

Les dossiers de la clientèle pourront aussi être plus complets et requérir moins d'énergie. À titre d'exemple, les rapports de cas dont l'évaluation n'a pas conduit à un diagnostic de compromission étaient auparavant, dans certains cas, consignés sous forme manuscrite, voire à partir de simples notes d'évolution. Grâce au SSP, ces rapports sont créés sur support informatique et formatés, puis archivés comme les autres.

- **Des avantages pour les jeunes et leur famille.** La précision accrue des informations recueillies, du diagnostic et du choix des mesures à appliquer auprès d'un enfant contribue directement à améliorer la qualité et la pertinence des services rendus. De plus, la démarche de l'intervenant étant guidée par un processus standardisé, les interventions subséquentes peuvent être non seulement mieux harmonisées entre elles, mais aussi plus comparables d'un cas à l'autre. Il deviendra ainsi possible de mesurer plus adéquatement les suites et les résultats des mesures, d'ouvrir la porte à la recherche, et par conséquent d'apporter les ajustements nécessaires à l'amélioration constante des pratiques et des services rendus.

En conclusion, mentionnons que les efforts requis pour atteindre tous ces objectifs demeurent encore très importants. Soutenue financièrement par le ministère de la Santé et des Services sociaux, une équipe de 10 personnes, constituée de cinq cliniciens et cinq informaticiens, s'emploie actuellement à développer toutes les étapes du SSP-protection. L'échéancier prévoit une implantation progressive dans les centres jeunesse des différentes étapes, au fur et à mesure de leur réalisation. L'objectif ultime est une implantation complète pour la fin de l'an 2003.

Marcel Frenette est psychologue au Centre jeunesse de Lanaudière et chef de projet du SSP chez Sogique.

Références

1. Gouvernement du Québec (1979) Loi sur la protection de la jeunesse. P.34.1
2. Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Liste d'attente en protection de la jeunesse et accessibilité aux services à la jeunesse, bilan 1998-1999*, Groupe d'experts en organisation clinique en matière jeunesse; rapport Lebon 2 (1999).
3. Frenette, M. (1993) *Système Expert : la longue marche vers l'implantation d'un prototype validé*. ICO Québec, n° 1, p. 68-74.
4. Levy, P., Ajenstat, J., Frenette, M. (1990) *Une ingénierie de la connaissance. Intelligence artificielle et sciences cognitives au Québec*, vol. 2, n° 6.
5. Ajenstat, J., Bastien, M. (1990) Validation d'un système expert d'aide à l'intervenant social. Thèse de maîtrise inédite. Université du Québec à Montréal.
6. Adga Corporation (1996) *Rapport sur le projet-pilote des Centres jeunesse*. Document inédit. Association des centres jeunesse du Québec.

Rage au volant : vous et moi ou les autres ?



Par
Jacques Bergeron
Ph. D.

DEPUIS un an, on a beaucoup parlé au Québec d'agressivité sur la route et de rage au volant. Les médias nous ont rapporté un nombre impressionnant d'événements plutôt dramatiques, au point où certains se sont demandé si les routes de la Belle Province n'allaient pas devenir aussi tristement célèbres que celles de la Californie.

Au Laboratoire de simulation de conduite de l'Université de Montréal, nous nous intéressons depuis plusieurs années à la psychologie des conducteurs de véhicules. Affilié au Centre de recherches sur des transports, mais bien implanté au Département de psychologie, le Laboratoire effectue des études (par questionnaires et sur simulateur de conduite) sur les facteurs humains impliqués dans la conduite d'un véhicule automobile : attitudes et comportements téméraires sur la route, excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, perception de la signalisation, adaptation des conducteurs aux nouvelles technologies. Développé au cours des dernières années avec la collaboration de plusieurs ingénieurs et informaticiens, ce simulateur, situé dans les locaux du Département de psychologie, est assez performant, le plus avancé au Canada, et nous permet d'effectuer des recherches de pointe sur la psychologie des conducteurs.

Le simulateur de conduite de l'Université de Montréal

Notre simulateur de conduite est constitué d'une véritable voiture (Honda Civic) reliée par une série complexe de microprocesseurs à un équipement graphique informatisé produisant des images de synthèse. Assis au volant du simulateur, le sujet circule dans ces images de synthèse comme sur une route réelle, ses manœuvres étant en complète interactivité avec la programmation informatique. Les commandes de la voiture (volant, frein, accélérateur, radio, commande du ventilateur, etc.) ainsi que les divers indicateurs (vitesse,



température, témoins lumineux, etc.) sont opérationnels. Pendant la simulation, les informations provenant du véhicule sont enregistrées jusqu'à cinquante fois par seconde. La position et la vitesse sur les axes X, Y et Z, les sorties de route, les collisions, ainsi que les infractions au code de la route font partie de l'enregistrement standard dans les scénarios développés dans nos diverses études. Les logiciels de programmation sont adaptables de sorte qu'il est possible de programmer différents scénarios en fonction des objectifs des études qu'on désire réaliser sur le simulateur.

Les études menées depuis quelques années avec le simulateur de conduite nous ont permis d'établir des relations significatives entre les comportements des sujets sur le simulateur, leurs comportements de conduite réelle sur la route et leurs habitudes de vie, notamment en ce qui concerne la tendance à prendre des risques, les effets de la consommation d'alcool et de drogue, l'agressivité et les comportements déviants et asociaux (Bergeron *et al.*, 1998).

Au cours de nos études, nous sommes fréquemment amenés à travailler avec des conducteurs qui présentent des problèmes plus ou moins importants dans leurs attitudes et comportements au volant. Il peut s'agir de risques assez sérieux reliés à des problèmes importants (agressivité, impulsivité, perte de la maîtrise de soi, consommation excessive d'alcool ou de drogue, etc.) ou de risques tempo-

raires, dus à une situation personnelle difficile, ou encore à une condition de stress pendant laquelle ils ont tendance à avoir des accidents routiers ou à commettre des infractions au Code de la sécurité routière.

En ce qui concerne plus spécifiquement la problématique de l'agressivité au volant, nous sommes présentement en mesure de mettre en relation les données recueillies chez un conducteur au volant du simulateur, aussi bien avec son dossier d'accidents et d'infractions en conduite réelle qu'avec ses réponses aux questionnaires d'attitudes et de personnalité que nous utilisons couramment au laboratoire. Nous pouvons interpréter l'ensemble de ces résultats en fonction des données obtenues par l'équipe dans des sondages que nous avons effectués ces dernières années dans la population générale et auprès de catégories particulières de conducteurs.

Prévalence de la rage au volant

D'abord aux États-Unis, puis dans les diverses parties du Canada, un traitement médiatique souvent sensationnaliste a eu pour effet de susciter un débat au sujet de la prévalence réelle de la « rage au volant ». Plusieurs sondages ont alimenté ce débat en faisant état de l'ampleur grandissante du problème. Ainsi, selon une étude effectuée pour le compte de l'American Automobile Association, le phé-



Courtier exclusif de l'Ordre des psychologues du Québec

ASSURANCE-GROUPE

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Assurance-vie | <input type="checkbox"/> Assurance soins médicaux | <input type="checkbox"/> Assurance soins dentaires |
| <input type="checkbox"/> Assurance décès ou mutilation par accident | ◆ Hospitalisation | ◆ Soins de base et prévention |
| <input type="checkbox"/> Assurance perte de revenu (Durée maximale - 70 ans) | ◆ Médicaments | ◆ Endodontie (traitement de canal) |
| <input type="checkbox"/> Assurance des frais généraux | ◆ Paramédicaux | ◆ Périodontie (traitement des gencives) |
| | ◆ Assistance-voyage | |

ASSURANCE INDIVIDUELLE

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Assurance-vie | <input type="checkbox"/> Assurance perte de revenu | <input type="checkbox"/> Assurance contre « les maladies graves » |
| ◆ Temporaire 10 ans | <input type="checkbox"/> Assurance vie universelle | ◆ Protection contre : |
| ◆ Temporaire 20 ans | | Cancer - Crise cardiaque |
| ◆ Temporaire 100 ans | | Paralysie - Sclérose en plaques |

La réponse à tous vos besoins d'assurance de personnes

N'hésitez pas à communiquer avec nous

1600, boulevard Henri-Bourassa Ouest, bureau 420, Montréal (Québec) H3M 3E2

Téléphone : (514) 745-2425 ◆ Interurbain : 1-800-561-4963 ◆ Télécopieur : (514) 745-9966 ◆ Courriel : promedic@vilelectron.net

nomène serait en hausse de 7 % par année depuis plusieurs années. Un autre sondage, réalisé par le National Highway Traffic Safety Administration (1999), indique que plus de 60 % des répondants considèrent que les comportements imprudents et agressifs des autres conducteurs représentent un danger pour eux et leur famille. Dans certains cas, on a même avancé que l'agressivité au volant pourrait être impliquée dans plus des deux tiers des accidents mortels et dans 35 % du nombre total d'accidents de la route aux États-Unis.

Selon certains auteurs (p. ex. Fumento, 1998), la grande popularité du concept de « rage au volant » origine de l'utilisation elle-même du terme *road rage* dans les médias américains. Le terme dériverait tout simplement de *roid rage*, qui réfère à des actes soudains de violence chez des individus qui abusent des stéroïdes. Selon Fumento, l'épidémie de *road rage* ne serait rien d'autre qu'une invention médiatique popularisée à la fois par différents groupes de pression, par des politiciens irresponsables, des thérapeutes « opportunistes » et des consultants en sécurité routière en manque de publicité. Les actes de violence qui sont régulièrement rapportés entre automobilistes n'auraient qu'une valeur anecdotique et ne représenteraient pas un véritable problème de sécurité routière.

Il y existe pourtant des craintes bien réelles à ce sujet au sein de la population. Nous avons effectué deux sondages au Québec qui, à l'instar des résultats obtenus par plusieurs chercheurs nord-américains, indiquent que la majorité des gens rapportent d'importantes préoccupations à l'égard de ces phénomènes. Et puis nous sommes à même d'observer dans nos travaux auprès des conducteurs qui ont de mauvais dossiers de conduite (en ce qui a trait notamment à l'accumulation de points de démerite) ou qui présentent des problèmes de comportement, que l'agressivité joue souvent un rôle prépondérant autant dans leur façon de se conduire (dans la vie en général) que dans leur façon de conduire un véhicule. On peut exprimer ceci simplement en disant qu'« on conduit comme on se conduit ».

À notre avis, il est impossible de se prononcer de façon catégorique sur le fait qu'il y ait ou non une augmentation de l'agressivité sur nos routes. Nous n'avons tout simplement pas de point de référence à ce sujet. Cependant nos études nous amènent à considérer que même s'il ne faut pas dramatiser outre mesure les actes de violence que rapportent les médias, il faut se montrer vigilant à l'égard d'une éventuelle augmentation de l'agressivité au volant. Présentement, les données scientifiques disponibles ne permettent pas de penser qu'il s'agit d'une problématique aussi inquiétante que celle de l'alcool au volant ou celle de la vitesse excessive sur les routes. On sait de façon certaine que la conduite avec facultés affaiblies est reliée à près de 40 % des décès sur les routes, ce qui représente au Québec plus de 300 décès annuellement. Les excès de vitesse sont responsables aussi d'une véritable hécatombe chez les jeunes. De fait, les accidents de la route et le suicide se partagent le triste privilège de constituer les deux principales causes de mortalité chez les jeunes adultes (jusqu'à 35 ans).

Heureusement les actes de violence sont (encore) peu nombreux sur nos routes et, pour l'immense majorité des gens, il y a peu de risque d'être impliqué dans de tels événements, du moins dans les conditions actuelles. Selon toute probabilité cependant, plusieurs conditions routières deviendront plus difficiles au cours des prochaines années. Par exemple, les usagers de la route sont de plus en plus nombreux : il y a davantage de voitures, de camions, de vélos et de patineurs (roues alignées) dans les rues et sur les routes du Québec. Avec ces divers moyens de locomotion, les usagers se déplacent à des vitesses différentes et selon des dynamiques également très variées. On peut donc avancer avec certitude qu'il y aura de plus en plus de conflits potentiels entre conducteurs de véhicules automobiles d'une part, et d'autre part entre les divers types d'usagers de la route. Le degré de stress va certainement augmenter et le partage de la route sera vraiment plus difficile à réaliser. De plus, le trajet quotidien prendra plus de temps : un trajet de 30 minutes entre la maison et le travail risque de prendre 40 ou même 50 minutes à l'avenir. Chacun devra s'armer de patience et de tolérance, sinon il y aura non seulement une dégradation importante de la qualité de vie, mais aussi davantage de tension et d'irritation sur la route.

Les situations les plus irritantes sur la route

Nos études démontrent que certaines situations sont particulièrement propices à susciter de l'irritation chez les conducteurs, comme l'indiquent les exemples suivants :

- vous attendez une place de stationnement, et un conducteur se hâte pour se faufiler dans cet espace ;
- la circulation est bloquée, mais un conducteur profite de l'accotement à droite pour passer devant vous ;
- vous avez été distrait deux secondes et le conducteur derrière vous klaxonne ;
- un conducteur change soudain de voie juste devant vous, sans signaler ;
- depuis plusieurs minutes un conducteur persiste à vous suivre de très près ;
- après l'arrêt au feu rouge, un automobiliste s'efforce de démarrer plus vite que vous pour vous dépasser à droite ;
- une camionnette vous suit de très près la nuit, avec ses phares qui vous éblouissent ;
- un piéton passe lentement devant votre véhicule et vous empêche de « prendre votre lumière verte » ;
- le conducteur juste devant vous ne démarre pas même si le feu est vert.

Comme psychologues, nous sommes à peine surpris d'observer que, selon les perceptions des personnes évaluées sur notre simulateur de conduite ou sondées par questionnaire, il y aurait beaucoup plus de victimes que d'agresseurs. La majorité des gens, par exemple, détestent au plus haut point être suivis de près par un autre conducteur, et chacun a des exemples bien concrets à souligner à ce



sujet. C'est cependant l'infime minorité des conducteurs qui avouent – à l'occasion – suivre un autre véhicule de très près. En réalité, de nombreux conducteurs sont peu conscients du fait qu'ils ont eux-mêmes des comportements qui risquent fort d'indisposer les autres conducteurs et de susciter leur irritation. Parmi ces comportements, on peut mentionner :

- utiliser son klaxon pour exprimer son mécontentement envers un autre conducteur ;
- dire sa façon de penser à un conducteur qui a fait une mauvaise manœuvre ;
- allumer ses phares pour exprimer son mécontentement envers un autre conducteur ;
- ralentir sa vitesse pour irriter un autre conducteur.

Profil psychologique des conducteurs agressifs

Nous effectuons présentement une étude systématique au Laboratoire de simulation de conduite de l'Université de Montréal sur les manifestations de l'agressivité au volant. Les résultats obtenus jusqu'ici nous portent à croire que nous retrouverons ici en très grande partie le profil psychologique que nous avons déjà identifié dans une étude antérieure (Bergeron, Thiffault, Brochu et Nadeau, 2000) chez les récidivistes en matière de conduite avec les facultés affaiblies, c'est-à-dire chez ces personnes qui sont condamnées deux fois ou plus pour conduite en état d'ébriété dans une même période de cinq ans. Nous nous attendons ainsi à faire ressortir les caractéristiques suivantes :

- les conducteurs agressifs se retrouvent dans tous les groupes d'âge, niveaux de scolarité et niveaux de revenus ; mais ils sont en général moins scolarisés que l'ensemble de la population, ont moins de ressources pécuniaires et sont nombreux à avoir des problèmes d'emploi ;
- plus de 90 % sont des hommes ;
- les catégories d'âge 25-34 ans et 35-44 ans regroupent plus des deux tiers de ces conducteurs ;
- un bon nombre d'entre eux continuent à prendre le volant même quand ils sont l'objet d'une interdiction de conduire imposée par un tribunal ou en dépit d'une sanction administrative de révocation ou suspension de permis ;
- plusieurs d'entre eux manifestent des comportements déviants et asociaux, et ont déjà fait l'objet d'inculpations pour des infractions majeures au Code de la route (conduite dangereuse, excès de vitesse, défaut de permis) ou pour des méfaits punis par le Code criminel (p. ex. : voies de faits) ;
- il s'agit toutefois d'une population hétérogène sur le plan de la personnalité et des attitudes, et il reste beaucoup de travail de recherche à effectuer pour bien identifier les principaux types de conducteurs agressifs et mettre sur pied des interventions bien adaptées à la diversité des problématiques conduisant à l'agressivité au volant.

En pratique, dans la circulation quotidienne

Comment éviter de se retrouver soi-même dans une interaction agressive avec un autre conducteur, et comment réagir si on est victime d'un geste déplaisant ou d'une manœuvre agressive de la part de quelqu'un d'autre ? Il est d'abord important de considérer que pour la sécurité de chacun et l'amélioration de la qualité de vie sur la route, il est essentiel d'accorder le bénéfice du doute aux autres conducteurs. Il arrive à tout le monde d'être tendu ou nerveux dans certaines conditions et de commettre une erreur ou d'effectuer une manœuvre maladroite. C'est peut-être le cas de ce conducteur qui ralentit la circulation devant vous parce qu'il ne connaît pas le quartier, ou de cet autre conducteur qui omet de signaler ses intentions avant d'effectuer un virage.

Si on a tendance à bouillir d'impatience dans la circulation, il faut dans la mesure du possible éviter de conduire quand on est fatigué ou stressé. Lorsqu'on est coincé dans un bouchon, il est possible de faire des exercices de relaxation, d'essayer de se détendre en écoutant sa musique préférée, de bouger un peu, de faire quelques étirements. Et quelle que soit la difficulté des conditions routières, il faut considérer que les autres aussi peuvent être impatients, nerveux et tendus, et que les autres aussi peuvent involontairement effectuer de mauvaises manœuvres. En somme, la patience et la courtoisie au volant ne peuvent qu'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des usagers de la route.

Jacques Bergeron est psychologue et directeur du Laboratoire de simulation de conduite de l'Université de Montréal.

Bibliographie

- Bergeron, J., Laviolette, E., Perraton, F., Joly, P. (1998). « The Perception Of Risk Involved In Alcohol-impaired Driving, Brookhuis, De Waard et Weikert (éd.), *Simulators and Traffic Psychology*. Pays-Bas, HFES, p. 115-124.
- Bergeron, J., Tardif, L. P. (1998). « L'évaluation et la formation des chauffeurs dans l'industrie du camionnage : le potentiel d'utilisation d'un simulateur de conduite ». *Association québécoise du transport et des routes* (éd.), *Le transport, un outil de développement économique*, p. 397-409.
- Bergeron, J., Laviolette, E., Thiffault, P., Godin, L. A., Paquette, M., Perraton, F., Joly, P. (1997). « Use Of Driving Simulation Techniques For The Dissuasion Of Alcohol-impaired Driving ». *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference X*, June 1997, Toronto.
- Bergeron, J., Thiffault, P., Brochu, S., Nadeau, L. (2000). « Le profil des récidivistes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et leur implication dans les accidents ». *Rapport d'une recherche subventionnée, FCAR*.
- Marcil, I., Audet, T., Bergeron, J., (1999). « Déterminants motivationnels des excès de vitesse en milieu urbain chez de jeunes conducteurs québécois ». *Science et comportement*, 27 (1), p. 1-17.
- Montplaisir, J., Petit, D., Lapierre, O., Perraton, F., Bergeron, J. (1996). « Performances des hypersomniaques à un test de simulation de conduite ». M. Vallet et S. Khaldi (éd.), *Vigilance et Transports; Aspects fondamentaux, dégradation et prévention*. Lyon, Presses universitaires de Lyon, p. 23-29.
- Ratte, J., Bergeron, J. (1997). « Psychology Of Young, Risky And Bad Road Drivers ; Links To Depression And Suicide ». *Caribbean Journal Of Criminology And Social Psychology*, 2 (2), p. 146-161.
- Thiffault, P., Bergeron, J. (2000). « Vigilance And Highway Driving: The Impact Of Monotony And Individual Differences ». 27th International Congress of Psychology, Stockholm, July 21-29, 2000.