



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

Collaboration. Connaissance. Changement.
Partnership. Knowledge. Change.

www.cclt.ca • www.ccsa.ca

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

Rapport technique

Février 2014

Douglas J. Beirness, Ph.D.

Associé, Centre canadien de lutte contre les toxicomanies

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

Rapport technique

Ce document est publié par le Centre canadien de lutte contre les toxicomanies (CCLT).

Citation proposée : Beirness, D. *Caractéristiques des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies*, Ottawa (Ontario), Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2014.

© Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2014.

CCLT, 500-75 rue Albert
Ottawa, ON K1P 5E7
Tél.: 613-235-4048
Courriel : info@ccsa.ca

Ce document a été produit grâce à la contribution financière de Santé Canada. Les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de Santé Canada.

Ce document peut aussi être téléchargé en format PDF à www.cclt.ca

This document is also available in English under the title:

The Characteristics of Youth Passengers of Impaired Drivers

ISBN 978-1-77178-101-5



Table des matières

Introduction.....	1
Objectifs	2
Méthodologie	2
Résultats.....	4
Prévalence des passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies	4
Caractéristiques des passagers de véhicules dont les conducteurs ont consommé de l'alcool ou de la drogue	5
Résumé	13
Discussion	14
Références.....	18



Remerciements

La production de ce document a été rendue possible grâce à une aide financière du Fonds des initiatives communautaires de la Stratégie antidrogue de Santé Canada. Les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles de Santé Canada.

Conflit d'intérêts

Douglas Beirness n'a aucun conflit d'intérêts à déclarer.



Introduction

Les véhicules à moteur occupent une place prépondérante dans la vie de la plupart des Canadiens. Collectivement, les Canadiens parcourent plus de 333 milliards de kilomètres en voiture, que ce soit pour se rendre au travail, aller d'un endroit à un autre ou pour s'adonner à des loisirs (Statistique Canada, 2010). Les accidents sont une conséquence inévitable de l'utilisation massive de véhicules, entraînant souvent des blessures ou des décès. Les jeunes Canadiens sont particulièrement à risque. Les accidents de véhicule à moteur sont la principale cause de décès chez ce groupe. En effet, ils sont en cause dans plus du quart (27,7 %) des décès de jeunes de 15 à 24 ans (Statistique Canada, 2012). En 2010, 511 jeunes Canadiens de 15 à 24 ans sont décédés dans des accidents de véhicule à moteur, et 41 373 autres ont subi des blessures (Transports Canada, 2012). Les jeunes conducteurs courent un risque particulièrement élevé. Bien que les conducteurs de moins de 25 ans ne constituent que 12,8 % de l'ensemble des conducteurs, 22,3 % des décès et 23,6 % des blessures graves surviennent dans cette population.

Bien que ces statistiques demeurent troublantes, la situation s'est grandement améliorée au cours des 30 dernières années. La mise en place d'améliorations technologiques aux véhicules et aux routes, l'utilisation accrue de la ceinture de sécurité, l'instauration de permis d'apprenti-conducteur, l'adoption de lois de tolérance zéro, la sensibilisation aux risques de la conduite avec facultés affaiblies et la promotion de pratiques sécuritaires ont contribué à la réduction du nombre de jeunes Canadiens blessés ou tués dans des collisions. Le nombre de victimes demeure toutefois élevé, et il y a encore beaucoup à faire pour assurer la sécurité des jeunes sur nos routes.

Parmi les divers comportements dont on sait qu'ils font augmenter le risque d'accident chez les jeunes, la consommation d'alcool et de drogue est un facteur qui revient constamment. D'après la Fondation de recherches sur les blessures de la route du Canada (2013), l'alcool était en cause dans 52,8 % des décès de jeunes de 16 à 25 ans des suites d'un accident de véhicule à moteur en 2010. Un dépistage d'alcool s'est avéré positif pour 45,5 % des jeunes conducteurs mortellement blessés, et la majorité d'entre eux avait un taux d'alcoolémie (TA) de plus de 80 mg/dl. Les résultats d'un examen récent de la consommation de drogues chez les conducteurs de 16 à 24 ans mortellement blessés ont permis de déterminer que dans 35,4 % des cas, la drogue était en cause (Beirness, Beasley et Boase, 2013). Le plus souvent, il s'agissait du cannabis.

Évidemment, les jeunes voyagent souvent avec des personnes d'âges similaires. Aux États-Unis, 59 % des passagers adolescents qui ont trouvé la mort dans des accidents de véhicule à moteur en 2011 avaient pris place dans un véhicule conduit par un autre adolescent. Parmi les passagers de 20 à 24 ans mortellement blessés, 53 % accompagnaient un conducteur du même groupe d'âge qu'eux (Insurance Institute for Highway Safety, 2011). Les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans qui sont décédés des suites d'un accident attribuable à l'alcool sont les plus susceptibles d'avoir eu des passagers, et dans plus de 90 % des cas, ces passagers faisaient partie du même groupe d'âge qu'eux (Isaac, Kennedy et Graham, 1995).

Généralement, la présence de jeunes passagers constitue un facteur de risque démontré pour les jeunes conducteurs, que ce soit parce qu'ils sont une source de distraction ou parce qu'ils encouragent les comportements à risque (Preusser, Ferguson et Williams, 1998; Shope, 2006). Les jeunes passagers qui ont consommé de l'alcool ou de la drogue peuvent même faire augmenter le risque d'accident chez les conducteurs dont les facultés sont déjà affaiblies par l'alcool ou la drogue. Par conséquent, les risques associés à la conduite après avoir consommé de l'alcool ou d'autres drogues ne concernent pas seulement l'état du conducteur.



Les passagers de véhicules avec un conducteur avec facultés affaiblies ne font pas l'objet d'une surveillance aussi étroite que leurs conducteurs. Pourtant, lorsqu'un conducteur a consommé de l'alcool ou de la drogue, il y a de bonnes chances que ce soit aussi le cas de ses passagers (Isaac, Kennedy et Graham, 1995). Bien que des chercheurs aient étudié les caractéristiques des conducteurs ayant consommé de l'alcool et, dans une certaine mesure, celles des conducteurs ayant consommé de la drogue, beaucoup moins d'attention a été accordée aux passagers.

Objectifs

Le présent rapport examine les études sur les caractéristiques des jeunes passagers qui ont décidé de monter à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool, de la drogue ou les deux. Il est primordial de comprendre les caractéristiques démographiques, psychosociales et comportementales des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur avec facultés affaiblies pour élaborer des programmes et des campagnes de prévention ciblant les personnes qui sont le plus à risque.

Si l'examen portait principalement sur les passagers des conducteurs dont les facultés étaient affaiblies par la drogue, le chercheur a réalisé dès le début qu'il y aurait sans doute des recouvrements importants avec les passagers des conducteurs ayant consommé de l'alcool. Il a donc été jugé important de mesurer l'ampleur du recouvrement et de déterminer les domaines dans lesquels il y avait des différences entre les personnes s'adonnant aux deux comportements. Cette approche a été adoptée afin de déterminer si des messages de prévention différents devaient être mis au point pour chacun des deux comportements, ou si les deux comportements pouvaient être abordés en combinaison.

Le rapport commence par un examen des données sur la prévalence des passagers qui sont montés à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool ou de la drogue. Les caractéristiques des passagers de véhicules avec un conducteur avec facultés affaiblies sont ensuite examinées à l'aide de différents types d'études. Le rapport se termine par une discussion des données et de leur incidence sur l'élaboration de programmes de prévention.

Méthodologie

La prévalence chez les jeunes du fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue a été déterminée à partir d'un examen d'études nationales d'autoévaluation au Canada et aux États-Unis. Au Canada, les sondages provinciaux sur la consommation de drogues des élèves fournissent également des estimations de la prévalence de ce comportement à l'échelle provinciale (Young et coll., 2011). Aux États-Unis, l'étude *Monitoring the Future* fournit des estimations du nombre de finissants de l'école secondaire qui sont montés à bord d'une voiture avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool ou du cannabis (O'Malley et Johnston, 2007; 2013).

La documentation traitant des caractéristiques des passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé de la drogue ou de l'alcool a été sélectionnée grâce à des bases de données comme Project Cork, PubMed, PsycNET et SafetyLit. Les moteurs de recherche Google et Google Scholar ont aussi été utilisés. Divers mots-clés ont été employés, ainsi que leurs variantes : *passenger, driving, lift, drunk, impaired, riding, driving under the influence* et *intoxicated* [passager, conduite, reconduire, état d'ébriété, facultés affaiblies, rouler, conduire avec facultés affaiblies, intoxiqué]. Aucune limite de temps n'a été fixée.



En outre, l'auteur a demandé l'aide d'autres chercheurs qui ont de l'expérience en ce qui a trait aux sujets de l'alcool, de la drogue et des jeunes conducteurs pour trouver d'autres articles, présentations et rapports d'intérêt. Cette démarche a permis de trouver de la documentation qui ne portait pas précisément sur les passagers qui ont pris la route avec un conducteur aux facultés affaiblies, mais dans laquelle ces comportements pouvaient être étudiés en tant que sujets d'intérêt secondaire. Dans ces cas, les titres d'article ou les mots-clés ne comprenaient pas nécessairement le comportement des passagers : ces articles auraient donc échappé à une recherche traditionnelle.



Résultats

Prévalence des passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies

Les sondages sur la consommation de drogues des élèves réalisés dans diverses provinces comportent généralement des questions sur la conduite après avoir consommé de l'alcool ou des drogues, ainsi que sur le fait de prendre la route avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis¹. Dans une compilation des résultats de ces sondages provinciaux, Young et coll. (2011) mentionnent qu'au cours de la dernière année, de 11,0 % à 20,0 % des conducteurs en 12^e année ont indiqué avoir pris le volant après avoir bu, et de 10,6 % à 21,0 %, après avoir consommé du cannabis². De 25,7 % à 37,5 % des élèves de la 7^e à la 12^e année ont répondu avoir voyagé au cours des 12 mois précédents avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool, et de 16,9 % à 19,8 %, avec un conducteur qui avait consommé « trop » d'alcool. Dans l'ensemble, de 17,7 % à 26,2 % d'entre eux ont admis être montés à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé du cannabis. La prévalence de ce dernier comportement augmentait de façon significative avec l'année scolaire. De 22,9 % à 29,7 % des élèves de 10^e année ont admis avoir accompagné un conducteur ayant consommé du cannabis. En 12^e année, ce sont de 33,2 % à 48,8 % des élèves qui ont dit avoir adopté ce comportement.

Les données issues de l'Enquête de surveillance canadienne de la consommation d'alcool et de drogues (ESCCAD), un sondage téléphonique national sur la consommation d'alcool et de drogue réalisé auprès des Canadiens de 15 ans et plus, révèlent que 5,3 % des jeunes de 15 à 24 ans ont conduit après avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois et que 15,8 % ont suivi un conducteur qui avait fumé du cannabis dans les deux heures précédentes (Santé Canada, 2012). Parallèlement, 7,9 % des répondants de ce groupe d'âge ont pris le volant après avoir consommé de l'alcool, et 17,9 % ont indiqué être montés à bord d'un véhicule conduit par une personne qui avait consommé de l'alcool. Manifestement, il est beaucoup plus fréquent d'être passager d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé de l'alcool ou du cannabis que de prendre le volant dans cet état.

Aux États-Unis, dans le cadre de l'étude *Monitoring the Future*, des données ont été recueillies auprès d'environ 2 000 finissants de l'école secondaire (de 16 à 18 ans) sur la conduite après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis, et le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool ou du cannabis au cours des deux semaines précédentes (O'Malley et Johnston, 2007; 2013). Au cours de la période de 11 ans étudiée, la prévalence du fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé du cannabis est demeurée plutôt stable, passant de 21,7 % en 2001 à 20,4 % en 2011. Cependant, le nombre de passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé de l'alcool a diminué, passant de 23,7 % à 15,2 %.

Ces données illustrent qu'il est fréquent chez les jeunes de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé du cannabis et que la prévalence de ce comportement est comparable à celle du fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool,

¹ Ce n'est que dans une seule province que l'on questionne sur le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé tout type de drogue. Dans les autres provinces, les questions portent sur le cannabis en particulier.

² La formulation des questions varie quelque peu d'une province à l'autre.



parfois même plus élevée. Notons toutefois la grande variabilité des résultats : de 16 % à près de 50 % des élèves disent s'adonner à ce comportement. Les élèves plus âgés (10^e et 12^e année) sont plus nombreux que les jeunes élèves (7^e et 9^e année) à signaler être montés à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé du cannabis. La prévalence de ce comportement diminue chez les jeunes qui n'ont plus l'âge de fréquenter l'école secondaire.

Les sections suivantes étudient les caractéristiques des personnes qui déclarent être montées à bord d'un véhicule dont le conducteur avait consommé du cannabis, ainsi que des personnes qui déclarent avoir accompagné un conducteur qui avait bu, en vue de mettre en évidence les facteurs qui accroissent les risques de s'adonner à ce comportement et ceux qui protègent les jeunes.

Caractéristiques des passagers de véhicules dont les conducteurs ont consommé de l'alcool ou de la drogue

Trois approches différentes ont été utilisées pour étudier les caractéristiques des jeunes qui montent à bord d'une voiture avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue. La première passe par la réalisation d'entrevues auprès de conducteurs qui ont participé à une enquête routière. La deuxième est basée sur la collecte de renseignements auprès de conducteurs et de passagers qui ont été impliqués dans un accident. La troisième, plus fréquente, consiste en un sondage d'opinion publique dans le cadre duquel on demande aux répondants de décrire leur comportement en tant que conducteur et passager après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. Chaque type d'enquête a des forces et des faiblesses qui lui sont propres et qui, réunies, peuvent aider à brosser un tableau complet des circonstances et des caractéristiques propres aux personnes concernées.

Enquêtes routières

L'intérêt envers la relation existant entre l'état d'intoxication des conducteurs et des passagers provient en partie de l'intérêt envers l'utilisation de programmes de conducteurs désignés. Le concept de conducteur désigné vise à réduire la conduite avec les facultés affaiblies par la désignation, au sein d'un groupe, d'une personne qui s'abstient de consommer de l'alcool ou de la drogue et qui est chargée de reconduire les autres personnes. Ainsi, le risque d'accident est réduit, et la sécurité des autres membres du groupe est mieux assurée. La nature même du concept touche au cœur du problème : empêcher les passagers intoxiqués de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur lui aussi en état d'ébriété.

Dans le cadre d'une enquête routière sur la consommation d'alcool réalisée auprès de conducteurs en Colombie-Britannique, on a aussi demandé aux passagers prenant place à l'avant de la voiture de fournir un échantillon d'haleine dans le but d'évaluer leur consommation d'alcool (Foss et Beirness, 1996). Dans plus de la moitié des cas où le conducteur avait un taux d'alcoolémie d'au moins 50 mg/dl, celui-ci était seul à bord. En présence d'un passager, il y avait une forte association entre les taux d'alcoolémie du conducteur et du passager. Le passager avait un TA inférieur à 50 mg/dl dans seulement 17 % des cas où le conducteur avait un TA d'au moins 50 mg/dl. Le fait que les passagers qui ont bu ont généralement un taux d'alcoolémie du même ordre de grandeur que celui du conducteur semble indiquer que ni les conducteurs ni les passagers ne prennent des décisions responsables en ce qui a trait au transport. Étant donné que peu de renseignements sont disponibles, il a été impossible d'évaluer la mesure dans laquelle les circonstances et les caractéristiques des personnes concernées ont influé sur la prise de ces décisions.



Dernièrement, Romano, Kelley-Baker et Lacey (2012) ont étudié les données issues du US National Roadside Survey de 2007 en vue de déterminer dans quelle mesure le passager d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies pouvait lui aussi conduire. Le TA du passager était moins élevé dans 21 % des cas où le TA du conducteur était inférieur à 80 mg/dl; dans les cas où le TA du conducteur était supérieur à 80 mg/dl, seulement 6 % des passagers avaient un taux d'alcoolémie inférieur. Les passagers qui avaient bu avaient plus souvent tendance à voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait aussi bu, et il était relativement peu fréquent que le passager soit en mesure de conduire. La probabilité de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool était plus élevée la nuit, lorsque le point de départ était un endroit où on sert de l'alcool ou une résidence privée et lorsque le conducteur et le passager étaient tous deux de sexe masculin. La présence d'une passagère avec un conducteur masculin a été considérée comme un facteur de protection contre la conduite avec facultés affaiblies chez les hommes.

Ces deux études ont été tirées de projets de plus grande envergure qui n'avaient pas pour objectif d'étudier précisément le rôle des passagers. Ces projets ne fournissaient non plus aucun renseignement quant à la consommation de drogues des conducteurs et des passagers. Le nombre de cas pouvant être analysés était relativement peu élevé, et il a été impossible d'isoler un groupe de conducteurs et de passagers âgés de 15 à 24 ans. Règle générale, les données indiquent que les conducteurs qui ont bu sont le plus souvent seuls à bord de leur véhicule. Les passagers, lorsqu'il y en a, ont souvent bu de façon comparable au conducteur. Ni les conducteurs ni les passagers ne prennent des décisions appropriées et sécuritaires ce qui a trait au transport. Ces décisions sont toutefois influencées par le contexte et les circonstances – moment de la journée, lieu de départ, sexe du conducteur et du passager.

Conducteurs et passagers impliqués dans des accidents

Les études sur la consommation d'alcool et de drogue des conducteurs et des passagers blessés dans des accidents de véhicule à moteur visaient principalement à déterminer si les passagers auraient été de meilleurs conducteurs. Elles donnent également de l'information sur le contexte et les circonstances des accidents attribuables à la conduite avec facultés affaiblies ayant causé des blessures à des passagers.

Aux États-Unis, le Fatality Analysis Reporting System (FARS) présente des renseignements sur la consommation d'alcool des conducteurs et des passagers qui ont trouvé la mort dans des accidents de véhicule à moteur. Une étude de données issues de 29 États où les taux de dépistage de consommation d'alcool sont élevés et portant sur 10 277 conducteurs mortellement blessés ayant consommé de l'alcool a révélé que 30 % des hommes et 34 % des femmes transportaient au moins un passager (Isaac, Kennedy et Graham, 1995). Les conducteurs de 16 à 24 ans étaient les plus susceptibles de transporter des passagers, et dans environ 90 % des cas, ces passagers étaient entre 25 % plus jeunes et 25 % plus vieux que le conducteur. Plus de 80 % des passagers mortellement blessés qui accompagnaient un conducteur ayant consommé de l'alcool avaient eux aussi bu. Le TA du passager était sensiblement moins élevé que celui du conducteur dans environ le tiers de ces cas. Les conducteurs de 16 à 19 ans de sexe masculin mortellement blessés dont le TA était supérieur à 80 mg/dl étaient les plus susceptibles de transporter un passager dont le TA était inférieur à 50 mg/dl. Bien que ces données soient limitées aux accidents dans lesquels conducteurs et passagers sont décédés, l'étude a permis d'établir une corrélation évidente entre les conducteurs et les passagers ayant consommé de l'alcool. Les jeunes conducteurs qui avaient bu étaient les plus susceptibles de transporter de jeunes passagers qui avaient aussi bu; dans de nombreux cas, le TA de ces derniers était considérablement moins élevé que celui des conducteurs.



Soderstrom, Dischinger et Kerns (1996) ont recueilli des données relatives à l'alcool sur 120 couples conducteur-passager admis dans un centre de traumatologie en raison de blessures subies dans un accident de véhicule à moteur. Dans l'ensemble, la présence d'alcool a été détectée chez au moins une des deux victimes dans 48 % des cas; dans 65 % de ces cas, c'est le TA du conducteur qui était le plus élevé. Dans un peu plus de la moitié de ces accidents, les deux personnes étaient du même sexe. Parmi les cinq couples femme-femme, aucune des conductrices n'avait consommé d'alcool. Dans 58 % des couples homme-homme, le conducteur avait bu; dans 26 % de ces cas, c'est le taux d'alcoolémie du passager qui était le moins élevé. L'alcool était moins susceptible d'être en cause dans les couples homme-femme (32 %). Dans 62 % des couples homme-femme, le TA de la passagère était inférieur à celui du conducteur, ou aucune trace d'alcool n'a été détectée chez celle-ci; dans les 38 % restants, le passager avait un TA inférieur à celui de la conductrice. Aucune information n'a été donnée concernant l'âge des couples conducteur-passager.

Dans le cadre d'une étude de suivi de cinq ans réalisée auprès de conducteurs et de passagers admis dans un centre de traumatologie en raison de blessures subies dans un accident de véhicule à moteur, Schermer, Qualls, Brown et Apodaca (2001) ont conclu que les conducteurs et les passagers admis dont le TA était d'au moins 80 mg/dl étaient plus de deux fois plus susceptibles que ceux qui n'avaient pas bu de revenir à l'urgence et d'être admis à l'hôpital à nouveau. En outre, les passagers intoxiqués couraient un plus grand risque de décès que les autres dans les cinq ans après avoir subi des blessures. Dans une autre étude du même groupe (Schermer, Apodaca, Albrecht, Lu et Demarest, 2001), les conducteurs et les passagers intoxiqués et blessés dans des accidents de véhicule à moteur ont été jugés également susceptibles d'avoir été impliqués dans un accident et d'être accusés de conduite avec facultés affaiblies deux ans avant et un an après l'accident étudié. Les hommes et les personnes dont le taux d'alcoolémie était élevé étaient plus susceptibles d'être impliqués dans d'autres accidents et d'être accusés de conduite avec facultés affaiblies.

Ensemble, ces études montrent que les conducteurs avec facultés affaiblies qui sont impliqués dans des accidents transportent souvent des passagers dont les facultés sont aussi affaiblies. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des jeunes qui se déplacent ensemble après avoir bu. Dans au moins le tiers de ces cas, un passager à bord du véhicule avait un taux d'alcoolémie inférieur à celui du conducteur. Force est de constater que les passagers ne prennent pas nécessairement de bonnes décisions lorsque vient le temps de choisir le conducteur qui les ramènera à la maison. Parmi les couples conducteur-passager, les couples homme-homme sont ceux qui courent le plus de risques, tandis que les couples femme-femme sont ceux qui courent le moins de risques. Les données révélant des taux comparables d'accidents et d'accusations de conduite avec facultés affaiblies chez les conducteurs et les passagers blessés et dont les facultés étaient affaiblies semblent indiquer que ces deux groupes sont enclins à adopter des comportements semblables en ce qui a trait à la prise de risque et à l'alcool, et que leur rôle en tant que conducteur ou passager pourrait découler des circonstances plutôt que de la planification.

Études basées sur des questionnaires

Les enquêtes routières et les études sur les accidents de véhicule à moteur permettent d'obtenir des renseignements sur des événements réels concernant des passagers montés à bord d'une voiture avec un conducteur aux facultés affaiblies. Ces études donnent un aperçu du contexte et des circonstances associés à des événements réels, mais elles ne font que suggérer que les caractéristiques des passagers sont comparables à celles des conducteurs avec facultés affaiblies avec qui les passagers décident de voyager. Pour obtenir des renseignements plus détaillés sur les caractéristiques psychosociales des passagers qui choisissent de voyager à bord d'un véhicule avec



un conducteur dont les facultés sont affaiblies, il faut des questionnaires conçus précisément pour évaluer les aspects sociaux, psychologiques et démographiques.

Dans le cadre de nombreuses études recourant à des questionnaires, les caractéristiques des passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou des drogues ont été étudiées. Les populations et les caractéristiques étudiées varient d'une étude à l'autre, de même que le pays dans lequel elles ont été réalisées. Peu d'études font vraiment la différence entre le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis (ou d'autres drogues), ou isolent les jeunes ou les jeunes adultes dans un groupe distinct à des fins d'analyse. Par conséquent, cette sous-section commence par l'examen d'études portant sur les jeunes adultes qui voyagent à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé du cannabis, d'autres drogues ou de l'alcool, pour ensuite traiter d'autres études connexes et moins ciblées.

Dans le cadre d'un sondage auprès de 2 594 élèves du secondaire (50 % de filles) de 10^e et de 12^e année sur l'île de Vancouver, Leadbeater, Foran et Grove-White (2008) ont découvert que 29 % des élèves en milieu urbain et 37 % des élèves en milieu rural disent avoir suivi un camarade qui avait consommé du cannabis. Cependant, après avoir tenu compte d'autres facteurs, le lieu de résidence ne semble pas avoir eu d'incidence significative dans les modèles multivariés. Le fait de conduire après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis, d'avoir suivi des adultes qui avaient consommé du cannabis, d'avoir suivi des pairs et des adultes qui avaient consommé de l'alcool ainsi que d'autres attitudes risquées liées à l'alcool et au cannabis étaient tous des indicateurs prévisionnels importants. Des facteurs semblables ont été associés au fait de voyager avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool et de prendre le volant après avoir consommé du cannabis ou de l'alcool. Les auteurs ont souligné le rôle de modèle joué par les parents et les pairs en tentant de définir les comportements à risque relatifs à la conduite d'un véhicule chez les jeunes, y compris le fait de monter à bord d'un véhicule conduit par un autre jeune qui a consommé de l'alcool ou du cannabis.

Dans le cadre de l'étude *Monitoring the Future*, des renseignements ont été recueillis au sujet de la conduite après avoir consommé de l'alcool et du cannabis et sur le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis auprès d'un grand échantillon de finissants de l'école secondaire aux États-Unis depuis 2001 (O'Malley et Johnston, 2007; 2013). Des facteurs démographiques et associés au mode de vie ont été utilisés pour établir des comparaisons entre les personnes qui ont indiqué avoir suivi un conducteur qui avait consommé du cannabis et avoir conduit après avoir consommé du cannabis et le reste de l'échantillon. Après neutralisation d'autres facteurs, le sexe, la région et le degré d'urbanisation n'ont été associés à aucun de ces comportements. Les facteurs relatifs au mode de vie – faible engagement religieux, faibles notes à l'école, absentéisme scolaire, le fait de sortir au moins un soir par semaine pour le plaisir ou les loisirs, le travail à temps partiel (d'une à trente heures par semaine) et le fait de conduire plus de 100 milles par semaine – étaient fortement associés à la consommation de cannabis et à la conduite automobile. Le fait de ne vivre avec aucun parent était aussi un facteur de risque. Une série presque identique de facteurs liés au mode de vie a été associée à la conduite après la consommation de cannabis et après la consommation de grandes quantités d'alcool ainsi qu'au fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool (O'Malley et Johnston, 2013). Dans une étude antérieure, les mêmes auteurs ont aussi déterminé que la consommation de cannabis ou d'autres drogues et la consommation de grandes quantités d'alcool étaient des facteurs de risque. L'engagement religieux et une moyenne pondérée cumulative élevée constituaient des facteurs de protection (O'Malley et Johnston, 2007). Le recoupement des facteurs associés au fait de prendre le volant après avoir consommé des substances et de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool



ou de la drogue révèle l'existence d'un point commun entre les différents comportements à risque associés à l'utilisation de véhicules et à la consommation de substances.

L'étude *Student Drug Use Survey in the Atlantic Provinces* comportait des questions permettant de recueillir des renseignements sur les passagers qui ont suivi un conducteur ayant consommé de l'alcool, ainsi que sur les caractéristiques sociales et démographiques associées à un tel comportement (Poulin, Boudreau et Asbridge, 2006). Parmi les répondants de la 9^e à la 12^e année, 26,8 % ont indiqué être montés à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool au cours de l'année précédente. Les facteurs associés à un risque accru d'adopter un tel comportement sont les suivants : milieu rural, sexe féminin, statut socio-économique faible, parents séparés, première consommation d'alcool précoce, consommation de cannabis, tabagisme et prise de la route après avoir consommé de l'alcool. La possession d'un permis de conduire offrirait une protection modeste contre le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool, étant donné qu'un permis offre davantage d'autonomie quant au transport. Il y avait toutefois une grande variabilité entre les régions et au sein de celles-ci en ce qui a trait aux facteurs ayant une incidence sur la probabilité de monter à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool. Les auteurs ont conclu qu'un éventail de facteurs à la fois dépendants et indépendants de la volonté des passagers influait sur la décision de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool. La probabilité du comportement était influencée par des interactions complexes entre les facteurs personnels, le lieu, le moment et les circonstances.

Dans le cadre d'un sondage national mené auprès de plus de 9 000 jeunes de 12 à 18 ans en Nouvelle-Zélande, 36,4 % ont indiqué être montés à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool (Tin, Ameratunga et Watson, 2008). Une fois l'influence de l'âge et du sexe neutralisés, la consommation de grandes quantités d'alcool et la consommation d'alcool à l'extérieur du domicile se sont avérées être des facteurs de risque significatifs. La consommation d'alcool avec des amis entraînait une augmentation du risque de prendre la route avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool, alors que la consommation avec des membres de la famille n'avait pas cet effet. Les jeunes qui ont indiqué avoir commencé à consommer de l'alcool lorsqu'ils avaient 12 ans ou moins et qui considéraient qu'il était normal de boire de l'alcool à leur âge couraient aussi un plus grand risque de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé de l'alcool. Le sexe ne constituait pas un facteur de risque important.

L'ESCCAD comporte des questions sur le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis. Cartwright et Asbridge (2011) ont étudié les caractéristiques sociodémographiques, personnelles et comportementales (notamment la consommation de substances et les comportements relatifs à la conduite) des personnes qui ont répondu être montées à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool ou du cannabis. Bien que l'étude ait inclus des répondants de tous les âges, l'analyse de régression logistique a révélé que les jeunes étaient plus susceptibles de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait consommé du cannabis que les personnes de plus de 44 ans. Parmi les autres indicateurs prévisionnels, mentionnons la consommation de grandes quantités d'alcool, les conséquences néfastes de l'alcool, un niveau de risque modéré à élevé associé à la consommation abusive de cannabis, la conduite après avoir consommé du cannabis et le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool. Après neutralisation des autres facteurs, le sexe ne s'est pas avéré un indicateur prévisionnel important.

Des recoupements importants ont été mis en évidence entre l'ensemble de facteurs associés au fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool et ceux associés au fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé du cannabis. Cette forte



corrélation était particulièrement intéressante, non seulement parce qu'un comportement a une valeur prévisionnelle à l'égard de l'autre, mais aussi parce qu'elle témoigne de similitudes entre les deux comportements. Les facteurs de risque associés à la décision de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui a consommé de l'alcool ou du cannabis sont semblables. Cependant, un effet propre à chaque substance a été relevé dans une certaine mesure. La consommation problématique de cannabis et la conduite après avoir consommé du cannabis n'augmentaient que la probabilité du fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait pris du cannabis; le fait de prendre le volant après avoir bu n'augmentait que la probabilité du fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait lui aussi bu. Bien qu'il ne soit pas clair si c'est le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé des substances ou de conduire après avoir consommé des substances qui est venu en premier, il semblerait que l'adoption d'un de ces comportements est annonciatrice de l'adoption de l'autre.

L'enquête *Les comportements de santé des jeunes d'âge scolaire* fournit des renseignements sur les passagers qui voyagent à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis dans un grand échantillon ($n = 23\ 212$) d'élèves de 9 à 15 ans fréquentant 436 écoles partout au Canada (Pickett et coll., 2012). Même si le groupe d'âge de cet échantillon est plus jeune que le groupe ciblé par la présente étude, les résultats du sondage indiquent que ce comportement n'est pas exceptionnel chez les jeunes de cet âge. Environ un élève sur cinq a indiqué avoir été passager d'une voiture ou d'un autre véhicule (motoneige, véhicule tout terrain, motocyclette tout terrain) dont le conducteur avait consommé de l'alcool, du cannabis ou une autre drogue. La prévalence de ce comportement était plus élevée chez les personnes dont le statut socio-économique est faible, chez les personnes vivant en milieu rural, chez les hommes et chez les élèves de 13 ans et plus. Environ 14 % des blessures signalées avaient été subies par les passagers de véhicules dont les conducteurs avaient consommé de l'alcool ou de la drogue.

Cette dernière étude est intéressante en ce sens qu'elle démontre que la propension à voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur dont les facultés sont possiblement affaiblies et même à conduire un véhicule après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue est présente plusieurs années avant l'âge habituel d'obtention du permis de conduire. Ces comportements sont plus fréquemment signalés dans les zones rurales, et leur prévalence augmente entre 13 et 15 ans. Les véhicules tout terrain étaient souvent en cause. L'exposition des jeunes Canadiens à ces comportements à risque aussi tôt donne à penser que des normes sociales différentes selon les régions et les cultures pourraient influencer sur ces comportements. L'influence parentale pourrait aussi entrer en ligne de compte. Étant donné l'apparition précoce de ces comportements, il n'est pas étonnant que la trajectoire de développement continue dans la période du début de l'âge adulte.

D'autres études indiquent également que les expériences vécues en bas âge peuvent influencer sur la décision de conduire après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. Par exemple, selon une analyse des données issues du National Longitudinal Alcohol Epidemiologic Survey, plus la consommation de drogues commence tôt, plus la probabilité de conduire après avoir consommé de la drogue est élevée (Hingson, Heeren et Edwards, 2008). Le risque de prendre le volant après avoir consommé de la drogue était élevé en ce qui a trait à la consommation de drogues avant l'âge de 21 ans, mais l'effet était plus important chez ceux qui avaient commencé avant l'âge de 15 ans. La première consommation d'alcool à un âge précoce était également un indicateur de consommation de drogues à un jeune âge.

Dans le cadre d'un récent rapport portant sur la deuxième année de l'étude d'un échantillon représentatif à l'échelle nationale d'élèves américains de 11^e année (âge moyen de 17,3 ans), la conduite après la consommation d'alcool au cours du mois précédent et le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur qui avait bu au cours de l'année précédente ont été examinés (Li,



Simons-Morton et Hingson, 2013). Parmi les facteurs de risque recensés, mentionnons la consommation de grandes quantités d'alcool dans les 30 jours précédents, la consommation de drogues illicites au cours de l'année précédente, les pratiques de conduite dangereuses autodéclarées (excès de vitesse, talonnage) et la distraction au volant. La forte corrélation entre le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool et les pratiques de conduite dangereuses, la consommation de substances et la conduite après avoir consommé de l'alcool laisse croire que ces facteurs pourraient s'inscrire dans un ensemble de comportements à risque réunis par des déterminants communs.

Dans le cadre d'une étude européenne menée auprès de jeunes adultes (âge moyen : 21,7 ans) qui participent à la vie nocturne, Calafat et coll. (2009) ont révélé que 37 % d'entre eux disent être montés à bord d'une voiture dont le conducteur avait consommé de l'alcool ou de la drogue au cours du mois précédent. La consommation de grandes quantités d'alcool, la consommation de drogues illicites, l'impulsivité, les tendances antisociales, le chômage, et la tendance à utiliser des véhicules privés pour se rendre dans des soirées ont été mis en évidence comme facteurs de risque. Bien que la plupart des autres études réalisées sur le sujet portaient sur les corrélations d'ordre démographique et comportemental associées au fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue, l'étude a permis de démontrer l'influence de facteurs plus éloignés relatifs à des traits de personnalité, qui pourraient être associés aux motivations sous-jacentes engendrant le comportement, comparativement aux circonstances immédiates de la situation.

Kim et Kim (2012) ont aussi étudié le rôle des facteurs liés à la personnalité et des facteurs d'ordre psychosocial qui entrent en ligne de compte chez les passagers qui suivent un conducteur ayant consommé de l'alcool. Dans un échantillon national d'adultes coréens (de 20 à 66 ans), la recherche de sensations fortes – le besoin de vivre de nouvelles expériences et la volonté de prendre des risques sur les plans physique et social pour ce faire – et la pression exercée par les pairs, le pouvoir de persuasion et l'approbation de ces derniers, ainsi que la consommation de grandes quantités d'alcool, ont tous été établis comme des indicateurs prévisionnels importants concernant la probabilité de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool.

Plusieurs auteurs ont étudié la notion selon laquelle, chez les jeunes, prendre le volant ou voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue ne serait pas un comportement isolé, mais plutôt une façon d'adopter des comportements antisociaux et à risque susceptibles d'entraîner la réprobation sociale ou comportant un élément de danger ou un risque de blessures (consommation de grandes quantités d'alcool, consommation de drogues, délinquance, vol, infractions à la circulation). Les liens entre ces comportements sont l'un des principes fondamentaux de la théorie des comportements problématiques (Jessor, Donovan et Costa, 1991). Selon cette théorie, ces comportements seraient influencés par des traits de la personnalité et par l'environnement perçu, et le fait d'adopter l'un de ces types de comportements augmenterait la probabilité d'en adopter d'autres. Les facteurs liés à la personnalité comprennent notamment une tendance à prendre des risques, à rechercher des sensations fortes, à l'impulsivité et à l'agressivité. Les influences positives – celles qui mettent un frein aux comportements problématiques – sont notamment la valeur accordée à la réussite scolaire, les croyances religieuses, l'indépendance et l'estime de soi. L'environnement perçu comprend le soutien apporté par les parents et les pairs pour les problèmes de comportement ou au contraire le contrôle exercé par ceux-ci; les modèles de comportements positifs et négatifs; et les valeurs et comportements normatifs perçus. Mis ensemble, les facteurs associés à la personnalité et à l'environnement perçu serviraient à déclencher ou, au contraire, à freiner les comportements problématiques.



Swisher (1988) fut parmi les premiers à envisager que la conduite après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis et le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis s'inscrivent dans un ensemble de comportements interreliés et révélateurs d'un modèle de comportements associés à la prise de risques et à l'impulsivité, plutôt que des cas isolés de comportements particuliers. Pour mettre cette hypothèse à l'essai, Swisher a demandé à plus de 11 000 élèves de la 7^e à la 12^e année dans trois États de répondre à un questionnaire. Les questions portaient sur un vaste éventail de sujets, notamment la consommation d'alcool et de drogues, les comportements négatifs, la participation à des activités parascolaires et le rendement scolaire. Les comportements négatifs proposés comprenaient notamment la tricherie aux examens, le vol à l'étalage, le vandalisme et le fait de sortir toute la nuit. Ces comportements constituaient les meilleurs indicateurs prévisionnels de la conduite après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis et de l'accompagnement d'un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis. Inversement, les activités scolaires et parascolaires, le sport et les activités religieuses avaient plutôt un effet protecteur. Dans l'ensemble, les résultats cadrent avec la théorie des comportements problématiques, ce qui suggère que la conduite après avoir consommé de l'alcool ou du cannabis et le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis s'inscrivent dans un ensemble de comportements sociaux négatifs associés à la prise de risques et à l'impulsivité.

Donovan (1993) a contribué à étayer l'hypothèse selon laquelle la conduite après avoir consommé de la drogue ou de l'alcool s'inscrit dans un ensemble de comportements problématiques. Au Colorado, 2 300 conducteurs de 18 à 25 ans composant un échantillon ont répondu à un questionnaire par la poste qui portait sur un large éventail de mesures de la personnalité, de l'environnement perçu et du comportement. En plus des problèmes de consommation d'alcool, de la consommation de drogues et des comportements sociaux déviants, il a été déterminé qu'une mesure des pratiques de conduite dangereuses était également associée à la conduite après la consommation d'alcool et de drogues. La détection des comportements associés aux pratiques de conduite dangereuses, évalués d'après les infractions à la circulation, est un autre moyen de cibler les jeunes qui sont particulièrement à risque de conduire avec les facultés affaiblies ou de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur aux facultés affaiblies.

Plus récemment, Hingson, Heeren et Edwards (2008) ont remarqué que la consommation d'alcool et la consommation de grandes quantités d'alcool en bas âge étaient des indicateurs prévisionnels importants de la consommation de drogues illicites et de toute une gamme de problèmes de santé et d'ordre social, comme le fait de prendre le volant après avoir bu ou consommé de la drogue ou d'être impliqué dans un accident. La consommation précoce d'alcool et de drogues altérerait la perception de l'implication des pairs et des parents et augmenterait la probabilité d'adopter d'autres comportements déviants du point de vue de la société.



Résumé

La littérature scientifique indique systématiquement que le fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé du cannabis est fortement corrélé au fait de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou d'autres drogues. Ces deux comportements diffèrent principalement sur le plan de la substance consommée par le conducteur et pas nécessairement sur le plan des caractéristiques des personnes qui adoptent ce comportement. De plus, le fait de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue est fortement associé au fait d'être passager d'un véhicule conduit par une personne qui en a consommé. Le rôle de conducteur ou de passager serait davantage une question de circonstances, par exemple l'accès à un véhicule, qu'une question de caractéristiques personnelles et sociales. D'un point de vue théorique, le fait de monter à bord d'un véhicule dont le conducteur a consommé du cannabis ou de l'alcool semblerait s'inscrire dans un large éventail de comportements à risque ou inappropriés d'un point de vue social qui sont associés à des facteurs sociodémographiques, psychosociaux et comportementaux et qui donnent lieu à une propension à adopter des comportements problématiques – ou qui au contraire protègent contre ceux-ci. Ces facteurs de risque et de protection pour les jeunes sont présentés ci-dessous.

Facteurs de risque sociodémographiques

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

Facteurs de risque psychosociaux

- Prise de risques
- Recherche de sensations fortes ou de nouvelles expériences
- Impulsivité
- Agressivité
- Modèle des parents
- Perception de l'approbation des parents
- Modèle des pairs
- Perception de l'approbation des pairs

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
- Participation à des activités à caractère religieux
- Participation à des activités scolaires
- Rendement scolaire
- Participation à des activités parascolaires
- Participation à des activités sportives



Discussion

Le fait d'être passager d'un véhicule conduit par une personne ayant consommé de l'alcool ou du cannabis est un comportement relativement fréquent chez les jeunes, qui a toutefois reçu moins d'attention en tant que comportement à risque que la conduite après avoir consommé de l'alcool. Cependant, il peut avoir des conséquences tout aussi tragiques. Les différents degrés d'attention accordés aux conducteurs et aux passagers pourraient s'expliquer en grande partie par le fait qu'en général, les conducteurs sont considérés comme responsables de leur comportement et des conséquences qui peuvent en découler, tandis que les passagers ne sont pas tenus responsables de leurs actes. Les personnes qui conduisent avec les facultés affaiblies peuvent s'attirer des blâmes sur le plan social et juridique, mais très peu de sanctions, voire aucune, peuvent être imposées à leurs passagers. En fait, les passagers peuvent même être considérés comme les victimes innocentes d'un événement tragique.

En réalité, dans bon nombre de cas, il est injustifié de présumer de l'innocence des passagers. Des recherches ont permis de démontrer que la présence de jeunes passagers peut mener à une augmentation du risque d'accident chez les jeunes conducteurs lorsque les passagers sont une source de distraction ou qu'ils encouragent activement le conducteur à prendre des risques. Cet effet peut être exacerbé si les jeunes conducteurs et leurs passagers ont consommé de l'alcool ou du cannabis.

Le fait de continuer la fête pendant le retour en voiture est incompatible avec la conduite sécuritaire. Les jeunes conducteurs doivent être conscients que leurs passagers sont une source de distraction pouvant présenter des risques élevés. Bien que les restrictions relatives aux passagers fassent souvent partie de programmes de permis d'apprenti-conducteur, les cours de conduite devraient comporter un volet portant sur les dangers que représentent les passagers – et particulièrement les passagers intoxiqués – d'autant plus que ces dangers demeurent bien après l'obtention du permis de conduire permanent.

Les études portant sur des accidents de véhicule à moteur impliquant des jeunes montrent souvent que le taux d'alcoolémie des passagers est comparable ou inférieur à celui des conducteurs. Pourtant, la consommation d'alcool et de drogue des passagers peut compromettre leur capacité à évaluer le degré d'intoxication du conducteur, ce qui peut entraîner la prise de mauvaises décisions quant au moyen de transport pour le retour à la maison. Afin d'éliminer cette possibilité, on devrait encourager les jeunes à prendre des dispositions à l'avance, avant de consommer de l'alcool ou de la drogue, par des programmes de prévention. Le simple fait de réserver un taxi pour revenir à la maison, par exemple, éviterait aux passagers intoxiqués de devoir évaluer l'aptitude à conduire d'un autre jeune et permettrait de réduire considérablement les risques pour les jeunes et les autres usagers de la route.

La littérature révèle également un chevauchement important entre les conducteurs qui prennent le volant après avoir consommé de la drogue ou de l'alcool et les passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue. Lorsqu'on tient aussi compte de la forte corrélation entre ces comportements et la consommation de grandes quantités d'alcool, la consommation de drogues et les pratiques de conduite dangereuses, on peut dégager une tendance en ce qui a trait aux comportements à risque, à la consommation de substances et à l'utilisation de véhicules (Donovan, 1993). Le choix d'occuper le siège du conducteur ou du passager en une occasion particulière peut varier en fonction de l'âge, du sexe et de l'accès à un véhicule. Les rôles peuvent changer selon le contexte et la situation, mais les comportements cibles sont une conséquence de la consommation d'alcool ou de drogues et du besoin de se déplacer. Les mauvaises décisions prises par les jeunes concernant le transport, particulièrement après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue, mettent ceux-ci à risque, qu'ils soient conducteurs ou passagers.



Les caractéristiques dégagées pendant cette étude portant sur les passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou du cannabis pourraient servir à élaborer des programmes ciblant certains groupes de jeunes particulièrement à risque d'adopter de tels comportements. Ces caractéristiques peuvent être regroupées en trois grandes catégories : sociodémographique, psychosociale et comportementale. L'aspect sociodémographique comprend l'âge, le sexe, le milieu urbain ou rural et le statut socio-économique. La consommation d'alcool et de drogue et l'utilisation de véhicules motorisés augmentent certainement avec l'âge. La première consommation d'alcool à un âge précoce est associée à une consommation abusive ultérieure et à une probabilité plus élevée de conséquences néfastes (Hingson, Edwards, Heeren et Rosenbloom, 2009). De plus, la consommation d'alcool fréquente et abusive accroît les risques de prendre le volant après avoir bu ou de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue.

L'étude de Pickett et coll. (2012) a aussi permis de démontrer que les comportements associés à l'utilisation d'un véhicule à moteur et à la consommation d'alcool et de drogues peuvent trouver leur source dans les années précédant l'obtention d'un permis de conduire. Certains sous-groupes de jeunes, particulièrement en milieu rural, n'ont pas nécessairement accès à des voitures et utilisent parfois des véhicules tout terrain à des fins de loisirs et de transport, puisque ces véhicules leur permettent d'acquérir une certaine indépendance. Les tendances en matière d'utilisation d'automobiles et de consommation de substances peuvent commencer tôt. Le manque d'expérience sur ces véhicules et la consommation d'alcool et de drogues engendrent une situation très risquée qui pourrait être au cœur des programmes de prévention offerts dans les régions où de tels comportements sont courants. En outre, ces conclusions suggèrent que les messages de prévention devraient parvenir aux jeunes bien avant qu'ils aient atteint l'âge légal pour conduire, afin qu'ils soient conscients plus tôt des conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies et d'empêcher que ces comportements dangereux deviennent normaux et acceptés.

D'après la littérature scientifique, le sexe n'est pas un facteur de risque constant. Plusieurs études démontrent que les femmes sont moins susceptibles de prendre le volant après avoir consommé des substances ou de monter à bord d'une voiture dont le conducteur a consommé de l'alcool ou de la drogue. Cependant, après avoir tenu compte de l'influence d'autres facteurs, le sexe ne constitue plus un facteur de risque indépendant significatif. Dans certaines situations, une synergie du sexe, de l'âge et d'autres facteurs pourrait entraîner une augmentation ou une diminution du risque. Par exemple, les femmes sont généralement moins susceptibles de prendre des risques (Jessor et coll., 1991) et pourraient par conséquent convaincre les hommes d'utiliser des moyens de transport plus sécuritaires. Par ailleurs, les hommes peuvent s'encourager mutuellement à prendre des risques, mais pourraient être moins susceptibles de conduire après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue s'ils ont des passagères. Dans tous les cas, le sexe ne devrait pas être complètement écarté de la liste des facteurs de risque, étant donné que les motifs poussant les jeunes à voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur avec facultés affaiblies peuvent varier en fonction du sexe. L'influence du sexe devrait être étudiée plus en profondeur, puisqu'il se pourrait que les pairs puissent s'encourager mutuellement à prendre des décisions sécuritaires.

Le fait de demeurer en milieu rural s'est aussi avéré un facteur de risque non constant. Bien qu'on pense souvent que les jeunes des milieux ruraux sont plus susceptibles de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue ou de voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue – étant donné qu'ils dépendent davantage des véhicules privés pour se déplacer – il se trouve que ce n'est pas toujours le cas une fois que l'influence d'autres facteurs a été prise en compte. Dans une certaine mesure, l'effet du milieu rural pourrait dépendre des définitions des termes *rural* et *urbain*. De plus, généralement, les études ne portent que sur la fréquence à laquelle les personnes s'adonnent au comportement cible et



n'abordent d'aucune façon la qualité du comportement. Il se pourrait bien qu'il y ait des différences entre les comportements des jeunes passagers des milieux urbains et des milieux ruraux qui vont au-delà de la fréquence de leur exposition au risque. Par exemple, il se peut que les jeunes qui vivent en milieu rural voyagent sur de plus longues distances, à plus grande vitesse et sur des routes à deux voies – des facteurs qui peuvent grandement influencer sur le risque d'être impliqué dans un accident. C'est pourquoi les différences en ce qui a trait à la qualité de l'exposition associée au milieu rural ou urbain devraient faire l'objet d'études plus poussées pour déterminer s'il y a là un facteur de risque potentiel.

Un statut socio-économique faible, déterminé en fonction du niveau d'instruction des parents ou de la perception des répondants quant à leur situation économique, a été associé à une augmentation du risque de monter à bord d'une voiture dont le conducteur a consommé de l'alcool ou d'autres drogues. En général, les personnes qui sont désavantagées sur le plan socio-économique sont en moins bonne santé (Commission des déterminants sociaux de la santé, 2008). Le rapport potentiel entre le statut socio-économique et le fait de monter à bord d'un véhicule après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue et d'être impliqué dans un accident est vraisemblablement complexe et résulte de l'interaction entre plusieurs autres facteurs. Dans le cadre de la présente étude, il suffit de noter qu'un statut socio-économique faible a été associé à une augmentation du risque d'adopter les comportements ciblés.

Le fait d'être marié ou d'habiter avec un partenaire a été reconnu comme un facteur de protection. Dans le groupe de jeunes étudié (âgés de 15 à 24 ans), ce facteur n'a un effet que sur les personnes les plus âgées de la tranche d'âge. S'engager dans une relation sérieuse représente un grand changement dans la vie d'une personne, changement qui est souvent associé à une augmentation des responsabilités personnelles et financières et à une diminution des activités à risque élevé. Par contre, le fait de ne pas vivre avec ses parents a été reconnu comme un facteur de risque, ce qui pourrait s'expliquer par l'absence d'un symbole d'autorité à qui la personne doit rendre des comptes. Cela semble indiquer que la surveillance parentale joue un rôle important dans la prévention de ce comportement à risque.

Les facteurs psychosociaux sont les aspects de la personnalité, des croyances, des motivations et de la perception de l'environnement social d'une personne qui peuvent influencer sur sa tendance à adopter des comportements à risque. Ces facteurs englobent la recherche de sensations, l'impulsivité, les croyances et les valeurs, de même que les opinions et les valeurs des parents et des pairs. Ces facteurs ont été particulièrement négligés dans les études dans ce domaine; ils sont généralement longs à évaluer et sont souvent exclus des questionnaires, puisqu'ils peuvent prolonger indûment le processus. Dans les quelques recherches effectuées sur le sujet, on a mis en évidence certains facteurs de risque comme la recherche de sensations, la prise de risques et d'autres attitudes dangereuses en lien avec l'alcool et la drogue. L'attitude des parents et des pairs, les opinions et les comportements en lien avec la conduite après avoir consommé de l'alcool ont également été associés à une augmentation du risque de monter à bord d'une voiture dont le conducteur a consommé de l'alcool ou de la drogue. Dans le domaine de la psychosociologie, on considère la participation à des activités religieuses, scolaires, sportives et parascolaires comme un facteur de protection. Les parents doivent comprendre l'importance de donner l'exemple d'une conduite sécuritaire à leurs enfants dès leur jeune âge. Par ailleurs, parents et pairs doivent saisir toutes les occasions de remettre en question les attitudes, les opinions, les perceptions et les comportements à risque afin de faire comprendre aux jeunes qu'il est dangereux et inacceptable de conduire après avoir consommé des substances.

Les facteurs comportementaux, quant à eux, se rattachent aux activités d'une personne et à ses antécédents possibles de conduite après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue ou de



déplacement avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue. Une consommation d'alcool et de drogues précoce et dangereuse est un comportement à risque élevé fortement corrélé à ceux visés par la présente étude. La littérature révèle également un chevauchement important entre les conducteurs qui prennent le volant après avoir consommé de la drogue ou de l'alcool et les passagers de véhicules avec un conducteur ayant consommé ces substances. Les liens étroits entre ces deux comportements indiquent que la tendance à prendre des risques élevés est associée à la consommation de substances et aux véhicules. Les mauvaises décisions en matière de déplacements que prennent les jeunes les placent souvent dans des situations très dangereuses qui pourraient facilement être évitées, qu'ils occupent le siège du conducteur ou du passager. Les stratégies de prévention devraient tenir compte de tous les éléments liés à la prise de risques afin de cibler les jeunes susceptibles d'être passagers d'un véhicule conduit par une personne ayant les facultés affaiblies. Pour que le message passe, il faudrait ratisser large et cibler de nombreux comportements à risque afin d'éliminer cette pratique chez les jeunes.

Les facteurs sociodémographiques et psychosociaux ont une moins grande influence sur les jeunes qui montent à bord d'une voiture dont le conducteur a consommé de l'alcool ou de la drogue, mais ils contribuent à augmenter la probabilité qu'ils adoptent cette pratique en raison de leurs expériences, de leurs perceptions et de leurs attentes. Par le modèle qu'ils projettent, les parents et les pairs peuvent influencer sur les comportements à risque des jeunes, en montrant implicitement qu'un tel comportement est accepté ou récompensé par le cercle social. De plus, le fait d'observer quelqu'un conduire après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue ou être passager d'un tel conducteur et ne subir aucune conséquence donne aux jeunes une impression d'efficacité et de compétence. La perception des conséquences positives (p. ex. arriver à la maison sain et sauf, recevoir l'approbation des pairs) l'emporte largement sur celle de la possibilité des conséquences négatives (accidents, blessures, réprimandes des parents) qui pourraient résulter d'un tel comportement, ce qui en augmente le risque. Pour que les jeunes prennent des décisions éclairées, il faut leur fournir des modèles de comportements positifs et remettre constamment en cause les opinions, les croyances et les comportements à risque.

Bien qu'aucune des études analysées ne prenne en considération les perceptions et les croyances des jeunes par rapport au cannabis, il se pourrait que ces dernières représentent un facteur influant sur la décision de conduire après avoir consommé une telle substance ou d'être le passager d'un véhicule conduit par une personne qui en a consommé. Les jeunes âgés de 14 à 19 ans interrogés ont fait preuve d'une certaine confusion par rapport aux risques généraux associés au cannabis, et en particulier aux risques liés à la conduite d'un véhicule (Porath-Waller, Brown, Frigon et Clark, 2013). Si certains jeunes étaient d'avis que conduire après avoir consommé du cannabis était dangereux, d'autres croyaient plutôt que ce comportement était sécuritaire, et qu'il pouvait même aller jusqu'à accroître la concentration du conducteur. La conduite après avoir consommé de l'alcool était perçue comme plus dangereuse que la conduite après avoir consommé du cannabis. Il faudrait transmettre aux jeunes des renseignements plus justes et cohérents pour au moins les aider à prendre une décision éclairée au moment de choisir un mode de déplacement.

Les caractéristiques abordées ci-dessus nous aident à comprendre les raisons qui poussent les jeunes à voyager à bord d'un véhicule avec un conducteur ayant consommé de l'alcool ou de la drogue. Toutefois, il serait nécessaire d'avoir plus de données sur les circonstances et les situations dans lesquelles les jeunes décident de conduire après avoir consommé de l'alcool ou d'autres drogues pour comprendre pourquoi ils font de tels choix. Mieux comprendre les interactions entre les caractéristiques des jeunes les plus à risque et les situations pourrait aussi favoriser l'élaboration de messages ciblés et efficaces.



Références

- Beirness, D. J., E. E. Beasley et P. Boase. « Drug use among fatally injured drivers in Canada », *Proceedings of the 20th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Brisbane (Australie), ICADTS, 2013.
- Calafat, A., D. Adrover-Roig, N. Blay, M. Juan, M. Bellis et K. E. A. Hughes. « Which young people accept a lift from a drunk or drugged driver? », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 41, n° 4, 2009, p. 703–709.
- 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.
- Commission des déterminants sociaux de la santé. *Comblent le fossé en une génération : Instauration l'équité en santé en agissant sur les déterminants sociaux de la santé*, Rapport final de la Commission sur les Déterminants sociaux de la santé, Genève (Suisse), Organisation mondiale de la Santé, 2008.
- Donovan, J. E. « Young adult drunk-driving: Behavioral and psychosocial correlates », *Journal of Studies on Alcohol*, vol. 54, n° 5, 1993, p. 600–613.
- Finken, L. L., J. E. Jacobs et K. D. Laguna. « Risky drinking and driving/riding decisions: The role of previous experience », *Journal of Youth and Adolescence*, vol. 27, n° 4, 1998, p. 493–511.
- Foss, R. D., et D. J. Beirness. « Drinking drivers and their passengers: Roadside survey results », *40th Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine* (octobre 1996), Vancouver (Colombie-Britannique), AAAM, 1996.
- Hingson, R. W., E. M. Edwards, T. Heeren et D. Rosenbloom. « Age of drinking onset and injuries, motor vehicle crashes, and physical fights after drinking and when not drinking », *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, vol. 33, n° 5, 2009, p. 783–790.
- Hingson, R. W., T. Heeren et E. M. Edwards. « Age at drinking onset, alcohol dependence, and their relation to drug use and dependence, driving under the influence of drugs, and motor-vehicle crash involvement because of drugs », *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, vol. 69, n° 2, 2009, p. 192–201.
- Insurance Institute for Highway Safety. *Fatality Facts 2011: Teenagers*, Arlington (Virginie), IIHS, 2011.
- 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.
- 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.
- Kim, J. H. et K. S. Kim. « The role of sensation seeking, perceived peer pressure, and harmful alcohol use in riding with an alcohol-impaired driver », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 48, 2012, p. 326–334.
- 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.



- Li, K., B. G. Simons-Morton et R. Hingson. « Impaired-driving prevalence among US high school students: Associations with substance use and risky driving behaviors », *American Journal of Public Health*, vol. 103, n° 11, 2013, p. e71–e77.
- Nygaard, P., E. D. Waiters, J. W. Grube et D. Keefe. « Why do they do it? A qualitative study of adolescent drinking and driving », *Substance Abuse and Misuse*, vol. 38, n° 7, 2003, p. 835–863.
- 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.
- 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.
- Pickett, W., C. Davison, M. Torunian, S. McFaull, P. Walsh et W. Thompson. « Drinking, substance use and the operation of motor vehicles by young adolescents in Canada », *Plos One*, vol. 7, n° 8, 2012, p. e42807.
- 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.
- Poulin, C., B. Boudreau et M. Asbridge. « Adolescent passengers of drunk drivers: A multi-level exploration into the inequities of risk and safety », *Addiction*, vol. 102, n° 1, 2007, p. 51–61.
- 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.
- Romano, E., T. Kelley-Baker et J. Lacey. « Passengers of impaired drivers », *Journal of Safety Research*, vol. 43, n° 3, 2012, p. 163–170.
- 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.
- Schermer, C. R., T. R. Apodaca, R. M. Albrecht, S. W. Lu et G. B. Demarest. « Intoxicated motor vehicle passengers warrant screening and treatment similar to intoxicated drivers », *Journal of Trauma*, vol. 51, n° 6, 2001, p. 1083–1086.
- Schermer, C. R., C. R. Qualls, C. L. Brown et T. R. Apodaca. « Intoxicated motor vehicle passengers: An overlooked at-risk population », *Archives of Surgery*, vol. 136, n° 11, 2001, p. 1244–1248.
- 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.
- 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.
- Statistique Canada. *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle 2009*, Ottawa (Ontario), Statistique Canada, 2010. Consulté à l'adresse : <http://www.statcan.gc.ca/pub/53-223-x/53-223-x2009000-fra.pdf>.
- 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>.



- Swisher, J. D. « Problem-behavior theory and driving risk », *Alcohol, Drugs and Driving*, vol. 4, (nos 3 et 4), 1988, p. 205–219.
- Tin, S. T., S. Ameratunga et P. Watson. « Riding in a motor vehicle with a driver under the influence of alcohol and drinking patterns: Findings from a national survey of New Zealand youth », *Australasian Epidemiologist*, vol. 15, n° 1, 2008, p. 18.
- Traffic Injury Research Foundation. *The Alcohol-Crash Problem in Canada: 2010*, Série de rapports sur la sécurité routière du CCATM, Ottawa (Ontario), CCATM, 2013.
- Transport Canada. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2010*, Ottawa (Ontario), Transport Canada, 2012. Consulté à l'adresse : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/tp-1317.htm>
- 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.