



# Caractéristiques des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies

## L'enjeu

Les accidents de véhicule à moteur sont la principale cause de décès chez les jeunes Canadiens<sup>1,2</sup>, et la consommation d'alcool et de drogues est en cause dans une forte proportion de ces accidents. Le dépistage d'alcool effectué chez les conducteurs âgés de 16 à 25 ans qui ont perdu la vie dans un accident de véhicule à moteur en 2010 s'est avéré positif pour près de la moitié (45,5 %) d'entre eux. De plus, ils présentaient souvent un taux d'alcoolémie supérieur à la limite prescrite par la loi<sup>3</sup>. Par ailleurs, chez un groupe aux caractéristiques très similaires, la drogue était en cause dans environ un tiers (35,4 %) des accidents mortels, le cannabis étant la drogue la plus souvent décelée<sup>4</sup>.

Les jeunes conducteurs qui perdent la vie dans des accidents de véhicule à moteur liés à l'alcool transportent souvent des passagers qui ont à peu près le même âge<sup>5</sup>. Ces derniers peuvent rendre la conduite plus dangereuse, soit en déconcentrant le conducteur, soit en l'incitant à adopter des comportements à risque comme accélérer, suivre les autres voitures de trop près ou effectuer des changements de voie illégaux<sup>6,7</sup>. C'est surtout le cas des passagers qui ont eux aussi consommé de l'alcool ou d'autres drogues.

Si des recherches ont déjà été faites sur les jeunes conducteurs ayant consommé de l'alcool et des drogues, peu ont été réalisées sur les jeunes passagers qui choisissent de monter à bord des mêmes véhicules. Il est nécessaire de mieux comprendre les caractéristiques de ces jeunes passagers et les facteurs qui influent sur leur décision pour élaborer des programmes de prévention ciblés.

## Principales constatations

Selon les résultats d'enquêtes sur la consommation de drogues chez les élèves réalisées dans les provinces, au cours de l'année précédente, environ le tiers des élèves de la 7<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année ont déclaré avoir voyagé à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool, précisant même que le conducteur avait « trop bu ». De plus, presque autant d'élèves ont indiqué avoir voyagé dans la voiture d'un conducteur qui avait consommé du cannabis, dont la moitié des élèves de 12<sup>e</sup> année<sup>8</sup>. L'Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues a démontré que les jeunes âgés de 15 à 24 ans étaient plus susceptibles d'être passagers d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou d'autres drogues que de prendre le volant avec les facultés affaiblies<sup>9</sup>. Aux États-Unis, certaines données sont encourageantes : la proportion de jeunes âgés de 16 à 18 ans qui ont pris la route avec un conducteur avec facultés affaiblies par l'alcool a diminué (passant de 23,7 % en 2001 à 15,2 % en 2011). Ce n'est toutefois pas le cas de la proportion de jeunes ayant pris la route avec un conducteur ayant consommé du cannabis, qui est demeurée stable (21,7 % en 2001 et 20,4 % en 2011)<sup>10,11</sup>.



Des études ont démontré que les passagers de véhicules avec un conducteur avec facultés affaiblies ont souvent les facultés affaiblies à un degré similaire<sup>12,13</sup>. Alternativement, ils présentent un taux d'alcoolémie moins élevé, mais choisissent tout de même de voyager dans un véhicule conduit par une personne ayant consommé de l'alcool<sup>5,14</sup>. Ces résultats démontrent que ni les conducteurs ni les passagers ne prennent des décisions responsables après avoir consommé de telles substances.

## **Facteurs de risque et de protection**

Un examen de diverses études sur le sujet a mis en évidence des facteurs courants qui augmentent le risque de monter à bord d'une voiture en compagnie d'un conducteur avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue. Les facteurs qui concernent les jeunes sont énumérés ci-dessous :

### **Facteurs de risque sociodémographiques**

- Jeunesse (de 9 à 15 ans)
- Statut socio-économique faible
- Faibles notes à l'école
- Parents séparés
- Travail à temps partiel

### **Facteurs de risque psychosociaux**

- Comportements à risque
- Recherche de nouvelles expériences et de sensations fortes
- Impulsivité
- Agressivité
- Modèle des parents et perception de leur approbation
- Modèle des pairs et perception de leur approbation

### **Facteurs de risque comportementaux**

- Consommation de grandes quantités d'alcool
- Première consommation d'alcool précoce (avant l'âge de 15 ans)
- Consommation de drogue
- Antécédent de conduite dangereuse
- Absentéisme scolaire
- Tricherie et vol
- Conduire ou monter à bord d'un véhicule tout terrain après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue

### **Facteurs de protection**

- Croyances religieuses et participation à des activités à caractère religieux
- Participation à des activités sportives, scolaires et parascolaires
- Importance accordée au rendement scolaire

De nombreux facteurs de risque pour les passagers des véhicules sont semblables qu'il s'agisse d'un conducteur ayant consommé du cannabis ou de l'alcool<sup>11,15</sup>. Toutefois, la nature de la substance consommée semble avoir un effet : ainsi, les personnes qui consomment du cannabis ou qui conduisent après en avoir consommé sont susceptibles de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies par le cannabis seulement, tandis que ceux qui conduisent après avoir consommé de l'alcool sont susceptibles de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies par l'alcool<sup>16</sup>.

Les répercussions associées au genre de la personne ou à la taille de sa communauté ne peuvent être clairement définies, puisque l'influence de ces facteurs évolue tout au long de l'adolescence et jusqu'au début de l'âge adulte. Certains jeunes peuvent être simplement plus enclins à adopter toutes sortes de comportements à risque, y compris prendre la route avec un conducteur avec facultés affaiblies<sup>17</sup>.

## **Implications**

Tous ces facteurs de risque mis ensemble suggèrent que le fait d'accompagner un conducteur avec facultés affaiblies peut être le résultat d'influences complexes qui tirent leurs origines de la personnalité de chacun et du modèle offert par les parents et les pairs. Les jeunes qui choisissent



de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies adoptent probablement d'autres comportements à risque élevé comme conduire eux aussi avec facultés affaiblies.

- Les programmes de prévention devraient cibler les jeunes qui affichent des comportements à risque élevé.

Les jeunes qui montent dans le véhicule d'un conducteur avec facultés affaiblies ont souvent commencé à consommer de l'alcool ou d'autres drogues avant l'âge de 15 ans. Des programmes d'éducation devraient être présentés aux jeunes bien avant qu'ils aient atteint l'âge légal pour conduire, de manière à ce qu'ils connaissent bien les risques avant de se retrouver devant des situations dangereuses.

- Les programmes d'éducation sur la consommation de substances et le transport sécuritaire devraient être offerts aux jeunes de moins de 15 ans.

Les jeunes peuvent croire qu'il est acceptable de conduire avec facultés affaiblies si leurs parents adoptent ce comportement ou s'ils montent à bord de véhicules tout terrain en compagnie de conducteurs ayant consommé de la drogue ou de l'alcool. Les parents et les pairs jouent un rôle crucial – en adoptant des comportements sécuritaires, ils peuvent éviter que les jeunes en viennent à juger normal de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies.

- Les programmes de prévention devraient inclure des messages aux parents et à la famille sur l'apprentissage par modèle par rapport aux comportements.
- Les utilisateurs de véhicules tout terrain devraient être renseignés sur les pratiques sécuritaires et les conséquences de la conduite de tels véhicules après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue.

Les passagers peuvent contribuer au risque d'accident en déconcentrant le conducteur ou en l'encourageant à prendre des risques.

- Les programmes d'enseignement de la conduite et les activités de sensibilisation du public et de promotion de la santé devraient promouvoir l'idée qu'une conduite sécuritaire est autant l'affaire des conducteurs que des passagers.

L'augmentation de la disposition d'une personne à prendre des risques en général, et plus particulièrement à monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies, dépend probablement de l'interaction d'un ensemble de facteurs. De plus, il se peut que les jeunes ne soient même pas conscients des risques de telles actions, car d'autres études ont révélé, par exemple, que les jeunes ont des doutes quant aux effets du cannabis sur la capacité de conduire un véhicule à moteur<sup>18</sup>.

- Il faut offrir aux jeunes des renseignements clairs sur les effets de la consommation de drogues et ses répercussions sur la capacité de conduire un véhicule et d'évaluer l'état d'un conducteur.
- Les jeunes devraient toujours prévoir un moyen de transport sécuritaire pour éviter toute conséquence néfaste.

### **Autres considérations**

Bien d'autres facteurs peuvent influencer sur la décision d'une personne de monter à bord d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé des substances. Il est primordial que les jeunes discutent et planifient des méthodes de transport sécuritaire. En plus de choisir un conducteur désigné, il faut s'accorder sur la définition de ce rôle (p. ex. aucune consommation d'alcool ni de drogue) et les responsabilités des passagers (p. ex. ne pas déconcentrer le conducteur).



## Autres ressources

- Ce que la jeunesse canadienne pense du cannabis
- Rapport pancanadien sur la consommation d'alcool et de drogues des élèves

1 Ce rapport en bref a été rédigé d'après le rapport technique *Caractéristiques des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies* qui peut être consulté au site Web du CCLT.

2 Statistique Canada. *Les principales causes de décès au Canada, 2009*, Ottawa (Ontario), Statistique Canada, 2012. Consulté à l'adresse : <http://www.statcan.gc.ca/pub/84-215-x/84-215-x2012001-fra.htm>

3 Traffic Injury Research Foundation. *The Alcohol-crash problem in Canada : 2010*, Série de rapports sur la sécurité routière du CCATM, Ottawa (Ontario), CCATM, 2013.

4 Beirness, D. J., E. E. Beasley et P. Boase. « Drug use among fatally injured drivers in Canada », *Proceedings of the 20<sup>th</sup> International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Brisbane (Australie), ICADTS, 2013.

5 Isaac, N. E., B. Kennedy et J. D. Graham. « Who's in the car? Passengers as potential interveners in alcohol-involved fatal crashes », *Insurance Institute for Highway Safety*, vol. 27, n° 2, 1995, p. 159–165.

6 Preusser, D. F., S. A. Ferguson et A. F. Williams. « Effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 30, n° 2, 1998, p. 217–222.

7 Shope, J. T. « Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes », *Injury Prevention*, vol. 12 (suppl. 1), 2006, p. i9–i14.

8 Young, M. M., E. Saewyc, A. Boak, J. Jahrig, B. Anderson, Y. Doiron, S. Taylor, L. Pica, P. Laprise et H. Clark (Groupe de travail sur les enquêtes sur la consommation de drogues des élèves). *Rapport pancanadien sur la consommation d'alcool et de drogues des élèves : Rapport technique*, Ottawa (Ontario), Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2011.

9 Santé Canada. *Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues : Sommaire des résultats pour 2011*, Ottawa (Ontario), Santé Canada, 2012. Consulté à l'adresse : [http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/drugs-drogues/stat/\\_2011/summary-sommaire-fra.php](http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/drugs-drogues/stat/_2011/summary-sommaire-fra.php)

10 O'Malley, P. M., et L. D. Johnston. « Drugs and driving by American high school seniors, 2001–2006 », *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, vol. 68, n° 6, 2007, p. 834–842.

11 O'Malley, P. M., et L. D. Johnston. « Driving after drug or alcohol use by US high school seniors, 2001–2011 », *American Journal of Public Health*, vol. 103, n° 11, 2013, p. 2027–2034.

12 Foss, R. D., et D. J. Beirness. « Drinking drivers and their passengers: Roadside survey results », *40<sup>th</sup> Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine* (octobre 1996), Vancouver (Colombie-Britannique), AAAM, 1996.

13 Romano, E., T. Kelley-Baker et J. Lacey. « Passengers of impaired drivers », *Journal of Safety Research*, vol. 43, n° 3, 2012, p. 163–170.

14 Soderstrom, C. A., P. C. Dischinger, P. C. et T. J. Kerns. « Alcohol use among injured sets of drivers and passengers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 28, n° 1, 1996, p. 111–114.

15 Leadbeater, B. J., K. Foran et A. Grove-White. « How much can you drink before driving? The influence of riding with impaired adults and peers on the driving behaviors of urban and rural youth », *Addiction*, vol. 103, n° 4, 2008, p. 629–637.

16 Cartwright, J., et M. Asbridge. « Passengers' decisions to ride with a driver under the influence of either alcohol or cannabis », *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, vol. 72, n° 1, 2011, p. 86–95.

17 Jessor, R., J. E. Donovan et F. M. Costa. *Beyond adolescence: Problem behavior theory and young adult development*, New York (New York), Cambridge University Press, 1991.

18 Porath-Waller, A. J., J. E. Brown, A. P. Frigon et H. Clark. *Ce que la jeunesse canadienne pense du Cannabis*, Ottawa (Ontario), Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2013.

ISBN 978-1-77178-103-9

© Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2014



Centre canadien de lutte  
contre les toxicomanies  
Canadian Centre  
on Substance Abuse

Le Centre canadien de lutte contre les toxicomanies (CCLT) transforme des vies en mobilisant les gens et les connaissances afin de réduire les méfaits de l'alcool et des drogues sur la société. En partenariat avec des organismes publics et privés et des organisations non gouvernementales, il travaille à améliorer la santé et la sécurité des Canadiens.

Les activités et les produits du CCLT sont réalisés grâce à la contribution financière de Santé Canada. Les opinions exprimées par le CCLT ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.