

Énoncé de principe de l'ACMU sur l'utilisation du téléphone cellulaire au volant

Dayan Huang;^{*} Atul K. Kapur, MD, MSc;[†] Patrick Ling, MD;[‡] Roy Pursell, MD;[§] Ryan J. Henneberry, MD;[¶] Chantelle R. Champagne;^{**} Victoria K. Lee;^{**} Louis H. Francescutti, MD, PhD, MPH^{††}

ENGLISH VERSION ON PAGE 365

SOMMAIRE

La distraction au volant causée par l'utilisation du téléphone cellulaire est une source importante de blessures évitables. Ces blessures alourdissent inutilement le fardeau financier qui pèse sur la société, provoquent un stress émotionnel et occasionnent un usage abusif des ressources de soins de santé. Ce document énonce la position de l'Association canadienne des médecins d'urgence (ACMU) sur l'utilisation du téléphone cellulaire au volant.

Ces dernières années, de nombreuses études ont été réalisées sur le danger d'utiliser un téléphone cellulaire au volant. Les recherches ont montré que parler au téléphone en conduisant avait des répercussions négatives sur les fonctions cognitives, le champ de vision, le temps de réaction et la performance du conducteur. Certaines études ont montré qu'il est tout aussi dangereux d'utiliser un cellulaire en conduisant que de conduire sous l'influence de l'alcool. En outre, les taux de collisions automobiles étaient nettement plus élevés lorsque les conducteurs parlaient au téléphone.

Ces dernières années, des mesures correctives ont été mises en œuvre. Plus de cinquante pays dans le monde ont légiféré sur l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. Six provinces canadiennes ont adopté des lois interdisant l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, nommément Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Québec, Ontario, Colombie-Britannique et Saskatchewan. D'autres provinces envisagent l'application de lois similaires.

En tant que médecins d'urgence, nous devons préconiser la prévention des blessures. Les traumatismes de la route liés à l'usage du téléphone cellulaire pendant la conduite sont évitables. L'ACMU soutient toutes les mesures visant à interdire l'utilisation du téléphone cellulaire au volant.

ÉNONCÉ DE PRINCIPE DE L'ACMU

L'Association canadienne des médecins d'urgence recommande les mesures suivantes :

1. L'ACMU préconise l'interdiction totale des téléphones cellulaires tenus en main et avec fonction mains libres au volant.
2. L'ACMU soutient les campagnes de sensibilisation pour informer la population des dangers liés à l'utilisation du téléphone cellulaire et d'autres appareils électroniques mains libres pendant la conduite.
3. L'ACMU recommande la tenue de colloques et de séminaires sur les dangers de l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, lors de futurs congrès nationaux, en vue de sensibiliser la communauté médicale.
4. L'ACMU appuie la recherche continue sur les dangers des distractions au volant.
5. L'ACMU soutient les lois et les politiques interdisant toute utilisation du téléphone cellulaire au volant.

Approuvé par le Conseil de direction le 13 avril 2010

I. INTRODUCTION

Les conséquences des accidents de la route sont souvent dévastatrices pour les familles, les médecins et toute l'équipe de soins de santé. Pour leur part, les médecins d'urgence sont souvent des témoins directs de ces conséquences et, de ce fait, ils sont particulièrement conscients du fardeau que les accidents de la route imposent à la société. On estime à 62,7 milliards de dollars le fardeau économique annuel des accidents de la route au Canada, ce qui représente près de 4,9 % de son produit intérieur

*Étudiant en médecine, Collège de médecine, Université de Saskatchewan, Saskatoon (Sask.); †professeur adjoint, département de médecine d'urgence, Université d'Ottawa, Ottawa (Ont.); ‡professeur agrégé de clinique, département universitaire de médecine de famille, Université de Saskatchewan, Saskatoon (Sask.); §professeur agrégé, département de médecine d'urgence, Université de la Colombie-Britannique, Vancouver (C.-B.); ¶professeur adjoint, département de médecine, Université Dalhousie, Halifax (N.-É.); **étudiant en médecine, faculté de médecine et d'art dentaire, Université de l'Alberta, Edmonton (Alb.); et ††professeur, Université de l'Alberta, Edmonton (Alb.) et médecin d'urgence, Hôpital Royal Alexandra, Edmonton (Alb.)

Cet article a été soumis à l'examen des pairs.

CJEM 2010;12(4):371-6

brut en 2004¹. Selon Statistique Canada, le nombre de décès liés aux accidents de véhicules automobiles de 2000 à 2005 s'élevait à 18 643. De ce nombre, 4 479 des décès (24 %) étaient dans le groupe d'âge de 15 à 24 ans².

Depuis l'avènement du téléphone cellulaire en 1983, le taux d'utilisation a augmenté d'environ 40 % par an. Plus de 85 % des utilisateurs de cellulaires ont admis avoir utilisé leur téléphone au moins une fois pendant qu'ils conduisaient, et plus de 27 % ont utilisé leur téléphone pendant la moitié ou plus de leurs déplacements. On suggère que la distraction du conducteur, y compris l'utilisation du cellulaire et d'autres appareils électroniques similaires, est à l'origine de 25 à 30 % des collisions. Certaines estimations vont jusqu'à 90 % des collisions³.

Depuis quelques années, l'incidence de l'utilisation du téléphone cellulaire pendant la conduite est devenue de plus en plus évidente en raison de centaines d'études de recherche réalisées à ce sujet. À la lumière de leurs conclusions, six provinces ont adopté des lois pour restreindre l'utilisation du téléphone cellulaire : Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Québec, Ontario, Colombie-Britannique et Saskatchewan. D'autres provinces ou territoires envisagent l'application de lois similaires. En outre, Transports Canada recommande de ne pas utiliser le téléphone cellulaire au volant.

En tant que médecins d'urgence, il est de notre devoir de prôner la santé et la sécurité. Par conséquent, l'Association canadienne des médecins d'urgence (ACMU) favorise la conduite sécuritaire et préconise l'interdiction du téléphone cellulaire tenu en main ou avec fonction mains libres au volant d'un véhicule automobile.

II. LA PREUVE

a) Études sur les tâches cognitives

De nombreuses études ont montré les effets néfastes de la distraction cognitive sur la conduite. Une étude réalisée en 2007 a utilisé l'imagerie par résonance magnétique fonctionnelle (IRMf) pour étudier l'incidence de la compréhension auditive du langage sur l'activité du cerveau pendant l'exécution d'une tâche de conduite simulée. Les sujets écoutaient des phrases parlées qu'ils devaient évaluer comme étant vraies ou fausses. Pendant que les sujets répondaient, l'IRMf montrait une réduction de l'activité cérébrale dans la zone corticale responsable de la conduite⁴. Les ressources mentales nécessaires pour prendre de simples décisions comme vrai ou faux sont manifestement moins sollicitées que lors d'une conversation téléphonique réelle où il faut

composer un numéro et avoir une conversation.

Dans une autre étude, les chercheurs ont utilisé un simulateur de conduite et ont donné pour instructions aux sujets de suivre un camion sur une route tout en utilisant trois types de sources de distraction verbale au cours d'une conversation téléphonique : avoir une conversation informelle, répondre à de simples devinettes de nombres et faire des additions. Les résultats ont montré que les distractions verbales et cognitives associées à l'utilisation du cellulaire nuisaient à la conduite automobile, sur le plan des compétences et de la performance. Les principales mesures utilisées étaient notamment la vitesse de conduite, la distance intervéhiculaire, le temps de réaction au freinage et le nombre de collisions avec le véhicule de tête. En général, plus la charge cognitive était élevée lors d'une conversation, pire était le rendement du conducteur⁵.

Parler au téléphone peut aussi avoir un effet négatif sur le champ de vision du conducteur. Les chercheurs ont constaté que l'ajout d'une tâche conversationnelle réduisait considérablement le champ de vision fonctionnel, ce qui peut être un important facteur de risque accru d'accidents de la route associés à l'usage du cellulaire au volant⁶.

En plus de la détérioration de leur champ de vision, les personnes qui ont des distractions cognitives ont plus fréquemment de difficultés à évaluer et à comprendre l'information visuelle qui leur est présentée. Un article publié dans le *Journal of Experimental Psychology* révèle que les conversations téléphoniques avaient un effet négatif sur la mémoire de reconnaissance explicite de panneaux routiers en raison de l'attention réduite à l'information fovéale. Par conséquent, même lorsque les participants « regardent » des objets dans leur environnement routier, ils risquent de ne pas les percevoir parce que leur attention est dirigée ailleurs⁷.

b) L'utilisation du cellulaire est une source importante de distraction

Selon une étude réalisée en 2003, les automobilistes distraits réagissaient plus lentement aux changements de feux de circulation. Ils freinaient plus brusquement et étaient 15 % plus susceptibles d'être moins attentifs aux feux d'arrêt⁸. Les appareils mains libres semblaient comporter les mêmes risques que les dispositifs en main. Une étude réalisée en 2004 montre que le temps de réaction des automobilistes qui parlaient au téléphone était 18 % plus lent. Ils ont aussi pris 17 % plus de temps à récupérer la vitesse qu'ils avaient perdue à la suite du freinage. Le nombre de collisions arrière avait aussi doublé⁹.

Les données épidémiologiques suggèrent que le risque relatif de collisions lors de l'utilisation d'un téléphone cellulaire est similaire au risque associé à la conduite avec un taux d'alcoolémie à la limite légale. Une étude a montré que lorsque les conducteurs parlaient au téléphone cellulaire en main ou mains libres, leurs temps de réaction au freinage étaient plus grands et qu'ils étaient impliqués dans plus de collisions. En revanche, quand les conducteurs étaient en état d'ébriété, ils adoptaient un style de conduite plus agressif, suivant de plus près la voiture juste devant eux et appliquant plus de force lors du freinage. Ces comportements contribuent à réduire de façon importante le temps de réaction, entre autres facteurs d'affaiblissement des capacités. L'étude concluait que lorsque les conditions de conduite et le temps à la tâche étaient contrôlés, l'affaiblissement des capacités à conduire associé à l'utilisation d'un cellulaire au volant peut être aussi important que celui associé à la conduite en état d'ébriété¹⁰.

Cette conclusion a été reprise par une autre étude menée en 2008. Les examinateurs ont étudié l'effet de lire ou d'écrire des messages texte en conduisant. Les résultats ont montré une diminution de 35 % du temps de réaction, une diminution de la capacité de maintenir le contrôle latéral du véhicule, et une probabilité accrue de dévier dans une autre voie. Les auteurs ont conclu que l'atteinte grave du jugement des conducteurs peut être comparable, voire même supérieure, à conduire à la limite légale du taux d'alcoolémie ou sous l'influence du cannabis¹¹.

Certains diront que parler au téléphone en conduisant ne distrait pas plus que parler à un passager. Toutefois, une étude réalisée en 2008 a révélé que lors de conversations entre passagers, le conducteur parle moins quand la circulation est plus dense et la complexité du discours du conducteur et du passager diminue. En outre, les sujets de conversation des passagers incluent souvent la circulation, ceux-ci aidant le conducteur à naviguer et l'avertissant de dangers potentiels. Lorsque l'on compare la conduite sans distraction à celle avec utilisation d'un cellulaire, on note un effet négatif sur le maintien dans le centre de la voie et sur la navigation ainsi qu'une augmentation de la distance de suivi; d'autre part, la conversation avec les passagers avait peu d'effet sur ces trois mesures¹².

c) Sur la route

Dans une enquête auprès de jeunes américains, 83 % des adolescents ont admis parler au téléphone en conduisant, mais seulement 43 % ont dit avoir confiance dans leur aptitude à conduire en parlant. De même, 68 % des

adolescents ont admis envoyer des messages texte en conduisant, mais seulement 21 % se sont dits confiants dans leur capacité à conduire tout en envoyant des messages texte¹³. Ces statistiques alarmantes montrent que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant est devenue la norme sociale chez les adolescents et qu'elle augmentera probablement le risque déjà élevé d'être impliqué dans un accident de la route.

Néanmoins, ce ne sont pas seulement les jeunes conducteurs inexpérimentés dont la conduite est affectée négativement par des conversations au téléphone portable. Drews et Strayer¹⁴ ont montré que le cellulaire avait le même effet négatif chez les jeunes conducteurs que chez les plus âgés. Une étude menée en 2005 au Québec a souligné que le risque relatif de collisions est plus élevé chez les utilisateurs de cellulaires que chez les non-utilisateurs. Le risque relatif de collisions et de blessures résultant de collisions était de 38 % plus élevé chez les utilisateurs de cellulaires. Ces résultats établissent l'existence d'une relation de type « dose-réponse » entre la fréquence d'utilisation du cellulaire et le risque de collision¹⁵.

Une étude parue dans le *New England Journal of Medicine* en 1997 portait sur 699 personnes de la région de Toronto impliquées dans des accidents de la route sans blessures. L'étude a révélé que plus de 24 % des automobilistes avaient utilisé un cellulaire dans les dix minutes précédant la collision. L'étude concluait que l'utilisation du téléphone cellulaire dans les véhicules automobiles quadruple le risque de collision. En outre, le risque de collision était le même, qu'il s'agisse d'un appareil mains libres ou en main¹⁶.

Une étude plus récente réalisée en 2005 en Australie Occidentale a examiné les conducteurs qui possédaient ou utilisaient un téléphone cellulaire et qui avaient été impliqués dans des accidents de la route nécessitant une visite à l'hôpital. Les résultats ont montré une ressemblance frappante avec l'étude de 1997. Les auteurs ont conclu que l'utilisation d'un téléphone cellulaire jusqu'à dix minutes avant la collision avait été associée à une augmentation de quatre fois le risque de collision. Ici aussi les dispositifs mains libres ne se sont pas avérés plus sécuritaires¹⁷.

III. SUCCÈS QUI TIENNENT LA ROUTE

a) Statistiques au Canada

Les Canadiens sont conscients des risques associés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. Selon la Fondation de recherches sur les blessures de la route, 66 % des Canadiens reconnaissent que cette pratique

constitue un problème très grave de sécurité routière. Malheureusement, cette prise de conscience a peu d'effet sur le comportement des automobilistes. Dans une enquête réalisée en 2006 par la même organisation, 37 % des conducteurs ont déclaré avoir utilisé un téléphone cellulaire au volant dans le courant de la semaine¹⁸. Partout au Canada, l'utilisation moyenne de téléphone cellulaire au volant était de 5,9 % dans les zones urbaines et de 2,8 % dans les zones rurales. L'Alberta était la plus grande utilisatrice, affichant un taux de 11,7 % dans les régions urbaines, alors que la Nouvelle-Écosse avait le taux le plus bas, soit 2,2 %. Dans les zones rurales néo-écossaises, le taux d'utilisation se chiffrait à 0,8 %. L'usage du cellulaire était inversement proportionnel à l'âge. Le pourcentage de jeunes conducteurs de moins de 25 ans qui utilisait le cellulaire au volant était de 6,7 %, alors que chez les conducteurs de plus de 50 ans, ce pourcentage n'était que de 2,4 %¹⁹.

b) Lois sur l'interdiction de l'utilisation du téléphone cellulaire au volant au Canada

L'utilisation du téléphone cellulaire au volant est un problème de longue date au Canada. Terre-Neuve-et-Labrador a été la première province à réagir à ce problème. Le projet de loi 15 interdisant l'utilisation de téléphone cellulaire et modifiant la *Highway Traffic Act* a reçu la sanction royale le 19 décembre 2002. La nouvelle loi est entrée en vigueur dans les mois qui ont suivi. Quatre-vingt-quinze pour cent des Terre-Neuviens et des Labradoriens étaient d'avis que parler au téléphone pendant la conduite automobile était un grave problème de sécurité. Toutefois, 37 % d'entre eux estimaient que les dispositifs mains libres étaient acceptables. Par conséquent, la loi n'a interdit que l'utilisation de dispositifs en main pour éviter la controverse publique²⁰. Les contrevenants sont passibles d'une amende de 100 à 400 \$ et reçoivent quatre points d'inaptitude²¹.

Suivant l'exemple de cette province, la Nouvelle-Écosse a modifié sa *Motor Vehicle Act*. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 7 décembre 2007. L'interdiction d'utiliser un téléphone portable a pris effet le 1 avril 2008. L'utilisation des dispositifs mains libres est permise et les appels d'urgence sont exemptés. Toutefois, les messages texte ont été expressément mentionnés dans l'interdiction²¹. Les amendes étaient de 50 \$ pour une première infraction, de 100 \$ pour la deuxième et de 200 \$ pour les suivantes²².

Le Québec a apporté des modifications semblables à son *Code de la sécurité routière*. Il a reçu la sanction royale

le 23 décembre 2007, et l'interdiction a pris effet le 1 avril 2008. L'interdiction ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules d'urgence pour assurer la qualité de leur performance. Le Québec considère que le simple fait de tenir un téléphone cellulaire présume son « utilisation » et constitue, par le fait même, une contravention à la loi²¹. Le Québec a accordé un délai de grâce de 3 mois, pendant lequel les contrevenants ne recevaient qu'un avertissement. Depuis le 1 juillet 2008, on impose aux contrevenants une amende de 80 à 100 \$ et on inscrit 3 points d'inaptitude à leur dossier. Bien que la nouvelle loi n'ait pas interdit les appareils mains libres, la province recommande fortement de ne pas les utiliser²³.

Le 28 octobre 2008, l'Ontario a proposé d'interdire l'utilisation, par les conducteurs, d'appareils portatifs pour parler, écrire des messages texte ou envoyer des courriels²¹. Depuis le 26 octobre 2009, l'interdiction a force de loi en vertu du projet de loi 118, *Loi de 2009 visant à combattre la conduite inattentive et à promouvoir les transports écologiques*. Une période de sensibilisation de 3 mois a suivi l'interdiction initiale. En février 2010, les policiers ont commencé à donner des contraventions, les amendes allant jusqu'à 500 \$²⁴. De plus, les conducteurs qui mettent les autres personnes en danger peuvent être accusés de conduite imprudente, faire face à des amendes allant jusqu'à 1 000 \$ et 6 points d'inaptitude, la suspension du permis de conduire et, éventuellement, l'incarcération. S'il est reconnu coupable de conduite dangereuse, le conducteur est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 2000 \$ et 5 ans de prison²⁵. Tout comme cela a été fait dans d'autres provinces, la loi prévoit des exemptions pour les policiers, les ambulanciers, les pompiers et les appels au service 911.

Le Manitoba a apporté des modifications similaires à son *Code de la route* avec l'introduction du projet de loi 5 le 27 novembre 2008. Cette province a aussi fait une exception pour les appels d'urgence et l'utilisation du téléphone par les policiers, les pompiers et les ambulanciers^{21,26}. La modification a reçu la sanction royale le 11 juin 2009. Une vaste campagne de sensibilisation du public a débuté le 21 septembre 2009. La loi entrera en vigueur dans les six premiers mois de 2010²⁶.

Quant à l'Île-du-Prince-Édouard, elle n'a présentement aucune loi générale sur les téléphones portables, mais depuis 2007, il est interdit aux conducteurs de phase 1 ou aux nouveaux conducteurs d'utiliser les téléphones cellulaires au volant^{21,27}, sous peine d'amende de 100 \$.⁴ Cette province envisage la possibilité d'interdire l'utilisation de cellulaires à tous les conducteurs²⁸.

Les autres provinces suivent la tendance. La Saskatche-

wan a adopté à l'hiver 2009 une loi interdisant l'utilisation des dispositifs portables, loi qui est entrée en vigueur le 1 janvier 2010²⁹. En 2009, la Colombie-Britannique présentait un projet de loi interdisant l'utilisation des téléphones cellulaires en main. Le Conseil de la sécurité, l'Association médicale et l'Association des chefs de police de la Colombie-Britannique exerçaient beaucoup de pressions sur la province³⁰. Une nouvelle loi interdisant l'utilisation des appareils portatifs est entrée en vigueur le 1 janvier 2010³¹. En Alberta, les défenseurs de l'interdiction des téléphones cellulaires au volant se font l'écho du message des autres provinces³². En mai 2009, le comté de Strathcona est devenu la première municipalité en Alberta à interdire les appareils en main au volant³³. La plus récente étude de l'Université de Calgary publiée en septembre 2009 a conclu qu'une interdiction des téléphones cellulaires serait rentable du point de vue sociétal³⁴.

c) Lois dans d'autres pays concernant l'utilisation du téléphone cellulaire au volant

Dans le monde, plus de 50 pays ont interdit l'utilisation du cellulaire au volant³⁵. Aux États-Unis, leur utilisation est interdite en Californie, au Connecticut, au New Jersey, dans l'État de New York et dans l'État de Washington. En outre, 17 États ont des lois interdisant aux nouveaux conducteurs et aux conducteurs d'autobus scolaires d'utiliser les téléphones en main et mains libres^{21,36,37}.

IV. CONCLUSION

L'utilisation du téléphone cellulaire au volant constitue une menace pour la sécurité des conducteurs, des passagers et d'autres usagers de la route. Au nombre des conséquences, citons des blessures inutiles, un alourdissement du fardeau financier du système de santé et des pressions additionnelles sur les ressources de la santé. En tant que médecins d'urgence, il est de notre devoir de prôner la sécurité publique. Les traumatismes routiers et les accidents de la route associés aux téléphones cellulaires sont évitables. **L'ACMU préconise l'interdiction totale des téléphones cellulaires tenus en main et avec fonction mains libres au volant d'un véhicule automobile.**

La mesure la plus efficace pour éviter les blessures est la prévention, et le succès de la prévention repose fortement sur la promotion de pratiques sécuritaires. Il faut informer le public des risques liés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, mener des campagnes de sensibilisation et instaurer des politiques pour encourager les Canadiens et les Canadiennes à faire des choix plus sûrs. Des campagnes

de sensibilisation axées sur les conséquences de parler au téléphone ou d'envoyer des messages texte en conduisant constituent une étape importante dans la promotion de pratiques de conduite sécuritaires. **L'ACMU soutient les campagnes de sensibilisation du public pour informer la population des dangers liés à l'utilisation de téléphones cellulaires et autres appareils électroniques à mains libres pendant la conduite.**

Le danger que pose l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant est une question qui mérite l'attention des médecins dans tout le pays. Afin de sensibiliser la communauté médicale et de solliciter l'appui de plus de personnel de soins de santé, **l'ACMU recommande la tenue de colloques et de séminaires sur les dangers de l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, lors de futurs congrès nationaux.**

Au cours des dernières années, de nombreuses études ont été menées sur les dangers d'utiliser un cellulaire en conduisant. Il en est résulté un nombre croissant de données probantes qui ont attiré l'attention d'organisations publiques et de gouvernements dans le monde entier. Les recherches en cours ne feront que rendre ces dangers plus apparents. **L'ACMU appuie la recherche continue sur les dangers des distractions au volant.**

Plus de 50 pays dans le monde entier ont déjà interdit l'utilisation du cellulaire pendant la conduite d'un véhicule. Au cours des dernières années, le Canada a commencé à prendre des mesures à cet égard. Six provinces ont déjà adopté des lois interdisant l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. En outre, d'autres provinces envisagent des actions similaires dans un proche avenir. **L'ACMU soutient les lois et les politiques interdisant toute utilisation du téléphone cellulaire au volant.**

Les preuves à ce jour sont suffisamment convaincantes pour exiger que des mesures soient prises immédiatement pour interdire toute utilisation de téléphones en main et de dispositifs mains libres au volant. En dernière analyse, pour réduire les risques associés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, il faut que les médecins mènent à bien des activités de représentation et que l'on sensibilise le public et la communauté médicale, poursuive les recherches à cet égard et modifie les lois.

Conflits d'intérêts : aucun déclaré.

Mots clés : téléphone cellulaire, énoncé de principe, sécurité, conduite

RÉFÉRENCES

1. *Analyse et estimation du coût social des collisions de la route en Ontario*

- *Rapport final*. Ottawa (Ont.) : Transports Canada; août 2007.
2. Statistique Canada. *Tableau CANSIM 1020540. Causes de décès, chapitre XX : Causes externes de morbidité et de mortalité (V01–Y89), selon le groupe d'âge et le sexe. Canada, annuel*. Ottawa (Ont.). Disponible à www.statcan.gc.ca/pub/84-208-x/2002/t/4152749-fra.htm (consulté le 3 avril 2010)
 3. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). *An investigation of the safety implications of wireless communications in vehicles*. Washington (DC): US Department of Transportation, 1998. Disponible à : www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/wireless/index.html (consulté le 9 novembre 2006)
 4. Just MA, Keller TA, Cynkar J. A decrease in brain activation associated with driving when listening to someone speak. *Brain Res* 2008;1205:70-80.
 5. Lin CJ, Chen HJ. Verbal and cognitive distractors in driving performance while using hands-free phones. *Percept Mot Skills* 2006;103:803-10.
 6. Atchley P, Dressel J. Conversation limits the functional field of view. *Hum Factors* 2004;46:664-73.
 7. Strayer DL, Drews FA, Johnston WA. Cell phone-induced failures of visual attention during simulated driving. *J Exp Psychol Appl* 2003;9:23-32.
 8. Hancock PA, Lesch M, Simmons L. The distraction effects of phone use during a crucial driving maneuver. *Accid Anal Prev* 2003;35:501-14.
 9. Strayer DL, Drews FA. Profiles in driver distraction: effects of cell phone conversations on younger and older drivers. *Hum Factors* 2004;46:640-9.
 10. Strayer DL, Drews FA, Crouch DJ. A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Hum Factors* 2006;48:381-91.
 11. Reed N, Robbins R. *The effect of text messaging on driver behavior: a simulator study*. Berkshire (UK): Transport Research Laboratory; 2008.
 12. Drews FA, Pasupathi M, Strayer DL. Passenger and cell phone conversations in simulated driving. *J Exp Psychol Appl* 2008;14:392-400.
 13. *Shifting teen attitudes: 2009. State of teen driving*. Northbrook (IL): The Allstate Foundation. Disponible à : www.allstate.com/foundation/teen-driving/Shifting-Teen-Attitudes.aspx (consulté le 3 avril 2010).
 14. Strayer DL, Drews FA. Profiles in driver distraction: effects of cell phone conversations on younger and older drivers. *Hum Factors* 2004;46:640-9.
 15. Laberge-Nadeau C, Maag U, Bellavance F, et al. Wireless telephones and the risk of road crashes. *Accid Anal Prev* 2003;35:649-60.
 16. Redelmeier DA, Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *N Engl J Med* 1997;336:453-8.
 17. McEvoy SP, Stevenson MR, McCartt AT, et al. Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study. *BMJ* 2005;331:428.
 18. Vanlaar W, Simpson HM, Mayhew D, et collab. *Sondage sur la sécurité routière 2006 : La distraction au volant*. Ottawa (Ont.) : Fondation de recherches sur les blessures de la route, 2006.
 19. Burns P, Lecuyer J, Chouinard A. *Observed driver phone use rates in Canada*. Ottawa (ON): Transports Canada, 2008.
 20. Government of Newfoundland and Labrador. *Bill passed to limit cell phone use by drivers*. 20 décembre 2002. Disponible à : www.releases.gov.nl.ca/releases/2002/gsl/1220n03.htm (consulté le 14 octobre 2009).
 21. William M. *Legislative summary: cell phones and other driving distractions*. Toronto (Ont.): Workplace Environment Health & Safety Reporter; 2008. p. 2675.
 22. Government of Nova Scotia. *Legislation prohibits using handheld cellphones while driving*. 21 février 2008. Disponible à : www.gov.ns.ca/news/details.asp?id=20080221003 (consulté le 15 octobre 2009).
 23. *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'incapacité*. Québec (QC) : Transports Québec; 2007. Disponible à : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/securite_routiere/projet_loi_42_csr (consulté le 15 octobre 2009).
 24. Gouvernement de l'Ontario. L'interdiction des téléphones cellulaires en vigueur en octobre. 2009 septembre 30. Disponible à : <http://news.ontario.ca/mto/fr/2009/09/linterdiction-des-telephones-cellulaires-en-vigueur-en-octobre.html> (consulté le 18 octobre 2009).
 25. Gouvernement de l'Ontario. À propos de la Loi de 2008 visant à combattre la conduite inattentive et à promouvoir les transports écologiques. 28 octobre 2008. Disponible à : www.news.ontario.ca/mto/fr/2008/10/a-propos-de-la-loide-2008-visant-acombattre-la-conduite-inattentive-et-a-promouvoir-les-transport.html (consulté le 18 octobre 2009).
 26. Gouvernement du Manitoba. Attention – Au volant? Rac crochez. Disponible à : www.gov.mb.ca/seethesigns/index.fr.html (consulté le 3 avril 2010).
 27. *Graduated driver licensing regulations P.E.I. Reg. EC225/07*. Ottawa (Ont.) : Institut canadien d'information juridique; 2007. Disponible à : www.canlii.org/en/pe/laws/regu/pei-reg-ec225-07/latest/pei-reg-ec225-07.html (consulté le 16 octobre 2009).
 28. *MLAs debate reach of cell phone ban on P.E.I. CBC news*, 4 septembre 2008. Disponible à : www.cbc.ca/canada/prince-edwardisland/story/2008/09/04/pe-cellphone-driving.html (consulté le 15 octobre 2009).
 29. Government of Saskatchewan. *Government passes cell phone legislation*. 25 novembre 2009. Disponible à : www.gov.sk.ca/news?newsId=2fb0a99b-4e33-4b12-ab8e-ad6d32a11958 (consulté le 3 avril 2010).
 30. Shearon K. *B.C. to ban cell phone use by drivers. The Province*, 27 août 2009. Disponible à : www2.canada.com/theprovince/news/story.html?id=812df75a-f52c-4e30-b748-754f3f5_d2956 (consulté le 5 avril 2010).
 31. British Columbia Government. *Final countdown to cell phone ban while driving*. 21 décembre 2009. Disponible à : www2.news.gov.bc.ca/news_releases_2009-2013/2009PSSG0044-000783.pdf (consulté le 5 avril 2010).
 32. *Coalition for cell phone free driving*. Disponible à : www.cellphonefreedriving.ca (consulté le 9 octobre 2009).
 33. *Strathcona County first in Alberta to ban cell phone use while driving. CBC news* 29 mai 2009. Disponible à : www.cbc.ca/canada/edmonton/story/2009/05/20/edmonton-strathcona-county-cell-phone-ban.html (consulté le 11 octobre 2009).
 34. Sperber D, Shiell A, Fyie K. The cost-effectiveness of a law banning the use of cellular phones by drivers. [Epub ahead of print]. [PMID: 19764069.]. *Health Econ* 2009; (Sep):17.
 35. Cellular-news. *Countries that ban cell phones while driving*. Disponible à : www.cellular-news.com/car_bans (consulté le 12 octobre 2009).
 36. Ontario Medical Association. *Cellular phone use and driving: a dangerous combination*. Toronto (ON): The Association; 2008.
 37. Governors Highway Safety Association. *Cell phone driving laws*. Disponible à : www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/cell_phone_laws.html (consulté le 3 avril 2010).

Correspondance : Vera Klein, chef de la direction, Association canadienne des médecins d'urgence, 1785, promenade Alta Vista, pièce 104, Ottawa (Ont) K1G 3Y6; téléc. : 613 523-0190; vklein@caep.ca; www.caep.ca