L'identité de genre comme facteur modérateur dans l'association entre l'impulsivité et la conduite après une consommation récente de cannabis

Yifan Wang
Ph.D. Student, Université de Montréal, Canada.
Yi.fan.wang.2@umontreal.ca

Jean-Sébastien Fallu
Ph.D. Université de Montréal, Canada.
jean-sebastien.fallu@umontreal.ca

Christophe Huynh
Ph.D. Institut universitaire sur les dépendances, Canada.
Université de Montréal, Canada.
christophe.huynh.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca

Contexte

- Les accidents routiers constituent un grave problème de santé publique dans le monde entier et les facteurs humains sont connus pour être le facteur le plus important des accidents (Asbridge, Poulin & Donato, 2005).

Prédicteur: la recherche de sensations

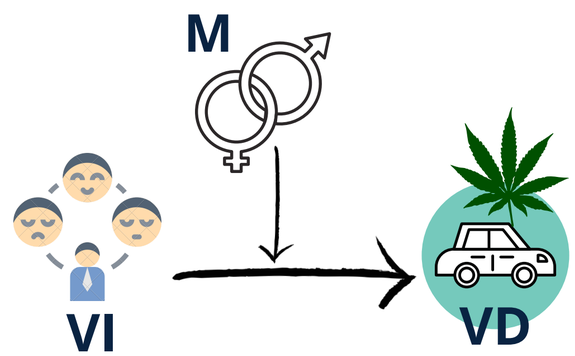
- Une facette de l'impulsivité, la recherche de sensations, est souvent mentionnée comme un facteur important dans les comportements à risque tels que la conduite après consommation de cannabis (CACC) (Machin et Plint, 2010).

Prédicteur: le genre

- Les hommes sont plus susceptibles de prendre le volant une heure après avoir consommé du cannabis que les femmes (Capler et al, 2017).
- Le sexe biologique est génétiquement prédisposé alors que l'identité de genre est déterminée par la façon dont les individus se perçoivent considérant la construction sociale de ce qui consiste un homme ou une femme (Oppenheim et al, 2016).
- L'identité de genre, ou la perception de son genre, motive le comportements tel que le CACC.
- Des études antérieures ont montré que le genre et l'impulsivité sont associés à CACC, mais leur effet interactif n'a pas été étudié dans la littérature (Richer & Bergeron, 2009).

Modèle théorique

Variable indépendante : recherche de sensations
Modérateur : l'identité de genre
Variable dépendante : CACC



Objectif

Notre objectif est d'explorer le processus par lequel la recherche de sensations interagit avec l'identité de genre, pour prédire le CACC.

Hypothèse

Nous hypothésons que l'identité de genre est associée à CACC et qu'elle peut également moduler la force de l'effet de l'impulsivité sur CACC.

Méthode

Critères d'inclusion

- 17 à 35 ans et posséder un permis de conduire valide.

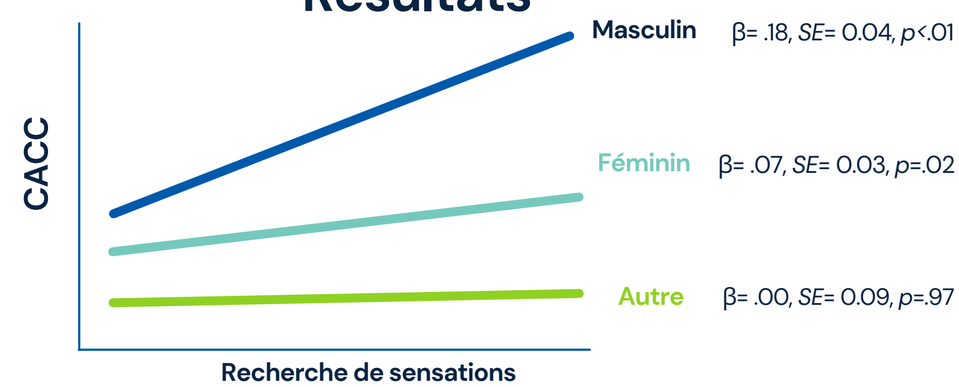
Questionnaire

- Questionnaire en ligne portant sur les caractéristiques socio-démographiques, les habitudes de consommation de cannabis et la recherche de sensations.

Analyse de données

- Le logiciel statistique SPSS PROCESS a été utilisée pour démêler la relation entre la recherche de sensations, l'identité de genre et le CACC. Les covariables sont l'âge et l'éducation.

Résultats



Discussion et implication

- L'identité de genre et la recherche de sensations interagissent pour motiver les comportements à risque tel que CACC.
- S'identifier au genre masculin, plutôt que le simple fait d'être un homme en termes de sexe biologique, pourrait expliquer les comportements à risque.
- Les programmes d'intervention pourront mieux agir en sachant plus spécifiquement quels comportements associés aux normes sociales entourant la masculinité devraient être ciblés pour une diminution de CACC, au-delà de dire qu'il faudra viser des hommes.

Université de Montréal

IUD INSTITUT UNIVERSITAIRE SUR LES DÉPENDANCES

Asbridge, M., Hayde, J., & Cartwritght, J. L. (2012). Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk: systematic review of observational studies and meta-analysis. B*ritish Medical Journal, 344*(536), 1–9.
Capler, R., Bilsker, D., Pelt, K. V., & MacPherson, D. (2017). *Cannabis Use and Driving: Evidence Review.*Canadian Drug Policy Coalition
Machin, M.A., & Plint, J.E., (2010). Understanding the unique contribution of aversion to risk taking in predicting drivers' self-reported speeding. Driver Behaviour and Training. *Human Factors in Road and Rail Transport*
Oppenheim, I., Oron-Gilad, T., Parmet, Y., & Shinar, D. (2016). Can traffic violations be traced to gender-role, sensation seeking, demographics and driving exposure. *Transportation Research Part F, 43*(8), 387–395.
Richer, I., & Bergeron, J. (2009). Driving under the influence of cannabis: Links with dangerous driving, psychological predictors, and accident involvement. A*ccident Analysis and Prevention 41*(2), 299–307