

Résumé de l'étude sur la conduite après usage de cannabis chez les jeunes conducteurs

par l'équipe dirigée par Jacques Bergeron, Université de Montréal

Le présent travail rapporte les travaux réalisés au cours de la dernière année dans le but d'approfondir les relations entre les comportements et attitudes des jeunes conducteurs en lien avec la consommation de cannabis, la conduite après usage de cannabis, et la prise de risques sur la route. Le rapport décrit d'une part une recension des écrits scientifiques sur la problématique des jeunes conducteurs et une synthèse de nos propres travaux antérieurs dans le domaine, et d'autre part les résultats d'une nouvelle étude effectuée ces derniers mois auprès d'un échantillon de plus de 250 jeunes conducteurs québécois. Il s'agit en fait du quatrième rapport d'un projet de recherche subventionné par la Fondation CAA-Québec dans le cadre d'une entente avec l'Université de Montréal. Réalisé sous la direction de Jacques Bergeron, Évelyne Vallières et Martin Paquette. Le projet global s'intitule «Rôle des parents, influence des pairs, et consommation d'alcool et cannabis chez les jeunes conducteurs : incidences et impacts sur l'adoption de comportements sécuritaires ou la prise de risques au volant».

La problématique des jeunes conducteurs

Les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans sont surreprésentés dans les accidents de la route. Toutes choses étant égales, et compte tenu du nombre de titulaires de permis de conduire par catégories d'âge et du nombre de kilomètres parcourus, les jeunes sont impliqués deux à trois fois plus souvent dans la survenue de collisions que les autres catégories de conducteurs. De plus, comparativement aux jeunes filles, les jeunes hommes sont davantage impliqués dans les accidents de la route et commettent davantage d'infractions menant à une contravention.

La surreprésentation des jeunes dans les collisions routières est reliée en partie à leur inexpérience de la conduite, mais aussi à la témérité et à la propension à prendre des risques, en particulier sous l'influence des pairs. Les jeunes conducteurs courent en effet

près de trois fois plus de risques d'être impliqués dans des collisions mortelles ou des collisions causant de graves blessures lorsqu'ils sont accompagnés d'autres jeunes. On peut considérer l'importance des pairs et de leur influence chez les jeunes comme un balbutiement d'autonomie, une recherche de distanciation face à l'autorité parentale. Un faible développement de l'identité personnelle peut inciter un jeune à s'identifier à ceux qui l'entourent, majoritairement des amis et des collègues de son âge. De plus, une conduite routière rapide, téméraire et infractionniste peut servir à beaucoup de jeunes pour s'affirmer face à l'autorité de leurs parents. L'influence des pairs est généralement associée à la prise de risques, souvent en lien avec la consommation d'alcool ou de drogues.

La prise de risques au volant et la consommation de substances psychoactives sont en effet au nombre des principaux facteurs bien identifiés qui sont impliqués dans les accidents des jeunes. Leur surreprésentation dans les collisions est aussi associée à certaines dimensions biologiques (maturation neurologique inachevée), psychologiques (inexpérience, impulsivité, recherche de sensations), psychosociales (influence des pairs, transmission intergénérationnelle des styles de conduite des parents aux enfants), etc.

On peut noter depuis quelques années un intérêt croissant des chercheurs pour un champ d'étude relativement nouveau, et très prometteur. Il s'agit des relations entre le style parental et la prise de risques au volant, et le rôle que jouent les parents non seulement durant l'acquisition graduelle pendant l'enfance et l'adolescence de valeurs et d'attitudes de sécurité routière, mais aussi au cours des premières années de conduite des jeunes. Les résultats indiquent que la poursuite de bonnes relations avec les parents au cours de ces années permettraient aux jeunes de mieux résister à l'influence des pairs, et ainsi être amenés de façon significative à prendre moins de risques sur la route. L'amélioration des pratiques parentales contribuerait en effet à dissuader les jeunes de conduire sous l'influence de substances psychoactives, et à les amener à réduire les comportements à risque (excès de vitesse, omettre un arrêt obligatoire, passer sur un feu jaune, etc.).

La témérité des jeunes conducteurs au volant, et de façon plus particulière celle des jeunes hommes, ressort nettement aussi en comparaison avec les conducteurs des autres catégories d'âge. Ainsi, quel que soit l'instrument psychométrique utilisé, et quelles que soient les mesures analysées, les jeunes conducteurs obtiennent des cotes moyennes

significativement plus élevées que les conducteurs de 35 ans et plus, et dans chaque cas les conducteurs masculins se révèlent aussi nettement plus téméraires que les conductrices.

De plus, des séries d'analyses de régression hiérarchique ont permis d'identifier les prédicteurs affectant la qualité des relations entre les jeunes conducteurs et leurs parents en général, quel que soit le sujet de communication, et aussi de façon plus spécifique en ce qui a trait aux communications concernant la conduite automobile ou le choix de carrière. Contrairement aux comportements de consommation d'alcool des jeunes et à leurs attitudes à l'égard des boissons alcoolisées, c'est la consommation de cannabis des jeunes et leurs attitudes et comportements associés à la conduite dangereuse qui affectent particulièrement le niveau et la qualité de leurs communications avec leurs parents.

Nos résultats mettent aussi en évidence que les usagers réguliers de cannabis tendent à prendre plus de risques sur la route, notamment en ce qui a trait à la conduite à grande vitesse. De plus, les individus qui rapportent conduire sous l'influence du cannabis sont également plus enclins à conduire de manière à mettre en péril leur sécurité et celle des autres usagers de la route. L'usage de cannabis et la conduite sous l'influence du cannabis sont des indicateurs d'un patron comportemental à risque pour la sécurité.

En somme, autant la revue de littérature que l'ensemble des résultats obtenus dans nos études permettent de souligner la dangerosité de la conduite sous l'influence du cannabis pour la sécurité routière, et ce, même lorsque les habitudes relatives à la conduite automobile dangereuse sont contrôlées.

Nouvelle étude par questionnaires

Méthodologie

Il s'agit d'une étude effectuée par questionnaires auprès de 258 participants, dans le but d'identifier les attitudes, perceptions et comportements des jeunes conducteurs de 18 à 25 ans en relation avec la consommation de cannabis et la conduite après usage de cannabis. En raison des objectifs spécifiques de la présente étude, la batterie de questionnaires comprend les mêmes instruments psychométriques que ceux déjà utilisés dans nos études antérieures, mais on y a ajouté de nouveaux questionnaires auto-administrés. Ainsi, en plus des questionnaires sur la fréquence de consommation d'alcool

et de cannabis, la conduite dangereuse et la prise de risques au volant, de même que sur plusieurs variables d'émotions et de personnalité, la présente batterie couvre l'investigation supplémentaire des points suivants : attitudes et motivations à l'égard de la consommation de cannabis ; attitudes à l'égard de la conduite d'un véhicule automobile après usage de cannabis ; perception des risques liés à la consommation de substances psychoactives et relations avec les pairs

Recrutement des participants

Le recrutement des participants a été effectué à Montréal ou dans la région environnante. Dans le but de constituer un échantillon de titulaires de permis de conduire le plus diversifié possible - âge, niveau de scolarité, nombre d'années de conduite, kilométrage annuel - les participants ont été recrutés un par un par les examinateurs chargés de faire passer la batterie de questionnaires selon un protocole standardisé, supervisé par l'équipe de recherche.

En plus de veiller à recruter un grand nombre de personnes des deux sexes, les examinateurs n'ont recruté que des participants comprenant bien le français, pour s'assurer de la bonne compréhension des consignes des questionnaires, de chacune des questions posées et des diverses échelles de réponse. Ils ont également vérifié que chaque participant avait un permis de conduire valide au Québec depuis au moins deux ans, et conduisait un véhicule automobile au moins une journée par semaine.

Considérations déontologiques

Les participants étaient recrutés sur une base volontaire, sans aucune pression. Ils étaient assurés que les informations recueillies resteraient strictement anonymes, et ne seraient utilisées que pour l'avancement des connaissances et la diffusion des résultats globaux dans des rapports de recherche, et éventuellement dans des communications scientifiques ou des publications savantes. Compte tenu des mesures de confidentialité prises (notamment l'attribution d'un code alphanumérique), il était en effet impossible d'identifier la personne ayant fourni les réponses aux questionnaires. Les personnes recrutées étaient complètement libres de refuser de participer à l'étude, et pouvaient décider en tout temps d'arrêter de répondre aux questionnaires.

Résultats

Données sociodémographiques et expériences de conduite

Le Tableau 1 présente d'abord le nombre d'hommes et de femmes de l'échantillon de même que leur moyenne d'âge. Le tableau indique aussi les données révélées par les participants concernant leurs expériences et habitudes de conduite d'un véhicule moteur : âge d'obtention d'un premier permis de conduire, type de permis présentement détenu, nombre d'années d'expérience, nombre de jours de conduite par semaine.

Tableau 1
Données sociodémographiques

		Hommes	Femmes	Total
Nombre de participants		109	149	258
Âge moyen		21,3	21,4	21,4
Âge d'obtention du 1er permis		17,3	17,5	17,4
Nombre d'années de conduite		4,3	4,1	4,2
Jours de conduite par semaine		4,4	4,6	4,5
Permis détenu	probatoire	24,3%	21,8%	22,8%
	régulier	75,7%	78,2%	77,2%
Occupation principale	études	77,8%	82,6%	80,5%
	travail	22,2%	16,8%	19,1%
	autre	0 %	0,7 %	0,4 %

Les données du Tableau 1 indiquent qu'en moyenne les jeunes conducteurs masculins de l'échantillon sont âgés de 21,3 ans et les jeunes conductrices de 21,4 ans. Ils avaient respectivement obtenu un premier permis de conduire à 17,3 ans et 17,5 ans. Au moment de leur participation à l'étude, 24,3% des hommes et 21,8% des femmes avaient un permis probatoire, les autres ayant déjà un permis régulier. Les participants masculins rapportent qu'ils conduisent en moyenne 4,4 jours par semaine et les femmes 4,6 jours. Les analyses statistiques (Khi-deux ou test T de différences entre les moyennes) ne révèlent aucune différence significative entre les répondants masculins et féminins sur l'une ou l'autre de ces variables.

Tel que mentionné plus haut dans la description des critères d'inclusion, les examinateurs n'ont recruté que des participants comprenant bien le français, afin de s'assurer d'une bonne compréhension des consignes des instruments psychométriques et de chacune des questions, de même que des divers types d'échelles de réponse. La répartition des réponses obtenues montre qu'à une exception près les répondants ont effectué au moins des études de niveau secondaire. De fait, 93% ont un diplôme de CÉGEP ou étudient présentement dans un CÉGEP. Encore ici, il n'y a pas de différences significatives entre les répondants masculins et féminins.

Fréquence de consommation de cannabis

Le Tableau 2 permet de comparer la fréquence de cannabis observée chez les participants de notre échantillon avec les données les plus récentes de l'Enquête Québécoise sur la Santé de la Population (EQSP) concernant l'ensemble de la population québécoise âgée de 18 à 24 ans. On peut y noter la grande similitude de répartition des participants de notre étude ayant fait usage de cannabis au cours des 12 derniers mois avec la répartition de la population générale d'âge comparable ayant consommé du cannabis pendant l'année précédant l'enquête de l'EQSP en 2014-2015. Ce qui permet de croire que nos résultats concernant la consommation de cannabis et la conduite après usage de cannabis pourraient être généralisables à l'ensemble des jeunes conducteurs québécois de cette catégorie d'âge.

Tableau 2
Répartition des consommateurs selon la fréquence de l'usage
de cannabis au cours des 12 derniers mois

	Échantillon à l'étude	Données EQSP* 18-24 ans
Moins d'une fois/mois	54,3%	54,5%
1 à 3 fois/mois	21,3%	17,3%
1 fois/semaine	7,1%	7,1%
Plus d'une fois/semaine	11,0%	11,6%
Tous les jours	6,3%	9,6%

**Enquête québécoise sur la santé de la population*

L'analyse des données de l'EQSP par l'Institut National de Santé Publique du Québec montre que la consommation de cannabis au cours des 12 derniers mois chez les personnes âgées de 15 ans et plus a augmenté de façon significative, passant de 35,3% à

41,7 % entre 2008 et 2014-2015 ($p < 0,01$), et que les hausses les plus importantes se retrouvent chez les 18-24 ans et les 25-44 ans. De fait, c'est 50,0% de notre échantillon de conducteurs de 18-25 ans qui rapportent avoir consommé du cannabis au moins une fois au cours des 12 derniers mois.

Habitudes de consommation chez les usagers de cannabis et les autres participants

Le Tableau 3 expose les habitudes de consommation d'alcool, de cannabis et de tabac chez l'ensemble de l'échantillon.

Tableau 3
Habitudes de consommation des usagers de cannabis selon qu'ils ont conduit ou non après cannabis au cours des 12 derniers mois, et habitudes des autres répondants

	Conduite après cannabis	Autres usagers de cannabis	Anciens usagers de cannabis	Jamais consommé cannabis	Différence colonne 1 versus colonne 2
Nombre	60	69	41	88	
Fréquence cannabis (1 à 7)	3,82	3,35	-	-	$p < ,01$
Âge cannabis 1 ^{ère} fois	15,3	16,3	15,7	-	$p < ,01$
N de fois 3 joints et plus	34,1	2,4	-	-	$P = ,01$
Fréquence pot et alcool	2,39	2,17	-	-	NS
Fréquence pot et drogue	1,52	1,13	-	-	$P < ,01$
Fréquence alcool (1 à 8)	4,22	4,30	3,75	2,88	NS
N de fois 5 verres et +	3,03	3,14	2,45	1,58	NS
N conduite alcool $> 0,08$	1,88	0,29	0,53	0,25	$P < ,01$
N conduite pot et alcool	1,92	0	-	-	$P < ,01$
% usagers de tabac	30,0%	13,0%	17,1%	1,1%	$P < ,05$

La 1^{ère} colonne du Tableau 3 présente les données concernant un groupe de 60 participants qui révèlent avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, et qui rapportent aussi avoir conduit un véhicule une heure après usage de cannabis au moins une fois au cours de la dernière année. La 2^e colonne expose les données qui concernent un groupe de 69 répondants qui révèlent avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, mais qui n'ont jamais conduit après usage de cannabis au cours de la dernière année. Des analyses statistiques ont été effectuées pour déterminer s'il y a des différences significatives entre ces deux groupes ; les résultats de ces tests de signification sont présentés dans la 5^e colonne du tableau pour chacune des variables considérées. Pour des fins de comparaison, la 3^e colonne expose les données concernant 41 participants qui

rapportent avoir fait usage de cannabis antérieurement, mais pas au cours des 12 derniers mois, alors que la 4^e colonne présente les données de 88 répondants qui n'ont jamais consommé de cannabis.

Relations entre l'usage de cannabis et la conduite après consommation

Les deux tiers des participants de l'échantillon ont fait usage de cannabis au cours de leur vie. Parmi les 258 répondants en effet, 170 (65,9%) consomment ou ont déjà consommé du cannabis. La moitié des participants (50,0%) ont consommé du cannabis au moins une fois au cours de la dernière année (129 sur 258), et parmi ceux-ci près de la moitié (46,5%) disent avoir pris le volant alors qu'ils étaient sous l'effet du cannabis.

Près des deux tiers (63,3 %) des participants ayant conduit après usage de cannabis (38 sur 60) sont des hommes, même si ces derniers ne représentaient que 42,2% de l'échantillon total (109 sur 258).

Les données du Tableau 3 montrent que les participants qui conduisent après usage de cannabis se distinguent très nettement des autres usagers de cannabis sur toutes les variables concernant cette substance. Ils ont commencé à fumer du cannabis à un âge plus précoce (15,3 ans en moyenne), et leur fréquence de consommation est plus importante (une fois par semaine en moyenne), de même que le nombre d'occasions de fumer 3 joints et plus. Ils sont aussi plus nombreux à faire usage de tabac. Par contre, même s'ils ne se différencient nullement des autres usagers de cannabis en ce qui a trait à la consommation d'alcool en termes de fréquence ou d'intensité, il est remarquable de noter qu'il leur arrive significativement plus souvent de conduire avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Il se dégage surtout de ces résultats un lien étroit entre l'importance et la sévérité de la consommation de cannabis et la conduite après usage de cannabis. Dans les mesures de prévention, il sera pertinent de cibler non seulement la conduite après cannabis (par ex., efficacité des procédures de détection sur le bord de route, importance des peines et sanctions pour les contrevenants), mais de compléter ces mesures par des interventions de sensibilisation visant la consommation elle-même : prise de conscience des risques liés à une fréquence élevée d'usage de cannabis, risques associés à la détérioration des habiletés cognitives par le cannabis, insistance – comme on le fait pour l'alcool – sur l'importance de dissocier «fumer un joint» et prendre le volant.

Profil et habitudes de conduite chez les usagers de cannabis et les autres participants

Le Tableau 4 présente les résultats portant sur le profil des jeunes conducteurs et leurs habitudes de conduite en subdivisant l'échantillon de la même façon que le tableau précédent. Il est d'abord intéressant de noter qu'il n'y a pas de différence d'âge entre les groupes de participants, mais des différences significatives de genre et d'occupation. Comparativement aux autres participants qui ont consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois, le groupe de ceux qui ont pris le volant en dépit d'un usage récent de cannabis est plus souvent composé de répondants masculins, et plus souvent de travailleurs que d'étudiants. Ils prennent le volant plus fréquemment (5,2 jours/semaine versus 3,8 jours chez les autres usagers), ils conduisent plus rapidement et ils avouent plus souvent dépasser les limites de vitesse prescrites. En pondérant pour l'exposition à la conduite (nombre de kilomètres par année), les résultats n'indiquent cependant pas de différences en termes d'accidents routiers entre les groupes, mais des différences significatives dans le nombre de contraventions reçues au cours des trois dernières années, principalement pour excès de vitesse, ou passages sur feu rouge, ou omissions d'un arrêt obligatoire (stop).

Tableau 4
Profil et habitudes de conduite des usagers de cannabis selon qu'ils ont conduit ou non après cannabis au cours des 12 derniers mois, et les autres répondants

	Conduite après cannabis	Autres usagers de cannabis	Anciens usagers de cannabis	Jamais consommé cannabis	Différence colonne 1 versus colonne 2
Nombre	60	69	41	88	
Âge moyen	21,7	21,1	21,8	21,2	NS
Genre (% hommes)	63,3%	37,7%	36,6%	34,1%	P<,01
Occupation (% étudiants)	71,7%	89,7%	73,2%	83,0%	P<,01
Conduite (jours/semaine)	5,2	3,8	5,4	4,2	p<,01
Conduite rapide (1 à 7)	4,33	3,67	4,05	3,55	P<,01
Dépasse limite vit (1 à 7)	5,43	4,79	5,20	4,27	p<,05
N accidents (3 ans)	0,59	0,45	0,41	0,27	NS
N contraventions (3 ans)	1,77	0,75	0,66	0,26	P<,05

Ces résultats indiquent que la conduite après usage de cannabis n'est pas seulement reliée à une fréquence élevée de consommation (comme le montraient les données du

Tableau 3) mais aussi à un ensemble d'attitudes et de comportements téméraires sur la route.

Relations entre conduite après cannabis et autres types de conduite dangereuse

Les données du Tableau 5 confirment cette dernière interprétation, montrant que le groupe de conducteurs ayant pris le volant après consommation de cannabis au cours des 12 derniers mois se distinguent très clairement du groupe des autres usagers de cannabis sur chacune des dimensions constituant la conduite dangereuse, telle que mesurée à partir du questionnaire auto-administré *Dula Dangerous Driving Index* (DDDI) (Dula & Ballard, 2003). Cette échelle comprend 29 items évaluant la fréquence avec laquelle les répondants adoptent des comportements téméraires sur la route sur une échelle de style Likert en cinq points. Le DDDI comporte trois sous-échelles : la prise de risque délibérée sur la route, l'agressivité au volant et les émotions négatives ressenties pendant la conduite. On obtient un score pour chacune de ces dimensions, de même qu'une cote globale de conduite dangereuse. Les sous-échelles présentent une bonne consistance interne ($\alpha = 0,83$ à $0,93$) et une bonne stabilité temporelle ($r = 0,55$ à $0,73$) (Dula & Ballard, 2003). Une adaptation française de l'instrument a antérieurement été réalisée par notre équipe de recherche, et la validation psychométrique indique qu'il détient une consistance interne satisfaisante, une bonne validité de construit ainsi qu'une bonne validité convergente (Richer & Bergeron, 2012). L'homogénéité interne est aussi satisfaisante, avec des alpha de Cronbach variant de $0,74$ à $0,88$. En outre, le score global ainsi que chacune des sous-dimensions détiennent une bonne validité concomitante, c'est-à-dire une association positive avec des critères d'insécurité routière et des comportements téméraires observés en simulation de conduite.

Le Tableau 5 indique par ailleurs qu'il n'y a aucune différence significative entre les groupes de participants aux questionnaires évaluant les sentiments d'anxiété et de détresse psychologique. Il n'y a pas de différences significatives non plus entre les deux groupes en ce qui concerne les dimensions d'impulsivité, mais conformément aux résultats de nos études antérieures, l'ensemble des usagers de cannabis se distingue des non usagers sur la variable «recherche de sensation». De plus la fréquence de consommation de

cannabis des participants ayant pris le volant moins d'une heure après une consommation est significativement reliée à la dimension «urgence» de l'impulsivité ($r = 0,28$; $p < ,05$).

Tableau 5
Comportements et émotions des usagers de cannabis selon qu'ils ont conduit ou non après usage de cannabis au cours des 12 derniers mois, et les autres répondants

	Conduite après cannabis	Autres usagers de cannabis	Anciens usagers de cannabis	Jamais consommé cannabis	Différence colonne 1 versus colonne 2
Nombre	60	69	41	88	
Conduite dangereuse	62,6	49,6	51,2	46,7	P<,01
Prise de risque au volant	24,2	18,2	18,2	16,7	P<,01
Colère/irritation - volant	23,9	20,5	21,4	19,9	P<,01
Agressivité au volant	14,6	10,8	11,6	10,2	P<,01
Anxiété générale	40,6	39,9	41,1	40,7	NS
Détresse psychologique	16,3	17,6	18,4	17,0	NS
Impulsivité/sent. urgence	20,1	19,7	18,4	19,5	NS
Recherche de sensation	11,3	11,2	10,8	9,8	NS
Manque de préméditation	8,2	7,9	7,7	7,0	NS
Manque de persévérance	7,3	7,1	7,6	7,0	NS

Perception des risques reliés à l'alcool et au cannabis, et relations avec les pairs

Compte tenu des résultats décrits jusqu'ici, il n'est pas surprenant d'observer avec le Tableau 6 que le groupe de participants avouant conduire après usage de cannabis se distingue de façon significative des autres usagers de cannabis en percevant moins de risque à consommer alcool et cannabis. Ils sont également plus nombreux à avouer qu'il leur arrive souvent de monter dans un véhicule dont ils savent que le conducteur avait consommé du cannabis, et plus nombreux à dire que les amis les approuvent s'ils conduisent après une consommation. Ils ont aussi davantage d'amis qui fument du cannabis, qui conduisent après leurs consommations, et qui montent dans un véhicule dont ils savent que le conducteur avait consommé du cannabis.

Tableau 6
Perception du risque et relations avec les amis, selon que les usagers de cannabis ont conduit ou non après cannabis au cours des 12 derniers mois, et autres répondants

	Conduite après cannabis	Autres usagers de cannabis	Anciens usagers de cannabis	Jamais consommé cannabis	Différence colonne 1 versus colonne 2
Nombre	60	69	41	88	
Risque perçu alcool (1à5)	3,19	3,29	3,37	3,67	NS
Risque perçu pot (1 à 5)	2,97	3,48	3,39	3,82	P<,01
Amis usagers pot (1 à 5)	3,15	2,80	2,34	1,84	P<,01
Amis conduite pot (1à5)	2,72	1,74	1,73	1,27	P<,01
Amis passagers pot (1à5)	3,23	2,10	1,78	1,34	P<,01
N fois passagers pot	7,27	1,71	0,46	0,08	P<,01
Accord amis conduite pot	4,20	2,42	1,32	1,25	P<,01

Discussion générale

La consommation de cannabis constitue un important problème de santé chez les jeunes adultes. Selon l'enquête la plus récente de l'Institut de la Statistique du Québec, 30% des personnes de 18 à 24 ans ont fait usage de cannabis de façon occasionnelle au cours des 12 mois précédant l'enquête alors que 12% avaient une consommation régulière d'au moins une fois par semaine.

La prévalence de la conduite d'un véhicule sous l'influence de cette substance chez les jeunes consommateurs est également importante. De nombreux jeunes estiment que leurs facultés sont peu ou pas affaiblies par la consommation de cannabis et croient qu'il n'existe pas, contrairement à l'alcool, de moyen rapide de dépistage en situation de conduite. Ce qui tend à banaliser l'usage du cannabis au volant. Les études pharmacologiques montrent toutefois que même une dose modérée de cannabis a des effets nocifs sur la conduite : sur l'habileté à maintenir la trajectoire, sur les temps de réaction, sur l'habileté à partager son attention à divers *stimuli*, de même que sur l'habileté à faire face à des difficultés imprévues.

La présente étude, comportant d'une part une revue de la littérature et d'autre part des séries d'analyses sur les réponses de plus de 250 répondants à une batterie de questionnaires, avait pour principal objectif d'identifier les attitudes, perceptions et

comportements des jeunes conducteurs de 18 à 25 ans en relation avec la consommation de cannabis et la conduite après usage de cannabis.

L'étude avait aussi pour sous-objectif de vérifier la contribution relative de la fréquence de consommation de cannabis et de l'importance de la conduite sous effet du cannabis comme facteurs de prédiction de la conduite automobile dangereuse, notamment en termes de prise de risques et d'agressivité au volant. Une série d'analyses a ainsi été réalisée en tenant compte de variables sociodémographiques connues comme étant associées à la conduite automobile dangereuse, c'est-à-dire l'âge, le genre et l'exposition à la conduite. L'étude se proposait aussi de vérifier les liens entre l'usage de cannabis, les accidents de la route et les infractions au code de sécurité routière ayant mené à une contravention, en tenant compte de variables confondantes de nature sociodémographique (c.-à-d. l'âge, le genre et l'exposition à la conduite) et comportementale (c.-à-d. la prise de risques sur la route et l'agressivité au volant).

Les résultats indiquent d'abord que l'usage de cannabis est un indicateur de la vitesse imprudente et contribue à l'explication de ce comportement, même après le contrôle statistique des variables sociodémographiques. En ce qui concerne sa contribution relative, l'usage de cannabis constitue un déterminant moins important que l'âge, mais plus significatif que le genre et l'exposition à la conduite.

Les analyses permettent également d'observer des relations hautement significatives chez les jeunes conducteurs, et davantage encore chez les jeunes hommes, entre l'adoption de comportements à risque au volant, la fréquence de leur consommation de cannabis, et surtout la fréquence de conduite après usage de cannabis. Encore ici, ces résultats permettent de rattacher la surreprésentation des jeunes conducteurs masculins dans le bilan routier aux comportements à risque qu'ils adoptent fréquemment, que ce soit sous l'influence des pairs ou comme conséquence d'une sous-estimation des risques au volant, associée à la surestimation de leurs compétences de conduite.

Les résultats montrent aussi que la consommation de cannabis, en particulier chez les personnes qui conduisent après usage de cannabis, prédit la prise de risque sur la route ainsi que l'agressivité au volant. Il ressort également qu'un usage régulier de cannabis, c'est-à-dire une consommation d'au moins une fois par semaine, constitue un facteur de

prédiction de la conduite automobile dangereuse plus important qu'un usage occasionnel. Ces résultats corroborent les connaissances scientifiques accumulées jusqu'à ce jour en ce qui a trait aux liens entre l'usage de cannabis, la conduite à risque et l'agressivité au volant. De plus, les individus qui rapportent conduire sous l'influence du cannabis sont également plus enclins à conduire de manière à mettre en péril leur sécurité et celle des autres usagers de la route. L'étude met ainsi en lumière que l'usage de cannabis et la conduite sous l'influence du cannabis sont des indicateurs d'un patron comportemental à risque pour la sécurité.

En somme, l'ensemble des résultats obtenus permet d'illustrer la dangerosité de la conduite sous l'influence du cannabis pour la sécurité routière, et ce, même lorsque les habitudes relatives à la conduite automobile dangereuse sont contrôlées. Il importe néanmoins de rester prudent sur la portée de ces résultats. En effet, les méthodes employées dans les analyses comprises dans cette étude ne permettent pas d'établir un lien causal entre les effets pharmacologiques du cannabis et un sur-risque de collision.

Conclusion

Si la conduite sous influence du cannabis constitue déjà une préoccupation montante en raison d'une augmentation de sa prévalence en considérant l'ensemble des conducteurs, la problématique s'avère particulièrement importante chez les jeunes.

La prévalence de l'usage du cannabis et la prévalence de la conduite sous l'influence du cannabis sont en effet à la hausse surtout chez les jeunes. Il importe de sensibiliser la population à l'impact délétère du cannabis sur la sécurité routière. La recension des études expérimentales et épidémiologiques montre que le cannabis diminue plusieurs facultés nécessaires à la conduite sécuritaire et augmente le risque d'être impliqué dans un accident de la route.

La présente étude a permis d'explorer les habitudes de conduite téméraires des usagers de cannabis, surtout de ceux qui prennent le volant sous l'effet du cannabis, et de montrer que la fréquence de ces comportements est reliée aux comportements téméraires sur la route. Les résultats appuient l'importance à accorder à l'ensemble des

comportements de conduite des usagers de cannabis afin d'évaluer l'impact du cannabis sur la sécurité routière.

Tel que souligné plus haut, il ressort de l'ensemble de ces résultats un lien étroit entre l'importance et la sévérité de la consommation de cannabis et la conduite après usage de cannabis. Dans les mesures de prévention, il sera pertinent de cibler non seulement la conduite après cannabis (par ex., efficacité des procédures de détection en bordure de route, importance des peines et sanctions pour les contrevenants), mais de compléter ces mesures par des interventions de sensibilisation visant la consommation elle-même : prise de conscience des risques liés à une fréquence élevée d'usage de cannabis, risques associés à la détérioration des habiletés cognitives par le cannabis, insistance – comme on le fait pour l'alcool – sur l'importance de dissocier «fumer un joint» et prendre le volant.