

Université de Montréal

Exploration de la perception d'adolescents et d'experts sur les campagnes de sensibilisation et les programmes de prévention en sécurité routière pour adolescents

par

**Marilène Coulombe
Faculté des sciences infirmières**

**Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures et postdoctorales
eu vue de l'obtention du grade de maîtrise ès sciences (M.Sc.)
en sciences infirmières**

Décembre 2009

© Marilène Coulombe, 2009

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :

Exploration de la perception d'adolescents et d'experts sur les campagnes de sensibilisation et les programmes de prévention en sécurité routière pour adolescents

présenté par

Marilène Coulombe

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

France Dupuis, présidente

Hélène Lefebvre, directrice de recherche

Isabelle Gélinas, membre du jury

SOMMAIRE

Cette étude qualitative descriptive de type exploratoire avait pour but l'exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents, afin de proposer de nouvelles pistes d'action en prévention des accidents de la route. Le modèle de planification *Precede/Proceed* de Green et Kreuter (2005) a été utilisé comme cadre de référence. Un groupe de discussion a été réalisé auprès de huit adolescents et des entrevues semi-dirigées ont été réalisées auprès de trois experts en sécurité routière. Les résultats montrent que peu de similitudes existent entre les propos des adolescents et ceux des experts en sécurité routière. Par contre, les similitudes portent sur des aspects importants en sécurité routière comme la prise du risque à l'adolescence, l'implication des parents et l'implication du milieu scolaire.

Les résultats de cette étude fourniront aux décideurs de programmes de prévention ou aux personnes agissant de près ou de loin auprès de cette clientèle des pistes de recherches et d'actions pour de futures interventions prometteuses en prévention des accidents de la route chez les adolescents afin de réduire le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs.

Mots-clés : Accidents de la route, adolescents, experts en sécurité routière, prévention

SUMMARY

The goal of this qualitative, descriptive, exploratory study is to explore road safety experts and adolescents perceptions of current public awareness campaigns and road safety prevention programs aimed at adolescents, in order to find ways to prevent car accidents. Green & Kreuter's Precede/Proceed Planning Model (2005) is the frame of reference used. A focus discussion group composed of eight adolescents and semi-directed interviews with three road safety experts were conducted. The results show very few similarities between the perceptions of adolescents and those of road safety experts. However, both agree on vital aspects of road safety, such as risk-taking during adolescence, and the involvement of parents and school environments. Also, the road safety experts comments were very similar to each other.

The results of this study are important for people responsible of prevention campaigns and people working with this clientele. It provides research avenues and action plans focused on the prevention of car accidents in order to decrease the number of car accidents involving young drivers.

Keywords: Car accidents, adolescents, experts in road safety, prevention

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	iii
SUMMARY	iv
LISTE DES TABLEAUX.....	ix
DÉDICACE	x
REMERCIEMENTS.....	xi
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 - LA PROBLÉMATIQUE.....	4
1.1 But de l'étude.....	9
1.2 Questions de recherche	9
CHAPITRE 2 - LA RECENSION DES ÉCRITS.....	10
2.1 L'adolescence et la conduite automobile.....	11
2.2 Prévention des accidents de la route.....	16
2.2.1 Vitesse.....	17
2.2.2 Alcool au volant.....	20
2.2.3 Programmes scolaires	24
2.2.4 Autres moyens	27
2.2.5 Multidisciplinarité.....	28
2.2.6 Mesures législatives	29
2.3 Efficacité des mesures préventives	31
2.3.1 Système de délivrance progressive des permis de conduire	33

2.3.2 L'éducation	35
2.3.3 Les campagnes de sensibilisation	36
2.3.4 Les campagnes médiatiques.....	37
2.4 Le cadre de référence.....	40
CHAPITRE 3 - LA MÉTHODOLOGIE	44
3.1 Devis.....	45
3.2 Échantillon.....	46
3.3 Critères d'inclusion.....	47
3.4 Collecte de données	48
3.5 Codification et analyse des données	51
3.6 Critères de scientificité	52
3.7 Considérations éthiques.....	54
CHAPITRE 4 - LES RÉSULTATS	55
4.1 Résultats pour les adolescents	57
4.1.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel.....	57
4.1.2 Diagnostics comportemental et environnemental.....	70
4.2 Experts en sécurité routière	73
4.2.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel.....	73
4.2.2 Diagnostics comportemental et environnemental.....	95
CHAPITRE V - DISCUSSION	99
5.1 Similitudes et différences entre les adolescents et les experts en sécurité routière. 100	
5.1.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel.....	100
5.1.2 Diagnostics comportemental et environnemental.....	110

5.2 Limites de l'étude	111
5.3 Recommandations.....	113
5.3.1 Recommandations pour la promotion et la prévention	113
5.3.2 Recommandations pour la recherche	114
CONCLUSION.....	116
APPENDICE A - Les nouvelles mesures prévues au code de la sécurité routière	129
APPENDICE B - Modèle de planification <i>Precede/Proceed</i>	131
APPENDICE C - Modèle de planification <i>Precede/Proceed</i>	133
APPENDICE D - Guide d'entretien pour les adolescents	135
APPENDICE E - Guide d'entretien pour les experts en sécurité routière	140
APPENDICE F - Questionnaire sociodémographique pour les adolescents.....	145
APPENDICE G - Questionnaire sociodémographique pour les experts en sécurité routière	147
APPENDICE H - Certificat d'éthique	149
APPENDICE I - Formulaire de consentement pour les adolescents (18 ans et -) et les parents.....	152
APPENDICE J FORMULAIRE DE CONSENTEMENT POUR LES ADOLESCENTS (18 ans et +)	158
APPENDICE K - Formulaire de consentement pour les experts en sécurité routière ...	164
APPENDICE L - Données sociodémographiques.....	170

APPENDICE M - Résultats insérés dans le modèle de planification <i>Precede/Proceed</i>	173
APPENDICE N - Tableau des résultats des adolescents	176
APPENDICE O - Tableau des résultats des experts en sécurité routière	178
APPENDICE P - Tableaux des perceptions	180

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I	Sujets des miniclips.....	23
-----------	---------------------------	----

DÉDICACE

Priscilla Cloutier (1983-1998)

À la mémoire de Priscilla Cloutier, ma meilleure amie, décédée à l'âge de 15 ans dans un accident de la route... La vitesse étant la principale cause de l'accident. Plusieurs adolescents se trouvaient à bord du véhicule, pourtant elle est la seule victime de cet accident...

Merci pour ton inspiration!

REMERCIEMENTS

Cette étude n'aurait pas pu être réalisée sans la contribution de plusieurs personnes que je remercie chaleureusement.

Merci d'abord aux adolescents qui ont partagé avec une grande générosité leurs perceptions de la prévention en sécurité routière. Merci également aux experts en sécurité routière des différents domaines pour le temps accordé dans le cadre de cette étude et pour leurs commentaires enrichissants. Leur précieuse participation a permis de faire un autre pas sur le chemin d'une meilleure compréhension des perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière sur la prévention des accidents de la route chez les adolescents. Les retombées souhaitées de cette étude sont le développement de mesures préventives et une meilleure articulation des interventions aux adolescents. Cela, dans le but de maximiser les interventions pour éviter les accidents de la route chez les adolescents et par le fait même améliorer le bilan routier.

Merci à ma mère Colette et ma sœur Andrée-Ann de m'avoir endurée pendant ces trois années, mais surtout un énorme merci pour votre soutien et vos encouragements. Merci à mon père qui prend soin de nous de là-haut, merci de m'avoir transmis la valeur du dépassement de soi, du goût d'apprendre et de la détermination. C'est ce qui me permet d'avancer dans la vie et là je viens de faire un grand pas! Merci.

Merci à mes amis pour leur compréhension alors que mon principal emploi du temps dans les dernières années était de faire des devoirs! Merci pour vos encouragements.

Merci à ma directrice de recherche, Hélène Lefebvre, de m'avoir encouragée du début à la fin. Merci pour ton implication, ta générosité et ta grande disponibilité je t'en suis très reconnaissante. Également, merci de m'avoir incluse dans plusieurs de tes projets parce que tu croyais en moi! Merci pour ta confiance.

INTRODUCTION

Tous les jours, des milliers de personnes sont tuées ou blessées sur nos routes. Au Québec, comme ailleurs dans le monde, les traumatismes routiers touchent principalement les jeunes adultes âgés de 16 à 24 ans et se classent au premier rang des causes de décès et d'invalidité (SAAQ, 2005). En 2008, 497 000 jeunes de 16 à 24 ans possédaient un permis de conduire, soit 47 % de femmes et 53 % d'hommes. Cette catégorie représente un peu plus de 10 % du nombre total des conducteurs qui sont responsables de 23 % des accidents avec dommages corporels. En 2008, seulement chez les jeunes conducteurs, il y a eu 177 décès, 724 blessés graves et 11 323 blessés légers pour un total de 12 224 conducteurs impliqués dans un accident de la route (SAAQ, 2009). Les experts de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) développent, depuis plus d'une quinzaine d'années, des campagnes de prévention pour les jeunes conducteurs. Cependant, malgré de nombreux efforts, travaux et campagnes de publicité en sécurité routière, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques d'accident de la route (SAAQ, 2007). Puisque les jeunes conducteurs sont peu impliqués dans l'élaboration des mesures préventives en sécurité routière, il apparaît pertinent d'obtenir leur point de vue sur les méthodes de prévention actuelles. Pour une compréhension plus approfondie du phénomène, la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur la prévention des accidents d'automobile est importante. L'exploration de ces perceptions permettra d'identifier les similitudes et les différences entre ces perceptions sur la prévention en sécurité routière et de proposer des pistes d'action pour la prévention des accidents de la route chez les adolescents.

Ce mémoire propose une étude qualitative descriptive exploratoire. Le premier chapitre présente la problématique, le deuxième la recension des écrits et le troisième la

méthode utilisée pour la réalisation de cette recherche. Le quatrième chapitre traite de l'analyse des résultats et, enfin, le cinquième chapitre porte sur la discussion et propose de nouvelles pistes de stratégies éducatives pour améliorer la prévention des accidents d'automobile auprès des adolescents.

CHAPITRE 1

LA PROBLÉMATIQUE

L'accident de la route est un événement tragique qui survient subitement dans la vie d'une personne (Peden, Scurfield, Hyder, Sleet, Jarawen, Mohan et Mathers, 2004). Au Québec, ces traumatismes viennent au troisième rang des principales causes d'années potentielles de vie perdue (MSSS, 2003). Il peut entraîner des conséquences physiques, sociales, psychosociales et a des répercussions économiques importantes. Souvent, les personnes blessées éprouvent des souffrances physiques et une angoisse qui va au-delà de tout dédommagement économique. Les enfants handicapés suite à un accident de la circulation ont besoin de soins à long terme et leur qualité de vie en est souvent affectée (Peden, Oyegbite, Ozanne-Smith, Hyder, Branche, Fazlur, Rahman, Rivara et Bartolomeos, 2008). Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (2004), les souffrances humaines sont, en elles-mêmes, une raison suffisante pour agir dès maintenant.

À l'échelle mondiale, les accidents de la route constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé au plan de la prévention efficace et durable (Peden *et al.*, 2004). Cette problématique est qualifiée d'hécatombe référence. Trois indicateurs permettent d'arriver à cette conclusion : la mortalité, qui correspond au nombre de décès; la morbidité, au nombre de blessés et l'implication, au nombre de personnes impliquées, qu'elles soient tuées, blessées ou indemnes (Assailly, 1997). Dans le monde, les traumatismes dus aux accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les 15-19 ans (Peden *et al.*, 2008). Chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans, les traumatismes dus aux accidents de la route se classent au deuxième rang, derrière la problématique du VIH/SIDA (Peden *et al.*, 2004). Les risques d'accident sont plus élevés pour les conducteurs adolescents que pour tous les autres groupes d'âge comparable, les

conducteurs âgés de 16 à 17 ans étant les plus exposés (Peden *et al.*, 2004). De plus, les jeunes conducteurs sont exposés à un risque plus élevé d'accident au cours de la première année de conduite (Peden *et al.*, 2008). L'OMS estime qu'un jeune est tué à toutes les 90 secondes sur les routes dans le monde. Malheureusement, le Canada et le Québec n'échappent pas à cette tendance.

Aux États-Unis, en France et au Québec, la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route est un phénomène bien documenté. Au Québec, sur 1 000 titulaires de permis de conduire, le nombre de jeunes de 16 à 19 ans impliqués dans un accident est 2,7 fois plus élevé que celui des personnes de plus de 24 ans. Les accidents de la route et le suicide sont les principales causes de décès chez les jeunes de 16-24 ans (SAAQ, 2009b). Selon Vézina (2007), les jeunes conducteurs font partie des quatre grands thèmes prioritaires en sécurité routière avec l'alcool au volant, la vitesse et le port de la ceinture de sécurité. Les jeunes conducteurs représentent un groupe à risque pour plusieurs raisons; ainsi selon plusieurs auteurs (Lavallière, Teasdale, Prel, Moszkowicz et Laurendeau (2009); SAAQ, 2009a, b), les principaux facteurs contributifs à la surreprésentation des jeunes de 16 à 24 ans dans les accidents de la route sont l'inexpérience et la prise de risques. Les adolescents prendraient plus de risques, en percevraient moins bien les conséquences et accepteraient un niveau de danger plus élevé (Lévêque, 2000). Dans ce même ordre d'idée, la vitesse est une cause d'accident mortel pour 50 % des jeunes conducteurs (SAAQ, 2009b; Peden *et al.*, 2004; Williams, 2006) alors que 40 % des conducteurs de moins de 25 ans décédés en 2008 ne portaient pas la ceinture de sécurité (SAAQ, 2009b). Enfin, l'influence des pairs (Lam, 2003a, b; Shope,

2006) et des passagers (Peden *et al.*, 2004) ainsi que les distractions (Lam, 2002) augmenteraient également les risques d'accidents chez les jeunes conducteurs.

Plusieurs gouvernements et associations de pays industrialisés se sont mobilisés pour développer des plans d'action chez les jeunes conducteurs afin de réduire les accidents de la route et augmenter la sécurité routière (Peden *et al.*, 2004). Les experts de la SAAQ et d'autres associations, comme les Chaires de recherche dans certaines universités, laboratoires de conduite et compagnies d'écoles de conduite, développent, depuis une quinzaine d'années, des campagnes de prévention pour les jeunes conducteurs. Cependant, les démarches de développement des mesures préventives sont peu documentées dans la littérature. Les principaux moyens de prévention utilisés sont les campagnes publicitaires, les programmes éducatifs et une révision majeure des mesures d'accès à la conduite. Les principales campagnes de prévention portent sur l'adoption de comportements sécuritaires, sur la responsabilisation des jeunes conducteurs à l'égard de leurs comportements et sur la connaissance des effets néfastes de la vitesse au volant. L'accent est aussi mis sur l'acquisition d'expérience et sur un meilleur encadrement du nouveau conducteur. L'accès graduel à la conduite subit, depuis plus de dix ans, de multiples changements. Au plan législatif, une révision constante de l'accès à la conduite fait que depuis 1997, la période d'apprentissage du permis de conduire est passée de trois à 12 mois sans cours pratique de conduite automobile et à huit mois avec les cours pratiques. Cependant, en 2009 des cours de conduite obligatoires sont introduits. Toujours en utilisant le même cours, certains éléments seront bonifiés, comme l'augmentation des heures de pratique dans le véhicule et l'ajout d'un volet préventif. Malgré ces nombreux efforts, travaux et campagnes de publicité, les jeunes

conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques de morbidité et de mortalité (SAAQ, 2007). Il apparaît donc pertinent de continuer à intervenir auprès de cette clientèle. (SAAQ, 2009a).

Selon la politique de sécurité dans les transports 2001-2005 du ministère des Transports du Québec (MTQ) (2001), il est important pour un bon partenariat de considérer le point de vue des usagers de la route dans l'élaboration de programmes en sécurité routière. Puisque la plus grande partie de la prévention en sécurité routière est dirigée vers les jeunes conducteurs et qu'aucune étude québécoise n'a été menée sur le sujet, il semble pertinent d'obtenir le point de vue des adolescents afin de mieux cibler les éléments à considérer lors de la planification de futures campagnes de prévention. À ce jour, les jeunes conducteurs sont principalement sollicités par des sondages post-campagne et non dans le processus d'élaboration et de planification des activités préventives.

Cette étude qualitative descriptive utilise le modèle de Green et Kreuter (2005) comme cadre de référence. Ce modèle, utilisé en promotion et prévention de la santé, propose une compréhension de la problématique de santé, l'identification des perceptions, des préoccupations de la population cible et de leurs besoins, et sert également à établir des priorités. L'étude devrait permettre d'identifier les perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière sur la prévention faite actuellement en sécurité routière, pour permettre une meilleure compréhension des ressemblances et des divergences d'idées et de préoccupations. Enfin, des stratégies éducatives pertinentes seront identifiées afin de contribuer à améliorer les connaissances et à apporter de nouvelles idées en prévention des accidents d'automobile chez les adolescents. Les

données seront importantes pour les connaissances en sciences infirmières puisque l'infirmière a un rôle important en prévention et en promotion de la santé.

1.1 BUT DE L'ÉTUDE

Le but de cette étude consiste à explorer la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents afin d'alimenter le diagnostic social.

1.2 QUESTIONS DE RECHERCHE

Les questions de recherche sont les suivantes :

1. Quelles sont les perceptions des adolescents en regard de la prévention en sécurité routière qui leur est adressée ?
2. Quelles sont les perceptions des professionnels face à la prévention en sécurité routière adressée aux adolescents ?

CHAPITRE 2

LA RECENSION DES ÉCRITS

Ce chapitre traite des écrits recensés sur les thématiques à l'étude. Il s'agit tout d'abord de décrire le développement d'un adolescent en lien avec les conduites à risque. Ensuite, les principales campagnes de sensibilisation et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents seront présentés, ainsi que leur impact sur le taux d'accidents de la route. De plus, suite à cette description des campagnes de sensibilisation et de prévention, des stratégies efficaces de prévention seront documentées. Enfin, le cadre de référence du modèle de prévention et de promotion de la santé de Green et Kreuter (2005) sera exposé.

2.1 L'ADOLESCENCE ET LA CONDUITE AUTOMOBILE

L'adolescence se définit par la transition de l'enfance à l'âge adulte, synonyme d'une période à risque, qui commence généralement vers 12 ou 13 ans et qui se termine vers l'âge de 20 ans (Olds et Papila, 2000). C'est une période critique et complexe, car l'adolescent subit d'importantes transformations physiques et psychologiques. Le développement de sa personnalité et l'acquisition de nouvelles responsabilités l'amènent dans un état de déséquilibre. Donc, la raison des conduites à risque peut être liée à des composantes psychologiques (Coslin, 2003).

De plus, l'adolescence est l'âge des premières expériences avec la drogue, l'alcool et la cigarette, car le désir de conformité aux autres adolescents est prédominant. Ces nouvelles habitudes de consommation, associées à une forte critique de l'autorité, à une conscience de soi excessive, les rendent davantage fragiles aux accidents et aux traumatismes routiers (Olds et Papila, 2000). Malheureusement, ces conduites à risque sont indissociables de l'univers des adolescents, contribuant même à la construction de

leur personnalité, à la quête d'autonomie et à la recherche d'indépendance (Coslin, 2003; Peden *et al.*, 2008). Selon Coslin (2003), la prise du risque a le sens implicite ou explicite d'une épreuve que le jeune s'impose pour se prouver ou prouver à ses pairs sa capacité à l'autonomie. Les comportements à risque sont non négligeables dans les accidents d'automobile, car selon la SAAQ (2009a et b) 80 % des accidents de la route sont liés à une erreur humaine et pourraient être évités.

Alors que les jeunes enfants prennent involontairement des risques, les adolescents, eux, peuvent rechercher activement le risque. Les adolescents n'ont pas toujours la lucidité pour prendre conscience des risques qu'ils encourent sur la route (Galambos et Tilton-Weaver, 1998). Ils sous-estiment les conséquences négatives et surestiment les gains (Coslin, 2003). Les études démontrent que les adolescents ont besoin de sensations fortes et de maintenir un haut niveau d'activation physiologique. C'est donc pour cette raison qu'ils recherchent de nouvelles situations quels qu'en soient les risques. Cette prise du risque répond à un besoin physiologique normal et est un élément nécessaire à la croissance et au développement de l'enfant (Peden *et al.*, 2008). Cette tendance diminue progressivement avec l'âge (Arnett, Irwin et Halpern-Felsher (2002). Selon Dunbar *et al.* (2001), le processus de développement en cours chez l'enfant a une incidence sur sa capacité à prendre de bonnes décisions dans l'environnement routier et est étroitement en lien avec l'âge.

La prise de ces risques entraîne chez l'adolescent des mécanismes de régulation ou de déviation variable selon les caractéristiques de l'individu, les caractéristiques environnementales, le changement de milieu de vie et la position sociale (Coslin, 2003). Aussi, certains facteurs individuels influencent la survenue des accidents comme les

capacités sensorimotrices, les capacités intellectuelles et les traits de personnalité. De plus, il semble exister une forte corrélation entre le stade de développement de l'adolescence et l'implication des adolescents dans les accidents de la circulation (Coslin, 2003).

Selon l'OMS, les jeunes conducteurs risquent plus d'avoir un accident que les conducteurs plus âgés (Peden *et al.*, 2004). Leur jeune âge et l'inexpérience contribuent à ce risque. Une étude quantitative réalisée auprès de 571 personnes, incluant 195 jeunes conducteurs et 588 contrôles, démontre que par leur manque d'expérience, les jeunes conducteurs ont un temps de réaction cérébrale plus lent que les personnes expérimentées (Lam, 2003c). Les recherches en neurobiologie montrent que certaines zones du lobe frontal, en particulier le cortex préfrontal, régissent le discernement, la prise de décisions, le raisonnement et le contrôle des impulsions et n'atteignent leur pleine maturité qu'entre l'âge de 20 et 25 ans (Giedd, 2004). Ces propos expliquent en partie les mécanismes biologiques pouvant mettre en danger un grand nombre de jeunes conducteurs inexpérimentés qui risquent plus d'être impliqués dans un accident de la circulation : le risque est plus élevé chez les adolescents que tout autre groupe d'âge comparable. Ainsi, les jeunes conducteurs sont, en matière de risque, un groupe à part puisque plusieurs facteurs interdépendants exposent ces jeunes conducteurs à un risque élevé de traumatisme dû aux accidents de la route (Peden *et al.*, 2008).

Un autre facteur, l'inexpérience de conduite chez les adolescents, se perçoit principalement par le manque d'habileté, de connaissance et d'aptitude de conduite qui se traduit par un mauvais contrôle du véhicule ainsi qu'un manque d'anticipation et de réaction face aux différentes situations de conduite (Lee, 2007; St-Mars, 2006). Ceci

n'est pas surprenant, puisque la conduite automobile est complexe et implique plusieurs tâches en même temps (Sagberg et Bjornskau, 2006). Ce facteur de risque est expliqué dans plusieurs études comme contribuant à la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route (SAAQ, 2007, 2009a; St-Mars, 2006; Williams, 2006). Une étude quantitative longitudinale de Sagberg et Bjornskau (2006) a clairement démontré qu'après un mois (48 personnes), cinq mois (44 personnes) et neuf mois (38 personnes) après l'obtention du permis de conduire, le manque d'expérience a un effet sur le risque d'accident.

La recherche de sensations fortes est un enjeu non négligeable dans la conduite automobile à l'adolescence (Peden *et al.*, 2004; Williams, 2006). Ce sont les sentiments d'invincibilité, de bravade et de témérité spécifiques au stade de développement de l'adolescence qui sont responsables d'une mauvaise prise de décision et, par conséquent, deviennent un facteur important d'adoption d'un comportement à risque (Galambos et Tilton-Weaver, 1998; SAAQ, 2007).

De plus, de nombreuses études ont exploré en détail d'autres facteurs de risque en conduite automobile chez les adolescents. L'étude longitudinale d'Arnett *et al.* (2002) explique la recherche de sensations fortes comme la vitesse et l'alcool (Lam, 2003a), les distractions à l'intérieur du véhicule (Lam, 2002; Lee, 2007), la conduite de nuit (Lam, 2003a, b) et de fin de semaine (Lam, 2003b) comme étant des facteurs de risques prédominants dans la conduite automobile chez les adolescents.

L'adolescence est une période où l'influence des parents décline et où l'adolescent commence à découvrir et à affirmer son indépendance. C'est à ce moment que, pour

plusieurs adolescents, les pairs ont une grande importance et une grande influence et peuvent être la source de normes sociales qu'ils s'emploient à adopter (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2006). L'influence des pairs devient aussi un déterminant majeur des attitudes et comportements de conduite automobile chez les adolescents (Coslin, 2003; Parker *et al.*, 1992). Les jeunes conducteurs subissent davantage de pression de leurs pairs pour commettre des infractions (Parker *et al.*, 1992), telles que les attitudes de défi et le non-respect des règles de sécurité (Coslin, 2003). L'influence des pairs peut amener le jeune conducteur à faire des choix qu'il n'aurait peut-être pas faits en étant seul ou avec des personnes plus âgées dans la voiture. La présence d'autres adolescents dans le véhicule conduit par un adolescent est l'un des principaux facteurs prédictifs d'un accident (Williams, 2001, 2003a; Chen *et al.*, 2005; Simons-Mortons, Lerner et Singer, 2005; Padlo, Aultman-Hall et Stamatiadis, 2006). L'influence par les pairs se fait principalement par les passagers, surtout s'ils sont du même âge ou s'ils sont des amis du jeune conducteur (McKanna, 2002; Waylen, 2002; Lam, 2003b). Le risque pour les jeunes conducteurs augmente de manière exponentielle avec le nombre de passagers (Lam, 2002; Peden *et al.*, 2004). La pression exercée par les pairs peut être tant au niveau d'une distraction comme parler dans la voiture, qu'à celui d'un acte de bravoure comme la vitesse. De plus, des études démontrent que les jeunes conducteurs, conduisent plus vite et suivent de plus près le véhicule qui les précède s'il y a des jeunes passagers à bord (McKanna, 2002; Waylen, 2002).

Heureusement, même si les adolescents sont impulsifs, curieux, avec un goût pour l'expérimentation, ces facteurs de risque ne s'appliquent pas à tous les jeunes. En effet, les adolescents ne prennent pas tous les mêmes risques (Galambos et Tilton-Weaver,

1998; Le Quéau et Olm, 1999; Coslin, 2003; Musselwhite, 2006). Autrement dit, les jeunes adolescents ne désobéissent pas toujours aux règles, car certains sont soucieux de ne pas enfreindre l'encadrement imposé par leurs parents. Le contexte d'éducation et de soutien parental peut donc avoir un impact sur la prise du risque chez les adolescents. Malheureusement, aucune donnée n'a été répertoriée sur l'utilisation de ces facteurs dans les campagnes.

À la suite de l'identification des principales influences entraînant les accidents de la route chez les adolescents, les différentes campagnes de sensibilisation et les programmes de prévention réalisés au cours des quinze dernières années auprès de cette clientèle seront présentés afin de mieux comprendre la nature du phénomène de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route.

2.2 PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Au Québec, pour améliorer le bilan des accidents d'automobile chez les jeunes conducteurs, la SAAQ développe un volet de prévention depuis une quinzaine d'années. C'est au moyen de campagnes de promotion associées à des mesures législatives et à des programmes éducatifs que la SAAQ exerce ses actions préventives. L'accent porte sur l'acquisition d'expériences et un meilleur encadrement du nouveau conducteur (SAAQ, 2007).

La promotion vise principalement à adopter de bons comportements de conduite sous forme de sensibilisation et d'éducation par les publicités, les campagnes et les programmes scolaires. Les mesures législatives portent sur l'application de la loi, la création de nouvelles juridictions et la sévérité des peines. Le contrôle est assuré par la

surveillance policière au moyen de contraventions et d'opérations préventives. L'éducation des jeunes de 16 à 24 ans s'effectue majoritairement en milieu scolaire et par les médias. La sensibilisation faite par la SAAQ englobe les deux plus grands problèmes en sécurité : la vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies.

2.2.1 Vitesse

La gestion de la vitesse est un grand défi. De 2003 à 2007, elle a été l'une des causes d'accidents mortels pour 49 % des conducteurs de 16 à 24 ans et 34 % des conducteurs plus âgés. La situation est similaire pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels, soit 27 % chez les jeunes conducteurs et 19 % chez les conducteurs plus âgés (SAAQ, 2009b). Aucune problématique n'est aussi multifactorielle que la vitesse (SAAQ, 2009b). Elle est en fonction de l'interaction entre le comportement du conducteur, la capacité du véhicule, l'environnement routier et l'environnement socioéconomique (MTQ, 2001). Depuis 1995, un certain nombre d'interventions ont été mises en place pour améliorer la gestion de la vitesse : des cinémomètres photographiques sont à l'étude et en projet pilote, des campagnes de sensibilisation, des programmes de contrôle de la vitesse et des relevés de vitesse sur les routes ont également été effectués. Voici la description de quelques-unes ces campagnes.

En 1993, on assistait déjà à une grande campagne de sensibilisation contre la vitesse. Cette campagne s'appelait *La vitesse tue*. Tout le monde se souvient de l'histoire d'Éric dans sa voiture rouge qui, à cause d'une vitesse excessive, donne la mort à Sophie B. Cette campagne saisissante nous rappelle les conséquences tragiques que peut causer

la vitesse et les remords que l'on peut avoir après avoir causé un tel accident (SAAQ, 2008b).

En 2000, on assistait à une des plus importantes et percutantes campagnes publicitaires contre la vitesse. La campagne de prévention contre la vitesse *Héros à zéro* s'adressait aux jeunes conducteurs de 16 à 24 ans et visait à les sensibiliser face au problème de la vitesse. Cette vidéo présente en direct la mort d'un jeune voulant jouer avec la loi de la physique et qui s'est laissé séduire par la vitesse. Le père de la victime a décidé, en association avec la SAAQ, d'utiliser ces images pour sensibiliser les jeunes conducteurs. Cette année-là, les jeunes conducteurs étaient responsables de plus de la moitié des infractions pour la vitesse ou pour des actions imprudentes. Pour arriver à rejoindre le plus de jeunes conducteurs possible, on utilisera pour la première fois les écrans de cinéma, en plus d'utiliser trois canaux télévisés principalement écoutés par les jeunes, de l'affichage interactif dans les toilettes des restaurants et des bars les plus fréquentés par les jeunes et la création et l'utilisation d'un site web pour informer sur la sécurité routière et tester les connaissances. Ce message percutant de 60 secondes a été présenté sur une période de quatre mois (SAAQ, 2008b).

En 2001, la campagne contre la vitesse se nommait *Choisi la vie pas la vitesse*. La publicité télévisée présentait un odomètre allant à haute vitesse et après un certain temps tournait dans tout les sens pour simuler un accident (SAAQ, 2008b).

En 2002, la campagne *Plus tu roules vite moins tu as le contrôle* portait sur le comportement des jeunes conducteurs. Même s'ils prétendent être de bons conducteurs et qu'ils jugent qu'ils ont de bons réflexes, il y a toujours des éléments qu'ils ne peuvent pas

contrôler et qui n'échappent pas aux lois de la physique. Cette campagne a été diffusée essentiellement à la télévision (SAAQ, 2008b).

En 2004, la SAAQ mettait sur pied une publicité pour sensibiliser et conscientiser des conducteurs de 16 à 24 ans aux risques liés à la vitesse ayant comme slogan *La vitesse peut vous ralentir pour la vie*. Cette publicité a tout d'abord été diffusée au cinéma et sur le web. Puisque cette campagne a eu un grand impact sur les jeunes, la SAAQ a décidé de la rediffuser sur les chaînes de télévision francophones et sur les ondes des radios anglophones. Son objectif était de faire connaître les conséquences néfastes de la vitesse et de responsabiliser les jeunes conducteurs face aux comportements de conduite pour ainsi les inciter à réduire leur vitesse (SAAQ, 2008b).

En 2007, tout au long de l'année de la sécurité routière, une campagne télévisée sur les conséquences de la vitesse a été créée afin de faire réaliser l'importance d'adopter des comportements sécuritaires sur la route. Cette campagne s'intitulait *Adopter des comportements sécuritaires sur la route, c'est la meilleure façon de protéger... la vie. On est tous responsables de notre conduite* (SAAQ, 2008b).

Aucune donnée n'est disponible sur l'impact de ces publicités sur les jeunes conducteurs, mis à part les statistiques des bilans routiers. Également, nous ne pouvons pas savoir si ce sont réellement ces campagnes qui ont eu un impact, par exemple une surveillance policière accrue, ou d'autres mesures préventives. La vitesse est un problème difficile à éliminer, car elle fait partie des normes sociales. Dans la société dans laquelle nous vivons, les gens doivent performer, faire beaucoup de choses en même temps et il

devient donc difficile de faire comprendre aux gens de ralentir sur la route. La notion de vitesse à la performance est beaucoup plus populaire que la lenteur.

2.2.2 Alcool au volant

Au Québec, la conduite avec les facultés affaiblies demeure, avec la vitesse, l'une des principales causes d'accidents avec décès. De 2002 à 2006, l'alcool a causé 32 % des décès, 16 % des blessés graves et 5 % des blessés légers, ce qui représente environ 200 décès, 600 blessés graves et 2 400 blessés légers. Pour les 16-24 ans et pour la même période, 33 % des conducteurs décédés avaient plus de 80 mg/ml d'alcool dans le sang. Toutefois depuis 1997, la lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies s'est intensifiée, avec l'entrée en vigueur de la loi modifiant le Code de la sécurité routière ainsi que d'autres mesures législatives prévoyant des peines plus sévères (SAAQ, 2008b).

Vingt-cinq ans plus tard, l'amélioration est remarquable. De 1978 à 2005, le nombre de décès imputables à l'alcool au volant est passé de 800 à 200 :

Si des centaines de vies humaines ont pu être épargnées au cours des vingt dernières années, c'est grâce à des stratégies d'intervention qui combinent la prévention, par des campagnes de masse et des activités de sensibilisation, la législation, par des lois plus sévères, et le contrôle, par le travail effectué sur le terrain par les policiers. (SAAQ, 2008b).

En 2000, la campagne *Empêcher vos amis de boire et conduire. INSISTEZ!* est créée pour sensibiliser les gens contre l'alcool au volant. Cette publicité, ne s'adressant pas spécifiquement à la clientèle adolescente, est tout de même intéressante dans le sens où des sondages pour évaluer son impact ont été faits après la diffusion. L'essentiel de la campagne consiste à fournir des outils aux gens afin qu'ils interviennent auprès des conducteurs pour les empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool. En 2000,

après la diffusion des messages, les sondages révèlent que 93 % des répondants affirmaient qu'ils réagiraient positivement à l'intervention d'un tiers pour les empêcher de conduire après avoir bu et 61 % insistaient plus souvent auprès de leurs proches afin qu'ils ne conduisent pas après avoir bu. Une campagne similaire a été reproduite en 2003 et le sondage est une fois de plus positif. Les répondants ont mentionné à 93 % qu'ils se sentent désormais justifiés d'insister auprès de leurs proches. De ce fait, le sondage a révélé que cette nouvelle approche a reçu un appui total de la population (97 %). Pour ajouter à la campagne de 2003, des barrages routiers ont été intensifiés dans le but de diminuer le nombre de conducteurs en état d'ébriété sur les routes (SAAQ, 2008b).

Depuis la campagne de 2002, le discours de la SAAQ concernant la conduite avec les facultés affaiblies encourage à prévoir ses déplacements lorsqu'on sait que l'on va consommer de l'alcool. En 2005, on assiste à la campagne *Prévoyez le coup! Lorsqu'on boit, on ne conduit pas*. Cette publicité fait la comparaison entre les conséquences d'une mauvaise et d'une bonne décision. En prévoyant le coup, le conducteur n'a plus à se soucier de savoir s'il pourra conduire en fin de soirée et, par le fait même, prendre la chance de conduire avec les facultés affaiblies. Ce message publicitaire de 30 secondes a été diffusé en 2005 et rediffusé en 2006 (SAAQ, 2008b).

Malgré plusieurs progrès, l'alcool au volant demeure encore l'un des principaux facteurs d'accidents mortels sur les routes du Québec, c'est pourquoi, en 2002, des mesures plus sévères visant à contrer l'alcool au volant ont été introduites. Les nouvelles mesures législatives ne reposent pas juste sur la sévérité, mais aussi sur la certitude de la peine et sur la rapidité de son application (SAAQ, 2008b).

En 2007, dans le cadre de l'année de la sécurité routière, la SAAQ a développé une vaste campagne de sensibilisation sur les conséquences d'un accident de la route, surtout sur les conséquences qu'il peut avoir sur les membres des familles des victimes. *Parce qu'un accident, ça frappe... ça frappe beaucoup de monde*, l'objectif de la SAAQ est de faire réaliser l'importance d'adopter des comportements sécuritaires sur la route. Une autre campagne, présentée à la télévision, à la radio et au cinéma sous forme d'affiche, suivit et avait pour but d'exposer les conséquences de la conduite sous l'effet de l'alcool ou de drogues qui rappelait que lorsqu'on consomme, on ne conduit pas.

Pendant toute l'année, la SAAQ oriente stratégiquement certaines de ses campagnes pendant les vacances, le temps des fêtes et les bals des finissants, parce que ce sont des moments plus propices aux comportements festifs.

À l'approche des vacances estivales de 2007, une autre campagne intéressante visant la population en général incite à la *Prudence et courtoisie sur nos routes* puisqu'elle porte sur plusieurs enjeux en sécurité routière. La SAAQ désire sensibiliser les usagers de la route à la prudence envers les motocyclettes, le port de la ceinture de sécurité, à la courtoisie et à la vigilance au volant.

Aussi, depuis plusieurs années, la période des fêtes s'accompagne toujours d'un bilan très sombre d'accidents de la route. Pour pallier la conduite avec les facultés affaiblies, c'est en 1984 qu'un service de raccompagnement portant le nom d'*Opération Nez rouge* est créé. Sa mission est de valoriser, par une approche non moralisatrice, l'adoption d'un comportement responsable face l'alcool au volant en rendant possible

l'existence d'un service de raccompagnement accessible et confidentiel offert à la communauté, par la communauté (SAAQ, 2008b).

Toujours à la recherche de nouvelles façons pour sensibiliser les jeunes conducteurs aux risques liés à la conduite, la SAAQ a créé deux nouveaux personnages animés, *Léo et Léa*. Depuis plusieurs années, la SAAQ orchestre différentes campagnes de sensibilisation pour joindre les jeunes et *Léo et Léa* en font maintenant partie. Cette campagne est présentée sous forme de clips uniquement visuels, ils n'ont donc pas de sons. Les sujets présentés par cette campagne sont intéressants, car ils englobent plusieurs problématiques en sécurité routière : le cellulaire au volant, l'alcool au volant, la vitesse au volant, la vigilance des piétons et des conducteurs. Le miniclip présente un comportement à risque et, par la suite, les conséquences qui s'ensuivent. Chaque miniclip se termine par un slogan qui incite à la sécurité et la bonne conduite comme le démontre le tableau I ci-dessous. Peu d'informations sont disponibles sur cette méthode de sensibilisation (SAAQ, 2008b).

Tableau I
Sujets des miniclips

Cellulaire au volant	Vitesse au volant
Conduire demande toute une attention!	Il y a un prix à rouler vite.
Téléphoner en conduisant augmente le risque d'accident.	La vitesse n'est pas un jeu.
Il y a de nombreux imprévus sur la route!	10 km/h de moins, ça fait une différence.
Il y a un temps pour conduire et un temps pour parler	Ton cauchemar peut devenir réalité.
Alcool au volant	Piétons et conducteurs, soyez vigilants!
Un geste qui fait la différence.	Soins brillants!
Quand tu prends des risques, il y a des conséquences.	Parce qu'on ne peut jamais revenir en arrière.
Avant un party, il faut s'organiser.	Au passage, on se fait de l'œil!
T'es pas en état, ne conduis pas.	Un rendez-vous à l'intersection la plus proche.

La lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies a fait beaucoup de chemin. L'évolution vers les mesures que nous connaissons aujourd'hui a porté fruit sur le bilan routier, mais aujourd'hui la mentalité des gens pour arriver à cet aboutissement a bien changé. D'une part, la conduite avec les facultés affaiblies est devenue socialement inacceptable et d'autre part elle est devenue criminelle. Le comportement a été criminalisé parce que des gens qui avaient consommé étaient parmi les conducteurs impliqués dans les accidents.

2.2.3 Programmes scolaires

L'éducation en milieu scolaire vise principalement les jeunes de 5^e secondaire et du collégial. Les programmes de sensibilisation développés portent principalement sur la vitesse et l'alcool au volant.

C'est en 2003 que l'on voit l'apparition d'un outil pédagogique unique au Québec sur les phénomènes physiques reliés à la conduite d'un véhicule. Cette campagne de sensibilisation en sécurité routière offre aux enseignants deux troussees différentes, mais très complémentaires. La première trousse éducative s'intitule *La mécanique prend la route*. La clientèle visée est les élèves de 5^e secondaire inscrits au programme d'études de Physique 534 du ministère de l'Éducation. La vitesse excessive est l'une des principales causes d'accident chez les adolescents. Le goût du risque et l'ignorance de certains phénomènes qui accompagnent la vitesse excessive sont des facteurs importants dans les accidents. Pour ce faire, l'activité d'apprentissage sur la vitesse et la conduite automobile amène l'élève à découvrir que le déplacement automobile n'est au fond qu'une suite de phénomènes physiques dont certains peuvent entraîner des risques d'accidents graves,

voire mortels (SAAQ, 2008b). La SAAQ espère que la connaissance de ces principes amènera les jeunes conducteurs à un comportement plus prudent au volant. Il n'est toutefois pas obligatoire et est laissé à la disposition de l'enseignant. Aucune étude répertoriée ne fait l'objet d'études des comportements de conduite après l'enseignement de cette trousse. De plus, comme aucune étude ne fait l'objet du nombre de troussees enseignées, la seule façon de savoir qu'elle est enseignée c'est par le nombre de matériels commandés. Selon une représentante de la SAAQ (2009) :

Nous n'avons pas d'idée sur le taux de pénétration, nous n'avons pas de suivi au fil des ans à savoir combien de personnes ont reçu cette formation-là. Par contre, ce que l'on sait c'est combien de professeurs et combien d'écoles ont fait la demande de quantité de matériel.

La conduite automobile fait appel à l'utilisation de plusieurs sens, mais elle sollicite davantage celui de la vue. La deuxième trousse pour les enseignants et les élèves de 5^e secondaire se nomme *L'optique prend la route*. Cette trousse permet de faire découvrir les phénomènes optiques reliés à l'utilisation de l'automobile, dont la vision stéréoscopique, comme l'étendue du champ visuel, l'éclairage, la perception des images formées par des miroirs plans et courbes, et les maladies de l'œil qui ont un impact sur la conduite automobile. La connaissance de ces éléments permet à l'utilisateur de la route d'améliorer sa conduite. L'objectif de cette activité est de permettre aux élèves d'analyser des réalités relatives à la lumière et de découvrir leur impact sur la conduite d'un véhicule (SAAQ, 2008b).

Le pouvoir de tout changer est un programme pour intervenants, enseignants et élèves de 5^e secondaire. Il a été créé pour sensibiliser les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans au danger de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, aux

conséquences de la fatigue, de la vitesse au volant, du non-port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation du cellulaire au volant. Également, un des objectifs est de susciter chez le jeune conducteur une émotion et une réflexion en l'interpellant par des moyens qui le rejoignent. L'essentiel de l'activité est de laisser la parole aux jeunes afin qu'ils réalisent eux-mêmes qu'ils ont un réel pouvoir de changer les choses. « *Le vrai pouvoir de l'accident c'est chaque jeune qui le détient* » vise à leur faire penser qu'ils ont le pouvoir de tout changer. Cette campagne a été présentée en prévision des bals des finissants » (SAAQ, 2009b).

L'enseignement de la sécurité routière au collégial s'insère dans le cours de philosophie Éthique et politique et s'intitule *Philosophie et sécurité routière*. Son objectif est de susciter la réflexion chez les jeunes et de permettre l'échange sur le problème de la vitesse. Il incite les élèves à réfléchir et à défendre une position critique sur des situations problématiques contemporaines comme la conduite à risque chez les jeunes conducteurs (SAAQ, 2008b). Les résultats de cette campagne sont très positifs. En majorité, les répondants disent avoir aimé ou adoré l'activité (93 %) et l'ont jugée percutante et elle les a fait réfléchir. De plus, 93 % le conseilleraient à un ami et 65 % des jeunes ont parlé de leur expérience personnelle au cours de la discussion. Près d'un jeune sur quatre fait mention de sa responsabilité individuelle et de sa capacité à faire des choix sécuritaires. Par contre, l'idée que les jeunes peuvent changer leur vie ou celle d'un proche n'a jamais été déterminante. On note aussi que la stratégie de sensibiliser les jeunes par les jeunes a été gagnante (SAAQ, 2009)

2.2.4 Autres moyens

Créée en 2005, par le ministère des Transports, la *Table de la sécurité routière* est un forum d'échanges qui réunit une trentaine de personnes afin d'optimiser les forces et le travail d'équipe. Ces membres proviennent de différents milieux : des policiers municipaux, des associations d'usagers, des ministères, des organismes gouvernementaux et d'autres secteurs d'activité. Les facteurs, juridiques, techniques, politiques, administratifs et culturels qui interviennent dans le domaine de la sécurité routière exigent des efforts concertés de tous les partenaires pour s'assurer de couvrir toutes les sphères de la sécurité routière. Son mandat est de conseiller le ministre des Transports et de lui proposer des actions et des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière. Ainsi, la Table de la sécurité routière est amenée à identifier des pistes d'action concrètes qui viseront tant le comportement des usagers de la route que la sécurité des véhicules et des infrastructures routières (TQSR, 2007). La cohérence des actions est un gage de succès en matière de sécurité routière et c'est par un véritable travail d'équipe que nous arriverons à mettre de l'avant les interventions qui nous permettront d'améliorer notre bilan routier (SAAQ, 2005). L'ensemble des propositions constitue des moyens concrets pour faire en sorte que le Québec soit parmi les administrations les plus performantes en matière de sécurité routière. Dans la recherche de solutions pour contrer l'insécurité routière, les membres de la Table de la sécurité routière optent pour une approche scientifique identifiant des mesures qui ont donné des résultats concrets dans le monde et qui sont adaptables au contexte québécois (TQSR, 2007).

2.2.5 Multidisciplinarité

Plus que jamais, la prévention des accidents de la route est complexe et est un enjeu prioritaire pour la société québécoise. Comme nous l'avons vu précédemment, les accidents de la route sont multifactoriels et nécessitent une approche globale. Il s'agit d'une prise en considération de l'ensemble des composantes de la sécurité routière dans sa complexité et sa diversité. Le travail doit donc s'exécuter en étroite collaboration avec tous les partenaires agissant de près ou de loin dans le domaine de la sécurité routière afin que chacun coordonne ses efforts (Maupin, Schlundt, Warren, Miller, Goldzweig et Warren, 2004; TQSR, 2007). Tous devraient concerter leurs efforts afin de créer un partenariat pour étudier le problème en profondeur ainsi que développer et implanter des plans d'action pour couvrir les multiples sphères du problème (Rosenberg, McIntyre et Sloan, 2004). Selon la SAAQ (2007), il est indispensable que l'ensemble des acteurs impliqués dans la dynamique de la sécurité routière joignent leurs efforts et leur réflexion quant à la façon d'aborder la prévention des accidents de la route auprès des adolescents.

Le partenariat se partage entre les différents acteurs concernés :

Les services policiers, les municipalités et le réseau de la santé, puisque la sécurité routière est une responsabilité partagée par une multitude de partenaires, organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux, associations communautaires, groupe de pression et usagers de la route » (MTQ, 2001, p. 24).

La sécurité routière est l'affaire de chacun et elle mise sur l'expérience d'un large éventail de secteurs et de disciplines, notamment sur les compétences des professionnels de la santé publique, des prestataires de soins, des ingénieurs civils ou de l'industrie automobile ou encore des autorités policières et des enseignants (Peden *et al.*, 2004). Malheureusement, aucune étude recensée pour cette étude, ne fait mention de

l'importance de l'implication de l'infirmière dans le processus décisionnel des mesures préventives en sécurité routière.

2.2.6 Mesures législatives

Le volet sensibilisation et communication n'est pas le seul volet de prévention que la SAAQ utilise pour améliorer le bilan routier des jeunes conducteurs. Tout d'abord en 1991, la « réforme d'accès à la conduite » a été instaurée. À cette époque, on assistait à l'introduction d'une période probatoire de 24 mois accompagnée de 10 points d'inaptitude, alors que le permis régulier en comptait 15. La période d'apprentissage était d'une durée minimale de trois mois. En 1997, le Québec, prenant exemple sur les autres provinces et sur certains États américains, a fait des changements majeurs en introduisant de nouvelles règles d'accès à la conduite. Un nouveau système est mis en place expressément pour encadrer les nouveaux conducteurs. Un système en deux étapes a été développé comportant la détention d'un permis d'apprenti-conducteur pour une durée de 12 mois ou de huit mois selon que l'apprenti réussit un cours de conduite dans une école reconnue. La détention d'un permis probatoire est pour une période de deux ans. Durant cette période, l'apprenti doit être accompagné d'une personne possédant un permis de conduire valide depuis plus de deux ans. Pour la période probatoire, le conducteur apprenti est soumis à la règle « zéro alcool » et à quatre points d'inaptitude. Cette démarche vise à encadrer le nouveau conducteur mais jusqu'à un certain point, puisque tous les jeunes ne reçoivent pas le même encadrement au niveau de la sensibilisation et de l'enseignement, le cours de conduite étant facultatif.

L'évaluation de ce nouveau système s'est montrée juste, pertinente et efficace sur la conduite des jeunes conducteurs (SAAQ, 2008b). De plus, l'allongement de la période d'apprentissage et une plus grande sévérité des comportements fautifs ont permis, depuis 1997, de diminuer le nombre de décès et de blessés chez les jeunes conducteurs (SAAQ, 2008b). Parallèlement à ces nouvelles mesures législatives, la SAAQ a mené des campagnes de sensibilisation et a mis sur pied des programmes d'interventions en milieu scolaire. Les premiers résultats de cette réforme sont positifs : une réduction de 5 % du nombre de décès et de 14 % du nombre de blessés dans les accidents impliquant les jeunes conducteurs. Par contre, nous ne savons pas précisément quelles mesures fonctionnent le mieux. Toutefois, l'assistance graduelle à la conduite a été revue en même temps que l'on enlevait l'obligation du cours de conduite en ajoutant une série de mesures pour mieux encadrer l'apprentissage à la conduite. Mais comme le démontrent les bilans routiers des dernières années, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques (SAAQ, 2008b). En 2009, le cours de conduite redevient obligatoire pour tous les nouveaux conducteurs, même si les études n'indiquent pas une amélioration du bilan routier avec un cours de conduite obligatoire : « *Le cours de conduite actuel, davantage axé sur l'apprentissage très mécanique de la conduite, sera bonifié, faisant en sorte que ce soit davantage un moment d'échange pour discuter de prévention* » (Vézina, 2009). Le cours de conduite devient obligatoire avec une augmentation des heures de pratique sur la route pour une période d'apprentissage répartie sur 12 mois. Les points d'inaptitude seront accumulés de façon progressive, ce qui permettra au conducteur un meilleur encadrement de la part d'un moniteur et de ses parents.

En 2002, à la suite de quelques modifications au Code de la sécurité routière, les mesures deviennent plus sévères avec les personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Grâce à ces nouvelles mesures, il est maintenant possible de détecter les risques de récidive dès une première condamnation. Par ailleurs, la loi se fait encore plus sévère pour les récidivistes, puisque ceux-ci se voient retirer leur permis de conduire pour une plus longue période. De plus, afin d'obtenir à nouveau leur permis de conduire, ces personnes doivent utiliser un détecteur d'alcool dans leur véhicule. Les nouvelles mesures prévues au Code de la sécurité routière sont présentées à l'appendice A. Il reste nécessaire de poursuivre la sensibilisation et la mobilisation de la population afin que la sécurité routière demeure un enjeu de société (SAAQ, 2008b).

2.3 EFFICACITÉ DES MESURES PRÉVENTIVES

La transformation du mode de vie des citoyens amène une augmentation des déplacements et des distances parcourues. C'est dans ce contexte que la sécurité routière devient une priorité. Par ailleurs, étant donné la complexité du phénomène, il devient de plus en plus difficile de faire diminuer le nombre d'accidents. Par conséquent, il faut recourir à des solutions novatrices et à des combinaisons de mesures préventives qui ont fait leurs preuves pour assurer une diminution du nombre d'accidents de la route. Il est donc urgent de reconnaître que la situation s'aggrave sur les routes et de prendre les mesures qui s'imposent. La prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation devrait recevoir la même attention et les mêmes ressources que d'autres problèmes de santé importants si l'on veut éviter les pertes en vie humaine, leurs

répercussions dévastatrices sur le plan humain et le coût économique énorme pour la société (Peden *et al.*, 2004).

Depuis les trente dernières années, la recherche a prouvé qu'il existe une grande quantité d'interventions pour prévenir les accidents de la route. Cependant, la prévention des accidents de la route suppose l'adoption de mesures durables reposant sur des faits. L'OMS stipule qu'en utilisant un mélange de lois, d'informations et d'éducation, le respect des règles en sécurité routière pourrait être amélioré. C'est grâce aux actions des gouvernements et de ses partenaires que le bilan routier s'est amélioré. Les actions de sensibilisation comme les campagnes publicitaires pour réduire les comportements fautifs, les lois pour sanctionner les mauvais comportements et les mesures de contrôle pour mettre en application les lois en sont des exemples (Peden *et al.*, 2004). Le présent chapitre porte sur l'éventail des mesures préventives existantes, des stratégies d'intervention actuelles et possibles pour renforcer la sécurité routière.

En France, la répression et la prise de conscience des risques et des dangers de la route ont été les deux moteurs de la diminution spectaculaire du nombre de personnes tuées par les accidents de la route. Les études françaises identifient des outils efficaces pour prévenir les accidents de la route, tels une meilleure information, la mobilisation de tous les acteurs de la prévention des accidents et un meilleur contrôle des infrastructures. Au Québec, la prévention des accidents de la route se fait principalement par la sensibilisation, la législation et le contrôle (SAAQ, 2007). De plus, d'autres éléments permettent de limiter la gravité des lésions, par exemple, les progrès technologiques dans la conception des routes et véhicules, les systèmes de protection (systèmes de retenus) et les mesures environnementales. Enfin, une meilleure organisation des soins, des prises en

charge plus rapides, des soins aigus à la fine pointe de la technologie et des soins de réadaptation performants permettent aussi de limiter les séquelles chez les personnes accidentées (Stead, Tagg, MacKintosh et Eadie, 2005).

2.3.1 Système de délivrance progressive des permis de conduire

Les risques auxquels sont confrontés les jeunes conducteurs pendant les premiers mois de conduite sont très élevés. Comme expliqué précédemment pour les jeunes conducteurs, les principaux risques sont les comportements à risque (alcool et vitesse), l'influence des pairs et le manque d'expérience (Lavallière *et al.*, 2009). Des systèmes de délivrance progressive des permis ont donc été mis en place, en premier en Nouvelle-Zélande, en 1987, et ils en existent maintenant aux États-Unis, au Canada et même au Québec (Waller, 2003; Peden *et al.*, 2004). Les systèmes de délivrance progressive des permis de conduire tendent à diminuer les risques que rencontrent les nouveaux conducteurs en permettant un apprentissage pratique et supervisé. Les conducteurs débutants n'ont pas la connaissance et l'expérience de la conduite nécessaires pour reconnaître les dangers potentiels. Chez ces nouveaux conducteurs, l'immaturation et l'inexpérience sont à l'origine du taux d'accidents trop élevé. Les nouveaux conducteurs doivent maintenant franchir plusieurs étapes avant d'obtenir leur permis complet. Pour débiter, un permis provisoire avec des restrictions temporaires pour la conduite non supervisée. Habituellement, la conduite la nuit et le nombre de passagers sont limités, le Québec faisant exception. Par contre, il suit la cadence quant à l'interdiction de conduire après avoir consommé de l'alcool. Une fois la période probatoire terminée, les restrictions sont levées pour l'obtention complète du permis de conduire. Le passage d'un

permis à l'autre varie selon le pays tout en offrant une protection supplémentaire aux nouveaux conducteurs le temps qu'ils acquièrent de l'expérience (Peden *et al.*, 2004).

Au Québec, il y a un peu plus de dix ans, la surreprésentation des adolescents dans les statistiques d'accidents de la route a mené à une révision des mesures de l'accès au permis de conduire. L'implantation de cette démarche progressive d'obtention du permis de conduire a été avantageuse, puisque dans les deux années qui ont suivi son implantation, le nombre des décès a diminué de 4,9 % et les blessés sont en baisse de 14,4 %. Il n'en reste pas moins que même avec ces résultats, les jeunes demeurent toujours surreprésentés dans les accidents de la route (TQSR, 2007).

Ce processus graduel des systèmes de délivrance progressif protège les débutants pendant leur apprentissage en leur permettant d'acquérir une expérience de la route dans les conditions de risque limité (Peden *et al.*, 2008). Ils se sont toujours avérés efficaces pour réduire les risques d'accident chez les jeunes conducteurs. En général, dans le monde, il ressort de l'évaluation de ces systèmes que le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs a diminué de 9 % à 43 % (Begg et Stephenson, 2003; Shope et Molnar, 2003), mais on n'en connaît pas encore toutes les raisons. Plus précisément, on ne sait pas laquelle des restrictions est la plus efficace. Dans certains États américains, il a été démontré que cette mesure avait diminué de 20 % à 30 % le nombre d'accidents (Williams, 2006). Le risque élevé d'accident pour les conducteurs débutants est universel. Cela vaut pour tous les conducteurs qui viennent d'obtenir leur permis, pas seulement pour les jeunes. Les recherches démontrent que le taux d'accidents est plus élevé chez les conducteurs débutants plus âgés que les conducteurs du même âge avec plusieurs années d'expérience. C'est pourquoi le Canada et la Nouvelle-Zélande, où beaucoup de

conducteurs ne sont pas jeunes, appliquent ce système de permis de débutant quel que soit leur âge (Peden *et al.*, 2004).

Les réductions d'accident les plus marquées semblent se produire quand la conduite automobile est supervisée et que les restrictions sont respectées. En contrepartie, les études ne démontrent pas très bien quelles restrictions parmi celles imposées, comme le nombre de passagers transportés, le port de la ceinture, les limites d'alcoolémie, l'interdiction de conduire la nuit sont les plus efficaces (Simpson, 2003). Ces systèmes de délivrance graduelle des permis de conduire sont généralement bien acceptés des jeunes conducteurs (Williams, 2003).

Le continuum d'efforts pour développer l'éducation et les programmes de formation des jeunes conducteurs combiné à un système de délivrance graduel du permis de conduire contribue à la réduction du problème des jeunes conducteurs. Par contre, même si le système de délivrance progressif du permis de conduire est efficace, les jeunes conducteurs demeurent une préoccupation importante (Williams, 2006). Il faut donc continuer à développer de nouvelles mesures préventives, trouver des moyens pour influencer les jeunes conducteurs, développer de nouvelles approches, renouveler et répéter les messages.

2.3.2 L'éducation

La prévention des accidents d'automobile comprend un large éventail de mesures, mais l'éducation s'avère celle qui occupe une place de choix (Johnston, 1992). L'éducation et les programmes de formation ont pour but de former des « conducteurs sécuritaires » (Mayhew, Simpson et Robinson, 2002). Dans une étude quantitative avec

un échantillon de 15 jeunes conducteurs et de 15 conducteurs adultes, il est mis en évidence qu'informer et éduquer les usagers de la route peut améliorer la connaissance des règles de la route et peut aussi favoriser le développement de bonnes attitudes. Il s'avère donc important de développer de bonnes habitudes de conduite (Cox, Cox et Tuite, 2001). Par contre, plusieurs études concluent qu'à elles seules l'éducation, l'information et la publicité ne permettent pas de réduire le nombre de décès et de traumatismes graves de façon tangible et durable (Trinca *et al.*, 1988; Zaza *et al.*, 2001; O'Neill *et al.*, 2002). Tous les efforts déployés en sécurité routière pour que les usagers de la route commettent moins d'erreurs, par exemple l'éducation et les programmes de formation, sont des efforts qui peuvent contribuer à changer les comportements, mais rien ne prouve qu'ils fassent diminuer les taux d'accidents de la circulation (Duperrex, Bunn et Roberts, 2002; Ker *et al.*, 2003).

2.3.3 Les campagnes de sensibilisation

Selon la Table québécoise de la sécurité routière, les campagnes de sensibilisation sont une composante essentielle et indissociable d'une stratégie d'action globale en sécurité routière (TQSR, 2007). L'effet souhaité de ces campagnes est principalement d'informer, de renseigner sur les bons comportements à adopter, de convaincre ou de suggérer un changement d'attitude par rapport à certains aspects de la conduite automobile (TQSR, 2007). Selon Litman (2003), plusieurs études démontrent que les campagnes de sensibilisation en sécurité routière sont un moyen efficace pour modifier les attitudes, mais ces mêmes études montrent également que leur efficacité est augmentée lorsqu'elles sont combinées à des opérations de contrôle. Il est très bien d'élaborer plusieurs programmes, mais une évaluation rigoureuse s'impose. Cette

démarche est nécessaire pour identifier les bénéfices maximaux avec un minimum de conséquences négatives (Senserrick, 2006). Les campagnes de sensibilisation sont un moyen très utilisé, car elles sont peu coûteuses et rejoignent un grand nombre de personnes. Par contre, pour un effet maximal d'efficacité, les campagnes doivent avoir un objectif bien précis, elles doivent être bien articulées, organisées et structurées (Paquette, 2009).

2.3.4 Les campagnes médiatiques

Les campagnes publicitaires intensives à la télévision sont l'approche la plus utilisée. C'est l'approche la plus facile à orchestrer et aussi la moins coûteuse (Paquette, 2009). La publicité axée sur la peur et les émotions est intéressante, puisqu'elle agit sur l'activation des sens pour le risque et la vulnérabilité par la représentation sérieuse des scènes d'accidents et les solutions possibles contre le danger. Son utilisation est donc essentielle. Selon l'étude quantitative de Tay (2005), cette méthode est efficace après le visionnement, mais perd malheureusement de son intensité quelque temps après la période de diffusion, soit environ deux semaines. Bien que la publicité s'avère efficace, mais avec ses limites, plusieurs solutions sont suggérées et certaines mises en place pour aider à l'amélioration du bilan routier, par exemple un système de transport plus intelligent, un odomètre avec une vitesse maximale de 100-110 km/h, une meilleure législation et un encouragement pour promouvoir la sécurité. Par ailleurs, cette méthode à elle seule ne peut enrayer le problème de la vitesse sur les routes (Berg, 2006). Selon Vézina (2009), « *la peur et les émotions dans les publicités sont nécessaires, mais il ne doit pas y avoir que ça. Il n'y a pas un type d'approche qui va rejoindre tous les gens, mais je crois qu'il faut montrer les choses* ». Les campagnes chocs ont leur place, mais il

faut aussi donner des alternatives et montrer qu'il y a des solutions pour éviter ces situations.

Les campagnes médiatiques contre l'alcool au volant sont assez semblables aux autres types de campagnes médiatiques. L'application des lois réprimant la conduite en état d'ébriété est plus efficace si elle s'accompagne de publicité. Cette publicité a pour but de sensibiliser les gens au fait qu'ils peuvent se faire arrêter et de montrer que l'alcool au volant soit inacceptable. Selon un examen récent, il a été démontré que les campagnes médiatiques planifiées réalisées parallèlement avec des activités de prévention contribuent à faire baisser le nombre de cas de conduite en état d'ivresse et d'accidents liés à l'alcool (Elder *et al.*, n.d.).

Il est essentiel de comprendre ces influences et ces facteurs avant de développer des interventions prometteuses pour réduire le nombre d'accidents d'automobile chez les jeunes conducteurs. Trois éléments essentiels sont reliés les uns avec les autres : 1) le système *graduated driver licencing* (système de délivrance progressive), 2) l'éducation des conducteurs et les programmes de formation et 3) la pratique des parents (Mayhew, Simpson et Robinson, 2002).

Dans une large mesure, il est possible de prévenir les accidents de la circulation, puisque le risque d'être blessé dans un accident est largement prévisible et qu'il existe de nombreuses mesures dont l'efficacité a été prouvée (Peden *et al.*, 2004). Selon Williams (2006), la combinaison et la coordination de différentes interventions sont prometteuses. Il faut considérer les accidents de la route comme un problème de santé publique évitable – et non un acte de Dieu – qui répond bien à des interventions ciblées.

La tragédie des décès causés par les accidents de la route indique que la prévention des traumatismes requiert un effort global et un continuum d'actions pour développer de nouvelles théories, politiques, stratégies et interventions efficaces. C'est dans le but bien précis de comprendre davantage les facteurs reliés aux accidents de la route et pour diminuer les blessures et les décès que ces mesures seront mises en application. Le développement des connaissances en prévention des accidents de la route chez les adolescents a un urgent besoin de développement d'interventions efficaces (Mayhew, Simpson et Robinson, 2002) et la mise en place de ressources. Aussi, les chercheurs doivent continuer à explorer et à évaluer les différentes stratégies de médiatisation (Lewis, Watson, White et Tay, 2007). L'évaluation des interventions est nécessaire, car celles à succès doivent être offertes de façon continue au plus grand nombre de jeunes conducteurs (Shope, 2006).

En somme, les études montrent qu'une meilleure information et un meilleur contrôle des infrastructures sont des outils efficaces pour prévenir les accidents de la route. Aussi, plusieurs éléments contribuent à limiter la gravité des lésions, par exemple les progrès technologiques dans la conception des routes et véhicules, les systèmes de protection (systèmes de retenus) et les mesures environnementales (Paquette, 2009).

Plusieurs méthodes d'interventions préventives ont été étudiées et se sont avérées efficaces. Par contre, bon nombre d'entre elles, à elles seules, ont peu ou pas d'impact. Pour obtenir un effet maximal, elles doivent être jumelées à d'autres méthodes. Afin de trouver les meilleures combinaisons d'interventions possibles, il faut poursuivre les efforts et continuer les études pour trouver des interventions qui peuvent faire la différence.

2.4 LE CADRE DE RÉFÉRENCE

Le cadre de référence retenu est le modèle de planification *Precede/Proceed*, de promotion et de prévention de la santé de Lawrence W. Green et Marshall W. Kreuter (2005). Il est utilisé pour la planification de programmes cohérents et pertinents en promotion de la santé. Ce modèle, constitué de plusieurs étapes interreliées, propose des interventions relatives à la promotion et à la prévention de la santé visant à maintenir ou à améliorer la santé des gens.

L'éducation à la santé est une démarche structurée qui permet d'identifier les étapes de planification d'activités éducatives, l'identification des comportements à risque et préventifs, l'identification de facteurs liés aux comportements, l'identification d'un processus de changement de comportements variables selon les individus et la mise en place d'activités et la continuité (Green et Kreuter, 2005).

Cette démarche dynamique, systématique et multidimensionnelle est une approche de la santé et du bien-être qui permet une compréhension des problématiques complexes de santé, tout en étant en interrelation avec les facteurs qui influencent les comportements de santé des individus (Green et Kreuter, 2005). Le modèle de planification *Precede/Proceed* est une démarche rigoureuse en neuf étapes de planification de programmes préventifs. Les cinq premières permettent d'analyser la situation, d'établir des priorités et de définir des objectifs précis. Quant aux dernières étapes du modèle, elles font référence à l'élaboration des activités, à la mise en œuvre d'un programme, son suivi et son évaluation (Renaud et Gomez-Zamudio, 1999). Les deux prémisses de ce modèle portent

sur la promotion de la santé et les comportements favorables à la santé qui dépendent de multiples facteurs.

La première phase du modèle de Green et Kreuter (2005) se nomme le *Precede*, elle comprend les cinq premières étapes : le diagnostic social, épidémiologique, comportemental et environnemental, éducationnel et organisationnel, administratif et politique. Ces phases visent à : 1) l'identification du problème de santé, 2) l'identification de la population cible, 3) la compréhension des facteurs en cause, 4) l'identification des besoins d'apprentissage et 5) le choix des objectifs prioritaires d'apprentissage. Cette phase permet, au tout début du processus, d'obtenir une bonne analyse de la situation et dès le commencement d'établir des priorités et des objectifs. La deuxième phase se nomme le *Proceed* et fait référence aux étapes 6 à 9. Ces phases ont pour objet : 6) la mise en œuvre, 7) l'évaluation du processus, 8) l'évaluation des résultats et 9) l'évaluation des effets. Cette étape est centrée sur l'élaboration des activités, la mise en œuvre du programme et son évaluation (Appendice B) (Green et Kreuter, 2005).

L'étude proposée porte principalement sur la première étape du modèle, le diagnostic social. Ce diagnostic comprend l'identification des perceptions, des préoccupations de la population ciblée et de ses besoins pour améliorer la prévention faite en sécurité routière. Il permet aussi d'établir un consensus sur les priorités dans l'implantation d'un programme ou d'une activité. Cette première étape prend en compte le point de vue des groupes ciblés et implique la population visée, par exemple des décideurs politiques, organisationnels, des leaders et des citoyens. En général, le modèle offre l'opportunité de comprendre le problème dans son ensemble, de cibler des actions, de les prioriser et de se fixer des objectifs réalistes (Green et Kreuter, 2005). L'étude du

diagnostic social permettra de comprendre les perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière sur la prévention faite actuellement auprès des adolescents. Le diagnostic social permettra également de mettre en lumière les préoccupations de chacun quant aux enjeux de la problématique des accidents de la route chez les adolescents et le continuum d'interventions et de stratégies prometteuses en prévention de la sécurité routière.

Pour arriver à identifier les perceptions dans le diagnostic social, d'autres diagnostics seront aussi utilisés. Par exemple, le diagnostic épidémiologique servira à apporter des données épidémiologiques descriptives et analytiques dans la recension des écrits afin de bien documenter l'ampleur du problème de l'implication des adolescents dans les accidents de la route. Par ailleurs, les données descriptives reflètent l'ampleur du problème par des thèmes comme la morbidité, la mortalité, les incapacités, les facteurs de risque et les données épidémiologiques analytiques par l'exploration des causes des accidents chez les adolescents. Le diagnostic comportemental et environnemental est aussi utilisé afin d'identifier des facteurs (comportements et environnement) associés aux accidents de la route et de dresser l'inventaire des comportements à risque et préventifs. De plus, le diagnostic éducationnel et organisationnel est utilisé pour identifier les facteurs qui doivent être modifiés pour qu'un processus de changements comportemental et environnemental soit instauré ou maintenu (Green et Kreuter, 2005).

Pour cette étude, le modèle de Green et Kreuter (2005) a été utilisé tout au long du processus de recherche. Tout d'abord, pour la création des questions posées aux groupes de discussion des adolescents et des entrevues semi-dirigées des experts en sécurité routière, par la suite les réponses de chacun ont été insérées dans les différents

diagnostics. À des fins d'analyse, les réponses des adolescents et des experts ont été insérées dans deux tableaux pour faciliter la comparaison des similitudes et des différences de perceptions.

Plusieurs programmes d'éducation à la santé ont été développés dans les dernières années pour les adolescents. Ces programmes ont du succès pour influencer les adolescents, car ils se concentrent habituellement sur l'individu (Williams, 2006; Factor, Mahalel et Yair, 2007). De ce fait, en lien avec le projet de recherche proposé, le modèle de promotion et de prévention de la santé de Green et Kreuter permet de dresser un portrait complet de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route, de connaître leur perception face à la prévention et aussi celle des experts en sécurité routière face aux campagnes de sensibilisation et aux programmes de prévention faits actuellement auprès des adolescents (Appendice C). Il apparaît pertinent de faire ressortir des priorités d'action et, par le fait même, de faire un pas vers l'élaboration de nouvelles stratégies éducatives.

CHAPITRE 3

LA MÉTHODOLOGIE

Ce chapitre présente la méthode de recherche utilisée pour l'exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et sur les programmes de prévention en sécurité routière. Il comprend le type d'étude, la population et l'échantillon, les critères d'inclusion ainsi que la méthode de collecte de données, d'analyse des données ainsi que le déroulement de l'étude. De plus, les critères de scientificité et les considérations éthiques sont décrits.

3.1 DEVIS

Il s'agit d'une étude qualitative descriptive visant à comprendre un phénomène en profondeur selon la perspective des participants par l'obtention de récits riches, tout en utilisant un cadre de recherche flexible (Loiselle, Profetto-McGrath, Polit et Beck, 2004; Fortin, Côté et Fillion, 2006). Le point de vue des adolescents et des experts en sécurité routière consiste à documenter les perceptions sur un sujet peu abordé dans la littérature.

Cette étude fait appel à une démarche de co-construction de la réalité dans une approche interdisciplinaire (Tochon, 1996), qui s'inspire du paradigme constructiviste (Guba et Lincoln, 1985, 1989; Crotty, 1998; Neuman, 2000; Schwandt, 2001). Ce paradigme part du fait que les individus cherchent à comprendre le monde dans lequel ils vivent. Ainsi, ces derniers développent une vision subjective de leur expérience. De plus, le but de la recherche étant d'explorer la perception des participants, il apparaît essentiel que les questions de l'étudiante-chercheuse soient de nature générale pour que les participants puissent construire leur propre signification de la situation, une signification qui se forgera par des discussions et des interactions avec d'autres personnes (Cresswell, 2003). Par ailleurs, l'approche constructiviste vise avant toute chose la compréhension et

l'interprétation de la signification de l'expérience vécue par les participants concernés par l'étude. De ce fait, les connaissances générées seront considérées comme des co-constructions émergentes de l'interaction entre l'étudiante-chercheure et les participants (Guba et Lincoln, 1985, 1989).

3.2 ÉCHANTILLON

L'échantillon est composé de huit adolescents, quatre garçons et quatre filles âgés de 16 à 18 ans et de trois experts occupant des postes stratégiques en prévention de la sécurité routière auprès de cette clientèle. Les adolescents participants ont été recrutés dans une école secondaire de la Montérégie.

Dans cette école, on y compte 2 233 élèves, dont plus de 600 en 5^e secondaire. Selon le bilan 2005 de la SAAQ, la Montérégie est la région administrative où, depuis les années 2000, il y a le plus grand nombre de victimes décédées dans des accidents de la route et la deuxième région administrative, après Montréal, où le nombre de victimes d'accidents de la route est le plus élevé. Par contre, le bilan routier de 2007 s'est fait rassurant. En effet, dans la région de la Montérégie, il y a eu 8 614 victimes pour cette l'année. Il s'agit d'une amélioration de 3,5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Même si le Québec a connu une belle amélioration de son bilan routier en 2007, il est nécessaire de poursuivre les efforts pour éviter les pertes de vies et les souffrances inutiles qu'entraînent les accidents routiers (SAAQ, 2008b).

Pour le recrutement des adolescents, une méthode d'échantillonnage de convenance constitue la principale façon de procéder à la sélection des participants à l'étude. Ce type d'échantillonnage consiste à choisir aléatoirement les individus faisant partie de la

population cible (Fortin *et al.*, 2006). Les trois experts en sécurité routière sont choisis en fonction de leur disponibilité, mais aussi pour leur riche expérience en sécurité routière. De plus, travaillant tous dans des milieux différents, ils apportent une expérience diversifiée et multidimensionnelle avec comme but commun l'amélioration des mesures préventives, la diminution des accidents de la route et l'amélioration du bilan routier. L'expérience du premier expert porte principalement sur l'enseignement de la conduite automobile, la recherche sur les facteurs de risques contributifs aux accidents de la route chez les adolescents et aussi au développement d'une nouvelle mesure préventive actuellement à l'étude soit le simulateur de conduite. Le deuxième expert est professeur en communication et ses recherches portent sur les stratégies de communication efficaces en sécurité routière chez les adolescents comme, par exemple, l'efficacité publicitaire en sécurité routière. Le troisième expert occupe un poste stratégique de direction au sein du gouvernement exécutant essentiellement des tâches de recherche de stratégies en sécurité routière. Chaque expert exerce un rôle important dans la prévention en sécurité routière auprès des adolescents, il est donc important de connaître leurs perceptions par rapport à la prévention faite actuellement en sécurité routière auprès des adolescents.

3.3 CRITÈRES D'INCLUSION

Les adolescents sont âgés de 16 à 18 ans inclusivement et détenteurs d'un permis de conduire valide. Le choix de cette tranche d'âge prend tout son sens, puisque les risques d'accident sont plus grands pour les conducteurs adolescents de 16 et 17 ans (Peden *et al.*, 2004) et également parce que cette tranche d'âge des 16-24 ans est la plus représentée dans les statistiques des accidents de la route (Lam, 2003b; SAAQ, 2007, 2008c). Quant

aux experts, ceux-ci ont plus de cinq années d'expertise en prévention des accidents de la route et exercent auprès de la clientèle adolescente. Enfin, tous les participants répondent à deux critères supplémentaires, c'est-à-dire qu'ils parlent le français et ont un intérêt pour le sujet de recherche.

3.4 COLLECTE DE DONNÉES

La collecte des données s'est faite en deux volets. Le premier est la collecte des données auprès des adolescents et le deuxième celle auprès des experts en sécurité routière.

L'étude est présentée par l'étudiante-chercheuse dans les classes de 5^e secondaire par l'intermédiaire d'un professeur titulaire de classe. Les adolescents intéressés se sont manifestés au professeur titulaire de classe qui leur a remis le formulaire de consentement. Par la suite, le consentement est acheminé à la maison par l'adolescent et signé par celui-ci et son parent, s'il est âgé de moins de 18 ans. Les parents peuvent en tout temps rejoindre l'étudiante-chercheuse par téléphone ou par courriel pour obtenir davantage d'informations. Les adolescents sont choisis par leur priorité de confirmation de participation à l'étude. Cependant, l'étudiante-chercheuse se réserve le droit de choisir également en tenant compte du genre afin d'équilibrer le groupe. Les étudiants répondant aux critères d'inclusion participeront à un groupe de discussion de 180 minutes dans leur milieu scolaire, car, selon l'étude de Hundeloh et Hess, (2003), la promotion de la sécurité est un succès dans un contexte scolaire puisque le cadre éducationnel offre une structure et des conditions d'organisation. Les adolescents sont rencontrés dans une salle de réunion de leur école secondaire. Lors de leur entrée dans la salle, ils se sont assis en

forme de demi-lune et, spontanément se sont assis les garçons d'un côté et les filles de l'autre.

Le guide d'entretien utilisé pour la collecte des données chez les adolescents a comme objectif de connaître la perception des adolescents face à la prévention des accidents de la route chez les adolescents. Le guide d'entretien est bâti en fonction des diagnostics et des sous-thèmes des diagnostics du modèle de Green et Kreuter (2005). Ainsi, lors du groupe de discussion focalisée, il permet d'obtenir des perceptions sur des thèmes comme les mesures préventives, les comportements et les émotions afin d'amener le jeune conducteur à se positionner et à pousser sa réflexion sur la prévention faite en sécurité routière.

Le groupe de discussion focalisée consiste en un échange de propos entre les participants sur un sujet donné (Chamberland, Lavoie et Marquis, 2003) et a pour avantage de faire émerger une variété d'informations en quantité et en diversité chez plusieurs personnes à la fois et de favoriser l'expression spontanée des idées (Merton, Fiske et Kendall, 1990; Kruger, 1994). Cette façon de faire admet et soutient la mobilisation et l'interaction des participants et permettra de recueillir de façon simultanée la perception des adolescents, tout en favorisant des échanges constructifs entre ces derniers. Ce groupe est animé par l'étudiante-chercheure et un observateur. Le rôle de l'observateur et l'animation sont effectués en respectant les principes de la dynamique des groupes. Ils furent enregistrés sur bande audio et ont fait l'objet d'une transcription des *verbatim* afin d'en faciliter la codification. Ces données demeureront confidentielles. L'enregistrement vise à préserver la neutralité et l'exhaustivité des informations obtenues

(Reason, 1994). Les entrevues individuelles auprès des experts et le groupe de discussion ont été effectués de façon concomitante.

Les experts en sécurité routière sont sensibilisés à l'étude lors de congrès en sécurité routière ou par courriel. Les experts intéressés par le sujet de l'étude et répondant aux critères d'inclusion sont choisis par leur priorité de confirmation de participation à l'étude. Un rendez-vous est fixé. Ils sont rencontrés individuellement lors d'un entretien semi-dirigé d'une durée de 90 minutes dans leur milieu de travail. Également, le guide d'entretien est bâti en fonction des diagnostics et des sous-thèmes des diagnostics du modèle de Green et Kreuter (2005). Les questions du guide d'entretien portent principalement sur la compréhension de leurs perceptions sur les mesures préventives actuelles et prometteuses auprès des adolescents.

Enfin, les *verbatim*, les notes cursives prises lors du groupe de discussion et les notes du journal de bord sont tenues afin de trianguler les données. Cette triangulation est obtenue par la mise en commun des résultats obtenus par les différentes approches de collecte des données.

Le questionnaire sociodémographique des adolescents permet de recueillir des données, de façon non nominale, sur les participants, telles l'âge, le niveau d'éducation, le permis de conduire, le niveau d'utilisation de la voiture (Appendice F). Lors de la première rencontre avec les adolescents, le formulaire de consentement (Appendices I et J) est remis à l'étudiante-chercheuse, incluant la signature de l'autorisation parentale s'il y a lieu, et le questionnaire des données sociodémographiques est rempli. Le questionnaire sociodémographique pour les experts en sécurité routière sert à recueillir

des données quant à la nature de leur travail et le nombre d'années d'expérience (Appendice G). Lors de la première rencontre pour les experts, le formulaire de consentement est expliqué, remis et signé et le questionnaire des données sociodémographiques est rempli.

3.5 CODIFICATION ET ANALYSE DES DONNÉES

Une codification ainsi qu'une analyse thématique des données inspirées de Patton (2002) sont effectuées afin de reproduire le plus fidèlement possible ce que les participants de l'étude ont exprimé. Par ailleurs, il est généralement reconnu que les données obtenues lors d'une recherche qualitative sont volumineuses et qu'ainsi leur analyse représente un défi supplémentaire (Creswell, 2002; Loiselle *et al.*, 2004; Fortin *et al.*, 2006). Or, afin de rapporter le plus fidèlement possible les propos des participants, tout en conservant les critères de scientificité de la recherche, il importe de se baser sur une méthode reconnue de codification et d'analyse des données. De ce fait, les écrits de Patton (2002) portant sur l'analyse et l'interprétation des données qualitatives sont utilisés.

Patton (2002) soutient qu'il n'existe pas, en soi, une série d'étapes à suivre lorsqu'il s'agit d'analyser les données qualitatives. Comme chaque recherche qualitative est unique, les approches d'analyse utilisées le sont également. Ainsi, parce qu'il s'agit d'un processus intégrateur, itératif et synergique, les stratégies, directives et idées offertes quant à la codification et l'analyse des données ont été adaptées au fil de l'analyse.

Patton (2002) soutient que l'enregistrement des entrevues et les idées qui émergent au moment de la collecte des données constituent la première étape de l'analyse

qualitative. L'étudiante-chercheure doit prendre en considération les deux points suivants au moment de débiter l'analyse, soit : 1) les questions qui ont émergé durant les phases conceptuelles et méthodologiques et 2) les idées ou les interprétations qui ont émergé lors de la collecte de données (Patton, 2002).

De façon générale, l'analyse a pour but de décrire les différents diagnostics selon le modèle de Green et Kreuter (2005), pour obtenir une meilleure compréhension des perceptions des adolescents sur la prévention faite actuellement en sécurité routière, ainsi que celles des experts impliqués dans la prévention des accidents d'automobile auprès des adolescents. Le but ultime de cette analyse est d'alimenter le diagnostic social (Green et Kreuter, 2005).

Les données recueillies ont été regroupées en catégories, soit les diagnostics du modèle de Green et Kreuter (2005), comme par exemple le diagnostic éducationnel et organisationnel, le diagnostic comportemental et environnemental et le diagnostic épidémiologique et en sous-catégories à l'intérieur même du diagnostic, comme par exemple les facteurs prédisposants, facilitants et de renforcement. Ensuite, une synthèse des données des adolescents et une synthèse des données des experts ont été effectuées afin de comparer les points de vue. Enfin, les notes cursives prises lors du groupe de discussion et le journal de bord ont été lus à plusieurs reprises et les différents éléments ont intégrés à l'analyse finale.

3.6 CRITÈRES DE SCIENTIFICITÉ

L'étude s'appuie sur des critères de scientificité énoncés par différents auteurs ayant travaillé sur le sujet soit (a) la crédibilité (Guba & Lincoln, 1989), (b) la transférabilité

(Guba & Lincoln, 1989; Schwandt, 2001), et (c) la validité interne (Bachelor et Joshi, 1986; Guba et Lincoln, 1985, 1989; Poupart *et al.*, 1997).

La crédibilité sert à vérifier si les observations sont représentatives de la réalité des participants. Pour ce faire, des vérifications régulières du cheminement de l'étudiante-chercheure durant le processus d'analyse ont été effectuées par la directrice de la recherche.

En recherche qualitative, il est question de transférabilité plutôt que de généralisation des résultats. La transférabilité est évaluée par les lecteurs du rapport de recherche qui pourront déterminer quelles parties des résultats peuvent s'appliquer à leur contexte. Dans cette recherche, ce critère est assuré par la description détaillée du contexte de l'étude rendant ainsi possible au lecteur de transférer les résultats à son contexte.

Enfin, la validité interne sert à s'assurer de la qualité des sources de données. Dans notre contexte, ce critère est assuré par la triangulation de diverses sources de données, soit des *verbatim*, des notes cursives ainsi que du journal de bord. La triangulation des données consiste à mettre ensemble les données obtenues par les diverses sources d'informations (Denzin, cité dans Fortin *et al.*, 2006). Elle vise la recherche de concordance entre les données obtenues et constitue un autre moyen de s'assurer de la justesse des données (Poupart *et al.*, 1997). De plus, toutes les données ont été enregistrées sur bandes audio et sont retraçables à la source. Les entrevues ont été transcrites *verbatim* par l'étudiante-chercheure et une secrétaire qualifiée (Schwandt, 2001).

3.7 CONSIDÉRATIONS ÉTHIQUES

D'abord, le projet a été soumis pour approbation au Comité d'éthique de la recherche de l'Université de Montréal. Une copie du certificat d'éthique se trouve à l'appendice H. Pour que les participants signent un consentement libre et éclairé, l'étudiante-chercheuse s'est assurée de réexpliquer formellement le but, la démarche et les finalités de la recherche. Le formulaire de consentement pour les adolescents se trouve aux appendices I et J. Il s'agit d'un formulaire pour les adolescents majeurs et un formulaire avec le consentement des parents des adolescents mineurs qui doivent donner leur assentiment pour participer au projet de recherche. Quant au formulaire de consentement des experts, celui-ci se retrouve à l'appendice K. En tout temps, le participant peut se retirer de l'étude sans avoir à justifier sa décision à l'étudiante-chercheuse. Si tel est le cas, les données et les enregistrements audio seront détruits de façon tout à fait confidentielle et ne pourront être utilisés pour ce projet, ni pour aucun autre, ainsi la confidentialité des données est assurée. Chaque adolescent et expert en sécurité routière est identifié par une lettre. Les documents sont conservés dans un classeur barré dans le bureau de la directrice de recherche, seule l'étudiante-chercheuse et la directrice de recherche possèdent la clé. Enfin, les enregistrements et les documents écrits sont également conservés sous clé puis détruits une fois le délai de conservation légal expiré, soit sept ans.

CHAPITRE 4

LES RÉSULTATS

La catégorisation des résultats et leur présentation découlent directement du cadre de référence, le modèle de planification *Precede/Proceed* de Green et Kreuter, (2005). Les résultats seront exposés séparément pour les adolescents et pour les experts permettant ainsi de mieux saisir leurs perceptions de même que leur point de vue sur la prévention des accidents de la route chez les adolescents. Une synthèse faisant état des propos des adolescents et des experts en sécurité routière sur les similitudes et les différences complètera ce chapitre. Par ailleurs, la synthèse des similitudes et des différences des perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière sera comparée et fera l'objet de la discussion. Le groupe des huit adolescents comprend quatre garçons et quatre filles en 5^e secondaire, âgés de 16 et 17 ans. Ils ont tous un permis de conduire valide et la moitié du groupe possède sa propre voiture, soit une fille et trois garçons. De plus, les garçons utilisent davantage la voiture que les filles et principalement pour les loisirs et le travail. Les adolescents se déplacent principalement la fin de semaine et plus souvent en compagnie de leurs amis. Trois experts en sécurité routière ont été interrogés, soit deux hommes et une femme. Deux d'entre eux ont un diplôme de 3^e cycle et l'autre possède un baccalauréat. Deux experts travaillent en sécurité routière à titre de chercheur et l'autre comme professeur au Département de communication d'une université. Ils exercent leur métier depuis plus d'une vingtaine d'années et travaillent où ont déjà travaillé avec la clientèle adolescente. Enfin, les données démographiques des adolescents et des experts en sécurité routière se trouvent sous forme de tableaux à l'appendice L.

4.1 RÉSULTATS POUR LES ADOLESCENTS

4.1.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel

Le diagnostic éducationnel et organisationnel consiste à identifier les facteurs qui doivent être modifiés pour instaurer un processus de changement comportemental et environnemental. Dans cette étude, cela signifie identifier des facteurs favorisant l'adoption de bons comportements routiers. Ils sont regroupés en trois catégories, soit les facteurs prédisposants, facilitants et de renforcement. Les facteurs prédisposants sont les antécédents au comportement. Ils correspondent aux facteurs qui fournissent la motivation au changement. Les facteurs facilitants sont eux aussi des antécédents au comportement et facilitent la concrétisation d'une action motivée. Les facteurs de renforcement, quant à eux, sont subséquents au comportement, ils sont la récompense au comportement et contribuent à son maintien, à sa répétition ou à son élimination. L'analyse de ces différentes catégories de facteurs permet de déterminer lesquels seront les cibles spécifiques d'un programme (Renaud et Gomez Zamudio, 1999).

Les facteurs prédisposants

Plusieurs thèmes faisant partie des facteurs prédisposants seront utiles pour l'analyse de données, tels les valeurs, les attitudes, les connaissances, les croyances et les facteurs démographiques.

Les valeurs

Les valeurs sont peu abordées par les adolescents au cours du groupe de discussion, mais une idée résume la pensée que les adolescents ont de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route. Ils reconnaissent que c'est un problème majeur dans la société, mais ne s'y incluent pas :

- *Oui, il y en a tout le temps des problèmes dans une société, mais on ne partage pas tous les mêmes.*

Les attitudes

Les jeunes conducteurs se disent très préoccupés par le phénomène des accidents de la route chez les adolescents, mais ils refusent de s'inclure ou de croire en la possibilité de faire eux aussi partie de ces statistiques. Donc, aucun de leurs propos n'inclut la possibilité d'être responsable ou d'être impliqué. La faute revient toujours aux autres :

- *Moi, je suis toujours les lois à la lettre, mais les autres ne les respectent pas.*

Également, la totalité des jeunes exprime leurs préoccupations vis-à-vis du fait d'être impliqué dans un accident de la route, même s'ils ne sont pas responsables :

- *Ça peut ne pas être de ta faute, mais qu'un accident t'arrive quand même.*
- *Je trouve ça injuste parce que des fois tu fais tout pour faire attention, puis à cause des autres il t'arrive quelque chose.*
- *Je pense que lorsque tu embarques dans ta voiture, avant de penser à toi, il faut penser aux autres.*

Les adolescents se sentent davantage concernés et font davantage preuve de prudence et de vigilance lorsqu'ils ont des antécédents familiaux de non-respect de la loi ou d'accident de la route. De plus, leurs comportements déviants, celui d'un ami ou d'un proche ont amené chez certains adolescents une prise de conscience et l'adoption de meilleurs comportements routiers :

- *C'est quelque chose qui me tient à cœur la prévention des accidents. Moi j'ai deux frères qui ont perdu leur permis de conduire à cause de l'alcool au volant alors je ne veux pas suivre la lignée.*
- *Être en voie de perdre mon permis m'a fait réagir.*
- *Je faisais beaucoup d'excès de vitesse et j'ai eu peur alors j'ai réalisé que ça pouvait être dangereux.*
- *Elle est décédée parce qu'elle n'était pas attachée, alors moi maintenant je n'entre pas dans un véhicule si quelqu'un n'est pas attaché.*

Également, les adolescents interrogés disent que s'ils étaient impliqués dans un accident de la route, eux ou un membre de leur famille, cela aurait un impact sur leur conduite. Seulement un adolescent mentionne qu'il n'y aurait pas d'impact sur sa conduite. Un adolescent relève aussi que s'il n'avait pas empêché un ami de conduire et qu'il était arrivé quelque chose, il se sentirait coupable :

- *Je culpabilisais beaucoup à cause de ça, disons que je l'ai encouragé un peu là-dedans.*

Plusieurs conseils à transmettre à un ami qui commence à conduire ont été verbalisés par les adolescents. Le conseil qui prédomine sur les autres concerne la conduite avec les facultés affaiblies :

- *Ne pas boire en conduisant.*
- *Ne pas boire, à moins de prendre une bière ou deux et d'attendre avant de prendre la voiture.*
- *Pour nous autres, premièrement, c'est tolérance zéro. Si tu bois même une bière, tu peux perdre ton permis.*
- *Moi, ça serait surtout l'alcool.*

Un adolescent dit aussi qu'avoir de l'expérience peut changer quelque chose dans l'adoption de comportement à risque. Toutefois, l'expérience ne se donne pas, mais elle s'acquiert au fil des ans. De plus, se rattache à ses propos les dangers de la route :

- *L'expérience, je ne peux pas la donner. Je peux lui dire de faire attention, de faire les arrêts stops et les feux rouges, mais je ne peux lui transmettre de l'expérience parce que j'en ai pas plus que lui.*

Aussi, les adolescents accordent une grande importance aux dangers de la route, comme vu précédemment, ils ne sont pas seuls sur la route, il faut qu'ils conduisent pour les autres :

- *Les dangers de la route.*
- *Moi je dirais que nous ne sommes pas seuls sur la route.*
- *La conscience que tu n'es pas tout seul sur la route, C'est d'avoir une certaine conscience des dangers.*

En général, les adolescents élaborent sur des éléments dont ils ont le contrôle.

Les connaissances

Les adolescents interrogés ont une bonne connaissance des principales causes et facteurs de risque des accidents de la route chez les adolescents :

- *On entend davantage parler des accidents chez les jeunes souvent à cause de l'alcool et des excès de vitesse.*
- *La plupart du temps je pense que c'est la vitesse et l'alcool.*

Également, le respect des lois est un élément important de cette discussion. La principale préoccupation exprimée lors du groupe de discussion est que même si tu es un bon conducteur, tu n'es pas à l'abri des accidents de la route :

- *Parce que même si ce n'est pas notre cas ça peut t'arriver quand même.*

Les adolescents ont aussi exprimé leur propos sur ce qui les préoccupe le plus. Ils portent sur le fait qu'un accident peut survenir même s'ils ne sont pas responsables :

- *Il faut penser aux autres et même si tu fais attention, c'est peut-être l'autre qui ne le fera pas, alors ça peut arriver à n'importe qui.*

Les adolescents rencontrés disent que pour être un bon conducteur, il faut posséder des bonnes connaissances du guide de la route, des connaissances au niveau des techniques de conduite, mais surtout connaître les conséquences d'un accident de la route :

- *Il faut savoir quelles sont les conséquences en roulant vite.*

Les croyances

Les adolescents interrogés croient que les adultes sont moins sensibilisés pour la conduite avec les facultés affaiblies. Ils attribuent ce propos à leur mentalité, parce qu'il y a plusieurs années les normes sociales concernant l'alcool n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui :

- *Pour eux, dans leur temps, ils n'avaient pas besoin de ceinture, ils conduisaient la bière entre les jambes.*

Les facteurs démographiques

Les adolescents s'expriment sur la surreprésentation des garçons dans les statistiques d'accidents de la route. La première réponse obtenue était parce qu'il y a plus de conducteurs masculins. Les autres adolescents avaient d'autres hypothèses, comme par exemple :

- *Peut-être que les filles sont plus matures que les garçons.*
- *Pour bien paraître.*
- *Les garçons sont capables d'en prendre.*
- *Les garçons ont plus d'assurance que les filles.*

Les facteurs facilitants

Les éléments explorés dans les facteurs facilitants sont l'accessibilité, la disponibilité des ressources, les lois et les priorités gouvernementales. Ces facteurs permettent de concrétiser une action.

Accessibilité et disponibilité des ressources

Lors du groupe de discussion, une adolescente a soulevé un point portant sur l'implication des adolescents dans l'élaboration de mesures préventives :

- *Ça me touche de savoir que l'on peut en parler et que l'on peut s'impliquer là dedans.*

La SAAQ (2009) cherche de plus en plus à impliquer les jeunes dans les discussions et l'élaboration de mesures préventives. Précédemment, certains verbatim évoquaient que les adolescents se détachent de la possibilité que survienne un accident de la route, mais paradoxalement, ils désirent s'impliquer et reconnaissent que pouvoir en parler et de s'impliquer sont de bonnes mesures.

Au sujet des cours de conduite, les adolescents interrogés étaient très volubiles. Lorsque les adolescents ont parlé de ce qu'était pour eux la prévention des accidents de la route chez les adolescents, la majorité des jeunes se sont référés à leur cours de conduite. L'élément portait davantage sur le caractère technique plutôt que préventif :

- *Lorsque l'on prend des cours de conduite le moniteur explique des règles et des consignes, mais pas de prévention.*
- *Il explique seulement la technique de conduite, ils ne font pas de prévention.*
- *Il montre à suivre les règles plus que la façon de conduire.*
- *Il montre seulement à suivre les règles, le cours sert à aller faire l'examen à la SAAQ.*

Selon les adolescents, la seule information préventive reçue lors de leur cours de conduite porte sur les dangers de la route, mais surtout qu'il faut faire attention aux autres sur la route. Donc, voilà pourquoi ils accordent autant d'importance à cette idée dans leurs propos :

- *Je pense que c'est la première chose qu'il enseigne.*
- *Je pense que c'est un devoir de se sentir concernés par ta sécurité, mais aussi par la sécurité des autres sur la route.*

De plus, au sujet du nouveau cours de conduite, la majorité des adolescents répondent qu'ils seraient intéressés à connaître davantage de techniques de conduite :

- *Des techniques comme le dérapage, Oui, comme la rotation de roues.*

De plus, les adolescents interrogés aimeraient un temps d'apprentissage plus long :

- *Prendre plus de temps pour l'apprentissage et conduire avec ses parents pour qu'ils puissent te donner des trucs. Je peux observer la façon de faire de mes parents.*

Le facteur âge est un élément très partagé au sein du groupe d'adolescents. Les opinions sont partagées entre obtenir le permis de conduire à 16 ans ou à 18 ans :

- *Je trouve ça jeune 16 ans pour obtenir le permis de conduire.*
- *18 ans, ça retarde l'apprentissage.*
- *Moi j'aimerais qu'on puisse avoir le permis temporaire à 16 ans pour deux ans pour acquérir de l'expérience.*
- *Oui, plus d'expérience.*
- *Avoir le probatoire jusqu'à 18 ans, pour avoir plus d'expérience, à 18 ans tu es plus responsable. À 17 ans, il y en a qui ne réfléchisse pas assez aux conséquences de leurs actes.*
- *Il y a aussi un apprentissage au niveau mental à faire au niveau des responsabilités, je pense que c'est ça qui est le plus important dans la prévention.*

Les adolescents interrogés avaient des propos mitigés quant à l'âge d'obtention du permis, mais lorsque le sujet des contraintes reliées à l'obtention du permis de conduire a été posé, plusieurs idées ont suscité la discussion et un bon questionnement au sein du groupe :

- *On le sait qu'il y aurait moins d'accident, mais, nous, on a déjà un permis.*
- *Consciemment, moi, je ne serais pas capable.*
- *Nous sommes chanceux on a eu notre permis sans avoir les restrictions que les autres vont avoir.*
- *Bien moi, je me contredis un peu en disant ça, mais c'est quand même la meilleure affaire qu'il y aurait à faire.*

Également, les adolescents aimeraient davantage de temps pour avoir plus d'informations et plus d'heures de pratique, mais comme nous l'avons vu précédemment, la majorité des jeunes ne serait pas prête à s'y soumettre.

Spontanément les adolescents interrogés ont tous affirmé que l'examen théorique n'est pas très adapté :

- *On devrait faire un plus long examen écrit. Avec quatre choix de réponse, tu peux y aller au hasard.*
- *Un examen explicatif.*
- *Tu as 25 % de chances même si tu ne connais pas la réponse.*
- *Au moins, tu n'aurais pas ton permis comme dans une boîte de céréales.*
- *Des examens plus compliqués.*

De plus, le même genre de propos a été exprimé pour l'examen de conduite comme étant un examen peu adapté à la réalité :

- *Au cours de conduite, ils t'apprennent à faire ton examen.*

Les adolescents interrogés ont beaucoup verbalisé sur le sujet de la sensibilisation faite en sécurité routière. Premièrement, ils ont expliqué ce qu'ils connaissent sur la prévention des accidents de la route chez les adolescents. L'élément discuté à quelques reprises porte sur les dépliants que les adolescents peuvent consulter. Par contre, le caractère facultatif de cette mesure a été soulevé :

- *Il y a des petits dépliants, mais c'est à ta discrétion.*
- *Tu as le droit de les prendre ou tu peux les ignorer.*

Ce qui semble être une excellente mesure pour les adolescents interrogés ce sont les statistiques percutantes :

- *Les statistiques c'est ça qui dérange le plus souvent, c'est ce qui accroche le plus.*

Quant à l'âge du début de l'enseignement de la prévention en sécurité routière un adolescent mentionne :

- *Je pense que plus jeune tu peux être mieux c'est. La prévention et l'éducation, ça peut se faire deux ou trois ans avant l'obtention du permis.*

Les adolescents interrogés disent qu'il n'y a pas assez de publicité :

- *Il n'y a pas assez et souvent elles passent tard le soir.*
- *Ils n'en font pas assez.*
- *Il ne faut pas que la publicité soit redondante, il faut juste être stratégique dans la façon de la faire. Il faut bien cibler le public.*
- *Il faut innover.*
- *De plus, la majorité des adolescents interrogés disent que les publicités doivent être « punch ».*
- *Oui, il faut que les publicités soient percutantes.*
- *Quelqu'un qui est affecté va le savoir tout de suite, mais quelqu'un qui s'en fou royalement peut importe la publicité il va s'en foutre.*

Suite à la discussion sur ce sujet les adolescents interrogés apportent un élément très important à leurs yeux, soit celui de pouvoir s'identifier à la publicité. Selon ces adolescents, c'est un moyen de chercher un sentiment d'appartenance et de s'approprier la publicité pour quelle les touche davantage. Les adolescents interrogés ont répondu que les publicités montrant l'alcool au volant les touchaient particulièrement, mais qu'il ne fallait pas miser uniquement sur ce genre de publicité. Ils apportent plusieurs autres idées à utiliser dans les publicités :

- *Il faut seulement nous montrer de faire attention en tout temps et que ce n'est pas juste l'alcool qui cause des accidents.*
- *Sur l'environnement.*
- *L'inexpérience.*
- *L'inattention.*
- *Il faut qu'elle fasse réfléchir.*
- *À des heures que tout le monde regarde.*

Ils affirment aussi que le réalisme des publicités est une nécessité :

- *Oui, la réalité.*
- *Les statistiques, ça choquent.*

Les publicités dont les adolescents se souviennent avoir entendues ou visionnées portent principalement sur la vitesse et sur l'inattention :

- *Quand j'étais plus jeune, il y avait une pub qui m'a marquée sur la vitesse.*
- *Un gars qui est inattentif, dans sa voiture, il frappe quelqu'un.*
- *Tu remarques plus les publicités lorsque que tu as une voiture.*

Un des adolescents interrogés résume bien la pensée des autres :

- *Un accident, ça frappe, mais justement ça frappe juste à cause que tu vois quelqu'un de mort. Ça prend toujours quelque chose de grave pour faire réagir.*

Plusieurs adolescents interrogés rapportent que malheureusement les adolescents doivent avoir vécu de la malchance pour porter davantage attention et adopter de meilleurs comportements routiers :

- *Même si l'on dit que ça ne prend pas des événements tragiques pour réagir, c'est faux ça nous prend ça pareil.*
- *C'est souvent ça qui va te réveiller.*
- *Mais c'est dommage de se rendre jusque-là.*
- *Des fois, on attend qu'une tragédie nous arrive pour se réveiller.*

Lois et priorités gouvernementales

L'application de la loi et la surveillance policière sont pour les adolescents des moyens efficaces et incontournables pour éviter les comportements routiers déviants :

- *Moi je trouve que le meilleur moyen serait d'avoir davantage de policiers sur les routes. Si tu mettais des policiers à tous les coins de rue, les gens seraient plus tranquilles, il y aurait moins d'accidents.*

Les jeunes adolescents interrogés sont partagés quant à leur réaction face à l'augmentation de la sévérité des peines :

- *Il faut que tu sois arrêté au moins une fois pour te rendre compte que ça coûte cher et que tu perds des points d'inaptitude.*
- *Je ne me suis jamais fait arrêter encore. Ça ne m'arrivera pas.*

Et d'autres adolescents disent que la sévérité des peines a un impact positif sur leur conduite automobile. Une fois de plus, certains doivent s'être rendus jusqu'à la contravention pour faire attention :

- *Ça ne vaut pas la peine de prendre des risques pour ensuite se faire arrêter et prendre la chance de perdre son permis de conduire, ça ne peut qu'avoir des effets négatifs.*

Les adolescents trouvent que la loi n'est pas assez sévère. Même si ceux interrogés disent que la loi doit être stricte et appliquée par un contrôle policier, la moitié d'entre eux parlent au cellulaire en conduisant :

- *Sincèrement oui, moi je travaille dans ma voiture, et je fais de la livraison, ça m'arrive souvent de parler au cellulaire.*
- *Moi si j'ai à l'utiliser je le mets sur le haut parleur.*
- *Je le mets sur mes cuisses et je conduis en même temps, mais au moins il est sur le haut parleur et je ne l'ai pas dans mes mains.*

Et même s'ils identifient l'inattention comme étant un facteur pouvant causer les accidents de la route, une fois de plus, ils ne croient pas qu'ils peuvent être victimes d'un accident. La pensée magique, reliée au stade de développement de l'adolescence, les empêche de croire qu'ils se feront peut-être prendre.

Selon les adolescents interrogés, le moyen le plus efficace de transmettre l'éducation en sécurité routière serait par les parents. De plus, le milieu scolaire offrirait un milieu propice pour recevoir de l'enseignement sur la prévention des accidents de la route, notion qui sera développée dans les facteurs de renforcement.

Les facteurs de renforcement

Dans les facteurs de renforcement, plusieurs éléments ont été exprimés, comme par exemple le soutien par les parents et par le milieu scolaire. De plus, des alternatives et la connaissance des conséquences physiques ont été exprimées comme étant des mesures favorisant la bonne conduite.

Les parents

Selon les adolescents interrogés, la sensibilisation faite par les parents est un élément qui a beaucoup d'influence sur le jeune conducteur :

- *Oui mes parents m'ont fait de la prévention.*
- *J'ai signé un contrat avec mes parents, puis on sait qu'à n'importe quelle heure de la journée ou de la nuit, ils peuvent venir me chercher.*
- *Ça donne de la confiance mutuelle.*
- *Mes parents m'ont fait de la prévention.*
- *Ma mère m'en a parlé un petit peu.*
- *Mes parents vont me dire ça, et ça vient plus me chercher qu'une publicité à la télévision.*
- *Cette prévention-là, c'est une des meilleures.*

Pour sensibiliser davantage les parents un adolescent mentionne qu'une formation aux parents pour un meilleur soutien dans l'apprentissage de la conduite automobile de leur adolescent :

- *Un cours pour les parents, je pense que ça serait quelque chose de bon.*

Le milieu scolaire

L'école est sans aucun doute un endroit privilégié pour recevoir de l'information. Elle procure un milieu encadrant favorisant l'apprentissage. Selon les adolescents interrogés, l'invitation à des conférences en petits groupes serait la meilleure alternative. De plus, les adolescents n'ont pas spontanément de programme scolaire de prévention comme le programme en physique par exemple, mais un adolescent mentionne que lorsqu'il y a une explication reliée à un problème, la compréhension du phénomène accroche beaucoup plus l'adolescent :

- *Quand tu as une explication, ça accroche beaucoup plus, je pense que ça peut être beaucoup plus réaliste.*

Plusieurs jeunes mentionnent que la prévention faite par une figure importante comme un professeur, amène les jeunes à être plus attentifs et à adhérer à la matière enseignée. Le caractère obligatoire revient à plusieurs reprises au cours de l'entrevue comme étant une méthode rassurante :

- *Si les professeurs pouvaient en parler davantage dans les différents cours.*
- *Notre professeur de mathématiques en parle souvent, il nous montre des photos : regarde, si tu roules vite, qu'est-ce qui peut t'arriver. Il prend un dix minutes de son cours pour faire ça, il n'est pas obligé, mais il le fait pour nous.*
- *Mon professeur à tous les vendredis, il dit toujours : faites attention en fin de semaine sur les routes. Je trouve que c'est une bonne attention à porter.*

Les conséquences physiques

Les adolescents interrogés connaissent les conséquences physiques d'un accident de la route et ils disent que connaître les conséquences physiques et morales d'un accident de la route a un impact sur leur conduite.

- *Traumatisme crânien.*
- *La diminution de l'autonomie.*
- *Les problèmes neurologiques.*
- *Il ne peut plus conduire d'auto, il ne travaille plus, il ne peut plus rien faire.*

Les alternatives

Les adolescents connaissent plusieurs alternatives à la conduite avec les facultés affaiblies. Par exemple, *Opération nez rouge*, un système de raccompagnement pendant toute l'année, le taxi et le chauffeur désigné :

- *À chaque soir, on choisit un chauffeur désigné.*
- *C'est responsable que j'appelle un taxi plutôt que j'embarque avec un gars sous l'effet de l'alcool.*

4.1.2 Diagnostics comportemental et environnemental

Les diagnostics comportemental et environnemental consistent à identifier des facteurs comportementaux et environnementaux associés aux problèmes de santé retenus. Les facteurs comportementaux sont plutôt liés à l'individu alors que les facteurs environnementaux sont plutôt liés aux conditions de vie qui ont une influence sur le problème de santé (Renaud et Gomez Zamudio, 1999).

Le diagnostic comportemental

Au niveau comportemental, plusieurs thèmes seront développés, par exemple les facteurs de risque tels l'inexpérience et l'influence des pairs, le port de la ceinture de sécurité et la pensée magique reliés à la conduite à l'adolescence. De plus, la notion des comportements reliés au stade de développement sera décrite. Pour terminer, un profil des sous-groupes sera dressé.

L'inexpérience

Les adolescents interrogés disent que les facteurs qui expliquent la vulnérabilité des adolescents dans les accidents de la route sont l'inexpérience :

- *Ce n'est parce que tu es bon sur la route que tu as toute l'expérience de tes parents en 20-30, 40 de conduite.*
- *C'est l'expérience.*
- *Tu n'as pas toutes les notions encore.*

L'influence des pairs

La majorité des adolescents disent que l'influence des pairs peut avoir un effet sur leur conduite automobile :

- *On a confiance en nous, mais je pense qu'on a trop confiance et puis quand on est cinq dans la voiture disons qu'on peut se faire influencer.*
- *Ça, c'est sûr.*
- *Quand ton père est à côté de toi, tu conduis plus prudemment qu'avec tes amis », « Ils peuvent avoir autant un impact négatif que positif.*
- *Lorsque quelqu'un me parle à côté de moi je suis vraiment déconcentré.*

La ceinture de sécurité

La majorité des adolescents interrogés porte la ceinture de sécurité et exige de leurs passagers de la porter aussi :

- *Moi, je ne roule jamais sans ma ceinture de sécurité.*
- *Moi, j'ai toujours voulu que les gens s'attachent.*

La pensée magique

Paradoxalement aux propos précédents les adolescents interrogés disent qu'un accident peut leur arriver comme aux autres, mais qu'en suivant les règles et les limites de vitesse il y a moins de chance que ça leur arrive :

- *Ça peut arriver à tout le monde, mais pas à nous autres parce que nous on fait attention et on suit les règles.*

Le diagnostic environnemental

Le seul élément rapporté pour le diagnostic environnemental est les conditions routières hivernales. Dans le futur cours de conduite, les adolescents aimeraient avoir davantage de techniques, comme par exemple sur le dérapage. De plus, ils ont mentionné qu'une partie de la publicité pourrait être dirigée sur les différents aspects de l'environnement routier.

Ce qui ressort des résultats des adolescents au niveau des valeurs, attitudes, connaissances et facteurs démographiques, c'est qu'ils se sentent concernés par la surreprésentation des adolescents dans les statistiques des accidents de la route, mais ne

se sentent pas responsables et disent que ça ne peut pas leur arriver, parce qu'ils sont de bons conducteurs et qu'ils respectent les règles. Ils accordent beaucoup d'importance aux usagers de la route et au fait qu'un accident peut leur arriver. De plus, les antécédents familiaux de comportements déviants envers la loi et d'accident de la route d'un proche ont un impact sur leur conduite automobile. Ils savent qu'ils sont plus vulnérables à cause de facteurs tels l'inexpérience. Ils reconnaissent que lorsqu'ils ont des amis à l'intérieur de la voiture cela a un impact sur leur conduite. De plus, pour les adolescents interrogés le port de la ceinture de sécurité est nécessaire. La pensée magique est un élément qui demeure très présente dans leur propos.

De plus, les adolescents devraient davantage s'impliquer dans la prévention des accidents de la route de leur groupe d'âge puisque ce sont eux qui sont les plus concernés. Les adolescents interrogés ont beaucoup à dire sur les cours de conduite, l'examen théorique et l'examen pratique qui ne sont pas adaptés à leur réalité. Aussi, ils affirment que ce sont les publicités chocs qui font le plus réagir, mais que la redondance enlève de leur efficacité.

Les adolescents interrogés préfèrent le milieu scolaire comme endroit privilégié pour favoriser la discussion et l'éducation sur la prévention des accidents de la route auprès des adolescents. De plus, la prévention faite par les parents serait un moyen efficace. Les adolescents connaissent bien les conséquences physiques d'un accident de la route et ont dit que la connaissance de ces conséquences avait un impact sur leur conduite. Ils connaissent plusieurs alternatives à la conduite avec les facultés affaiblies et aimeraient qu'il y ait davantage de disponibilités des ressources. Le tableau présenté à l'annexe N rapporte les principaux résultats des adolescents.

4.2 EXPERTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les experts en sécurité rencontrés sont des acteurs privilégiés provenant de différents milieux. Le premier possède un doctorat et est chercheur dans une compagnie privée sur les simulateurs de conduite. Le deuxième expert possède un diplôme de 3^e cycle en communication et est professeur dans une université. Le troisième possède un baccalauréat en statistiques et est chercheur en stratégies de recherche en sécurité routière. Les trois experts sont rencontrés à leur bureau lors d'une entrevue individuelle, semi-dirigée d'une durée d'une heure et demie.

4.2.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel

Les facteurs prédisposants

Les valeurs

Afin de bien comprendre les comportements reliés au phénomène des accidents de la route chez les adolescents, deux experts expliquent cette problématique à partir des normes sociales. Selon le premier expert rencontré, les normes sociales sont : « *Toutes les actions des acteurs sociaux autour de soi, les tendances* ». Il explique qu'elles sont la base des comportements des gens et que pour changer ces comportements, il faut d'abord changer les normes sociales. Celui-ci mentionne aussi que : « *Ce sont les normes sociales qui vont avoir la grande puissance d'influence* ». Par conséquent, si les normes sociales changent, les comportements vont eux aussi changer : « *On ne peut pas vraiment changer le comportement d'un individu sans avoir changé les comportements sociaux et les valeurs sociales* ».

Les valeurs exprimées par l'autre expert porte sur les deux principales causes d'accidents, soit l'alcool et la vitesse. Tout d'abord, en matière d'alcool, les normes sociales ont bien heureusement changé depuis quelques années. D'une part, il est devenu socialement inacceptable de conduire avec les facultés affaiblies, parce qu'on a criminalisé ce comportement et aussi on a fait ressortir le risque d'accident relié à l'alcool au volant : « *Une surreprésentation des gens qui avaient consommé était parmi les conducteurs impliqués dans les accidents. On a fait ressortir le nombre de victimes que ça engendrait à chaque année et les victimes innocentes que ça créaient* ». D'autre part, suite à ces différentes mesures, une pression sociale s'est créée et on a vu l'arrivée de certaines alternatives comme Nez rouge : « *Il y a d'autres alternatives à la conduite avec les facultés affaiblies donc tout ça a contribué à cette réprobation sociale* ».

Malheureusement, on ne peut pas atteindre la même réprobation pour la vitesse. Deux des trois experts expriment des propos se rapportant au monde de la vitesse dans lequel on vit : « *On a beaucoup de difficulté lorsqu'on parle de vitesse parce qu'on est à contre-courant* ». Les valeurs transmises par la société se situent principalement autour de la vitesse, la performance et la productivité : « *Dans la société, tout est conçu pour la vitesse* », alors nous, on est plus en contre message on dit aux gens de ralentir alors que *l'ensemble de la publicité va à l'encontre* ». Le seul domaine ayant échappé à cette tendance est celui de la route, car il y a encore un opérateur humain au centre des décisions. Comme l'exprime l'un des experts : « *Pour faire changer les gens, il faudrait être capable de changer leur mentalité et ce n'est pas une campagne publicitaire qui va réussir à faire ça, ce sont les normes sociales* ».

Un des experts mentionne qu'afin que la sécurité routière devienne un projet de société, il faudrait, à la base, une volonté politique et, par conséquent, la mobilisation des acteurs sociaux. Changer la mentalité d'une société au complet est difficile puisque la sécurité routière n'est pas le seul problème prioritaire :

À mon avis, il n'y a pas grand-chose à faire sinon réussir à faire en sorte que ça devienne un projet de société. Les gens ont d'autres questions par les temps qui courent. C'est bien plus important de sauver des emplois parce qu'on a la conviction que ça nous concerne bien plus comme par exemple le temps d'attente à l'urgence, ça c'est inacceptable. Changer les mentalités et changer les perceptions, c'est un travail très difficile.

Un des experts mentionne que la responsabilisation des gens est un élément important en sécurité routière. Les gens ont tendance à se déresponsabiliser, ils ne se voient pas comme de mauvais conducteurs et la faute revient souvent aux autres. Si les gens se reconnaissaient, il serait plus facile de les rejoindre, ils se sentiraient interpellés et plus réceptifs à la prévention : *« On dit toujours que ce sont les autres qui sont représentés, il faut incorporer la statistique chez soi, là à mon avis on pourrait faire des progrès spectaculaires ».*

Les attitudes

Deux des trois experts ont mentionné la prise du risque comme étant un élément très important des attitudes. Celles reliées à la prise du risque sont, pour certains jeunes conducteurs, une chose commune, par exemple le sentiment d'invincibilité et d'invulnérabilité. En conséquence, le risque qu'ils subissent eux-mêmes des blessures en adoptant des comportements routiers inadéquats est beaucoup moins important que le fait de risquer de blesser quelqu'un ou de perdre un ami : *« Pour certains jeunes, ce n'est pas tellement le risque pour eux de subir les blessures qui les accrochent, mais plutôt ils*

seraient davantage touchés par le fait de perdre un ami dans un accident ou d'être responsable de la mort d'un ami ». La théorie de l'homéostasie du risque décrit le degré de confort de conduite du conducteur. *« Cette théorie, dit que chacun d'entre nous ajuste dans la mesure où on a la liberté de le faire notre niveau de prise de risque jusqu'à ce qu'on sente un sentiment d'inconfort ».*

Les propos abordés sur les attitudes portent principalement sur les attitudes de prise de risque, les notions de projection dans le futur et le confort à l'intérieur du véhicule. Un expert mentionne qu'avoir des projets d'avenir diminuerait la tendance à adopter des comportements à risque : *« Les gens avec une perspective plus au futur, qui valorisent les possibilités de l'avenir font moins de collision ».* À l'inverse, les personnes n'ayant pas de projet ou de tendance à penser à l'avenir ont un plus haut taux d'accident de la route : *« Aujourd'hui, c'est vraiment une caractéristique des jeunes de ne pas penser pour l'avenir ».* De plus, il affirme que : *« Il y a confirmation que la partie frontale du cerveau n'est pas bien développée jusqu'à 25 ans et cette partie selon les chercheurs est responsable de la planification et des décisions exécutives ».* Voilà pourquoi, selon lui, les jeunes conducteurs n'ont pas tendance à planifier et à se voir dans l'avenir. Un autre expert affirme que le confort du conducteur peut lui faire oublier la vitesse à laquelle il roule, mais aussi sa relation avec le monde extérieur.

La dimension psychophysique lorsqu'on conduit, la sensation de vitesse et de confort à la sécurité est probablement le principal déterminant des vitesses pratiquées dans la mesure où l'on a un degré de confort. Les véhicules sont plus confortables, et sont plus insonorisés. Chez les jeunes il y a les supers systèmes de son qui te déconnectent complètement de l'extérieur. Sur le plan des sensations sonores les gens en ont plus, les sensations kinesthésiques ils en ont à peu près pas et les sensations visuelles comme les phénomènes d'adaptation et d'acclimatation font qu'on va chercher nos points de focalisation beaucoup plus au loin ce qui

empire la situation parce qu'ils ne détectent plus les obstacles ou les dangers qui sont davantage à proximité.

Les croyances

Les croyances verbalisées sont énoncées par seulement un expert. Elles se situent principalement autour des sous-groupes de jeunes conducteurs en lien avec la surestimation des capacités : *« Ils se considèrent eux-mêmes sécuritaires. Ils acceptent d'avoir des collisions parce que c'est une marque de leur style de vie, c'est un défi et c'est probablement aussi le style de vie de leurs parents ».*

Les facteurs démographiques

Tous les experts s'entendent pour dire que les adolescents de sexe masculin sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route. Un expert explique les raisons de cette surreprésentation : *« Les jeunes conducteurs ont plus tendance à prendre des risques que les conducteurs plus expérimentés, c'est peut-être une question d'hormones ».* Les jeunes conducteurs sont souvent catégorisés par une prise de risque accentuée, mais aussi par le fait qu'ils sont en apprentissage d'une série d'autres phénomènes : *« L'apprentissage de la conduite, l'apprentissage social, mais aussi l'apprentissage de la consommation d'alcool. Ils sont exposés à toutes sortes de nouveaux trucs dans leur vie ».*

Les facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Seul un expert donne une définition de la prévention qui est une notion philosophique, une idée proactive, mais à la fois très luxueuse : *« C'est comme si en faisant de la prévention, on achetait de l'avenir ».*

Le même expert mentionne que pour favoriser l'adhésion des jeunes conducteurs aux méthodes préventives, il faut maximiser les efforts pour répondre le plus possible à leurs besoins pour que les messages préventifs soient adaptés à cette clientèle : « *Il faut comprendre à qui tu diriges ce message. C'est vrai que les adolescents sont différents, mais le message doit être le même, mais exprimé d'une façon différente* ». De plus, l'implication des adolescents dans l'élaboration de mesures préventives est nécessaire pour la compréhension de leurs besoins : « *Avec les jeunes, il faut comprendre leur besoin, leur appréciation de différentes problématiques pour les aider. C'est un dialogue, il faut consulter les jeunes* ».

Un expert mentionne que les principes de prévention en sécurité routière sont semblables pour les adolescents et les adultes. La prévention faite chez l'ensemble des adolescents est toujours transmise de façon différente. Ils ont des profils différents, donc il faut plusieurs types d'outils pour les rejoindre : « *Il n'y a pas un seul outil ou une seule recette qui va rejoindre l'ensemble des jeunes, les jeunes sont réceptifs à différents types de messages et différents types d'approches* ». Donc, afin d'atteindre davantage de personnes, il faut faire preuve de créativité pour trouver de nouvelles approches qui correspondent à ces différents types : « *Il faut continuer à essayer de trouver des moyens pour les influencer* ». Un moyen intéressant pour inculquer la prévention en sécurité routière dès le jeune âge est le continuum éducatif : « *Un continuum éducatif, mais le continuum ce n'est pas juste limité à la période scolaire, mais la période scolaire permet que l'on commence très jeune* ».

Un expert explique que les principales façons de faire la prévention en sécurité routière sont la promotion et l'éducation, la législation et le contrôle. Toutefois, un seul

de ses éléments est peu efficace : « *Il y a un amalgame à faire. C'est par cet amalgame de mesures qu'on croit avoir davantage* ». De plus, comme le mentionne l'expert, pour maximiser les interventions, il faut agir sur les lois :

Il faut qu'on puisse intervenir sur les lois dont tous les régimes de sanctions comme les sanctions de permis de conduire, les saisis de véhicules, des interventions sur les jeunes, mais aussi sur l'ensemble de la population. S'ils perçoivent un risque de se faire arrêter, il faut aussi que ce risque-là soit réel.

Un autre expert mentionne plutôt l'ingénierie, le contrôle et l'éducation comme étant les trois prémisses de la prévention en sécurité routière.

La promotion et l'éducation ont pour but d'éduquer les gens à adopter de bons comportements routiers. Ces méthodes sont surtout transmises par des campagnes publicitaires et des programmes éducatifs. Par contre, toutes ne sont pas bonnes pour tous les types de gens : « *Ce n'est pas tout le monde qui va réagir à la sensibilisation, certaines méthodes préventives ont quand même leurs limites* ». Les campagnes publicitaires sont très utilisées parce qu'elles sont peu coûteuses. Une campagne est réussie quand : « *Tu as une campagne réussie au-delà de la mobilisation sur les plans des attitudes des changements de valeurs, ce qui se produit, quand elles sont bien menées c'est sur une longue période* ». Une campagne bien orchestrée et harmonisée est bien réussie quand : « *On obtient des transformations affectives au plan comportemental qui font bouger 1 % ou 2 % des gens. En général la communication ce n'est pas efficace ce ne marche pas dans 95 % des cas* ». La publicité est donc hautement inefficace. Aussi, les campagnes faites depuis les dernières années ont eu peu de succès :

L'éducation est avant tout des campagnes en te disant que jusqu'ici ça n'a pas été très efficace, les campagnes en particulier quand elles sont menées

d'une part et de l'autre sans objectif correctement structuré à long terme, sans surtout qu'il y est de correspondance à long terme.

Dans certaines campagnes publicitaires bien articulées, organisées et structurées, les résultats peuvent s'avérer efficaces, comme par exemple les campagnes portant sur l'alcool au volant, parce qu'il y a des mesures législatives rattachées et des actions policières réelles sur le terrain. Par ailleurs, comme vu précédemment, d'autres problématiques comme celle de la vitesse sont difficiles à enrayer même si, depuis 15 ans, on fait de la prévention sur le sujet : « *D'autres problématiques comme celle de la vitesse se cassent les dents avec nos campagnes sans à peu près aucune efficacité* ». La vitesse est difficile à enrayer parce qu'elle touche un aspect comportemental et que les comportements sont difficiles à changer : « *Les conclusions des études sont très claires, il n'y a à peu près pas d'impact, d'ailleurs les pubs axées sur les performances sont les moins bien cotées en fin de compte* ».

Le principal message transmis par les publicités pour adolescents porte sur les risques que les jeunes conducteurs encourent : « *C'est le risque s'ils dépassent les limites de vitesse ou s'ils conduisent avec les capacités affectées par l'alcool et par les drogues* ». Les campagnes portent également davantage sur les garçons que sur les filles puisqu'ils sont les plus à risque.

Les méthodes de persuasion par les émotions et par le réalisme sont aussi utilisées dans les publicités pour adolescents. Deux experts sur trois disent que les approches avec des messages utilisant la peur et les émotions sont nécessaires dans les publicités. Il est essentiel de toucher une émotion dans n'importe quel type de communication : « *Je pense que l'utilisation de la peur et des émotions est nécessaire. Il n'y a pas un type d'approche*

qui va rejoindre tout le monde, mais je pense qu'il faut montrer les choses ». Les messages émotifs sont essentiels pour activer certaines parties du cerveau afin que la personne se souvienne de ce qu'elle a vu : *« Sans message émotif ou une partie du message qui touchent les émotions tu ne vas pas te souvenir de ce qui s'est dit. La mémoire fonctionne avec l'activation émotive, tu ne te souviens pas du message »*. De plus, le réalisme est, pour ces deux experts, un moyen essentiel de persuader les jeunes conducteurs à ne pas adopter de mauvais comportement routier : *« Les jeunes veulent avoir un exemple vivant devant eux. Si quelqu'un parle du risque d'être dans une collision avec les facultés affaiblies, les jeunes vont écouter plus si cette personne a vraiment vécu cette expérience, cette personne devient plus crédible »*. Généralement, la durabilité de ces messages n'est pas très longue : *« Il faut soit répéter ou renouveler le message de différentes façons pour arriver à les rejoindre »*. Par contre, même s'il est nécessaire et pertinent de montrer les choses, il faut aussi présenter les solutions et les alternatives : *« Il y a des alternatives, il faut montrer aussi la solution »*. Ces méthodes sont très intéressantes, mais à elles seules, elles ont peu d'impact : *« Les stratégies mixtes sont les plus efficaces »*.

Plusieurs autres méthodes sont utilisées pour intervenir auprès de la clientèle adolescente. Récemment, une approche axée sur l'intervention par les pairs a été faite. Cette approche vise à augmenter l'influence par les pairs, puisqu'à l'adolescence les pairs ont une grande influence les uns envers les autres : *« Il faut davantage trouver des moyens pour essayer de les influencer. Dans un programme lancé l'an passé où on a mis plus de jeunes en situations dans le sens où c'est le jeune qui parle à des jeunes »*. De plus, avec cette approche, ils ont découvert que les approches moralisatrices ne

fonctionnaient pas bien, mais que l'influence d'un jeune sur un autre avait beaucoup plus d'influence : « *On a plus de chance d'influencer ces jeune-là si c'est par d'autres jeunes. Donc, c'est vraiment plus par des approches par les pairs qui sont préconisés* ».

Le contrôle policier est aussi un aspect non négligeable et un moyen essentiel et indispensable en sécurité routière : « *Dans le domaine de la route, le contrôle policier devient incontournable. Il faut percevoir un risque important de se faire arrêter. Alors, c'est pour ça qu'on dit prévention législation et contrôle, le contrôle policier dans ce cas-ci* ». Deux des trois experts partagent le même point de vue. Toutefois, selon l'un d'eux, le contrôle est une façon efficace, mais avec une certaine limite. L'expert exprime le contrôle comme : « *Lorsque l'on parle de persuasion on peut toujours en faire par rapport au contrôle. C'est de la soumission librement consentie. Alors que le contrôle ce n'est pas librement consentit* ». Pour la vitesse, un de ces experts affirme, que seul le contrôle policier peut s'avérer une avenue intéressante : « *En matière de vitesse, le contrôle policier m'apparaît incontournable* ». Pour ces experts, le contrôle demeure un moyen incontournable : « *Les contrôles radars automatiques, c'est-ce qu'il y a de plus efficace* ». Selon un des experts, la meilleure façon pour faire respecter la vitesse est le dispositif automatique de synchronisation de vitesse sur les véhicules. Ce système est expérimenté depuis longtemps, mais malheureusement il faudra encore 15 à 20 ans avant leur entrée en vigueur.

L'avancement des connaissances en ingénierie a fait beaucoup de progrès au cours des dernières années. Comme le mentionne un expert, l'ingénierie comprend l'ingénierie des véhicules, mais aussi l'ingénierie des infrastructures. L'ingénierie des véhicules se traduit par le design des véhicules : « *L'aérodynamisme permet que si on heurte un*

piéton, que le traumatisme soit d'une moins grande sévérité. Le développement de capteur radar anticollision quand il y a des obstacles fixes et des obstacles mobiles pour les véhicules et les piétons ».

L'ingénierie des infrastructures est aussi un aspect non négligeable de l'avancement des connaissances en sécurité routière. Elle se situe principalement dans la configuration des routes et l'aménagement routier :

L'infrastructure routière au Québec, en dépit de ce que tous les gens peuvent dire, est en mauvais état sur le plan des ponceaux et des ponts. Les gens se plaignent du fait que les routes sont bossées, qu'il y a des nids de poule règles générales moi j'estime que c'est peut-être la meilleure chose qu'on puisse avoir, ça force les gens à rouler plus lentement.

Dans les dernières années, l'aménagement routier, développé par des gens du Québec, a connue une forte croissance et est devenue une avancée importante et prometteuse : « *Les investissements qui ont été faits à ce jour ne sont pas si mal on n'a pas trop de retard là-dessus* ». Le design de circulation est également un aspect non négligeable de prévention faite au niveau de l'ingénierie. Il comprend toutes les modifications de paysagement ou de structure de la route afin de réduire la vitesse des automobilistes circulant sur la voie publique : « *Les techniques de design de circulation permettent de créer l'impression qu'on arrive dans un milieu de vie, un espace habité, on réduit la largeur de la voie, on met du mobilier urbain, des plantations en bordure, des arbustes, de l'éclairage et on s'organise pour avoir du stationnement en épi* ».

Depuis quelques années, de multiples changements sont survenus quant à la structure et les objectifs du cours de conduite. Deux experts sur trois mentionnent que le cours de conduite actuel n'est pas adapté à la réalité d'aujourd'hui. C'est donc pour cela

que depuis plusieurs années le cours de conduite subit de multiples changements. Les lacunes mentionnées par ces experts sont principalement sur le manque de contenu. Selon eux, le temps de pratique sur la route n'est pas assez long et ne permet pas en si peu de temps d'acquérir de l'expérience : « *Il est presque impossible d'avoir cette expérience, les leçons pratiques sont trop vite, il n'y a pas assez de temps* ». D'autant plus que les cours de conduite manquent de contenu : « *Tu vas rouler pendant une heure sans avoir aucune expérience valable et les professeurs dans les voitures doivent trouver des choses à enseigner* ». De plus, il devient obligatoire, même si aucune étude ne prouve son efficacité : « *L'ensemble des études et des forums des dernières années n'ont pas été capables de le démontrer, mais malgré ça on a décidé d'aller d'entrée de jeu et de réintroduire les cours de conduite* ». Le cours devient obligatoire, mais avec l'ajout d'un volet préventif. Donc, au lieu d'avoir un cours très mécanique sur l'apprentissage de la conduite, il sera axé davantage sur l'adoption de bons comportements routiers :

Il y a moyen de bonifier ce cours-là pour parler davantage de prévention. Il serait davantage profitable d'avoir plus de modifications de comportement et davantage de questions reliées à la prévention et à la sensibilisation, le savoir-être plutôt que le savoir-faire. Un moyen privilégié d'interagir avec le jeune et essayer d'inculquer davantage la culture de sécurité chez le jeune.

Pour l'adoption du nouveau cours de conduite, plusieurs contraintes et restrictions ont été évaluées, comme par exemple la révision de l'âge du permis de conduire. Selon un des experts rencontrés, le permis de conduire à 18 ans serait favorable puisque la catégorie des conducteurs de 16 et 17 ans impliqués dans des accidents n'existerait plus. Par contre, d'autres enjeux s'imposent : « *C'est davantage des choix de société d'avoir l'âge du permis à 16, 17 ou 18 ans, on doit tenir compte d'un ensemble de facteurs quand on décide du permis de conduire* ».

De plus, plusieurs autres restrictions auraient pu être en vigueur, mais comme c'est un choix de société et qu'elles s'appliquent aux jeunes conducteurs, certaines n'ont pas été retenues comme la restriction des passagers à l'intérieur d'un véhicule : « *Il y a des effets pervers, est-ce que c'est préférable de se trouver avec deux véhicules conduits par les jeunes ou un seul véhicule avec plus de passagers et c'est là que le choix n'est pas si clair, où sont les avantages* ». En outre, l'expert mentionne que l'interdiction des passagers à bord d'un véhicule où un adolescent est conducteur est une autre mesure non appropriée : « *Leur interdire d'avoir comme passagers d'autres jeunes qui soit autre que leur propre famille, la réponse c'est non. On essaie de leur dire de se trouver un conducteur désigné quand ils sortent dans un bar et là on leur dirait partez chacun dans votre auto* ». Il faudrait, selon cet expert, inclure davantage les parents, faire une campagne sur la compréhension que les enfants sont l'avenir et qu'il faut miser sur eux. Les propos vont dans le même sens concernant les restrictions pour les heures de conduite : « *La mesure du couvre-feu est beaucoup plus tranchée beaucoup plus clair* ». La conduite des jeunes conducteurs peut être influencée par les autres jeunes dans le véhicule : « *On sait que ça a un impact, donc c'est pour cela que les législations qui limitent le nombre de passagers ont été introduites* ».

Un autre expert apporte une opinion par rapport au fait qu'il est impensable de rehausser l'âge d'accès à la conduite et d'imposer davantage de restrictions comme la période de conduite accompagnée : « *Les accompagnateurs font déjà un sacrifice de faire ça sur une période de 8 à 12 mois. On a déjà de la difficulté à les convaincre de tenir le rôle d'accompagnateur* ». Par ailleurs, l'implication des parents dans la conduite accompagnée est une façon très efficace : « *Ce qui semble donner des résultats depuis*

une dizaine d'années maintenant, c'est la conduite accompagnée en raison du fait que le parent est là et qu'il est présent. C'est parce que le parent est là que dans le fond ils ne prennent pas de risque ». Selon l'expert, les parents sont pris dans une déresponsabilisation induite parce que les deux parents travaillent et qu'ils sont très occupés. Il déplore la venue du cours de conduite obligatoire puisque : *« Le retour obligatoire au cours de conduite a malheureusement enfoncé ces croyances-là de manière plus marquée »*.

Ce même expert s'exprime aussi sur certaines restrictions. Selon lui, il est impensable d'enlever la conduite la nuit pour deux raisons : *« Ce sont les jeunes qui travaillent le soir et la nuit. Bien souvent, ils ont les derniers horaires »*.

La prévention en sécurité routière peut être faite à différents niveaux. Selon un des experts rencontrés, il y a une tendance, depuis les dernières années, à adopter des interventions à l'échelle locale : *« Durant la dernière année, on a développé la dimension régionale avoir des approches davantage près du terrain dans nos interventions locales »*. Ces deux experts disent également que les campagnes à l'échelle locale ont beaucoup plus de succès que celles à plus grande échelle quant aux taux d'adhésion et aux résultats. Comme le rapporte l'expert, c'est pour cela qu'il met plus l'accent sur l'organisation des campagnes à l'échelle locale pour obtenir plus de succès : *« Éduquer les gens pourrait se faire dans le cas de campagnes publiques bien orchestrées, mais à l'échelle locale au niveau domiciliaire »*. Il faut toutefois récompenser les gens en leur montrant que le nombre d'accidents de la route a diminué. La prévention à l'échelle locale peut se faire aussi dans les écoles, mais il ne peut y avoir que des effets ponctuels, par exemple la période des bals de fin d'année : *« On peut faire une sensibilisation*

particulière sur l'alcool, ça oui ça peut porter quelques fruits, mais ça ne découragera pas tout le monde ». Selon un de ces experts, pour améliorer l'éducation faite au Québec : « *Il faudrait identifier les besoins d'éducation social et arriver à faire un consensus collectif* ».

Afin d'évaluer l'adhésion et la perception des éléments utilisés dans les campagnes et les programmes, plusieurs méthodes ont été mises en place. Les évaluations se font généralement post-campagne, soit par groupe de discussion ou par sondage dépendamment du concept et de l'ampleur de la mesure préventive : « *De façon générale on essaie d'aller tester auprès des jeunes pour essayer de voir quelles types d'approches leur parlent, qu'est-ce qui les accroche et qu'est-ce qu'il serait le mieux pour eux* ». Ces tests post-campagnes sont, la plupart du temps, faits sauf lorsque ce sont les mêmes campagnes que l'on reprend : « *On essaie d'aller valider auprès des jeunes pour voir si c'est vraiment quelque chose qui les rejoint* ».

Depuis quelques années, les habitudes de consommation de médias des adolescents ont changées. Malheureusement, la popularité de l'écoute de la télévision et de la radio a diminué. Donc, c'est un grand défi de faire passer les messages de prévention en sécurité routière chez les adolescents : « *Les jeunes écoutent moins la télévision et la radio, ils écoutent plus souvent leur ipod* ». Des sites internet sont apparus afin de rejoindre le plus de jeunes conducteurs possibles : « *Ces dernières années on a plutôt fait des tentatives sur le web avec les limites que ça peut avoir* ». Des efforts sont mis en place pour évaluer davantage les habitudes de consommation de média de ces adolescents.

Plusieurs méthodes ont déjà grandement amélioré le bilan routier et plusieurs autres se sont avérées des mesures efficaces :

Une simple réduction des déplacements, la difficulté d'accéder à la conduite, l'augmentation spectaculaire des coûts de l'essence depuis les cinq dernières années auront contribué plus à la réduction de l'amélioration du bilan routier que toutes les campagnes qui ont été faites au cours de la même période.

Il y a aussi les solutions pré-technologiques et les solutions des assureurs. Les solutions pré-technologiques sont : « *Une limite de vitesse imposée par les parents, un moucharid électronique, la localisation GPS* ». Les solutions des assureurs portent principalement sur « *des contrats moraux* ».

Loi et priorités gouvernementales

Un expert mentionne que la meilleure façon pour réduire totalement le nombre d'accidents de la route chez les adolescents, est la réduction de l'exposition à la conduite à 100 % : « *Pas seulement au niveau des adolescents, en général selon le plan de santé publique, c'est de réduire l'exposition. Si tu réduis l'exposition à 100 % tu peux éliminer le problème de 100 %* ». Par contre, il ne retient pas cette idée comme envisageable.

Deux experts sur trois disent que le Québec occupe une place de choix en sécurité routière. C'est une province qui a fait plusieurs avancées sur le plan de la législation et des mesures pour contrer l'alcool au volant, mais qui accuse un certain retard sur les autres provinces et sur certains pays pour d'autres mesures comme les photos radars : « *Le Québec est comme tout le monde un peu en arrière et un peu en avance. On est en retard par rapport au gain qui s'est fait ailleurs. Le bilan routier était catastrophique et avec la création de la SAAQ on a réalisé l'ampleur des accidents de la route* ». Ces deux experts portent aussi leur réflexion sur l'influence étrangère : « *L'expérience étrangère*

est très évidente et très documentée, on pourrait s'en inspirer ». Pour eux, l'échange des savoirs peut aussi se transmettre d'un pays à l'autre : *« Quand on propose des mesures législatives et des approches on essaie toujours de voir ce qui se fait ailleurs »*. L'exemple du partage de connaissances de la France et du Canada est bon : *« On essaie de s'inspirer des pays leaders comme la Suède, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. C'est de se comparer au meilleur et de prendre leur place. Chacun s'inspire un peu de l'autre »*.

La volonté politique est sans aucun doute la base de toutes les interventions en sécurité routière. La décision de ces mesures dépend de plusieurs facteurs comme la volonté politique, que ce soit des dirigeants, des raisons économiques et de la priorité qu'on y accorde : *« C'est toujours une question de volonté politique, il y a une bonne volonté politique, mais il y a toujours des empêchements économiques »*. Selon cet expert, la volonté politique est l'aspect le plus important de mesures implantées dans une société : *« Tous les politiciens sont humains, ils ne veulent pas que quelqu'un meurt ou se blesse, mais la réalité de chaque politicien, c'est d'être réélu et gagner la prochaine élection »*.

S'attaquer à un problème de société comme celui de la prévention des accidents de la route est un grand défi et ne peut se faire sans l'aide de plusieurs experts de différentes disciplines. Une des méthodes de travail utilisées en sécurité routière est le travail en multidisciplinarité qui consiste à obtenir des points de vue d'experts de différentes disciplines et à travailler ensemble vers un objectif commun. Deux des trois experts rencontrés décrivent le travail multidisciplinaire comme étant essentiel, mais difficile à faire, puisque chaque professionnel a sa propre vision et ses propres objectifs de la

sécurité routière. Comme le domaine de la sécurité routière est très multifactoriel, il devient essentiel, malgré cette barrière, de travailler ensemble : *« Oui, il faut travailler en multidisciplinaire, mais c'est difficile d'avoir un projet multidisciplinaire c'est un grand défi parce que chaque expertise, chaque métier, chaque profession a ses propres perspectives de la problématique »*. Le travail multidisciplinaire peut se faire entre différentes disciplines, mais aussi entre différentes associations et même entre différents pays : *« Puisqu'il n'y a pas de formation en sécurité routière, ça interpelle plusieurs disciplines, donc on a avantage à travailler multidisciplinarité »*.

De 1997 à 2009, les mesures sur l'obtention du permis de conduire étaient, pour le jeune conducteur, une conduite accompagnée durant une période d'apprentissage de huit mois s'il suivait un cours de conduite ou d'un an sans cours de conduite. De plus, durant cette période il devait être accompagné d'un conducteur avec un permis de conduire régulier, qui signifie donc de posséder un permis depuis au moins deux ans : *« Donc on n'augmentait pas de façon significative l'âge du permis, mais en même temps le jeune ne pourra pas conduire seul durant ses huit premiers mois ou sa première année de conduite, en quelque sorte on le ramenait à 17 ans »*. Ensuite, le jeune conducteur était soumis à une période probatoire de deux ans où il était soumis à certaines restrictions comme zéro alcool et quatre points d'inaptitude : *« Donc, on lui permet de conduire on va dire dès l'âge de 17 ans, mais il doit quand même respecter les règles plus strictes que pour l'ensemble des conducteurs »*.

Depuis décembre 2007, la loi a été modifiée avec le Projet de loi 42. Ce projet de loi modifie le Code de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne la vitesse excessive, l'alcool au volant, les nouvelles technologies de contrôle de la circulation,

l'accès graduel à la conduite, le téléphone cellulaire et les limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds (SAAQ, 2008) : *« On a adopté encore d'autres mesures additionnelles dans le cadre de l'accès graduel à la conduite. On a ajouté les cours de conduite obligatoires, et on a aussi étiré la période d'accès »*. La durée d'accompagnement est passée à 12 mois pour tous les nouveaux conducteurs. Donc, ils auront l'obligation de conduire accompagnés durant la première année. De plus, le jeune conducteur devra acquérir de façon graduelle ses points d'inaptitude :

Jusqu'à 21 ans, ça va être 8 points, jusqu'à 23 ans ça va être 12 points et à 25 ans il va avoir ses 15 points. On n'a pas décidé de changer l'âge du permis à 18 ans, mais d'ajouter certaines conditions à ce permis-là pour ne pas restreindre la mobilité des jeunes, on a fait en sorte que cet apprentissage-là se fasse dans de meilleures conditions ou de façon plus sécuritaire.

Pour ce qui est de l'alcool, ce sera zéro alcool pendant les trois premières années de conduite. Cet accès graduel à la conduite n'est pas seulement pour les jeunes conducteurs, mais aussi pour toute autre personne qui commence à conduire, quel que soit l'âge. Le but étant de favoriser l'acquisition d'expériences à certaines conditions.

Plusieurs avenues prometteuses ont été soumises pour améliorer la prévention des accidents de la route chez les adolescents. Un expert propose l'augmentation des heures pratiques de conduite via un simulateur de conduite : *« Nous voulons faire quelques choses avec des simulateurs pour les écoles de conduite. Toutefois, un autre apporte un autre point de vue sur les simulateurs de conduite : « L'inexpérience est un facteur problématique et la solution des simulateurs peut devenir intéressante c'est malheureusement un truc coûteux juste le prix de ça c'est problématique »*.

Des nouvelles avenues en matière de sécurité routière sont expliquées par un autre expert. Ses propos portent sur l'implantation des photos radars :

Le projet de photos radars est mal orchestré, le temps du projet pilote est trop court pour faire la démonstration, il aurait fallu une prise de mesure sur au moins un an pour avoir l'historique et l'évaluation saisonnière.

Le cours de conduite obligatoire est une solution prometteuse et envisagée pour améliorer le facteur de l'inexpérience.

Décideurs

Un expert exprime une fois de plus l'importance d'écouter les jeunes : « *C'est très sage, il faut écouter les jeunes* ». Selon lui, plusieurs influences, par divers intervenants ou différents moyens de communication, peuvent contribuer à l'amélioration du bilan routier :

C'est comme une guerre et il faut avoir toutes les positions, toutes les perspectives, tous les intervenants possibles et nous vivons un style de vie qui n'est pas juste influencé par la télé, ce sont les journaux, la radio, les gens devant nous et le tout est toujours plus que les parties individuelles.

Selon un autre expert, pour parvenir à accroître les démarches en sécurité routière et pour que la sécurité routière devienne un enjeu de société, il suffit de trouver les bonnes personnes ayant les bonnes convictions, capables d'exercer cette lourde tâche : « *Si on avait des hommes et des femmes politiques assez forts pour aller chercher quelques leaders* ».

Les facteurs de renforcement

Plusieurs facteurs de renforcement ont été mentionnés par les experts. Toutefois, un seul fait l'unanimité auprès des trois experts rencontrés, soit l'implication des parents. De plus, deux experts mentionnent la prévention en milieu scolaire. Par la suite, un expert

mentionne l'influence des compagnies d'assurances et un autre élabore sur le transport en commun et l'accès graduel à la conduite.

Les parents

Selon les trois experts rencontrés, une des grandes influences exprimées pour adopter et contribuer au maintien de bons comportements routiers est l'influence des parents. Les parents sont une figure, un modèle de bonne conduite, mais surtout de connaissances et d'expérience :

Les parents ont une influence. L'influence est là, les enfants n'ont pas besoin de leçon ils ont besoin de modèle.

Le jeune est influencé par la façon dont ses parents conduisent.

C'est important que le parent puisse transmettre un certain nombre de messages par rapport à la façon de conduire.

L'accompagnement par le parent doit être une façon de superviser sa conduite, mais aussi d'assurer le relai entre ce qui a été amené par le cours de conduite. Pour faciliter ce lien, un module pour l'accompagnateur est prévu dans le programme du nouveau cours de conduite « *Pour que les parents puissent passer le même message* ». Le transfert des connaissances et l'arrimage entre l'enseignement lors du cours de conduite et la pratique sur la route faits avec les parents sont nécessaires. De plus, un des trois experts commente le rôle de la responsabilisation des parents dans le processus d'enseignement de la prévention en sécurité routière chez les adolescents.

Le milieu scolaire

Le milieu scolaire, mentionné par deux experts, est un endroit privilégié pour l'échange et le transfert de connaissances. Lorsque le volet sécurité routière s'insère dans un cours, l'adhésion a plus de chance de réussir : « *Il faut s'insérer dans le curriculum* ». Par contre, certaines contraintes s'imposent : « *Le milieu scolaire est sollicité pour toutes*

sortes de choses, c'est de plus en plus difficile de demander du temps ». Il devient donc impossible de solliciter des plages horaires ou de demander à des professeurs d'allouer du temps pour la sécurité routière : *« Dans un monde idéal il faudrait qu'ils allouent des plages horaires pour favoriser le continuum éducatif »*. Toutefois, le deuxième expert ne croit pas en l'implication du milieu scolaire : *« Au niveau scolaire tout ce qu'on peut faire c'est faire, un peu d'informations »*.

Les compagnies d'assurances

Pour améliorer la prévention des accidents de la route chez les jeunes conducteurs, un expert croit en une concertation pour ramener les parents dans le processus. Un des moyens mentionnés par l'expert est de leur donner des incitatifs : *« Les compagnies d'assurances automobiles, si elles étaient moins responsables, elles offriraient aux parents qui assurent adolescents pour des tarifs avantageux »*.

Le transport en commun

Un expert propose d'utiliser plutôt le transport en commun pour éviter que les jeunes prennent leur voiture et, par le fait même, de diminuer l'exposition aux risques des accidents de la route : *« Il y a des réalités qui sont différentes pour un jeune qui reste à Montréal ou à Québec, il n'a pas trop de problèmes à ne pas avoir de voiture »*.

L'accès graduel à la conduite

Un expert mentionne que les mesures ajoutées au nouveau cours de conduite et à la façon d'accéder graduellement à la conduite seront des méthodes pouvant améliorer le savoir-être des nouveaux conducteurs sur la route. L'ajout de conditions et de mesures additionnelles comme la conduite accompagnée d'un an et l'acquisition graduelle des

points d'inaptitude permettra un meilleur encadrement du jeune conducteur. De plus, l'ajout d'un volet préventif au nouveau cours amènera une meilleure connaissance de la sécurité routière. L'apprentissage se fera dans de meilleures conditions, mais surtout dans des conditions plus sécuritaires.

4.2.2 Diagnostics comportemental et environnemental

Le diagnostic comportemental

La conduite

Au niveau du caractère comportemental de la conduite, un expert mentionne que la tâche de conduire est la même pour les adultes que pour les adolescents. La tâche de diriger, de contrôler un véhicule ou de négocier le trafic est la même, mais la façon de le faire est différente, puisque les jeunes conducteurs ont moins d'expérience et prennent davantage de risque que les adultes. Un autre expert mentionne que la manière de conduire et le comportement routier des individus varient d'un endroit à l'autre, d'une province à l'autre et même d'un pays à l'autre : « *Le comportement où la façon dont les gens réagissent à la règle est différente comme le comportement latin des Québécois et le comportement plus carré des anglophones, ce sont des phénomènes autant sociaux que comportementaux* ».

Les comportements reliés au stade de développement

Comme mentionné précédemment, un expert rapporte que la différence entre la conduite des adultes et des adolescents se situe principalement dans l'adoption de comportements à risque : « *Les comportements de différents groupes d'âge légèrement différents, mais il y a des jeunes qui conduisent comme des personnes âgées et des*

personnes âgées qui conduisent comme des jeunes ». Les adolescents sont un groupe à part, il y a même des différences entre les jeunes conducteurs eux mêmes. Selon cet expert, c'est vers l'âge de 16 à 19 ans qu'on retrouve les plus grandes différences au sein des groupes : « *Il y a des différences pendant l'adolescence entre 16 et 19 ans, c'est même une obligation d'être fou, d'attirer l'attention, de créer une identité pour soi-même et la voiture est idéale pour ça* ». Toujours selon lui : « *C'est en travaillant à dépister les faiblesses et les risques que l'on peut identifier les interventions* ».

Les jeunes conducteurs sont caractérisés par deux facteurs de risque, soit l'inexpérience et la prise du risque. Les facteurs de risque mentionnés par un des experts sont l'alcool, la vitesse, l'influence des pairs, l'invincibilité et l'invulnérabilité. Les jeunes conducteurs expérimentent un certain nombre de choses pour acquérir des apprentissages, ce qui les amènent tout droit dans des situations de risque. Ils ont plus tendance à prendre des risques que les personnes plus âgées. Ces jeunes conducteurs sont soumis à l'apprentissage d'une série de phénomènes comme l'apprentissage à la conduite et à la consommation d'alcool. Cet expert mentionne que les approches de prévention seront différentes selon les facteurs de risque.

Les sous-groupes

Comme nous l'avons vu précédemment, les sous-groupes sont le grand défi. Un des experts dit : « *Il y a plus de différences parmi les jeunes entre eux qu'entre les jeunes et les adultes. Quand on dirige un message à un sous-groupe ou à un groupe d'adolescents, le message va être interprété différemment dans ce groupe par les différents sous-groupes dans le groupe global* ». C'est un grand défi et en même temps un aspect très paradoxal puisque : « *Il faut traiter une population comme une population, mais avec une*

compréhension de chaque sous-groupe de cette population ». Ces jeunes acceptent d'avoir des collisions, car le fait de prendre des risques fait partie de leur style de vie.

Le diagnostic environnemental

Certains éléments dans la configuration des routes ont aussi contribué à cette amélioration : *« La sensation de contrebalancer dans les courbes est diminuée maintenant parce qu'on a une meilleure connaissance de la géométrie de la route, les véhicules sont plus confortables, ils sont plus insonorisés, et en particulier chez les jeunes avec leurs systèmes de son »*.

En somme, les résultats des experts en sécurité routière au niveau des valeurs sont que les normes sociales sont à l'origine du comportement des gens. De plus, la société exerce une pression sur les gens quant à la vitesse, la productivité et la performance. Les messages de vitesse transmis par la société viennent à l'encontre des messages de la sécurité routière qui prône le ralentissement. Les attitudes exprimées portent principalement sur la prise du risque. L'alcool et la vitesse ont été exprimés comme étant les principales causes d'accidents de la route chez les adolescents. À l'unanimité, les experts mentionnent que les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route. Au niveau de l'accessibilité des ressources, plusieurs idées ont émergé, comme par exemple, l'implication des adolescents dans les mesures préventives, l'utilisation de la peur, des émotions et du réalisme dans les mesures préventives, l'utilisation de stratégies mixtes, les campagnes à l'échelle locale, le contrôle policier, le cours de conduite non adapté et les modifications apportées. Au niveau des lois et des priorités gouvernementales, les experts mentionnent qu'il faut puiser l'expérience étrangère afin d'utiliser les méthodes préventives qui fonctionnent. Le travail

multidisciplinaire est aussi un moyen incontournable puisque le domaine de la sécurité routière fait appel au travail de plusieurs disciplines. Les experts ont identifié plusieurs facteurs de renforcement, mais principalement ce sont l'implication des parents et le transfert de connaissance dans un milieu scolaire qui ont été le plus mentionnés. Le tableau à l'annexe O présente les principaux résultats des experts en sécurité routière.

CHAPITRE V

DISCUSSION

Ce chapitre a pour but de mettre en lien la littérature recensée et les perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière quant à la prévention de la sécurité routière chez les adolescents. La discussion est présentée selon la même logique que le chapitre précédent, au sens où les différents diagnostics du modèle de planification *Precede/Proceed* sont utilisés pour structurer ce chapitre. Au travers de ces diagnostics, une comparaison des similitudes et des différences sera présentée. Par la suite, les limites de l'étude seront traitées et, enfin, des recommandations pour la clinique et la recherche seront proposées.

5.1 SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES ENTRE LES ADOLESCENTS ET LES EXPERTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

5.1.1 Diagnostics éducationnel et organisationnel

Les facteurs prédisposants

Les valeurs

Les valeurs sont la base qui justifie les actions en termes de morale et d'éthique (Green et Kreuter, 2005). Elles ont été peu exprimées par tous les adolescents rencontrés lors du groupe de discussion. L'idée retenue, exprimée par l'un des adolescents, est la déresponsabilisation face au problème de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route. Une étude française de l'Association de prévention routière a étudié la perception des risques en termes de santé chez les jeunes. Elle montre que 73 % des jeunes interrogés identifient les accidents de la route comme étant un risque, suivi à 46 % par le suicide et à 36 % par l'alcool. Les jeunes conducteurs ont tendance à externaliser le danger, ce qui veut dire que le risque provient en premier lieu des autres. Cette attitude

s'accompagne d'une estime élevée de ses capacités (Chauffaut, David et Olm, 2005). Par contre, les experts en sécurité routière s'entendent à l'unanimité pour dire que les normes sociales sont à la base du changement de comportement d'un individu. L'étude de Maupin *et al.* (2004) a étudié comment les sous-groupes s'engagent dans un processus de prise de risque. À cette fin, ils ont développé cinq stratégies pour réduire les risques, soit l'influence sur l'individu, la mobilisation des communautés et coalition pour supporter un processus de changement, modifier les facteurs environnementaux et modifier les comportements, changer les lois et les politiques et travailler à l'élimination de causes fondamentales. L'identification de ces éléments apporte, à moyen et à long termes, des changements au niveau des normes sociales, puisque si les risques sont identifiés et des stratégies sont élaborées pour les diminuer, par le fait même on essaie de changer un comportement. Alors, ces stratégies deviennent un moyen pour favoriser le changement de comportement et diminuer les risques.

De plus, deux des trois experts rencontrés ont des propos sur la notion de vitesse dans laquelle la société évolue. Pour eux, les valeurs de la société envoient un message de rapidité et de productivité, contrairement au domaine de la route où la diminution de la vitesse est privilégiée. Aucune étude répertoriée ne fait mention de cette notion. Aussi, un expert ajoute que la volonté politique est nécessaire pour que la sécurité routière devienne un enjeu de société. Selon lui, il faut des gens avec des convictions très fortes et une volonté de faire avancer les choses pour améliorer la sécurité routière. Aucune similitude n'existe entre les valeurs exprimées par les adolescents et celles des experts en sécurité routière, mais la notion de normes sociales comme base du changement de comportement fait l'unanimité auprès des experts rencontrés.

Similitude	Aucune
Différences	<ul style="list-style-type: none"> - La déresponsabilisation face au problème de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route - Les normes sociales sont à la base du changement de comportement d'un individu.

Les attitudes

Plusieurs idées ont été exprimées dans les attitudes, mais c'est l'attitude de prise de risque qui a été citée par un plus grand nombre de personnes. Les adolescents ont verbalisé une attitude de responsabilité envers leurs passagers, mais aussi envers les autres usagers de la route. Selon une étude française qui a interrogé des jeunes pour connaître leurs raisons de conduire prudemment, 93 % ont mentionné qu'il faut protéger la vie des passagers à l'intérieur du véhicule et 58 % la vie des autres usagers de la route (Mutuelles du Mans Assurance, 2004). Selon eux, leur attitude de conduite diffère si un proche a été victime d'un accident de la route, mais aucune étude n'a été répertoriée sur le sujet. Les adolescents sont davantage conscients des risques de la conduite automobile lorsqu'ils ont eu un comportement déviant au code de la route ou ont été témoin d'un comportement déviant de la part d'un proche. Donc pour l'adolescent, la prise du risque et le fait de s'être fait prendre sont des facteurs favorisant l'adoption de bons comportements routiers. Dans un même ordre d'idée, un expert mentionne que les attitudes de prise de risque sont à l'origine de leur sentiment d'invincibilité et de vulnérabilité. Selon Levêque (2000), les adolescents prennent plus de risques, en perçoivent moins bien les conséquences et acceptent un niveau de danger plus élevé. D'après Williams (2006), le risque des jeunes conducteurs est dû à l'inexpérience ou au caractère associé au jeune âge ou à l'interaction entre les deux facteurs. En outre, un autre

expert élabore sur la prise du risque en expliquant la théorie de l'homéostasie du risque. Cette théorie évalue le niveau de prise du risque en expliquant que les conducteurs ont la liberté de prendre des risques jusqu'à ce qu'ils sentent un sentiment d'inconfort. Selon Tingvall, Van Holst, Nygren et Thord (1995), il est impossible d'éliminer tous les risques, mais il est possible de réduire l'exposition au risque de traumatismes et d'en diminuer la gravité des conséquences.

Deux experts font ressortir que les gens qui ont des perspectives d'avenir ont moins de chance d'avoir un accident de la route et que la sensation de confort dans un véhicule fait oublier la relation du conducteur avec le monde extérieur. Selon l'étude de Berg (2006), avoir des motivations et des buts dans la vie affectent la façon de conduire. La similitude retenue entre les adolescents et les experts en sécurité routière est la prise du risque.

Similitude	La prise du risque
Différences	<ul style="list-style-type: none"> - La responsabilité envers les passagers et les autres usagers de la route - L'attitude de conduite diffère si un proche a été victime d'un accident de la route - La prise de conscience lors d'un de leur comportement déviant au code de la route où celui d'un proche - Les gens qui ont des perspectives d'avenir ont moins de chance d'avoir un accident - La sensation de confort dans un véhicule fait oublier la relation du conducteur avec le monde extérieur

Les connaissances

Selon le modèle de Green et Kreuter (2005), les connaissances sont nécessaires pour accomplir une action et elles influencent les décisions. Des connaissances similaires ont été exprimées par les adolescents et deux experts en sécurité routière sur les principales causes d'accident de la route, soit la vitesse et l'alcool. Selon la SAAQ (2009b), la vitesse

est une cause d'accident mortel pour 50 % des jeunes conducteurs. La vitesse et l'alcool sont deux facteurs contributifs aux accidents de la route (Tay, 2005). Les adolescents soutiennent aussi qu'ils ont une bonne connaissance de ce qu'il faut pour être un bon conducteur. Les experts en sécurité routière n'ont pas abordé ce sujet. Donc, la seule la similitude porte sur les principales causes d'accidents de la route.

Similitude	- La connaissance des principales causes d'accidents de la route (alcool et vitesse)
Différence	- La connaissance de ce qu'il faut pour être un bon conducteur

Les croyances

Selon le modèle de Green et Kreuter (2005), les croyances exprimées portent sur la conviction d'un phénomène. Les adolescents expriment leurs croyances par rapport au fait que les adultes ont plus de permissions qu'eux et prennent plus de risque par rapport à la conduite avec les facultés affaiblies. Aucune étude n'a été répertoriée sur le sujet. Un expert mentionne la surestimation des capacités des jeunes dans les sous-groupes. Il n'existe donc aucune similitude au niveau des croyances.

Similitude	Aucune
Différences	- La surestimation des capacités des jeunes dans les sous-groupes - Les adultes ont plus de permission que les adolescents et prennent plus de risque par rapport à la conduite avec les facultés affaiblies

Les facteurs démographiques

Les facteurs démographiques comme l'âge et le genre sont des facteurs prédisposants. Toutefois, ils sont difficilement modifiables ou influençables par un programme de promotion de la santé. Ceux-ci peuvent être utilisés pour déterminer des sous-groupes vers lesquels seront dirigés des programmes particuliers. Le principal

facteur démographique exprimé par les adolescents porte sur le genre. Ils mentionnent que les garçons ont plus d'accidents que les filles. Ce propos va dans le même sens que celui des trois experts rencontrés qui rapportent que les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route. Selon Cox (2001), les accidents d'automobile sont la première cause de décès chez les jeunes garçons. De plus, d'après Shope (2006), les garçons sont plus représentés dans les statistiques d'accidents de la route que les autres groupes. Les études consultées notent effectivement une surreprésentation masculine. Selon Peden *et al.* (2004), il existe une forte corrélation entre le genre, le comportement en matière de sécurité routière et les traumatismes routiers.

Similitude	- Les garçons sont davantage représentés dans les statistiques d'accident de la route
Différence	Aucune

Les facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Les facteurs facilitants favorisent la performance d'une action individuelle ou organisationnelle. Ils reposent sur la disponibilité, l'accessibilité et la capacité d'offrir des ressources. Ils peuvent aider à l'adoption d'un comportement souhaité ou à l'acquisition de nouvelles habiletés pour favoriser un changement comportemental. Il y a trois similitudes entre les propos exprimés par les adolescents et ceux des experts en sécurité routière. La première porte sur l'importance de l'implication des adolescents dans l'élaboration de mesures préventives. D'après Peden *et al.* (2004), il est essentiel de consulter les usagers de la route dans l'élaboration de programme. Il est important de consulter voir les adolescents dans le processus d'élaboration de programmes de mesures

préventives. Elle est exprimée par un expert seulement et porte sur l'importance d'une bonne compréhension de leurs besoins pour le développement des mesures préventives. La deuxième similitude porte sur les cours de conduite non adaptés au besoin des futurs conducteurs. Effectivement, selon la SAAQ (2008), le contenu des cours de conduite sera plus adapté s'il implique des notions de savoir-être plutôt que de savoir-faire. Les adolescents expriment leur mécontentement sur le caractère technique des cours de conduite et l'expert rapporte que le cours actuel de conduite n'est pas très efficace. Les adolescents et un expert s'entendent pour conclure que le cours de conduite actuel n'est pas adapté et pas très efficace. Quant à la troisième, elle porte sur la surveillance policière comme mesure de contrôle efficace. Selon Peden *et al.* (2004), l'application de la loi par la police contribue à assurer le respect de la vitesse. Les adolescents et deux experts sont en accord avec eux.

Il n'y a pas d'autres similitudes entre les adolescents et les experts en sécurité routière. Les principales sont exprimées par les experts. Au moins deux experts sur trois rapportent des propos similaires qui portent principalement sur la nécessité des messages émotifs, l'utilisation du réalisme dans les mesures préventives, l'utilisation de stratégies mixtes, les campagnes à l'échelle locale et l'augmentation des restrictions pour un jeune conducteur, qui n'est pas un moyen efficace pour diminuer la surreprésentation des adolescents dans les statistiques d'accident de la route. Un des experts rencontrés s'attarde plutôt sur l'ingénierie des véhicules, des infrastructures et du design urbain. Parmi les facteurs liés à l'aménagement routier figurent des défauts qui provoquent directement une collision, quand des éléments du réseau routier induisent l'utilisateur de la route en erreur et lui font commettre une faute ou quand des modifications possibles au

réseau réduisent le risque de collision. L'intégration de dispositifs de sécurité dans la conception de nouvelles routes, l'amélioration de la sécurité des routes existantes et des mesures correctrices aux endroits accidentogènes sont des éléments déjà mentionnés par un expert (European Transport Safety Council, 1996). Les adolescents se contredisent dans leurs propos en disant que les jeunes doivent être sensibilisés plus tôt, mais ils affirment, parallèlement, que lorsqu'ils n'avaient pas leur permis de conduire, ils n'étaient pas attentifs aux publicités de prévention. De plus, ils voulaient autre chose que des publicités concernant la vitesse et l'alcool, mais lorsqu'on les interroge sur les publicités qui les ont marquées, ils se souviennent surtout des publicités concernant la vitesse.

En résumé, il y a peu de similitudes entre les propos des adolescents et des experts en sécurité routière. Par contre, les deux premiers propos mentionnés sont très intéressants, puisqu'ils portent sur l'implication des adolescents dans le processus décisionnel et de développement de mesures préventives. De plus, la reconnaissance par un expert que les cours de conduite ne sont pas efficaces est un aspect très important qui vient appuyer les propos exprimés par les adolescents. La reconnaissance par les adolescents que le contrôle routier est un moyen incontournable est un élément très important, puisqu'il montre que la surveillance policière a un impact sur leur conduite.

Similitudes	<ul style="list-style-type: none"> - L'implication des adolescents dans l'élaboration de mesures préventives - Les cours de conduite ne sont pas adaptés au besoin des futurs conducteurs - La surveillance policière est un moyen de contrôle efficace
Différences	<ul style="list-style-type: none"> - La nécessité des messages émotifs - L'utilisation du réalisme dans les mesures préventives - L'utilisation de stratégies mixtes - Les campagnes à l'échelle locale - L'augmentation des restrictions pour un jeune conducteur n'est pas un moyen efficace

Lois et priorités gouvernementales

Un seul élément rejoint les propos des adolescents et des experts en sécurité routière. Ils portent sur les suggestions et sur les nouvelles mesures concernant le nouveau cours de conduite. Les adolescents et l'expert confirment l'importance de nouvelles mesures pour augmenter l'attrait et l'utilité d'un nouveau cours de conduite qui ajouterait un volet préventif. Selon Mayhew, Simpson et Robinson (2002), il n'y a pas d'évidence claire que la formation du jeune conducteur par la formule traditionnelle a un impact et qu'elle réduit le risque élevé d'accident chez les jeunes conducteurs débutants. En effet, il a été démontré que l'efficacité des cours peut être améliorée à travers une sélection judicieuse du contenu. Au moins deux experts sur trois expriment des propos similaires sur la volonté politique, l'importance du travail multidisciplinaire, l'utilisation d'un simulateur de conduite et l'inspiration du travail fait à l'étranger. Le travail en multidisciplinarité est un moyen essentiel dans le domaine de la sécurité routière. Selon Peden *et al.* (2004), la sécurité routière est l'affaire de chacun et elle mise sur l'expérience d'un large éventail de secteurs et de disciplines, notamment sur les

compétences des professionnels de la santé publique, des prestataires de soins, des ingénieurs, des autorités policières et des enseignants.

Similitude	- Les nouvelles mesures concernant le nouveau cours de conduite
Différences	- La volonté politique - L'importance du travail multidisciplinaire - L'utilisation d'un simulateur de conduite - L'inspiration du travail fait à l'étranger

Les facteurs de renforcement

Les facteurs de renforcement signifient le soutien une fois l'action posée. Ils comprennent le soutien social, l'influence des pairs, les conseils des professionnels de la santé ainsi que les conséquences physiques. Deux éléments similaires ont été mentionnés par les adolescents et les experts en sécurité routière. L'élément sur lequel insistent les adolescents et la totalité des experts est l'importance de l'influence et du soutien par les parents dans l'enseignement de la conduite automobile. La supervision des parents peut être un facteur de protection dans la conduite automobile chez les jeunes conducteurs (Simons-Morton *et al.*, 2002). De plus, selon l'étude de Mayhew, Simpson et Robinson (2002), la supervision des parents est un moyen intéressant pour augmenter l'ensemble des pratiques et accélérer le développement des habiletés. Les adolescents mentionnent que la prévention faite par les parents est la meilleure qu'ils peuvent recevoir. Les experts mentionnent que l'influence des parents est essentielle, dans le sens où le parent est une image pour le jeune conducteur, tant au niveau de la façon de conduire que dans la transmission des messages de prévention. Par contre, les adolescents constatent que les

adultes prennent davantage de risque avec l'alcool et la vitesse, mais ils demeurent à leurs yeux un modèle à suivre.

Un élément très important est soulevé par les adolescents et un expert en sécurité routière, celui de l'utilisation du milieu scolaire pour la transmission de la prévention. Une étude mentionne que l'institution scolaire est un milieu idéal pour des interventions de santé et de sécurité pour les jeunes de moins de 20 ans (Juarez, Schlundt, Goldzweig et Stinson, 2006). Les autres propos des adolescents portent sur les conséquences physiques et les alternatives à la conduite avec les facultés affaiblies. Quant à ceux des experts en sécurité routière, ils portent sur l'influence des compagnies d'assurances et la disponibilité et l'utilisation du transport en commun.

Similitudes	L'influence du soutien des parents dans l'enseignement de la conduite automobile L'utilisation du milieu scolaire pour la transmission de la prévention
Différence	Aucune

5.1.2 Diagnostics comportemental et environnemental

Au niveau du diagnostic comportemental, une seule similitude se dessine entre les propos des adolescents et un expert en sécurité routière. Elle fait référence à l'inexpérience comme facteur contributif aux accidents de la route. Plusieurs études ont relaté l'inexpérience des jeunes conducteurs. Toutes confirment que les jeunes conducteurs sont plus à risque d'être impliqué dans un accident de la route parce qu'ils ont peu d'expérience (Arnett, Irwin et Halpern-Felsher 2002; Juarez, Schlundt,

Goldzweig et Stinson, 2006). L'inexpérience de conduite est décrite comme un manque d'habiletés et de capacités (aptitudes) essentiel à la conduite (Mayhew, Simpson et Robinson, 2002; Bingham et Shope, 2005).

Les adolescents s'expriment plutôt sur l'influence des pairs, l'importance de la ceinture de sécurité et la pensée magique. Selon Mackay (1997), le non-port de la ceinture de sécurité est un facteur de risque important pour les occupants d'un véhicule. Les experts rencontrés ont par ailleurs abordé d'autres points comme la tâche de conduire, la différence entre les adolescents eux-mêmes dans les sous-groupes, la prise du risque, la recherche de sensations fortes et le besoin d'affirmation et d'expression.

Similitude	- L'inexpérience est un facteur contributif aux accidents de la route
Différence	<ul style="list-style-type: none"> - L'influence des pairs - L'importance de la ceinture de sécurité - La pensée magique - La tâche de conduire - La différence entre les adolescents eux-mêmes dans les sous-groupes - La prise du risque - La recherche de sensations fortes - Le besoin d'affirmation et d'expression.

5.2 LIMITES DE L'ÉTUDE

La principale limite de cette étude est la petite taille de l'échantillon des adolescents. Par contre, dans un contexte où la population est plutôt homogène, un échantillon de taille réduite peut être suffisant pour répondre au but de l'étude (Fortin, Côté et Filion 2006). Il s'agit d'une première étude sur le sujet réalisée en contexte d'études de maîtrise, les résultats permettent d'orienter des recherches futures.

De plus, le groupe de discussion avec les adolescents a été particulièrement difficile à mener, à certains moments il a été impossible d'obtenir des informations de la part de certains participants malgré l'utilisation de techniques de communication variées. Certains adolescents verbalisaient beaucoup sans laisser parler les plus timides. Il aurait peut-être été pertinent de faire un deuxième groupe de discussion avec les mêmes adolescents, parce qu'ils auraient été plus à l'aise dans la dynamique de groupe pour répondre aux questions. Cela aurait permis de pousser davantage leur réflexion et par conséquent d'augmenter la richesse des données. De plus, il aurait été tout aussi pertinent de faire un deuxième groupe de discussion avec d'autres adolescents, afin de vérifier les similitudes et les différences entre les deux groupes d'adolescents. Le choix des experts peut aussi être une limite, car même s'ils ont offert des informations riches et diversifiées peut-être que les récits d'autres experts auraient permis d'obtenir d'autres informations pertinentes.

Bien qu'ils aient été choisis pour leur expertise spécifique et leur implication en sécurité routière, le petit nombre d'experts rencontrés (3) est aussi une autre limite de cette étude.

En outre, il aurait été pertinent d'inclure un groupe de parents, puisque leur implication dans la prévention des accidents de la route chez les adolescents est ressortie, autant chez les adolescents, les experts en sécurité routière que dans les articles scientifiques. Cela aurait permis de connaître leurs perceptions sur la sécurité routière, mais aussi leur implication auprès de l'apprentissage et le soutien à la conduite de leur adolescent.

Toutefois, les résultats, malgré leurs limites, seront utiles au développement et au changement de certaines pratiques en conduite automobile.

5.3 RECOMMANDATIONS

Les *verbatim* des entrevues réalisées avec les adolescents et les experts en sécurité routière sont riches en informations et en conseils. C'est à partir de ces éléments que les recommandations sont proposées.

5.3.1 Recommandations pour la promotion et la prévention

D'abord, il convient de mentionner que les résultats de cette recherche se doivent d'être connus, non seulement pour les décideurs de programme en prévention des accidents de la route, mais aussi pour toutes les personnes travaillant, de près ou de loin, en prévention des traumatismes. De plus, il apparaît essentiel que les infirmières connaissent les résultats de cette recherche. Le secteur de la santé n'est qu'un des nombreux secteurs concernés par la sécurité routière. Les intervenants doivent donc s'investir pleinement dans les activités de prévention des accidents de la circulation (Peden *et al.*, 2004).

L'avancement des connaissances au plan de la prévention des accidents de la route chez les adolescents est important, puisque ces accidents demeurent, malgré tous les efforts consentis, un problème endémique majeur au Québec. Bien que l'infirmière soit le seul professionnel de la santé qui suit le patient dans l'ensemble de son processus de guérison, force est de constater qu'elle est généralement absente en prévention des accidents de la route. En effet, c'est l'infirmière qui accueille le patient polytraumatisé à

l'urgence. Elle intervient aussi à la salle d'opération et à l'unité des soins intensifs. C'est également, l'infirmière à l'unité de traumatologie qui fait la surveillance clinique, l'évaluation des besoins et la planification des soins. Elle le suivra jusqu'à l'unité de réadaptation et dans la plupart des cas lors d'un suivi externe. Toutefois, lorsqu'il s'agit de travailler à prévenir les accidents de la route chez les adolescents, l'infirmière demeure absente des tables de concertation et des organismes ou associations de prévention en sécurité routière. Or, afin d'optimiser les ressources, l'infirmière en milieu scolaire pourrait être impliquée à ces différentes instances, au même titre que les policiers et les ambulanciers.

Les interventions relatives à la promotion et à la prévention de la santé sont une des composantes professionnelles du rôle de l'infirmière. Une meilleure connaissance du sujet devrait permettre à l'infirmière de mieux comprendre l'adolescent et, par le fait même, d'adapter ses approches préventives et son enseignement. De plus, les résultats de cette étude pourraient aider à améliorer la prévention et la sensibilisation de la population adolescente et de la population en général, à mettre sur pied des programmes plus efficaces, à avoir une meilleure organisation des soins, à limiter le nombre d'accidents, à limiter les admissions dans les hôpitaux et les séquelles chez les personnes accidentées.

5.3.2 Recommandations pour la recherche

Cette étude apparaît comme le point de départ de recherches futures. Suite à cette première exploration des perceptions des adolescents et du point de vue des experts interrogés, il conviendrait de co-développer avec des adolescents, dans une recherche future, un programme de prévention en sécurité routière qui serait mieux adapté à cette

clientèle et d'en évaluer l'efficacité auprès. Celui-ci devrait se concentrer sur le développement de mesures préventives concrètes en sécurité routière, serait basé sur un développement multidisciplinaire (experts de différentes disciplines et adolescents) et sur des données probantes disponibles. La consultation des adolescents dans les mesures préventives est une façon de faire jusqu'à présent peu conventionnelle, mais très innovatrice. Leur implication devrait faire en sorte que les mesures préventives soient mieux adaptées.

CONCLUSION

Cette étude, appuyée par le modèle de Green et Kreuter (2005), a permis une meilleure compréhension des perceptions des adolescents et des experts en sécurité routière face à la prévention des accidents de la route chez les adolescents. Les perceptions des adolescents ont également été mises en relation avec celles des experts en sécurité routière.

Connaître les perceptions des adolescents sur la prévention faite en sécurité routière permettra de mieux cibler les interventions et obtenir une meilleure adhésion. L'accident de la route n'est pas un acte de Dieu, il est donc possible de le prévenir et, par le fait même, de réduire les traumatismes routiers chez les adolescents.

En outre, cette étude permettra d'élargir et d'exploiter le rôle précieux de l'infirmière et fournira aux décideurs de programmes de prévention ou aux personnes agissant de près ou de loin auprès de cette clientèle, des pistes de recherches et d'actions pour de futures interventions prometteuses en prévention des accidents de la route chez les adolescents pour réduire le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs.

Certaines pistes d'action sont des avenues prometteuses en prévention des accidents de la route chez les adolescents, comme par exemple les facteurs reliés à la prise de risque accrue à l'adolescence, le développement de nouvelles mesures préventives comme apporter des modifications aux cours de conduite, la surveillance policière accrue, l'implication des adolescents dans les mesures préventives et l'augmentation de facteurs favorisant l'adoption de bons comportements routiers comme l'implication et le soutien des parents et du milieu scolaire.

RÉFÉRENCES

- Arnett, J.J., Irwin, C.E. et Halpern-Felsher, B.L. (2002). « Developmental sources of crash risk in young drivers ». *Injury Prevention*, 8, 17-23.
- Assailly, J-P. (1997). *Les jeunes et le risque*. Paris : Vigot.
- Association Prévention routière et la Fédération française des Sociétés d'Assurance par le CREDOC (2008). *Les enseignants et l'éducation routière, comment les impliquer davantage ?*
- Anzieu D. et Martin, J.Y. (1986). « La dynamique des groupes restreints ». *Le Psychologue*. Paris : PUF.
- Bachelor, A. et Joshi, P. (1986). *La méthode phénoménologique de recherche en psychologie*. Québec : Presses de l'Université Laval, 123 p.
- Begg, D. et Stephenson, S. (2003). « Graduated driver licensing : the New Zealand experience ». *Journal of Safety Research*, 34, 99-105. Récupéré le 2 février 2007 de :www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Berg, H.Y. (2006). « Reducing crashes and injuries among young drivers: what kind of prevention should we be focusing on ? ». *Injury Prevention*, 12, 15-18.
- Bingham, C.R. et Shope, J.T. (2005). *Adolescent predictors of traffic crash patterns from licensure into early young adulthood*. University of Michigan Transportation Research Institute.
- Chamberland, G., Lavoie, L. et Marquis, D. (2003). *20 formules pédagogiques*. Ste-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Chauffaut, D., David, É. et Olm, C. (2005). *L'éducation au risque routier*.
- Chen, I.G. *et al.* (2005). « Teen drivers and the risk of injury to child passengers in motor vehicle crashes ». *Injury Prevention*, 11, 12-17.

- Coslin, P.G. (2003). *Les conduites à risque à l'adolescence*. Paris : Armand Colin.
- Cox, B.S., Cox, D.J. et Tuite, M. (2001). « Driving difficulties among male adolescents ». *Journal of Adolescents Health*, 29, 312-313.
- Creswell, J.W. (2003). *Research design : Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (2^e éd.). Thousand Oaks, CA : Sage Publications.
- Crotty, M. (1998). *The Foundations of Social Research: Meaning and Perspective in the Research Process*. Thousand Oaks, CA : Sages Publications.
- Drapeau, M. (2004). *Les critères de scientificité en recherche qualitative*. Société française de psychologie. Éditions scientifiques et médicales Elsevier SAS. Récupéré le 20 novembre 2009 de : www.sciencedirect.com.
- Dunbar, G., Hill, R. et Lewis, V. (2001). « Children's attentional skills and road behavior ». *Journal of Experimental Psychology Applied*, 7, 227-234.
- Duperrex, O., Bunn, F. et Roberts, I. (2002). « Safety education of pedestrians for injury prevention : A systematic review of randomised controlled trials ». *British Medical Journal*, 324, 1129. www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Elder, R.W. *et al.* (n.d.). « Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes: a systematic review ». *American Journal of Preventive Medicine*, sous presse. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- European Transport Safety Council. (1996). *Low Cost Road and Traffic Engineering Measures for Casualty Reduction*.
- Fortin, M-F., Côté, J. et Fillion, F. (2006). *Fondements et étapes du processus de recherche*. Montréal : Chenelière Éducation.

- Factor, R., Mahalel, D. et Yair, G. (2007). « The social accident : A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents ». *Accident Analysis & Prevention*, 39, 914-921.
- Galambos, N.L. et Tilton-Weaver, L.C. (1998). « Comportements à risque multiple chez les adolescents et les jeunes adultes ». *Statistique Canada; rapport sur la santé*, 10(2).
- Giedd, J. (2004). « Structural magnetic resonance imaging of the adolescent brain ». *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1021, 77-85.
- Green, L.W. et Kreuter, M.W. (2005). *Health Program Planning : An Educational and Ecological Approach*. Boston : McGraw-Hill.
- Guba, E.G. et Lincoln, Y.S. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Beverly Hills, CA : Sage Publications.
- Guba, E.G. et Lincoln, Y.S. (1989). *Fourth Generation Evaluation*. Newbury Park, CA : Sage publications.
- Hundeloh, H. et Hess, B. (2003). « Promoting safety a component in health promotion in primary and secondary schools ». *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 165-171.
- Johnston, I. (1992). « Traffic safety education : Panacea, prophylactic or placebo ? ». *World Journal of Surgery*, 16, 374-376. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Juarez, P., Schlundt, D.G., Goldzweig, I. et Stinson, N. (2006). « A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth ». *Injury Prevention*, 12, 49-55.
- Ker, K. *et al.* (2003). « Post-license driver education for the prevention of road traffic crashes ». *Cochrane Database of Systematic Reviews*, (3), CD003734. Récupéré le 2

février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.

Krueger, K. A. (1994). *Focus Groups. A practical Guide for Applied Research*. Thousand Oak : Sage Publications.

Lam, L.T. (2002). « Distractions and the risk of car crash injury ». *Journal of Safety Research*, 33(3), 411-419.

Lam, L.T. (2003a). « Factors associated with young drivers' car crash injury : Comparisons among learner, provisional, and full licenses ». *Accident Analysis and Prevention*, 35, 913-920.

Lam, L.T. (2003b). « Factors associated with fatal and injurious car crash among learner drivers in New South Wales, Australia ». *Accident Analysis and Prevention*, 35(3), 333-340.

Lam, L.T. (2003c). « Passenger carriage and car crash injury : A comparison between younger and older drivers ». *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 861-867.

Lavallière, M., Teasdale, N., Prel, F., Moszkowicz, T. et Laurendeau, D. (2009). *Outil d'apprentissage destiné aux jeunes conducteurs. Réseau francophone international en promotion de la sécurité*. Présentation au 8^e Séminaire francophone international en promotion de la sécurité et en prévention des traumatismes.

Lee, J.D. (2007). « Technology and teen drivers ». *Journal of Safety Research*, 38, 203-213.

Le Quéau, P. et Olm, C. (1999). « Accident de la route : une minorité de jeunes prend tous les risques ». *Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des conditions de Vie* (138). Récupéré le 21 février 2008 de : www.credoc.fr/pdf/4p/138.pdf.

Lévêque, B. (2000). « Les accidents de la circulation chez les adolescents: un risque croissant pour leur santé ». *Archives pédiatriques*, 8, 245-247.

- Lewis, I.M., Watson, B., White, K.M. et Tay, R. (2007). « Promoting public health messages : Should we move beyond fear-evoking appeals in road safety ? ». *Qualitative Health Research*, 17(1), 61-74.
- Litman, T. (2003). *If Health Matters : Integrating Public Health Objectives in Transportation Planning*. Victoria, CB : Victoria Transport Policy Institute www.vtpi.org/health.pdf, consulté le 4 décembre 2003.
- Loiselle, C.G., Profetto-McGrath, J., Polit, D.F. et Beck, C.T. (2004). *Canadian Essentials of Nursing Research*. Philadelphia, London : Lippincott Williams & Wilkins.
- Mackay, M. (1997). « The use of seat belts: some behavioral considerations ». *Proceeding of the Risk-Taking Behavior and Traffic Safety Symposium*, Washington DC : National Highway Traffic Safety Administration, 1-14.
- Maupin, J.E., Schlundt, D., Warren, R., Miller, S., Goldzweig, I. et Warren, H. (2004). « Reducing unintentional injuries on the nation's highways : Research and program policy to increase seat belt use ». *Journal of Health Care for the Poor and Underserved*, 15, 4-17.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Robinson, A. (2002). « The safety value of driver education and training ». *Injury Prevention*, 8, 3-8.
- McKenna F.P. et J.L. (1994). *Developments in Hazard Perception. Final Report*. London : Department for Transport.
- Merton, R.K., Fiske, M. et Kendall, P.L. (1990). *The Focused Interview : A Manual of Problems and Procedures* (2^e éd.). New York : The Free Press.
- Ministère des Transports du Québec (2001). *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005*, volet routier, Québec.
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (2003). *Programme national de santé publique du Québec 2003-2012*.

- Mucchielli, A. (1996) *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin.
- Musselwhite, C. (2006). « Attitudes towards vehicle driving behavior : Categorizing and contextualizing risk ». *Accident Analysis and Prevention*, 38, 324-334.
- Mutuelles du Mans Assurance (2004). *Les jeunes et la prévention routière*.
- Neuman, W. (2000). *Social Research Methods : Qualitative and Quantitative Approaches*. Needham Heights : Allyn & Bacon.
- Olds, S.W. et Papila, D.E. (2000). *Le développement de la personne* (5^e éd.). Adaptation sous la direction de C. Ledoux. Québec : Éditions Études Vivantes.
- O'Neill, B. *et al.* (2002). « The World Bank's global road safety and partnership ». *Traffic Injury Prevention*, 3, 190-194. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (2006). *Young Drivers : The Road Safety*. Paris.
- Padlo, P., Aultman-Hall, L. et Stamatiadis, N. (2006). « Passengers and other factors affecting the safety of young and older drivers ». *Transportation Research Records*, 1937, 7-13.
- Paquette, M. (2007). *Comportements en simulation de conduite automobile et évolution des attitudes des jeunes hommes avant et après l'obtention d'un permis de conduire*. Thèse de doctorat. Montréal : Université de Montréal.
- Parker, D. *et al.* (1992). « Determinants of intention to commit driving violations ». *Accident Analysis and Prevention*, 24, 117-131.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research & Evaluation Methods* (3^e éd.). Thousand Oaks : Sage Publications.

- Peden, M., Oyegbite, K., Ozanne-Smith, J., Hyder, A.A., Branche, C., Fazlur Rahman, A.K.M., Rivara, F. et Bartolomeos, K. (2008). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*. Organisation mondiale de la santé.
- Peden, M., Scurfield, R., Hyder, A.A., Sleet, D., Jarawen, E., Mohan, D. et Mathers, C. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes routiers dus aux accidents de la circulation*. Organisation mondiale de la santé. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Poupart, J., Deslauriers, J.P., Groulx, L.H., Laperrière, A., Mayer, R. et Pirès, A. (1997). *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Boucherville : Gaëtan Morin.
- Reason, P. (1994). « Three approaches to participative inquiry ». Dans Y.S. Lincoln et N.K. Denzin (dir.). CA : Sage.
- Renaud, L. et Gomez Zamudio, M. (1999). *Planifier pour mieux agir* (2^e éd.). Québec : RÉFIPS.
- Rosenberg, M.L., McIntyre, M.H. et Sloan, R. (2004). « Traffic safety column, global road safety ». *Injury Control and Safety Promotion*, 11(2), 141-143.
- Sagberg, F. et Bjornskau, T. (2006). « Hazard perception and driving experience among novice drivers ». *Accident Analysis and Prevention*, 38, 407-414.
- Schwandt, T.A. (2001). *Dictionary of Qualitative Inquiry* (2^e éd). Thousand Oaks, CA : Sage Publications.
- Senserrick, T.M. (2006). « Reducing young driver road trauma : Guidance and optimism for the future ». *Injury Prevention*, 12, 56-60.
- Shope, J.T. (2006). « Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes ». *Injury Prevention*, 12,9-14.

- Shope, J.T. et Molnar, L.J. (2003). « Graduated driver licensing in the United States: Evaluation results from the early programs ». *Journal of Safety Research*, 34, 63-69. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Simons-Morton, B.G., Hartos, J.L., Leaf, W.A. et Beck, K.H. (2002). « Promoting parental management of teen driving ». *Injury Prevention*, 8, 24-31.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2005). *Bilan routier 2005*. Québec: SAAQ.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2007). *Bilan routier 2007*. Québec : SAAQ.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2008a). *Bilan routier en Montérégie 2008*. Québec: SAAQ. Récupéré le 1^{er} juin 2009 de : www.saaq.qc.ca/prevention/bilan_routier_2008/communiqués_regionaux.php.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2008b). *Sécurité routière*. Québec : SAAQ. Récupéré le 1^{er} juin 2009 de : www.saaq.qc.ca/prevention/index.php.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2009a). *Bilan routier 2008*. Québec : SAAQ. Récupéré le 1^{er} juin 2009 de : www.saaq.qc.ca/documents/documents_pdf/prevention/bilan_routier_2008.php.
- Société de l'Assurance Automobile du Québec (2009b). *Présentation au 8^e Séminaire francophone international en promotion de la sécurité et en prévention des traumatismes*. Québec : SAAQ.
- Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A-M. et Eadie, D. (2005). « Development and evaluation of a mass media theory of planned behavior intervention to reduce speeding ». *Health Education Research, Theory & Practice*, 20(1), 36-50.
- St-Mars, T. (2006). « Understanding graduated drivers licensing ». *Injury Prevention*, 33(1), 63-64.

- Table québécoise de la sécurité routière (2007). *Pour améliorer le bilan routier*. Premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière.
- Tay, R. (2005). « The effectiveness of enforcement and publicity campaigns on serious crashes involving young male drivers : Are drink driving and speeding similar ? ». *Accident Analysis & Prevention*, 37, 922-929.
- Tingvall, C., The Zero Vision. In: Van Holst, H., Nygren, A. et Thord, R (dir.) (1995). *Transportation, Traffic Safety and Health : The New Mobility*. Actes de la 1^{ère} Conférence internationale, Göteborg (Suède). Berlin (Allemagne), Springer-Verlag. 35-57.
- Tochon, F.V. (1996). « Rappel stimulé, objectivation clinique, réflexion partagée. Fondements méthodologiques et applications pratiques de la rétroaction vidéo en recherche et en formation ». *Revue des sciences de l'éducation*, 22(3), 467-502.
- Trinca, G.W. et al. (1988). *Reducing Traffic Injury : The Global Challenge*. Melbourne (Australie) : Royal Australasian College of Surgeons. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Vézina, L. (2007). *Portrait de la sécurité routière au Québec*. Récupéré le 2 février 2007 de : http://www.aqtr.qc.ca/documents/21_22_nov2007/LyneVezina.pdf
- Waller, P. (2003). « The genesis of GDL ». *Journal of Safety Research*, 34, 17-23. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Waylen, A. et McKenna, F. (2002). *Cradle Attitudes : Grave Consequences. The Development of Gender Differences in Risky Attitudes and Behaviour in Road Use*. Basingstoke : AA Foundation for Road Safety Research.
- Williams, A.F. (2001). *Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research*. Arlington, VA : Insurance Institute for Highway Safety.

- Williams, A.F. (2003a). « An assessment of graduated licensing legislation ». Proceedings of the 47th Association for the advancement of Automotive Medicine (AAAM) Conference, Lisbon, Portugal, 22-24 septembre 2003. Washington, DC, Association for the Advancement of Automotive Medicine, 533-535. Récupéré le 2 février 2007 de : www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/fr/index.html.
- Williams, A.F. (2003b). « Teenage drivers: patterns of risk ». *Journal of Safety Research*, 34, 5-15.
- Williams, A.F. (2006). « Young driver risk factors : Successful and unsuccessful for dealing with them and an agenda for the future ». *Injury Prevention*, 12, 4-8.
- Zara, S. *et al.* (2001). « Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats ». *American Journal of Preventive Medicine*, 21, 31-43.

APPENDICE A

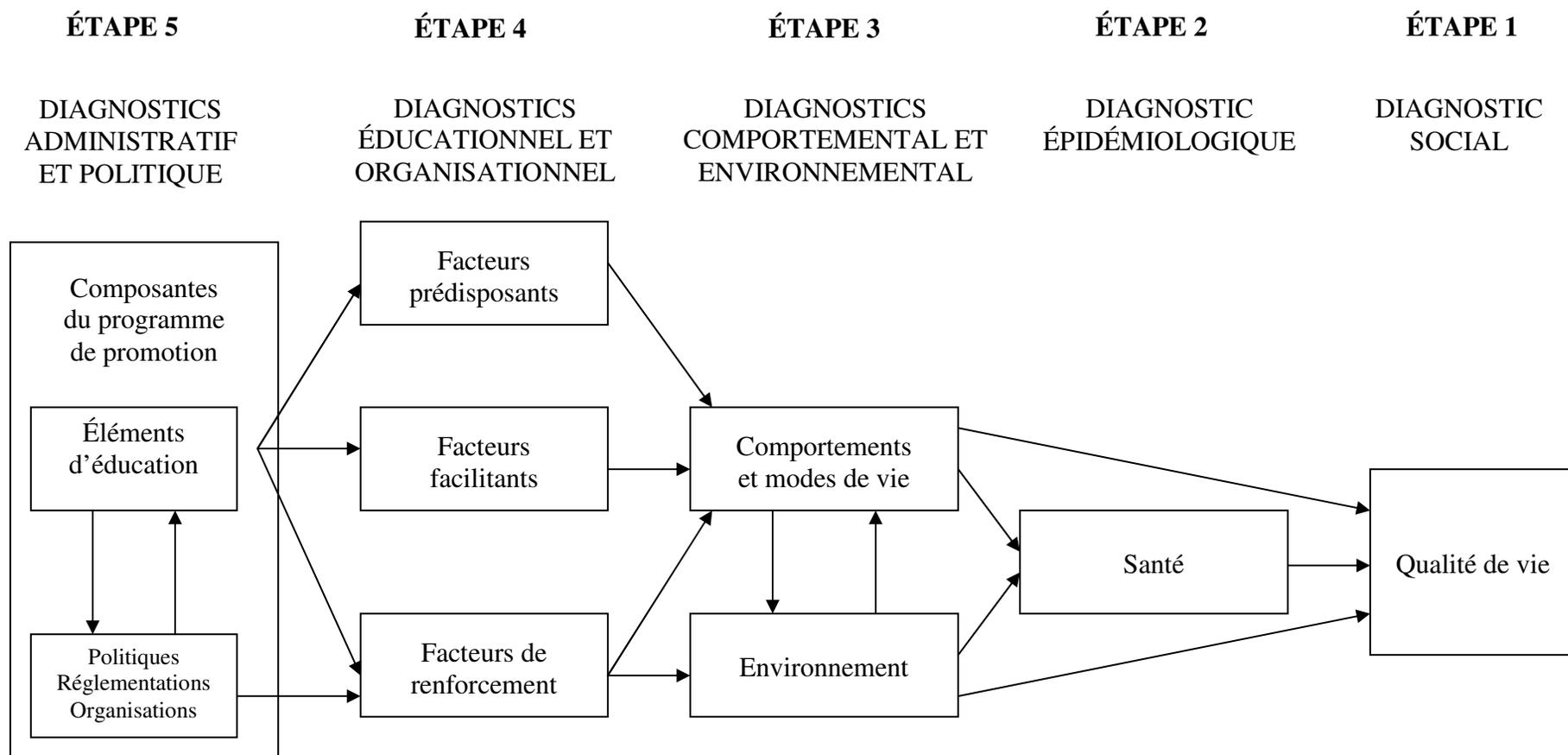
**LES NOUVELLES MESURES PRÉVUES AU CODE
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

<p>1. La suspension immédiate du droit de conduire passe de 15 à 30 jours à la suite d'une interception pour alcool au volant ou pour refus d'obtempérer à l'ordre de fournir un échantillon d'haleine ou de sang, qu'il s'agisse d'une personne soumise à la règle du zéro alcool ou d'une personne ayant dépassé la limite de 80 mg par 100 ml de sang.</p>
<p>2. La suspension immédiate du droit de conduire passe de 30 à 90 jours lorsqu'une personne a déjà été déclarée coupable, au cours des 10 dernières années :</p> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'avoir commis une infraction criminelle liée à la conduite d'un véhicule <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de ne pas respecter la règle du zéro alcool, ce qui avait entraîné la suspension de son permis. Une demande de révision de la suspension de 90 jours peut être faite à la SAAQ par une personne dont le permis a été aussi suspendu.
<p>3. Dès une première condamnation pour conduite avec les facultés affaiblies, évaluation sommaire obligatoire du comportement du conducteur dans un centre spécialisé pour personnes alcooliques et autres toxicomanes afin de déterminer si ses habitudes de consommation d'alcool ne compromettent pas la conduite sécuritaire d'un véhicule. Si l'évaluation est défavorable, cette personne devra se soumettre à une évaluation complète.</p>
<p>4. Un récidiviste ou une personne dont l'évaluation sommaire est défavorable ne pourra obtenir de nouveau un permis à moins de satisfaire aux deux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'évaluation complète devra démontrer clairement que ses habitudes de consommation d'alcool ne compromettent pas la conduite sécuritaire d'un véhicule ▪ son véhicule devra obligatoirement être muni d'un dispositif détecteur d'alcool pour 1 an s'il s'agit d'une première condamnation en matière criminelle liée à l'alcool, 2 ans pour une deuxième condamnation et 3 ans pour une troisième condamnation et plus.
<p>5. Pour déterminer s'il y a récidive, la période de référence est maintenant de 10 ans (auparavant elle était de 5 ans).</p>
<p>6. Le permis est maintenant révoqué pour 3 ans (au lieu de 2 ans) lors d'une 2^e condamnation au Code criminel liée à la conduite d'un véhicule routier, et pour 5 ans (au lieu de 3 ans) lors d'une 3^e condamnation et plus.</p>

APPENDICE B

MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE/PROCEED*

MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE PROCEED*



ÉTAPE 6

MISE EN ŒUVRE

ÉTAPE 7

ÉVALUATION DU PROCESSUS

ÉTAPE 8

ÉVALUATION DES RÉSULTATS

ÉTAPE 9

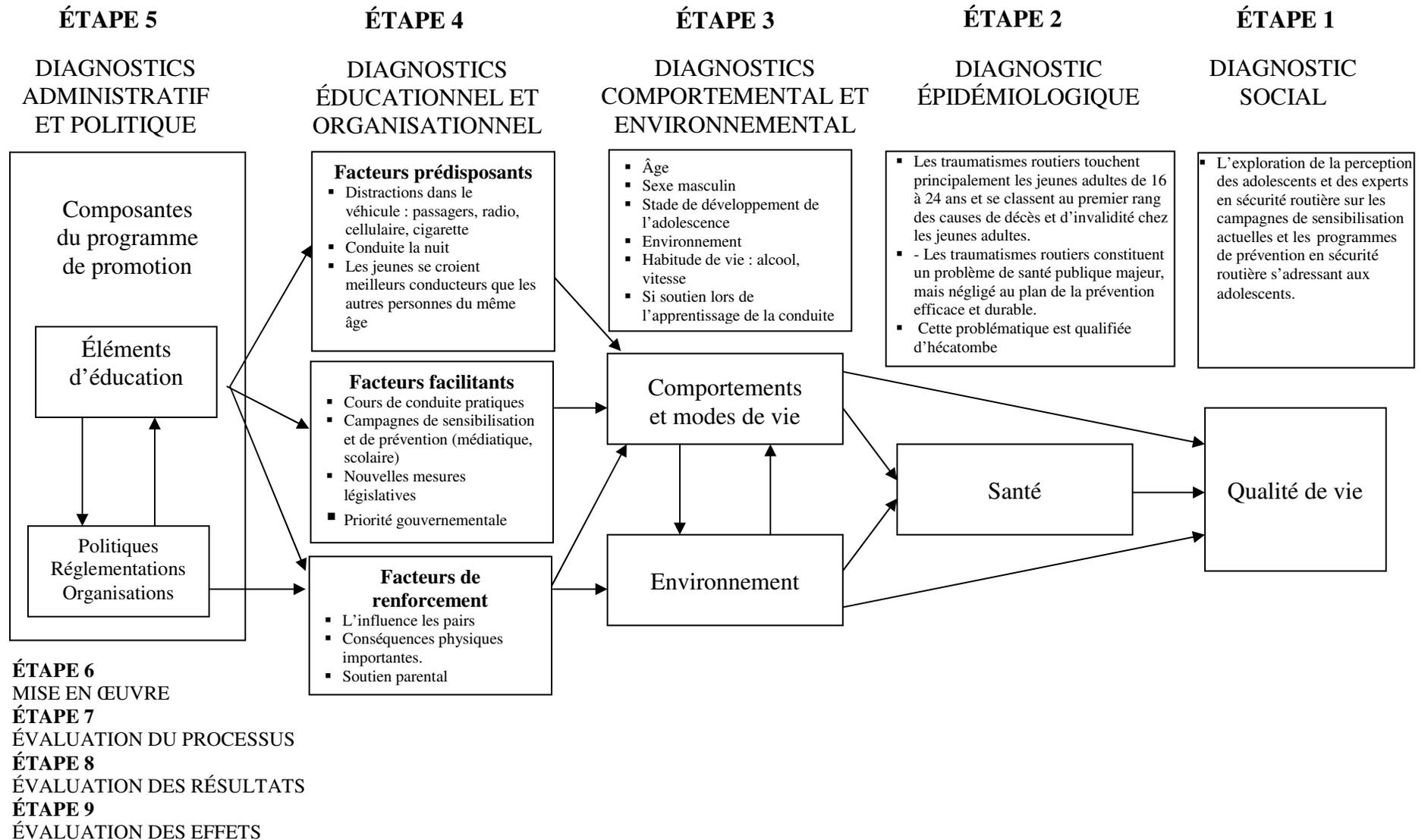
ÉVALUATION DES EFFETS

APPENDICE C

MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE/PROCEED*

Adapté à l'étude

MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE PROCEED* (adapté à la recherche)



APPENDICE D

GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES ADOLESCENTS

Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

Guide d'entretien pour le groupe de discussion s'adressant aux adolescents

- S'assurer de la disponibilité des adolescents pour la durée de l'entretien (environ 2 heures)
- Lire, remplir et signer le formulaire de consentement
- Lire et remplir le questionnaire des données sociodémographiques
- Présenter la façon de procéder

Mise en contexte

Nous nous intéressons à la façon dont tu perçois la prévention qui est faite actuellement aux adolescents en sécurité routière, notamment en ce qui concerne les publicités, campagnes de sensibilisation actuelles et sur les programmes de prévention.

Ouverture (2 min.)

- J'aimerais débiter par un tour de table afin que chacun dise pourquoi il a décidé de participer à l'étude.
- Pouvez-vous nous décrire qu'est-ce que vous connaissez de la prévention des accidents de la route chez les adolescents ?

Transition (10 min.)

- Racontez-moi qu'est-ce qui vous préoccupe dans les accidents d'automobile chez les adolescents ?
- De quelles façons les adolescents sont plus vulnérables aux accidents de la route ?
- Est-ce que vous vous sentez concerné par le phénomène de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route ?
- J'aimerais que vous me parliez de ce que vous connaissez sur la prévention en sécurité routière auprès des adolescents ?

La prévention

- Selon vous quelles sont les méthodes de prévention les plus efficaces auprès des adolescents ?

Prévention (publicités et campagnes de sensibilisation (40 min.))

- De quelles façons reçois-tu le plus de prévention en sécurité routière ?
- Que pensez-vous de la publicité faite dans les médias sur la prévention des accidents de la route auprès des adolescents ?
- Quelles sont les méthodes de prévention qui fonctionnent le plus d'après toi auprès des adolescents ?
- Est-ce que tu crois que ces méthodes de préventions sont efficaces ? Sinon quelle serait la meilleure façon de la transmettre et quel serait le contenu ?
- En quoi pensez-vous qu'elles peuvent faciliter ou contraindre l'efficacité de l'intervention ?
- Vous sentez-vous interpellés par les publicités ? Si oui pourquoi ?
- Selon vous qu'est-ce qu'une bonne publicité, de quoi faudrait-il parler pour influencer le comportement des conducteurs adolescents ?
- Est-ce que tu crois qu'elles sont efficaces auprès des adolescents et qu'elles peuvent diminuer le nombre d'accidents sur les routes ? (point positif et point à changer)
- Que penses-tu des campagnes de sensibilisation et de prévention faite en prévention des accidents de la route auprès des adolescents ?
- Est-ce que tu te sens concerné par les campagnes de sensibilisation et de prévention? Si oui pourquoi ?
- Quels sont les impacts des campagnes de sensibilisation sur les comportements routiers des adolescents ?

- De votre point de vue par quel moyen de communication il serait le plus efficace pour la prévention des accidents de la route auprès des adolescents ?
 - à la télévision
 - sur internet
 - à l'école
 - éducation par les parents
 - ou autre endroit

- Selon vous, quelles sont les façons les plus efficaces pour transmettre le message de prévention auprès des adolescents ?

- Par quel moyen les adolescents accrocheraient davantage à la prévention en sécurité routière ?

- Que pensez-vous de la prévention en milieu scolaire ?

Les comportements (40 min.)

- Selon vous quels sont les facteurs prédisposants (les connaissances, les croyances, les attitudes et les capacités) à l'adoption de bons comportements routiers chez les adolescents ?

- Selon vous quels sont les facteurs facilitants (disponibilité des ressources, accessibilité des ressources, les lois et les priorités gouvernementales, avoir de meilleures habiletés) à l'adoption de bons comportements routiers chez les adolescents ?

- Selon vous quels sont les facteurs de renforcement (le soutien social, l'influence des pairs, les conseils des professionnels de la santé et les conséquences physiques) à l'adoption de bons comportements routiers chez les adolescents ?

- Selon vous quels sont les facteurs contraignants à l'adoption de bons comportements routiers chez les adolescents ?

- Selon vous quels sont les facteurs de renforcement (disponibilité des ressources, accessibilité des ressources, les lois et les priorités gouvernementales, avoir de meilleures habiletés) à l'adoption de bons comportements routiers chez les adolescents ?
- Qu'est-ce qui pourrait vous motiver à adopter des comportements de conduite automobile sécuritaire ?
- Est-ce que vous pensez que la prévention des accidents de la route amène une *prise de conscience* sur le phénomène de la surreprésentation des adolescents dans les accidents de la route ?
- Que recommanderiez-vous à un ami qui commence à conduire ?

Les émotions (15 min.)

- Comment vous vous sentiriez si un de vos amis ou un membre de votre famille subissait un accident de la route ?
- Comment pensez-vous que vos parents réagiraient-ils si vous êtes victime d'un accident de la route ?
- De votre point de vue pourrions-nous faire d'autres efforts pour prévenir les accidents de la route, éviter les blessés et éviter les accidents ?
- Quels sont les facteurs facilitants et les facteurs contraignants dans l'élaboration de nouvelles mesures préventives en sécurité routière chez les adolescents?

Conclusion (13 min.)

- Avez-vous autre chose à ajouter dont nous n'avons pas eu l'occasion de discuter ?

APPENDICE E

**GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES EXPERTS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

Guide d'entretien s'adressant aux experts en sécurité routière

- S'assurer de la disponibilité des professionnels en sécurité routière pour la durée de l'entretien (environ 90 minutes)
- Lire, remplir et signer le formulaire de consentement
- Lire et remplir le questionnaire des données sociodémographiques

Mise en contexte

Nous nous intéressons à votre expérience comme professionnels en sécurité routière auprès des adolescents. Nous aimerions connaître vos perceptions sur la prévention faite actuellement auprès des adolescents en sécurité routière, notamment en ce qui concerne les publicités, les campagnes de sensibilisation actuelles et sur les programmes de prévention.

Ouverture (2 min.)

- **Pouvez-vous me décrire qu'est-ce que c'est la prévention des accidents de la route au niveau des ados en quoi cela est différent des adultes ?**
 - Est-ce qu'on s'attaque au même problème, au même facteur de risque ?
 - Ça fait partie en fait du stade de développement de l'adolescence ?

Transition (10 min.)

- **Qu'est-ce qui vous a amené à vous intéresser à la prévention des accidents de la route chez les adolescents ?**
- Quelle est votre formation académique ?
- Quel était votre sujet de thèse ?

La prévention (5 min.)

- **Quelles sont les méthodes de prévention qui sont les plus efficaces auprès des adolescents ?**

(40 min.) Prévention (publicités et campagnes de sensibilisation)

- **Que pensez-vous de la publicité faite dans les médias sur la prévention des accidents de la route auprès des adolescents est-elle efficace ?**
- Qu'est-ce que vous pensez de la publicité que l'on voit à la télévision ?
- En quoi les adolescents peuvent-ils se sentir concernés par les publicités ?
- Selon vous qu'est-ce qu'une bonne publicité, de quoi faudrait-il parler pour influencer le comportement des conducteurs adolescents ?
- Si je demandais à des adolescents qu'est-ce qu'il faudrait pour influencer leurs comportements de conduites que me répondraient-ils ?
- Pour quelles raisons un adolescent se sentirait davantage concerné par la prévention en sécurité routière plutôt qu'un autre adolescent ?
- **De votre point de vue par quel moyen de communication il serait le plus efficace pour la prévention des accidents de la route auprès des adolescents ?**
 - à la télévision
 - sur internet
 - à l'école
 - éducation par les parents
 - ou autre endroit
- Selon vous par quel moyen les adolescents accrocheraient davantage à la prévention en sécurité routière ?

- **Qu'est-ce que vous pensez de la peur et des émotions qui sont utilisées dans les publicités ? Est-ce que ce sont de bonnes méthodes ?**
- **Ce qui ressortait hier de la collecte des données, les jeunes qui avaient vécu quelques choses soit un proche, un ami, une cousine étaient beaucoup plus volubiles au groupe de focalisation que les autres qui n'avaient rien vécu.**
- **Qu'est-ce que vous pensez du permis de conduire à 16 ans au Québec ? Et 18 ans ?**
- **Qu'est-ce que vous pensez de l'Ontario avec le programme PARTY, la conduite la nuit ?**
- **Dans le fond ceux qui se voient dans le futur font plus attention ???**
- **Dans le fond c'est un travail multidisciplinaire la prévention des accidents de la route ???**
- **Ce qui est intéressant c'est que la prévention c'est théorique dans le sens des études, mais c'est du concret sur le terrain c'est intéressant, c'est pas trop philosophique ????**

(20 min.) Les comportements

- **Qu'est-ce qui pourrait motiver ou aider un adolescent à adopter des comportements de conduite sécuritaire? Au point de vue des :**
 - **Connaissances**
 - **Croyances**
 - **Attitudes**
 - **Lois**
 - **Les ressources**

- Qu'est-ce qui peut rendre difficile l'adoption de bons comportements de conduite chez les adolescents ?
- De quelle façon les adolescents sont plus vulnérables aux accidents de la route ?
- Est-ce que les adolescents sont consultés pour l'élaboration des publicités et des programmes ?
- **Que recommanderiez-vous à un adolescent qui commence à conduire ?**
- Quand mes parents étaient jeunes, c'était cool de conduire avec une bière entre les deux jambes... **Qu'est-ce qui fait que ce n'est plus cool maintenant qu'est-ce qui a changé ?**
- **Est-ce que vous pensez que les parents ont beaucoup d'influence sur la conduite de leur jeune ?**
- **Que pensez-vous de la prévention en milieu scolaire?**

Les émotions (15 min.)

- Comment vous sentiriez vous si vous ou un membre de votre famille subissait un accident de la route ?
- Comment pensez-vous que les adolescents réagissent lorsqu'un de leurs amis est victime d'un accident de la route ?
- De votre point de vue pourrions-nous faire d'autres efforts pour prévenir les accidents de la route, éviter les blessés et éviter les accidents ?

Conclusion

- Avez-vous autre chose à ajouter dont nous n'avons pas eu l'occasion de discuter ?

APPENDICE F

**QUESTIONNAIRE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE
POUR LES ADOLESCENTS**

FICHE SOCIODÉMOGRAPHIQUE POUR LES ADOLESCENTS

Titre de l'étude : Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

Date : _____

Âge : _____

Sexe : Femme Homme

Possède un permis de conduire valide : Oui Non

Depuis combien de temps ? _____ mois

Je conduis ma propre voiture **Je conduis la voiture de mes parents**

Combien de fois par semaine utilises-tu la voiture ? _____

Pour quelles raisons utilises-tu la voiture ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Aller à l'école | <input type="checkbox"/> Faire du transport pour d'autres personnes |
| <input type="checkbox"/> Les loisirs/sports | <input type="checkbox"/> Aller travailler |
| <input type="checkbox"/> Aller à une fête | <input type="checkbox"/> Autres : _____ |

À quel moment utilises-tu le plus la voiture ? (semaine, fin de semaine, jour, soir ou nuit) :

Qui t'accompagne le plus souvent dans la voiture ?

- Tu es seul
- Avec tes parents
- Avec tes amis

Consommes-tu de l'alcool/des drogues à l'occasion ?

- Oui, toujours
- Oui, à l'occasion (combien de fois par semaine ? (_____))
- J'ai déjà essayé une fois et je n'ai jamais consommé par la suite
- Non, jamais

APPENDICE G

QUESTIONNAIRE SOCIODÉMOGRAPHIQUE POUR LES EXPERTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**FICHE SOCIODÉMOGRAPHIQUE POUR LES EXPERTS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Titre de l'étude : Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

Date : _____

Âge : _____

Sexe : Femme Homme

Scolarité (plus haut diplôme obtenu)

Universitaire 1^{er} cycle

Universitaire 2e cycle

Universitaire 3e cycle

Discipline professionnelle : _____

Titre d'emploi : _____

Lieu de travail : _____

Nombre d'années d'expérience professionnelle : _____

Nombre d'années d'expérience professionnelle avec la clientèle adolescente :

APPENDICE H

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

CERTIFICAT N°: #901

COMITÉ D'ÉTHIQUE DE LA RECHERCHE DES SCIENCES DE LA SANTÉ
- CÉRSS -

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

À l'attention de :

Madame Hélène Lefebvre
Professeure agrégée
Faculté des sciences infirmières
Pavillon M. d'Youville et L. Stewart
Bureau 3099

Le Comité d'éthique de la recherche des sciences de la santé de l'Université de Montréal a procédé à l'évaluation éthique du projet suivant :

Titre de l'étude : Explorer la perception des adolescents et des professionnels des campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents, afin de développer des pistes d'action en prévention des accidents de la route.

Nom du chercheur principal : Madame Hélène Lefebvre

Nom de l'étudiante-chercheure : Madame Marilène Coulombe

Le Comité d'éthique déclare le projet conforme aux normes déontologiques en vigueur à l'Université de Montréal.

Un certificat d'éthique est émis pour une durée d'une année dont les modalités d'applications sont les suivantes :

Date d'émission du certificat : 20 janvier 2009

Date de fin du certificat : 19 janvier 2010

À l'échéance du certificat d'éthique, un suivi déontologique sera effectué, conformément aux normes de fonctionnement du *Plan d'action ministériel en éthique de la recherche et en intégrité scientifique*.

Il est aussi à souligner que vous devrez faire part au CÉRSS de toute nouvelle information (changement dans les connaissances scientifiques...) ou observation (événement négatif...) ou de tout changement au protocole expérimental, qui pourrait modifier le fondement éthique sur lequel repose votre projet de recherche.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Date : 20 janvier 2009

Marie-France Daniel
Présidente
Comité d'éthique de la recherche des sciences de la santé
CEPSUM, 2100 Édouard-Montpetit, bureau 7211
Téléphone : (514) 343.5624
Télécopieur : (514) 343.2181

APPENDICE I

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT POUR LES ADOLESCENTS

(18 ans et -) ET LES PARENTS

Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

**FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT
POUR LES ADOLESCENTS (18 ans et -) ET LES PARENTS**

Objet : Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière afin de proposer des pistes d'action en prévention des accidents de la route chez les adolescents

Étudiante-chercheuse : Marilène Coulombe, inf., B.Sc., M.Sc. (c)
Étudiante à la maîtrise
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
Téléphone : (514)343-6111 poste 1-3382

Sous la responsabilité de la chercheuse : Hélène Lefebvre, inf., Ph.D. (éducation)
Professeure agrégée
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
2375, chemin de la Côte Ste-Catherine
Montréal (Québec) H3C 3J7
Téléphone: (514)343-6111 poste 1-3382

Dans le cadre d'un projet de recherche à la maîtrise, l'étudiante-chercheuse sollicite aujourd'hui votre participation à une étude visant à offrir une meilleure compréhension de prévention en sécurité routière faite actuellement auprès des adolescents.

INTRODUCTION

Les traumatismes routiers touchent principalement les adolescents âgés de 16 à 24 ans et se classent au premier rang des causes de décès et d'invalidité chez les jeunes adultes. Cette tranche d'âge représente un peu plus de 11 % du nombre total des conducteurs et sont responsables de 24 % des accidents avec dommages corporels. À l'échelle mondiale, les traumatismes routiers constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé au plan de la prévention efficace et durable. Cette problématique est qualifiée d'hécatombe. Les risques d'accident sont plus grands pour les conducteurs adolescents que pour tous les groupes d'âge comparables, les conducteurs âgés de 16 à 17 ans étant les plus exposés. L'Organisation mondiale de la santé, estime qu'un jeune est tué à toutes les 90 secondes dans un accident de la route. Malheureusement, le Canada et le Québec n'échappent pas à cette tendance. La Société de l'assurance automobile du Québec, développe depuis une quinzaine d'années des campagnes de prévention pour les jeunes conducteurs. Cependant, malgré ces nombreux efforts, travaux et campagnes de publicité, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques de morbidité et de mortalité. Il apparaît pertinent de comprendre les perceptions des adolescents et des professionnels en sécurité routière face à la prévention des accidents de la route afin d'intervenir efficacement auprès de cette clientèle.

BUT ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Le but de ce projet de recherche consiste à l'exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et des programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents, afin de développer des pistes d'action en prévention des accidents de la route.

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET MÉTHODE UTILISÉE

Vous avez été invité à participer à cette étude afin de connaître vos perceptions sur la prévention faite actuellement en matière de sécurité routière auprès des adolescents. Si vous acceptez de participer à cette étude, un groupe de discussion d'une durée approximative de deux heures est prévu. Le groupe de discussion aura lieu à votre école secondaire en dehors des heures de classe. Ce groupe de discussion sera animé par l'étudiante-chercheure et assisté par un observateur. Ce mode de fonctionnement permettra à chacun de se sentir à l'aise et de s'exprimer librement sur le sujet. La discussion sera enregistrée sur une bande audio pour permettre à l'étudiante-chercheure de s'y référer ultérieurement, en cas de besoin.

CONDITIONS DE PARTICIPATION

Vous devez être âgé de 16 à 18 ans inclusivement et être détenteur d'un permis de conduire valide. Vous devez parler français et avoir un intérêt pour le sujet de recherche.

AVANTAGES ET BÉNÉFICES

Vous ne retirez aucun avantage personnel, mais les résultats de cette étude contribueront à l'amélioration de la compréhension de la prévention faite en sécurité routière pour les adolescents. Aussi, elle procurera aux professionnels agissant auprès de cette clientèle, des pistes d'actions permettant de mieux intervenir en prévention de la sécurité routière auprès des adolescents.

INCONVÉNIENTS ET RISQUES

Le principal inconvénient causé par cette étude est la possibilité de souvenirs douloureux de la part des participants qui auraient subi ou connaissant une personne qui aurait été impliquée dans un accident. De plus si les questions abordées provoquent des désagréments ou quoi que ce soit, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheuse, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382 qui pourra vous orienter au besoin vers les ressources appropriées. Une personne ressource sera disponible comme mesure de soutien pour minimiser les inconvénients anticipés.

CONFIDENTIALITÉ

Nous tenons à vous assurer que tous les renseignements recueillis à votre sujet au cours de l'étude demeureront strictement confidentiels, dans les limites prévues par la loi, et les données vous concernant seront codées. Aucune publication ou communication scientifique résultant de cette étude ne renfermera quoi que ce soit qui puisse permettre de vous identifier. Les données de recherche et les bandes audio seront gardées sous clé jusqu'à la fin du projet dans le bureau de la directrice de recherche à l'Université de Montréal et seront détruites une fois le délai de conservation légal de sept ans après la fin de l'étude. La directrice de recherche et l'étudiante-chercheuse seront les seules personnes à posséder la clé. Les participants à cette étude seront encouragés à être discrets sur l'identité des autres participants et sur les propos tenus lors du groupe de discussion. À des fins de contrôle et de surveillance de la qualité de la recherche, certains organismes ou membres de CÉRSS pourront avoir accès aux données de recherche. Les participants auront un droit de regard sur leur dossier de recherche et ce, à des fins de consultation ou de modification éventuelle par les chercheurs.

PARTICIPATION VOLONTAIRE ET RETRAIT À L'ÉTUDE

La participation à cette étude est volontaire. Vous êtes donc libre de refuser d'y participer. Vous pouvez vous retirer en tout temps, sans avoir à vous justifier, en faisant connaître votre décision à l'étudiante-chercheuse. Si tel est le cas, sachez que les données et les enregistrements audio vous concernant seront détruits de façon tout à fait confidentielle et ne pourront donc être utilisés pour ce projet, ni pour aucun autre projet. Si vous décidez de vous retirer, vous devez aviser la personne responsable. Vous pouvez choisir d'arrêter l'enregistrement et de quitter au cours de l'entrevue si vous le souhaitez. En cas de retrait précoce, les données seront détruites par la suite. Les participants pourront être exclus de l'étude, notamment s'il ne respecte pas les directives qui leur ont

été données. Les participants seront avisés de toute nouvelle information susceptible de les faire reconsidérer leur participation à l'étude.

COMPENSATION

Aucune compensation monétaire est octroyée ou non aux participants pour leur participation à l'étude.

PERSONNES À CONTACTER

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser au sujet de cette étude ou s'il survient un incident quelconque ou si vous désirez vous retirer de l'étude, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheuse, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382.

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser concernant vos droits en tant que sujet de recherche, ou si vous avez des plaintes ou commentaires à formuler, vous pouvez contacter la présidente du Comité d'éthique de la recherche des Sciences de la santé, Mme Marie-France-Daniel (Téléphone : 514-343-5624). Suite à cet entretien, si vous aviez des raisons sérieuses de croire que la réponse apportée est insuffisante, vous pourriez entrer en communication avec l'ombudsman de l'Université, Madame Pascale Descary (Téléphone : 514-343-2100) et la directrice de recherche, Madame Hélène Lefebvre (Téléphone : 514-343-6111 poste 1-3382).

CONSENTEMENT ET ASSENTIMENT

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques auxquels je m'expose, tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. En tant que parent, j'accepte que mon adolescent participe à ce projet de recherche. Je peux, de même que mon adolescent se retire en tout temps, sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision. J'accepte, que mon adolescent soit enregistré sur bande audio.

Une copie signée du formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Nom de l'adolescent (lettres moulées)	Signature de l'adolescent
Fait à _____	, le _____ 20 _____
(lieu)	(date)

APPENDICE J

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT POUR LES ADOLESCENTS

(18 ans et +)

Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT
POUR LES ADOLESCENTS (18 ans et -) ET LES PARENTS

Objet : Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière afin de proposer des pistes d'action en prévention des accidents de la route chez les adolescents

Étudiante-chercheuse :

Marilène Coulombe, inf., B.Sc., M.Sc. (c)
Étudiante à la maîtrise
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
Téléphone : (514)343-6111 poste 1-3382

Sous la responsabilité de la chercheuse :

Hélène Lefebvre, inf., Ph.D. (éducation)
Professeure agrégée
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
2375, chemin de la Côte Ste-Catherine
Montréal (Québec) H3C 3J7
Téléphone: (514)343-6111 poste 1-3382

Dans le cadre d'un projet de recherche à la maîtrise, l'étudiante-chercheuse sollicite aujourd'hui votre participation à une étude visant à offrir une meilleure compréhension de prévention en sécurité routière faite actuellement auprès des adolescents.

INTRODUCTION

Les traumatismes routiers touchent principalement les adolescents âgés de 16 à 24 ans et se classent au premier rang des causes de décès et d'invalidité chez les jeunes adultes. Cette tranche d'âge représente un peu plus de 11 % du nombre total des conducteurs et sont responsables de 24 % des accidents avec dommages corporels. À l'échelle mondiale, les traumatismes routiers constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé au plan de la prévention efficace et durable. Cette problématique est qualifiée d'hécatombe. Les risques d'accident sont plus grands pour les conducteurs adolescents que pour tous les groupes d'âge comparables, les conducteurs âgés de 16 à 17 ans étant les plus exposés. L'Organisation mondiale de la santé, estime qu'un jeune est tué à toutes les 90 secondes dans un accident de la route. Malheureusement, le Canada et le Québec n'échappent pas à cette tendance. La Société de l'assurance automobile du Québec, développe depuis une quinzaine d'années des campagnes de prévention pour les jeunes conducteurs. Cependant, malgré ces nombreux efforts, travaux et campagnes de publicité, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques de morbidité et de mortalité. Il apparaît pertinent de comprendre les perceptions des adolescents et des professionnels en sécurité routière face à la prévention des accidents de la route afin d'intervenir efficacement auprès de cette clientèle.

BUT ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Le but de ce projet de recherche consiste à l'exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et des programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents, afin de développer des pistes d'action en prévention des accidents de la route.

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET MÉTHODE UTILISÉE

Vous avez été invité à participer à cette étude afin de connaître vos perceptions sur la prévention faite actuellement en matière de sécurité routière auprès des adolescents. Si vous acceptez de participer à cette étude, un groupe de discussion d'une durée approximative de deux heures est prévu. Le groupe de discussion aura lieu à votre école secondaire en dehors des heures de classe. Ce groupe de discussion sera animé par l'étudiante-chercheure et assisté par un observateur. Ce mode de fonctionnement permettra à chacun de se sentir à l'aise et de s'exprimer librement sur le sujet. La discussion sera enregistrée sur une bande audio pour permettre à l'étudiante-chercheure de s'y référer ultérieurement, en cas de besoin.

CONDITIONS DE PARTICIPATION

Vous devez être âgé de 16 à 18 ans inclusivement et être détenteur d'un permis de conduire valide. Vous devez parler français et avoir un intérêt pour le sujet de recherche.

AVANTAGES ET BÉNÉFICES

Vous ne retirez aucun avantage personnel, mais les résultats de cette étude contribueront à l'amélioration de la compréhension de la prévention faite en sécurité routière pour les adolescents. Aussi, elle procurera aux professionnels agissant auprès de cette clientèle, des pistes d'actions permettant de mieux intervenir en prévention de la sécurité routière auprès des adolescents.

INCONVÉNIENTS ET RISQUES

Le principal inconvénient causé par cette étude est la possibilité de souvenirs douloureux de la part des participants qui auraient subi ou connaissant une personne qui aurait été impliquée dans un accident. De plus si les questions abordées provoquent des désagréments ou quoi que ce soit, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheuse, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382 qui pourra vous orienter au besoin vers les ressources appropriées. Une personne ressource sera disponible comme mesure de soutien pour minimiser les inconvénients anticipés.

CONFIDENTIALITÉ

Nous tenons à vous assurer que tous les renseignements recueillis à votre sujet au cours de l'étude demeureront strictement confidentiels, dans les limites prévues par la loi, et les données vous concernant seront codées. Aucune publication ou communication scientifique résultant de cette étude ne renfermera quoi que ce soit qui puisse permettre de vous identifier. Les données de recherche et les bandes audio seront gardées sous clé jusqu'à la fin du projet dans le bureau de la directrice de recherche à l'Université de Montréal et seront détruites une fois le délai de conservation légal de sept ans après la fin de l'étude. La directrice de recherche et l'étudiante-chercheuse seront les seules personnes à posséder la clé. Les participants à cette étude seront encouragés à être discrets sur l'identité des autres participants et sur les propos tenus lors du groupe de discussion. À des fins de contrôle et de surveillance de la qualité de la recherche, certains organismes ou membres de CÉRSS pourront avoir accès aux données de recherche. Les participants auront un droit de regard sur leur dossier de recherche et ce, à des fins de consultation ou de modification éventuelle par les chercheurs.

PARTICIPATION VOLONTAIRE ET RETRAIT À L'ÉTUDE

La participation à cette étude est volontaire. Vous êtes donc libre de refuser d'y participer. Vous pouvez vous retirer en tout temps, sans avoir à vous justifier, en faisant connaître votre décision à l'étudiante-chercheuse. Si tel est le cas, sachez que les données et les enregistrements audio vous concernant seront détruits de façon tout à fait confidentielle et ne pourront donc être utilisés pour ce projet, ni pour aucun autre projet. Si vous décidez de vous retirer, vous devez aviser la personne responsable. Vous pouvez choisir d'arrêter l'enregistrement et de quitter au cours de l'entrevue si vous le souhaitez. En cas de retrait précoce, les données seront détruites par la suite. Les participants pourront être exclus de l'étude, notamment s'il ne respecte pas les directives qui leur ont

été données. Les participants seront avisés de toute nouvelle information susceptible de les faire reconsidérer leur participation à l'étude.

COMPENSATION

Aucune compensation monétaire est octroyée ou non aux participants pour leur participation à l'étude.

PERSONNES À CONTACTER

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser au sujet de cette étude ou s'il survient un incident quelconque ou si vous désirez vous retirer de l'étude, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheure, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382.

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser concernant vos droits en tant que sujet de recherche, ou si vous avez des plaintes ou commentaires à formuler, vous pouvez contacter la présidente du Comité d'éthique de la recherche des Sciences de la santé, Mme Marie-France-Daniel (Téléphone : 514-343-5624). Suite à cet entretien, si vous aviez des raisons sérieuses de croire que la réponse apportée est insuffisante, vous pourriez entrer en communication avec l'ombudsman de l'Université, Madame Pascale Descary (Téléphone : 514-343-2100) et la directrice de recherche, Madame Hélène Lefebvre (Téléphone : 514-343-6111 poste 1-3382).

CONSENTEMENT ET ASSENTIMENT

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques auxquels je m'expose, tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. En tant que parent, j'accepte que mon adolescent participe à ce projet de recherche. Je peux, de même que mon adolescent se retire en tout temps, sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision. J'accepte, que mon adolescent soit enregistré sur bande audio.

Une copie signée du formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Nom de l'adolescent (lettres moulées)

Signature de l'adolescent

Fait à _____, le _____ 20_____
(lieu) (date)

ENGAGEMENT DE L'ÉTUDIANTE-CHERCHEURE

Je, soussigné (e), _____, certifie

- (a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire;
- (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard;
- (c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus et
- (d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

Signature de l'étudiante-chercheure ou du délégué qui a obtenu le consentement

Nom de l'étudiante-chercheure ou du délégué et fonction (lettres moulées)

Fait à _____, le _____ 20 _____
(lieu) (date)

APPENDICE K

**FORMULAIRE DE CONSENTEMENT POUR LES EXPERTS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et les programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT
POUR LES EXPERTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Objet : Exploration de la perception des adolescents et des experts en sécurité routière afin de proposer des pistes d'action en prévention des accidents de la route chez les adolescents

Étudiante-chercheuse :

Marilène Coulombe, inf., B.Sc., M.Sc. (c)
Étudiante à la maîtrise
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
Téléphone : (514)343-6111 poste 1-3382

Sous la responsabilité de la chercheuse :

Hélène Lefebvre, inf., Ph.D. (éducation)
Professeure agrégée
Faculté des sciences infirmières
Université de Montréal
2375, chemin de la Côte Ste-Catherine
Montréal (Québec) H3C 3J7
Téléphone: (514)343-6111 poste 1-3382

Dans le cadre d'un projet de recherche à la maîtrise, l'étudiante-chercheuse sollicite aujourd'hui votre participation à une étude visant à offrir une meilleure compréhension de prévention en sécurité routière faite actuellement auprès des adolescents.

INTRODUCTION

Les traumatismes routiers touchent principalement les adolescents âgés de 16 à 24 ans et se classent au premier rang des causes de décès et d'invalidité chez les jeunes adultes. Cette tranche d'âge représente un peu plus de 11 % du nombre total des conducteurs et sont responsables de 24 % des accidents avec dommages corporels. À l'échelle mondiale, les traumatismes routiers constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé au plan de la prévention efficace et durable. Cette problématique est qualifiée d'hécatombe. Les risques d'accident sont plus grands pour les conducteurs adolescents que pour tous les groupes d'âge comparables, les conducteurs âgés de 16 à 17 ans étant les plus exposés. L'Organisation mondiale de la santé, estime qu'un jeune est tué à toutes les 90 secondes dans un accident de la route. Malheureusement, le Canada et le Québec n'échappent pas à cette tendance. La Société de l'assurance automobile du Québec, développe depuis une quinzaine d'années des campagnes de prévention pour les jeunes conducteurs. Cependant, malgré ces nombreux efforts, travaux et campagnes de publicité, les jeunes conducteurs continuent d'être surreprésentés dans les statistiques de morbidité et de mortalité. Il apparaît pertinent de comprendre les perceptions des adolescents et des professionnels en sécurité routière face à la prévention des accidents de la route afin d'intervenir efficacement auprès de cette clientèle.

BUT ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Le but de ce projet de recherche consiste à explorer la perception des adolescents et des experts en sécurité routière sur les campagnes de sensibilisation actuelles et des programmes de prévention en sécurité routière s'adressant aux adolescents, afin de développer des pistes d'action en prévention des accidents de la route.

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET MÉTHODE UTILISÉE

Vous avez été invité à participer à cette étude en raison de votre expérience professionnelle en sécurité routière auprès des adolescents. Si vous acceptez de participer à cette étude, les entretiens individuels semi-dirigés seront d'une durée de 90 minutes. L'objectif de cette discussion sera d'explorer vos perceptions quant à la prévention en sécurité routière faite actuellement auprès des adolescents. La discussion sera animée par l'étudiante-chercheuse assistée d'un observateur. L'entretien semi-dirigé sera enregistré sur une bande audio pour permettre à l'étudiante-chercheuse de s'y référer ultérieurement, en cas de besoin. Aussi, quelques semaines après la rencontre, vous recevrez par voie électronique le compte rendu du verbatim, ceci vous permettant de corriger, nuancer, retirer ou ajouter des propos. Ensuite, dans les deux semaines suivantes, un rendez-vous téléphonique d'une durée approximative d'une quinzaine de minutes sera alors fixé afin de procéder à la validation et à la correction de la transcription.

AVANTAGES ET BÉNÉFICES

Vous ne retirez aucun avantage personnel, mais les résultats de cette étude contribueront à l'amélioration de la compréhension de la prévention faite en sécurité routière pour les adolescents.

INCONVÉNIENTS ET RISQUES

Le principal inconvénient causé par cette étude est la possibilité de souvenirs douloureux de la part des participants qui auraient subi ou connaissant une personne qui aurait été impliquée dans un accident. De plus si les questions abordées provoquent des désagréments ou quoi que ce soit, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheuse, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382 qui pourra vous orienter au besoin vers les ressources appropriées. Une personne ressource sera disponible comme mesure de soutien pour minimiser les inconvénients anticipés.

CONFIDENTIALITÉ

Nous tenons à vous assurer que tous les renseignements recueillis à votre sujet au cours de l'étude demeureront strictement confidentiels, dans les limites prévues par la loi, et les données vous concernant seront codées. Aucune publication ou communication scientifique résultant de cette étude ne renfermera quoi que ce soit qui puisse permettre de vous identifier. Les données de recherche et les bandes audio seront gardées sous clé jusqu'à la fin du projet dans le bureau de la directrice de recherche à l'Université de Montréal et seront détruites une fois le délai de conservation légal de sept ans après la fin de l'étude. La directrice de recherche et l'étudiante-chercheuse seront les seules personnes à posséder la clé. Les participants à cette étude seront encouragés à être discrets sur l'identité des autres participants et sur les propos tenus lors du groupe de discussion. À des fins de contrôle et de surveillance de la qualité de la recherche, certains organismes ou membres de CÉRSS pourront avoir accès aux données de recherche. Les participants auront un droit de regard sur leur dossier de recherche et ce, à des fins de consultation ou de modification éventuelle par les chercheurs.

CLAUSE DE RESPONSABILITÉ

En acceptant de participer à cette étude, vous ne renoncez à aucun de vos droits, ni ne libérez l'étudiante-chercheuse ou les institutions impliquées de leurs obligations légales et professionnelles.

PARTICIPATION VOLONTAIRE ET RETRAIT À L'ÉTUDE

La participation à cette étude est volontaire. Vous êtes donc libre de refuser d'y participer. Vous pouvez également vous retirer en tout temps, sans avoir à vous justifier en faisant connaître votre décision à l'étudiante-chercheuse. Si tel est le cas, sachez que les données et les enregistrements audio vous concernant seront détruits de façon tout à fait confidentielle et ne pourront donc être utilisés pour ce projet, ni pour aucun autre projet. Vous pouvez choisir d'arrêter l'enregistrement et de quitter au cours de l'entrevue si vous le souhaitez. En cas de retrait précoce, les données seront détruites par la suite. 3/5

COMPENSATION

Aucune compensation monétaire est octroyée ou non aux participants pour leur participation à l'étude.

PERSONNES À CONTACTER

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser au sujet de cette étude ou s'il survient un incident quelconque ou si vous désirez vous retirer de l'étude, vous pouvez contacter en tout temps l'étudiante-chercheuse, Marilène Coulombe, au 514-343-6111 poste 1-3382.

Si vous ou votre adolescent avez des questions à poser concernant vos droits en tant que sujet de recherche, ou si vous avez des plaintes ou commentaires à formuler, vous pouvez contacter la présidente du Comité d'éthique de la recherche des Sciences de la santé, Mme Marie-France-Daniel (Téléphone : 514-343-5624). Suite à cet entretien, si vous aviez des raisons sérieuses de croire que la réponse apportée est insuffisante, vous pourriez entrer en communication avec l'ombudsman de l'Université, Madame Pascale Descary (Téléphone : 514-343-2100) et la directrice de recherche, Madame Hélène Lefebvre (Téléphone : 514-343-6111 poste 1-3382).

CONSENTEMENT

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques auxquels je m'expose, tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. En tant que parent, j'accepte que mon adolescent participe à ce projet de recherche. Je peux, de même que mon adolescent se retire en tout temps, sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision. J'accepte, que mon adolescent soit enregistré sur bande audio.

Une copie signée du formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

_____ Nom du participant (lettres moulées)	_____ Signature du participant
Fait à _____, le _____ 20____ (lieu) (date)	
Fait à _____, le _____ 20____ (lieu) (date)	

ENGAGEMENT DE L'ÉTUDIANTE-CHERCHEURE

Je, soussigné (e), _____, certifie

- (a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire;
- (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard;
- (c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus et
- (d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

Signature de l'étudiante-chercheure ou de son représentant

Fait à _____, le _____ 20 _____
(lieu) (date)

APPENDICE L

DONNÉES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

DONNÉES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES ADOLESCENTS

Caractéristique	Nombre de l'échantillon	
Sexe	Femmes 4	Hommes 4
Âge	Femmes 16 ans 2	Hommes 2
	17 ans 2	2
Permis de conduire valide	Femmes Oui	Hommes Oui
Depuis combien de temps	Femmes 6 mois	Hommes 9 mois
	4 mois	5 mois
	1mois ½	3 mois ½
	1 mois	3 mois
Je vais conduire ma propre voiture	Femmes 1	Hommes 3
Je vais conduire la voiture de mes parents	Femmes 3	Hommes 1
Combien de jours par semaine je prends la voiture	Femmes 4 jours	Hommes 7 jours
	4 jours	4 jours
	2 jours	7 jours
	6 jours	7 jours
Pour quelle raison j'utilise la voiture	Femmes	Hommes
École	0	3
Loisir/sport	3	4
Fête	1	1
Transport pour les autres	1	1
Travailler	4	4
À quel moment j'utilise le plus ma voiture	Femmes	Hommes
Semaine	0	2
Fin de semaine	4	2
Jour	2	2
Soir	1	2
Nuit	1	1
Qui t'accompagne le plus dans ta voiture	Femmes	Hommes
Seul	1	0
Parents	0	0
Amis	3	4

**DONNÉES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES EXPERTS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

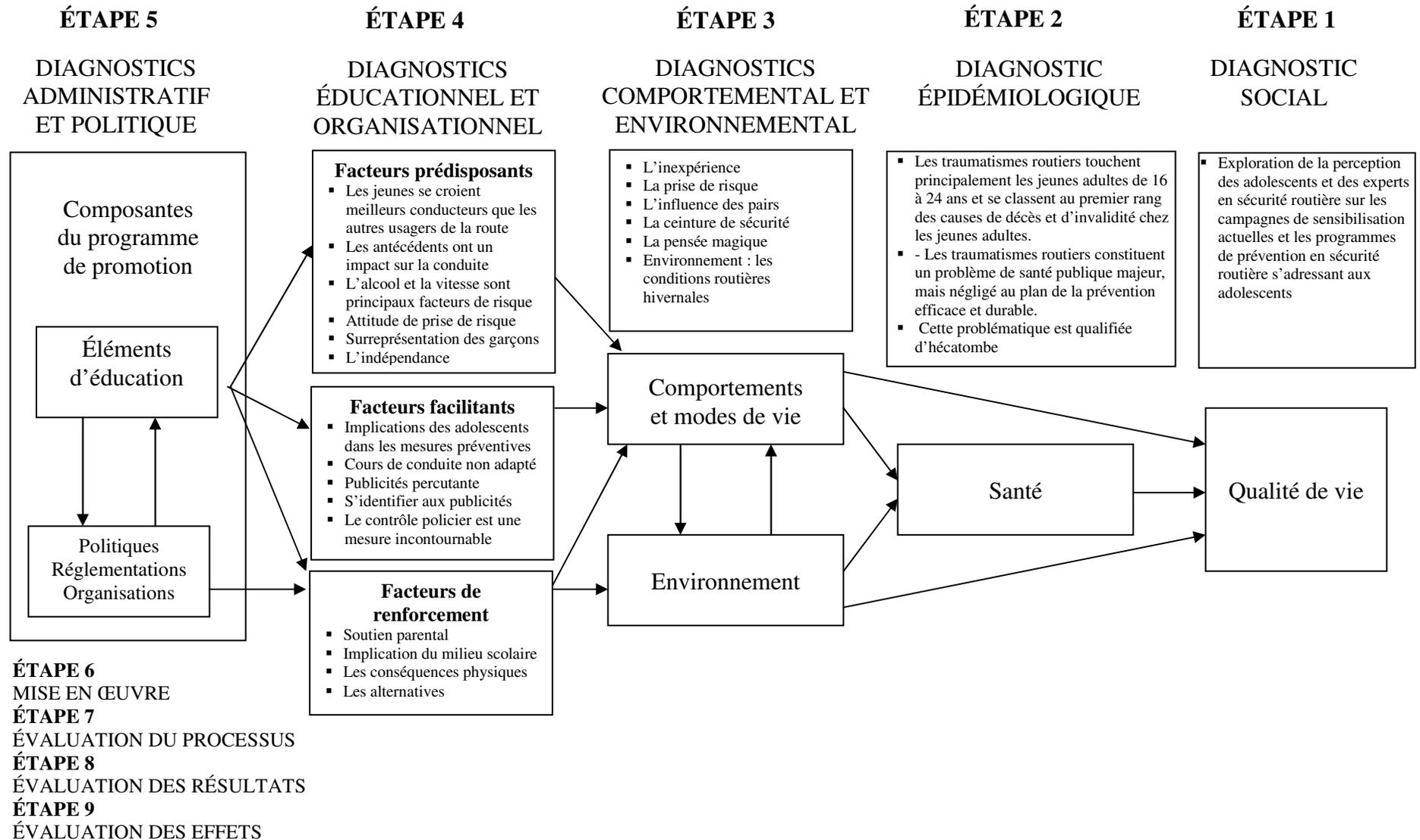
Caractéristique	Nombre de l'échantillon	
	Femme 1	Hommes 2
Sexe		
Scolarité (universitaire)	1 ^{er} cycle	1
	2 ^e cycle	1
	3 ^e cycle	1
Expert # 1	Discipline professionnelle : Titre de l'emploi : Lieu de travail :	Sécurité routière Chercheur Compagnie privée
Expert # 2	Discipline professionnelle : Titre de l'emploi : Lieu de travail :	Communication Professeur Université
Expert # 3	Discipline professionnelle : Titre de l'emploi : Lieu de travail :	Sécurité routière Chercheur Gouvernement
Expert # 2	Discipline professionnelle Titre de l'emploi Lieu de travail	Communication Professeur Université
Nombre d'années d'expérience professionnelle	Expert # 1	33
	Expert # 2	22
	Expert # 3	32
Nombre d'années d'expérience professionnelle avec la clientèle adolescente	Expert # 1	33
	Expert # 2	Fait des études sur les adolescents
	Expert # 3	Fait des études sur les adolescents

APPENDICE M

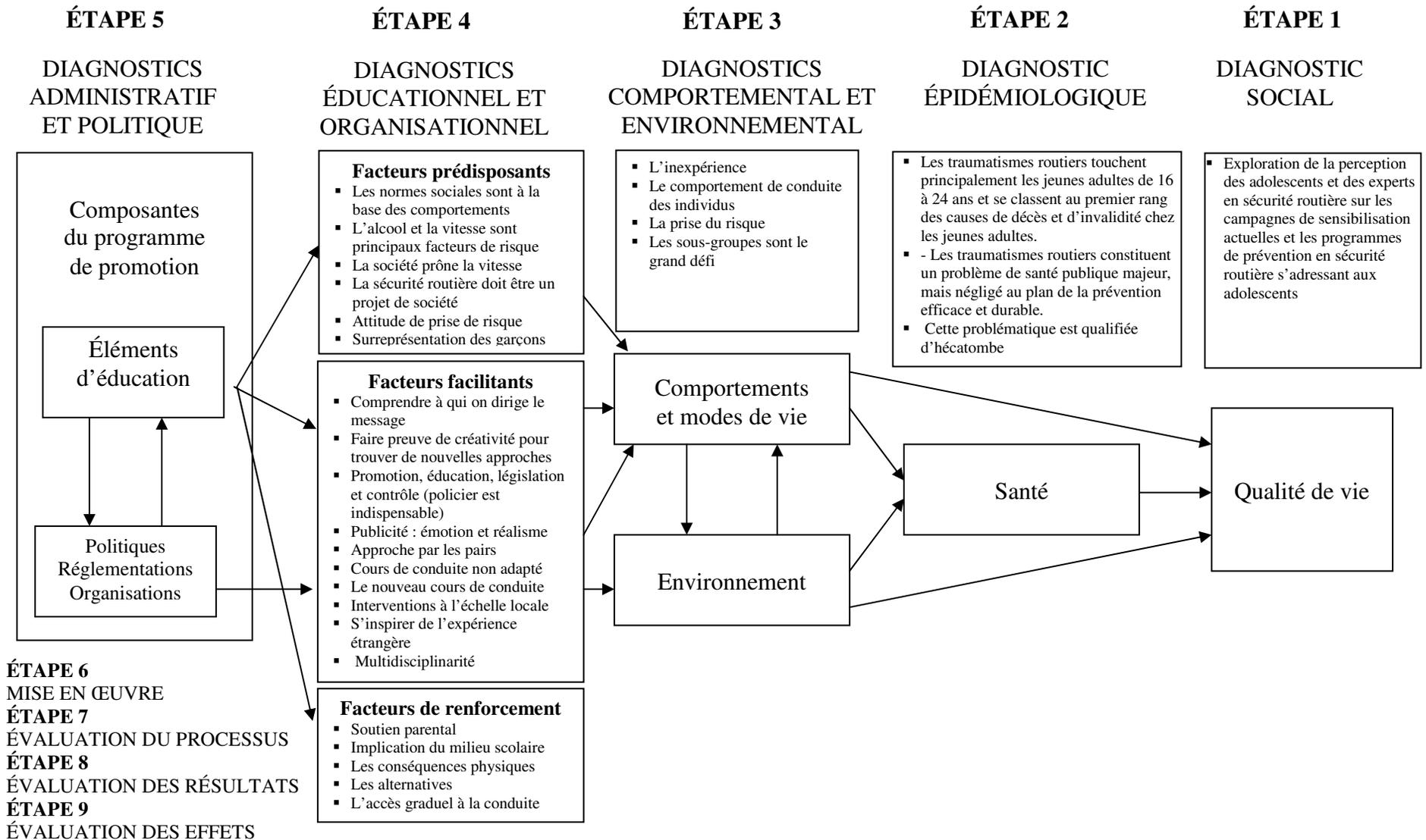
RÉSULTATS INSÉRÉS DANS LE MODÈLE DE PLANIFICATION

PRECEDE/PROCEED

RÉSULTATS DES ADOLESCENTS INSÉRÉS DANS LE MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE PROCEED*



RÉSULTATS DES EXPERTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE INSÉRÉS DANS LE MODÈLE DE PLANIFICATION *PRECEDE PROCEED*



APPENDICE N

TABLEAU DES RÉSULTATS DES ADOLESCENTS

Résultats des adolescents

Les accidents de la route sont un problème majeur dans la société, mais les adolescents ne se voient pas comme faisant partis d'un groupe à risque.
Les adolescents n'incluent pas la possibilité d'être responsable d'un accident, la faute revient aux autres usagers de la route.
Les adolescents font preuve de plus de prudence et de vigilance lorsqu'ils ont des antécédents de non-respect de la loi ou d'accident de la route.
Des conseils ont été verbalisés par les adolescents sur la prévention de la conduite avec les facultés affaiblies.
L'inexpérience rend le conducteur plus vulnérable aux accidents de la route.
Les adolescents connaissent les principales causes d'accident de la route (alcool et vitesse).
Les adolescents ont une bonne connaissance du guide de la route.
Les adolescents croient que les adultes ont plus de permissions par rapport à la conduite avec les facultés affaiblies.
Les adolescents disent qu'ils y a davantage de garçons dans les statistiques d'accident de la route.
L'indépendance est la principale raison d'obtention du permis de conduire.
Impliquer les adolescents dans l'élaboration de mesures préventives.
Les cours de conduite ne sont pas adaptés aux besoins des adolescents.
Les adolescents aimeraient connaître davantage des techniques de conduite et d'heure de pratique.
Les adolescents aimeraient débiter la sensibilisation à la sécurité routière dès leur jeune âge.
La publicité doit être percutante.
L'impact de la publicité sur les adolescents est plus grand, si les adolescents peuvent s'identifier à cette publicité.
Les adolescents doivent avoir vécu une malchance pour adopter de meilleurs comportements routiers.
Le contrôle policier est un moyen efficace.
La sensibilisation fait par les parents a un grand pouvoir d'influence.
Le milieu scolaire est un endroit favorisant l'apprentissage de la prévention en sécurité routière.
Connaître les conséquences physiques d'un accident de la route a un impact sur la conduite automobile.
Les adolescents connaissent des alternatives à la conduite avec les facultés affaiblies.
Les adolescents connaissent les principaux facteurs de risque relié au stade de développement de l'adolescence : l'inexpérience, l'influence des pairs, le non port de la ceinture de sécurité et la pensée magique.

APPENDICE O

**TABLEAU DES RÉSULTATS DES EXPERTS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Résultats des experts en sécurité routière

Vivre dans une société où tout est axé sur la vitesse complique le message que veut transmettre la sécurité routière
Les normes sociales sont la base des changements de comportements
Une volonté politique est nécessaire pour que la sécurité routière devienne un projet de société
La prise du risque est un facteur de risque incontournable à l'adolescence
L'alcool et la vitesse sont les principales causes d'accident de la route chez les adolescents
Les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route
L'implication des adolescents dans l'élaboration des mesures préventives est nécessaire
Faire preuve de créativité pour développer de nouvelles approches
L'utilisation des messages émotifs est nécessaire
Les campagnes à l'échelle locales sont plus efficaces
Les stratégies mixtes sont beaucoup plus efficaces
Le contrôle policier est un moyen indispensable
L'utilisation du réalisme touche davantage les jeunes conducteurs
Le cours de conduite n'est pas adapté à la réalité d'aujourd'hui
L'augmentation des restrictions n'est pas une mesure envisageable
Le travail multidisciplinaire est essentiel
L'utilisation d'un stimulateur de conduite peut aider à acquérir plus d'expérience de conduite
L'influence des parents est essentielle
Le milieu scolaire est un milieu favorable à la transmission des connaissances en sécurité routière

APPENDICE P

TABLEAUX DES PERCEPTIONS

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Les facteurs prédisposants

Les valeurs

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'adolescent qui ne se voit pas comme faisant parti d'un groupe à risque dans le problème de la surreprésentation des accidents de la route chez les adolescents	« Ça arrive aux autres, mais c'est notre groupe d'âge (227) ».

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les attitudes

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'attitude face à soi-même et face aux autres (responsabilité)	« C'est certain, chaque conducteur, je pense que c'est un devoir de se sentir concerné par ta sécurité puis la sécurité des autres sur la route (839, 839) ».
→ L'attitude de conduire qui est différente selon les antécédents	« Aussitôt que tu embarques dans ta voiture tu as un risque que ça peut t'arriver de mourir ou de te blesser, je pense que quand tu embarques dans ta voiture, avant de penser à soi il fait penser aux autres (134 à 137) ».
Les adolescents sont plus prudents si un proche a été victime d'un accident de la route (impact sur la conduite)	« Moi disons que j'ai été très chanceux. Je faisais beaucoup d'excès de vitesse, mais j'ai été vraiment chanceux. Il y avait beaucoup de policiers et je ne sais même pas comment je roulais assez vite et ils ne m'ont pas attrapés. Mais, en ce moment ça fait deux semaines que je fais attention pour suivre les limites (13 à 17) ».
Prise de conscience suite à un comportement déviant	« Ne pas boire en conduisant (1803) ».

→ L'attitude à adopter pour un nouveau conducteur	« L'expérience, je ne peux pas te la donner, je ne peux pas dire : regarde voici de l'expérience. Je peux dire, fais attention, fais les arrêts stops, fais les feux rouges, mais ça, c'est clairement expliqué, dans le code de la route (1814 à 1817) ».
Prévention face à la conduite avec les facultés affaiblies	« Tu as un ami qui a eu son permis, toi, tu n'as pas eu bien avant lui, Tu as le même âge que tes amis, donc tu ne peux pas avoir plus d'expérience que lui (1821 à 1823) ».
On ne peut transmettre de l'expérience	

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les connaissances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La connaissance des principales causes d'accident de la route chez les adolescents	« Alors et on en entend plus parler des accidents chez les jeunes souvent à cause de l'alcool et les excès de vitesse (5,6) ».
Vitesse et alcool	
→ La connaissance de ce qu'il faut pour être un bon conducteur	« Les connaissances du guide de la route, les connaissances des techniques de conduite. Certainement (1290 à 1293) ».
Guide de la route	
Technique de conduite Adopter de bons comportements routiers	

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les croyances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La croyance que les adolescents croient que les adultes ont plus de permissions et prennent plus de risque par rapport à la conduite avec les facultés affaiblies	« Parce qu'eux autres, dans leur temps. Ils prennent pour acquis qu'ils sont capables, ils connaissent ça (58 à 60) ».

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les facteurs démographiques

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La surreprésentation des garçons par rapport aux filles dans les statistiques d'accident de la route	« J'ai aucune idée, mais, peut-être que les filles sont plus matures (1582) ». « Bien, peut-être que les gars sont un peu trop... qu'ils se croient bons (Show off) (1592 à 1594) ».
→ La raison principale d'obtention du permis de conduire	« L'indépendance (1663) ».

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'implication des adolescents dans les mesures préventives	« Mais dans le fond les gens qui sont souvent impliqués dans les accidents, ça me touche de savoir que l'on peut en parler puis que l'on peut s'impliquer là dedans (36 à 38) ».
→ Le caractère technique des cours de conduite	« C'est que, dans le cours que tu suis pour apprendre à conduire, il te montre plus à suivre les règles que la façon dont on doit conduire (187 à 189) ». « Souvent quand on prend des cours de conduite notre moniteur nous explique souvent des règles et des consignes, mais à part ça on en entend pas vraiment parler de prévention (55, 56) ».
→ L'âge du permis de conduire	« Bien, je trouve que 18 ans, ça fait juste retarder l'apprentissage. Disons que tu commences à 16 ans l'apprentissage de la conduite, même si j'avais eu le permis à 18 ans, je pense que j'aurais été... j'aurais fait

	<p>le même chemin, dans le sens que je me serais améliorée dans mes façons de conduire, mais juste deux ans après (1419 à 1422) ».</p> <p>« Ouais, c'est ça, on le sait, mais, dans le fond... parce que nous, on a déjà un permis (1466) ».</p>
--	--

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ L'âge pour sensibiliser les jeunes</p> <p>→ La publicité</p> <p>→ Le contrôle policier</p>	<p>« Bien moi, je me contredis un peu en disant ça, mais c'est quand même la meilleure affaire qu'il y aurait à faire (1500, 1501) ».</p> <p>« J'ai pas besoin de penser à toi tout de suite. Mais je pense que le plus jeune que tu peux les sensibiliser, les jeunes, je pense que mieux ça va être (557, 558) ».</p> <p>« En même temps il ne faut pas que ça soit redondant non plus comme publicité, tu vas la voir puis tu vas devenir habitué. Il faut juste être stratégique pour savoir quand est-ce que ça peut frapper le plus (346 à 350) ».</p> <p>« C'est ça, exactement il faudrait être capable de s'identifier (367 à 369) ».</p> <p>« Le meilleur moyen serait plus de policier sur les routes, quand tu en vois une tu ne fait pas le fou. Si tu mets des policiers à tous les coins de rues, les gens seraient plus tranquille, il y en aurait pas d'accident (248 à 252) ».</p>

Les adolescents

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Lois et priorités gouvernementales

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Le nouveau cours de conduite	<p>« Rallonger le temps pour avoir plus d'informations, pour se pratiquer plus (1505) ».</p> <p>« Un examen pratique avec des questions sur les techniques de conduite (862 à 864) ».</p> <p>« Au moins tu aurais pas ton permis comme dans une boîte de céréales (878) ».</p>

Les adolescents

LES DIAGNOSTIC ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs de renforcement

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ La prévention fait en milieu scolaire</p> <p>Le professeur est une figure importante Implication de la direction</p>	<p>« Oui, des conférenciers (960) ». + ??? à rajouter</p> <p>« Si les professeurs pourraient en parlé dans les différents cours, notre professeur de mathématiques en parle souvent, il nous montre des photos : regarde, si tu roules vite, c'est de même que tu vas te planter. Il nous a montré un courriel, du monde qui sont ultra amochés, quand tu vois ça, tu es ... Il prend un petit dix minutes de son cours pour faire ça, c'est bien. S'il pourrait y avoir plus de profs qui fassent ça (1006 à 1011) ».</p> <p>« S'ils pouvaient nous montrer ça dans tous les cours (1029) ».</p>
→ La prévention fait par les parents par les parents	<p>« Cette prévention-là, c'est une des meilleures, selon moi (212) ».</p> <p>« Moi, sérieusement, mon père puis ma mère vont me dire ça, ça va plus aller me chercher qu'une publicité à la télévision (207-208) ».</p>

→ Les conséquences physiques	« Il ne peut plus conduire d'auto, il ne travaille plus, il ne peut plus rien faire (2130) ».
→ Les alternatives	« Bien, moi, je dis qu'à toutes les fins de semaine, ça arrive, mais on fait du mieux qu'on peut pour se dépanner. À chaque soir, on choisit un chauffeur désigné (242-243) ».

Les adolescents
LE DIAGNOSTIC COMPORTEMENTAL

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ D'avoir une arme entre les mains	« Dans le fond on a une arme entre les mains (90) ». « Aussitôt que tu embraques dans ta voiture tu peux tuer n'importe qui (91) ».
→ L'inexpérience	« Ce n'est pas à cause que tu es bon sur la route que tu as toute l'expérience que ton père ou ta mère a acquis en 20-30 40 ans d'expérience de conduite tu peux dire je suis bon je conduis à tous les jours pis toute ça (157 à 159) ». « C'est l'expérience (161) ».
→ L'influence des pairs	« On s'entend qu'on a confiance en nous autres, mais je pense qu'on a trop confiance en nous autres, pis quand on est 5 dans la voiture disons que ... (155-156) ». « Quand ton père est à côté de toi, tu conduis plus prudemment qu'avec tes amis (1722-1723) ».
→ Mettre sa ceinture de sécurité	« Moi, je n'entre pas dans un char si je ne suis pas attachée, en tout cas, c'est sûr (2066-2067) ».
→ La pensée magique	« Même si tu fais attention, tu peux dire : ça ne m'arrivera pas, je fais attention,

	<p>mais, comme on disait, il faut penser aux autres aussi, puis même si tu fais attention, c'est peut-être l'autre qui ne fera pas attention, ça peut arriver à n'importe qui (36 à 38) ».</p>
--	--

Les adolescents

LE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ Les accidents pendant la période hivernale</p>	<p>« Des campagnes de sensibilisation sur la conduite l'hiver comme par exemple la conduite sur la glace (415) ».</p>
<p>→ La publicité faite sur l'environnement</p>	<p>« Pour que ça soit une publicité idéale il faudrait parler de l'environnement (376) »</p>

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les valeurs

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les normes sociales sont la base des changements de comportements	<p>« Le système doit être changé on ne peut pas vraiment changer le comportement d'un individu sans avant changer ou à la même fois changer le comportement des normes sociales, les valeurs sociales, une à une c'est très limité ce qu'on peut faire (40 à 43) ».</p> <p>« C'est complètement les normes sociales qui vont avoir la grande puissance d'influence, c'est dans les normes sociales (45 à 46) ».</p>

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les attitudes

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les gens qui ont des perspectives d'avenir ont moins de chance d'avoir un accident	<p>« Les gens avec une perspective plus au futur, qui valorisent les possibilités de l'avenir font moins de collision (204 à 206) ».</p> <p>« Aujourd'hui, c'est vraiment une caractéristique des jeunes de ne pas penser pour l'avenir (212, 213) ».</p>

Expert # 1

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL
Facteurs prédisposants
Les connaissances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Aucune	

Expert # 1

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL
Facteurs prédisposants
Les croyances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La surestimation des capacités des jeunes dans les sous-groupes	« Je suis bon ils vont avoir plus de collisions que les autres, mais il accepte ça et comment il accepte ça et pourquoi il accepte d'avoir des collisions parce que c'est une marque de leur style de vie c'est un défi et probablement aussi que c'est le style de vie de leur parent, c'est le style de vie de leurs pères c'est normal (388 à 392) ».

Expert # 1

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL
Facteurs prédisposants
Les facteurs démographiques

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route	« Les différences sont à l'adolescence entre 16 et 19 ans (23, 24) ».

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'implication des adolescents dans l'élaboration de messages préventifs	« Il faut vraiment comprendre leur besoin, leur appréciation de différentes problématiques pour les aider c'est toujours un dialogue (367 à 369) ».
→ L'utilisation des messages émotifs est nécessaire	« Il faut toujours recommencer le dialogue parce que les choses changent un peu donc oui il faut consulter les jeunes surtout (356, 357) ». « La mémoire fonctionne avec l'activation émotive, s'il y a aucune activation là c'est très probable que tu ne te souviennes pas du message (143 à 1476) ». « C'est essentiel de toucher une émotion dans n'importe quelle communication (147, 148) ».
→ L'utilisation du réalisme touche davantage les jeunes conducteurs	« Les jeunes veulent avoir un exemple vivant devant eux. Si quelqu'un parle du risque d'être dans une collision avec les facultés affaiblies, les jeunes et tout le monde vont écouter plus si cette personne avait vraiment vécue cette expérience, où comme victime, où comme conducteur les gens vont écouter parce qu'ils savent que c'est un message livré par quelqu'un qui était là donc cette personne à de plus de crédibilité (154, 158) ».
→ Les cours de conduite ne sont pas adaptés à la réalité d'aujourd'hui	« Il est presque impossible d'avoir cette expérience lorsque l'on donne des leçons pratiques parce que c'est trop vite, il n'y a pas assez de temps et c'est trop cher pour donner un cours de 30h sur la route pour avoir le temps d'avoir tout les expériences (447 à 450) ». « Tu vas rouler pendant 1 heure sans avoir aucune expérience valable et les professeurs dans les voitures doivent trouver des choses à enseigner quand il enseigne parce qu'il n'y a rien (451 à 454) ».

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Lois et priorités gouvernementales

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La réduction de l'exposition est la méthode la plus efficace	« Pas juste au niveau des adolescents, en général selon le plan de santé publique c'est de réduire l'exposition ça c'est le plus efficace il y a aucun doute si tu réduis l'exposition si tu peux avoir une réduction de l'exposition de 100 % tu peux éliminer le problème de 100 %. C'est plate, mais c'est la réalité (54 à 57) ».
→ La volonté politique est à la base de la prévention	« C'est toujours une question de volonté politique, il y a une bonne volonté politique, mais il y a toujours des empêchements économiques (89, 90) ».
→ Le travail en multidisciplinarité est essentiel	« Oui, elle doit être multidisciplinaire, mais c'est difficile d'avoir un projet multidisciplinaire c'est un grand défi parce que chaque expertise chaque métier chaque profession a ses propres perspectives sur la problématique (234 à 237) ».
→ Le simulateur de conduite est une alternative pour augmenter les heures de pratique de conduite	« J'ai rencontré le président d'une compagnie qui a 20-25 ans d'expérience avec les simulateurs d'avion et nous voulons faire la même chose pour les écoles de conduite (458 à 460) ».

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Lois et priorités gouvernementales (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'âge d'obtention du permis de conduire a toujours été une question à l'étude	« C'est normal si on demande aux gens s'il faut augmenter l'âge, tous les gens avec des permis vont dire, oui parce que ça ne les toucherait pas, mais ça, c'est normal c'est aussi une réflexion ils savent qu'ils ne sont pas prêt quand ils ont eu leur permis (491 à 494) ».
→ L'ensemble des intervenants peut contribuer à l'amélioration du bilan routier	« C'est comme une guerre et il faut avoir toutes les positions, toutes les perspectives, tout les intervenants possibles nous vivons un style de vie qui n'est pas juste influencé par la télé, ce sont les journaux, la radio, les gens devant nous et le tout est toujours plus que les parties individuelles (409 à 413) ».

Expert # 1**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs de renforcement

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'influence des parents	« Il faut dire que les parents ont une influence. Ce n'est pas pour tous les jeunes que les parents sont des mauvais conducteurs et qu'ils vont devenir des mauvais conducteurs. L'influence est là quand même et il le faut c'est un modèle les enfants n'ont pas besoin de leçon ils ont besoin de modèle (403 à 407) ».

Expert # 1

LES DIAGNOSTICS COMPORTEMENTAL ET ENVIRONNEMENTAL

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La tâche de conduire est pareil chez les adolescents et les adultes	« La conduite est toujours la même tâche que ça soit fait par un adolescent ou par un adulte, la tâche c'est la même chose, la tâche de conduite ne change pas (4 à 7) ».
→ Il y a des différences entre les adolescents	« Même si tu as une tendance à 21 ans à jouer comme un fou tu va rester de plus en plus isolé, il y a une certaine homogénéité qui arrive à un moment donné. Même si les différences sont encore là, mais quand les différences sont là pendant l'adolescence entre 16 et 19 ans, c'est même comme une obligation d'être fou, d'attirer l'attention, de créer une identité pour toi-même et si tu ne peux pas le créer en ayant une expertise, une compétence avec tes notes à l'école, tu manques une aptitude, avec les sports, ou avec la musique tu vas chercher une autre façon et la voiture est idéale pour ça (23 à 28) ».
→ La prévention est difficile à faire dans les sous-groupes	« J'ai lu quelque part qu'il y a plus de différences parmi les jeunes entre eux qu'avec les jeunes et les adultes (14, 15) ». « Quand on dirige un message à un sous-groupe ou à un groupe d'adolescents, le message va être interprété différemment dans ce groupe par les différents sous-groupes dans le groupe global (11 à 14) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les valeurs

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Nous vivons dans un monde de vitesse	« Dans la société tout est conçu pour la vitesse (488, 489) ».
→ Les normes sociales sont la base des changements de comportements	« Il faudrait être capable de changer cette mentalité et ça il n'y a pas une campagne qui va faire ça tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas capable de mobiliser des acteurs sociaux (1176 à 1179) ».
→ Une volonté politique est nécessaire pour que la sécurité routière devienne un projet de société	« Qu'est-ce qu'on peut faire à mon avis il n'a pas grand-chose à faire sinon réussir à faire en sorte que ça devienne un projet de société pis pour que ça devienne un projet de société, ça viendra certainement pas parce que les gens ont d'autres questions par les temps qui courent. Changer les mentalités, changer les perceptions c'est un travail très difficile (1361 à 1369) ».
→ La déresponsabilisation des gens nuit à se sentir concerné par la prévention	« Si au moins on était capable de les amener à dire que ça n'arrive pas qu'aux autres, ça peut nous toucher et ça peut nous toucher même plus fréquemment. On dit toujours que ce sont les autres qui sont représentés, il faut incorporer la statistique chez soi, là à mon avis on pourrait faire des progrès spectaculaires (1199 à 1202) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les attitudes

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La sensation de confort dans les véhicules fait oublier la relation du conducteur avec le monde extérieur	« La dimension psychophysique lorsqu'on conduit, la sensation de vitesse et de confort à la sécurité est probablement le principal déterminant des vitesses pratiquées par nous autres dans la mesure où l'on a un degré de confort (274 à 277) ». « Les véhicules sont plus confortables ils sont plus insonorisés puis en partie chez les jeunes, les supers systèmes de son qui la te déconnecte complètement de l'extérieur (429 à 431) ».
→ La théorie de l'homéostasie du risque évalue le niveau de prise du risque	« Cette théorie là quelque peu réputée, dit que chacun d'entre nous ajuste dans la mesure où on a la liberté de le faire notre niveau de prise de risque jusqu'à ce qu'on sente un sentiment d'inconfort (453 à 457) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les connaissances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'alcool et la vitesse sont les principales causes d'accident de la route chez les adolescents	« L'alcool et la vitesse (316-317) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les croyances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Aucune	

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les facteurs démographiques

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route	« Ce n'est pas pour rien que ça touche davantage les gars que les filles pis dans le fond tout compte fait c'est aussi dans les accidents de travail, c'est dans les accidents dans les centres de ski tous les sports moindrement extrêmes évidemment les jeunes sont toujours surreprésentés alors que règle générale dans les sports, ils sont plus expérimentés que la plupart des adultes (653 à 658) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
L'ingénierie → La diminution des accidents par l'ingénierie des véhicules	« L'aérodynamisme permet que si on heurte un piéton, mais que le piéton soit victime d'un traumatisme d'une moins grande sévérité (126 à 128) ». « Le développement de capteur radars anti-collisions quand il y a des obstacles fixes et des obstacles mobiles pour les véhicules et les piétons 142 à 144) ». « On a fait beaucoup de choses on peu difficilement faire plus (141, 142) ».

Expert # 2

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Le ralentissement des déplacements par l'ingénierie des infrastructures	« L'infrastructure routière au Québec en dépit de ce que tous les gens peuvent dire est en mauvais état sur le plan des ponceaux, les ponts, etc. Les gens se plaignent du fait que les routes sont bossées, qu'il y a des nids de poules règles générales moi j'estime que c'est peut-être la meilleure chose qu'on puisse avoir ça force les gens à rouler plus lentement (268 à 274) ».
→ Le ralentissement des déplacements par l'ingénierie du design urbain	« Technique de design de circulation permet que lorsqu'on arrive dans un village ils vont créer l'impression qu'on arrive dans un milieu de vie un espace habité on réduit la largeur de la voie on met du mobilier urbain on met des plantations en bordure, on met des arbustes, on met de l'éclairage on s'organise pour avoir du stationnement en épi (283 à 288) ».
L'éducation	
→ Les stratégies mixtes de prévention sont plus efficaces	« Les stratégies mixtes sont les plus efficaces (1496) ».
→ Une campagne bien réussie est lorsqu'il y a une mobilisation au niveau du changement de valeurs	« Tu as une campagne réussie au-delà de la mobilisation sur les plans des attitudes des changements de valeurs ce qui se produisent quand elles sont bien menées c'est sur une longue période (192 à 194) ».
→ La communication est inefficace	« On obtient des transformations affectives au plan comportemental qui font bouger 1 % ou 2 % des gens. En général la communication ce n'est pas efficace ce na marche pas dans 95 % des cas (190 à 192) ».
→ Les campagnes doivent avoir un objectif précis	« L'éducation est avant tout des campagnes en te disant que jusqu'ici ça n'a pas été très efficace, les campagnes en particuliers quand qu'elles se font mener d'une part et de l'autre sans objectif correctement structuré à long terme sans surtout qu'il y est de correspondance à long terme (298 à 302) ».

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les campagnes à l'échelle locale sont plus efficaces	« Éduquer les gens pourrait se faire dans le cas de campagnes publiques bien orchestrées mais à l'échelle locale les gens dans l'ensemble au niveau domiciliaire (154 à 157) ».
Le contrôle	
→ Le contrôle policier est indispensable	« Quand on tombe dans des domaines tels celui de la route le contrôle policier devient incontournable (577 à 579) ».
	« Je pense que si on voulait faire des progrès au Québec en matière de prévention des traumatismes bien sûr que les dispositifs de contrôle si tu as des contrôles radars automatiques parce que c'est ce qu'il y a de plus efficace ».
→ D'autres éléments ont diminués les accidents de la route plus que n'importe quelles campagnes	« Une simple réduction des déplacements, la difficulté d'accéder à la conduite, l'augmentation spectaculaire des coûts de l'essence depuis les 5 dernières années auront contribué plus à la réduction à l'amélioration du bilan routier que toutes les campagnes qu'on a faites au cours de la même période (221 à 225) ».
L'accès à la conduite	
→ L'augmentation des restrictions n'est pas une mesure envisageable	« Est-ce qu'on devrait avoir davantage de restrictions par exemple est-ce qu'on devrait allonger la période de conduite accompagnée ? Non parce que les accompagnateurs font déjà un sacrifice de faire ça sur une période de 8 à 12 mois (758 à 762) ».
→ Augmenter l'implication des parents	« Ce qui semble donner des résultats depuis une dizaine d'années maintenant c'est la conduite accompagnée en raison du fait que le parent est là et qu'il est présent. C'est parce que le parent est là que dans le fond ils ne prennent pas de risque (794 à 797) ».

Expert # 2

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ La déresponsabilisation des parents nuit à la conduite accompagnée</p> <p>→ Des solutions pré-technologiques peuvent améliorer le bilan routier</p>	<p>« Le retour obligatoire au cours de conduite a malheureusement enfoncé ces croyances-là de manière plus marquée () ».</p> <p>« Les contrats moraux (802) ».</p> <p>« Une ligne téléphonique (809 à 813) ».</p> <p>« Un mouchard électronique (824 à 827) ».</p> <p>« La localisation GPS (839 à 844) ».</p>

Expert # 2

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs facilitants

Lois et priorités gouvernementales

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ Le manque de mobilisation du Québec pour développer sa propre expertise et aller puiser l'expertise étrangère</p> <p>→ La volonté politique est à la base de la prévention</p>	<p>« C'est une importance capitale sur le plan société (1021) ».</p> <p>« Alors que dans le fond l'expérience étrangère est très évidente, c'est très documentée, on peut déplorer le fait qu'au Québec l'expertise soit disparue partout au moins on pourrait pomper l'expertise étrangère au moins on pourrait dire voici ce qui s'est fait ici ce qui s'est fait là au Québec, nos conditions particulières (1006 à 1011) ».</p> <p>« Si on avait des hommes et des femmes politiques assez forts pour prendre le leadership et ce n'est pas compliqué un diner d'affaires et un coup de téléphone bien placé pour aller chercher quelques leaders dans le domaine de l'assureur et de dire on va</p>

<p>→ Le simulateur de conduite est une alternative pour augmenter les heures de pratique de conduite</p>	<p>s'associer à la SAAQ ça va accroître votre crédibilité et ça va accroître la notre ».</p> <p>« L'inexpérience peut être un facteur qui est un facteur vraiment problématique là la solution que propose Pierrot Hirsh avec ses simulateurs peut devenir intéressante c'est malheureusement un truc coûteux juste le prix de ça c'est problématique (732 à 735) ».</p>
--	--

Expert # 2

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL Facteurs de renforcement

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ L'influence des parents</p>	<p>« Le fait qu'on a ses enfants pour la vie peut importe sont âge et que on sait et qu'à moins d'avoir détesté ses parents on estime toujours qu'on a son père et sa mère pour la vie peut importe leur âge peut importe s'ils sont rendus vieux puis qu'ils sont devenus comme des enfants (1151 à 1156) ».</p>
<p>→ L'influence des compagnies d'assurance</p>	<p>« Les compagnies d'assurances automobiles si elles étaient moins responsables elles offriraient aux parents qui assurent leurs jeunes sur le véhicule familial ou un autre véhicule elles offriraient dans certains cas une adhésion complète à ce genre de dispositif ça coût 25 \$ par mois ou 20 \$ par mois (950 à 954) ».</p> <p>« Elles pratiqueraient des tarifs hyper avantageux (954, 955) ».</p>

Expert # 2**LES DIAGNOSTICS COMPORTEMENTAL ET ENVIRONNEMENTAL**

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ La prise du risque est un facteur de risque incontournable à l'adolescence	« La prise de risque très clairement établie, même sur des échelles avec des tests classiques ils scores plus haut quand ils ont 18 ans que quand ils en ont 30. On ne peut pas nier ça c'est tout à fait normal c'est psychobiologique (661 à 664) ».
→ L'inexpérience est un facteur de risque incontournable à l'adolescence	« L'inexpérience c'est clair que quand tu as jamais conduit ben tu en as pas d'expérience donc tu serais plus accident prône que quelqu'un qui a déjà acquis (664 à 666) ».
→ La recherche de sensations fortes, le besoin d'affirmation et le besoin d'expression amènent l'adolescent à prendre des risques	« Comme la recherche de sensations on a besoin d'expression, d'affirmation de soi de démonstration aux autres qu'on est plus un adulte qu'on est un excellent chauffeur, un chauffeur au dessus de la moyenne. Toutes ces marques-là rendent la chose encore beaucoup plus difficile plus la fameuse théorie de la testostérone (648 à 652) ».

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les valeurs

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ Les normes sociales changent pour la conduite avec les facultés affaiblies</p> <p>→ Un monde de vitesse</p>	<p>« Une surreprésentation des gens qui avaient consommés étaient parmi les conducteurs impliqués dans les accidents. On a fait ressortir le nombre de victime que ça engendrait à chaque année et les victimes innocentes que ça créaient (470 à 473) ».</p> <p>« Alors nous on est plus en contre message on dit aux gens de ralentir alors que l'ensemble de la publicité va à l'encontre (479,480) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les attitudes

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ Les attitudes de prise du risque sont à l'origine de leur sentiment d'invincibilité et d'invulnérabilité</p>	<p>« Pour certains jeunes ce n'est pas tellement le risque eux de subir les blessures qui les accrochent, mais plutôt ils seraient davantage touchés par le fait de perdre un ami dans un accident ou d'être responsable de la mort d'un ami (95 à 100) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs prédisposants

Les connaissances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ L'alcool et la vitesse sont les principales causes d'accident de la route chez les adolescents</p>	<p>« La vitesse et l'alcool (50, 51) ».</p>

Expert # 3

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les croyances

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Aucune	

Expert # 3

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL

Facteurs prédisposants

Les facteurs démographiques

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Les garçons sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route	« C'est plus souvent des jeunes hommes que des jeunes femmes (100 à 102) ».
→ Les jeunes conducteurs prennent plus de risque	« Les jeunes ont plus tendance à prendre des risques ou plus que les conducteurs plus expérimentés c'est peut-être une question d'hormones (10 à 12) ».

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>La promotion et l'éducation</p> <p>→ Différentes méthodes préventives sont nécessaires pour rejoindre l'ensemble des jeunes</p> <p>→ La nécessité de faire un amalgame de mesures pour obtenir un effet maximal</p> <p>→ L'utilisation d'une approche par les pairs</p> <p>→ Les messages doivent porter sur les risques qu'encourent les jeunes conducteurs</p>	<p>« Il n'y a pas un seul outil qui va rejoindre l'ensemble des jeunes, c'est comme n'importe quel groupe de la population les jeunes sont réceptifs à différents types de messages et différents types d'approches, je ne crois pas qu'il ait une seule recette pour essayer de rejoindre (70 à 73) ».</p> <p>« C'est par cet amalgame de mesures qu'on croit avoir davantage d'impact et notamment des stratégies qui allient les deux par exemple des campagnes de sensibilisation ... et des opérations policières par exemple c'est ce qu'on appelle des programmes d'applications sélectives (145 à 149) ».</p> <p>« Donc, c'est vraiment plus par des approches par les pairs qui sont préconisées (52,53) ».</p> <p>« Il faut davantage trouver des moyens pour essayer de les influencer. Dans un programme lancé l'an passé on a mis plus de jeunes en situations dans le sens où c'est le jeune qui parle à des jeunes (33 à 36) ».</p> <p>« Le type de message qu'on a utilisé au fil des ans dans nos campagnes c'est de s'adresser aux jeunes en disant regarde le risque que tu encoures si tu dépasses les limites de vitesse ou que tu conduis alors que les capacités sont affectées par l'alcool et par les drogues (91 à 95) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'utilisation du réalisme touche davantage les jeunes conducteurs	« Le jeune a l'air cool d'essayer de défier la physique ça sa eu un impact chez les jeunes, mais est-ce que ça eu des impacts on peut se poser la question il n'y a jamais rien d'acquis (112 à 114) ».
→ Il faut constamment renouveler les messages	« Il faut soit répéter ou renouveler le message de différentes façons pour arriver à les rejoindre. La durabilité de ces messages n'est pas très longue généralement (115 à 118) ».
→ L'utilisation des messages émotifs est nécessaires	« Je pense que l'utilisation de la peur et des émotions sont nécessaire, mais ça ne doit pas être que ça. Dans le sens où c'est peut-être nécessaire pour éveiller dans le fond les gens. Il n'y a pas un type d'approche qui vont rejoindre tout le monde, mais je pense qu'il faut montrer les choses (639 à 642) ».
→ Il faut montrer des solutions	« Sauf qu'un moment donné regarder il y a des alternatives à ça donc monter aussi la solution, montrer l'action pour combler, pour éviter cette situation-là (655 à 657) ».
→ Les tests post-campagnes sont nécessaires pour évaluer les campagnes	« De façon générale on essaie d'aller tester auprès des jeunes pour essayer de voir quels types d'approches qui leur parlent et qu'est-ce qui les accroche qu'est-ce qu'il serait le mieux (57 à 60) ».
	« On essaie d'aller valider auprès des jeunes pour voir si c'est vraiment quelque chose qui les rejoint (65, 66) ».
→ Les adolescents ont des habitudes de consommation de média différentes des adultes	« Alors que les jeunes sont moins télévision et moins radio c'est plus souvent le ipod que la radio (80, 81) ».

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ Les interventions à l'échelle régionale favorise la mise en œuvre axée sur le terrain</p> <p>→ Les cours de conduite ne sont pas adaptés à la réalité d'aujourd'hui</p>	<p>« Durant la dernière année, on a eu l'autorisation de développer toute la dimension régionale d'avoir des approches davantage près du terrain dans nos interventions locales donc c'est quelque chose vers quoi on va se diriger parce que souvent nos interventions ont été davantage nationales donc pour l'ensemble de la province on déploie la même des grandes campagnes. Alors que dans certains projets on a commencé à avoir des interventions régionales (607 à 613) ».</p> <p>« Le cours actuel n'est pas très efficaces (203, 204) ».</p> <p>« À l'heure actuelle le problème c'est les cours qui ont été donnés depuis les 20-30 dernières années ils étaient davantage axé sur l'apprentissage très mécanique de la conduite. Alors que ce qui pourrait s'avérer davantage profitable ça serait d'avoir plus des questions de modification de comportement, mais davantage des questions reliées à la prévention et à la sensibilisation plus le savoir être plutôt que le savoir-faire (206 à 215) ».</p> <p>« Il y a moyen de faire quelques choses, que ce moment-là devienne un moyen privilégié d'interagir avec le jeune et essayer d'inculqué davantage la culture de sécurité chez le jeune (230 à 232) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ L'augmentation des restrictions n'est pas une mesure envisageable</p> <p>L'âge d'obtention du permis de conduire</p> <p>La restriction des passagers</p> <p>Le couvre-feu</p>	<p>« Ces choix ont des impacts c'est davantage des choix de société d'avoir l'âge du permis à 16, 17 ou 18 ans, on doit tenir compte d'un ensemble de facteurs quand on décide du permis de conduire (249 à 252) ».</p> <p>« Il y a quelques études qui se sont intéressées à ça, mais les résultats sont plutôt mitigé du fait qu'on augmente l'exposition de ces jeunes-là en restreignant le nombre de passagers (330 à 333) ».</p> <p>« La mesure du couvre-feu est beaucoup plus tranchée beaucoup plus clair quoi que les policiers nous disent aussi que c'est parfait difficile à appliquer ce type de mesure là... On commence à soulever qu'un jeune en apprentissage ne conduise entre telle heure et telle heure donc ça complique un peu la surveillance policière de ce côté-là la vérification et l'application de cette mesure-là doit intercepter tous les véhicules qui pensent qu'ils vont faire des contrôles des fois quelqu'un peu avoir une apparence jeune et avoir son permis régulier (333 à 340) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Accessibilité et disponibilité des ressources (suite)

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
<p>→ L'influence des pairs dans le véhicule</p>	<p>« On sait que ça a un impact donc c'est pour cela que les législations qui limitent le nombre de passagers ont été introduites et non seulement le nombre de passagers, mais le nombre de passagers d'un certain âge donc ça ne visera pas le jeune qui conduit avec les membres de sa famille, il va avoir le droit d'embarquer son père, sa mère ses frères et ses sœurs, mais il n'aura pas le droit d'embarquer d'autres jeunes c'est sur ces principes-là que cette loi-là a été introduite (319 à 324) ».</p>
<p>Le contrôle</p> <p>→ Le contrôle policier est essentiel en sécurité routière</p>	<p>« Il faut percevoir un risque important de se faire arrêter. Alors, c'est pour ça qu'on dit prévention législation et contrôle, contrôle policier dans ce cas si ou contrôle des agents de la paix aussi (141 à 145) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL**

Facteurs facilitants

Lois et priorités gouvernementales

Perception au sujet de :	Énoncé qui appuie
→ Le travail en multidisciplinarité est essentiel	« La sécurité routière c'est clair qu'il n'y a pas une formation donc ça interpellent plusieurs disciplines plusieurs facettes, donc oui on a avantage à travailler en équipe multidisciplinaire multisectorielle aussi (344 à 347) ».
→ S'inspirer du travail qui se fait ailleurs	« On essaie de s'inspirer des leaders, des pays leaders comme la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne par exemple qui ont des taux de décès beaucoup moins élevés que les notre, mais quand on regarde aussi à côté on peut regarder l'Ontario, donc l'idée ce n'est pas de se comparer au pire, c'est de se comparer au meilleur et de prendre leur place. Chacun s'inspire un peu de l'autre (427 à 431) ».
→ Le nouveau cours de conduite est davantage axé sur l'accès graduel à la conduite	<p>« On a adopté encore d'autres mesures additionnelles dans le cadre de l'accès graduel on a ajouté les cours de conduite obligatoires, mais on a aussi étiré la période d'accès () ».</p> <p>« On a ajouté des critères qui font en sorte que cet apprentissage-là se fait dans de meilleures conditions ou de fait de façon plus sécuritaire () ».</p>

Expert # 3

LES DIAGNOSTICS ÉDUCATIONNEL ET ORGANISATIONNEL
Facteurs de renforcement

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ L'implication des parents est nécessaire	<p>« C'est important et c'est à plusieurs niveau il n'est pas la juste quand le jeune apprend à conduire dans les premiers mois, je pense que c'est quelque chose qui est là tout au long de la vie du jeune parce que le jeune est influencé par ce que ses parents de la manière que ses parents ont conduit (508 à 511) ».</p> <p>« C'est important que le parent puisse transmettre aussi d'un certain nombre de messages par rapport à la façon de conduire et à la façon de se conduire aussi ça devrait en faire partie ce n'est pas juste lui montrer ça c'est un stop pis il faut arrêter pour regarder, mais aussi comment se conduire sur la route (522 à 526) ».</p>
→ Prévention faite en milieu scolaire	<p>« Quand ça s'insère à l'intérieur d'un cours déjà la il y a plus de chance que le matériel soit utilisé comme dans la physique prend la route ou l'optique prend la route c'est vraiment à l'intérieur d'un cours on s'est inséré dans le curriculum (558 à 561) ».</p> <p>« Au fil des ans un problème s'est dessiné avec le milieu scolaire. Le milieu scolaire est sollicité pour toute sorte de choses pas juste pour la sécurité routière Ils ont une série d'autres programmes à faire passer aussi en même temps en plus du curriculum de chacun des milieux de sorte que c'est rendu de plus en plus difficile de demander du temps (561 à 567) ».</p>
→ L'utilisation du transport en commun peut s'avérer un moyen pour réduire l'exposition aux risques des accidents	<p>« Il y a des réalités qui sont différentes pour un jeune qui reste à Montréal ou à Québec, il n'a pas trop de problèmes à ne pas avoir de voiture (253 à 255) ».</p>
→ Le nouveau cours de conduite est adapté	<p>« Faire en sorte que ce soit davantage un moment pour parler vraiment de davantage de prévention (204 à 206) ».</p>

Expert # 3**LES DIAGNOSTICS COMPORTEMENTAL ET ENVIRONNEMENTAL**

Perception au sujet de	Énoncé qui appuie
→ Le comportement des québécois sur la route	« Le comportement où la façon dont les gens réagissent à la règle est différente le comportement latin des Québécois, le comportement plus carré des anglophones, le respect à la loi est plus rigide fait en sorte qu'il y a moins de délinquance sur les routes je ne le sais pas bon ça peut être des phénomènes autant sociaux que comportementaux (410 à 141) ».

