecter la politique. Cela se fait souvent lors de l'orientation initiale des employés ou lors des nouvelles séances de formation lorsque la politique est introduite pour la première fois. En outre, certaines entreprises demandent aux conducteurs et à la direction de signer des cartes d'engagement (*pledge cards*). Des exemples de cartes d'engagement sont fournis à l'annexe D.

## EXEMPLES DE POLITIQUES

Plusieurs associations pour la sécurité du camionnage ont créé des exemples de politique d''entreprise sur la distraction au volant que vous pouvez utiliser comme guide. Plusieurs de ces exemples figurent à l'annexe E. L'annexe F comprend des exemples de courriel que les cadres supérieurs peuvent envoyer pour démontrer leur soutien à la politique.

## APPLICATION DE VOTRE POLITIQUE DE DISTRACTION AU VOLANT

Une politique en matière de distraction au volant n'est que la première étape pour réduire les risques associés à la distraction dans votre flotte. Il est essentiel de développer des techniques d'application solides et efficaces pour s'assurer que les conducteurs respectent la politique. Outre les applications de blocage des téléphones portables et les systèmes de surveillance vidéo embarqués (abordés dans le prochain chapitre), les stratégies suivantes peuvent être utilisées pour faire appliquer votre politique.

### *CONTRÔLES PONCTUELS*

Les contrôles ponctuels consistent à effectuer des contrôles aléatoires pour vérifier le respect de la politique. Souvent, les contrôles ponctuels peuvent être effectués par un accompagnateur lors d'un trajet ou par une personne qui surveille occasionnellement les entrées et sorties des conducteurs dans les terminaux de la flotte.

### *VÉRIFICATION DES DOSSIERS APRÈS UNE COLLISION OU UNE INFRACTION*

Les flottes devraient toujours s'enquérir de l'utilisation du téléphone portable auprès d'un conducteur de VU après une collision ou une infraction. Certaines flottes vont en effet demander le relevé du téléphone portable d'un conducteur après une collision afin de vérifier si l'appareil était utilisé au même moment. Ces rapports ne contiendront cependant aucun renseignement concernant le fait que le conducteur était ou non en train de chercher, de manipuler ou de regarder le téléphone portable.

***POLITIQUE DISCIPLINAIRE***

Les conséquences de la violation de la politique sur la distraction au volant sont essentielles à la réussite du programme. Cependant, il n'existe pas de standard de politique disciplinaire en matière de distraction au volant. Chaque flotte devrait examiner sa propre tolérance au risque et élaborer un système de discipline en ce qui concerne la violation de la politique. Une approche de discipline progressive peut inclure trois réprimandes comportant des niveaux progressifs de discipline pour chaque violation. Par exemple, la première violation peut être un avertissement écrit avec une séance de formation, la deuxième violation peut être une suspension de certains chargements, et la troisième violation peut être un licenciement. D'autres flottes optent pour une politique de tolérance zéro où la première violation entraîne un licenciement. Cependant, tel que mentionné plus tôt, la clé de la politique disciplinaire est qu'elle doit être communiquée et présentée clairement bien avant sa mise en œuvre. En outre, il est important de s'assurer que la politique disciplinaire est suivie à la lettre, et ce, sans exception.

# CHAPITRE 5 : LES STRATÉGIES ET TECHNIQUES VISANT À RÉDUIRE LA DISTRACTION AU VOLANT

La technologie est une arme à double tranchant en ce qui a trait à la distraction au volant. D'une part, la technologie (par exemple les téléphones portables) est l'une des principales causes, voire la plus dangereuse cause, de la distraction des conducteurs. D'autre part, l'essor des technologies peut aussi jouer un rôle important dans la prévention ou l'atténuation de la distraction. De plus, certaines de ces technologies peuvent grandement contribuer à l'application d'une politique d'entreprise. Ce chapitre se concentre sur quatre stratégies basées sur la technologie pouvant aider à réduire la distraction au volant ou à en atténuer les effets au sein de votre flotte.

## SYSTÈMES À COMMANDE VOCALE

La technologie Bluetooth intégrée en usine est désormais standard sur la plupart des véhicules légers et constitue souvent une option sur de nombreux tracteurs de classe 7 et 8. En outre, il existe de nombreuses technologies Bluetooth portatives sur le marché secondaire que les flottes ou les conducteurs peuvent acheter. La technologie Bluetooth permet aux conducteurs d'activer vocalement un appel téléphonique sans avoir besoin d'atteindre, de composer ou de regarder un téléphone. Cela permet d'atténuer les risques associés à l'utilisation des téléphones portables tenu en main. Comme nous l'avons vu dans le deuxième chapitre, certaines études menées avec des VU en situation de conduite réelle ont montré que des appels téléphoniques en mode mains libres n'augmentaient pas de façon importante le risque de collision ou l'implication dans des événements critiques pour la sécurité. En fait, ces études suggèrent même que les appels effectués en mode mains libres auraient contribués à protéger les conducteurs de VU des événements critiques pour la sécurité. Ceci s'expliquerait principalement par une atténuation des effets négatifs de la monotonie de la conduite sur la fatigue. Cet effet serait donc susceptible de se produire principalement dans des situations de conduite monotones et peu exigeantes.

Malgré les avantages des systèmes à commande vocale, ils n'empêchent pas les conducteurs de choisir d'utiliser un téléphone en usage manuel; les systèmes à commande vocale permettent simplement aux conducteurs de passer plus facilement des appels en mode mains libres. Les conducteurs de VU peuvent toujours contourner le système à commande vocale et utiliser manuellement le téléphone portable.

## LOGICIEL OU MATÉRIEL INFORMATIQUE DE VERROUILLAGE DES TÉLÉPHONES PORTABLES

Il existe de nombreuses technologies et applications qui permettent de désactiver un téléphone portable lorsqu'un véhicule est en mouvement, voire de mettre en attente les appels et les messages textes entrants. Certaines nécessitent que l'utilisateur installe une application sur le téléphone, tandis que d'autres le jumellent à un dispositif de blocage (par exemple, un dongle, un autocollant, etc.) fixé au véhicule qui communique avec une application sur le téléphone portable. Le téléphone portable est alors désactivé lorsque le véhicule est en mouvement. Ces technologies sont efficaces, notamment avec les téléphones portables appartenant à l'entreprise. Cependant, elles peuvent être mises en échec lorsque les conducteurs utilisent un téléphone portable personnel où l'application n'est pas présente. Il existe également des applications (dont certaines sont préinstallées dans les téléphones portables) qui fonctionnent de manière similaire et qui ne nécessitent que l'activation de l'application par l'utilisateur. Bien sûr, éteindre le téléphone portable avant de monter dans le véhicule est gratuit et fonctionne tout aussi bien. Les bloqueurs de téléphone cellulaire sont efficaces à 100 % dans la mesure où ils sont utilisés et non contournés par l'usage d'un deuxième téléphone cellulaire. Certaines technologies de verrouillage des téléphones cellulaires peuvent être personnalisées afin de permettre à la flotte de bloquer tous les appels et les messages texte, de permettre à certaines applications de continuer à fonctionner (p. ex. GPS) ou de permettre une utilisation mains libres. Les dispositifs de verrouillage des téléphones portables font partie des technologies les moins coûteuses disponibles pour limiter l'utilisation du téléphone portable au volant.

## SYSTÈMES DE SURVEILLANCE À BORD

Hickman et Hanowski (2011) ont observé que les systèmes de surveillance embarqués réduisaient considérablement la présence d'événements critiques en matière de sécurité et des comportements à risque qui en sont la cause. Cependant, il a été établi que le système de surveillance des conducteurs en lui-même n'était pas à l'origine de l'amélioration du niveau de sécurité; en revanche, l'encadrement (*coaching*) des conducteurs en se servant des observations de comportements de conduite à risque détectés par le système de surveillance a conduit à une réduction statistiquement significative des événements critiques pour la sécurité. Bell et al. (2017) ont trouvé des résultats similaires soutenant les bénéfices de l'encadrement des conducteurs sur la base des données recueillies par les systèmes de surveillance. En outre, une étude récente a révélé que l'encadrement en ligne basé sur les données télématiques recueillies par un système de surveillance des conducteurs réduisait de manière significative la conduite à risque (Camden et al., 2019). Dans un contexte de distraction, ces résultats suggèrent que le système de surveillance du conducteur ne peut probablement pas à lui seul réduire efficacement la distraction au volant et qu'un suivi de la direction et des séances individuelles d'encadrement sont probablement nécessaires pour atteindre des résultats significatifs.

Les systèmes de surveillance embarqués les plus récents intègrent l'intelligence artificielle pour détecter spécifiquement la distraction des conducteurs. En plus de capturer les données vidéo pour un encadrement rétroactif, les systèmes de surveillance embarqués dotés d'intelligence artificielle génèrent des alertes en temps réel en cas de distraction au volant. Par exemple, l'intelligence artificielle peut détecter si le conducteur ne regarde pas la route devant lui pendant une période trop prolongée et lui envoyer une alerte en temps réel pour attirer de nouveau son attention sur la route. Bien que ces technologies soient prometteuses, il manque à l'heure actuelle de recherches indépendantes sur leur efficacité en matière de réduction de la distraction.

## SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE

Les systèmes de surveillance du conducteur ne sont pas les seules technologies de pointe qui peuvent avoir un impact positif sur la diminution de la distraction au volant et de ses conséquences. Des dispositifs de freinage d'urgence automatique et d'alerte de franchissement involontaire de ligne n'empêchent pas l'engagement dans une tâche secondaire; toutefois, ils sont conçus pour prévenir ou atténuer les collisions généralement associées à la distraction. Par exemple, les collisions par l'arrière (le principal type visé par le freinage d'urgence automatique) sont souvent causées par des conducteurs qui ne regardent pas la route devant eux. De même, les déviations de trajectoire involontaires et les sorties de route (ciblées par l'alerte de franchissement involontaire de ligne) sont souvent causées par l'inattention. La recherche a montré que ces technologies sont efficaces pour réduire ces différents types de collisions (Camden et al., 2019; Hickman et al., 2013). Les alertes émises par ces technologies peuvent contribuer à attirer l'attention du conducteur sur la voie de circulation avant et la tâche de conduite.

## SYSTÈMES DE DÉTECTION DE LA FATIGUE EN TEMPS RÉEL

Bien qu'ils ne soient pas expressément conçus pour détecter la distraction, les systèmes de détection de la fatigue en temps réel peuvent également capter la distraction du conducteur. Les systèmes de détection de la fatigue en temps réel utilisent souvent des caméras et l'apprentissage automatique (*machine learning*) pour analyser les yeux ou la posture de la tête des conducteurs afin de détecter les signes de fatigue. Ceux-ci comprennent les clignements ralentis des yeux, l'affaissement des paupières et de la tête, ainsi que la fermeture des yeux. Si la fatigue est détectée, le système émet une alerte sonore pour ramener l'attention du conducteur sur la voie devant lui. Les conducteurs qui envoient des messages textes ou composent un numéro sur leur téléphone portable peuvent également baisser les yeux de la route, ce qui déclenche l'alerte du système de détection de la fatigue en temps réel. À l'instar des systèmes de surveillance du conducteur ou des systèmes de prévention des collisions, les systèmes de détection de la fatigue en temps réel peuvent contribuer à atténuer ou à prévenir les collisions causées par la distraction. Toutefois, des recherches supplémentaires sont nécessaires pour démontrer de manière empirique leur efficacité à cet égard.

## LA MISE EN ŒUVRE DE TECHNOLOGIES PERMETTANT DE RÉDUIRE LES DISTRACTIONS

Quel que soit le type de système de surveillance du conducteur ou la technologie de sécurité retenue, un examen attentif est nécessaire avant de mettre en œuvre ces technologies (Camden et al., 2015). Cette mise en œuvre nécessite une planification détaillée et la participation de tous les niveaux de l'organisation. Les flottes doivent commencer par créer une culture de sécurité positive pour soutenir le programme. Ceci implique notamment de former des leaders de la sécurité au sein de l'organisation et de créer une culture où la sécurité est l'affaire de tous. Avant de mettre en œuvre une technologie de sécurité, les flottes doivent également susciter l'adhésion de la direction et des conducteurs. Une stratégie utile pour susciter l'adhésion consiste à créer un comité directeur chargé de définir les rôles et les responsabilités au sein de programme, les politiques relatives à son utilisation, les mesures de performance du programme ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre. Avant la mise en œuvre, la sensibilisation, l'éducation et la formation des conducteurs sont nécessaires pour s'assurer qu'ils comprennent l'importance des technologies et les raisons pour lesquelles elles sont implantées. Il faut également souligner les effets négatifs potentiels associés à un excès de confiance des conducteurs vis-à-vis de certaines technologies (par exemple, les technologies de détection de la fatigue et les systèmes avancés d'aide à la conduite). Veillez à ce que les conducteurs comprennent bien les limites des technologies par la sensibilisation et une bonne culture de la sécurité afin de réduire ces excès de confiance.

# CHAPITRE 6 : GESTION DU RISQUE DE DISTRACTION

La gestion des risques n'est pas possible sans une évaluation périodique et régulière des programmes. Des évaluations régulières vous donneront l'information dont vous avez besoin pour établir si votre programme fonctionne pour réduire la distraction au volant et ses conséquences. Les évaluations vous aideront à décider si chacun des éléments de votre programme fonctionne comme prévu ou si certaines politiques du programme doivent être révisées ou supprimées.

Vous devez prévoir des évaluations au minimum tous les trois mois. Toutefois, des évaluations plus fréquentes peuvent être nécessaires, notamment lorsque de nouveaux programmes sont mis en œuvre. En outre, vous devriez revoir vos programmes si et quand l'un des scénarios suivants se produit :

- La flotte met en œuvre ou fait l'expérience de nouvelles procédures opérationnelles.
- Il y a des changements dans le niveau de dotation en personnel (c'est-à-dire des augmentations ou des diminutions) ou dans les horaires de travail.
- Les données recueillies auprès des conducteurs lors de collisions ou à l'aide de dispositifs de surveillance embarqués suggèrent une augmentation de la conduite à risque.
- La flotte met en œuvre de nouvelles technologies ou de nouveaux dispositifs.

Lorsque vous évaluez les programmes de lutte contre la distraction au volant, vous devez prêter attention aux éléments suivants :

- Les politiques fonctionnent-elles comme prévu?
- Les conducteurs ont-ils retenu l'information présentée lors de la formation sur la distraction au volant?
- Combien de conducteurs ont reçu la formation?
- Y a-t-il des conséquences imprévues découlant du programme d'atténuation de la distraction au volant?
- Y a-t-il moins de collisions, de freinages brusques, d'infractions ou de blessures depuis que le programme d'atténuation de la distraction au volant a été mis en œuvre?

Pour évaluer votre programme d'atténuation de la distraction au volant, suivez les six étapes présentées dans la

Figure 33 ci-dessous.




**Figure 3 : Six étapes pour évaluer votre programme d'atténuation de la distraction au volant.**

# ÉTAPE 1 : RECUEILLIEZ DES DONNÉES SUR LA DISTRACTION AU VOLANT

La base de toute évaluation de programme est la collecte de données. Sans collecte de données, il est impossible de savoir si le programme fonctionne comme souhaité. Le type de données que vous recueillerez dépendra des types de technologies dont vous disposez dans votre flotte. Passez en revue les types de données dont vous disposez et repérez celles qui peuvent donner un aperçu de la fréquence des distractions des conducteurs.

Il existe deux grands types de données : les données comportementales et les données sur les résultats. Les données comportementales se concentrent sur les comportements spécifiques des conducteurs. Des exemples de données comportementales liées à la distraction au volant peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter :

- Le nombre de conducteurs de VU qui ont reçu une formation sur la distraction au volant.
- Nombre d'infractions à la politique sur la distraction au volant.
- Nombre d'événements de freinage brusque.
- Nombre d'événements de déviations.
- Nombre d'alertes de franchissement involontaire de voie.
- Pourcentage de conducteurs de VU qui ont participé à des programmes de lutte contre la distraction au volant.
- Le nombre de messages de la direction sur l'importance de réduire la distraction au volant.

Les données sur les résultats se concentrent sur les conséquences des comportements. Ces types de données peuvent donner un aperçu de l'efficacité globale du programme d'atténuation de la distraction au volant. Les exemples de données sur les résultats incluent, mais ne sont pas limités à ce qui suit :

- Nombre de kilomètres sans collisions.
- Nombre de collisions où la distraction du conducteur a été un facteur contributif.
- Nombre de blessures.
- Nombre de collisions évitables.

Vous devriez à tout le moins recueillir des données sur les résultats. Cependant, les données comportementales donnent une idée beaucoup plus précise de la fréquence à laquelle vos conducteurs de VU sont distraits. Les sources de données comportementales peuvent être votre dispositif télématique, un système de surveillance vidéo embarqué, un système avancé d'aide à la conduite ou une application de blocage des téléphones portables. Les données comportementales vous donneront un indicateur plus fin de l'efficacité de votre programme d'atténuation de la distraction au volant. Recueillez ces données avant de mettre en œuvre une nouvelle politique ou un nouveau programme. Vous disposerez ainsi d'une période de référence pour déterminer si vos politiques et programmes en matière de distraction au volant ont permis de réduire le problème et d'améliorer la sécurité.

## ÉTAPE 2 : ÉVALUER LA PERFORMANCE GLOBALE DE VOTRE PROGRAMME

Servez-vous des données recueillies à l'étape 1 pour voir si votre programme fonctionne pour réduire la distraction au volant et ses effets. Examinez si le taux de données comportementales est plus ou moins élevé qu'avant la mise en œuvre du programme. Il y a deux questions que vous pouvez poser : (1) Les données comportementales s'améliorent-elles avec le temps; et (2) les données sur les résultats montrent-elles une diminution des cas de distraction au volant?

Lorsque vous comparez les données pré et post-implantation du programme, rappelez-vous qu'il ne faut pas s'attendre à une réduction immédiate de la distraction au volant. Il faut plutôt s'attendre à une tendance progressive à la réduction au fil du temps. Il peut y avoir des semaines ou des mois où les données montrent une augmentation, cette situation est courante et il faut s'y attendre. Gardez un œil sur vos données et continuez à surveiller. Si le taux de distraction au volant continue d'augmenter sur plusieurs semaines ou mois, examinez les autres facteurs susceptibles d'influencer la décision des conducteurs de VU d'utiliser un téléphone au volant.

## ÉTAPE 3 : IDENTIFIER DE NOUVEAUX RISQUES ET DES CONSÉQUENCES INVOLONTAIRES DE VOTRE PROGRAMME

En analysant les données de l'étape 2, il se peut que vous remarquiez de nouvelles tendances en matière d'augmentation des comportements à risque. Par exemple, vous pouvez constater une augmentation des excès de vitesse ou des signalements de fatigue des conducteurs. Si vous remarquez de nouvelles tendances de comportements négatifs involontaires, réexaminez votre programme et vos politiques en matière de distraction au volant. Vérifiez si le programme ou un élément spécifique de la politique doivent être révisés ou si une nouvelle sensibilisation et une nouvelle formation peuvent être nécessaires pour cibler ces nouveaux risques.

## ÉTAPE 4 : RELEVER TOUT CHANGEMENT OPÉRATIONNEL AFFECTANT LE RISQUE LIÉ AU CONDUCTEUR

De temps en temps, des changements opérationnels peuvent avoir une incidence sur la fréquence d'utilisation du téléphone portable ou de distraction des conducteurs de VU. Il peut s'agir de nouveaux règlements fédéraux ou provinciaux, de nouvelles pratiques de répartition ou de nouvelles technologies ajoutées aux camions. Examinez de près les données entourant ces événements pour voir si les données sur le comportement ou les résultats suggèrent que la distraction au volant a augmenté ou diminué.

## ÉTAPE 5 : AMÉLIORER VOS POLITIQUES ET PROGRAMMES (SI NÉCESSAIRE)

À partir des données et de vos analyses, déterminez les parties de votre programme et de vos politiques en matière de distraction au volant qui pourraient devoir être révisées ou modifiées pour diminuer davantage la distraction au volant. Par exemple, il se peut que votre politique interdise totalement le téléphone portable à tous les conducteurs. Cependant, un examen plus approfondi des données pourrait montrer que les gestionnaires de première ligne ou les répartiteurs s'attendent à ce que les conducteurs de VU répondent à un appel dans les 10 minutes suivant la réception du message. Cette attente de votre part peut encourager les conducteurs de VU à enfreindre l'interdiction s'ils ne peuvent raisonnablement pas s'arrêter dans les 10 minutes pour vous répondre. Dans un tel cas, vous devriez peut-être réviser la politique ou revoir certaines attentes des responsables de première ligne vis-à-vis des conducteurs.

## ÉTAPE 6 : SUIVI ET ÉVALUATION CONTINUS DU PROGRAMME

Le fait que vous ayez déjà évalué le programme ou la politique ne signifie pas qu'il sera toujours efficace. L'évaluation du programme devrait être un processus continu. Continuez à recueillir des données, à analyser ces données pour dégager des tendances et à déterminer les domaines qui pourraient devoir être améliorés. En outre, rassemblez les données relatives aux coûts liés à la mise en œuvre du programme et aux économies réalisées grâce à la réduction des collisions (le cas échéant). Cette analyse économique peut contribuer à justifier vos efforts pour réduire la distraction au volant.

# CHAPITRE 7 : POINTS IMPORTANTS À RETENIR

La distraction au volant est l'un des comportements les plus dangereux que les conducteurs de VU peuvent adopter. Bien que le focus ait été et continue d'être axé sur les téléphones portables, il est important de se rappeler que le phénomène implique toutes sortes d'activités non liées à la conduite. Les conducteurs peuvent être distraits par des objets et des événements extérieurs au véhicule, par leurs propres pensées et par d'autres personnes ou objets à l'intérieur des véhicules. Toutefois, les recherches menées dans le monde réel montrent que le risque le plus important est lié aux activités qui nécessitent des regards prolongés ailleurs que sur la route. Cela inclut évidemment l'envoi de messages texte et l'utilisation d'un téléphone tenu en main. L'utilisation d'un téléphone cellulaire portatif exige que le conducteur cherche l'appareil, le prenne, le regarde pour trouver un contact ou composer un numéro, consacre une main à tenir l'appareil pendant qu'il est utilisé, puis regarde de nouveau le téléphone pour mettre fin à l'appel. Il est clair que la plupart de ces sous-tâches liées au téléphone portable obligent le conducteur à quitter la route des yeux et le volant des mains à plusieurs reprises. Ces deux comportements sont associés à une augmentation significative du risque de collisions et d'être l'impliqué dans d'autres événements liés à la sécurité.

Bien qu'il n'y ait pas de loi nationale au Canada qui interdise l'utilisation des téléphones cellulaires ou qui s'applique à la distraction au volant, toutes les provinces ont au moins une loi qui traite de la distraction au volant. Toutefois, les études montrent que ces lois ne suffisent pas à enrayer la distraction au volant chez les conducteurs de VU. Il a été démontré que les programmes et les politiques des transporteurs visant la distraction au volant réduisaient les taux de distraction chez les conducteurs de véhicules utilitaires au-delà de toute loi fédérale ou provinciale. En tant que transporteur routier, il est donc important pour vous d'avoir une telle politique interne. Lorsque vous élaborez votre politique sur la distraction au volant, pensez aux points suivants présentés dans le Tableau 2 ci-dessous :

**Tableau 2. Points clés pour l'élaboration de votre politique en matière de distraction au volant.**

| *Question.* | *Éléments à considérer.* |
|---|---|
| Qui participera à l'élaboration de la politique? | La politique doit inclure toutes les parties prenantes. |
| Qui doit être couvert par la politique? | La politique devrait couvrir tous les conducteurs, et pas seulement les conducteurs de véhicules commerciaux. |
| Quels véhicules seront couverts? | Elle devrait couvrir tous les véhicules possédés ou utilisés à des fins professionnelles, et pas seulement les véhicules commerciaux. |
| Quels dispositifs et comportements seront inclus dans la politique? | Appareil en main, mains libres, autres dispositifs ou comportements, etc. |
| Y aura-t-il des exceptions à cette politique? | Dans les situations d'urgence, etc. |
| Comment l'application de la loi se fera-t-elle? | Avec les applications de blocage des téléphones portables, le système de surveillance embarqué, etc. |
| Quelles sont les conséquences d'une violation de cette politique? | Mesures disciplinaires progressives, tolérance zéro, etc. |
| Comment les employés s'engageront-ils à respecter la politique? | Signature de la politique, de l'accord faisant partie du contrat, des cartes d'engagement, etc. |

Enfin, lorsque vous élaborez vos programmes et politiques en matière de distraction au volant, vous devez examiner de près la culture de sécurité globale de votre flotte. Sans une solide culture de la sécurité pour soutenir vos efforts de réduction de la distraction au volant, il sera difficile d'assurer une sécurité durable. Travaillez avec tous les groupes d'employés pour communiquer l'information sur la sécurité routière, y compris sur les dangers de la distraction au volant, et développez des programmes et des politiques qui récompensent et renforcent les habitudes de conduite sûre. En travaillant au développement d'une solide culture de la sécurité, vous pouvez aider votre flotte à réduire les collisions, à diminuer les coûts, à prévenir les blessures et à sauver des vies.

# RÉFÉRENCES


AAA Foundation for Traffic Safety. (2019). 2018 *traffic safety culture index*.

Atchley, P., Tran, A. V., & Salehinejad, M. A. (2017). Constructing a publicly available distracted driving database and research tool. *Accident Analysis & Prevention, 99,* 306-311.

Atchley, P., & Chan, M. (2011). Potential benefits and costs of concurrent task engagement to maintain vigilance: A driving simulator investigation. *Human Factors, 53,* 3-12.

Bell, J. L., Taylor, M. A., Chen, G. X., Kirk, R. D., & Leatherman, E. R. (2017). Evaluation of an in-vehicle monitoring system (IVMS) to reduce risky driving behaviors in commercial drivers: Comparison of in-cab warning lights and supervisory coaching with videos of driving behavior. *Journal of Safety Research, 60,* 125-136.

Beede, K.E. & Kass, S.J. (2006). Engrossed in conversation: The impact of cell phones on simulated driving performance. *Accident Analysis and Prevention, 38(2):*415–21.

Bergoffen, G., Short, J., Inderbitzen, B., & Daecher, C. (2007). *CTBSSP Synthesis 12: Commercial motor vehicle carrier safety management certification*. Transportation Research Board of the National Academies of Science.

Braitman, K. A., & McCartt, A. T. (2010). *National reported patterns of driver cellphone use*. Insurance Institute for Highway Safety.

Camden, M. C., Hickman, J. S., & Hanowski, R. J. (2015). *Effective Use of Commercially Available Onboard Safety Monitoring Technologies: Guidance for Commercial Motor Vehicle Carriers* (Report No. NSTSCE; 15-UT-032). National Surface Transportation Safety Center for Excellence.

Camden, M. C., Hickman, J. S., & Hanowski, R. J. (2019). *Effective strategies to improve safety: Case studies of commercial motor carrier safety advancement* (Report No. 19-UI-072). National Surface Transportation Safety Center for Excellence.

Caird, J.K., Simmons, S., Wiley, K., Johnston, K., & Harrey, W. (2018). Does talking on a cell phone, with a passenger or dialing affect driving performance? An updated systematic review and meta-analysis of experimental studies. *Human Factors, 60(1),* 101-133

Caird, J.K., Willness, C.R., Steel, P., & Scialfa, C. (2008). A meta-analysis of the effects of cell phone on driver performance. *Accident Analysis and Prevention, 40(4),* 1,282-1,293.

Corsi, T. M., & Barnard, R. E. (2003). *Best highway safety practices: A survey about safety management practices among the safest motor carriers*. Federal Motor Carrier Safety Administration.

Cosgrove, L., Chadhary, N., & Reagan, I. (2011). *Four high-visibility enforcement demonstration waves in Connecticut and New York reduced hand-held phone use* (Traffic Safety Facts Research Note, DOT-HS-811-845). National Highway Traffic Safety Administration.

*Drivers of CMVs: Restricting the Use of Cellular Phones*, 76 F.R. 75740 (published December 2, 2011). https://www.federalregister.gov/documents/2011/12/02/2011-30749/drivers-of-cmvs-restricting-the-use-of-cellular-phones

Drory, A. (1985). Effects of rest and secondary task on simulated truck driving task performance. *Human Factors, 27*, 20 l-207.

Federal Motor Carrier Safety Administration. (2005). *The Large Truck Crash Causation Study summary report*.

Fitch, G. M. & Hanowski, R. J. (2011). *The risk of a safety-critical event associated with mobile device use as a function of driving task demands* [Paper presentation]. 2nd International Conference on Driver Distraction and Inattention.

Fitch, G. M., Soccolich, S. A., Guo, F., McClafferty, J., Fang, Y., Olson, R. L., Perez, M. A., Hanowski, R. J., Hankey, J. M., & Dingus, T. A. (2013). *The impact of hand-held and hands-free cell phone use on driving performance and safety-critical event risk*. National Highway Traffic Safety Administration.

Goodwin, A. H., O'Brien, N. P., & Foss, R. D. (2012). Effect of North Carolina's restriction on teenage driver cell phone use two years after implementation*. Accident Analysis and Prevention, 48*, 363-367.

Hickman, J. S., & Hanowski, R. J. (2011). *Comparison of a state cell phone law versus a fleet cell phone policy using naturalistic data* [Paper presentation]. Annual International Conference on Driver Distraction, Gothenburg, Sweden.

Hickman, J. S., Hanowski, R. J., & Bocanegra, J. (2010*). Distraction in commercial trucks and buses: Assessing prevalence and risk in conjunction with crashes and near-crashes* (Contract No. DTMC75-09-J-00045). Federal Motor Carrier Safety Administration.

Insurance Institute for Highway Safety. (2009). Hand-held cellphone laws and collision claim frequencies. *Highway Loss Data Institute Bulletin, 26(17),* 1-5.

Insurance Institute for Highway Safety. (2010). Texting laws and collision claim frequencies. *Highway Loss Data Institute Bulletin, 27(11),* 1-10.

Kantowitz, B. H., Hanowski, R. J., & Tijerina, L. (1996, October). *Simulator evaluation of heavy-vehicle driver workload: II: Complex secondary tasks*. In: Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting, 40(18), 877-881. SAGE Publications.

Llaneras, R. E., Singer, J. P., & Bowers-Carnahan, R. (2005). *Assessment of truck driver distraction problem and research needs* (No. FHWA-JPO-06-023). National Highway Traffic Safety Administration.

McCartt, A. T., Hellinga, L. A., Strouse, L. M., & Farmer, C. M. (2010). Long-term effects of handheld cell phone laws on driver handheld cell phone use. *Traffic Injury Prevention, 11,* 133-141.

Murray, W., Ison, S., Gallemore, P., & Nijjar, H. S. (2009). Effective occupational road safety programs: A case study of Wolseley. *Transportation Research Record, 2096,* 55-64. doi:10.3141/2096-08

National Institute for Occupational Safety and Health Center for Motor Vehicle Safety. (2020). *Behind the wheel at work: Distracted driving.* https://www.cdc.gov/niosh/motorvehicle/ncmvs/newsletter/ncmvsnewsletterv5n2.html?deliveryName=USCDC_1091-DM30375#3

National Safety Council (2010). *Understanding the Distracted Brain: Why Driving while using Hands-Free Cell Phones is Risky Behavior.*

Nikolaev, A. G., Robbins, M. J., & Jacobson, S. H. (2010). Evaluating the impact of legislation prohibiting hand-held cell phone use while driving. *Transportation Research Part A, 44,* 182-193.

Olson, R. L., Hanowski, R. J., Hickman, J. S., & Bocanegra, J. (2009). *Driver distraction in commercial vehicle operations* (Report No. FMCSA-RRR-09-042). Federal Motor Carrier Safety Administration.

Patten, C. J. D., Kircher, A., Östlund, J., & Nilsson, L. (2004). Using mobile telephones: Cognitive workload and attention resource allocation. *Accident Analysis and Prevention, 36(3):*341–50.

Regan, M.A., Young, K.L., & Lee, J.D. (2008a). *Driver distraction injury prevention countermeasures—Part 1: Data collection, legislation and enforcement, vehicle fleet management, and driver licensing*. In: M.A., Regan et al. (Eds.), *Driver distraction theory, effects, and mitigation*. Guilford Press.

Short, J., Boyle, L., Shackelford, S., Inderbitzen, B., & Bergoffen, G. (2007). *Commercial truck and bus safety synthesis program: Synthesis of safety practice-Synthesis 14: The role of safety culture in preventing commercial motor vehicle crashes*. Transportation Research Board of the National Academies of Science.

Strayer, D. L., & Johnston, W. A. (2001). Driven to distraction: Dual-task studies of simulated driving and conversing on a cellular phone. *Psychological Science, 12:*462–6.

Tijerina, L., Kiger, S. M., Rockwell, T. H., & Tornow, C. (1995, October). *Workload assessment of in-cab text message system and cellular phone use by heavy vehicle drivers on the road.* In: Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting, 39(17), 1117-1121. SAGE Publications.

Robertson, R. D., Brown, S. W., & Bowman, K. (2020). *Distracted driving & workplace safety policies: A business case for employers*. Traffic Injury Research Foundation.

Transport Canada. (2019). *Distracted driving*. https://www.tc.gc.ca/en/services/road/stay-safe-when-driving/distracted-driving.html

Zohar, D. (2003). *Safety climate: Conceptual and measurement issues*. In: J. C. Quick & L. E. Tetrick (Eds.), Handbook of occupational health psychology (pp. 123-142). American Psychological Association.

# ANNEXE A : FORMULAIRE D'ACTIVITÉ SUR LA LISTE DES DISTRACTIONS

**(À utiliser avec les conducteurs dans le cadre de la formation et de l'éducation à la distraction)**

# LES DISTRACTIONS AU VOLANT

| Distractions au volant de votre camion ou de votre autobus | Fréquence de l'exécution pendant la conduite (10 = la plupart du temps; 0 = rarement) | Les schémas (par exemple, la route, la météo, votre niveau de vigilance, une personne précise qui vous contacte, l'heure de la journée, le temps de conduite, une urgence familiale, etc.) |
|---|---|---|
| 1. | | |
| 2. | | |
| 3. | | |
| 4. | | |
| 5. | | |
| 6. | | |
| 7. | | |
| 8. | | |
| 9. | | |
| 10. | | |

# ANNEXE B : ENQUÊTE D'ÉVALUATION DE LA CULTURE DE SÉCURITÉ DU *NATIONAL INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH*

Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes concernant le comportement en matière de sécurité dans l'organisation où vous travaillez. Utilisez cette échelle pour répondre aux questions :

| Enquête d'évaluation de la culture de sécurité | Fortement en désaccord | En désaccord | D'accord | Fortement en accord |
|---|---|---|---|---|
| Les nouveaux employés apprennent rapidement qu'on attend d'eux qu'ils respectent les bonnes pratiques de sécurité. | | | | |
| Aucun compromis ou raccourci n'est pris lorsque la sécurité des travailleurs est en jeu. | | | | |
| Là où je travaille, les employés et la direction collaborent pour garantir des conditions de travail les plus sécuritaires possible. | | | | |
| Les employés se font avertir lorsqu'ils ne suivent pas des pratiques sécuritaires | | | | |
| La sécurité des travailleurs est une grande priorité pour la direction de l'entreprise où je travaille. | | | | |
| Je suis autorisé à signaler les infractions à la sécurité sur mon lieu de travail. | | | | |

Additionnez votre score (fortement en désaccord = 1, en désaccord = 2, d'accord = 3, fortement en accord = 4). La fourchette des résultats possibles pour chaque enquête est de 6 à 24. Additionnez les scores de tous les questionnaires et divisez-les par le nombre total de questionnaires pour trouver le score moyen associé à : votre organisation, région, terminal, description de poste, etc.

Si votre résultat est :

– Entre 9 et 15, cela indique une mauvaise culture de la sécurité au travail.

– Entre 16 et 20, cela indique une culture de sécurité passable.

– Entre 21 et 24, cela indique une bonne culture de la sécurité au travail.

# ANNEXE C LOIS CANADIENNES RELATIVES À LA DISTRACTION AU VOLANT[1] (en date de mai 2023)

| Compétence | Activités et appareils interdits | Dispenses | Amende | Points d'inaptitude |
|---|---|---|---|---|
| **Alberta** | 1. Tenir, regarder et manipuler un quelconque appareil électronique portatif (115.1 [1]).<br>2. L'écran d'affichage est activé et visible par le conducteur (115.2 [1]).<br>3. Saisie manuelle sur un système de navigation GPS pendant que le véhicule est en mouvement (115.3 [1]).<br>4. Lire des documents sur papier (115.4 [1]).<br>5. Écrire ou dessiner (115,4 [1]).<br>6. Toilette ou hygiène personnelle (115.4 [1]). | 1. Utilisation d'un appareil portatif en mode mains libres (115.1 [2]).<br>2. Appareil de communication radio bidirectionnel ou téléphone cellulaire lorsqu'il est utilisé par le conducteur d'un véhicule d'escorte, d'un véhicule pilote ou d'un véhicule de sentier (115.1 [3]).<br>3. Appareil de communication radio bidirectionnel ou téléphone cellulaire pour rester en contact avec l'employeur pendant les heures de travail (115.1 [3]).<br>4. Dispositif de communication radio bidirectionnel ou téléphone cellulaire lorsqu'il est utilisé pour des opérations de recherche, de sauvetage ou lors d'une intervention d'urgence (115.1 [3]).<br>5. Utilisation du téléphone cellulaire pour contacter le personnel d'urgence (115.1 [3]).<br>6. Conducteurs de véhicules d'urgence (115.1 [4]).<br>7. Ne s'applique pas lorsque le véhicule n'est pas sur une route ou qu'il est garé en toute sécurité (115.1 [5]).<br>8. Dispositif de navigation GPS préprogrammé et attaché au véhicule (115.3 [2])<br>9. Dispositif logistique de localisation des transports (115.2 [2]).<br>10. Système de répartition des transports (115.2 [2]).<br>11. Système anticollision (115.2 [2]).<br>12. Instrument, indicateur, dispositif ou système utilisé pour fournir des renseignements sur l'état des systèmes du véhicule (115.2 [2]). | 300 $ | 3 |
| **Colombie-Britannique** | 1. Appareil de communication électronique portatif (214.2). | 1. Utilisation d'un appareil portatif en mode mains libres (214.4)<br>2. Le personnel d'urgence (214.3)<br>3. Ne s'applique pas lorsque le véhicule est garé en toute sécurité (214.4).<br>4. Utilisé pour contacter le personnel d'urgence (214.4). | 368 $ plus la prime de point de pénalité de la ICBC, allant de 214$ pour 4 points à $29,376 pour 50 | 4 |

[1] Le contenu de la règlementation été traduit de l'anglais au français, vous référer au texte original dans chacune des juridictions pour la formulation officielle.

| Compétence | Activités et appareils interdits | Dispenses | Amende | Points d'inaptitude |
|---|---|---|---|---|
| **Manitoba** | 1. Appareil électronique à commande manuelle (215.1 [1]).<br>2. Télévision directement ou indirectement visible par le conducteur (214 [3]).<br>3. Écouteurs sur les deux oreilles permettant d'écouter la radio ou un enregistrement (215) | 1. Appareil électronique portatif doté d'une fonction téléphonique et utilisé en mode mains libres (215.1 [2]).<br>2. Utilisation d'un appareil électronique portatif lorsque le véhicule est hors de la chaussée et à l'arrêt (215.1 [2]).<br>3. Appareil électronique portatif utilisé pour contacter le personnel d'urgence (215.1 [3]).<br>4. Utilisation d'appareil électronique portatif par le personnel d'urgence (215.1 [4]).<br>5. Radios à deux voies, à bande citoyenne ou à bande familiale (215.1 [5]).<br>6. Terminaux de données mobiles pour la communication et la répartition liées à l'entreprise qui ne sont pas tenus dans la main du conducteur (215.1 [5]). | 672 $ | 5 |
| **Nouveau-Brunswick** | 1. Appareil électronique à commande manuelle (265.02).<br>2. L'écran d'affichage est visible par le conducteur (265.04 [1]). | 1. Utilisation d'un appareil électronique portatif en mode mains libres (265.03).<br>2. Utilisé par le personnel d'urgence (265.03).<br>3. Appareil électronique portatif utilisé pour contacter le personnel d'urgence (265.03).<br>4. Utilisation d'une radio bidirectionnelle lors de la conduite d'un véhicule à des fins commerciales (265.03).<br>5. Utilisation d'une radio bidirectionnelle lors de la conduite d'un véhicule motorisé utilitaire (265.03).<br>6. Utilisation de la radio bidirectionnelle avec un certificat d'opérateur radio (265.03).<br>7. Uniquement pour l'utilisation du système de navigation GPS (265.03).<br>8. Utilisation d'un appareil électronique portatif lorsque le véhicule est garé en toute sécurité (265.03).<br>9. Écran d'affichage dans un taxi (265.04 [2]).<br>10. Écran d'affichage utilisé par un employé du secteur des télécommunications (265,04 [2]).<br>11. Écran d'affichage intégré installé par le constructeur du véhicule ou suivant les instructions du fabricant, qui fournit de l'information sur le statut, sur l'état des systèmes du véhicule ou sur les conditions routières ou météorologiques (265.04 [2]). | 280 $ | 5 |
| **Terre-Neuve-et-Labrador** | 1. Appareil de communication portatif (176.1 [1]). | 1. Utilisation d'un appareil de communication portatif en mode mains libres (176.1 [2]).<br>2. Utilisé par le personnel d'urgence (176.1 [3]).<br>3. Utilisé pour contacter le personnel d'urgence (176.1 [4]).<br>4. L'appareil est lié à une fréquence radio non publique et à ondes courtes (176.1 [4]).<br>5. Utilisation lorsque le véhicule est hors de la route ou garé en toute sécurité (176.1 [5]). | 300 $ à 1000 $ | 4 |
| **Territoires du Nord-Ouest** | 1. Appareil électronique portatif (155.1 [2]). | 1. Utilisation en mode mains libres (155.1 [3]).<br>2. Utilisé par le personnel d'urgence (155.1 [4]).<br>3. Utilisation dans un véhicule pendant les activités de construction ou d'entretien (155.1 [4]). | 322 $ à 644 $ | 3 |
| **Nouvelle-Écosse** | 1. Téléphones cellulaires portatifs ou dispositif de communication (100D [1]).<br>2. Téléviseur ou écran situé à l'avant du siège du conducteur ou visible par le conducteur (184 [7]). | 1. Utilisation en mode mains libres (100D [2]).<br>2. Utilisation pour signaler une situation d'urgence imminente (100D [2]). | 233,95 $ à 578,95 $ | 4 |

| Compétence | Activités et appareils interdits | Dispenses | Amende | Points d'inaptitude |
|---|---|---|---|---|
| **Nunavut** | 1. Appareil électronique portatif (239.1 [1]).<br>2. Écran électronique directement ou indirectement visible par le conducteur (239.2 [1]). | 1. Utilisation, mais sans tenir, en mode mains libres (239.1 [2]).<br>2. Utilisé par le personnel d'urgence (239.1 [3]).<br>3. Utilisé pour contacter le personnel d'urgence (239.1 [4]).<br>4. Utilisation d'un appareil électronique portatif lorsque le véhicule n'est pas sur la chaussée, qu'il est garé ou stationné et qu'il ne gêne pas la circulation (239.1 [5]).<br>5. Écran électronique intégré installé par le constructeur du véhicule, écrans de secours et écrans GPS (239.2 [2]). | S.O.<br><br>Amende pour Conduite dangereuse est de 115$ | S.O. |
| **Ontario** | 1. Télévision, ordinateur ou autre écran d'affichage visible par le conducteur (78 [1]).<br>2. Appareil de communication électronique portatif (78.1 [1]).<br>3. Appareil électronique de divertissement portatif (78.1 [2]). | 1. Utilisation d'un appareil électronique portatif en mode mains libres (78.1 [3]).<br>2. Appuyer sur le bouton d'un appareil portatif pour commencer, répondre ou mettre fin à un appel téléphonique si l'appareil est solidement fixé au véhicule ou porté sur le corps et qu'il est relié à un appareil portatif de communication sans fil (Règlement de l'Ontario 366/09).<br>3. Exemption de radio bidirectionnelle portative jusqu'au 1er janvier 2018 pour les exploitants de véhicules utilitaires, de flottes municipales, de transports en commun, de messageries, de dépanneuses et de taxis ou de limousines.<br>4. Un écran de navigation GPS lorsqu'il est utilisé pour la navigation (78 [2]).<br>5. Utilisation d'un dispositif logistique de localisation des transports (78 [2]).<br>6. Système anticollision (78 [2]).<br>7. Instrument, indicateur, dispositif ou système utilisé pour fournir des informations sur l'état des systèmes du véhicule (78 [2]).<br>8. Utilisé par le personnel d'urgence (78 [3], 78.1 [4]).<br>9. Utilisé pour contacter le personnel d'urgence (78.1 [5]).<br>10. Utilisation lorsque le véhicule est à l'arrêt en dehors de la chaussée, garé en toute sécurité et ne gênant pas la circulation (78.1 [6]).<br>11. Écrans montés de façon sécuritaire et utilisés par les messagers, les conducteurs de véhicules d'assistance routière, les taxis, les autorités routières, les gestionnaires du spectre radio, les télécommunications et les techniciens automobiles (Règlement de l'Ontario 366/09).<br>12. Les conducteurs de véhicules utilitaires peuvent utiliser l'écran d'un terminal mobile de données s'il est convenablement fixé (Règlement de l'Ontario 366/09).<br>13. Des affichages convenablement fixés qui ne contiennent que des indications sur l'état de la route ou les conditions météorologiques (Règlement de l'Ontario 366/09).<br>14. Les affichages audio qui ne fournissent que des images statiques (Règlement de l'Ontario 366/09). | 615 $ à 3 000 $ | 3-6 |
| **Île-du-Prince-Édouard** | 1. Téléviseur (133)<br>2. Appareil de communication sans fil portatif (291.1 [1]). | 1. Utilisation d'un appareil de communication portatif en mode mains libres (291.1 [2]).<br>2. Utilisé par le personnel d'urgence (291.1 [3]).<br>3. Utilisé pour contacter le personnel d'urgence (291.1 [4]).<br>4. Appareil portatif relié à un système non public de radio à ondes courtes (291.1 [4]).<br>5. Utilisation lorsque le véhicule est hors de la route ou stationné de manière sûre et légale (291.1 [5]). | 575 $ à 1 275 $ | 5 |

| Compétence | Activités et appareils interdits | Dispenses | Amende | Points d'inaptitude |
|---|---|---|---|---|
| **Québec** | 1. Appareil de communication ou de divertissement portatif (443.1).<br>2. Écran d'affichage (443.1).<br>3. Écouteurs dans les deux oreilles. | 1. Utilisation d'un appareil portatif en mains libres (443.1 [1]).<br>2. L'écran d'affichage ne fournit que des informations pertinentes pour la conduite, est intégré par le constructeur du véhicule ou monté sur un support, n'obstruant pas la vue du conducteur et étant facilement utilisable par le conducteur (443.1 [2]).<br>3. Un seul écouteur peut être utilisé (443.2).<br>4. Utilisation par des personnes en stationnement et ne gênant pas la circulation (443.7). | 300 $ à 600 $ | 5 |
| **Saskatchewan** | 1. Écran de télévision, de vidéo ou d'ordinateur visible par le conducteur ou obstruant la vue du conducteur (241 [1]).<br>2. Appareil de communication électronique portatif (241.1 [2]). | 1. L'écran de télévision, de vidéo ou d'ordinateur est convenablement fixé au véhicule et ne fournit que des informations permettant de faire fonctionner le véhicule en toute sécurité, d'assurer la sécurité des passagers et du chargement, de naviguer, d'afficher l'heure, d'être utilisé par le personnel d'urgence ou de percevoir les droits des passagers (241 [2]).<br>2. Utilisation d'un appareil électronique portatif en mode mains libres ou qui ne nécessite que la pression d'un bouton pour lancer, prendre ou terminer un appel (241.1 [3])<br>3. Appareil électronique portatif utilisé pour contacter le personnel d'urgence (241.1 [3]). | 580 $ à 2 100 $ | 4 |
| **Yukon** | 1. Téléviseur (132 [1])<br>2. Appareil de communication électronique (210.1 [2]). | 1. L'écran du téléviseur reste invisible par tout moyen lorsque le véhicule est en mouvement (132 [2]).<br>2. Utilisation d'appareils de communication électronique par le personnel d'urgence (210.1 [1]).<br>3. Utilisation d'un appareil de communication portatif en mode mains libres (210.1 [3]).<br>4. Utilisation d'un appareil électronique portatif lorsque le véhicule est garé en toute sécurité (210.1 [3]). | 500 $ | 3 |

# ANNEXE D : EXEMPLES DE CARTE D'ENGAGEMENT

CARTE D'ENGAGEMENT DE L'EMPLOYÉ

## JE M'ENGAGE À CONDUIRE DE FAÇON CONCENTRÉE

- ☐ Je n'enverrai pas de message texte en conduisant.
- ☐ Je laisserai les appels aboutir à la messagerie vocale lorsque je conduis et je m'arrêterai en toute sécurité pour récupérer les messages et passer des appels.
- ☐ Je mettrai rapidement fin à tout appel que j'ai commencé si je constate que la personne que j'ai jointe est en train de conduire.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE L'EMPLOYÉ

JE M'ENGAGE À CONDUIRE DE FAÇON CONCENTRÉE

- ☐ Je n'enverrai pas de message texte en conduisant.
- ☐ Je laisserai les appels aboutir à la messagerie vocale lorsque je conduis et je m'arrêterai en toute sécurité pour récupérer les messages et passer des appels.
- ☐ Je mettrai rapidement fin à tout appel que j'ai commencé si je constate que la personne que j'ai jointe est en train de conduire.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE L'EMPLOYÉ

JE M'ENGAGE À CONDUIRE DE FAÇON CONCENTRÉE

- ☐ Je n'enverrai pas de message texte en conduisant.
- ☐ Je laisserai les appels aboutir à la messagerie vocale lorsque je conduis et je m'arrêterai en toute sécurité pour récupérer les messages et passer des appels.
- ☐ Je mettrai rapidement fin à tout appel que j'ai commencé si je constate que la personne que j'ai jointe est en train de conduire.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE L'EMPLOYÉ

JE M'ENGAGE À CONDUIRE DE FAÇON CONCENTRÉE

- ☐ Je n'enverrai pas de message texte en conduisant.
- ☐ Je laisserai les appels aboutir à la messagerie vocale lorsque je conduis et je m'arrêterai en toute sécurité pour récupérer les messages et passer des appels.
- ☐ Je mettrai rapidement fin à tout appel que j'ai commencé si je constate que la personne que j'ai jointe est en train de conduire.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

## JE M'ENGAGE À :

- ☐ M'abstenir de contacter mes employés par téléphone portable ou par message texte pendant les heures où je sais qu'ils sont sur la route.
- ☐ Ne pas m'attendre à des réponses immédiates aux appels ou aux textos, sachant que mes employés peuvent être au volant lorsque je tente de les joindre.
- ☐ Travailler avec mes employés pour mettre en place un plan permettant des délais de réponse acceptables et des contacts de secours au cas où ils seraient en train de conduire lorsque j'ai besoin de les joindre.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

JE M'ENGAGE À :

- ☐ M'abstenir de contacter mes employés par téléphone portable ou par message texte pendant les heures où je sais qu'ils sont sur la route.
- ☐ Ne pas m'attendre à des réponses immédiates aux appels ou aux textos, sachant que mes employés peuvent être au volant lorsque je tente de les joindre.
- ☐ Travailler avec mes employés pour mettre en place un plan permettant des délais de réponse acceptables et des contacts de secours au cas où ils seraient en train de conduire lorsque j'ai besoin de les joindre.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

JE M'ENGAGE À :

- ☐ M'abstenir de contacter mes employés par téléphone portable ou par message texte pendant les heures où je sais qu'ils sont sur la route.
- ☐ Ne pas m'attendre à des réponses immédiates aux appels ou aux textos, sachant que mes employés peuvent être au volant lorsque je tente de les joindre.
- ☐ Travailler avec mes employés pour mettre en place un plan permettant des délais de réponse acceptables et des contacts de secours au cas où ils seraient en train de conduire lorsque j'ai besoin de les joindre.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

CARTE D'ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

JE M'ENGAGE À :

- ☐ M'abstenir de contacter mes employés par téléphone portable ou par message texte pendant les heures où je sais qu'ils sont sur la route.
- ☐ Ne pas m'attendre à des réponses immédiates aux appels ou aux textos, sachant que mes employés peuvent être au volant lorsque je tente de les joindre.
- ☐ Travailler avec mes employés pour mettre en place un plan permettant des délais de réponse acceptables et des contacts de secours au cas où ils seraient en train de conduire lorsque j'ai besoin de les joindre.

SIGNATURE

DATE

NETS Network of Employers for Traffic Safety

# ANNEXE E : EXEMPLES DE POLITIQUES RELATIVES À LA DISTRACTION AU VOLANT

**EXEMPLE DE POLITIQUE RELATIVE À LA DISTRACTION AU VOLANT**

Chez <insérer le nom de l'entreprise>, nous accordons une grande importance à la sécurité et au bien-être de tous les employés et nous nous engageons à garantir un environnement de travail sûr. Compte tenu de la prolifération de l'utilisation d'appareils électroniques et de systèmes d'infodivertissement à bord des véhicules pendant la conduite, ainsi que des mythes entourant la capacité d'une personne à faire plusieurs choses à la fois, nous appliquons la politique suivante en matière de distraction au volant.

Le mode mains libres n'est pas dénué de risques. La science est claire à ce sujet et de nombreuses études ont démontré que l'utilisation d'appareils tenu en main et d'appareils mains libres au volant présente un risque important pour la sécurité des automobilistes, de leurs passagers et des autres usagers de la route.

Les employés de <insérer le nom de l'entreprise> doivent :

- S'abstenir d'utiliser des appareils électroniques mobiles tenu en main ou en mode mains libres ou de fonctions vocales dans les véhicules pendant la conduite d'un véhicule à moteur.
- Activer la fonction « Ne pas déranger » sur les téléphones intelligents et autres appareils mobiles. Si la fonction n'est pas offerte, éteindre ou mettre sous silence les appareils mobiles pour éviter toute distraction.
- Se garer dans un endroit sûr, hors des voies de circulation, et mettre le véhicule en position « parking » s'il faut passer un appel ou envoyer un message texte.
- Informer les clients, les associés et les partenaires commerciaux de cette politique d'entreprise afin d'expliquer pourquoi les appels, les messages textes ou les courriels peuvent ne pas être retournés immédiatement.

Programmer tout système de positionnement global (GPS), appareil musical ou système d'infodivertissement du tableau de bord avant le départ. Si des réglages sont nécessaires pendant la conduite, il convient de se ranger dans un endroit sûr, hors des voies de circulation, et de mettre le véhicule en position « parking » pour effectuer le changement approprié.

Les distractions électroniques ne sont qu'un type de distraction. Les conducteurs devraient également s'abstenir de manger, de boire, de lire et de se livrer à d'autres activités susceptibles de détourner leur attention de la conduite.

<Insérer le nom de l'entreprise> s'engage à assurer la sécurité de ses travailleurs et à exiger de ses employés qu'ils respectent les normes de sécurité les plus strictes. C'est tellement important pour nous que les violations de cette politique peuvent entraîner des mesures disciplinaires, pouvant aller jusqu'au licenciement.

Votre signature ci-dessous atteste que vous acceptez de vous conformer à cette politique.

_____ _____

Signature de l'employé Date

0320 900 011 707 ©2020 *National Safety Council*

**[Nom de l'entreprise] Politique sur la distraction au volant**

Veuillez lire la politique sur la distraction au volant, la signer et la retourner à votre superviseur.

Afin d'accroître la sécurité des employés et d'éliminer les risques inutiles au volant, [Nom de l'entreprise] a adopté une politique sur la distraction au volant, en vigueur depuis le [date]. Nous nous sommes engagés à mettre fin à la distraction au volant et avons créé les règles suivantes.

- Les employés de l'entreprise ne peuvent pas utiliser un téléphone portable tenu en main ou en mode mains libres [facultatif] lorsqu'ils conduisent un véhicule — que le véhicule soit en mouvement ou arrêté à un feu de circulation. Cela comprend le fait de répondre ou de passer des appels téléphoniques, de participer à des conversations téléphoniques, de lire ou de répondre à des courriels, des messages instantanés, des gazouillis et des messages texte.
- Cette politique s'applique à tous les employés lorsque l'une des cinq conditions suivantes est présente :
    - Utilisation d'un véhicule de la compagnie.
    - Utilisation d'un véhicule personnel pour les besoins de l'entreprise.
    - Conduite sur la propriété de l'entreprise.
    - Utilisation d'un téléphone portable fourni par l'entreprise.
    - Utilisation d'un téléphone personnel pour les activités de l'entreprise.
- Si les employés de l'entreprise ont besoin d'utiliser leur téléphone, ils doivent se ranger en toute sécurité sur le côté de la route ou dans un autre endroit sûr.
- En outre, les employés de l'entreprise sont tenus d'effectuer ce qui suit :
    - Éteindre les téléphones portables ou de les mettre en mode silencieux avant de démarrer la voiture.
    - Envisager de modifier les messages d'accueil de la messagerie vocale pour indiquer qu'ils ne sont pas disponibles pour répondre aux appels ou renvoyer des messages lorsqu'ils conduisent.
    - Informer les clients, les associés et les partenaires commerciaux de cette politique pour leur expliquer pourquoi les appels peuvent ne pas être retournés immédiatement.
- Le non-respect de cette politique peut entraîner [insérer les conséquences pour l'entreprise en cas de non-respect de la politique].

Je reconnais que j'ai reçu une copie écrite de la politique sur la distraction au volant, que je comprends pleinement les conditions de cette politique, que j'accepte de respecter ces conditions et que je suis prêt à accepter les conséquences du non-respect de la politique.

_____ _____

Signature de l'employé Date

_____

Nom de l'employé (imprimé)

## [Nom de l’entreprise] Politique sur la distraction au volant

Veuillez lire la politique sur la distraction au volant, la signer et la retourner à votre superviseur.

Afin d’accroître la sécurité des employés et d’éliminer les risques inutiles au volant, [Nom de l’entreprise] a adopté une politique sur la distraction au volant, en vigueur depuis le [date]. Nous nous sommes engagés à mettre fin à la distraction au volant et avons créé les règles suivantes.

- Les employés de l’entreprise ne peuvent pas utiliser un téléphone portable tenu en main ou en mode mains libres [fortement recommandé] lorsqu’ils conduisent un véhicule — que le véhicule soit en mouvement ou arrêté à un feu de circulation. Cela comprend le fait de répondre ou de passer des appels téléphoniques, de participer à des conversations téléphoniques, de lire ou de répondre à des courriels, des messages instantanés, des gazouillis et des messages textes.
- Cette politique s’applique à tous les employés lorsque l’une des cinq conditions suivantes est présente :
    - Utilisation d’un véhicule de la compagnie.
    - Utilisation d’un véhicule personnel pour les besoins de l’entreprise.
    - Conduite sur la propriété de l’entreprise.
    - Utilisation d’un téléphone portable fourni par l’entreprise.
    - Utilisation d’un téléphone personnel pour les activités de l’entreprise.
- Si les employés de l’entreprise ont besoin d’utiliser leur téléphone, ils doivent se ranger en toute sécurité sur le côté de la route ou dans un autre endroit sûr.
- En outre, les employés de l’entreprise sont tenus d’effectuer ce qui suit :
    - Éteindre les téléphones portables ou de les mettre en mode silencieux avant de démarrer la voiture.
    - Envisager de modifier les messages d’accueil de la messagerie vocale pour indiquer qu’ils ne sont pas disponibles pour répondre aux appels ou renvoyer des messages lorsqu’ils conduisent.
    - Informer les clients, les associés et les partenaires commerciaux de cette politique et leur expliquer pourquoi les appels peuvent ne pas être retournés immédiatement.
- Le non-respect de cette politique peut entraîner [insérer les conséquences pour l’entreprise en cas de non-respect de la politique].

Je reconnais que j’ai reçu une copie écrite de la politique sur la distraction au volant, que je comprends pleinement les conditions de cette politique, que j’accepte de respecter ces conditions et que je suis prêt à accepter les conséquences du non-respect de la politique.

_____

Signature de l’employé

_____

Nom de l’employé (imprimé)

_____

Date

# POLITIQUE RELATIVE À LA DISTRACTION AU VOLANT

## ÉNONCÉ DE LA POLITIQUE

L'objectif principal de cette politique est de protéger la santé et la sécurité des employés de [nom de l'entreprise], en leur interdisant ou en leur imposant des restrictions quant aux activités qui détournent leur attention de leurs responsabilités de conducteur lorsqu'ils conduisent un véhicule à moteur dans le cadre de leur travail.

Cette politique a été mise en œuvre pour :

- Réduire l'incidence des distractions du conducteur et assurer la sécurité de nos employés et des autres (passagers, autres automobilistes et piétons).
- Se conformer au Code de la route du Manitoba.
- Réduire les risques opérationnels et financiers.
- Consolider la réputation de l'entreprise.

## Application

Cette politique s'applique à tous les employés de la compagnie et à nos contractants dépendants.

## Définition

La distraction au volant est le fait de détourner son attention de la conduite, parce que le conducteur se concentre sur un objet, une activité, un événement ou une personne qui n'est pas liée à la conduite. Cette diversion réduit la vigilance, la compréhension de la situation, la prise de décision ou les performances, ce qui entraîne un risque accru d'erreur de conduite, de quasi-collision ou de collision.

## Activités interdites

Les employés ne s'adonneront pas aux activités suivantes lorsqu'ils conduisent :

- L'utilisation d'un téléphone portable (à main ou mains libres).
- L'utilisation d'un ordinateur/portable, d'un appareil de messagerie textuelle ou d'outils et d'appareils du système de positionnement global (GPS).
- Lire (un livre, un journal, etc.).
- La toilette personnelle.

## Activités restreintes

Un conducteur peut entreprendre les activités énumérées ci-dessous à condition qu'elles ne réduisent pas sa concentration. Des circonstances et des environnements de conduite différents (par exemple, une zone scolaire à 15 h 5 comparée à une autoroute ouverte à 10 h) se prêtent mieux à l'application des mesures suivantes sans limiter dangereusement la capacité du conducteur à reconnaître les dangers et à y réagir.

- Les conversations avec les passagers.
- Le réglage de la radio, du lecteur MP3 ou du lecteur de CD.
- Le réglage des commandes de climatisation du véhicule, ou d'autres accessoires.
- L'utilisation d'une radio bidirectionnelle lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité (selon les protocoles de communication des ressources routières).

## Application de la loi

Les infractions à cette politique seront considérées comme une affaire sérieuse et pourront faire l'objet de mesures disciplinaires.

Les infractions aux lois sur la distraction au volant en vertu du Code de la route du Manitoba et de la Loi sur les conducteurs et les véhicules du Manitoba peuvent entraîner des amendes, la perte de points sur le permis de conduire, la suspension du permis et la saisie du permis.

Date d'entrée en vigueur :

La politique prend effet à compter du [insérer la date].

# ANNEXE F : EXEMPLE DE COURRIEL AUX EMPLOYÉS MONTRANT LE SOUTIEN DE LA DIRECTION

Cher personnel,

Veiller à ce que nos employés rentrent chez eux en toute sécurité auprès de leurs familles a été et sera toujours une priorité absolue pour <insérer le nom de l'entreprise>. Beaucoup d'entre vous ont entendu les discussions sur les dangers de l'utilisation du téléphone portable au volant. Après avoir examiné attentivement les études les plus récentes, nous sommes d'avis que le téléphone portable au volant peut être une combinaison mortelle. C'est pourquoi, dans les semaines à venir, <insérer le nom de l'entreprise> mettra en place une interdiction de l'utilisation des téléphones portables tenu en main et en mode mains libres au volant pour tous les employés.

Nous sommes conscient qu'il y a des préoccupations concernant des baisses de productivité; cependant, nous avons examiné les enquêtes menées par d'autres organisations qui ont mis en œuvre des politiques semblables et ces organisations n'ont pas signalé de baisses de productivité.

Les téléphones portables sont rapidement devenus un mode de vie pour beaucoup d'entre nous. Nous nous sentons obligés de rester connectés. Je partage ce sentiment. Cependant, la vérité est que notre cerveau ne peut tout simplement pas gérer deux tâches en même temps qui demandent de la concentration. Dans le cadre du processus de mise en œuvre, nous allons partager avec vous ce que nous avons appris et laissez-moi vous dire que c'est effrayant. Je ne voudrais pas expliquer que mon appel ou mon message texte a causé la mort d'un être cher. Malheureusement, c'est ce qui se passe lorsque les conducteurs sont distraits par leur téléphone portable. Pour votre sécurité et celle des personnes qui vous entourent sur les routes, nous ne voulons pas que vous utilisiez votre téléphone portable en conduisant.

Ce risque n'en vaut pas la peine. Je suis sûr que vous êtes tous d'accord pour dire que la sécurité est plus importante qu'un appel téléphonique ou un message texte. Nous mettons en place une interdiction totale des téléphones portables qui couvre tous les appareils portatifs et en mode mains libres et qui s'applique à tous nos employés. Nous avons appris que les dispositifs en mode « mains libres » ne procurent rien de plus qu'un faux sentiment de sécurité. Tout ce qu'ils font, c'est permettre au conducteur de remettre une main de plus sur le volant. La distraction au niveau du cerveau existe toujours. Nous ne pouvons tout simplement pas effectuer deux tâches en même temps qui nécessitent des ressources cognitives importantes.

La sécurité est primordiale, que ce soit au travail, à la maison et sur les routes. Nous voulons nous assurer que vous retourniez auprès de vos familles en toute sécurité.

Nous vous remercions de votre collaboration. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec

<insérer le nom du contact> à <extension> ou <courriel>.

Veuillez recevoir mes salutations distinguées.

Insérez votre nom et votre titre

Insérez le nom de votre entreprise

0517 900 011 701 ©2020 *National Safety Council*

[DATE]

**Modèle : Lettre de lancement aux employés**

Cher membre de l'équipe,

Que vous vous considériez comme un bon, voire un excellent conducteur, il existe une différence entre ce que nous DEVRIONS faire au volant d'un véhicule et ce que nous faisons RÉELLEMENT.

Un grand nombre des personnes tuées dans des collisions l'année dernière étaient les employés de quelqu'un. Il s'agissait de mères, de pères, de filles et de fils, de grands-parents, de tantes et d'oncles, de meilleurs amis et de collègues. C'étaient des gens comme vous.

C'est pourquoi nous participons à la *Drive Safely Work Week*[MC], en nous concentrant sur le thème de la distraction au volant. Chez [Nom de l'entreprise], nous avons mis en place une politique relative aux téléphones portables afin d'améliorer votre sécurité au volant.

J'espère [nous espérons] que vous aurez l'inspiration de prendre des décisions qui vous permettront de conduire de manière plus sûre. **Au final, ce sont vos décisions qui régissent votre sécurité.**

Nous vous souhaitons de toujours voyager en toute sécurité,

[SIGNATURE DE LA DIRECTION]