

Jacques Bergeron ¹
Université de Montréal et RISQ

Recherche, évaluation et intervention en alcoolisme et toxicomanie : quelques préoccupations en prévention et en traitement

Introduction de l'éditeur invité

L'objectif visé par l'appel de manuscrit à l'origine de ce numéro thématique était de présenter un éventail d'études illustrant l'apport et l'originalité des chercheurs et intervenants de langue française dans le domaine de l'alcoolisme et autres toxicomanies. A titre d'éditeur invité pour ce numéro thématique, le présent auteur a le privilège de donner ici son point de vue sur l'atteinte de cet objectif. Ce privilège peut-il s'accompagner aussi de subjectivité au point de permettre à l'auteur de souligner certains thèmes non traités dans les articles qui ont été soumis, thèmes néanmoins très importants (bien sûr !) puisqu'il y consacre lui-même beaucoup de temps et d'énergie.

Les thèmes abordés par les auteurs du présent numéro montrent beaucoup de préoccupations à l'égard des questions de prévention, de même que des préoccupations à l'égard du traitement de l'alcoolisme et de la toxicomanie, et plus précisément à l'égard de l'évaluation des traitements offerts. Dans ce sens, les articles présentés ici reflètent bien les inquiétudes, voire les contrariétés, des chercheurs du monde entier soucieux de s'assurer de la pertinence et de l'efficacité des interventions de prévention et de traitement auprès des personnes qui souffrent d'un abus de consommation ou d'une dépendance à l'égard des substances psychotropes. Par ailleurs, ces articles témoignent aussi d'un grand souci, présent de façon particulière chez les chercheurs et intervenants francophones du Québec, de se doter d'instruments appropriés et valides pour évaluer soit l'importance de la consommation de substances et la gravité des problèmes qui y sont associés, soit l'influence réelle des mesures de prévention primaire ou secondaire, soit l'efficacité des services qui sont offerts aux personnes alcooliques et toxicomanes.

¹ Pour de plus amples informations communiquez avec Jacques Bergeron : Université de Montréal, C.P. 6128 succ. Centre-ville, Montréal, Québec, H3C 3J7. Téléphone (514) 343-5811 Jacques.Bergeron@UMontreal.ca

Et de quelques recherches menées par l'auteur et ses collègues

Une autre problématique importante dans le domaine, c'est l'alcool au volant. Voici une brève description d'un projet réalisé par une équipe du Québec.

La conduite avec les facultés affaiblies (CFA) constitue en effet un grave problème dans notre société, notamment chez les jeunes de 16 à 19 ans. Pour bien cibler les programmes de prévention, il est important de mieux connaître les profils de consommation d'alcool chez les jeunes, de même que le contexte psychosocial de la consommation chez ceux qui sont les plus à risque. Notre projet n'avait évidemment pas pour but de dresser un inventaire complet des comportements de consommation mais, à l'aide de questionnaires appropriés, d'identifier les motivations et habitudes de consommation caractérisant les jeunes susceptibles de conduire en état d'ébriété. Il était également important de connaître les perceptions et attitudes des jeunes face aux diverses mesures légales et éducationnelles qui les touchent directement dans les interventions destinées à lutter contre l'alcool au volant.

Puis, afin de contribuer de façon concrète au développement de nouvelles méthodes de dissuasion de la CFA chez les jeunes, le projet comportait un second volet faisant appel à une nouvelle méthodologie: l'évaluation par les jeunes eux-mêmes des risques liés à la conduite en état d'ébriété à partir de séquences de comportements de jeunes conducteurs ayant pris le volant avec divers niveaux d'alcoolémie, enregistrées sur le simulateur de conduite de l'Université de Montréal. Il s'agissait de vérifier la possibilité de se servir à des fins pédagogiques de techniques de simulation qui exercent un grand attrait chez les jeunes. Au moment d'aborder ce second volet, les résultats des deux premières études nous avaient fourni des informations suggérant que, selon les jeunes eux-mêmes, cette approche pourrait être efficace pour réduire la CFA.

Les trois études réalisées dans le cadre de ce projet de recherche avaient donc pour but général de contribuer au développement de moyens de prévention efficaces auprès des jeunes les plus susceptibles de conduire en état d'ébriété. Il s'agissait d'abord d'identifier les motivations à la consommation d'alcool, le contexte psychosocial et le risque de conduite avec facultés affaiblies chez un sous-groupe de jeunes ayant une consommation d'alcool particulièrement élevée. Dans un deuxième temps, l'équipe de recherche a analysé les attitudes des jeunes à l'égard des diverses mesures de prévention de la conduite en état d'ébriété, et leurs évaluations de l'impact de ces interventions. Enfin, l'équipe a pu effectuer une étude sur la perception des risques liés à la conduite en état d'ébriété, et sur les possibilités d'utiliser un simulateur de conduite pour dissuader les jeunes de conduire avec les facultés affaiblies.

Profil de consommation d'alcool et conduite en état d'ébriété chez les jeunes

Les sujets de cette première étude ont été recrutés sur une base volontaire dans des classes de secondaire V et de CEGEP, et ont répondu à une batterie de trois questionnaires. L'échantillon total comprend 353 jeunes de 16 à 24 ans (la très grande majorité, 97%, ayant moins de 20 ans), dont 196 de sexe féminin et 157 de sexe masculin.

Le premier instrument est une version abrégée du questionnaire ACR (Analyse des Comportements Routiers) de Bergeron et Joly (1987). Dans cette version, les sujets indiquent sur une échelle de cinq points (de jamais à toujours) la fréquence à laquelle ils adoptent certains comportements risqués sur la route, impliquant ou non l'usage de l'alcool, depuis les douze derniers mois ou, s'ils n'ont pas conduit au cours des douze derniers mois, lorsqu'ils en auront l'occasion.

Dans le questionnaire JA (Jeunes et Alcool), chaque sujet indique la fréquence de sa consommation de boissons alcoolisées et le nombre de verres qu'il a l'habitude de prendre en divers lieux de consommation (bar, restaurant, à la maison, etc.), en fonction de ses activités ou de ses sorties (v.g. « party d'amis » ou « party de familles ») et des personnes qui l'accompagnent (parents, amis, etc.). Quelques questions portent sur l'éventualité qu'il conduise en état d'ébriété dans ces circonstances. D'autres questions portent sur des facteurs motivationnels (attitudes, croyances) pouvant contribuer à la consommation d'alcool. Ce questionnaire mesure également la tendance à consommer d'autres drogues que l'alcool. Enfin, certaines questions servent à mesurer les opinions des sujets concernant divers moyens légaux ou éducationnels pouvant être utilisés pour réduire la conduite avec facultés affaiblies.

Les sujets ont également rempli un "feuillelet de renseignements généraux" permettant d'obtenir des données socio-démographiques ainsi que des données concernant l'expérience de conduite, le nombre d'accidents de la route et de contraventions pour infractions au code de la sécurité routière depuis l'obtention d'un permis de conduire.

Deux critères ont permis de classer un premier groupe de 79 sujets comme ayant une consommation élevée: (a) selon un critère de fréquence, ils devaient avoir pris de l'alcool au moins une fois par semaine au cours des 12 derniers mois; et (b) selon un critère de quantité, avoir pris quatre verres ou plus à cette occasion. Ceux ne répondant pas à ces deux critères (234 sujets) ont été considérés comme le groupe ayant une consommation faible ou modérée. Parmi les 353 sujets de l'échantillon initial, 40 n'ont pu être classés de façon cohérente et rigoureuse dans l'un ou l'autre des deux groupes. Ils n'ont donc pas été inclus dans les analyses.

Des différences importantes entre les groupes se manifestent non seulement dans leurs habitudes de consommation d'alcool, mais aussi dans le contexte psychosocial entourant cette consommation. Alors que ceux qui ont une

consommation faible ou modérée prennent rarement un verre avec des ami(e)s sauf peut-être quand il s'agit de souligner un événement heureux, ceux qui ont un profil de consommation élevée trouvent toutes les occasions bonnes et tous les lieux propices (ou presque) pour consommer: 20% le font au restaurant, 29% dans une soirée tranquille, 50% dans un "party", et jusqu'à 91% dans un bar, une brasserie ou une discothèque. Toutes ces données diffèrent significativement ($p < 0,01$) des situations de consommation de l'autre groupe. Il en est de même pour les motifs de consommation d'alcool. Pratiquement tous les motifs présentés dans le questionnaire JA (10 sur 12) constituent des incitations à boire pour les sujets ayant un profil de consommation élevée, bien plus que pour ceux ayant une consommation faible ou modérée: v.g. "c'est bon au goût" selon 94% des sujets du premier groupe versus 77% chez le second, "ça permet de se désaltérer" (91% contre 52%), "ça permet de se relaxer" (72% contre 44%). Quant à l'usage de drogues, 43% des grands buveurs ont fait l'expérience de la marijuana ou du haschich alors que le pourcentage n'est que de 14% dans le second groupe (20% et 4% en ce qui regarde les drogues fortes).

Les résultats font aussi ressortir des différences importantes entre les deux groupes en ce qui concerne les attitudes et comportements au volant d'un véhicule. Il est particulièrement intéressant de noter que ces différences ne se manifestent pas seulement dans les comportements routiers en lien direct avec la consommation d'alcool, mais dans l'ensemble des comportements téméraires sur la route. Ainsi, s'il n'est pas surprenant de trouver qu'un plus grand nombre de ceux qui ont une consommation élevée se servent d'un véhicule pour aller boire (83% versus 58%), montent avec un conducteur qui a pris trois consommations ou plus en deux heures (85% contre 52%), ou conduisent eux-mêmes après avoir pris trois consommations ou plus en deux heures (60% contre 16%), il faut souligner que de façon tout aussi significative ils prennent plus de risques au volant dans une panoplie de comportements dangereux sans lien avec l'usage de l'alcool: doubler un véhicule par la droite (62% versus 43%), prendre les virages à grande vitesse (84% contre 49%), doubler dans une courbe (41% contre 21%), etc.

On note également que le sous-groupe de jeunes le plus susceptible de conduire en état d'ébriété s'avère le plus réfractaire à des mesures de prévention pouvant restreindre l'usage d'un véhicule (v.g. hausser à 18 ans l'âge minimal d'obtention d'un permis de conduire) ou l'usage de l'alcool (v.g. hausser à 21 ans l'âge légal de consommation d'alcool dans les lieux publics, punir plus sévèrement les conducteurs arrêtés pour CFA).

Des analyses supplémentaires, tenant compte des différences sexuelles, confirment que, dans l'ensemble, les résultats obtenus dans cette étude s'appliquent tant aux jeunes femmes qu'aux jeunes hommes. Pour l'un et l'autre des deux sexes, on trouve des liens significatifs entre une grande consommation d'alcool, la perception que tous les motifs de consommation sont valables et que toutes les

occasions sont bonnes pour consommer, en particulier les rencontres avec les amis dans des lieux publics (bar, discothèque, etc.); on trouve également des liens significatifs entre un profil de consommation élevée et des conduites dangereuses au volant, impliquant ou non l'usage d'alcool. Dans ce dernier cas, les liens semblent par ailleurs plus marqués pour les jeunes hommes. Ceux-ci sont plus nombreux à posséder un permis de conduire. Il sont également plus enclins à prendre des risques au volant (dont la CFA). De plus, on constate que c'est uniquement chez les jeunes hommes qu'un profil de consommation élevée est associé à des attitudes particulièrement négatives face aux mesures de prévention consistant à imposer des restrictions à l'usage d'un véhicule pour les moins de 18 ans. Par ailleurs, comparées à leur groupe témoin respectif, les jeunes femmes consommant beaucoup d'alcool, autant que les jeunes hommes présentant ce profil de consommation, demeurent réfractaires aux mesures de prévention pouvant restreindre l'usage de l'alcool.

Attitudes des jeunes à l'égard des interventions en matière d'alcool au volant

Comme étape préliminaire à la réalisation du deuxième volet du projet (perception des risques de la CFA à l'aide d'un simulateur de conduite), nous avons effectué cette seconde étude auprès de 326 jeunes de 16 à 24 ans (166 femmes et 160 hommes) pour analyser plus en profondeur leurs attitudes à l'égard de diverses mesures de prévention de la CFA. La méthode était la même que dans la première étude, sauf que l'instrument de mesure utilisé était le questionnaire JAI (Jeunes, Alcool et Intervention). Cet instrument permet de mesurer jusqu'à quel point les répondants sont d'accord avec la mise en place de divers moyens d'intervention (20 mesures préventives) en matière de CFA et jusqu'à quel point ils perçoivent ces interventions comme efficaces pour réduire l'alcool au volant.

Les résultats confirment que les jeunes ont des attitudes très défavorables face à des mesures coercitives qui les concernent directement. Les mesures éducationnelles de prévention sont plus populaires auprès des jeunes. Elles sont également jugées plus efficaces. Parmi les mesures éducationnelles les plus populaires, approuvées par les trois quarts des sujets, on retrouve les trois mesures impliquant la démonstration directe des effets de l'alcool au volant par des films et des démonstrations sur piste d'essai ou sur simulateur de conduite. De plus, ces trois mesures sont les mesures éducationnelles qui sont jugées les plus efficaces par les jeunes.

Ces résultats nous ont incités à entreprendre le développement d'une méthode de prévention de la CFA selon laquelle on utilise la technologie de la simulation de conduite pour produire des démonstrations pouvant amener les jeunes à mieux percevoir les dangers de la conduite en état d'ébriété.

Perception des risques et dissuasion de la conduite avec facultés affaiblies

L'étude a pu être réalisée à l'aide du simulateur de conduite de l'Université de Montréal². Dans un premier temps, des séquences de conduite simulée ont été enregistrées à partir des comportements de deux jeunes, un homme de 18 ans et une femme de 19 ans, qui ont conduit le simulateur sous l'effet de trois niveaux d'alcoolémie différents, soit 0,00, 0,08 et 0,12. Par la suite, 15 séquences d'une minute ont été sélectionnées, parmi toutes les séquences enregistrées, comme représentant des comportements typiques d'un conducteur face à une situation potentiellement dangereuse, et ce pour chaque niveau d'alcoolémie, pour un total de 45 séquences. Ces séquences ont ensuite été présentées sur vidéo aux sujets de l'étude.

Les 100 sujets de l'étude, recrutés parmi des étudiants de CEGEP de 17 à 20 ans détenteurs d'un permis de conduire, ont pu ainsi évaluer le contrôle du conducteur sur chaque séquence, sans connaître ni voir le conducteur, en se basant uniquement sur les variations de la trajectoire du véhicule, les obstacles évités, etc. Parmi les 100 sujets, deux groupes ont été formés au hasard, le premier étant informé à l'avance que certaines des séquences pouvaient impliquer une consommation d'alcool tandis que l'autre n'a reçu aucune information à ce sujet.

En plus du "feuilleton de renseignements généraux" et du questionnaire ACR (décrits plus haut), les sujets ont répondu à des échelles de comparaison avec des conducteurs du même âge et du même sexe quant à leurs habiletés au volant, leur prudence, et leur probabilité d'être impliqués dans un accident de la route.

L'hypothèse principale était à l'effet que la perception des risques devait varier en fonction des niveaux réels de concentration d'alcool dans le sang des conducteurs qui ont servi aux enregistrements sur le simulateur. Les résultats montrent que (1) des sujets naïfs et sobres peuvent clairement distinguer les séquences de conduite simulée reproduisant les comportements routiers d'un conducteur sobre de ceux d'un conducteur qui a consommé de l'alcool, et (2) que cette distinction peut s'appuyer uniquement sur des indices extérieurs de conduite, tels que le contrôle du véhicule, le maintien de la trajectoire, ou les manoeuvres effectuées devant un obstacle sur la route. En utilisant les techniques de simulation de conduite tel que nous l'avons fait, les sujets sont à même de distinguer les changements apportés par la consommation d'alcool sur la conduite, et ce peu importe qu'ils soient au courant ou non que l'alcool peut être impliqué dans le schéma expérimental. On ne relève ici aucune différence entre sujets masculins et féminins.

² La partie expérimentale de cette étude a été réalisée par Elise Laviolette dans le cadre des travaux effectués pour l'obtention de sa maîtrise (M.Sc.) au Département de Psychologie de l'Université de Montréal

Dans les questionnaires, par contre, il y a des différences notables entre hommes et femmes. Lorsqu'on demande à chaque conducteur masculin d'évaluer ses habiletés par rapport à un groupe de 30 personnes du même âge et du même sexe, on trouve peu de variation entre les auto-évaluations, chacun ayant tendance à s'estimer meilleur conducteur que les autres et suffisamment habile pour éviter les accidents. Les jugements des jeunes filles sont plus nuancés. Elles se perçoivent elles aussi comme meilleures conductrices que les autres, mais leur conception d'une "bonne conductrice" se réfère davantage à une conductrice prudente qu'à une conductrice habile. De plus, à l'inverse de leurs pairs masculins, on trouve chez elles davantage de nuances et de variations dans leurs auto-évaluations. Enfin, quand on leur demande d'évaluer la probabilité qu'un accident survienne si elles-mêmes ou un conducteur de leur âge et de leur sexe conduit avec un taux d'alcoolémie au-dessus de la limite légale, les évaluations des jeunes hommes sont significativement sous-estimées.

Bref, les jeunes hommes semblent mal percevoir les risques quand ils sont eux-mêmes impliqués dans la situation ou quand ils peuvent s'identifier au conducteur (même âge et même sexe). L'incapacité de bien percevoir le danger semble liée à une surestimation de leurs habiletés comme conducteur et à une plus grande propension à adopter des comportements risqués. Par contre, l'étude indique également que leurs jugements ne sont aucunement biaisés dans une situation qui fait appel à des séquences de conduite simulée, démontrant ainsi le potentiel d'utilisation des techniques de simulation de conduite à des fins pédagogiques. Les simulateurs de conduite pourraient jouer un rôle prometteur parmi les moyens de dissuasion de la CFA.

Conclusions

Le profil de consommation d'alcool semble effectivement associé à la prise de risque au volant, que ce soit des risques reliés ou non à l'usage d'alcool. De plus, il est possible de distinguer nettement les jeunes conducteurs qui ont une consommation d'alcool élevée de ceux qui ont une consommation faible ou modérée selon cinq grandes dimensions: les situations de consommation (en particulier celles impliquant la présence des pairs), les motivations à la consommation, l'usage de haschich et de drogues fortes, les comportements à risque liés à la conduite avec facultés affaiblies, ainsi que les comportements à risque non liés à la conduite avec facultés affaiblies. Ces résultats concordent avec la théorie élaborée par Jessor (1990) sur les "comportements à problèmes" chez les adolescents et les jeunes adultes, comportements intercorrélés qui peuvent être considérés comme une constellation de conduites diverses plutôt que comme des activités isolées. La CFA est partie intégrante d'un style de vie.

En ce qui concerne les mesures de prévention des conduites dangereuses au volant (incluant la conduite en état d'ébriété), les jeunes ont des attitudes très

défavorables à l'égard de toute mesure coercitive qui les concerne directement, telle une hausse de l'âge minimal pour l'obtention du permis de conduire, ou une hausse de l'âge légal de consommation d'alcool dans les lieux publics, ou l'adoption de mesures restreignant l'usage nocturne d'un véhicule. Par ailleurs, plusieurs mesures éducationnelles recueillent leur approbation, et notamment celles qui font appel à de nouvelles technologies pour illustrer les effets néfastes de l'alcool au volant, comme des démonstrations sur film, sur piste d'essai ou sur simulateur de conduite.

La dernière étude portait précisément sur la perception des risques et la dissuasion de la CFA à l'aide d'un simulateur de conduite. Les résultats indiquent que la simulation de conduite semble appropriée pour permettre aux jeunes d'expérimenter ce qu'est la conduite en état d'ébriété, avec toutes ses caractéristiques et les risques qu'elle comporte, sans pour autant qu'ils aient réellement à consommer de l'alcool. Cette méthode pourrait donc s'avérer efficace et utile dans l'élaboration d'un projet pédagogique de prévention contre l'alcool au volant chez les jeunes.

Références

- Augustyn, M., & Simons-Morton, B.G. (1995). Adolescent drinking and driving: Etiology and interpretation. *Journal of Drug Education, 25*(1), 41-59.
- Beirness, D.J., & Simpson, H.M. (1988). Lifestyle correlates of risky driving and accident involvement among youth. *Alcohol, Drugs and Driving, 4*(3-4), 193-204.
- Bergeron, J., & Joly, P. (1987). Young drivers' attitudes and drunk driving habits as a function of their accident involvement and violation record. In T. Benjamin (Ed.), *Young Drivers Impaired by Alcohol and Drugs* (pp. 185-192). London: Royal Society of Medicine.
- Fortin, G. (1982). *L'alcool et la conduite automobile*. Québec: Régie de l'Assurance Automobile du Québec.
- Geuna, S., Ravazzani, R., & Perassi, M. (1995). Youth's perception of alcohol-related driving risk. *Journal of Adolescence Health, 16*, 5.
- Gregersen, N.P., & Berg, H.Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention, 26*, 297-303.
- Igra, V., Irwin, Jr. C. E. (1996). Theories of Adolescent Risk-Taking Behavior. In R. J. DiClemente, W.B. Hansen, L.E. Ponton (Ed.) *Handbook of Adolescent Health Risk Behavior*(pp.35-51). New-York: Plenum Press
- Jessor, R. (1990). Relation théorique et expérimentale entre conduite risquée et comportement à problèmes. In IDBRA (Ed.), *Les jeunes conducteurs diminués par l'alcool et d'autres drogues* (pp. 127-147). Caen (France): Editions Paradigme.
- Jonah, B.A. (1997). Sensation seeking and risky driving : A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention, 29*(5), 651-665.

Mayhew, D.R., Beirness, D.J., Donelson, A.C., & Simpson, H.M. (1987). Why are young drinking drivers at greater risk of collision ? In T. Benjamin (ed.), *Young drivers impaired by alcohol and other drugs*. London, UK : Royal Society of Medicine.

MTQ / SAAQ (1995). *Politique de sécurité dans les transports, volet routier*. Gouvernement du Québec, Ministère des transports.

Santé-Québec. (1995). *Aspects sociaux reliés à la santé: Rapport de l'enquête sociale et de la santé 1992-1993, volume 2*. Québec, Qc: Gouvernement du Québec.

Smith, D.L., & Heckert, T.M. (1998). Personality characteristics and traffic accidents of college students. *Journal of Safety Research, 29*(3), 163-169.

Wilson, R.J., & Mann, R.E. (1990). Introduction. In R.J. Wilson, & R.E. Mann (Eds.), *Drinking and Driving*. The Gilford Press.

Société de l'Assurance Automobile du Québec (1998). *Bilan routier 1997*. Gouvernement du Québec, Ministère des transports.