

The Official Newsletter of the Canadian Association of Road Safety Professionals

THE SAFETY NETWORK ***LE RÉSEAU-SÉCURITÉ***

Le bulletin officiel de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière

2014, Issue 2

***A look at injury prevention and the
medical perspective on road safety***

Inside this issue:**Editorial**

Editorial	2
Éditorial	3
Passing the torch...	4
Passer le flambeau...	5
The Child in the Rear Seat of a Motor Vehicle: The Vulnerable Occupant	6
Highlights of CMRSC XXIV Papers	7
Project Gearshift - Driving Change in Canada	9
Projet Virage: piloter le changement au Canada	10
Évaluation d'un projet pilote visant à promouvoir l'utilisation correcte des sièges d'auto pour enfants dans deux régions du Québec	11
Children and Helmet Safety	13
Projet-pilote sur la circulation des aides à la mobilité motorisées	15
A meta-analysis of cognitive screening tools for predicting unsafe driving behaviour	17
CMRSC XXIV Program at a Glance...	19
Le programme en un clin d'oeil	20
Acknowledgements	21
Next Issue	21
Prochain numéro	21

Spring has marked a transition for the Safety Network and its Editorial Board: on behalf of the Canadian Road Safety Youth Committee (CRSYC), I am excited to take over production of the newsletter and look forward to working with the Editorial Board members as their new Chair. I hope to build upon the Safety Network's reputation as a quality publication that offers readily graspable articles for road safety professionals across all disciplines. I also hope to increase the newsletter's presence online through social media and by featuring articles on the CARSP and CRSYC websites.



For those who have never heard of the CRYSC, we are a multidisciplinary group of students and young professionals working across Canada in the field of road safety. Our backgrounds range from engineering, injury prevention, safety programming, outreach, medicine, and psychology. We aim to improve

road safety in Canada and build capacity for the profession by encouraging young people to pursue careers in the field. We plan and participate on already established road safety organizations across the country, including CARSP, the Canadian Global Road Safety Committee, and the Transportation Association of Canada's Road Safety Standing Committee. I have been involved with the CRSYC throughout my civil engineering graduate studies at the University of Manitoba and am currently serving as the 2013-2015 CRSYC Chair.

To coincide with the theme of the upcoming CMRSC – *SaferRoads; Healthier Communities*– the 2014 spring edition of the Safety Network looks at injury prevention and the medical perspective on road safety. Traffic injuries and deaths are a major public health problem in Canada and the leading cause of death for people between 5 and 20 years of age. This issue looks at injury prevention for road users of all ages and includes articles on child car seats, children and helmet use, teen driver safety, accident investigation and a forensic pathologist's perspectives, older drivers, and assistive mobility devices for the elderly. This edition also offers a sneak peak at some of the injury prevention papers that will be presented at the upcoming CMRSC.

I hope you enjoy the spring edition and all those to come. Happy reading and I look forward to seeing you in Vancouver!

Rebecca Peterniak
Canadian Road Safety Youth Committee
University of Manitoba Transport Information Group



Éditorial

Le printemps a marqué une transition pour Le Réseau-Sécurité et son comité éditorial. Au nom du Comité canadien de la jeunesse pour la sécurité routière (CCJSR), je suis enthousiaste de prendre en charge la production du bulletin et de travailler, en tant que nouvelle présidente, avec les membres du comité éditorial. J'espère parvenir à conserver la bonne réputation du Réseau-Sécurité, soit celle d'une publication de qualité qui offre des articles facilement compréhensibles pour tous les professionnels de la sécurité routière issus de diverses disciplines. En outre, j'espère augmenter la présence en ligne du bulletin par les médias sociaux et par la publication d'articles dans les sites Internet de l'ACPSE et du CCJSR.

Pour ceux qui n'ont jamais entendu parler du CCJSR, nous sommes un groupe multidisciplinaire d'étudiants et de jeunes professionnels qui travaillent partout au Canada dans le domaine de la sécurité routière. Vous trouverez parmi nos disciplines : l'ingénierie, la prévention des blessures, la programmation de la sécurité, l'action sociale, la médecine et la psychologie. Notre but est d'améliorer la sécurité routière au Canada et de renforcer l'attrait pour cette profession en encourageant les jeunes à poursuivre une carrière dans ce domaine. Nous participons à des organisations de sécurité routière déjà établies à travers le pays, y compris l'ACPSE, le Comité canadien pour la sécurité routière mondiale et le Comité permanent de la sécurité routière de l'Association des transports du Canada. Tout au long de mes études supérieures en génie civil à l'Université du Manitoba, j'ai été impliquée avec le CCJSR, dont je suis actuellement la présidente pour la période 2013-2015.

Pour être en harmonie avec le thème de la CCMSR 2014 – Des routes plus sécuritaires : des communautés plus saines – l'édition printemps 2014 du bulletin aborde la prévention des blessures et la perspective médicale de la sécurité routière. Les blessures et les décès liés aux accidents de la route représentent un problème majeur de santé publique au Canada et sont la principale cause de décès chez les personnes âgées entre 5 et 20 ans. Cette édition met l'accent sur la prévention des blessures chez les usagers de la route de tous âges, y compris des articles sur les sièges d'auto pour enfants, le port du casque chez les enfants, les jeunes conducteurs et la conduite sécuritaire, les enquêtes sur les accidents de la route et les perspectives de la médecine légale, les conducteurs âgés, et les dispositifs d'assistance pour la mobilité des personnes âgées. Cette édition offre également un avant-goût de quelques articles traitant de la prévention de blessures qui seront présentés lors de la prochaine CCMSR.

J'espère que vous apprécierez cette édition, de même que toutes les éditions à venir. Bonne lecture et en souhaitant vous voir à Vancouver !

Rebecca Peterniak
Comité canadien de la jeunesse pour la sécurité routière
University of Manitoba Transport Information Group

Des nouveaux membres du CCJSR sont les bienvenus et nous sommes toujours heureux de partager de l'information sur notre site

www.youthroadsafety.ca

et sur notre compte

Twitter

@CanRoadSafetyYC.



CRSYC | CCJSR

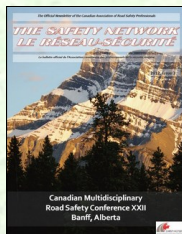
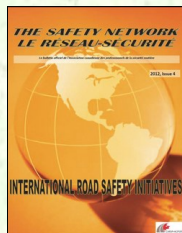
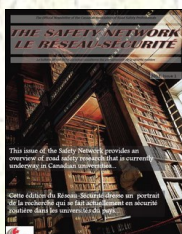
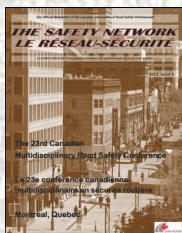
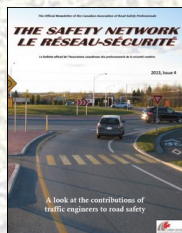
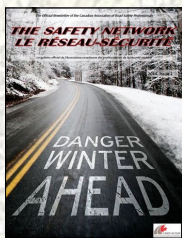
CRSYC welcomes new members and are always happy to share information through our website

(www.youthroadsafety.ca

[/crsyc/](https://twitter.com/crsyc/)) and Twitter

account

@CanRoadSafetyYC.



Passing the torch...

After five years, fifteen issues, hundreds of pages, and countless hours of desktop publishing, Jeff Suggett, Editor of The Safety Network, has decided to hand over his blue pencil to a new recruit. Consequently, this issue of our newsletter sees Rebecca Peterniak in charge of production and heading up the Editorial Board.

Those of you who have enjoyed the most recent issues of the newsletter, and especially those who have appreciated the aesthetics of the cover pages, and the complexities of the internal layout of these publications, should join with the members of the Editorial Board in thanking Jeff for his incredible level of effort over the years.

The Association also owes Jeff a specific debt of gratitude for reviving the newsletter after a brief period in which no new issues were published. In 2010, having completed his term as CARSP President, Jeff undertook to restart publication. He sought additional volunteers for an Editorial Board at June's CMRSC, and re-launched the newsletter with a 38-page issue in July!

Following in the traditions of past editors, Jeff has striven to improve the appearance of our newsletter, as well as both the quality and variety of the content. The results, as exemplified by the various newsletters published over the years, speak for themselves.

However, what may not be obvious to those not directly involved with the newsletter is the level of effort going on "behind-the-scenes". While Jeff had the members of the Editorial Board to assist in the various publication tasks, he also had to actively manage this team of individuals, chairing tele-conferences, reminding people by E-mail of important deadlines, and frequently having to identify potential themes for future issues.

With a diverse band of experts - strong-willed individuals with definite opinions about traffic safety content - the use of that blue pencil was perhaps the least of Jeff's worries! Nevertheless, the fact that six of the initial group of nine members of the Editorial Board continue to serve in this capacity, speaks volumes about the quality of leadership that Jeff has provided over the years.

So, on behalf of all CARSP members, the Editorial Board would like to express our gratitude to Jeff for a job very well done!



Passer le flambeau...

Après cinq années, quinze numéros, des centaines de pages et un nombre incalculable d'heures consacrées à la microédition, Jeff Suggett, rédacteur en chef du Bulletin Réseau-Sécurité, a décidé de donner son « crayon de correcteur » à une nouvelle recrue. Par conséquent, ce numéro de notre bulletin est le premier pris en charge par Rebecca Peterniak qui en assurera dorénavant la production et dirigera le comité de rédaction.

Ceux d'entre vous qui ont parcouru avec intérêt les plus récents numéros du bulletin, et en particulier ceux qui ont apprécié l'esthétique des pages couvertures et la complexité de la mise en page de ces numéros, devraient se joindre aux membres du comité de rédaction afin de remercier Jeff pour son travail acharné au cours des dernières années.

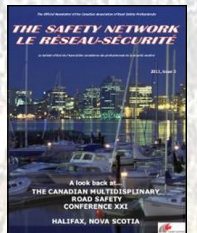
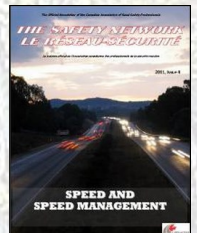
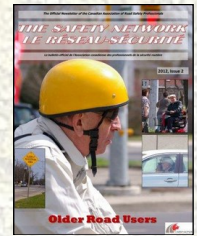
L'Association a aussi envers Jeff une dette et lui exprime sa reconnaissance pour avoir fait renaître le bulletin après une brève période au cours de laquelle aucun nouveau numéro n'avait été publié. En 2010, après avoir terminé son mandat de président de l'ACPSPER, Jeff s'est engagé à redémarrer la publication. En juin, lors de la CCMSR, il s'est mis à la recherche de bénévoles supplémentaires afin de former un comité de rédaction et, le mois suivant, il a fait paraître un nouveau numéro du bulletin d'une longueur de 38 pages!

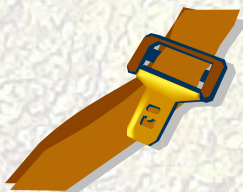
Suivant les traces des rédacteurs en chef précédents, Jeff s'est efforcé d'améliorer l'aspect de notre bulletin ainsi que la qualité et la variété du contenu. Les résultats, comme en témoignent les nombreux bulletins publiés au fil des ans, parlent d'eux mêmes.

Toutefois, ce qui peut échapper à ceux qui n'ont pas participé directement au bulletin ou à sa rédaction, c'est la quantité d'efforts et de travail qui se passe « en coulisse ». S'il est vrai que Jeff reçoit l'aide des membres du comité de rédaction pour les différentes tâches en lien avec l'écriture et la publication du bulletin, il doit aussi gérer avec enthousiasme cette équipe de personnes, assurer la présidence des conférences téléphoniques, envoyer des courriels afin de rappeler les échéances importantes et, fréquemment, identifier les thèmes potentiels pour les prochains numéros.

Avec cette bande diversifiée d'experts – des individus volontaires ayant des opinions bien arrêtées sur le thème de la sécurité routière – l'utilisation de son « crayon de correcteur » était probablement le moindre des soucis de Jeff! Néanmoins, le fait que six des neuf membres d'origine de l'actuel comité de rédaction continuent d'agir à ce titre en dit long sur la qualité du leadership dont a fait preuve Jeff au fil des ans.

Aussi, au nom de tous les membres de l'ACPSPER, le comité de rédaction souhaite exprimer sa reconnaissance à Jeff pour son travail exceptionnel!





This study revealed that children were more likely to have severe head injuries associated with middle seating, side-impact crashes, and a lack of age-appropriate restraints.

The Child in the Rear Seat of a Motor Vehicle: The Vulnerable Occupant

Résumé: Les blessures causées par des accidents de la route représentent un problème de santé publique dans le monde entier. Elles sont particulièrement importantes dans l'apparition de la morbidité et de la mortalité chez les enfants et les adolescents. Malgré les progrès réalisés dans les dispositifs de retenue pour les enfants assis sur la banquette arrière du véhicule, il y a un manque d'information concernant l'efficacité de la protection des occupants assis sur le siège arrière du véhicule ainsi que sur les autres mesures visant à réduire les blessures. Les initiatives de recherches menés à l'université Western visent à résoudre ce problème.

The recognition and understanding of injury patterns and their mechanisms are essential in any trauma-based medical practice. The Motor Vehicle Safety (MOVES) Research Team funded by Transport Canada has gained considerable knowledge in studying injuries sustained in motor vehicle collisions. Our recent focus is on children injured while seated in the rear compartment of motor vehicles.

The rear occupant compartment has long been considered the safest for children; however, protection in this area of the vehicle has lagged behind safety features for front occupants. Supported by an AUTO 21 grant, and utilizing the database of the Office of the Chief Coroner for Ontario, we are currently analyzing the association of head and cervical spine injuries in children fatally injured while seated in the rear compartment.



Severe head injury to children is often associated with side impacts

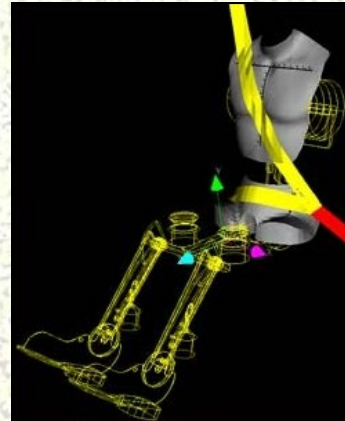
MOVES has collaborated with Southwestern Collision Analysis, the London Health Sciences Centre Trauma program, Human Environments Analysis Laboratory at Western University, and Transport Canada in conducting a retrospective study of children severely injured while seated as rear occupants. [1] This study revealed that

(Continued on page 7)

(Continued from page 6)

children were more likely to have severe head injuries associated with middle seating, side-impact crashes, and a lack of age-appropriate restraints. Adolescents were more likely to have severe abdominal injuries associated with the use of lap-shoulder belts, single-vehicle motor vehicle collisions, and vehicle extrication.

Our current collaborative project will prospectively study this issue. A multidisciplinary approach will integrate and analyze real world crash investigation information from the collision scene, vehicle inspection and the injury data. Our goal is to reduce pediatric rear occupant injuries, deaths, disabilities and the resulting substantial personal and economic costs associated with crashes.



Proper seat belt positioning is critical

Michael J. Shkrum, M.D.

Department of Pathology and Laboratory Medicine, London Health Sciences Centre

**Director, Motor Vehicle Safety (MOVES) Research Team,
Schulich School of Medicine and Dentistry, Western University**

Highlights of CMRSC XXIV Papers

Résumé: Le programme de la prochaine Conférence canadienne multidisciplinaire en sécurité routière, qui aura lieu à Vancouver, est maintenant dévoilé et il se révèle à la fois passionnant et diversifié. Vous vous intéressez à la sécurité routière dans la Fédération de Russie, à la distraction au volant, à la pratique de la moto au Nigéria, aux modèles de prévision des accidents, à la conduite sous l'influence de la drogue au Canada ou encore aux examens de conduite dans les Territoires-du-Nord-Ouest – eh bien tous ces sujets sont au programme de la conférence.

The upcoming Canadian Multi-disciplinary Road Safety Conference in Vancouver is ready to deliver an exciting and diverse line-up for you! Whether you're looking for information on safe driving in the Russian Federation, distracted drivers, motorcycling in Nigeria, crash prediction models, drugs & driving in Canada, the effects of oversized tires, red-walking on the Pan American highway, autonomous vehicles, or driver testing in the Northwest Territories – the conference agenda has it covered.

(Continued on page 8)





(Continued from page 7)

Here is a snapshot of some of the topics that will be delivered by international road safety subject matter experts.

Medically at Risk Driving

- PTSD following a motor vehicle crash - using a driving simulator to treat post-traumatic stress disorder (a case study)
- exploring aging and obesity
- ADHD (attention deficit hyperactivity disorder)

Helping Drivers Drive Better

- bridge building – using cultural brokers to enhance road safety of newcomers
- roadway police justice – making road-ragers become happier drivers
- pavement retro-reflectivity in Costa Rica

Motorcycle Safety

- New Zealand and Nigeria offer two very interesting perspectives

Traffic Injury Patterns & Trends

- injuries related to off-road vehicles
- ambulance service data used for road trauma surveillance

Work-Related Road Safety

- emergency vehicle crashes in Quebec
- backing skills on a semi-trailer – an evaluation of blended simulator-based and in-truck training

School-Related Road Safety

- creating a culture of traffic safety with all members of a school community
- school safety review perspectives from British Columbia and Manitoba

Multi-modal:

- commuter bicycle pilot program from the City of Red Deer
- red walking on the Pan American highway

Plenary sessions and panel discussions offer insightful global perspectives on a variety of additional topics.

Please join us at CMRSC in Vancouver, June 1-4, 2014

Don't miss out, [register](#) today! www.cmrsc.ca

Elizabeth Heinz
Insurance Corporation of British Columbia

Project Gearshift - Driving Change in Canada

Teen driver safety is a huge issue in Canada—while young people only make up 13% of licensed drivers, they account for approximately one quarter of all road-related injuries and fatalities. Teenagers are known to demonstrate increased risk taking behavior, particularly related to driving. Most of these injuries and deaths can be prevented; Project Gearshift is all about driving that change.

Parachute's Project Gearshift is a national awareness campaign focused on teen driver safety in Canada. A key focus of Project Gearshift 2014 is working towards the federal recognition of National Teen Driver Safety Week (NTDSW). Scheduled to take place on October 19-25, 2014, the federal recognition of National Teen Driver Safety Week in Canada would coincide with National Teen Driver Safety Week in the United States. The purpose of NTDSW is to raise awareness and seek solutions to unnecessary teen deaths on the road through community and youth engagement. Visit www.projectgearshift.ca to learn more and get involved!

Two key components of Project Gearshift include the Project Gearshift Task Force and Project Gearshift Ambassadors.

Project Gearshift Task Force is currently made up of 25 key leaders in road and teen driver safety across Canada. Members participate in quarterly meetings with the purpose of encouraging collaboration and increasing focus on this important issue. This year, the main priority is to bring about federal recognition of National Teen Driver Safety Week in Canada. In order to raise awareness and demonstrate sufficient public demand, the Task Force members will be called upon to engage their networks in support of the work being done for NTDSW.

The Ambassadors work to engage community members of all ages from across Canada, dedicated to driving change around teen driver safety in their own communities. These individuals have committed to work with peers, community members and organizations in their regions to raise awareness on the work of Project Gearshift. Ambassadors can be students, public health and emergency service providers, parents, teachers or community leaders – anyone who wants to play a leadership role in planning for National Teen Driver Safety Week.

Project Gearshift is a program of Parachute; a national, charitable organization that is bringing attention to the issue of preventable injury and helping Canadians reduce their risks of injury. Our vision is an injury-free Canada, with Canadians living long lives to the fullest. Visit www.parachutecanada.org to learn more.

Beth Culotta
Parachute

Parachute's Project Gearshift is a national awareness campaign focused on teen driver safety in Canada.



Visit
www.projectgearshift.ca to learn more and get involved!

Projet Virage: piloter le changement au Canada

La sécurité des jeunes conducteurs est un enjeu important au Canada. Bien que les jeunes ne constituent que 13 % des titulaires d'un permis de conduire, ils représentent environ le quart de l'ensemble des blessures et des décès sur les routes. Les jeunes sont reconnus pour adopter un comportement qui favorise une plus grande prise de risque, en particulier en ce qui a trait à la conduite automobile. La plupart de ces blessures et de ces décès peuvent être évités. Le Projet Virage vise à favoriser ce changement.

Le Projet Virage, orchestré par Parachute, est une campagne nationale de sensibilisation axée sur la sécurité des jeunes conducteurs au Canada. L'un des éléments clés du Projet Virage 2014 consiste en l'obtention de la reconnaissance du gouvernement fédéral de la National Teen Driver Safety Week (NTDSW). La reconnaissance de la part du fédéral de cette semaine, prévue du 19 au 25 octobre 2014, ferait en sorte que l'événement au Canada coïnciderait avec la National Teen Driver Safety Week aux États-Unis. Le but de la NTDSW est de se servir de l'engagement de la communauté ainsi que celui des jeunes afin d'augmenter la sensibilisation et de trouver des solutions aux décès routiers inutiles des jeunes. Visitez le <http://www.projectgearshift.ca/frn/> afin d'en savoir plus et de vous impliquer.

Le groupe de travail du projet Virage et les Ambassadeurs du projet Virage sont deux éléments importants de ce projet.

Le groupe de travail du projet Virage est actuellement composé de 25 dirigeants importants liés au domaine de la sécurité routière et des jeunes conducteurs. Provenant de partout au Canada, les membres participent à des réunions trimestrielles avec pour objectif d'encourager la collaboration et de faire en sorte que l'accent soit davantage mis sur cet important problème. Cette année, la priorité est d'amener le gouvernement fédéral à reconnaître la National Teen Driver Safety Week au Canada. Dans le but de sensibiliser et de faire la preuve d'une demande suffisante de la population, les membres du groupe de travail seront appelés à mobiliser leur réseau en appui au travail accompli pour la NTDSW.

Les Ambassadeurs travaillent quant à eux à faire participer des gens, de tous âges et de partout au Canada, qui se donnent pour objectif de changer les choses en matière de sécurité routière chez les jeunes dans leurs communautés. Ces personnes se sont engagées à travailler avec leurs pairs, les membres de la communauté ainsi que les organisations de leurs régions afin de faire connaître le projet Virage. Les Ambassadeurs sont des étudiants, des personnes travaillant dans le domaine de la santé ou des services d'urgence, des parents, des enseignants,

(Continued on page 11)



Le Projet Virage, orchestré par Parachute, est une campagne nationale de sensibilisation axée sur la sécurité des jeunes conducteurs au Canada.

(Continued from page 10)

des leaders de la communauté – toute personne qui souhaite jouer un rôle dans l'organisation de la National Teen Driver Safety Week.

Le Projet Virage est une initiative de Parachute, un organisme national de bienfaisance qui attire l'attention sur la question des blessures évitables et aide ainsi les Canadiens à réduire les risques de blessures. Notre vision est un Canada sans blessure, avec des Canadiens ayant une longue vie bien remplie. Pour en savoir davantage, visitez le www.parachutecanada.org.

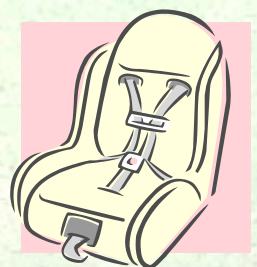
Beth Culotta
Parachute

Visitez le
<http://www.projectgearshift.ca/frn/> afin
d'en savoir plus et
de vous impliquer.

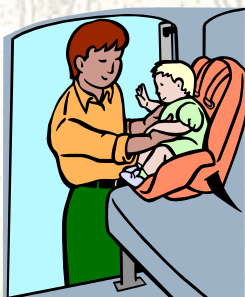
Évaluation d'un projet pilote visant à promouvoir l'utilisation correcte des sièges d'auto pour enfants dans deux régions du Québec

Abstract: A pilot project in two regions in Quebec helped to identify major gaps in knowledge among parents about child seat installation and usage. The project proved effective in reaching parents throughout a continuous activity program, covering all stages from pregnancy to the full autonomy of a child buckling up alone, in order to improve the correct use of child car seat and avoid premature graduation to safety belt. Problems such as transitioning prematurely from using a booster seat to the safety belt were highlighted and improvements to the Highway Safety Code were suggested accordingly.

Le présent article fait état des principaux résultats de l'évaluation d'un programme implanté dans deux régions du Québec, par le biais d'un projet pilote, afin d'améliorer le taux d'utilisation correcte des sièges d'auto pour enfants (Burigusa et al., 2014). Ce programme propose un continuum d'activités intégré permettant de rejoindre les parents et leurs enfants à des moments clés dans divers lieux d'intervention, depuis la grossesse jusqu'au moment où l'enfant peut être installé correctement avec la ceinture de sécurité seule. Dans l'ensemble, les activités de ce programme permettent de cibler les principales lacunes identifiées lors des enquêtes d'observation menées au Québec concernant l'utilisation des sièges d'auto pour enfants.

(Continued on page 12)

Cette évaluation démontre que le programme implanté dans le cadre de ce projet pilote a le potentiel d'augmenter le taux d'utilisation correcte des sièges d'autos pour enfants (efficacité théorique).



Il est recommandé d'implanter ce programme à l'échelle du Québec afin de maintenir et possiblement augmenter les taux actuels d'utilisation des sièges d'auto auprès des nouvelles cohortes d'enfants.

(Continued from page 11)



Évaluation d'un projet pilote visant à promouvoir l'utilisation correcte des sièges d'auto pour enfants dans deux régions du Québec

INSTITUT NATIONAL
DE SANTÉ PUBLIQUE
DU QUÉBEC

Québec

Cette évaluation démontre que le programme implanté dans le cadre de ce projet pilote a le potentiel d'augmenter le taux d'utilisation correcte des sièges d'autos pour enfants (efficacité théorique), qu'il est implantable dans les divers lieux d'intervention visés, et qu'il permet d'améliorer les connaissances des parents concernant les conditions requises pour qu'un enfant puisse utiliser correctement une ceinture de sécurité (dos appuyé au dossier, genoux pliés au bout du siège, baudrier ajusté au milieu de l'épaule et ceinture abdominale appuyée sur les hanches). Le respect de ces conditions est essentiel pour éviter le passage prématuré du siège d'appoint vers la ceinture de sécurité (usage

prématuré de la ceinture de sécurité). Fait à noter, ces conditions sont rarement présentes chez les enfants mesurant moins de 74 centimètres en position assise.

Pour ces raisons, il est recommandé d'implanter ce programme à l'échelle du Québec afin de maintenir et possiblement augmenter les taux actuels d'utilisation des sièges d'auto auprès des nouvelles cohortes d'enfants. Il est recommandé de réaliser les interventions visant à prévenir l'usage prématuré de la ceinture de sécurité dès la maternelle et même un peu plus tôt, soit avant que ce comportement à risque ne devienne la norme. Il est également recommandé d'amender le Code de la sécurité routière du Québec (CSR), afin de permettre l'utilisation de la ceinture seule uniquement au moment où les conditions requises pour utiliser ce type de dispositif sont présentes, soit lorsque les enfants mesurent au moins 74 cm en position assise (présentement, le CSR permet l'usage de la ceinture seule dès qu'un enfant mesure 63 cm).

Michel Lavoie, Pierre Maurice & Guillaume Burigusa
Institut national de santé publique du Québec

Références

Burigusa G., Lavoie M., Maurice P., Turmel É. (2013). Évaluation d'un projet pilote visant à promouvoir l'utilisation correcte des sièges d'auto pour enfants dans deux régions du Québec. Institut National de santé publique du Québec, 172 p.

http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1748_EvalProjetPiloteUtiliCorrectSiegesAutoEnfants2RegionsQc.pdf

Children and Helmet Safety



Wearing the right helmet for the activity and making sure it fits properly is a child's best protection against serious head and brain injuries while on their wheels.

Résumé: Avec le retour du printemps et des beaux jours, de nombreux enfants sortiront à nouveau dehors pour s'adonner à leurs activités "sur roues" - vélo, planche à roulettes, patins à roues alignées et scooter. C'est donc une bonne occasion pour rappeler aux familles l'importance du port de casque.

La façon dont les enfants voient le monde, évaluent les risques et contrôlent leur corps est différente de celle d'un adulte. Tout cela fait partie d'un développement sain mais, parfois, ces différences font en sorte que les enfants sont plus à risque de se blesser. Child Safety Link (CSL) est un programme de prévention des blessures chez les enfants basé au centre de soins de santé IWK à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Notre mission est de réduire l'incidence et la gravité des blessures non intentionnelles chez les enfants et les jeunes en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard. CSL collabore avec les professionnels spécialistes en soutien des familles et avec les groupes communautaires dans plusieurs domaines prioritaires, y compris le port sécuritaire du casque.

Porter le casque adéquat pour une activité spécifique et s'assurer qu'il est attaché correctement, c'est la meilleure protection d'un enfant contre les blessures graves à la tête et au cerveau lorsqu'il roule. Pour en savoir plus sur CSL et pour plus d'informations sur le port sécuritaire du casque, consultez notre site Web www.childsafetylink.ca.



There are activities all through the year where a helmet should be worn to protect your head from injury. As the weather starts getting warmer, many children will be getting back outside to enjoy their wheeled activities – their bikes, skateboards, in-line skates and scooters, and this provides a good opportunity to remind families of the importance of helmet safety.

The way children see the world, evaluate risk, and control their bodies is different than an adult. This is all part of healthy development but sometimes these differences put children at greater risk for injury. Wearing the right helmet for the activity and making sure it fits properly is a child's best protection against serious head and brain injuries while on their wheels.

(Continued on page 14)





Child Safety Link (CSL) is a child and youth injury prevention program located at the IWK Health Centre in Halifax Nova Scotia. To learn more about Child Safety Link and for more information on helmet safety, check out our website at www.childsafetylink.ca.

(Continued from page 13)

Child Safety Link (CSL) is a child and youth injury prevention program located at the IWK Health Centre in Halifax Nova Scotia. Our mission is to reduce the incidence and severity of unintentional injury to children and youth in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island. CSL collaborates with family support professionals and community groups on several priority areas, including helmet safety.

Child Safety Link has several key messages to share that can help you promote helmet safety this spring and summer season:



- Children are more likely to wear a helmet when they are with a parent or guardian. This positive influence increases when the parent or guardian is also wearing a helmet.
- Make sure you wear the right helmet during all wheeled activities. For example, in Nova Scotia it's the law for everyone to wear a helmet when they are biking, in-line skating, skateboarding, or riding a scooter.
- Different helmets offer the best protection for different activities.
- Choose a skateboard helmet for skateboarding or in-line skating. Skateboard helmets are good for more than one impact.
- Choose a bike helmet for biking and scootering. Bike helmets are only good for one impact.
- Ensure all your helmets meet safety standards. Some standards you may find are CSA, ASTM, Snell or CPSC.
- A helmet that fits should be nice and snug, have two fingers distance above the eyebrow to the helmet; the straps should form a "V" under the ears and one finger space between the chin and the strap when the strap is buckled.
- Never alter a helmet. Do not shave or cut the foam, or use stickers.
- A helmet that is damaged or more than 5 years old should be replaced.

To learn more about Child Safety Link and for more information on helmet safety, check out our website at www.childsafetylink.ca.

Jennifer Russell
Child Safety Link

Projet-pilote sur la circulation des aides à la mobilité motorisées

Abstract: A pilot-project is underway in Quebec to evaluate the mobility and safety effects of a new legal framework to be introduced for defining the status of, and roadway rules for, assistive mobility devices such as motorized wheelchairs, three- and four-wheeled scooters. Car drivers, cyclists and pedestrians as well as mobility device users were surveyed, and the latter also participated in a GPS-video data collection effort.

Au Canada, les utilisateurs de fauteuil roulant motorisé sont considérés comme des piétons, mais qu'en est-il des triporteurs et des quadriporteurs ? Suite à une recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière et d'un Avis de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ, 2011), le Ministère des Transports du Québec devrait bientôt publier un arrêté ministériel modifiant le Code de la sécurité routière. Cet arrêté, avec un statut et des règles de circulation propres aux aides à la mobilité motorisées (AMM), s'inspirera des discussions en table ronde impliquant le MTQ et plusieurs organismes : Ministère de la Santé et des Services sociaux, Société de l'assurance automobile du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, Sûreté du Québec, Corps policiers indépendants (SPVM, ADPQ), et les Villes de Montréal et Victoriaville.

Le projet-pilote, réalisé par l'INSPQ et le Département de géomatique appliquée de l'Université de Sherbrooke, vise à évaluer les effets de l'arrêté sur la pratique et la sécurité pour tous les usagers. En 2011, des interviews ont été réalisées auprès de 622 automobilistes, cyclistes, piétons et utilisateurs d'AMM pour dresser un profil des perceptions. En 2012, 64 utilisateurs d'AMM ont accepté d'équiper leur appareil d'une caméra vidéo GPS, afin de capter les parcours quotidiens effectués sur les réseaux routier, cyclable et piétonnier, ainsi que les difficultés rencontrées. À des fins de comparaison, une deuxième collecte aura lieu après l'arrêté.

(Continued on page 16)



Le projet-pilote, réalisé par l'INSPQ et le Département de géomatique appliquée de l'Université de Sherbrooke, vise à évaluer les effets de l'arrêté sur la pratique et la sécurité pour tous les usagers.



(Continued from page 15)

Parmi les constats, les utilisateurs d'AMM adaptent leur vitesse lorsqu'ils circulent sur des infrastructures piétonnières (moyenne de 6 km/h), en allant moins rapidement que sur la chaussée ou les voies cyclables (moyenne de 9 km/h). Les trottoirs, même accessibles, sont souvent évités. Leur



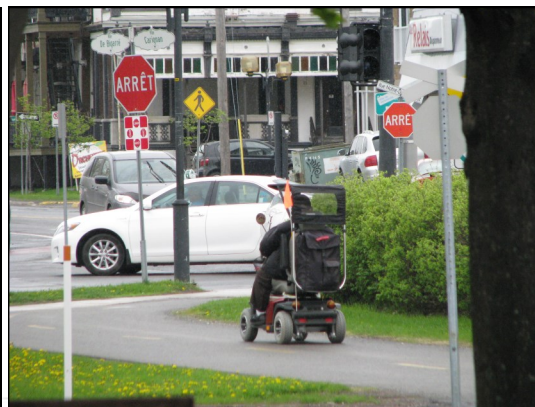
mauvais état et leur localisation problématique (ex. d'un seul côté de la rue) sont en cause, mais plus de la moitié du temps, ils sont ignorés en raison des dénivelés importants, des bateaux pavés qui augmentent le risque de chute, et surtout, en raison des joints esthétiques qui, à forte fréquence, créent des maux de dos. Les pistes cyclables sont privilégiées, d'ailleurs tous les intervenants questionnés en 2011, incluant les cyclistes, étaient d'accord pour autoriser les AMM sur les voies cyclables. Puisque dans la majorité des villes les trottoirs sont absents, et qu'il n'y a pas d'alternative sécuritaire, les utilisateurs d'AMM n'ont d'autre choix que de circuler sur la chaussée. Donc pour préserver au maximum l'autonomie des personnes présentant des incapacités à la marche, le cadre légal devrait permettre aux utilisateurs d'AMM d'emprunter la bordure droite de la chaussée, en plus du trottoir et des voies cyclables.

Pour de plus amples informations, prière de contacter Jean-François Bruneau à : jean-francois.bruneau@usherbrooke.ca

Jean-François Bruneau^{1,2}
Pierre Maurice²

¹ : Département de géomatique appliquée de l'Université de Sherbrooke

² : Institut national de santé publique du Québec



Donc pour préserver au maximum l'autonomie des personnes présentant des incapacités à la marche, le cadre légal devrait permettre aux utilisateurs d'AMM d'emprunter la bordure droite de la chaussée, en plus du trottoir et des voies cyclables.



Références

Bruneau, J.-F., Maurice, P., et Quinones, M. (2013) La perception des usagers de la voie publique du statut et des règles de circulation applicables aux aides à la mobilité motorisées. *Rech. Transp. Secur.* 29:295-312.

Bruneau, J.-F., Crevier, G., et Maurice, P. (2013) Circulation en conditions réelles des aides à la mobilité motorisées. 23^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, Montréal, Québec, 26-29 mai 2013.

Bruneau, J.-F., Maurice, P., et Lavoie, M. (2011) Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier. INSPQ, Direction du développement des individus et des communautés.



A meta-analysis of cognitive screening tools for predicting unsafe driving behaviour

Résumé: La Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada (FRBR) a effectué une méta-analyse sur les outils cognitifs de dépistage pour identifier les troubles cognitifs qui correspondent à la tâche de conduite chez les conducteurs âgés. L'objectif de cette étude était de résumer la recherche à propos de la valeur prédictive de ces outils. Cet article donne un bref aperçu du contexte, des méthodes et des résultats de cette étude.

Older drivers, in Canada and elsewhere, are at an increased risk of suffering from late-life cognitive impairment and dementia. With Canada's seniors representing the fastest growing population group in Canada, there are now more elderly drivers on the road than ever before. This is why it is important to understand the issues that elderly drivers face, as there is the potential for certain cognitive, physical, and mental diseases to impair the ability to drive. Existing research shows that screening outcomes of a number of commonly used cognitive screening tools are known to

(Continued on page 18)

...it is important to understand the issues that elderly drivers face, as there is the potential for certain cognitive, physical, and mental diseases to impair the ability to drive.





...when cognitive screening tools predict a driver is unsafe, chances that this driver will indeed exhibit unsafe driving behaviours are nearly doubled.

(Continued from page 17)

have association with on-road driving ability, driving problems, and increased crash risk. Unfortunately, although several cognitive screening tools exist to evaluate senior drivers, there is still no single tool that can be used to identify an unfit driver with great certainty.

Because there is limited knowledge about the predictive value of cognitive screening tests in relation to crash risk, the objective of this study was to conduct a meta-analysis of existing research related to this area. Additionally, this study was proposed to inform the selection of a cognitive screening tool for use in the Ministry of Transportation, Ontario's (MTO) 80 and Above License Renewal Program, a program requiring drivers to go through a biennial license renewal cycle once they turn 80 years of age.

A systematic review of existing literature was conducted, with a final sample of 15 evaluation outcomes from about 10 different tools that were included in the analysis. Multiple techniques were used to evaluate the data, including random effects modeling, meta-regression analysis and tests for bias, including publication bias. Finally, a multilevel meta-regression model was used to account for dependence of evaluation outcomes coming out of the same study.

A small to medium-sized significant pooled effect of 1.94 was found, indicating that when cognitive screening tools predict a driver is unsafe, chances that this driver will indeed exhibit unsafe driving behaviours are nearly doubled. Results, however, only provide partial evidence to inform the selection of cognitive screening tools, as it was not possible to unequivocally identify which tool performed best.

The study can be obtained at no cost from www.tirf.ca

Ward Vanlaar
Traffic Injury Foundation

TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION

A META-ANALYSIS OF COGNITIVE SCREENING TOOLS FOR DRIVERS AGED 80 AND OVER

TIRF

The knowledge source for safe driving

View the report directly at <http://bit.ly/QMrato>

CMRSC XXIV Program at a Glance...



Sunday, June 1, 2014

Long Short Walk facilitated by the *Canadian Road Safety Youth Committee*
Welcoming Reception / Trade Show Exhibition Open

Monday, June 2, 2014

Opening Ceremonies/Welcoming Remarks: Ms. Mavis Johnson and Dr. Ian Pike, *Co-Chairs*

Plenary Speaker: Dr Richard Stanwick, *Chief Medical Health Officer, Vancouver Island Health Authority*

Panel Discussion I: *The Evolving Role of the Health Community in Road Safety*

Paper Sessions

CARSP Luncheon / Annual General Meeting

Paper Sessions

The Future of Road Safety: *Networking Event*

Tuesday, June 3, 2014

Welcoming Remarks: Ms. Mavis Johnson and Dr. Ian Pike, *Co-Chairs*

Plenary Session: UN Decade of Action for Road Safety/Make Roads Safe
Campaign for Global Road Safety: Dr. Bella Dinh-Zarr, *North American Director, Make Roads Safe Campaign for Global Road Safety*

Panel Discussion II: *Global Road Safety*

Lunch

Recent Revisions to Canada's Motor Vehicle Act

Paper Sessions

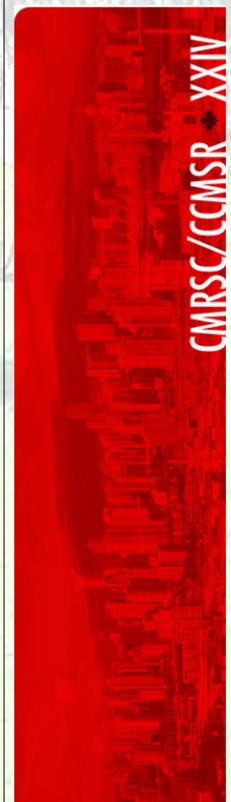
Networking and Awards Banquet

Wednesday, June 4, 2014

Paper Sessions

Panel Session III: *Automated Vehicles: How Close are we? What are the Pros and Cons?*

Experts' Summaries and Calls to Action – Closing Comments





Le programme en un clin d'oeil

Dimanche 1 juin 2014

« Longue petite marche » organisée par le *Comité canadien de la jeunesse pour la sécurité routière*

Réception de bienvenue / Ouverture du salon des exposants

Lundi 2 juin 2014

Cérémonie d'ouverture / Mot de bienvenue: Mme Mavis Johnson et D^r Ian Pike, *Coprésidents*

Conférencier invité: D^r Richard Stanwick, Médecin en chef du service de santé, *Vancouver Island Health Authority*

Discussion entre experts I: *L'évolution du rôle de la santé communautaire en sécurité routière*

Présentations d'articles

Dîner ACPSER / Assemblée générale annuelle

Présentations d'articles

L'avenir de la sécurité routière: *Activité de réseautage*

Mardi 3 juin 2014

Mot de bienvenue: Mme Mavis Johnson et D^r Ian Pike, *Coprésidents*

Session plénière - Décennie d'actions pour la sécurité routière des Nations Unies / Pour des routes sûres – La campagne en faveur de la sécurité routière mondiale.

D^r Bella Dinh-Zarr, *Directrice nord-américaine, Pour des routes sûres – la campagne en faveur de la sécurité routière mondiale*

Discussion entre experts II: *Sécurité routière mondiale*

Dîner

Révisions récentes de la Loi sur les véhicules à moteur au Canada

Présentations d'articles

Banquet, réseautage et remise des prix

Mercredi 4 juin 2014

Présentations d'articles

Panel Session III: *Véhicules autonomes: Est-ce pour bientôt? Quels sont les pour et les contre?*

Résumés des experts et appels à la mobilisation – Mot de clôture

CMRSC/CCMSR • XXIV

Acknowledgements

This issue of The Safety Network was produced through the contributions of the following individuals:

Editorial Board

- ◇ Jean-Francois Bruneau - Université de Sherbrooke, Sherbrooke, QC
- ◇ Mary Chipman - University of Toronto, Toronto, ON
- ◇ Josée Dumont - CIMA+, Burlington, ON
- ◇ Alan German - Road Safety Research, Ottawa, ON
- ◇ Elizabeth Heinz - Insurance Corporation of British Columbia, Nanaimo, BC
- ◇ Rebecca Peterniak - University of Manitoba Transport Information Group, Winnipeg, MB
- ◇ Pierre-Olivier Sénéchal - Société de l'assurance automobile du Québec, Québec, QC
- ◇ Jeff Suggett - Associated Engineering, St. Catharines, ON
- ◇ Ward Vanlaar - Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, ON
- ◇ Javier Zamora - LanammeUCR, University of Costa Rica, San Jose, Costa Rica

Guest Contributors

- ◇ Michael J. Shkrum, M.D. - Department of Pathology and Laboratory Medicine, London Health Sciences Centre, Motor Vehicle Safety (MOVES) Research Team, Schulich School of Medicine and Dentistry, Western University, London, ON
- ◇ Beth Culotta - Parachute, Toronto, ON
- ◇ Michel Lavoie - Institut national de santé publique du Québec, Montreal, QC
- ◇ Pierre Maurice - Institut national de santé publique du Québec, Montreal, QC
- ◇ Guillaume Burigusa - Institut national de santé publique du Québec, Montreal, QC
- ◇ Jennifer Russell - Child Safety Link, Halifax, NS
- ◇ Adam Budowski (cover and back photos) - University of Manitoba Transport Information Group, Winnipeg, MB



Next issue

The theme of the next Safety Network issue will focus on the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference in Vancouver. If you have articles of interest on this topic, please forward them to Rebecca Peterniak (chair@youthroadsafety.ca) by June 26th, 2014. Articles should be between 300—500 words and accompanying pictures and graphics are encouraged.



Prochain numéro

La prochaine édition du Réseau-Sécurité portera sur la Conférence canadienne multidisciplinaire en sécurité routière à Vancouver. Si vous avez un article sur le sujet ou êtes intéressés à en écrire un, vous êtes invités à envoyer vos contributions à Rebecca Peterniak (chair@youthroadsafety.ca) avant le 26 juin 2014. Les articles devraient avoir entre 300 et 500 mots, et des photos ou graphiques les accompagnant sont les bienvenus.