

Université de Montréal

**Dissuasion et infractions routières chez les individus ayant
une faible maîtrise de soi**

par
Brigitte Poirier

École de criminologie
Faculté des arts et des sciences

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

Août 2017

© Brigitte Poirier, 2017

Résumé

Contexte et objectif. D'après plusieurs auteurs, l'effet dissuasif des sanctions serait fonction des caractéristiques individuelles des personnes visées et des circonstances dans lesquelles les opportunités criminelles se présentent. Certaines études s'intéressent alors à la réceptivité au message pénal des individus empreints d'une faible maîtrise de soi. Ces études ne parviennent toutefois pas à établir de consensus quant aux effets de la maîtrise de soi sur le processus dissuasif. L'objectif de ce mémoire est d'améliorer les connaissances sur la dissuasion, soit sur la relation entre l'exposition au message pénal, les perceptions et les intentions délictuelles. Plus spécifiquement, il vise à contribuer à la compréhension de l'effet du niveau de maîtrise de soi sur l'ensemble du processus dissuasif. Un modèle conceptuel, inspiré des notions de la dissuasion conditionnelle et situationnelle et du concept de la communication pénale, est proposé pour répondre à ces objectifs. **Méthodologie.** Des données ont été colligées à partir d'un questionnaire administré à environ 500 jeunes conducteurs et ayant permis de réunir de l'information sur leurs habitudes de conduite, leurs perceptions des risques, et leur niveau de maîtrise de soi. **Résultats.** Le niveau de maîtrise de soi des jeunes conducteurs influence leur réceptivité et leur interprétation du message pénal sur plusieurs points. D'une part, la proximité du message pénal (c.-à-d. la présence d'opérations policières dans l'environnement routier) permet de rappeler plus efficacement le caractère blâmable des infractions de la route aux personnes ayant un niveau plus élevé de maîtrise de soi. D'autre part, la gravité des infractions de la route n'est pas prise en compte par les individus se situant à l'extrémité supérieure du continuum de la maîtrise de soi. Finalement, les personnes ayant un niveau plus faible de maîtrise de soi sont plus fortement influencées par les membres de leur entourage. **Conclusion.** Les résultats confirment la nécessité de tenir compte des caractéristiques individuelles des individus visés par les mesures dissuasives. Ils mettent également en évidence la pertinence de s'intéresser aux manières dont le message pénal est transmis. Celui-ci doit être adapté à l'audience visée.

Mots clés : dissuasion, dissuasion différentielle, dissuasion situationnelle, faible maîtrise de soi, infractions routières, message pénal, perceptions du risque

Abstract

Context and objectives. Several studies show that the deterrent effect of sanctions depends on individual characteristics and criminal opportunities offered in different contexts. Consequently, several authors compared the receptivity to sanction among individuals with different levels of self-control. Prior studies do not, however, agree on the effect of low self-control on deterrence process. The main objective of this master dissertation is to improve the knowledge on the deterrence process, including the relationships between exposure to sanction threat, perceptions about sanction properties and criminal intents. It specifically studies the effect of self-control levels on the deterrence process. The conceptual framework integrates concepts found in the situational and differential deterrence literature as well as in communication theories. **Methodology.** Data were collected with a questionnaire administered to approximately 500 young drivers. Information was available, among other things, on their driving habits, risk perceptions and level of self-control. **Results.** The level of self-control influences receptivity and interpretation of sanction threats at several degrees. First, a close exposure to channels delivering information about the sanction threat (i.e., exposure to police operations in the driving environment) has a greater impact on the perceived threat of social disapproval among those with a high self-control. Second, perceptions about the seriousness of traffic violations do not deter those at the highest end of the self-control continuum. Finally, people with a low self-control are more affected by their peers than those with a high self-control. **Conclusion.** Results confirm the need to account for individual characteristics of those targeted by deterrent strategies. They also highlight the relevance of considering how sanction threats are conveyed. The latest must be adapted to their target population.

Keywords: deterrence, differential deterrence, situational deterrence, low self-control, traffic violations, sanction threat, risk perceptions

Table des matières

Résumé.....	i
Abstract.....	ii
Table des matières.....	iii
Liste des tableaux.....	v
Liste des figures.....	vi
Remerciements	vii
Introduction.....	1
Chapitre 1 — Recension des écrits.....	3
1.1 La théorie de la dissuasion : état des connaissances	3
1.1.1 Origines de la théorie et perspective du choix rationnel.....	4
1.1.2 Les différents types de dissuasion et l'efficacité de la peine	8
1.1.3 Constats des études portant sur le pouvoir dissuasif de la peine	11
1.2 La dissuasion conditionnelle	14
1.3 Crime, dissuasion et maîtrise de soi	18
1.3.1 Définition de la faible maîtrise de soi.....	18
1.3.2 Le rôle de la maîtrise de soi dans le processus dissuasif	21
1.3.3 Synthèse, limites et pistes de recherche en dissuasion conditionnelle.....	26
1.4 Environnement et transmission du message pénal.....	29
1.4.1 La dissuasion situationnelle	29
1.4.2 La transmission du message pénal.....	31
1.5 La présente étude	36
Chapitre 2 — Méthodologie.....	42
2.1 Échantillon.....	42
2.2 Opérationnalisation des variables	43
2.2.1 Exposition au message pénal	43
2.2.2 Perceptions du risque et valeurs normatives.....	51

2.2.3 Intentions délictuelles	52
2.2.4 Maîtrise de soi.....	53
2.2.5 Variables de contrôle	54
2.3 Stratégie analytique	55
Chapitre 3 — Résultats	56
3.1 Matrice corrélacionnelle et analyse de la multicollinéarité	56
3.2 Effets de l'exposition au message pénal sur les perceptions	58
3.2.1 Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu d'arrestation	58
3.2.2 Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu de réprobation	60
3.2.3 Effets de l'exposition au message pénal sur la gravité perçue des infractions de la route	63
3.3 Effets de l'exposition au message pénal et des perceptions sur les intentions délictuelles.....	65
Chapitre 4 — Interprétation des résultats.....	70
4.1 Rappel des objectifs et constats sur le modèle général de la dissuasion	70
4.2 Continuum de maîtrise de soi et dissuasion : quels effets ?	76
4.2.1 L'effet conditionnel de la visibilité des interventions de sécurité routière	77
4.2.2 Le poids accordé au message normatif.....	80
4.2.3 Le rôle de l'entourage dans la dissuasion	81
4.2.4 Synthèse sur l'effet modérateur du niveau de maîtrise de soi	84
Conclusion	87
Bibliographie	91

Liste des tableaux

Tableau I. Statistiques descriptives des variables	44
Tableau II. Matrice corrélacionnelle	57
Tableau III. Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu d'arrestation.....	59
Tableau IV. Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu de réprobation	61
Tableau V. Effets de l'exposition au message pénal sur la gravité perçue des infractions de la route	63
Tableau VI. Effets de l'exposition au message pénal sur les intentions délictuelles.....	66
Tableau VII. Effets des perceptions sur les intentions délictuelles	68

Liste des figures

Figure 1. Représentation de la théorie de la dissuasion par Gibbs (1979, p. 658).....	7
Figure 2. Modèle de la dissuasion proposé par Apel (2013, p.71)	35
Figure 3. Modèle conceptuel proposé.....	41
Figure 4. Effet modérateur de la maîtrise de soi sur les relations entre les paramètres du message pénal et le risque perçu de réprobation.....	62
Figure 5. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la nature des canaux sur la gravité perçue des infractions de la route.....	64
Figure 6. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la nature des canaux sur les intentions délictuelles	67
Figure 7. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la gravité perçue des infractions de la route sur les intentions délictuelles	69
Figure 8. Synthèse des résultats relatifs au modèle général de la dissuasion	71

Remerciements

Je tiens d'abord à exprimer ma reconnaissance envers mon directeur de recherche, Étienne Blais. Merci pour toutes les opportunités que tu m'as offertes, les connaissances que tu as su me partager et tes critiques toujours constructives. Surtout, merci d'avoir eu confiance en moi.

J'aimerais également remercier les membres du jury qui ont évalué mon mémoire. Leurs commentaires ont assurément contribué à améliorer la recherche présentée ici, mais m'ont aussi poussé à porter ma réflexion un peu plus loin.

Je désire aussi souligner le soutien financier offert par le Conseil de recherche en sciences humaines (CRSH), le Fond de recherche du Québec – Société et culture (FRQSC), l'École de criminologie de l'Université de Montréal, la Faculté des études supérieures et postdoctorales de l'Université de Montréal, RBC Groupe Financier et la Fondation Berthelet-Aubin. Cet appui a certainement permis de rendre mon expérience à la maîtrise *beaucoup* moins stressante.

Enfin, « no man is an island, entire of itself ». À toutes les personnes qui ont collaboré à rendre ce mémoire possible, de près ou de loin : je vous dis merci du fond du cœur.

Brigitte

Introduction

La dissuasion des délinquants figure parmi les principaux objectifs des systèmes de justice modernes. Il est ainsi attendu que les individus, qui agissent selon un choix rationnel, sont détournés du crime lorsque ses coûts perçus excèdent ses bénéfices anticipés (Beccaria, 1764). En théorie, la menace et l'application de sanctions, variant de la simple amende à l'emprisonnement, devraient alors faire diminuer les délits. En réalité, la logique d'efficacité sous-jacente à la théorie de la dissuasion est beaucoup plus complexe et sa capacité à prévenir le crime est parfois remise en question.

En effet, la capacité des mesures de dissuasion à réduire les taux de criminalité et à freiner la récidive chez ceux ayant subi la peine est remise en question par de nombreuses études (Piquero et Pogarsky, 2002; Pogarsky et Piquero, 2003; Pratt et Cullen, 2005). Face à ces constats, le caractère conditionnel de la dissuasion apparaît comme une piste de réflexion pertinente. Plusieurs auteurs soutiennent que la relation entre les sanctions et le crime varie en fonction des caractéristiques individuelles des personnes ciblées et des contextes dans lesquels les opportunités criminelles se présentent (Piquero, Paternoster, Pogarsky et Loughran, 2011). Tous n'ont pas les mêmes perceptions des coûts et bénéfices du crime et ils n'y accordent pas une importance équivalente.

L'un des enjeux abordés par les études sur la dissuasion conditionnelle concerne la réceptivité au message pénal des personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi. Ces personnes impulsives et attirées par la prise de risque sont le sujet d'une riche littérature, et la relation entre la faible maîtrise de soi et la délinquance est appuyée par de nombreuses

recherches empiriques. Mais ces personnes peuvent-elles être détournées du crime ? À ce jour, aucun consensus ne semble établi sur la capacité du message pénal à modifier les perceptions et à réduire les comportements déviants de ces individus.

Le présent mémoire a donc pour objectif principal de contribuer aux connaissances sur la relation entre l'exposition aux sanctions pénales et les comportements délictuels. Plus spécifiquement, il vise à explorer l'effet de la faible maîtrise de soi sur la perception du risque, les valeurs normatives et les intentions délictuelles d'un échantillon de jeunes conducteurs québécois. L'emploi d'un modèle conceptuel, qui intègre des notions centrales aux théories de la dissuasion conditionnelle et situationnelle et met l'accent sur l'aspect communicationnel de la dissuasion, sert à répondre à ces objectifs.

L'ouvrage se divise en quatre chapitres. Le premier chapitre présente l'état actuel des connaissances sur la théorie de la dissuasion et la dissuasion conditionnelle. La réceptivité aux mesures dissuasives des personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi est aussi abordée. Les principales limites des études antérieures sont présentées et permettent de définir la question de recherche du mémoire. Le cadre théorique et le modèle conceptuel étudié sont également présentés. Le second chapitre expose la méthodologie employée pour cette recherche. La nature et la provenance de l'échantillon, l'opérationnalisation des variables et la stratégie analytique y sont traitées. Le troisième chapitre présente les résultats aux analyses statistiques. Finalement, le quatrième chapitre présente l'interprétation des résultats.

Chapitre 1 — Recension des écrits

La recension des écrits approfondit les notions théoriques rattachées aux différents paradigmes exposés dans cette recherche. Elle est divisée en cinq sections. La première section présente l'état actuel des connaissances sur la théorie de la dissuasion. Elle permet de dégager les principaux constats quant à la capacité de la théorie à expliquer les fluctuations des taux de criminalité et du passage à l'acte. La seconde section présente un sommaire des études sur la dissuasion conditionnelle. Il est ensuite question, dans la troisième section, de présenter le concept de faible maîtrise de soi. Les principales limites des études reliant la faible maîtrise de soi et la dissuasion y sont abordées. La quatrième section définit un cadre théorique alliant la dissuasion situationnelle et le concept de communication du message pénal. Celui-ci guide la présente recherche. Finalement, la cinquième section de cette recension présente la problématique et le modèle conceptuel à l'étude.

1.1 La théorie de la dissuasion : état des connaissances

Selon la définition de Cusson (2010), « *dissuader, c'est inciter un délinquant potentiel à renoncer à commettre un crime par la menace d'une peine qui le conduira à conclure que ses risques dépassent son espérance de gains* » (p.3). Il est alors attendu que la menace de sanction et la peur qui lui est associée favorisent le respect des lois et règlements, permettant la prévention des actes criminels (Paternoster, 2010). Cette section vise à présenter l'état actuel des connaissances sur la théorie de la dissuasion. D'abord, un bref retour sur les origines de la théorie et sur ses relations étroites avec la perspective du choix rationnel est présenté. Ensuite, il est question des différents types de dissuasion et des propriétés de la peine

reliées à son efficacité. Les principaux constats et limites liés à la théorie sont également exposés.

1.1.1 Origines de la théorie et perspective du choix rationnel

Les premières racines intellectuelles de la théorie de la dissuasion sont habituellement attribuées aux travaux, au siècle des Lumières, des philosophes Cesare Beccaria et Jeremy Bentham. L'Italien Beccaria (1764) formule à l'époque un modèle de la dissuasion qui détermine les conditions sous lesquelles les peines sont efficaces pour la prévention des délits. Dénonçant des lois qu'il considère comme injustes et le traitement cruel imposé aux délinquants, il propose entre autres une proportionnalité entre les sanctions et les crimes commis : « il faut donc réprimer les plus dangereux par les peines les plus sévères, et réserver des châtiments plus doux aux moins importants » (Beccaria, 1764, p. 29).

Alors que les réflexions sur la théorie de la dissuasion sont mises de côté pendant plus de deux siècles pour des courants soutenant des explications à caractère biologiques ou psychologiques (Paternoster, 2010), les années 1960 confirment un regain d'intérêt pour la théorie (Becker, 1968; Gibbs, 1968; Tittle, 1969). Les décennies suivantes sont témoins de nombreuses avancées, dont un engouement pour la dissuasion perceptuelle¹, et plusieurs méthodes sont proposées pour tester la théorie (Loughran, 2013). La dissuasion figure à ce

¹ La dissuasion perceptuelle est une approche qui ne considère pas seulement les propriétés objectives de la peine mais aussi les propriétés subjectives (perceptions).

jour parmi les finalités des mesures pénales modernes, lesquelles visent à dissuader les délinquants potentiels et à prévenir la récidive².

La théorie de la dissuasion est directement liée à la perspective du choix rationnel. Selon cette perspective, l'être humain base ses décisions sur l'estimation des coûts et des bénéfices³ qu'il peut retirer. Ce calcul viserait ainsi à minimiser la douleur et à maximiser le plaisir. L'être rationnel est également influencé par les décisions prises autour de lui et qui lui sont exposées. Un individu évalue donc les alternatives possibles selon les limites de son savoir et de ses habiletés. La théorie de la dissuasion, en se basant sur la perspective du choix rationnel, fournit une explication du passage à l'acte, tout en offrant une solution pour la lutte à la criminalité, c'est-à-dire par la modification des propriétés de la peine (Pratt, Cullen, Blevins, Daigle et Madensen, 2006). Augmenter le coût du crime, diminuer ses bénéfices et augmenter la probabilité de détection seraient trois façons de dissuader l'être rationnel de commettre des délits (Becker, 1968).

² Les politiques de justice criminelle modernes visent également à réduire les taux de criminalité par la neutralisation (c'est-à-dire par l'emprisonnement) et la réhabilitation des individus délinquants.

³ Il faut noter que les coûts et les bénéfices ne s'estiment pas uniquement en termes économiques. Les coûts ne sont pas simplement liés au désagrément de la peine, mais aussi aux conséquences informelles (comme la honte, la perte d'un emploi, etc.). Les gains sont associés à tout ce qui motive un délinquant (comme l'argent, l'excitation, le prestige, etc.) (Cornish et Clarke, 1986).

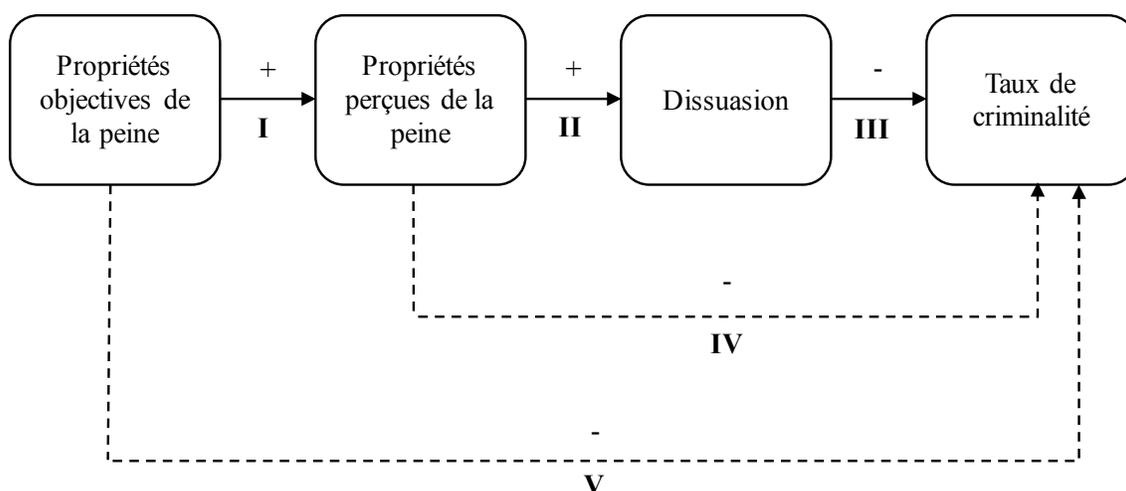
La notion de rationalité est exploitée par Paternoster (2010), qui présente le mécanisme de la dissuasion en utilisant le concept d'utilité. Ce concept est également employé par Bentham (1781) et Becker (1968). Le calcul de l'utilité tel que proposé par Paternoster (2010) est présenté ici-bas (les indices p_x représentent la probabilité que chaque élément se produise) :

$$U(\text{crime}) = p_1 * (\text{bénéfices du crime}) + p_2 * (\text{coûts du crime}) \\ + p_3 * (\text{bénéfices de ne pas commettre le crime}) + p_4 * (\text{coûts de ne pas commettre le crime})$$

L'utilité (U) d'un crime réfère à la somme des bénéfices qui peuvent en être retirés (comme de l'argent fait rapidement, l'effet de la drogue, ou le prestige), des coûts du crime (comme l'arrestation, l'emprisonnement, ou la perte du respect de ses proches), des bénéfices de ne pas commettre le crime (comme un emploi et un revenu stables, ou une sécurité physique), et des coûts de ne pas commettre le crime (comme des revenus faibles ou le sentiment d'échec face à un emploi peu prestigieux). C'est donc lorsque l'utilité attendue d'un crime est supérieure à l'utilité attendue de s'en abstenir qu'un individu passera à l'acte. À l'inverse, ce calcul considère qu'un individu qui s'abstient de commettre un délit perçoit les coûts de celui-ci comme plus élevés que les bénéfices qu'il pourrait en retirer. Ce calcul met également en lumière que ce ne sont pas uniquement les propriétés objectives de la peine qui peuvent dissuader l'individu, mais aussi ses perceptions face au risque de sanction (Paternoster, Saltzman, Waldo et Chiricos, 1983; Waldo et Chiricos, 1972). Ce type d'approche pose toutefois plusieurs problèmes. Il suppose, entre autres, que les individus ont une perception réaliste du risque de sanction et néglige de considérer les délits commis sous l'effet de l'impulsivité (Jacob, 1978; Kennedy, 2009).

Gibbs (1979) formule également une série de propositions pour illustrer le mécanisme dissuasif (figure 1). Parmi les concepts centraux du modèle de Gibbs se retrouvent les propriétés objectives de la peine, les propriétés perçues de la peine, la dissuasion et les taux de criminalité.

Figure 1. Représentation de la théorie de la dissuasion par Gibbs (1979, p. 658)



L'auteur propose d'abord qu'il existe une relation positive entre les propriétés objectives et les propriétés perçues de la peine (proposition I). Une augmentation des propriétés objectives de la peine, comme une augmentation des effectifs policiers ou de la sévérité d'une peine, devrait donc être véhiculée aux individus ciblés, lesquels auront une perception plus élevée du risque de sanction. Gibbs (1979) propose ensuite que les propriétés perçues de la peine interagissent positivement avec la dissuasion (proposition II). En ayant une plus grande perception des risques de sanction, les individus devraient être davantage dissuadés de commettre un délit. Une relation négative devrait être observée entre l'effet

dissuasif de la peine et les taux de criminalité (proposition III), c'est-à-dire qu'un effet dissuasif plus fort devrait se traduire par des taux de criminalité plus bas. Finalement, en tenant compte de chacune des trois premières propositions, les propriétés perçues et objectives de la sanction devraient avoir un effet négatif indirect sur les taux de criminalité (propositions IV et V). Plus les propriétés objectives et perçues de la peine sont élevées, moins les taux de criminalité devraient être élevés. Une difficulté de ce modèle réside cependant dans le fait que le concept de dissuasion n'est pas directement mesurable (Gibbs, 1975; Parker et Grasmick, 1979). La théorie de la dissuasion permet plutôt d'interpréter les relations observées entre la sanction et le crime. Il est toutefois possible d'évaluer le niveau de dissuasion de façon indirecte en mesurant l'effet des propriétés objectives et perçues sur la criminalité (propositions IV et V).

1.1.2 Les différents types de dissuasion et l'efficacité de la peine

La littérature distingue habituellement la dissuasion générale de la dissuasion spécifique (Nagin, 2013). La dissuasion générale renvoie aux stratégies qui visent l'ensemble de la population, tandis que la dissuasion spécifique vise à enrayer la récidive et la persistance de comportements déviants chez ceux ayant subi la sanction (Gibbs, 1975). Dans le cas de la dissuasion générale, le délinquant potentiel est détourné du crime par la menace de sanction, notamment en étant témoin des sanctions subies par les autres (Apel et Nagin, 2015). La dissuasion spécifique persuade le délinquant de ne plus commettre de crime par la peur d'être puni de nouveau.

Il est aussi généralement admis que l'efficacité de la peine repose sur trois concepts : sa sévérité, sa certitude et sa célérité (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975). La sévérité réfère à la proportionnalité entre la sanction et le délit commis. Plus un crime est grave, plus la sanction doit être sévère. La certitude réfère à la probabilité que la sanction soit appliquée. Le délinquant doit avoir la conviction qu'une peine lui sera imposée, sans quoi la menace de sanction est inutile. Finalement, la célérité réfère à la vitesse à laquelle la sanction sera imposée. Une sanction trop éloignée dans le temps risque de ne pas avoir d'effet dissuasif. Lorsque la peine est rapprochée du délit, le délinquant est plus propice de considérer la sanction comme un effet direct du délit commis. Pour prévenir le crime, il faut donc une sanction suffisamment sévère, plutôt certaine et appliquée rapidement.

Les différentes propriétés de la peine n'auraient toutefois pas le même poids en ce qui a trait à la dissuasion du crime. À la lumière des résultats de plusieurs études empiriques, la certitude est la propriété de la peine qui produit l'effet dissuasif le plus important (Nagin, 2013; Nagin et Pogarsky, 2001, 2003). La sévérité de la peine n'aurait pas l'effet escompté, et ce, tant selon les études sur les propriétés objectives de la peine que selon celles s'intéressant aux propriétés perçues. À ce sujet, Beccaria (1764) mentionne que « la perspective d'un châtement modéré, mais auquel on est sûr de ne pouvoir échapper, fera toujours une impression plus vive que la crainte vague d'un supplice terrible, dont l'espoir de l'impunité anéantit presque toute l'horreur » (p.81). La sévérité de la peine n'aurait alors un effet que lorsque la peine est suffisamment certaine. Cette constatation a plusieurs implications pour le système de justice pénale, dont la remise en question des longues peines d'emprisonnement et

de l'établissement de peines minimales pour certains actes criminels (Nagin, 2013; Pratt et Cullen, 2005).

Plusieurs auteurs distinguent les processus de dissuasion formels et informels (Geerken et Gove, 1975). La dissuasion formelle fait référence aux sanctions prescrites par la loi et appliquées par ses agents, comme les amendes et les peines d'emprisonnement. La dissuasion informelle fait plutôt référence aux sanctions appliquées sur le plan interpersonnel, comme le fait de subir de la stigmatisation ou de la réprobation de la part des membres de son entourage. Ces deux types de dissuasion ne doivent toutefois pas être considérés comme agissant en vases clos. En effet, les coûts formels du crime entraînent souvent des coûts informels (Williams et Hawkins, 1986). Par exemple, l'arrestation peut conduire à des conséquences négatives sur les relations interpersonnelles d'un individu. Une étude de Tittle et al. (2011) suggère d'ailleurs que le risque perçu de sanction informelle a un plus grand pouvoir dissuasif que le risque de sanction formelle⁴.

Enfin, certains auteurs évoquent la pertinence de considérer les mécanismes de validation normative associés aux mesures de dissuasion, c'est-à-dire l'effet « moral ou éducatif » qui est associé à la peine (Andenaes, 1968, 1971; Snortum, Hauge et Berger, 1986). Tel que le formule Cusson (2010), « la sanction pénale exprime la réprobation du crime jugé ; elle réaffirme la norme violée par le coupable » (Cusson, 2010, p. 24). Les mesures

⁴ Tittle et al. (2011) ont mesuré le risque perçu de sanction informelle en questionnant les répondants sur la probabilité que les membres de leur entourage aient moins de respect à leur égard s'ils commettaient un délit.

dissuasives n'arriveraient donc pas à prévenir le crime uniquement par la peur qu'elles induisent, mais aussi par l'adhésion à certaines valeurs ou normes. D'une part, l'exposition prolongée aux menaces de sanction pourrait influencer l'adoption de normes sociales en agissant comme catalyseur du sens moral. Plusieurs auteurs soutiennent que les peines plus sévères et les programmes policiers contre la conduite avec facultés affaiblies ont changé la norme sociale chez la population ciblée (Andenaes, 1974; Blais et Ouimet, 2005; Snortum et al., 1986). D'autre part, l'effet dissuasif serait conditionnel aux valeurs normatives adoptées par l'individu préalablement à l'exposition au message pénal (Piquero, Bouffard, Piquero et Craig, 2016; Wenzel, 2004). En effet, les menaces de sanction peuvent venir en accord ou en opposition avec les normes personnelles de l'individu. Les résultats obtenus par Piquero et al. (2016) suggèrent que l'effet dissuasif est plus fort chez les personnes ayant déjà un fort sens moral.

1.1.3 Constats des études portant sur le pouvoir dissuasif de la peine

Les connaissances actuelles sur la théorie de la dissuasion mènent à de nombreux constats, notamment quant à l'influence des propriétés objectives de la peine sur les perceptions des individus et à l'efficacité des mesures de dissuasion générale ou spécifique. Tel que le souligne Nagin (1998), il ne faut pas uniquement s'intéresser à la relation entre la perception du risque et les comportements délictuels ; il est aussi nécessaire de déterminer si les politiques publiques arrivent à modifier les perceptions de la population. Cette réflexion est d'autant plus pertinente que l'implantation de politiques publiques visant le contrôle de la criminalité se base régulièrement sur la conviction que les propriétés objectives et perçues de la peine sont positivement liées (Gibbs, 1979).

Il est ainsi généralement attendu que l'imposition d'une sanction sera suivie d'une augmentation du risque perçu. Toutefois, peu d'études ont vérifié la validité empirique de cette relation (Kennedy, 2009; Nagin, 1998). À cet égard, les résultats obtenus par Kleck et al. (2005) sont peu encourageants. Des entrevues téléphoniques menées auprès de 1 500 répondants habitant dans 54 comtés urbains des États-Unis révèlent que les perceptions du risque de sanction ne sont pas reliées aux niveaux réels de sanction (comme les taux d'emprisonnement et d'arrestation, et le temps moyen écoulé entre l'arrestation et la sentence). L'augmentation de la sévérité de la peine ou de la certitude d'être appréhendé n'aurait donc pas d'influence significative sur le risque perçu par la population, remettant en question l'implantation de peines plus répressives ayant un objectif de dissuasion (Kleck et al., 2005). Reprenant les données utilisées par Kleck et al. (2005), Kleck et Barnes (2008) arrivent à une conclusion semblable. Lorsque les perceptions individuelles du risque sont agrégées au niveau d'un comté, elles ne sont pas plus associées au degré réel de risque. Plusieurs autres études appuient également cette constatation⁵ (Erickson et Gibbs, 1978; Lochner, 2007; Piquero, Piquero, Gertz, Bratton et Loughran, 2012).

L'impact des mesures de dissuasion générale sur la criminalité peut également être mis en doute. Dès les années 1970, l'échec des mesures dissuasives est rapporté dans différentes études. L'expérience de Kansas City (Kelling, Pate, Dieckman et Brown, 1974) est

⁵ Une étude de Apel, Pogarsky et Bates (2009) suggère toutefois qu'il existe une relation positive entre les risques objectifs et les risques perçus dans l'environnement scolaire. Le contexte dans lequel cette étude a été menée diffère grandement des études de Kleck et ses collaborateurs (2005; 2008). Ces dernières se sont intéressées aux taux de criminalité dans la population, tandis que l'étude de Apel et al. (2009) s'est déroulée dans un environnement scolaire où la proximité entre la menace de sanction et les individus est plus considérable.

probablement l'une des plus connues. Afin de mesurer l'effet de la présence policière sur la criminalité, des chercheurs font varier le nombre de patrouilles dans trois différents secteurs de la ville. Dans le premier secteur, les policiers ont pour consigne d'adopter une approche strictement réactive, c'est-à-dire de ne faire aucune patrouille préventive et de se limiter à répondre aux appels de la population. Dans le second secteur, les policiers ont pour consigne de maintenir le même nombre de patrouilles. Dans le troisième secteur, les policiers ont pour consigne de tripler le nombre de patrouilles préventives. En comparant des mesures prises avant et après l'expérience, les chercheurs arrivent à plusieurs résultats intéressants. D'une part, aucune association significative n'est identifiée entre le nombre de patrouilles et les statistiques criminelles. D'autre part, les citoyens n'ont pas eu connaissance des changements apportés dans le nombre de patrouilles. Suivant une méthodologie similaire, la Newark Foot Patrol Experiment (Kelling, 1981) révèle également qu'il n'y a pas de différence quant à la criminalité entre les zones avec et sans patrouilles à pied. Une méta-analyse réalisée par Pratt et Cullen (2005) suggère finalement que la plupart des politiques basées sur des indicateurs rattachés à la dissuasion générale ont peu d'incidence sur les taux de criminalité.

Par ailleurs, certains auteurs suggèrent que les expériences punitives ont peu d'effet sur la perception du risque d'arrestation (Piquero et Pogarsky, 2002; Pogarsky et Piquero, 2003; Poirier, Blais et Faubert, 2017, 2018) et sur la récidive (Nagin, 2013; Nagin, Cullen et Jonson, 2009). Par exemple, Piquero et Pogarsky (2002) observent que, chez les 250 étudiants ayant répondu à leur questionnaire, les expériences de sanction ont un effet néfaste. Ce type d'expérience inciterait les individus à la criminalité plutôt que de la freiner. Les auteurs émettent l'hypothèse que les expériences de sanction sont en fait le reflet de la propension au

crime. Les individus ayant été sanctionnés dans le passé auraient déjà, en raison de leur propension au crime, une considération moindre pour les risques liés à leurs actions. Il est aussi probable que la sanction entraîne un effet de protestation (Sherman, 1993), ou encore que les individus sanctionnés perçoivent la punition comme le résultat de la malchance (Piquero et Pogarsky, 2002).

Enfin, selon certains auteurs, l'absence de relation entre les propriétés objectives et perçues de la peine ainsi que le pouvoir dissuasif limité des peines visant une dissuasion générale pourraient s'expliquer par une mauvaise connaissance des propriétés objectives des peines par la population (Apel, 2013; Cusson, 2010; Nagin, 2013). Il serait alors question d'une incapacité du système pénal à transmettre la menace de sanction aux individus visés. Plusieurs auteurs proposent également que la réceptivité au message pénal des individus varie en fonction de leurs caractéristiques personnelles et des contextes dans lesquels ils se retrouvent. Ces différents aspects, soit la communication du message pénal et l'aspect conditionnel de la dissuasion, sont abordés dans les prochaines sections.

1.2 La dissuasion conditionnelle

La théorie classique de la dissuasion stipule que tous les individus sont égaux en ce qui a trait aux effets de la sanction. Cependant, de nombreux auteurs soutiennent que l'effet de la menace et de l'imposition de sanctions varie en fonction des personnes et du type d'offense visés (Andenaes, 1968, 1974; Chambliss, 1967; Geerken et Gove, 1975). Il ne faut donc pas seulement s'intéresser à savoir si la sanction permet véritablement de dissuader (Piquero,

Paternoster, Pogarsky et Loughran, 2011). Il faut aussi se demander : dans quelles situations et sous quelles conditions la menace de sanction permet-elle de dissuader le délinquant ?

Dès le début des années 1990, plusieurs études mettent en lumière la difficulté à établir un consensus quant à l'effet de la peine. Cette difficulté s'illustre notamment dans une série d'études sur la récidive de violence conjugale amorcée par les travaux de Sherman et Berk (1984). Ces derniers s'intéressent alors à l'effet sur la récidive de trois différentes réponses policières choisies aléatoirement dans les cas de violence conjugale : l'arrestation du conjoint violent, la médiation entre les différentes parties, et la séparation des parties. Leurs résultats indiquent que l'arrestation est la réponse policière qui produit le plus grand effet dissuasif, lequel se traduit par un taux de récidive moins élevé chez les individus arrêtés.

Bien que des résultats semblables soient obtenus par d'autres chercheurs suivant un protocole similaire (voir notamment Berk et Newton [1985] et Berk, Smyth et Sherman [1988]), certaines études suggèrent plutôt que l'effet de l'arrestation varie selon le niveau de conformité du suspect face aux attentes de la société (Berk, Campbell, Klap et Western, 1992; Sherman, Smith, Schmidt et Rogan, 1992). Les résultats indiquent que l'arrestation a des effets plutôt négatifs chez les individus sans emploi et non-mariés. Les auteurs observent chez ces individus ayant des liens sociaux plus faibles de nouveaux épisodes violents. Ces dernières études (Berk et al., 1992; Sherman et al., 1992) illustrent d'une certaine façon l'aspect conditionnel des effets de la peine. Il semble que ces effets, dans le cas des mesures de

dissuasion spécifique comme l'arrestation des conjoints violents, ne sont pas uniformes d'un individu à l'autre⁶.

D'autres auteurs proposent que le statut des individus dans un système de sanctions puisse influencer l'effet dissuasif des sanctions (Basili et Nicita, 2005; Poirier et al., 2017, 2018). En effet, le type de sanction auquel un individu est exposé varie en fonction de certains statuts. Par exemple, les lois de type «three strikes», implantées dans certains états américains, imposent des peines plus sévères à ceux qui en sont à leur troisième infraction comparativement aux contrevenants d'un premier crime (Zimring, Hawkins et Kamin, 2001). Afin de favoriser la sécurité routière, certains groupes de conducteurs s'exposent à des sanctions plus sévères en fonction de leur statut dans le système de points d'inaptitude. Les conducteurs apprentis ou novices ont souvent moins de points d'inaptitudes et sont soumis à des restrictions supplémentaires (p. ex : zéro tolérance pour l'alcool, interdiction de conduire la nuit ou sur des voies rapides). Ainsi, les conséquences associées à certaines infractions sont plus sévères que pour les conducteurs avec un permis régulier (Basili et Nicita, 2005; Simpson, 2003).

Pour expliquer les variations dans l'effet dissuasif, des études évaluent les interactions entre diverses caractéristiques personnelles et les effets des mesures de dissuasion générale. Piquero et ses collaborateurs (2011), dans une recension des écrits, identifient notamment les

⁶ Il convient toutefois de traiter les reproductions de l'étude de Sherman et Berk (1984) avec prudence. Selon Garner et al. (1995), les différentes réponses à la sanction identifiées dans ces études seraient plutôt un artéfact méthodologique.

liens sociaux, le sens moral, l'impulsivité et la faible maîtrise de soi, la position dans le réseau social, et les aptitudes à la prise de décision comme des caractéristiques personnelles pouvant influencer l'effet des sanctions.

Par exemple, le respect des lois et règlements serait associé chez certaines personnes à un plus grand sens moral ou aux valeurs personnelles (Piquero et al., 2016; Wenzel, 2004; Zimring et Hawkins, 1973). Les individus possédant un sens plus aiguisé de ce qui est bon et mauvais ne tiendraient ainsi pas compte du calcul des coûts et des bénéfices de leurs actes. Ils répondraient aux opportunités criminelles par sentiment d'obligation morale⁷. Selon Wenzel (2004), la sanction aurait un effet dissuasif uniquement chez les individus ayant des valeurs morales moins élevées face au comportement proscrit (c'est-à-dire qu'ils n'y sont pas totalement opposés), et ceux qui perçoivent que les normes sociales vont à l'encontre de ce type de comportement.

Les émotions et l'intoxication à l'alcool et aux drogues pourraient également influencer le processus de la dissuasion (Piquero, Paternoster, Pogarsky et Loughran, 2011; Zimring et Hawkins, 1973). Par exemple, les individus sous l'influence de l'alcool ou de la drogue peuvent ne pas percevoir avec justesse ou lucidité les conséquences possibles de leurs gestes.

⁷ Le niveau de moralité varierait d'un individu à l'autre, mais aussi d'un type de crime à l'autre chez une même personne.

Finalement, la faible maîtrise de soi est probablement l'une des caractéristiques individuelles les plus étudiées dans la littérature sur la dissuasion conditionnelle (Loughran, 2013; Piquero et al., 2011). Il est généralement admis que les personnes qui présentent une faible maîtrise de soi ont un penchant pour la prise de risques, sont plus impulsives et surtout sont plus enclines à commettre des infractions (Gottfredson et Hirschi, 1990). La prochaine section est dédiée à la faible maîtrise et à son rôle dans le processus dissuasif.

1.3 Crime, dissuasion et maîtrise de soi

C'est en 1990 que Gottfredson et Hirschi proposent la théorie générale du crime, laquelle demeure aujourd'hui l'une des théories les plus citées dans le domaine de la criminologie (Vazsonyi, Mikuška et Kelley, 2017). En réponse à leur ouvrage, une abondante littérature s'intéresse aux associations entre, d'une part, la faible maîtrise de soi et la criminalité, et, d'autre part, la faible maîtrise de soi et la dissuasion du crime. Cette section propose dans un premier temps de définir la faible maîtrise de soi. Elle expose ensuite les connaissances actuelles sur la relation entre la maîtrise de soi et la dissuasion.

1.3.1 Définition de la faible maîtrise de soi

Insatisfaits des théories de la délinquance proposées jusqu'à présent, Gottfredson et Hirschi (1990) soutiennent que la différence entre les individus qui s'engagent dans la criminalité et ceux qui s'y abstiennent réside dans la maîtrise de soi. Les crimes seraient commis lorsque les individus ayant une faible maîtrise de soi n'arrivent pas à résister aux opportunités criminelles qui se présentent à eux.

La faible maîtrise de soi peut être définie selon six dimensions : 1) l'impulsivité, 2) une préférence pour les tâches simples plutôt que complexes, 3) la prise de risque, 4) une préférence pour les activités physiques plutôt que mentales, 5) l'hostilité, et 6) la vision à court terme (présentisme) (Gottfredson et Hirschi, 1990; Grasmick, Tittle, Bursik et Arneklev, 1993). Selon Gottfredson et Hirschi (1990), la principale cause de la faible maîtrise de soi est une mauvaise éducation durant l'enfance, qui est généralement retrouvée dans les familles où les parents ne surveillent pas les comportements de leurs enfants, ne reconnaissent pas les comportements déviants lorsqu'ils sont présents, et ne punissent pas de tels comportements⁸. Une fois acquis, le niveau de maîtrise de soi est présumé stable dans la vie. Comme les opportunités criminelles sont nombreuses, la délinquance serait également stable dans le temps (Hirschi et Gottfredson, 1993). Parmi les conséquences sociales de ce trait, Gottfredson et Hirschi (1990) proposent, entre autres, un évitement de l'attachement et de l'implication dans les institutions sociales. En effet, la faible maîtrise de soi serait reliée à un attachement moindre à la famille et aux institutions religieuses, à de plus fortes associations à des pairs délinquants ou à des valeurs procriminelles, à des relations amicales de moins bonne qualité et à une réussite moins importante à l'école et au travail (Evans, Cullen, Burton, Dunaway et Benson, 1997).

⁸ Des études plus récentes remettent toutefois en question la mauvaise éducation à l'enfance comme étant à l'origine de la faible maîtrise de soi (Valasik, 2014) et proposent que ce trait soit plutôt attribuable à l'hérédité (Beaver et al., 2009; Unnever, Cullen et Pratt, 2003; Wright et Beaver, 2005).

L'ouvrage de Gottfredson et Hirschi (1990) présente toutefois de nombreux présupposés, lesquels ont donné lieu à de fortes critiques. Le caractère tautologique de la théorie est probablement le principal reproche qui lui est fait (Akers, 1991; Valasik, 2014). En fait, la faible maîtrise de soi, concept central de la théorie, n'est pas clairement définie par les auteurs. Ceux-ci définissent certains aspects de la faible maîtrise de soi en les dérivant de la nature des actes criminels, mais aucune définition conceptuelle n'est proposée. Il est alors difficile de distinguer les concepts de faible maîtrise de soi et de criminalité (que les auteurs désignent comme une propension au crime⁹), ce qui s'avère problématique. Également, les auteurs précisent peu le rôle des opportunités, bien qu'il s'agisse d'un concept central à la théorie.

Malgré les critiques, un nombre important d'études reprennent les travaux de Gottfredson et Hirschi. Plusieurs d'entre elles établissent une relation significative entre la faible maîtrise de soi et les comportements criminels et/ou déviants. Une méta-analyse de Pratt et Cullen (2000) indique d'ailleurs que la faible maîtrise de soi est un important prédicteur de la criminalité et d'autres comportements déviants. Cette relation est observée tant chez les

⁹ Selon Pratt et Cullen (2000), il est nécessaire de mesurer la faible maîtrise de soi et le crime séparément afin d'éliminer le caractère tautologique de la théorie. Leur étude suggère également que la faible maîtrise de soi peut être mesurée tant par des variables liées aux attitudes que par des variables comportementales. Par ailleurs, contrairement à Gottfredson et Hirschi (1990), plusieurs auteurs traitent de la propension au crime comme étant un concept équivalent à la faible maîtrise de soi (Cochran, Aleksa et Sanders, 2008; Wright, Caspi, Moffitt et Paternoster, 2004). Ceux-ci font donc la distinction entre la propension au crime et la criminalité (i.e. les comportements délictuels). Les deux termes (faible maîtrise de soi et propension au crime) sont utilisés de manière interchangeable pour la suite du texte.

hommes que chez les femmes, pour différents types de crimes, dans différentes zones géographiques, et indépendamment de la méthodologie employée (voir Zimmerman, Botchkovar, Antonaccio et Hughes [2015] pour plus de détails). Plus récemment, Vazsonyi, Mikuska et Kelley (2017) ont mené une méta-analyse portant sur la relation entre le contrôle de soi et la déviance. Cette étude se base sur 99 études longitudinales et transversales menées entre 2000 et 2010. Les auteurs concluent également que le contrôle de soi prédit le crime, et ce indépendamment du type de devis employé¹⁰.

1.3.2 Le rôle de la maîtrise de soi dans le processus dissuasif

Les avis quant à l'efficacité des mesures dissuasives sur les individus possédant une faible maîtrise de soi restent divisés. Alors que certains estiment que les individus avec une faible maîtrise de soi sont plus difficilement dissuadés (Nagin et Paternoster, 1993; Nagin et Pogarsky, 2001; Piquero et Tibbetts, 1996), d'autres soutiennent plutôt qu'ils sont plus enclins à être détournés du crime (Pogarsky, 2007 ; Wright, Caspi, Moffitt et Paternoster, 2004). Les explications trouvées dans la littérature sont variées et ont trait notamment à la perception des coûts et bénéfices, à la tendance de vivre dans le moment présent (présentisme) et aux liens sociaux.

¹⁰ Vazsonyi et al. (2017) rapportent une corrélation moyenne, entre le contrôle de soi et la criminalité, de 0,35 pour les études longitudinales et de 0,42 pour les études transversales. Il s'agit d'un effet de taille pouvant être qualifié de modéré/élevé (Cohen, 1992).

Perceptions des coûts et bénéfices

Selon Gottfredson et Hirschi (1990), les personnes ayant une faible maîtrise de soi n'ont pas la capacité de calculer les conséquences à long terme de leurs actes. Les études empiriques sur la perception des coûts et des bénéfices de ces individus font état de plusieurs constats. D'abord, certaines études suggèrent que la faible maîtrise de soi est associée à des perceptions plus marquées des bénéfices du crime et plus modestes du coût des sanctions formelles et informelles (Nagin et Paternoster, 1993; Piquero et Tibbetts, 1996). Par exemple, une étude de Piquero et Tibbetts (1996) sur les intentions délinquantes en matière de conduite avec les facultés affaiblies établit que la faible maîtrise de soi est associée à un plaisir perçu plus élevé (bénéfices) et à des sentiments de honte plus bas (coûts). Les individus empreints d'une faible maîtrise de soi seraient donc moins réceptifs aux menaces de sanction, et plus difficilement dissuadés d'adopter les comportements proscrits.

Une étude de Pogarsky (2007) suggère cependant la relation inverse. L'auteur met en relation la faible maîtrise de soi et la perception des risques (certitude et sévérité de la sanction) liés au fait de contrevenir à un programme de supervision intensive. Les résultats de l'étude suggèrent une relation négative entre les propriétés perçues de la sanction et la violation des conditions du programme. Toutefois, les effets dissuasifs observés sont plus forts chez ceux ayant une faible maîtrise de soi. Selon Pogarsky (2007), la contradiction entre les résultats des différentes études pourrait être liée à l'utilisation, par les études précédentes, d'échantillons d'étudiants universitaires. Ces derniers auraient une propension au crime plus faible, ce qui expliquerait pourquoi les résultats des études indiquent que la propension au crime diminue l'efficacité de la dissuasion. Les résultats de ces études ne s'appliqueraient pas

aux populations ayant une propension au crime plus élevée. Une étude de Thomas et al. (2013) suggère que les individus qui ont une plus grande propension au crime ont tendance à augmenter leur perception du risque suite à une arrestation. Les mesures de dissuasion spécifique auraient ainsi un plus grand effet chez ce groupe d'individus.

Certains auteurs expliquent plutôt la relation entre la faible maîtrise de soi et la dissuasion en se basant sur le poids accordé au calcul des coûts et conséquences par les individus. Selon Wright et al. (2004), les personnes qui ont une forte maîtrise de soi sont naturellement moins attirées par le crime. Le calcul des coûts et bénéfices leur est donc moins important : elles n'auraient pas réellement « besoin » d'être dissuadées. À l'inverse, le calcul des coûts et bénéfices risque d'avoir un impact véritable chez les personnes prédisposées au crime ou ayant une faible maîtrise de soi. Wright et al. (2004) ont procédé à une étude longitudinale auprès d'une cohorte de 1 002 individus suivis de la naissance à l'âge de 26 ans. Leurs résultats suggèrent que le niveau de maîtrise de soi n'est pas nécessairement associé à la perception du risque. L'effet de la perception du risque sur le crime est toutefois influencé par le niveau de maîtrise de soi. La perception du risque est associée à un plus grand effet dissuasif chez les individus ayant une faible maîtrise de soi.

Par ailleurs, la faible maîtrise de soi peut être associée à l'impression que la sanction est injuste (Piquero, Gomez-Smith et Langton, 2004). Il semble en effet que le fait de percevoir les sanctions comme justes ou non ait une influence sur l'effet dissuasif. Se basant sur un échantillon de 211 étudiants, Piquero et al. (2004) estiment que les répondants

rapportant un niveau plus faible de maîtrise de soi perçoivent les sanctions aux excès de vitesse et à la consommation d'alcool sur la voie publique comme moins justes que les répondants détenant une meilleure maîtrise de soi. Les individus avec une faible maîtrise de soi vivraient alors davantage de colère envers les sanctions. Cette perception d'injustice pourrait expliquer une montée des comportements délictuels suite aux sanctions (Sherman, 1993).

Présentisme et liens sociaux

Des études font le lien entre le présentisme, l'une des dimensions de la faible maîtrise de soi, et les liens sociaux. Le présentisme est « la tendance à se laisser guider par l'instant présent au détriment de l'avenir » (Cusson et Boudon, 2014, p. 90). Les personnes possédant des traits de présentisme vont profiter des récompenses immédiates sans penser aux conséquences futures de leurs actes. Les liens sociaux pouvant être considérés comme une forme d'investissement, il est probable que les personnes axées vers le présent (ou sur elles-mêmes) s'engagent moins dans des relations sociales et, si elles le font, que ces liens soient moins forts (Nagin et Paternoster, 1993, 1994). En étant plus centrées sur elles-mêmes, ces personnes auraient plus de difficulté à supporter les sacrifices relatifs à l'établissement de liens sociaux durables et forts. Elles s'investiraient aussi moins dans leur éducation ou leur emploi, puisqu'elles acceptent moins bien que leurs gratifications soient retardées (Nagin et Paternoster, 1994; Nagin et Pogarsky, 2001). Il est aussi plausible que les gens ne souhaitent pas développer des liens avec ces personnes centrées sur elles-mêmes (Nagin et Paternoster, 1994). Il y a alors lieu de s'interroger sur l'impact de ce manque d'investissement sur la dissuasion.

Selon Zimring et Hawkins (1988), les sanctions formelles dissuadent les délinquants potentiels, entre autres, parce qu'elles mènent à des sanctions informelles, comme les sentiments de culpabilité et de honte, ou les perceptions négatives des amis ou de la famille. Il convient donc de faire la distinction entre l'effet des sanctions liées au crime en lui-même (comme l'arrestation) et les coûts liés aux réactions au crime (comme la honte). En ayant moins à perdre sur le plan des investissements, les personnes qui ont une faible maîtrise de soi seraient moins influencées par les mesures de dissuasion. Par exemple, ces personnes peuvent percevoir qu'elles ont moins à perdre relativement aux opportunités conventionnelles (comme l'expulsion de l'école ou la perte d'un emploi) et sur le plan des relations sociales (comme la perte du respect de la famille et des amis) (Nagin et Paternoster, 1994).

Dans leur étude, Nagin et Paternoster (1994) soulèvent l'hypothèse que la réserve de capital social (la quantité de liens sociaux) est inversement proportionnelle au degré de présentisme et au fait d'être centré sur soi-même. Leurs données sont récoltées auprès de 699 étudiants universitaires à qui différents scénarios sont présentés. Les conditions sous lesquelles des crimes (conduite avec facultés affaiblies, vol et agression sexuelle) sont commis y sont décrites de façon détaillée. Les résultats obtenus appuient l'hypothèse que le présentisme et le fait d'être centré sur soi-même prédisposent les individus au crime par un risque perçu moins élevé. Ces traits ont aussi un effet indirect sur le crime par leur influence sur l'acquisition de capital social. Ces gens feraient en effet moins d'investissements dans leur capital social. Les mesures de dissuasion générale seraient donc moins efficaces. Les résultats obtenus par Paternoster et al. (2017) indiquent pour leur part que le niveau de considération pour autrui d'un individu influe négativement sur ses intentions de conduire en état d'ébriété. Les

personnes ayant un haut niveau de considération pour les autres ne seraient pas dissuadées par les menaces de sanction puisqu'elles sont moins disposées à vouloir commettre des crimes qui sont dans leur propre intérêt uniquement.

1.3.3 Synthèse, limites et pistes de recherche en dissuasion conditionnelle

Alors qu'une littérature considérable s'intéresse au rôle de la faible maîtrise de soi dans le crime, les précédentes études n'arrivent pas à établir de consensus quant à son influence sur la dissuasion (Thomas et al., 2013; Wright et al., 2004). Wright et ses collègues (2004) mettent en lumière ce manque de consensus dans leur étude sur la perception du risque chez les individus ayant une forte propension au crime. Ils y soulignent que quatre hypothèses sont soulevées et soutenues par la littérature. Premièrement, certains auteurs suggèrent que tous les individus, peu importe leur niveau de maîtrise de soi, réagissent de façon semblable aux menaces de sanction (Cochran, Aleksa et Sanders, 2008). Cette proposition s'accorde avec la théorie classique de la dissuasion. Deuxièmement, des études proposent que les individus ayant une forte propension au crime soient moins réceptifs aux menaces de sanction et donc plus difficilement dissuadés (Nagin et Paternoster, 1994). Cette position s'apparente à celle soutenue par la théorie générale du crime de Gottfredson et Hirschi (1990). Troisièmement, plusieurs croient que les menaces de sanction ont peu d'effet sur les individus avec une faible propension au crime puisque ceux-ci répondent à d'autres motivations comme les valeurs morales (Piquero et Pogarsky, 2002; Wright, Caspi, Moffitt et Paternoster, 2004). Finalement, Pogarsky (2002) avance que la relation entre la maîtrise de soi et la dissuasion prend une forme en « U ». Les individus qui présentent une faible ou forte maîtrise de soi seraient les

moins dissuadés. Cette dernière hypothèse regroupe, en quelque sorte, les deux dernières positions énoncées.

Par ailleurs, bien que de nombreuses études appuient la théorie de Gottfredson et Hirschi (1990) selon laquelle la faible maîtrise de soi est positivement liée à la criminalité (Pratt et Cullen, 2000), certains auteurs suggèrent que les résultats empiriques font état d'inconsistances. Selon eux, les effets de la faible maîtrise de soi sur la délinquance sont conditionnels à certaines contingences. En effet, les circonstances situationnelles et d'autres caractéristiques individuelles¹¹ pourraient dicter sous quelle mesure la faible maîtrise de soi affecte les comportements délictuels (Grasmick et al., 1993; Zimmerman et al., 2015). À ce sujet, Zimmerman et ses collaborateurs (2015) s'intéressent au rôle du contexte (et plus précisément aux variations du niveau socioéconomique, des opportunités criminelles et du sens moral du quartier) dans la relation entre la faible maîtrise de soi et la criminalité. Les 1 431 répondants de leur étude proviennent de 41 quartiers répartis dans deux villes de l'Europe de l'Est. Leurs résultats indiquent que le sens moral (c'est-à-dire le niveau de désapprobation face à certains crimes) au sein du quartier est le plus important modérateur de

¹¹ Zimmerman et al. (2015) rapportent entre autres, comme caractéristiques personnelles pouvant interagir avec le niveau de contrôle de soi, les convictions morales (Schoepfer et Piquero, 2006; Wikström et Svensson, 2010), les croyances religieuses (Klanjšek, Vazsonyi et Trejos-Castillo, 2012), l'intégration sociale (De Li, 2004; Nakhaie, Silverman et LaGrange, 2000), et la perception des coûts et bénéfices du crime (Pogarsky, 2007; Sellers, 1999; Tittle et Botchkovar, 2005; Wright, Caspi, Moffitt et Paternoster, 2004).

l'effet de la maîtrise de soi sur les intentions délictuelles. Ainsi, l'effet de la faible maîtrise de soi serait conditionnel aux caractéristiques des systèmes écologiques formant le quartier¹².

Il ressort donc des études précédentes que l'effet de la maîtrise de soi sur le comportement délictuel peut être fonction de la situation dans laquelle l'individu se trouve. Il est alors possible que la dissuasion de l'individu possédant une faible maîtrise de soi soit également conditionnée par certains facteurs situationnels, comme la présence d'opportunités criminelles et le niveau de réprobation de l'entourage immédiat (Zimmerman et al., 2015). Un angle de la relation entre la faible maîtrise de soi et la dissuasion est toutefois moins abordé : il concerne l'exposition au message pénal, et plus particulièrement la proximité entre l'individu et la menace de sanction. Les variations dans l'interprétation du message pénal, chez les personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi, ne seraient donc pas uniquement attribuables à leurs caractéristiques personnelles, mais aussi aux contextes précriminels dans lesquels elles se situent. En considérant la dissuasion comme une théorie de la communication du message pénal, il est alors possible d'en apprendre davantage sur la relation entre la faible maîtrise de soi et le processus dissuasif. La dissuasion est d'ailleurs fréquemment dépeinte comme une théorie de la communication, mais peu d'études s'intéressent aux canaux susceptibles de transmettre le message pénal (Stafford et Warr, 1993). Cet aspect de la théorie de la dissuasion est abordé dans la prochaine section.

¹² Il est toutefois possible que leurs résultats soient influencés par la dynamique particulière des pays où la recherche a été effectuée.

1.4 Environnement et transmission du message pénal

Une façon d'aborder le rôle de la faible maîtrise de soi dans le processus dissuasif est de s'inspirer du concept de dissuasion situationnelle et de traiter la dissuasion comme une théorie de transmission du message pénal (Blais et Bacher, 2007; Cusson, 1993). Cette section expose le cadre théorique proposé. D'abord, les principaux postulats relatifs à la dissuasion situationnelle sont exposés. Ensuite, la dissuasion est présentée comme une théorie de la communication du message pénal.

1.4.1 La dissuasion situationnelle

La notion de prévention situationnelle fait référence aux mesures visant le crime d'un point de vue contextuel et « porte sur les circonstances dans lesquelles les délits pourraient être commis » (Cusson, 2007, p. 404). Ce type de prévention est inspiré des théories des activités routinières et du choix rationnel, de la criminologie environnementale et des sciences cognitives (Clarke, 1980; Wortley, 1996, 2001). La prévention situationnelle, tout comme l'approche de la dissuasion, considère l'individu comme un être rationnel. Elle englobe une multitude de dispositifs préventifs comme la surveillance par caméras ou la présence d'agents de sécurité. Les mesures de prévention situationnelle sont toutefois non-répressives.

Comme les mesures de prévention situationnelle, la dissuasion situationnelle fait appel aux éléments contextuels du crime. Elle emprunte au modèle classique de la dissuasion les peurs liées aux opportunités criminelles et pouvant dissuader le délinquant potentiel (Cusson, 1993). Ces éléments contextuels font référence aux circonstances qui entourent le moment immédiat où le crime est commis (ou non). En effet, le calcul des coûts et des bénéfices serait

fonction du contexte et de la situation dans lesquels se trouve le délinquant potentiel, ainsi que du type de crime. La situation précriminelle peut envoyer «des signaux plus ou moins inquiétants» (Cusson, 2010, p. 7). Par exemple, la présence de policiers patrouillant dans un endroit public peut dissuader le délinquant potentiel de commettre un vol à la tire, celui-ci considérant le risque d'être appréhendé comme plus élevé. La dissuasion situationnelle s'intéresse alors à l'influence des facteurs contextuels sur le processus décisionnel au moment du délit.

Selon Nagin et al. (2015), les études qui s'intéressent à la certitude de la peine, et qui se basent généralement sur les données officielles ou sur les perceptions des délinquants, négligent la relation entre le risque d'appréhension et les caractéristiques de l'opportunité criminelle. En effet, si des cambrioleurs choisissent leurs cibles en fonction de certaines caractéristiques spécifiques (absence de surveillance, portes déverrouillées, etc.), ils le font aussi en fonction du risque d'être appréhendé (Homel, Macintyre et Wortley, 2013; Nagin et al., 2015). Quelques études appuient l'idée que le rappel des risques encourus au moment même de commettre un délit a le pouvoir d'influencer le processus décisionnel des individus ciblés (Blais et Bacher, 2007; Green, 1985; Lurigio et Davis, 1990). À titre d'exemple, l'étude de Blais et Bacher (2007) évalue l'impact de l'introduction de la menace de sanction au moment même où l'opportunité de commettre une fraude à l'assurance se présente. Leur méthodologie consiste à envoyer à des particuliers une lettre rappelant, au moment de faire une réclamation d'assurance, les conséquences d'une exagération de la valeur de leurs biens. Leurs résultats indiquent que les individus qui reçoivent la lettre lorsqu'ils s'apprêtent à remplir leur réclamation demandent des montants plus petits.

Évidemment, il faudra d'abord que les sanctions et leurs propriétés soient connues par l'individu pour qu'elles le dissuadent (Geerken et Gove, 1975; Kennedy, 2009). La peur comme élément dissuasif dépendrait alors de la capacité du message pénal à être transmis. La quantité et la qualité des informations disponibles au calcul des coûts et bénéfices du délinquant varient d'une situation à l'autre. Il y a alors lieu de parler de rationalité limitée, puisque la décision ne se base que sur les informations disponibles au délinquant, lesquelles ne reflètent pas nécessairement la réalité (Cornish et Clarke, 1986).

1.4.2 La transmission du message pénal

Plusieurs auteurs présentent la dissuasion comme un mécanisme de transmission du message pénal (Cusson, 2010; Geerken et Gove, 1975; Kennedy, 2009; Zimring et Hawkins, 1973). La menace de sanction ne vise pas uniquement à faire peur aux délinquants potentiels. Elle peut aussi être conçue comme un message cherchant à rappeler la nécessité de respecter la loi (Cusson, 2010). La réussite du processus de dissuasion serait alors déterminée par le degré auquel le message est transmis avec succès à la population de délinquants potentiels (Blais et Bacher, 2007; Cusson, 2010; Geerken et Gove, 1975). Zimring et Hawkins (1973) proposent d'ailleurs d'étudier la dissuasion comme une forme de publicité : « [...] the communication of legal threats is analogous to the advertising function in that it must compete for attention, must convey information, and must, if it is to serve its purpose, persuade » (p. 156).

Cependant, tel que mentionné précédemment, la capacité du système pénal à diffuser les menaces de sanction peut aisément être mise en doute. Alors que la certitude de la peine semble avoir un effet dissuasif sur les individus (Nagin, 2013; Nagin et Pogarsky, 2001,

2003), plusieurs caractéristiques de la peine (comme sa sévérité) ne seraient pas bien connues du public (Cusson, 2010). Ce constat expliquerait le peu de données empiriques appuyant l'effet de la sévérité de la peine sur la criminalité. Il est possible que le système de justice ne transmette pas de façon optimale le message pénal, n'exploitant ainsi pas au maximum son potentiel dissuasif. La volonté des autorités à véhiculer l'information aux personnes concernées serait aussi discutable (Kennedy, 2009).

Cusson (2010) attire l'attention sur l'effet dissuasif des menaces de sanction observé sur les routes. Cet effet serait, selon l'auteur, attribuable à une augmentation de la probabilité d'être arrêté, mais aussi à une visibilité accrue de la menace de sanction. Blais et Dupont (2004, 2005) identifient entre autres une diminution des accidents de la route après la mise en place de différents types de programme policier. Leur synthèse systématique suggère une diminution de 20 à 25 % des accidents routiers suite à diverses interventions, dont les barrages de sobriété, les tests d'alcoolémie aléatoires et l'utilisation de radars photographiques et de caméras aux feux de circulation. L'augmentation des contrôles routiers est souvent accompagnée de campagnes publicitaires, ce qui aurait pour effet, à court terme, d'augmenter le risque perçu des automobilistes, et à long terme, de modifier les attitudes face aux comportements routiers.

Il apparaît alors que l'efficacité des mesures de dissuasion passe par la nécessité pour l'individu d'avoir connaissance et de comprendre la peine qui pèse contre lui. Il semble d'ailleurs que l'augmentation de la visibilité des policiers permet de faire monter le niveau de

risque perçu par la population et de réduire la criminalité¹³ (Nagin, 2013). L'efficacité des opérations coup-de-poing et la montée de la criminalité lors des grèves policières pourraient ainsi s'expliquer par une meilleure connaissance de la peine : ces événements enverraient indubitablement le message, à toute la population, que le risque d'être appréhendé est élevé ou alors très bas (Blais et Gagné, 2010; Cusson et La Penna, 2007). La notion de transmission du message pénal permettrait aussi d'expliquer pourquoi certaines peines très sévères, comme l'imposition de peines minimales, n'amènent pas de baisse de la criminalité. En percevant la peine comme injuste, le message pénal apparaît comme incohérent et n'est pas respecté.

Par ailleurs, tel que soutenu par la notion de dissuasion conditionnelle, les personnes peuvent être influencées de façons distinctes par le message pénal. Par exemple, l'effet dissuasif peut varier en fonction de la position d'un individu dans un réseau social, certaines positions étant plus centrales et plus enclines à recevoir le message pénal par une variété de canaux différents (Piquero et al., 2011).

Ces quelques constatations permettent d'avancer le besoin de bonifier le modèle général de dissuasion tel que soumis par Gibbs (1979) (figure 1). Les canaux d'information doivent être accessibles aux délinquants pour que le message pénal ait un effet dissuasif. Un cinquième concept, c'est-à-dire les informations sur la peine auxquelles les individus sont

¹³ Dans le cas de l'étude de Kansas City (Kelling, Pate, Dieckman et Brown, 1974), les citoyens n'ont pas perçu les changements apportés au déploiement policier, ce qui peut expliquer l'absence d'effet suite aux changements apportés. Selon Nagin (2013), l'augmentation des effectifs « in ways that materially heighten the perceived risk of apprehension » (p.3) permet de réduire le crime.

exposés, permettrait de préciser le mécanisme de la dissuasion en faisant le pont entre les propriétés objectives et perçues de la peine (Parker et Grasmick, 1979). C'est notamment ce que suggère Homel (1988) dans son modèle de dissuasion de la conduite avec facultés affaiblies. Le concept d'exposition au message pénal, pour ce type précis de délit, peut inclure plusieurs canaux de transmission, dont le fait d'être témoin, d'expérimenter ou d'avoir connaissance de contrôles d'alcoolémie par les policiers, ou encore de subir la sanction.

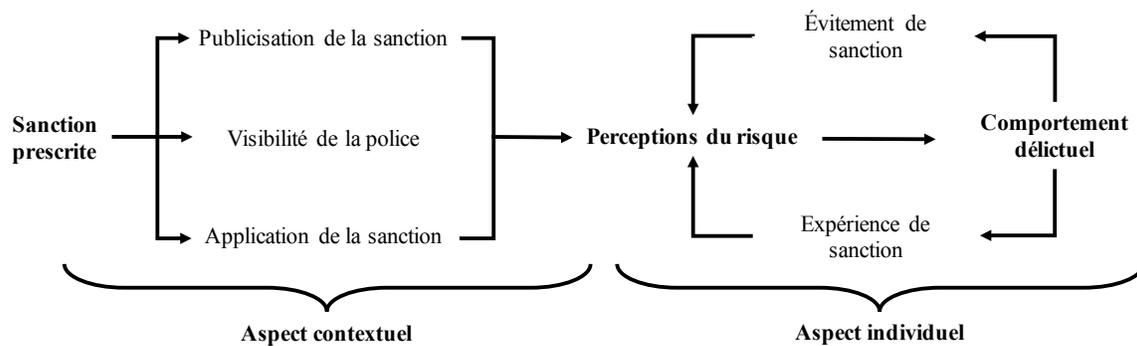
Il y a alors lieu de s'intéresser tant au message transmis qu'à son moyen de transmission, impliquant que la dissuasion puisse opérer selon une variété de canaux. L'exposition aux activités policières, les couvertures médiatiques, et les échanges entre amis sont autant de canaux formels et informels pouvant transmettre le message pénal (Apel, 2013; Parker et Grasmick, 1979). La diversité des canaux peut également avoir un effet synergique sur la transmission du message (Wundersitz, Hutchinson et Woolley, 2010). Par exemple, lorsqu'un panneau publicitaire aux abords d'une autoroute amène un automobiliste à consulter un site web visant la prévention de l'alcool au volant, son exposition au message pénal est multipliée par deux.

Apel (2013) présente un modèle de dissuasion perceptuelle tenant compte de la transmission du message pénal (figure 2)¹⁴. Ce modèle est composé de deux principales parties, les aspects contextuels et individuels. L'aspect contextuel fait référence à la menace de

¹⁴ Apel (2013) n'offre pas de validation empirique de son modèle, mais certaines études s'en inspirent dont celle de Pickett et al. (2016).

sanction et aux différents types de canaux pouvant la transmettre. L'auteur fait état de trois principaux canaux de diffusion : la publicisation de la sanction, la visibilité policière, et l'imposition de la sanction. La transmission du message pénal devrait par la suite avoir un effet direct sur la perception du risque de sanction. L'aspect individuel est alors constitué de deux principaux éléments, soit la perception du risque et le comportement criminel.

Figure 2. Modèle de la dissuasion proposé par Apel (2013, p.71)



Comme dans le modèle de dissuasion de Gibbs (1979) (figure 1), la perception du risque de sanction devrait influencer les comportements criminels. Toutefois, Apel (2013) fait la distinction entre deux types de comportements individuels pouvant avoir une influence sur la perception du risque. En effet, les expériences de sanction et les expériences d'évitement de sanction enverraient toutes les deux un message au délinquant, soit celui que la commission d'un délit risque ou non de mener à une sanction (Apel, 2013; Stafford et Warr, 1993).

En somme, la réussite du processus dissuasif semble imputable à l'exposition au message pénal. Cette exposition peut quant à elle être caractérisée par différents paramètres,

dont la proximité du message avec le comportement ciblé (dissuasion situationnelle) (Blais et Bacher, 2007), la fréquence avec laquelle le message est transmis, et la diversité des canaux de communication (Homel, 1988). Cependant, bien que plusieurs études présupposent que le pouvoir dissuasif de la peine soit étroitement lié à la transmission du message pénal, encore peu d'études empiriques conceptualisent les paramètres centraux au processus de transmission de l'information. Une telle conceptualisation apporte pourtant plusieurs avantages. D'une part, en abordant la dissuasion comme une théorie de la communication, il est possible de faire le lien entre le contexte précriminel (où le message pénal est transmis) et l'interprétation des expériences de sanction (message pénal). D'autre part, le message pénal devant être adapté à l'audience visée (Delhomme, De Dobbeleer, Forward et Simões, 2009; Wundersitz et al., 2010), cette perspective permet de tenir compte des caractéristiques individuelles des individus.

1.5 La présente étude

Selon la théorie de la dissuasion, les individus sont détournés du crime lorsque ses coûts perçus excèdent les bénéfices anticipés. La pertinence de la théorie est attribuable, entre autres, à sa capacité à modifier et influencer les perceptions des individus ciblés (Nagin, 2013; Pickett, Loughran et Bushway, 2016). Son aptitude à expliquer la variation des taux de criminalité (Pratt et Cullen, 2005) et à freiner la récidive chez ceux ayant subi la sanction (Piquero et Pogarsky, 2002 ; Pogarsky et Piquero, 2003) peut toutefois être remise en question. Certains auteurs suggèrent alors que l'absence de consensus quant à l'effet des peines s'explique par le caractère conditionnel de la dissuasion. La relation entre les sanctions et le crime serait en effet fonction des caractéristiques individuelles des individus et des contextes

dans lesquels les opportunités criminelles se présentent (Piquero et al., 2011). Plus spécifiquement, la faible maîtrise de soi, qui est positivement liée aux comportements criminels (Pratt et Cullen, 2000), semble jouer un rôle de modérateur dans cette relation.

Plusieurs hypothèses demeurent toutefois quant à l'effet du niveau de maîtrise de soi sur la dissuasion (Thomas et al., 2013; Wright et al., 2004), et les études négligent ou ne tiennent pas compte de plusieurs facteurs, dont l'aspect contextuel du délit. Une façon d'envisager l'effet de la menace de sanction sur le comportement délictuel est alors d'adopter la perspective de la dissuasion situationnelle. Il s'agit de s'intéresser à la proximité entre l'opportunité criminelle, la menace de sanction et l'adoption du comportement proscrit. Une telle approche est compatible avec la conception de la dissuasion comme une théorie de la communication où le message pénal doit être transmis au bon moment. L'examen de la dissuasion comme un mécanisme de communication du risque de sanction reste toutefois sous-exploité (Apel, 2013; Kennedy, 2009; Pickett et al., 2016).

L'objectif principal de ce mémoire est donc d'améliorer les connaissances sur la relation entre l'exposition au message pénal et les intentions délictuelles. L'emploi d'un modèle conceptuel qui intègre les concepts de dissuasion conditionnelle et situationnelle et qui met l'accent sur l'aspect communicationnel de la dissuasion sert à répondre à cet objectif. Ce modèle, présenté à la figure 3, permet également d'étudier la réceptivité au message pénal en fonction de caractéristiques individuelles, et plus particulièrement du niveau de maîtrise de soi. Les objectifs spécifiques de ce mémoire sont alors de :

1. Évaluer les liens entre l'exposition au message pénal, les perceptions et les intentions délictuelles ;
2. Comparer les effets de l'exposition au message pénal sur les perceptions et les intentions délictuelles, en fonction du niveau de maîtrise de soi.

D'après le concept de dissuasion conditionnelle, l'information est interprétée différemment selon les contextes et les personnes visées. En raison du nombre et de la qualité moindre des liens sociaux établis par les individus avec une faible maîtrise de soi (Nagin et Paternoster, 1994), il est possible que ces personnes aient moins connaissance des expériences punitives vécues par des pairs (expériences indirectes avec la peine). De plus, puisqu'elles ont tendance à se limiter au moment présent, il peut être avancé que les personnes avec une faible maîtrise de soi baseront davantage leurs choix sur les informations disponibles au moment même où les opportunités criminelles se présentent à eux. Ces personnes seraient donc dissuadées dans la mesure où la menace de sanction est rappelée avec suffisamment d'intensité au moment précis où l'opportunité de commettre un crime ou une infraction se présente à elles.

Le modèle conceptuel proposé dans cette recherche permet d'étudier la dissuasion en s'intéressant aux relations entre, d'une part, l'exposition au message pénal et les perceptions, et d'autre part, les différentes perceptions et les intentions délictuelles. Il intègre plusieurs éléments issus des théories de la communication, lesquels peuvent être retrouvés dans certaines études portant sur les campagnes de santé publique ou de sécurité routière. Ce type d'approche implique qu'un intérêt soit porté tant au diffuseur du message, au message

véhiculé, à l'audience ciblée et aux moyens de communication employés (Delhomme et al., 2009; Phillips, Ulleberg et Vaa, 2011; Wundersitz et al., 2010).

Le modèle conceptuel se décline en quatre principaux concepts : (A) l'exposition au message pénal ; (B) les perceptions ; (C) les intentions délictuelles ; et (D) le niveau de maîtrise de soi. Tel que présumé par la théorie de la dissuasion, l'exposition aux menaces de sanction devrait être associée à une plus grande perception des risques et à une adhésion plus forte aux valeurs normatives (relation 1). L'exposition peut varier entre autres selon la diversité des canaux de transmission, la nature des canaux de transmission, l'intensité avec laquelle le message est transmis, et la proximité entre le message et le délinquant potentiel. En s'attardant à la proximité du message, le modèle proposé permet ainsi d'intégrer l'aspect contextuel du délit à l'étude du processus dissuasif.

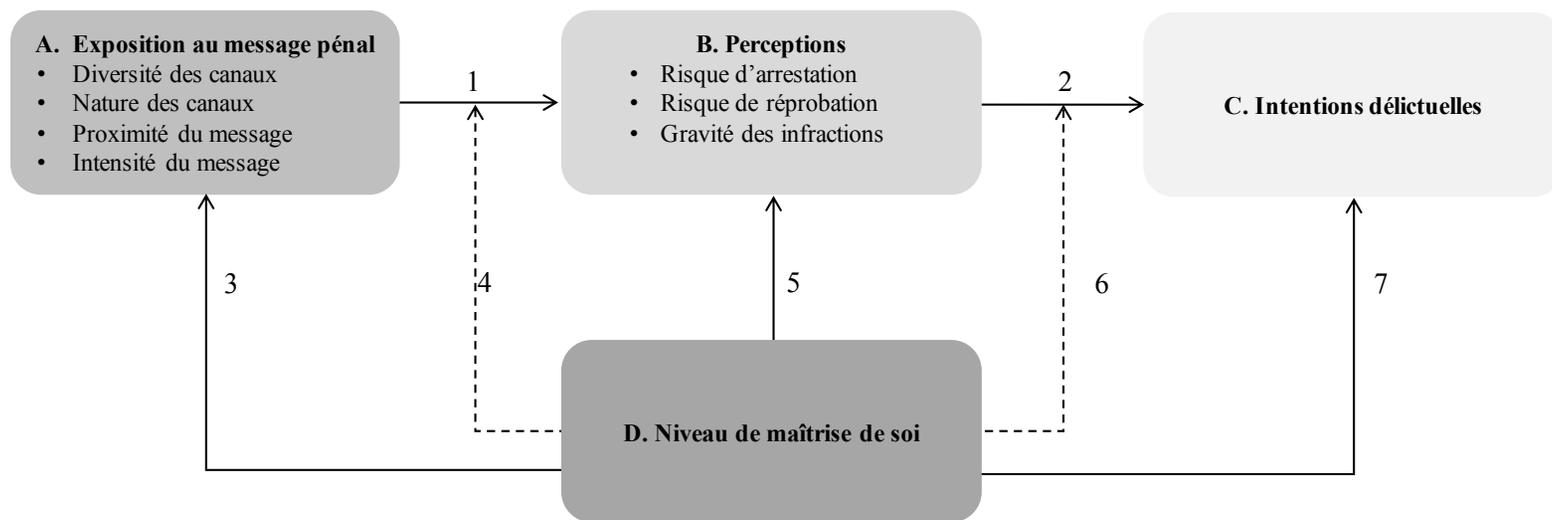
La relation 2 indique que l'augmentation de la perception des risques ou une plus forte adhésion aux valeurs normatives devrait être associée à une baisse des intentions délictuelles. La perception du risque englobe tant les sanctions formelles (ex. : arrestation) que les sanctions informelles (ex. : réprobation de l'entourage). Les valeurs normatives font référence au sens moral de l'individu, c'est-à-dire au niveau de réprobation face à certains comportements ou à la gravité perçue de ceux-ci.

Le rôle de la maîtrise de soi dans la dissuasion est finalement intégré au modèle afin de vérifier si cette caractéristique individuelle a un effet modérateur sur les relations entre l'exposition au message pénal, les perceptions et les intentions délictuelles (relations 4 et 6).

Le modèle permet également de vérifier si le niveau de maîtrise de soi influence directement le degré d'exposition au message pénal, les perceptions, et les intentions délictuelles (relations 3, 5 et 7).

Compte tenu de leur fréquence et de leur distribution relativement normales dans la population (Clarke, 1996), ce mémoire s'intéresse plus particulièrement aux infractions de la route. L'étude de ce type de délit comporte plusieurs avantages. Premièrement, en raison de la forte prévalence de détenteurs de voiture ou de permis de conduire, elle offre la possibilité d'étudier un grand segment de la population. Deuxièmement, les sanctions aux infractions de la route peuvent être importantes et donc suffisamment sévères pour avoir un effet dissuasif (Clarke, 1996). Troisièmement, grâce à la présence d'éléments dissuasifs comme la surveillance policière, le message pénal peut être communiqué au moment même où les individus doivent prendre une décision. L'environnement routier apparaît donc comme un endroit idéal pour la vérification des propositions préalablement établies.

Figure 3. Modèle conceptuel proposé



Chapitre 2 — Méthodologie

Ce chapitre expose la méthodologie employée pour répondre aux objectifs de recherche. Il se divise en trois sections. La première section présente la nature et la provenance de l'échantillon utilisé. La seconde section présente l'opérationnalisation des variables. Finalement, la troisième section définit la stratégie analytique adoptée.

2.1 Échantillon

Les données employées dans la présente recherche proviennent du *Questionnaire sur les habitudes de conduite et les perceptions* (Beaudoin, 2012). Ce questionnaire comprend huit sections abordant les caractéristiques sociodémographiques, les comportements routiers et leurs conséquences, la perception des risques associés à certains comportements délinquants sur la route, les expériences liées à la conduite automobile, les expériences vécues par les personnes de l'entourage, la perception des infractions routières, les intentions délictuelles, et la personnalité du répondant. La collecte de données a été effectuée en deux temps, entre septembre 2009 et avril 2010. D'abord, 344 étudiants de l'Université de Montréal ont répondu à la version papier du questionnaire. Ceux-ci étaient inscrits à la Faculté des arts et des sciences ou à la Faculté de médecine. Ils provenaient de différents domaines d'étude. En raison d'une forte représentation (74,2 %) du sexe féminin chez les répondants de la version papier, une firme de sondage a été mandatée pour recruter des répondants de sexe masculin étant étudiants dans une université montréalaise. Cette deuxième vague de répondants a répondu au questionnaire en ligne. Au total, 535 personnes ont rempli le questionnaire (versions papier et électronique). En raison de l'objectif de la recherche, les personnes qui n'avaient pas conduit une voiture dans la dernière année ont été retirées de l'échantillon. De

plus, seuls les répondants âgés de 18 à 25 (inclusivement) ont été retenus¹⁵. Ceux-ci représentent le segment de la population le plus surreprésenté dans les statistiques d'infractions de la route et d'accidents mortels (Société de l'assurance automobile du Québec, 2016). L'échantillon final est constitué de 392 répondants et 26,8 % de ceux-ci ont été recrutés en ligne.

2.2 Opérationnalisation des variables

L'opérationnalisation des variables retenues pour cette recherche, soit les variables mesurant l'exposition au message pénal, les variables perceptuelles, les variables contrôles, la maîtrise de soi et les intentions délictuelles, est présentée dans cette section. Les mesures et les commandes statistiques utilisées pour bâtir chaque variable sont rapportées. Les statistiques descriptives des variables sont présentées dans le tableau I.

2.2.1 Exposition au message pénal

En conceptualisant la dissuasion comme une théorie de la communication du message pénal (Cusson, 2010; Geerken et Gove, 1975; Kennedy, 2009; Pickett, Loughran et Bushway, 2016; Zimring et Hawkins, 1973), l'effet dissuasif peut être interprété comme le résultat des propriétés subjectives des sanctions pénales, lesquelles dépendent de la transmission efficace de la menace de sanction aux délinquants potentiels. Quatre paramètres sont retenus pour mesurer l'exposition des répondants au message pénal : 1) la diversité des canaux de

¹⁵ La variable « âge » n'est cependant pas incluse dans les analyses puisqu'elle est fortement corrélée avec d'autres variables, ce qui entraîne des problèmes de multicolinéarité dans les modèles de régression multiple. La variable « type de permis » permet cependant d'identifier les conducteurs plus jeunes et moins expérimentés.

transmission ; 2) la nature des canaux de transmission ; 3) l'intensité du message pénal ; et 4) la proximité du message pénal.

Tableau I. Statistiques descriptives des variables

Variables	N	Moyenne	Médiane	Écart-type	Min.	Max.	Alpha de Cronbach
Exposition au message pénal							
Diversité des canaux	392	1,57	2,00	0,80	0	3,00	-
Nature des canaux	380	3,89	3,86	0,62	1,00	5,00	0,82
Intensité du message	392	1,03	0,68	1,50	0	9,69	-
Proximité du message	386	0,44	0,40	0,26	0	1,00	0,53
Perceptions							
Risque perçu d'arrestation	386	4,14	4,50	1,51	1,00	6,00	0,94
Risque perçu de réprobation	389	2,42	2,43	0,67	1,00	4,00	0,86
Gravité perçue des infractions de la route	382	3,57	3,57	0,60	1,00	5,00	0,78
Intentions délictuelles	380	2,12	2,14	0,70	1,00	5,00	0,81
Variabes de contrôle							
Homme	392	0,46	0	0,50	0	1,00	-
Conduit régulièrement	391	0,56	1,00	0,50	0	1,00	-
Permis régulier	390	0,75	1,00	0,43	0	1,00	-
Maîtrise de soi	380	4,40	4,38	0,64	1,46	6,00	0,90

Diversité des canaux de transmission

Selon Homel (1988), les perceptions du risque sont influencées par la diversité des moyens de communication véhiculant le message pénal. Les canaux de transmission du message pénal sont les différentes expériences mettant l'individu en contact (direct ou indirect) avec la menace ou l'imposition de sanctions. Les campagnes visant la sécurité

routière sont aussi généralement plus efficaces lorsqu'elles font partie d'une approche multifacette (Blais et Dupont, 2004; Delhomme et al., 2009). Plusieurs canaux peuvent transmettre le message pénal, incluant les expériences personnelles et vicariantes de sanction formelle ou informelle (Stafford et Warr, 1993), l'exposition aux activités d'application de la loi, et les campagnes médiatiques et de sensibilisation. Pour la présente étude, une échelle composée a été construite par l'addition de trois types de canaux de transmission du message pénal : 1) les expériences directes de sanction formelle, 2) les expériences vicariantes de sanction formelle, et 3) l'exposition aux activités policières.

D'abord, les expériences directes sont celles vécues par le répondant. Ces expériences peuvent être de l'ordre formel (comme les peines d'emprisonnement, les amendes, etc.) ou informel (comme la perte de respect des proches, la honte, etc.). Elles communiquent le message que la commission d'actes criminels entraîne des conséquences négatives. Pour mesurer le concept d'expérience directe de sanction formelle, les répondants devaient indiquer le nombre de points d'inaptitude inscrits à leur dossier de conduite. Au Québec, des points d'inaptitude sont attribués aux conducteurs qui commettent des infractions de la route. De façon générale, plus une infraction est grave, plus le conducteur fautif accumulera des points d'inaptitude. Dans cet échantillon, les trois quarts (74,2 %) des participants n'avaient aucun point d'inaptitude à leur dossier.

Les expériences vicariantes sont celles vécues par d'autres personnes dont les répondants ont connaissance. Ces expériences peuvent dissuader puisqu'elles témoignent des conséquences négatives associées aux comportements délictuels. Pour cette étude, les

répondants devaient indiquer si, oui ou non, une personne de leur entourage avait reçu une contravention pour l'une ou l'autre de sept infractions de la route¹⁶ : 1) brûler un feu rouge ; 2) faire un arrêt à l'américaine ; 3) ne pas s'immobiliser à un arrêt ; 4) excéder les limites de vitesse de plus de 20 km/h en ville ; 5) conduire avec les facultés affaiblies ; 6) courser ; et 7) excéder les limites de vitesse de plus de 20 km/h sur l'autoroute. La valeur de l'alpha de Cronbach (0,60) de l'échelle indique une consistance interne acceptable. 44,6 % des répondants connaissaient une personne ayant reçu une contravention pour au moins une des infractions.

Finalement, l'environnement dans lequel sont commises les infractions de la route peut envoyer différents signaux dissuasifs, notamment par la présence d'opérations policières. En étant témoins de ces opérations, les conducteurs devraient percevoir le message que les probabilités de détection sont plus élevées. Le risque perçu par les conducteurs devrait donc être plus élevé. Pour cette étude, les répondants étaient questionnés sur leur exposition, au cours de la dernière année, à cinq différents types d'activités policières : 1) les barrages routiers contre l'alcool au volant ; 2) les opérations radar contre la vitesse au volant ; 3) les opérations préventives contre la vitesse au volant ; 4) les opérations policières aux feux rouges ; et 5) les photo-radars contre la vitesse au volant. Pour chaque type d'activité policière, le répondant devait indiquer si oui (1) ou non (0), il y avait été exposé. Une échelle a été créée et représente le nombre d'activités policières auxquelles les répondants ont été exposés.

¹⁶ Ces infractions de la route sont aussi utilisées pour mesurer la nature des canaux, les variables perceptuelles (risque perçu d'arrestation, risque perçu de réprobation et gravité perçue des infractions de la route) et les intentions délictuelles.

Pour chaque type de canal considéré (expérience directe de sanction formelle, expérience vicariante de sanction formelle et exposition aux activités policières), une variable dichotomique (0 = non ; 1 = oui) a été créée, permettant de savoir si le répondant avait été exposé à ce canal. La variable permettant de mesurer la diversité des canaux de transmission représente la somme des trois variables dichotomiques. La variable prend une valeur entre 0 et 3, soit le nombre de canaux auxquels les répondants ont été exposés. En moyenne, les répondants ont été exposés à 1,64 canal de transmission du message pénal.

Nature des canaux de transmission

Les sanctions formelles ne sont pas toujours efficaces à long terme, particulièrement dans le domaine de la sécurité routière, tel que l'indique le nombre élevé de récidivistes de l'alcool au volant (Freeman et al., 2006). Plusieurs études indiquent cependant une influence négative des sanctions informelles (comme la honte et la réprobation de la famille ou des pairs) sur les comportements routiers délinquants (Allen, Murphy et Bates, 2015; Bates, Darvell et Watson, 2015). Pour la présente étude, la nature des canaux fait référence au type de contrôle social (formel ou informel) associé aux canaux transmettant le message pénal ou normatif. Plus particulièrement, elle mesure l'exposition à des canaux informels (pairs pro-sociaux) de transmission du message pénal ou normatif. Les pairs pro-sociaux peuvent

représenter tant un exemple de conduites à adopter qu'une menace de sanction, puisque ceux-ci risquent de désapprouver la commission d'actes délinquants¹⁷.

Les répondants devaient indiquer la proportion de gens de leur entourage qui respectent les lois et règlements de la route. Les réponses variaient entre : « aucun pair » [1] et [5] « tous les pairs ». La variable « nature des canaux » est une variable continue représentant la moyenne des réponses pour une série d'infractions de la route. L'échelle prend une valeur entre 1,00 et 5,00 ($\alpha = 0,83$). Les répondants avaient, en moyenne, entre « environ » et « plus » de la moitié de leur entourage qui respectait les lois et règlements de la route ($\bar{x} = 3,89$). La mesure de la proportion plutôt que du nombre de pairs pro-sociaux permet d'éviter certains biais. Notamment, la taille du cercle social peut varier d'un individu à l'autre. La présence de quelques pairs pro-sociaux aura un plus grand impact pour un individu ayant un cercle social moins grand (Piquero et Pogarsky, 2002).

¹⁷ Le rôle des pairs dans la décision de commettre ou non des actes délinquants peut être étudié selon plusieurs perspectives théoriques. Par exemple, bien qu'ils étudient l'influence des pairs selon la perspective du *life course*, Wright et Cullen (2004) reconnaissent que l'étude du capital social est étroitement liée à la théorie de la dissuasion. Pour la présente étude, l'opérationnalisation du contrôle informel par le biais des pairs ne repose pas uniquement sur les études sur la dissuasion (Zimmerman, 2008) mais s'inspire également d'autres courants, comme les études sur le capital social (Wright et Cullen, 2004) ou l'association différentielle (Warr et Stafford, 1991).

Intensité du message pénal

La perception du risque d'arrestation est guidée par l'intensité de l'exposition aux menaces de sanction (Homel, 1988). Les études sur la sécurité routière indiquent également qu'il est essentiel, pour l'obtention de résultats positifs, que les individus soient exposés à une fréquence minimale du message qui leur est adressé (Delhomme et al., 2009; Wundersitz et al., 2010). Pour la présente étude, l'intensité du message fait référence à la fréquence d'exposition au message pénal. Afin de créer une échelle générale de l'intensité du message pénal, les échelles mesurant le nombre d'expériences directes de sanction formelle et d'expériences vicariantes de sanction formelle vécues par les répondants (voir *Diversité des canaux*)¹⁸ ont été standardisées sur le score Z. L'échelle générale est opérationnalisée en additionnant les deux échelles standardisées. Elle est ensuite ajustée pour prendre une valeur positive uniquement (entre 0 et 9,89). Plus la valeur de l'échelle générale est élevée, plus le répondant a été exposé au message pénal avec intensité.

Proximité du message pénal

Les campagnes de sécurité routière misent régulièrement sur la notion de proximité. Par exemple, les messages diffusés aux abords des autoroutes visent à rejoindre l'audience (les conducteurs) à l'endroit même où le comportement visé risque de se produire (Crimmins et Callahan, 2003; Wundersitz et al., 2010). Les campagnes misant sur la proximité, dans l'espace et le temps, du message préventif sont reconnues comme étant plus efficaces pour

¹⁸ Bien qu'il s'agisse d'une forme d'exposition au message pénal, les activités policières ne sont pas prises en compte dans le calcul de la variable « intensité du message » afin d'éviter des problèmes de multicollinéarité avec la variable « proximité du message ». La variable « intensité du message » reflète donc davantage l'exposition à la sanction pénale (plutôt qu'à la menace), ce qui peut constituer une certaine limite à cette recherche.

réduire les accidents de la route (Phillips et al., 2011). En ce qui a trait à la dissuasion pénale, la distance entre le message pénal et l'opportunité criminelle serait aussi prédictrice de l'effet dissuasif (Blais et Bacher, 2007). Lorsque la menace de sanction est rappelée dans le contexte précriminel, il est attendu que la perception du risque sera plus élevée. En plus de jouer sur la probabilité (certitude) de détection, cette exposition fait aussi appel à la célérité de la peine. L'éventuelle sanction peut en effet être perçue comme étant relativement rapprochée dans le temps.

Ainsi, pour cette recherche, la proximité du message pénal fait référence à la présence, dans l'environnement même où l'opportunité criminelle se présente, de signaux véhiculant la menace de sanction. Il s'agit donc davantage de proximité physique, ce qui renvoie au concept de dissuasion situationnelle. Comme cette étude s'intéresse plus particulièrement aux infractions de la route, la proximité du message pénal est mesurée par l'exposition aux activités policières. Les répondants étaient questionnés sur leur exposition à cinq types d'activités policières (voir *Diversité des canaux*) au cours des douze derniers mois. La proximité du message pénal est donc mesurée par une variable continue. Elle fut créée en calculant la moyenne aux cinq variables mesurant l'exposition aux activités policières. Ainsi, l'échelle prend une valeur entre 0 et 1,00 ($\alpha = 0,53$) et l'exposition à un type d'opération policière augmente la valeur de l'échelle de 0,20 (l'exposition aux cinq types d'activités policières correspond donc à une valeur de 1,00). En moyenne, les répondants ont été exposés à un peu plus de deux types d'opérations policières ($\bar{x} = 0,44$).

2.2.2 Perceptions du risque et valeurs normatives

Trois types de perceptions sont retenues pour cette étude, soit le risque perçu d'arrestation, le risque perçu de réprobation et la gravité perçue des infractions de la route.

Risque perçu d'arrestation

Le risque perçu d'arrestation correspond à l'estimation d'un individu du risque qu'il soit détecté, arrêté, et puni, lorsque celui-ci commet un acte répréhensible par la loi (Apel, 2013). Pour certains types de délits, la probabilité d'être sanctionné pour un seul acte est toutefois relativement basse. Certains auteurs suggèrent alors l'idée d'une « probabilité cumulative » (Geerken et Gove, 1975). Les délinquants potentiels n'estimeraient pas leur risque d'arrestation pour un seul acte, mais plutôt par rapport à une plus longue séquence d'actes délinquants (ex. : la probabilité d'être sanctionné après avoir commis 100 cambriolages).

Les participants étaient donc interrogés sur leur perception du risque d'être arrêté puis de recevoir une contravention s'ils continuaient de commettre certains comportements délictuels à la même fréquence que dans les 12 derniers mois. Les choix de réponses étaient : [1] moins d'une chance sur 10 000 ; [2] une chance sur 10 000 ; [3] une chance sur 1 000 ; [4] une chance sur 100 ; [5] une chance sur 10 ; [6] 100 chances sur 100. La variable correspond à la moyenne du risque perçu pour chaque répondant et prend une valeur entre 1,00 et 6,00 ($\alpha = 0,94$; $\bar{x} = 4,16$).

Risque perçu de réprobation

Les répondants étaient questionnés sur la perception des gens de leur entourage s'ils apprenaient qu'ils avaient commis différentes infractions de la route. Grasmick et Bursik (1990) utilisent une échelle semblable pour mesurer le sentiment d'embarras associé à la commission d'actes délinquants. Les choix de réponses variaient entre : « ils ne changeraient définitivement pas d'opinion » [1] et « ils auraient définitivement une moins bonne opinion » [4]. L'échelle créée représente le risque perçu moyen de réprobation de l'entourage et prend une valeur entre 1,00 et 4,00 ($\alpha = 0,86$; $\bar{x} = 2,42$).

Gravité perçue des infractions de la route

Cette échelle mesure la gravité perçue des infractions de la route ($\alpha = 0,78$), laquelle renvoie à l'internalisation de la norme (Grasmick et Green [1981] utilisent une échelle semblable). Elle est basée sur le *Road Safety Monitor*, un questionnaire de la *Traffic Injury Research Foundation* sondant l'opinion publique quant aux problématiques de sécurité routière (Traffic Injury Research Foundation, 2006). Les répondants devaient indiquer à quel point ils considèrent différentes infractions de la route comme un problème. Les réponses variaient entre : « pas du tout un problème » [1] et « un problème très sérieux » [5]. La valeur de l'échelle varie entre 1,00 et 5,00 ($\bar{x} = 3,57$).

2.2.3 Intentions délictuelles

Les études sur la dissuasion qui emploient un devis transversal utilisent généralement les intentions délictuelles comme « proxy » pour les comportements délinquants (Nagin et Pogarsky, 2001; Pickett et al., 2016; Pogarsky et Piquero, 2003). Puisque les perceptions du risque précèdent habituellement, dans le temps, les comportements délinquants, cette approche

permet de contourner les limites du devis transversal (Pogarsky, 2004). Pour cette étude, les intentions délictuelles reflètent la probabilité (aucune, faible, moyenne, forte, ou certaine) que les répondants commettent diverses infractions de la route dans les trois prochains mois. La variable associée aux intentions délictuelles est la probabilité moyenne que le répondant commette des infractions de la route. L'échelle prend une valeur entre 1,00 et 5,00. L'alpha de Cronbach (0,81) indique une bonne consistance interne de l'échelle.

2.2.4 Maîtrise de soi

La maîtrise de soi est mesurée par l'échelle de Grasmick et al. (1993). Cette échelle mesure les attitudes des répondants (plutôt que les comportements), et est fréquemment utilisée pour mesurer la faible maîtrise de soi : 11 des 21 études répertoriées par Pratt et Cullen (2000) se basent sur l'échelle de Grasmick et al. (1993) ou l'un de ses dérivés¹⁹. Elle comporte 24 questions faisant référence aux six dimensions de la faible maîtrise de soi de Gottfredson et Hirchi (1990) (impulsivité, préférence pour les tâches simples, prise de risque, préférence pour les activités physiques, hostilité, et vision à court terme). Pour la présente étude, l'échelle est opérationnalisée de manière à ce que plus le score est élevé, plus un individu a une maîtrise de

¹⁹ Si l'échelle de Grasmick et al. (1993) est l'une de celles les plus utilisées pour mesurer la faible maîtrise de soi, il n'en demeure pas moins que plusieurs auteurs en questionnent la validité (Longshore, Rand et Stein, 1996; Piquero et Rosay, 1998). Selon Tittle et al. (2003), il s'agit tout de même de l'une des échelles les plus fiables. Puisqu'elle est directement basée sur les dimensions suggérées par Gottfredson et Hirchi (1990), l'utilisation de cette échelle permet d'obtenir des résultats plus cohérents et pouvant plus aisément être comparés à la théorie originale.

soi élevée²⁰ ($\alpha = 0,90$; $\bar{x} = 4,40$). La moyenne indique que les répondants se situent davantage dans la partie élevée du continuum de la maîtrise de soi.

2.2.5 Variables de contrôle

Plusieurs variables de contrôle sont utilisées afin de mieux saisir l'effet des variables indépendantes à l'étude sur les intentions délictuelles. Ces variables sont le sexe du répondant, sa fréquence de conduite, et son type de permis de conduire.

La variable « sexe » est une variable dichotomique (1 = homme). Les hommes représentent 45,7 % de l'échantillon et adoptent généralement plus de comportements déviants sur la route que les femmes (Harré, Field et Kirkwood, 1996; McKnight et McKnight, 2000).

La « fréquence de conduite » est une variable dichotomique et distingue les individus qui conduisent à l'occasion (0) de ceux qui conduisent sur une base régulière (1) ; 55,8 % des répondants conduisaient à une fréquence régulière, c'est-à-dire plus que deux à quatre fois par semaine. Les individus qui conduisent de façon plus fréquente devraient être davantage exposés au message pénal et aux opportunités de commettre des infractions.

La variable « type de permis de conduire » est une variable dichotomique et distingue les détenteurs d'un permis temporaire ou probatoire (0) des détenteurs d'un permis régulier

²⁰ La variable de maîtrise de soi diffère donc de l'échelle de Grasmick et al. (1993), où un score élevé correspond à une plus faible maîtrise de soi. Les items formant la variable sont cependant les mêmes que dans l'échelle de Grasmick et al. (1993).

(1). Les répondants détenant un permis régulier représentent 75,1 % de l'échantillon. Certains auteurs avancent que la perception des risques de sanction et les intentions délictuelles des jeunes conducteurs varient en fonction du type de permis de conduire qu'ils détiennent (Bates et al., 2015; Poirier et al., 2017, 2018).

2.3 Stratégie analytique

Les analyses statistiques sont effectuées en trois temps. Premièrement, des analyses corrélationnelles et des analyses de régression multiple préliminaires sont menées afin de s'assurer de l'absence de colinéarité entre les variables. Ces différents tests permettent d'évaluer la robustesse des analyses statistiques. Deuxièmement, des analyses de régression multiple estiment les relations entre les variables de transmission du message pénal (variables indépendantes) et les variables perceptuelles (variables dépendantes), telles que proposées dans le modèle conceptuel (relation 1). Troisièmement, des analyses de régression multiple servent à prédire les intentions délictuelles (relation 2). Les paramètres du message pénal et les perceptions servent, à tour de rôle, de variables indépendantes. Aux temps 2 et 3, des modèles de régression multiple supplémentaires permettent d'évaluer, à l'aide de termes d'interaction, le possible rôle de modérateur du niveau de maîtrise de soi dans les relations étudiées. Toutes les analyses sont effectuées à l'aide du logiciel SPSS (version 24). Les analyses de régression multiple mesurant les effets d'interaction sont menées à l'aide de la macro PROCESS de Hayes (2012). Cette macro permet d'identifier, à partir de la technique de Johnson-Neyman, pour quelles valeurs de maîtrise de soi les relations étudiées sont significatives ou non.

Chapitre 3 — Résultats

Ce chapitre présente les résultats des analyses statistiques. Il se divise en trois sections. La première section rapporte les résultats de la matrice corrélacionnelle et des analyses de régression multiple permettant de s'assurer de l'absence de multicollinéarité entre les variables et d'évaluer la robustesse des analyses. La seconde section présente les résultats aux analyses de régression multiple visant à prédire les perceptions des jeunes conducteurs. Ces analyses permettent plus spécifiquement d'évaluer la relation entre les différents paramètres (diversité, nature, proximité et intensité) du message pénal et les perceptions (risque perçu d'arrestation, risque perçu de réprobation, et gravité perçue des infractions de la route). Finalement, la troisième section présente les résultats aux analyses de régression multiple visant à prédire les intentions délictuelles. Les paramètres du message pénal et les perceptions jouent alors, à tour de rôle, la fonction de variables indépendantes.

3.1 Matrice corrélacionnelle et analyse de la multicollinéarité

La multicollinéarité se définit par la corrélation entre deux ou plusieurs variables indépendantes. Lorsqu'il y a présence de multicollinéarité, l'une ou plusieurs des variables indépendantes sont prédites par les autres variables (Montgomery, Peck et Vining, 2015). L'estimation des coefficients de régression est alors affectée et risque d'être erronée. Pour la présente recherche, une attention particulière est portée aux variables permettant de mesurer les paramètres d'exposition au message pénal. Bien qu'elles mesurent des concepts différents, elles sont opérationnalisées à partir d'un même ensemble d'échelles.

Tableau II. Matrice corrélacionnelle

Variabiles	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Diversité des canaux	-										
2. Nature des canaux	-0,19***	-									
3. Proximité du message	0,47***	-0,18***	-								
4. Intensité du message	0,21***	-0,21***	0,16***	-							
5. Risque perçu d'arrestation	0,05	-0,07	0,11*	0,05	-						
6. Risque perçu de réprobation	-0,07	0,17***	0,04	-0,17***	0,04	-					
7. Gravité perçue des infractions	-0,02	0,18***	0,13**	-0,24***	0,08	0,36***	-				
8. Intentions délictuelles	0,26***	-0,46***	0,18***	0,24***	0,06	-0,22***	0,37***	-			
9. Homme	-0,23***	-0,05	-0,03	0,27***	0,08	-0,01	-0,20***	0,02	-		
10. Conduit régulièrement	0,37***	-0,17***	0,25***	0,23***	0,09	-0,07	-0,11*	0,31***	-0,04	-	
11. Permis régulier	0,15**	-0,10*	0,22***	0,26***	0,11*	-0,05	-0,12*	0,28***	0,16**	0,35***	
12. Maîtrise de soi	-0,01	0,24***	-0,02	-0,17***	-0,16**	-0,08	0,15**	-0,33***	-0,14**	-0,07	-0,09

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

L'examen de la matrice corrélationnelle permet de vérifier l'association entre les variables à l'étude. Une relation dite « parfaite » se traduit par un indice de corrélation de 1,00. Tel qu'indiqué au tableau II, les indices de corrélation entre les variables indépendantes se situent tous sous la valeur de 1,00. Les corrélations les plus fortes sont observées entre les variables « diversité des canaux » et « proximité du message » ($r = 0,47$; $p \leq 0,001$), et entre les variables « nature des canaux » et « intentions délictuelles » ($r = -0,46$; $p \leq 0,001$). Il n'y a toutefois pas lieu de parler d'une corrélation trop élevée. Des analyses de régression multiple permettant de prédire chacune des variables indépendantes par les autres variables (incluant les variables contrôles) indiquent un R^2 maximal de 0,36. Un indice de variance R^2 plus grand que 0,80 est généralement un signe de multicolinéarité. En somme, les résultats à la matrice corrélationnelle ainsi qu'aux analyses de régression menées en vue d'identifier tout problème de multicolinéarité suggèrent qu'il est convenable de procéder à des analyses de régression multiple avec les variables indépendantes choisies.

3.2 Effets de l'exposition au message pénal sur les perceptions

Des analyses de régression multiple permettent de vérifier si les paramètres de transmission du message pénal ont une influence sur chaque type de perception à l'étude, soit les risques perçus d'arrestation et de réprobation de l'entourage, et la gravité perçue des infractions de la route.

3.2.1 Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu d'arrestation

Le tableau III présente les effets des paramètres de l'exposition au message pénal sur le risque perçu d'arrestation. Tel qu'indiqué au modèle 2, seul le niveau de maîtrise de soi

permet de prédire la variable dépendante ($B = -0,32$; $p \leq 0,05$). Plus un individu a forte une maîtrise de soi, moins sa perception du risque d'arrestation est élevée. Aucun des paramètres du message pénal ne permet de prédire le risque perçu d'arrestation. Le modèle 2 a un faible pouvoir explicatif ($R^2 = 0,05$; $F = 2,17$; $p \leq 0,05$).

Tableau III. Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu d'arrestation

	Modèles					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Paramètres du message pénal						
Diversité	-0,03	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02
Nature	-0,11	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
Proximité	0,15*	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14*
Intensité	0,01	-0,04	-0,05	-0,04	-0,07	-0,04
Maîtrise de soi	-	-0,32*	-0,32*	-0,31*	-0,31*	-0,31*
Variabes contrôles						
Homme	-	0,12	0,11	0,11	0,13	0,13
Conduit régulièrement	-	0,19	0,20	0,19	0,18	0,18
Permis régulier	-	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18
Effets d'interaction						
Diversité * maîtrise de soi	-	-	-0,07	-	-	-
Nature * maîtrise de soi	-	-	-	0,05	-	-
Proximité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-0,09	-
Intensité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-	-0,07
R²	0,02	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
F	1,73	2,17*	1,94*	1,94*	2,02*	2,04*

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

Les coefficients présentés correspondent aux valeurs de B non standardisées.

Les termes d'interaction entre les paramètres du message pénal et la maîtrise de soi sont introduits aux modèles 3 à 5. Aucun des termes d'interaction n'est significatif, indiquant

que le niveau de maîtrise de soi n'influence pas la relation entre les paramètres du message pénal et le risque perçu d'arrestation.

3.2.2 Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu de réprobation

Le tableau IV présente les effets des paramètres de l'exposition au message pénal sur le risque perçu de réprobation. La nature des canaux ($B = 0,20$; $p \leq 0,001$) et l'intensité du message ($B = -0,07$; $p \leq 0,01$) permettent d'expliquer la variable dépendante, tel qu'indiqué au modèle 8. Lorsque leur proportion de pairs pro-sociaux augmente, les répondants perçoivent plus fortement le risque de réprobation. Aussi, plus les répondants ont expérimenté la sanction (directement et/ou indirectement), moins le risque perçu de subir de la réprobation leur paraît élevé. Le niveau de maîtrise de soi est négativement lié à la variable dépendante ($B = -0,27$; $p \leq 0,01$).

Les termes d'interaction entre les paramètres du message pénal et le niveau de maîtrise de soi sont introduits aux modèles 9 à 12. Les effets de la nature des canaux ($B = -0,14$; $p \leq 0,01$) et de la proximité du message ($B = 0,09$; $p \leq 0,05$) sur le risque perçu de réprobation sont modérés par le niveau de maîtrise de soi. Tel qu'indiqué à la figure 4, une augmentation du niveau de maîtrise de soi est suivie d'une baisse de l'effet de la nature des canaux (figure 4 b) et d'une hausse de l'effet de la proximité du message sur le risque perçu de réprobation (figure 4 d). Les personnes qui se situent à l'extrémité supérieure du continuum de maîtrise de soi (maîtrise de soi $\geq 0,37$) ne sont pas influencées par la nature des canaux, mais sont les seules à être influencées par la proximité du message pénal (maîtrise de soi $\geq 0,002$). Il semble

toutefois que les personnes qui ont un niveau plus élevé de maîtrise de soi ont, en moyenne, un niveau plus élevé de risque perçu de réprobation (a et c).

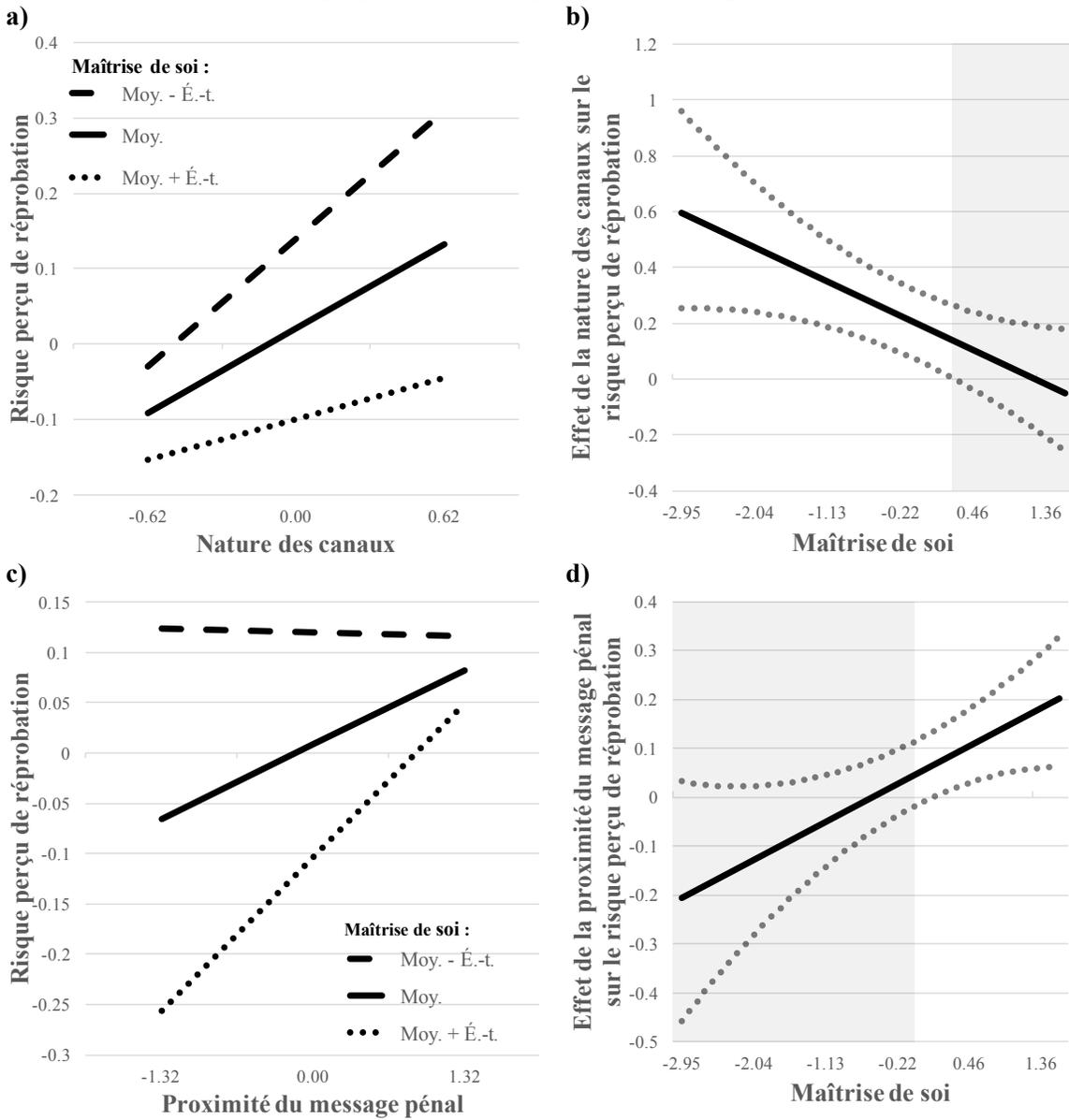
Tableau IV. Effets de l'exposition au message pénal sur le risque perçu de réprobation

	Modèles					
	<i>(7)</i>	<i>(8)</i>	<i>(9)</i>	<i>(10)</i>	<i>(11)</i>	<i>(12)</i>
Paramètres du message pénal						
Diversité	-0,07	-0,05	-0,05	-0,04	-0,05	-0,05
Nature	0,15**	0,20***	0,20***	0,18***	0,19***	0,20***
Proximité	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,05
Intensité	-0,06**	-0,07**	-0,07**	-0,07**	-0,07**	-0,07**
Maîtrise de soi						
		-0,27**	-0,17**	-0,18***	-0,17**	-0,17**
Variables contrôles						
Homme	-	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,01
Conduit régulièrement	-	-0,03	-0,04	-0,03	-0,03	-0,03
Permis régulier	-	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
Effets d'interaction						
Diversité * maîtrise de soi	-	-	0,08	-	-	-
Nature * maîtrise de soi	-	-	-	-0,14**	-	-
Proximité * maîtrise de soi	-	-	-	-	0,09*	-
Intensité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-	-0,01
R²	0,06	0,08	0,08	0,10	0,09	0,08
F	5,39***	3,95***	3,64***	4,26***	4,17***	3,52***

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

Les coefficients présentés correspondent aux valeurs de B non standardisées.

Figure 4. Effet modérateur de la maîtrise de soi sur les relations entre les paramètres du message pénal et le risque perçu de réprobation



Dans la portion en gris, l'effet n'est pas significatif.

3.2.3 Effets de l'exposition au message pénal sur la gravité perçue des infractions de la route

Le tableau V présente les effets des paramètres de l'exposition au message pénal sur la gravité perçue des infractions de la route. La nature des canaux ($B = 0,12$; $p \leq 0,05$), la proximité ($B = 0,10$; $p \leq 0,001$) et l'intensité ($B = -0,05$; $p \leq 0,01$) du message pénal permettent de prédire la variable dépendante (modèle 14). Les hommes ($B = -0,19$; $p \leq 0,01$) perçoivent moins sévèrement les problèmes de sécurité routière.

Tableau V. Effets de l'exposition au message pénal sur la gravité perçue des infractions de la route

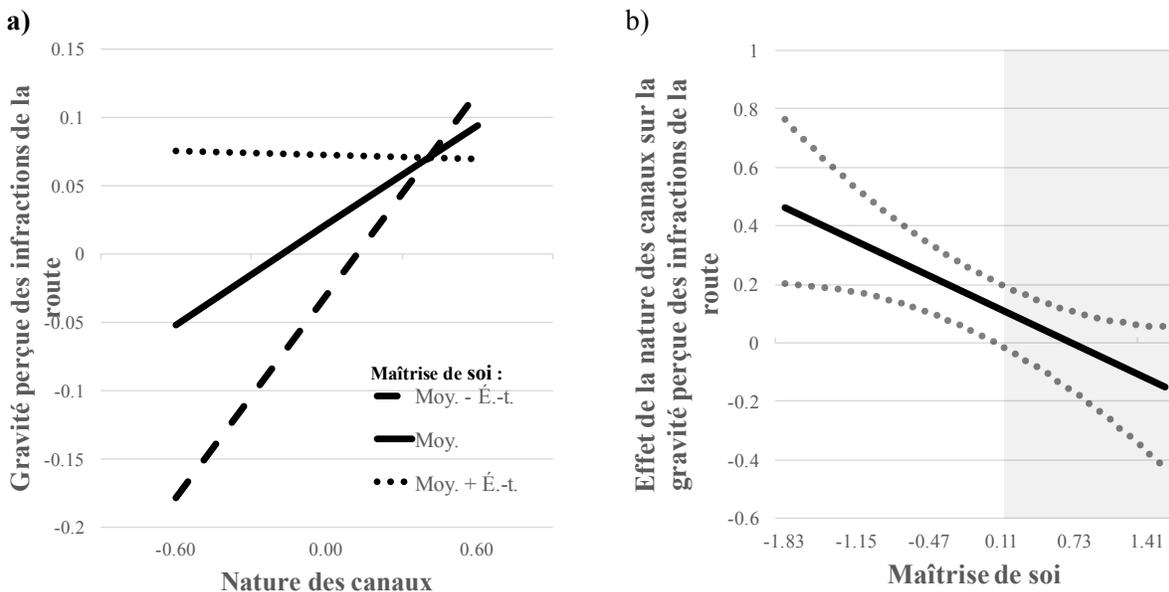
	Modèles					
	<i>(13)</i>	<i>(14)</i>	<i>(15)</i>	<i>(16)</i>	<i>(17)</i>	<i>(18)</i>
Paramètres du message pénal						
Diversité	-0,05	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07
Nature	0,15**	0,12*	0,12*	0,12*	0,12*	0,12*
Proximité	0,09***	0,10***	0,10***	0,09***	0,10***	0,09***
Intensité	-0,09***	-0,05**	-0,06**	-0,05*	-0,05*	-0,04
Maîtrise de soi						
	-	0,07	0,07	0,08	0,07	0,07
Variables contrôles						
Homme	-	-0,19**	-0,19**	-0,18**	-0,19**	-0,19**
Conduit régulièrement	-	-0,08	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07
Permis régulier	-	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07
Effets d'interaction						
Diversité * maîtrise de soi	-	-	-0,04	-	-	-
Nature * maîtrise de soi	-	-	-	-0,20**	-	-
Proximité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-0,02	-
Intensité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-	0,04
R²	0,11	0,14	0,14	0,16	0,14	0,15
F	11,07***	7,39***	6,72***	7,62***	6,60***	6,82***

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

Les coefficients présentés correspondent aux valeurs de B non standardisées.

Les termes d'interaction entre les paramètres du message pénal et le niveau de maîtrise de soi sont introduits aux modèles 15 à 18. Les résultats indiquent que le niveau de maîtrise de soi modère la relation entre la nature des canaux et la gravité perçue des infractions de la route ($B = -0,20$; $p \leq 0,01$). Tel qu'indiqué à la figure 5, une augmentation du niveau de maîtrise de soi est suivie d'une baisse de l'effet de la nature des canaux sur le risque perçu de réprobation (figure 5 b). Les personnes qui se situent à l'extrémité supérieure du continuum de maîtrise de soi (maîtrise de soi $\geq 0,11$) ne sont pas influencées par la nature des canaux.

Figure 5. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la nature des canaux sur la gravité perçue des infractions de la route



Dans la portion en gris, l'effet n'est pas significatif.

3.3 Effets de l'exposition au message pénal et des perceptions sur les intentions délictuelles

Afin de prédire les intentions délictuelles des répondants, des analyses de régression multiple sont menées avec, pour variables indépendantes, les paramètres du message pénal, les perceptions, et les variables contrôles. Les résultats sont présentés en deux temps, aux tableaux VI et VII.

Le tableau VI présente les modèles de régression multiple où les paramètres du message pénal sont utilisés comme variables indépendantes. Tel que présenté au modèle 20, la diversité ($B = 0,09$; $p \leq 0,05$) et la nature ($B = -0,40$; $p \leq 0,001$) des canaux de transmission du message pénal permettent de prédire les intentions délictuelles des répondants. Le niveau de maîtrise de soi ($B = -0,26$; $p \leq 0,001$), la conduite à une fréquence régulière ($B = 0,18$; $p \leq 0,01$), et le fait d'avoir un permis régulier ($B = 0,25$; $p \leq 0,001$) sont aussi des facteurs permettant de prédire les intentions délictuelles.

Les modèles 21 à 24 indiquent si le niveau de maîtrise de soi agit comme modérateur sur les relations entre les paramètres du message pénal et les intentions délictuelles. Seul l'effet de la nature des canaux est modéré par la maîtrise de soi ($B = 0,22$; $p \leq 0,01$). Tel que présenté à la figure 6, une augmentation du niveau de maîtrise de soi est suivie d'une augmentation de l'effet de la nature des canaux sur les intentions délictuelles (figure 6 b). Les personnes qui se situent à l'extrémité supérieure du continuum de maîtrise de soi (maîtrise de soi $\geq 1,04$) ne sont pas influencées par la nature des canaux. Les personnes qui ont un niveau plus faible de maîtrise de soi ont, en moyenne, de plus fortes intentions délictuelles (a).

Tableau VI. Effets de l'exposition au message pénal sur les intentions délictuelles

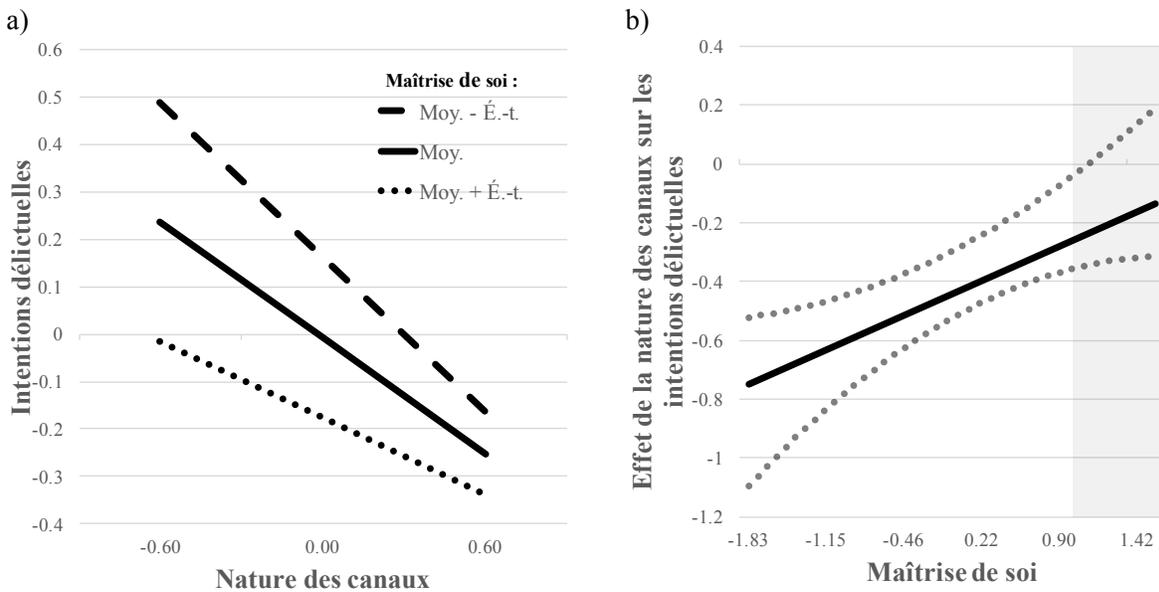
	Modèles					
	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)
Paramètres du message pénal						
Diversité	0,13**	0,09*	0,09*	0,09*	0,09*	0,09*
Nature	-0,46***	-0,40***	-0,40***	-0,40***	-0,40***	-0,40***
Proximité	0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
Intensité	0,06**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01
Maîtrise de soi	-	-0,26***	-0,26***	-0,27***	-0,26***	-0,26***
Variables contrôles						
Homme	-	-0,04	-0,04	-0,03	-0,03	-0,03
Conduit régulièrement	-	0,18**	0,19**	0,19*	0,18**	0,18**
Permis régulier	-	0,25***	0,25**	0,17*	0,25***	0,25***
Effets d'interaction						
Diversité * maîtrise de soi	-	-	-0,02	-	-	-
Nature * maîtrise de soi	-	-	-	0,22**	-	-
Proximité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-0,02	-
Intensité * maîtrise de soi	-	-	-	-	-	-0,04
R²	0,26	0,35	0,35	0,37	0,35	0,36
F	31,59***	24,60***	21,83***	23,40***	21,82***	22,10***

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

Les coefficients présentés correspondent aux valeurs de B non standardisées.

Le tableau VII présente les résultats aux analyses de régression multiple permettant de prédire les intentions délictuelles en utilisant les perceptions comme variables indépendantes. Au modèle 26, le risque perçu de réprobation ($B = -0,15$; $p \leq 0,01$) et la gravité perçue des infractions de la route ($B = -0,31$; $p \leq 0,001$) permettent de prédire une diminution des intentions délictuelles. Toutes les variables contrôles atteignent le seuil de signification. Le modèle 26 permet d'expliquer 33 % de la variance de la variable dépendante.

Figure 6. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la nature des canaux sur les intentions délictuelles



Dans la portion en gris, l'effet n'est pas significatif.

Les termes d'interaction entre les perceptions et le niveau de maîtrise de soi sont intégrés aux modèles 27 à 29. Le niveau de maîtrise de soi modère la relation entre la gravité perçue des infractions de la route et les intentions délictuelles ($B = 0,14$; $p \leq 0,05$). Tel que présenté à la figure 7, l'augmentation du niveau de maîtrise de soi augmente est associée à une augmentation de l'effet de la gravité perçue des infractions de la route sur les intentions délictuelles (figure 7 b). L'effet n'est toutefois pas significatif pour les personnes qui se situent à l'extrémité supérieure du continuum de maîtrise de soi (maîtrise de $\geq 0,93$).

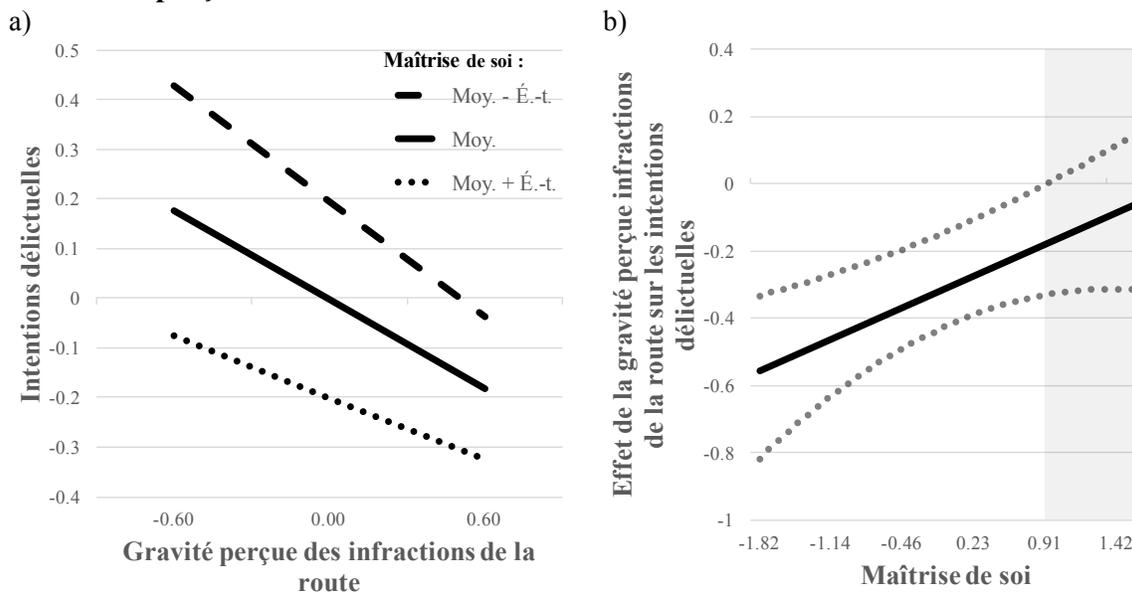
Tableau VII. Effets des perceptions sur les intentions délictuelles

	(25)	(26)	Modèles (27)	(28)	(29)
Perceptions					
Risque d'arrestation	0,04*	0,01	0,01	0,01	0,01
Risque de réprobation	-0,11*	-0,15**	-0,15**	-0,15**	-0,15**
Gravité des infractions	-0,41***	-0,31***	-0,31***	-0,31***	-0,30***
Maîtrise de soi					
	-	0,32***	-0,32***	-0,32***	-0,31***
Variabes contrôles					
Homme	-	-0,13*	-0,13*	-0,13*	-0,13*
Conduit régulièrement	-	0,28***	0,28***	0,28***	0,28***
Permis régulier	-	0,26***	0,26***	0,26***	0,25***
Effets d'interaction					
Arrestation * maîtrise de soi	-	-	-0,02	-	-
Réprobation * maîtrise de soi	-	-	-	0,02	-
Gravité * maîtrise de soi	-	-	-	-	0,14*
R²	0,16	0,33	0,33	0,33	0,34
F	23,72***	25,16***	22,03***	21,97***	22,90***

* = $p \leq 0,05$; ** = $p \leq 0,01$; *** = $p \leq 0,001$

Les coefficients présentés correspondent aux valeurs de B non standardisées.

Figure 7. Effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur l'effet de la gravité perçue des infractions de la route sur les intentions délictuelles



Dans la portion en gris, l'effet n'est pas significatif.

Chapitre 4 — Interprétation des résultats

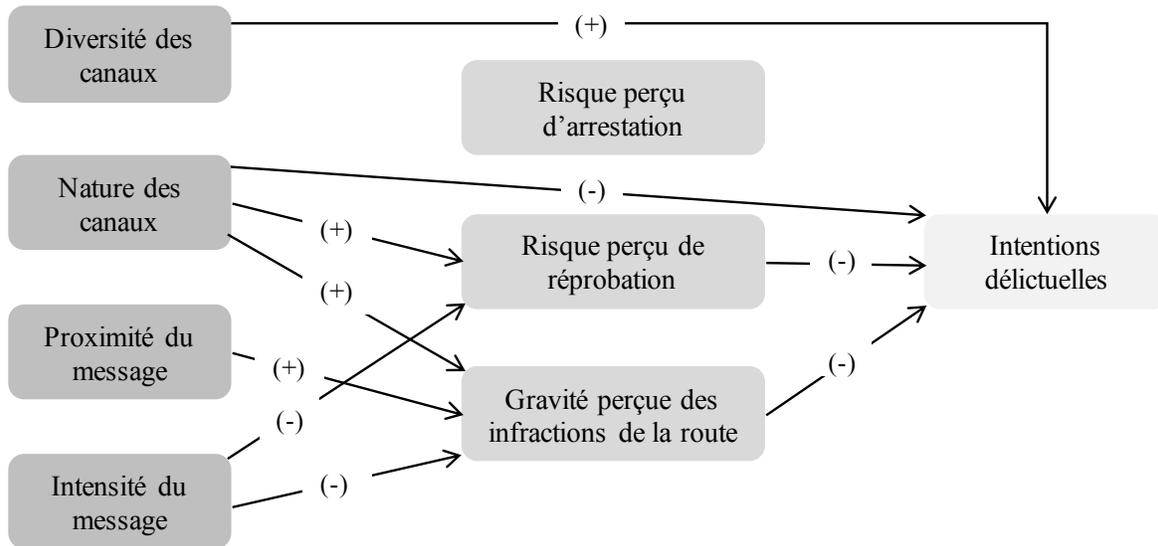
Ce dernier chapitre aborde les principaux résultats obtenus lors des analyses statistiques et fournit des éléments de réponse aux objectifs de recherche énoncés au premier chapitre. Le chapitre se décline en deux sections. Dans la première section, les objectifs de la recherche et les principaux constats à retenir quant au modèle général de la dissuasion sont énoncés. Dans la seconde section, il est question du rôle du niveau de maîtrise de soi dans le processus dissuasif.

4.1 Rappel des objectifs et constats sur le modèle général de la dissuasion

L'objectif principal de ce mémoire était d'améliorer les connaissances sur la relation entre l'exposition au message pénal, les perceptions et les intentions délictuelles d'un échantillon de jeunes conducteurs. Il visait également à offrir une meilleure compréhension du rôle du niveau de maîtrise de soi dans la dissuasion des comportements routiers délictueux. Pour ce faire, un modèle conceptuel inspiré des théories de la dissuasion conditionnelle et situationnelle et du concept de communication pénale a été proposé au chapitre 1. En vue de répondre aux objectifs de recherche, une série d'analyses statistiques a été menée puis présentée aux chapitres 2 et 3.

À la lumière des résultats obtenus, plusieurs constats peuvent être tirés quant au modèle général de la dissuasion (tout niveau de maîtrise de soi confondu). Une synthèse de ces constats est présentée à la figure 8.

Figure 8. Synthèse des résultats relatifs au modèle général de la dissuasion



Conformément à la théorie de la dissuasion classique, il est attendu que l'exposition au message pénal aura une influence sur les perceptions du risque de sanction (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975). Les résultats de la présente recherche indiquent effectivement une relation significative entre l'exposition au message pénal et les perceptions des conducteurs.

D'abord, en étant exposés à différentes opérations menées par les policiers (proximité du message pénal), comme les barrages contre l'alcool au volant et les opérations radars, les automobilistes sont davantage sensibilisés aux problématiques de sécurité routière. Il apparaît donc que l'exposition au message pénal permet de renforcer l'adhésion à la norme morale selon laquelle les infractions de la route sont un problème important. Ce résultat concorde avec la compréhension des menaces de sanction comme un rappel des normes morales, et évoque la nécessité de considérer les mécanismes normatifs dans l'étude de la dissuasion (Blais, 2005; Blais et Beaudoin, 2008; Walker et Argyle, 1964). Par ailleurs, l'efficacité des

opérations policières visant la sécurité routière a été illustrée à plusieurs reprises, se traduisant par une diminution des infractions et des accidents routiers (Blais et Dupont, 2004, 2005; Blais et Ouimet, 2005). En rappelant la menace de sanction au moment même où l'opportunité de commettre une infraction se présente, c'est-à-dire dans l'environnement routier, le conducteur serait plus à même de prendre conscience du risque qui pèse contre lui. La peur associée aux risques présents dans l'environnement immédiat devrait alors produire un effet dissuasif.

Les résultats de cette recherche indiquent toutefois que la proximité du message pénal n'a aucune influence sur la perception du risque d'arrestation. Cette observation met en lumière la difficulté de transmettre efficacement le message pénal aux conducteurs (Cusson, 2010). Puisque le risque perçu d'arrestation n'est influencé par aucun des paramètres de l'exposition au message pénal, il est probable que les conducteurs soient généralement peu informés du risque réel de sanction.

Les résultats indiquent également que la nature des canaux de transmission a un effet positif sur le risque perçu de réprobation et la gravité perçue des infractions de la route. Les pairs pro-sociaux ont donc une influence significative sur les perceptions des jeunes conducteurs et permettent de transmettre le message que les infractions de la route représentent un problème sévère et condamnable. Ce constat concorde tant avec les études qui soulignent l'importance des contrôles informels dans la dissuasion des comportements délinquants (Geerken et Gove, 1975; Williams et Hawkins, 1986) qu'avec celles qui rappellent l'efficacité de ces mécanismes chez les jeunes conducteurs (Allen et al., 2015; Bates et al., 2015). Il semble également que la proportion de pairs pro-sociaux ait un impact tant direct

qu'indirect sur les intentions délictuelles. Ce type de contact diminuerait les comportements routiers délinquants.

Par ailleurs, en subissant la sanction, l'individu devrait être plus en mesure d'apprécier la véritable nature du châtement et de comprendre que le risque est réel (ce que plusieurs appellent la dissuasion spécifique). Plusieurs études documentent une association positive entre l'expérience de sanction et le risque perçu (Matsueda, Kreager et Huizinga, 2006; Pogarsky, Piquero et Paternoster, 2004). Les résultats présentés précédemment indiquent toutefois qu'une augmentation de l'intensité des expériences directes et vicariantes de sanction est plutôt associée à une baisse du risque perçu de réprobation et de la gravité perçue des infractions de la route. D'autres auteurs rapportent des résultats similaires (Paternoster et Piquero, 1995; Piquero et Paternoster, 1998). Plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer ces résultats.

Une première explication veut que les personnes ayant été arrêtées pour des infractions de la route dans le passé aient maintenant une perception plus réaliste du risque de réprobation. Une étude menée par Dionne et al. (2004) indique à cet effet que les automobilistes ont tendance à surestimer le risque d'être appréhendé. Il est possible que les conducteurs aient aussi tendance à surestimer le risque de réprobation. L'effet observé dans le présent échantillon de conducteurs pourrait s'expliquer par une réaction moins accusatrice de la part des membres de l'entourage après avoir vécu la sanction, ou par des conséquences sociales moins fortes vécues et témoignées par leurs amis. Les personnes qui ont reçu un

constat d'infraction réalisent finalement que le risque de subir des réactions négatives de la part de leur entourage est moins élevé que ce qu'elles estimaient au départ.

Une seconde explication appuyée par la littérature avance que les individus ayant subi le plus de sanctions soient surtout les plus délinquants. Leurs perceptions du risque et leur adhésion aux valeurs normatives seraient plus faibles, tant avant qu'après la sanction (Pogarsky et Piquero, 2003). La relation observée entre les expériences de sanction et les perceptions reflèterait ainsi la prédisposition des individus à commettre des infractions de la route. Par ailleurs, ceux qui ont commis plusieurs délits sans subir de conséquences pourraient se percevoir comme immunisés contre les sanctions (Stafford et Warr, 1993). Plusieurs preuves empiriques associent les expériences personnelles d'évitement de sanction à une augmentation des comportements délictuels (Freeman et Watson, 2006; Paternoster et Piquero, 1995; Piquero et Pogarsky, 2002). Les jeunes conducteurs qui ont vécu un plus grand nombre d'expériences de sanction pourraient en fait avoir aussi vécu davantage d'expériences d'impunité ou d'évitement de la sanction. Puisque les personnes qui sont exposées à un plus grand nombre de canaux de transmission du message pénal ont plus d'intentions délictuelles (effet direct), cette hypothèse d'effet expérientiel semble la plus plausible.

Les résultats de la présente étude permettent d'avancer que les propriétés perceptuelles (plus précisément le risque perçu de réprobation et la gravité perçue des infractions de la route) permettent de prédire les intentions délictuelles de l'ensemble des conducteurs. Il semble que, de manière générale, les conducteurs ne se fient pas à leur perception du risque d'arrestation pour se prononcer sur leurs intentions délictuelles. L'effet de la gravité perçue

des infractions de la route sur les intentions délictuelles concorde avec les résultats obtenus par Homel (1988) dans son étude sur la conduite avec facultés affaiblies en Australie suite à l'implantation des contrôles aléatoires du taux d'alcoolémie. Selon cette étude, le côté immoral du geste se trouve parmi les raisons les plus souvent mentionnées par les individus qui décident de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool. Certains auteurs soutiennent d'ailleurs que les valeurs morales sont, pour certains types de délits, plus importantes pour prédire le crime que les perceptions liées aux mesures dissuasives (Bachman, Paternoster et Ward, 1992). Les conséquences informelles du crime peuvent être aussi sinon plus importantes que les conséquences légales (Grasmick et Bursik, 1990; Williams et Hawkins, 1986), ce qui semble être le cas pour l'échantillon de conducteurs étudié.

En somme, ces différents constats adhèrent aux modèles de la dissuasion proposés par Gibbs (1979) ou Homel (1988), et appuient les relations 1 et 2 du modèle conceptuel proposé au chapitre 1 (figure 3). Il s'avère en effet que l'influence de l'exposition au message pénal sur les intentions délictuelles est majoritairement indirecte (à l'exception de la nature du message pénal, qui a un effet direct sur les intentions délictuelles). La dissuasion est donc un phénomène qui repose essentiellement sur les perceptions des personnes visées, à condition qu'elles soient exposées au message pénal. La nature du message et sa proximité sont les paramètres qui semblent avoir le plus grand potentiel dissuasif, en influençant la perception du risque (risque perçu de réprobation) et les valeurs normatives (gravité perçue des infractions de la route) des jeunes conducteurs.

En ce qui concerne l'effet de la maîtrise de soi sur le processus dissuasif, les résultats obtenus permettent de tirer plusieurs constats. D'une part, selon la matrice de corrélation, le niveau de maîtrise de soi est associé à la nature des canaux (association positive) et l'intensité de l'exposition au message pénal (association négative). Les personnes qui ont un niveau plus élevé de maîtrise de soi auraient donc davantage de pairs pro-sociaux, et eu moins d'expériences avec l'application de la sanction (relation 3 du modèle conceptuel de la figure 3).

D'autre part, selon les analyses de régression multiple, le niveau de maîtrise de soi permet de prédire les risques perçus d'arrestation et de réprobation, et les intentions délictuelles (relations 5 et 7 du modèle conceptuel de la figure 3). L'augmentation du niveau de maîtrise de soi entraînerait une baisse du risque perçu d'arrestation et de réprobation, et une baisse des intentions délictuelles. Enfin, le niveau de maîtrise de soi modère tant la relation entre l'exposition au message pénal et les perceptions que celle entre les perceptions et les intentions délictuelles (relations 4 et 6 du modèle conceptuel de la figure 3). La prochaine section propose une interprétation plus détaillée de ces constats.

4.2 Continuum de maîtrise de soi et dissuasion : quels effets ?

L'étude du rôle de la maîtrise de soi dans le processus dissuasif met en évidence deux principaux constats quant aux relations entre l'exposition au message pénal, les perceptions des conducteurs et leurs intentions délictuelles. Premièrement, plusieurs relations semblent effectivement être modérées par le niveau de maîtrise de soi. Deuxièmement, l'étude de l'effet modérateur du niveau de maîtrise de soi permet de constater que le modèle général de

dissuasion identifié précédemment varie selon le niveau de maîtrise de soi. En effet, certaines relations qui ne sont pas statistiquement significatives pour l'ensemble des conducteurs (modèle général) le sont pourtant pour certains groupes d'individus. À l'inverse, certaines relations qui sont significatives pour l'ensemble des conducteurs (modèle général) ne le sont pas pour tous.

Cette section se penche donc sur l'influence de la maîtrise de soi sur l'ensemble du processus dissuasif. Elle se divise en quatre sous-sections. Premièrement, il est question de l'effet différentiel de la proximité du message pénal sur les perceptions des conducteurs. Deuxièmement, l'effet du message normatif sur les intentions délictuelles est traité. Troisièmement, l'interaction entre le niveau de maîtrise de soi et la nature des canaux de transmission dans le processus dissuasif est abordée. Enfin, la quatrième sous-section propose une synthèse des constats quant à l'effet modérateur du niveau de maîtrise de soi sur le processus dissuasif.

4.2.1 L'effet conditionnel de la visibilité des interventions de sécurité routière

Tel qu'indiqué au modèle général, la proximité du message pénal (mesurée par l'exposition aux activités policières aux abords des routes) a une influence positive sur la gravité perçue des infractions de la route. Les opérations policières apparaissent donc efficaces dans la transmission du message normatif, et parviennent à rappeler aux conducteurs que « les infractions de la route sont un problème grave ». Cette relation serait significative pour l'ensemble des répondants, peu importe leur niveau de maîtrise de soi.

Cependant, bien que le modèle général n'indique pas de relation significative entre la proximité du message pénal et le risque perçu de réprobation, les résultats indiquent que la relation entre ces deux variables est modérée par le niveau de maîtrise de soi. Plus précisément, les analyses permettent de constater que cette relation n'est significative que pour certains individus, c'est-à-dire ceux se situant dans la partie supérieure du continuum de maîtrise de soi. En effet, les conducteurs ayant un niveau de maîtrise de soi moins élevé ne tiendraient pas compte de la présence d'opérations policières pour actualiser leur risque perçu de réprobation.

Ce constat entre, en quelque sorte, en contradiction avec la position de Gottfredson et Hirschi (1990), lesquels soulignent que : « [...] lack of self-control [...] can be counteracted by *situational conditions* or other properties of the individual » (Gottfredson et Hirschi, 1990, p. 89)²¹. En raison de leur tendance à se limiter au moment présent et de leur impulsivité, il serait attendu que ces personnes se basent majoritairement sur les informations qui leur sont transmises au moment de commettre une infraction. Or, il est probable que l'absence d'effet de la proximité du message pénal pour les personnes ayant une plus faible maîtrise de soi soit plutôt reliée au type de risque étudié. En effet, contrairement aux constats d'infractions (qui sont normalement reçus à proximité de l'endroit où les opérations policières se déroulent), la réaction des pairs est plus éloignée dans le temps et dans l'espace. Il est donc possible que le risque perçu de réprobation requière de l'individu qu'il se projette davantage dans l'avenir

²¹ Selon la théorie générale du crime de Gottfredson et Hirschi (1990), la présence d'une opportunité criminelle est une condition nécessaire à la commission d'un crime. Les auteurs traitent toutefois peu de cet aspect de la théorie. Ils proposent cependant que la réduction de l'attractivité des cibles potentielles puisse être une avenue efficace pour réduire le crime.

(Grasmick et Bursik, 1990). En raison de leur présentisme, les personnes qui ont une plus faible maîtrise de soi ne font peut-être pas un lien direct entre la proximité du message pénal et la réaction de leur entourage. Ainsi, l'incapacité de ces individus à se projeter dans le temps expliquerait pourquoi le message pénal, bien qu'il soit communiqué à proximité des conducteurs, ne parvient pas à être assimilé par ceux ayant un niveau faible de maîtrise de soi.

Par ailleurs, comme l'indiquent Williams et Hawkins (1986), il est possible que les individus qui n'ont pas commis d'infractions dans le passé associent un risque d'arrestation élevé (un message que devraient véhiculer les opérations policières) à une plus grande condamnation morale. Ainsi, en percevant que les autorités mettent davantage d'efforts dans la répression d'un acte, ces personnes concluraient qu'il s'agit d'un geste davantage blâmable par l'opinion publique. À l'inverse, les personnes ayant déjà commis une infraction (et expérimenté la sanction qui lui est associée) auraient plutôt tendance à percevoir le délit comme moins sérieux, ou moins condamnable²² (Erickson, Stafford et Galliher, 1984). Puisque les personnes qui ont un niveau plus élevé de maîtrise de soi semblent avoir été moins exposées aux sanctions (voir la matrice corrélacionnelle), il est probable qu'elles associent plus fortement la présence d'opérations policières à la réprobation de leur entourage.

²² Le modèle général indique d'ailleurs une relation négative entre l'intensité du message pénal et le risque perçu de réprobation, indiquant que les individus ayant été le plus en contact avec la sanction perçoivent moins fortement le risque que leur entourage change d'opinion à leur sujet.

4.2.2 Le poids accordé au message normatif

Alors que certaines études soutiennent que la faible maîtrise de soi interagit avec le niveau de moralité d'un individu²³ (Schoepfer et Piquero, 2006), les résultats obtenus pour la présente étude permettent de constater que l'adhésion au message normatif n'a effectivement pas le même effet sur les intentions délictuelles selon le niveau de maîtrise de soi. Il semble que les personnes qui ont une plus forte maîtrise de soi (partie supérieure du continuum) ne sont pas ou peu réceptives au message normatif. Du moins, leur évaluation de la gravité perçue des infractions de la route ne les conduit pas à revoir leurs comportements. À l'inverse, les conducteurs qui ont une maîtrise de soi moins élevée ont de moins grandes intentions délictuelles lorsqu'elles perçoivent que les infractions de la route sont un problème plus grave.

Il y a donc lieu de croire que, comme le suggèrent Wright et al. (2004), les personnes qui ont une forte maîtrise de soi ne sont tout simplement pas affectées par le message normatif, et qu'elles sont influencées par d'autres facteurs personnels, comme une absence de motivation à commettre des infractions. Les personnes ayant un niveau plus élevé de maîtrise de soi, comme les individus conformistes décrits par Pogarsky (2002), n'ont peut-être pas *besoin* d'être dissuadées. Le niveau de maîtrise de soi prédit d'ailleurs de plus faibles intentions délictuelles.

²³ Dans leur étude, Schoepfer et Piquero (2006) mesurent la moralité par le caractère « immoral » (*wrong* en anglais) associé à des gestes délinquants par les individus. Plus un individu considère des délits comme immoraux, plus il est considéré avoir un sens moral élevé.

4.2.3 Le rôle de l'entourage dans la dissuasion

L'entourage social joue plusieurs rôles dans la criminalité d'un individu. Notamment, le capital social conditionnerait la réponse aux mesures dissuasives. La théorie du contrôle social prévoit ainsi que les individus sont détournés de leur motivation à commettre des actes déviant en raison de leurs liens sociaux (incluant les amis, la famille et les relations amoureuses) et de la peur de les compromettre (Hirschi, 1969; Sampson et Laub, 1990). Par ailleurs, pour les personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi, la fréquentation de pairs délinquants est considérée par Gottfredson et Hirschi (1990) comme une conséquence sociale de leur tempérament. Ces personnes étant plus aventureuses et aimant prendre des risques, elles seraient portées à fréquenter d'autres individus qui partagent les mêmes préférences. Plusieurs études documentent cette association (Baron, 2003; Wright, Caspi, Moffitt et Silva, 1999). Une étude longitudinale de Wright et al. (1999) indique notamment que la faible maîtrise de soi à l'enfance influe sur la fréquentation de pairs délinquants, laquelle augmente la criminalité à l'âge adulte.

Les résultats de la présente recherche semblent s'accorder avec ces différents constats. D'une part, les résultats à la matrice de corrélation indiquent que le niveau de maîtrise de soi est positivement associé à la nature du message pénal (proportion de pairs pro-sociaux). Les personnes ayant un niveau plus faible de maîtrise de soi devraient donc avoir davantage de pairs délinquants, ce qui concorde avec la position de Gottfredson et Hirschi (1990). D'autre part, les résultats indiquent que les pairs ont une influence significative dans la dissuasion des jeunes conducteurs. Leur influence, tant sur le développement des perceptions que sur les intentions délictuelles, varie toutefois selon le niveau de maîtrise de soi.

Ainsi, les personnes ayant un niveau élevé de maîtrise de soi semblent peu affectées par leurs pairs. D'abord, les relations entre la proportion de pairs pro-sociaux et les perceptions (risque perçu de réprobation et gravité perçue des infractions de la route) ne sont pas significatives pour les conducteurs qui se situent dans l'extrémité supérieure du continuum de maîtrise de soi. Seules les perceptions des individus ayant un niveau moins élevé de maîtrise de soi sont influencées par la présence de pairs pro-sociaux. Ces personnes, lorsqu'elles ont davantage de pairs qui respectent les lois et règlements de la route, sont plus portées à considérer que la commission d'une infraction sera mal perçue par leur entourage, ou encore que les infractions de la route soient un problème sérieux. Elles adopteraient ainsi les normes et valeurs pro-sociales véhiculées (ou non)²⁴ par leur groupe de connaissances.

Par ailleurs, les effets directs et indirects de la proportion de pairs pro-sociaux sur les intentions délictuelles sont également conditionnés par le niveau de maîtrise de soi. Les relations entre la nature du message pénal et les intentions délictuelles (effet direct), et entre la gravité perçue des infractions de la route et les intentions délictuelles (effet indirect), ne sont significatives que pour ceux qui ont une maîtrise de soi moins élevée. La proportion de pairs pro-sociaux est associée à des intentions moins fortes de commettre des infractions de la route chez ceux ayant un niveau faible de maîtrise de soi.

²⁴ Il faut effectivement noter que lorsque la proportion de pairs pro-sociaux diminue dans l'entourage du jeune conducteur, celui-ci est davantage exposé à des amis ou parents qui s'adonnent aux infractions de la route. Cela a une influence sur ses perceptions : il risque alors d'adopter des valeurs pro-délinquantes (i.e. baisse de la gravité perçue des infractions de la route).

Ces résultats concordent avec plusieurs études qui suggèrent que la relation entre les pairs délinquants et les comportements criminels est conditionnée par la capacité à exercer de la maîtrise de soi (Hirtenlehner, Pauwels et Mesko, 2015; Wright, Caspi, Moffitt et Silva, 2001). Hirtenlehner et al. (2015) concluent qu'en étant moins outillés pour résister à la pression des pairs, les individus avec une faible maîtrise de soi seraient plus enclins à commettre des délits lorsque les opportunités se présentent. Les résultats présentés précédemment semblent aussi aller dans ce sens, c'est-à-dire que les personnes avec un niveau moins élevé de maîtrise de soi sont plus facilement influencées par leurs pairs. Toutefois, ces constats apportent, sur certains points, une vision contraire à celle de Gottfredson et Hirschi (1990). Ces derniers rejettent l'idée de la pression des pairs chez les personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi, puisqu'elles ne chercheraient pas à se conformer aux autres. Par ailleurs, il est possible que d'autres conditions favorisent la résistance à la pression des pairs des personnes ayant un niveau plus élevé de maîtrise de soi, comme le type de permis de conduire qu'ils détiennent. Les jeunes détenant un permis avec restrictions (permis temporaire ou probatoire) auraient plus de facilité à résister à la pression sociale de commettre des infractions de la route (Hommel, 1988; Poirier et al., 2017, 2018). L'effet modérateur du type de permis (ou le statut dans le système de sanction) sur la relation entre la faible maîtrise de soi et les intentions délictueuses est un aspect qui mérite d'être abordé dans de futures études.

Enfin, bien qu'il soit généralement reconnu que les jeunes s'engagent souvent dans la délinquance en groupe (Carrington, 2009; Shaw et McKay, 1942), les résultats de cette recherche ne permettent pas d'identifier si les jeunes conducteurs commettent davantage de délits de la route lorsqu'ils sont accompagnés de leurs amis. De plus, comme le suggèrent

Piquero et Pogarsky (2002), l'effet des sanctions informelles pourrait être fonction de l'âge des individus. Plus particulièrement, les expériences vicariantes peuvent avoir un plus gros impact sur la formation des perceptions à l'adolescence. Les répondants se situant majoritairement dans la période entre l'adolescence et le début de l'âge adulte, les pairs peuvent jouer un rôle particulièrement important dans l'adoption de comportements routiers déviants.

4.2.4 Synthèse sur l'effet modérateur du niveau de maîtrise de soi

Une hypothèse soulevée par Wright et al. (2004) concerne la réceptivité au message pénal des personnes se situant aux extrémités du continuum de maîtrise de soi. D'un côté, les personnes ayant une forte maîtrise de soi seraient indifférentes aux menaces de sanction en raison du peu d'intérêt qu'elles ont pour la commission de délits et des relations pro-sociales qu'elles entretiennent. De l'autre côté, le message pénal n'arriverait pas à affecter les personnes ayant une faible capacité à exercer du contrôle de soi en raison de leur tendance à vivre dans le moment présent. Les sanctions associées aux actes délictuels seraient trop éloignées dans le temps pour avoir un effet dissuasif. Wright et al. (2004) suggèrent alors que la relation entre la maîtrise de soi et l'effet dissuasif des menaces de sanction prendra une forme de « U » inversé, c'est-à-dire que chaque extrémité du continuum ne subira aucun ou peu d'effet dissuasif. Ce dernier constat rappelle la notion de « délinquant marginal » évoquée par Zimring et Hawkins (1968). Les délinquants marginaux se situeraient aux limites de la délinquance tout en restant conformistes, et formeraient le groupe le plus réceptif aux mesures dissuasives.

Les résultats présentés dans ce mémoire sont, en partie, en accord avec l'hypothèse de Wright et al. (2004). D'une part, tel qu'indiqué précédemment, les personnes qui se situent dans la partie inférieure (faible) du continuum de maîtrise de soi n'accordent pas d'importance significative aux opérations policières pour réviser leur risque perçu de réprobation. D'autre part, les individus qui ont un niveau plus élevé de maîtrise de soi ne semblent pas se baser sur la gravité des infractions de la route ni sur leurs pairs dans leur décision de commettre des infractions de la route.

Cependant, contrairement à ce que suggèrent Wright et al. (2004), il semble que ceux qui se situent aux deux extrémités du continuum de maîtrise de soi ne sont pas *totalem*ent indifférents au message pénal. Bien qu'ils semblent moins affectés par l'exposition aux opérations de sécurité routière, les conducteurs qui ont un niveau plus faible de maîtrise de soi adhèrent à l'aspect normatif du message auquel ils sont exposés. Aussi, les conducteurs qui rapportent une forte maîtrise de soi semblent dissuadés par la probabilité de décevoir leur entourage. Les résultats permettent donc de constater que l'effet modérateur du niveau de maîtrise de soi n'est pas constant tout au long du processus dissuasif, et que les deux extrémités du continuum de la maîtrise de soi ne sont pas influencées par les mêmes paramètres du message pénal et ne tiennent pas compte des mêmes éléments dans leur décision de respecter les lois et règlements de la route.

Enfin, les résultats de la présente recherche remettent en question la catégorisation des délinquants selon leur niveau de maîtrise de soi. Alors que plusieurs études proposent une distinction entre les individus ayant une faible, moyenne ou forte maîtrise de soi (Cochran,

Aleksa et Sanders, 2008; Piquero, Gomez-Smith et Langton, 2004; Wright et al., 2004), ces catégorisations semblent davantage reposer sur des choix arbitraires ou statistiques. Selon les résultats des analyses de régression multiple, il ne semble pourtant pas y avoir de point de coupure définitif, dans le continuum de maîtrise de soi, qui puisse permettre de catégoriser les jeunes conducteurs. Si les extrémités du continuum peuvent être associées à certains effets, le point de coupure varie en fonction des variables à l'étude. Ainsi, le niveau de maîtrise de soi modère le processus dissuasif de plusieurs façons, et il n'est pas possible d'assigner ce rôle de modérateur à un groupe particulier d'individus.

Conclusion

Ce mémoire avait pour objectif de contribuer aux connaissances sur la relation entre l'exposition au message pénal, les perceptions et les intentions délictuelles. Plus spécifiquement, il visait à offrir une meilleure compréhension du rôle joué par le niveau de maîtrise de soi dans le processus dissuasif. Il a ainsi permis de mettre en avant le caractère différentiel de la dissuasion : en effet, tous n'ont pas la même réceptivité et ne répondent pas uniformément au message pénal. Les résultats de cette recherche s'accordent avec ceux d'autres auteurs (Nagin et Paternoster, 1994; Piquero et Pogarsky, 2002; Pogarsky, 2007; Schulz, 2014; Wright et al., 2004) en exposant le rôle de modérateur du niveau de maîtrise de soi dans la dynamique qui s'opère entre le message pénal, les perceptions, et les intentions délictuelles. Ce constat réaffirme ainsi la nécessité de tenir compte des caractéristiques des individus visés dans l'étude de la dissuasion (Piquero et al., 2011). Aussi, en abordant la dissuasion comme une théorie de la communication, la pertinence de s'intéresser aux manières dont le message pénal est transmis à la population a pu être mise en lumière. Il est en effet nécessaire, pour qu'un effet dissuasif soit ressenti, que les individus soient au courant de la menace de sanction qui pèse sur eux. Le message pénal doit alors être adapté à l'audience visée, et la prise en compte des différentes propriétés du message pénal permet de mieux en comprendre les effets. Enfin, la recherche met en évidence l'importance d'avoir recours à des stratégies adaptées qui permettront de bien mesurer les effets d'interaction entre les variables à l'étude. Les présents résultats remettent en question l'approche taxinomique lors de l'étude des interactions entre les caractéristiques personnelles, comme le niveau de maîtrise de soi, et le processus dissuasif.

Plusieurs limites affectent toutefois les résultats présentés dans cet ouvrage. Premièrement, l'utilisation de données transversales ne permet pas d'apprécier totalement l'aspect dynamique du processus dissuasif ni de s'assurer de l'ordre causal des mécanismes étudiés. Une prochaine étude aurait avantage à adopter une approche qui ne se limite pas à un cadre statique. Un devis longitudinal réparti en plusieurs temps permettrait sans doute d'apporter de nouvelles réponses aux interrogations soulevées dans ce mémoire. Deuxièmement, les participants à cette étude ont été questionnés sur des délits qui sont considérés comme étant, pour la plupart, de faible gravité. Les résultats sont aussi limités à une population ayant peu d'antécédents criminels, voire aucun. Ils ne peuvent donc pas être généralisés à d'autres types de crimes plus sérieux ou à des populations de délinquants plus prolifiques. La méta-analyse de Pratt et Cullen (2000) suggère d'ailleurs que l'effet de la faible maîtrise de soi sur le crime est plus faible lorsque mesuré à partir d'échantillons de personnes judiciairisées. L'échantillon étudié n'est pas non plus représentatif de tous les conducteurs québécois de cette tranche d'âge (18 - 25 ans). Notamment, il semble que les répondants aient été plus souvent impliqués dans des accidents de la route (24,7 % de l'échantillon) que les conducteurs du même âge pendant la même année (environ 8 %) (Société de l'assurance automobile du Québec, 2010). L'échantillon est aussi composé d'une plus grande proportion de femmes âgées de 18 à 25 ans (54,3 %) que dans la population québécoise (49,2 %) (Institut de la Statistique du Québec, 2017). Enfin, il convient de noter que certains chercheurs associent la faible maîtrise de soi à certaines fonctions exécutives résultant de mécanismes cognitifs liés au cortex préfrontal, lequel ne termine de se former que vers la mi-vingtaine (Beaver, Wright et Delisi, 2007). Cela implique que, contrairement à ce que suggèrent Gottfredson et Hirschi (1990), la préférence pour certains types de

comportements (i.e. déviants) ne soit pas stable au courant de la vie. L'échantillon étudié dans cette recherche étant relativement jeune, il est nécessaire de prendre en compte que certains facteurs biologiques puissent également entrer en jeu.

Finalement, en plus des contributions théoriques mentionnées précédemment, les observations présentées dans ce mémoire offrent quelques pistes de réflexion quant à la pertinence des politiques publiques en matière de sécurité routière. S'il est vrai que les individus ayant une faible maîtrise de soi sont plus productifs en matière de comportements déviants (Pratt et Cullen, 2000), ils ne sont pas pour autant indifférents aux menaces de sanction. En exploitant le concept de dissuasion situationnelle, ce mémoire a permis de comprendre que ces personnes sont bien réceptives à l'information fournie par des canaux de communication informels. Il n'y a donc pas lieu de parler d'une insensibilité aux menaces de sanction (Gottfredson et Hirschi, 1990; Nagin et Paternoster, 1993; Piquero et Tibbetts, 1996), mais plutôt d'une réceptivité (et une interprétation) divergente. En matière de sécurité routière, plusieurs études indiquent que les mesures de contrôle informel incitent davantage les jeunes au respect des lois et règlements (Allen et al., 2015; Bates et al., 2015). Pour les personnes empreintes d'une faible maîtrise de soi, il semble que les pairs pro-sociaux favorisent l'adoption de valeurs normatives, permettant du même coup de réduire leurs intentions délictuelles. À l'inverse, lorsque la proportion de pairs commettant des infractions de la route augmente, les jeunes sont plus enclins à percevoir les infractions de la route comme un problème peu sérieux et à s'adonner à ce type de comportement. Alors que l'application de la loi reste la principale approche en sécurité routière, les résultats de cette recherche permettent une remise en question des campagnes à visée dissuasive axées strictement sur les sanctions

légales, et suggèrent que le message pénal et sa transmission efficace occupent une place plus centrale dans les efforts déployés par les instances concernées.

Bibliographie

- Akers, R. L. (1991). Self-Control as a General Theory of Crime. *Journal of Quantitative Criminology*, 7(2), 201-211.
- Allen, S., Murphy, K. et Bates, L. (2015). What drives compliance? The effect of deterrence and shame emotions on young drivers' compliance with road laws. *Policing and Society*, 1-15.
- Andenaes, J. (1968). Does Punishment Deter Crime. *Criminal Law Quarterly*, 11, 76-93.
- Andenaes, J. (1971). The Moral or Educative Influence of Criminal Law. *Journal of Social Issues*, 27(2), 17-31.
- Andenaes, J. (1974). *Punishment and Deterrence*. Ann Arbor : University of Michigan Press.
- Apel, R. (2013). Sanctions, Perceptions, and Crime: Implications for Criminal Deterrence. *Journal of Quantitative Criminology*, 29(1), 67-101.
- Apel, R. et Nagin, D. S. (2015). Deterrence. Dans S. Kosslyn et R. A. Scott (dir.), *Emerging Trends in the Social and Behavioral Sciences: An Interdisciplinary, Searchable, and Linkable Resource*. John Wiley & Sons.
- Apel, R., Pogarsky, G. et Bates, L. (2009). The Sanctions-Perceptions Link in a Model of School-based Deterrence. *Journal of Quantitative Criminology*, 25(2), 201-226.
- Bachman, R., Paternoster, R. et Ward, S. (1992). The Rationality of Sexual Offending: Testing a Deterrence/Rational Choice Conception of Sexual Assault. *Law & Society Review*, 26(2), 343-372.

- Baron, S. W. (2003). Self-Control, Social Consequences, and Criminal Behavior: Street Youth and the General Theory of Crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40(4), 403-425.
- Basili, M. et Nicita, A. (2005). Deterrence and compliance in a demerit point system. *Dipartimento di Economia Politica, Universita degli Studi di Siena*.
- Bates, L., Darvell, M. J. et Watson, B. (2015). Young and unaffected by road policing strategies: Using deterrence theory to explain provisional drivers' (non)compliance. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 50(1), 23-38.
- Beaudoin, I. (2012). *Environnement dissuasif, risques et stratégies délinquantes* (Thèse de doctorat, Université de Montréal). Repéré à <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/8472>
- Beaver, K. M., Eagle Schutt, J., Boutwell, B. B., Ratchford, M., Roberts, K. et Barnes, J. C. (2009). Genetic and environmental influences on levels of self-control and delinquent peer affiliation: Results from a longitudinal sample of adolescent twins. *Criminal Justice and Behavior*, 36(1), 41–60.
- Beaver, K. M., Wright, J. P. et Delisi, M. (2007). Self-Control as an Executive Function: Reformulating Gottfredson and Hirschi's Parental Socialization Thesis. *Criminal Justice and Behavior*, 34(10), 1345-1361.
- Beccaria, C. (1764). *Des délits et des peines*. Genève : GF Flammarion.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169-217.
- Bentham, J. (1781). *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*. Kitchener : Batoche Books.

- Berk, R. A., Campbell, A., Klap, R. et Western, B. (1992). The Deterrent Effect of Arrest in Incidents of Domestic Violence: A Bayesian Analysis of Four Field Experiments. *American Sociological Review*, 57(5), 698-708.
- Berk, R. A. et Newton, P. J. (1985). Does Arrest Really Deter Wife Battery? An Effort to Replicate the Findings of the Minneapolis Spouse Abuse Experiment. *American Sociological Review*, 50(2), 253-262.
- Berk, R. A., Smyth, G. K. et Sherman, L. W. (1988). When Random Assignment Fails: Some Lessons From the Minneapolis Spouse Abuse Experiment. *Journal of Quantitative Criminology*, 4(3), 209–223.
- Blais, É. (2005). *Dissuasion et sécurité routière : une évaluation de l'impact des contrôles pénaux sur le bilan routier* (Thèse de doctorat, Université de Montréal). Repéré à <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/16599>
- Blais, É. et Bacher, J.-L. (2007). Situational deterrence and claim padding: results from a randomized field experiment. *Journal of Experimental Criminology*, 3(4), 337-352.
- Blais, É. et Beaudoin, I. (2008). Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Dans *Actes du colloque Le pénal aujourd'hui : pérennité ou mutations*. Montréal. Repéré à <http://www.erudit.org/es/livre/penal/2008/000247co.pdf>
- Blais, É. et Dupont, B. (2004). L'impact des activités policières dans la dissuasion des comportements routiers déviants: une synthèse mondiale des évaluations. *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique et Scientifique*, 57(4), 456-479.

- Blais, É. et Dupont, B. (2005). Assessing the Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents A Systematic Review. *British Journal of Criminology*, 45(6), 914-937.
- Blais, É. et Gagné, M.-P. (2010). The effect on collisions with injuries of a reduction in traffic citations issued by police officers. *Injury Prevention*, 16(6), 393-397.
- Blais, É. et Ouimet, M. (2005). The effect of legal interventions on fatal accidents and associated to driving while impaired by alcohol (DWI) in Quebec between 1980 and 2001. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 47, 545-578.
- Carrington, P. J. (2009). Co-Offending and the Development of the Delinquent Career. *Criminology*, 47(4), 1295-1329.
- Chambliss, W. J. (1967). Types of Deviance and the Effectiveness of Legal Sanctions. *Wisconsin Law Review*, (3), 703-719.
- Clarke, R. V. (1980). « Situational » Crime Prevention: Theory and Practice. *British Journal of Criminology*, 20(2), 136-147.
- Clarke, R. V. (1996). The Disturbance of Deviance and Exceeding the Speed Limit. *British Journal of Criminology*, 36(2), 169-181.
- Cochran, J. K., Aleksa, V. et Sanders, B. A. (2008). Are Persons Low in Self-Control Rational and Deterrable? *Deviant Behavior*, 29(5), 461-483.
- Cohen, J. (1992). A power primer. *Psychological Bulletin*, 112(1), 155-159.
- Cornish, D. B. et Clarke, R. V. (1986). *The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*. Transaction Publishers.

- Crimmins, J. et Callahan, C. (2003). Reducing Road Rage: The Role of Target Insight in Advertising for Social Change. *Journal of Advertising Research*, 43(04), 381-389.
- Cusson, M. (1993). Situational deterrence: Fear during the criminal event. Dans R. V. Clarke (dir.), *Crime Prevention Studies* (vol. 1, p. 55–68). Monsey, NY : Willow Tree Press.
- Cusson, M. (2007). La prévention : les principes et la prévention policière. Dans M. Cusson, B. Dupont et F. Lemieux (dir.), *Traité de sécurité intérieure* (p. 413-426). Montréal : Hurtubise HMH.
- Cusson, M. (2010). Dissuasion, justice et communication pénale. *Institut pour la justice*, (9).
- Cusson, M. et Boudon, R. (2014). *La criminologie*. Hachette Éducation.
- Cusson, M. et La Penna, É. (2007). Les opérations coup-de-poing. Dans M. Cusson, B. Dupont et F. Lemieux (dir.), *Traité de la sécurité intérieure* (p. 569-581). Montréal : Hurtubise HMH.
- De Li, S. (2004). The impacts of self-control and social bonds on juvenile delinquency in a national sample of midadolescents. *Deviant Behavior*, 25(4), 351–373.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S. et Simões, A. (dir.). (2009). *Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns*. Bruxelles : Belgian Road Safety Institute.
- Dionne, G., Fluet, C., Desjardins, D. et Messier, S. (2004). La perception des risques d'accident et d'arrestation lors de conduite avec facultés affaiblies. *Assurances et gestion des risques*, 72(3), 491-553.
- Erickson, M. L. et Gibbs, J. P. (1978). Objective and Perceptual Properties of Legal Punishment and The Deterrence Doctrine. *Social Problems*, 25(3), 253-264.

- Erickson, M. L., Stafford, M. C. et Galliher, J. M. (1984). The Normative Erosion Hypothesis: The Latent Consequences of Juvenile Justice practices*. *Sociological Quarterly*, 25(3), 373-384.
- Evans, T. D., Cullen, F. T., Burton, V. S., Dunaway, R. G. et Benson, M. L. (1997). The Social Consequences of Self-Control: Testing the General Theory of Crime. *Criminology*, 35(3), 475-504.
- Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V. et Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(1), 53-64.
- Freeman, J. et Watson, B. (2006). An Application of Stafford and Warr's Reconceptualisation of Deterrence to a Group of Recidivist Drink Drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 462-471.
- Garner, J., Fagan, J. et Maxwell, C. (1995). Published Findings from the Spouse Assault Replication Program: A Critical Review. *Journal of Quantitative Criminology*, 11(1), 3-28.
- Geerken, M. R. et Gove, W. R. (1975). Deterrence: Some Theoretical Considerations. *Law and Society Review*, 497-513.
- Gibbs, J. P. (1968). Crime, Punishment, and Deterrence. *Southwestern Social Science Quarterly*, 48(4), 515-530.
- Gibbs, J. P. (1975). *Crime, Punishment, and Deterrence*. New York : Elsevier.
- Gibbs, J. P. (1979). Assessing the Deterrence Doctrine A Challenge for the Social and Behavioral Sciences. *The American Behavioral Scientist*, 22(6), 653-677.

- Gottfredson, M. R. et Hirschi, T. (1990). *A General Theory of Crime*. Stanford : Stanford University Press.
- Grasmick, H. G. et Bursik, R. J. (1990). Conscience, Significant Others, and Rational Choice: Extending the Deterrence Model. *Law & Society Review*, 24(3), 837-861.
- Grasmick, H. G., Tittle, C. R., Bursik, R. J. et Arneklev, B. J. (1993). Testing the Core Empirical Implications of Gottfredson and Hirschi's General Theory of Crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(1), 5-29.
- Green, G. S. (1985). General Deterrence and Television Cable Crime: A Field Experiment in Social Control. *Criminology*, 23(4), 629-645.
- Harré, N., Field, J. et Kirkwood, B. (1996). Gender Differences and Areas of Common Concern in the Driving Behaviors and Attitudes of Adolescents. *Journal of Safety Research*, 3(27), 163-173.
- Hayes, A. F. (2012). *PROCESS: A versatile computational tool for observed variable mediation, moderation, and conditional process modeling*. University of Kansas, KS.
- Hirschi, T. (1969). *Causes of Delinquency*. University of California Press.
- Hirschi, T. et Gottfredson, M. R. (1993). Commentary: Testing the general theory of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(1), 47-54.
- Hirtenlehner, H., Pauwels, L. et Mesko, G. (2015). Is the criminogenic effect of exposure to peer delinquency dependent on the ability to exercise self-control? Results from three countries. *Journal of Criminal Justice*, 43(6), 532-543.
- Homel, R. (1988). *Policing and Punishing the Drinking Driver a Study of General and Specific Deterrence*. New York : Springer New York.

- Homel, R., Macintyre, S. et Wortley, R. (2013). How house burglars decide on targets: a computer-based scenario approach. Dans B. Leclerc et R. Wortley (dir.), *Cognition and crime: Offender decision-making and script analyses* (p. 26-47). London : Routledge.
- Institut de la Statistique du Québec. (2017). Population et structure par âge et sexe. Repéré à <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/index.html>
- Jacob, H. (1978). Rationality and Criminality. *Social Science Quarterly*, 59(3).
- Kelling, G. L. (1981). *Newark Foot Patrol Experiment*. Washington, DC : Police Foundation.
- Kelling, G. L., Pate, T., Dieckman, D. et Brown, C. E. (1974). *The Kansas City Preventive Patrol Experiment: A Technical Report*. Washington, DC : Police Foundation.
- Kennedy, D. M. (2009). *Deterrence and Crime Prevention: Reconsidering the Prospect of Sanction*. New York, NY : Routledge.
- Klanjšek, R., Vazsonyi, A. T. et Trejos-Castillo, E. (2012). Religious orientation, low self-control, and deviance: Muslims, Catholics, Eastern Orthodox-, and “Bible Belt” Christians. *Journal of Adolescence*, 35(3), 671–682.
- Kleck, G. et Barnes, J. C. (2008). Deterrence and Macro-Level Perceptions of Punishment Risks: Is There a “Collective Wisdom”? *Crime & Delinquency*, 59(7), 1006-1035.
- Kleck, G., Sever, B., Li, S. et Gertz, M. (2005). The Missing Link in General Deterrence Research. *Criminology*, 43(3), 623-660.
- Lochner, L. (2007). Individual Perceptions of the Criminal Justice System. *The American Economic Review*, 97(1), 444–460.
- Longshore, D., Rand, S. T. et Stein, J. A. (1996). Self-Control in a Criminal Sample: An Examination of Construct Validity. *Criminology*, 34(2), 209-228.

- Loughran, T. A. (2013). Deterrence. Dans *Oxford Bibliographies*. Repéré à <http://www.oxfordbibliographies.com/display/id/obo-9780195396607-0167>
- Lurigio, A. J. et Davis, R. C. (1990). Does a threatening letter increase compliance with restitution orders?: A field experiment. *Crime & Delinquency*, 36(4), 537–548.
- Matsueda, R. L., Kreager, D. A. et Huizinga, D. (2006). Deterring delinquents: A rational choice model of theft and violence. *American Sociological Review*, 71(1), 95–122.
- McKnight, A. J. et McKnight, A. S. (2000). The behavioral contributors to highway crashes of youthful drivers. Dans *Annual Proceedings/Association for the Advancement of Automotive Medicine* (vol. 44, p. 321). Association for the Advancement of Automotive Medicine.
- Montgomery, D. C., Peck, E. A. et Vining, G. G. (2015). *Introduction to linear regression analysis*. John Wiley & Sons.
- Nagin, D. S. (1998). Criminal Deterrence Research at the Outset of the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 23, 1-42.
- Nagin, D. S. (2013). Deterrence in the Twenty-First Century. *Crime and Justice*, 42(1), 199-263.
- Nagin, D. S., Cullen, F. T. et Jonson, C. L. (2009). Imprisonment and reoffending. *Crime and justice*, 38(1), 115–200.
- Nagin, D. S. et Paternoster, R. (1993). Enduring Individual Differences and Rational Choice Theories of Crime. *Law & Society Review*, 27(3), 467-496.
- Nagin, D. S. et Paternoster, R. (1994). Personal Capital and Social Control: The Deterrence Implications of a Theory of Individual Differences in Criminal Offending. *Criminology*, 32(4), 581-606.

- Nagin, D. S. et Pogarsky, G. (2001). Integrating Celerity, Impulsivity, and Extralegal Sanction Threats into a Model of General Deterrence: Theory and Evidence. *Criminology*, 39, 865.
- Nagin, D. S. et Pogarsky, G. (2003). An Experimental Investigation of Deterrence: Cheating, Self-Serving Bias, and Impulsivity. *Criminology*, 41(1), 167-194.
- Nagin, D. S., Solow, R. M. et Lum, C. (2015). Deterrence, criminal opportunities, and police. *Criminology*, 53(1), 74–100.
- Nakhaie, M. R., Silverman, R. A. et LaGrange, T. C. (2000). Self-control and social control: An examination of gender, ethnicity, class and delinquency. *Canadian Journal of Sociology*, 25(1), 35–59.
- Parker, J. et Grasmick, H. G. (1979). Linking Actual and Perceived Certainty of Punishment: *Criminology*, 17(3), 366-379.
- Paternoster, R. (2010). How much do we really know about criminal deterrence ? *The Journal of Criminal Law and Criminology*, 100(3), 765-824.
- Paternoster, R., Jaynes, C. M. et Wilson, T. (2017). Rational Choice Theory and Interest in the “Fortune of Others”. *Journal of Research in Crime and Delinquency*.
- Paternoster, R. et Piquero, A. (1995). Reconceptualizing Deterrence: An Empirical Test of Personal and Vicarious Experiences. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 32(3), 251-286.
- Paternoster, R., Saltzman, L. E., Waldo, G. P. et Chiricos, T. G. (1983). Estimating perceptual stability and deterrent effects: The role of perceived legal punishment in the inhibition of criminal involvement. *J. Crim. L. & Criminology*, 74, 270.

- Phillips, R. O., Ulleberg, P. al et Vaa, T. (2011). Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1204–1218.
- Pickett, J. T., Loughran, T. A. et Bushway, S. (2016). Consequences of legal risk communication for sanction perception updating and white-collar criminality. *Journal of Experimental Criminology*, 1-30.
- Piquero, A. R., Bouffard, J. A., Piquero, N. L. et Craig, J. M. (2016). Does Morality Condition the Deterrent Effect of Perceived Certainty Among Incarcerated Felons? *Crime & Delinquency*, 62(1), 3-25.
- Piquero, A. R., Gomez-Smith, Z. et Langton, L. (2004). Discerning Unfairness Where Others May Not: Low Self-Control and Unfair Sanction Perceptions. *Criminology*, 42(3), 699-734.
- Piquero, A. R. et Paternoster, R. (1998). An Application of Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence to Drinking and Driving. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35(1), 3-39.
- Piquero, A. R., Paternoster, R., Pogarsky, G. et Loughran, T. (2011). Elaborating the Individual Difference Component in Deterrence Theory. *Annual Review of Law and Social Science*, 7(1), 335-360.
- Piquero, A. R., Piquero, N. L., Gertz, M., Bratton, J. et Loughran, T. A. (2012). Sometimes Ignorance is Bliss: Investigating Citizen Perceptions of the Certainty and Severity of Punishment. *American Journal of Criminal Justice*, 37(4), 630-646.
- Piquero, A. R. et Pogarsky, G. (2002). Beyond Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence: Personal and Vicarious Experiences, Impulsivity, and Offending Behavior. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 39(2), 153-186.

- Piquero, A. R. et Rosay, A. B. (1998). The reliability and validity of Grasmick et al.'s self-control scale: A comment on Longshore et al. *Criminology*, 36(1), 157-174.
- Piquero, A. R. et Tibbetts, S. (1996). Specifying the direct and indirect effects of low self-control and situational factors in offenders' decision making: Toward a more complete model of rational offending. *Justice quarterly*, 13(3), 481-510.
- Pogarsky, G. (2004). Projected Offending and Contemporaneous Rule-Violation: Implications for Heterotypic Continuity. *Criminology*, 42(1), 111-136.
- Pogarsky, G. (2007). Deterrence and individual differences among convicted offenders. *Journal of Quantitative Criminology*, 23(1), 59-74.
- Pogarsky, G. et Piquero, A. R. (2003). Can Punishment Encourage Offending? Investigating The "resetting" Effect. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40(1), 95-120.
- Pogarsky, G., Piquero, A. R. et Paternoster, R. (2004). Modeling Change in Perceptions about Sanction Threats: The Neglected Linkage in Deterrence Theory. *Journal of Quantitative Criminology*, 20(4), 343-369.
- Poirier, B., Blais, É. et Faubert, C. (2017). Dissuasion conditionnelle, programme d'accès graduel à la conduite et infractions routières. *Criminologie*, 50(2), 229-255.
- Poirier, B., Blais, E. et Faubert, C. (2018). Graduated driver licensing and differential deterrence: The effect of license type on intentions to violate road rules. *Accident Analysis & Prevention*, 110(Supplement C), 62-70.
- Pratt, T. C. et Cullen, F. T. (2000). The empirical status of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime: A meta-analysis. *Criminology*, 38(3), 931-964.
- Pratt, T. C. et Cullen, F. T. (2005). Assessing macro-level predictors and theories of crime: A meta-analysis. *Crime and justice*, 373-450.

- Pratt, T. C., Cullen, F. T., Blevins, K. R., Daigle, L. E. et Madensen, T. D. (2006). The empirical status of deterrence theory: A meta-analysis. Dans F. T. Cullen, J. P. Wright et K. R. Blevins (dir.), *Taking stock: The Status of Criminological Theory - Advances in Criminological Theory* (vol. 15, p. 367–395). New Brunswick, NJ : Transaction.
- Sampson, R. J. et Laub, J. H. (1990). Crime and Deviance over the Life Course: The Salience of Adult Social Bonds. *American Sociological Review*, 55(5), 609-627.
- Schoepfer, A. et Piquero, A. R. (2006). Self-Control, Moral Beliefs, and Criminal Activity. *Deviant Behavior*, 27(1), 51-71.
- Schulz, S. (2014). Individual Differences in the Deterrence Process: Which Individuals Learn (Most) from Their Offending Experiences? *Journal of Quantitative Criminology*, 30(2), 215-236.
- Sellers, C. S. (1999). Self-Control and Intimate Violence: An Examination of the Scope and Specification of the General Theory of Crime. *Criminology*, 37, 375-404.
- Shaw, C. R. et McKay, H. D. (1942). *Juvenile delinquency and urban areas*. Chicago : University of Chicago Press.
- Sherman, L. W. (1993). Defiance, deterrence, and irrelevance: A theory of the criminal sanction. *Journal of research in Crime and Delinquency*, 30(4), 445–473.
- Sherman, L. W., Smith, D. A., Schmidt, J. D. et Rogan, D. P. (1992). Crime, punishment, and stake in conformity: Legal and informal control of domestic violence. *American Sociological Review*, 680–690.
- Sherman, W. et Berk, R. A. (1984). The Minneapolis domestic violence experiment. *Police Foundation Reports*, (1), 1-8.

- Simpson, H. M. (2003). The evolution and effectiveness of graduated licensing. *Journal of Safety Research*, 34(1), 25–34.
- Snortum, J. R., Hauge, R. et Berger, D. E. (1986). Detering alcohol-impaired driving: A comparative analysis of compliance in Norway and the United States. *Justice Quarterly*, 3(2), 139-165.
- Société de l'assurance automobile du Québec. (2010). *Données et statistiques 2010*. Société de l'assurance automobile du Québec. Repéré à <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2010.pdf>
- Société de l'assurance automobile du Québec. (2016). *La sécurité routière ça nous concerne tous! Document de consultation publique*. Repéré à <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-jeunes-conducteurs-education-securite-routiere.pdf>
- Stafford, M. C. et Warr, M. (1993). A Reconceptualization of General and Specific Deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(2), 123-135.
- Thomas, K. J., Loughran, T. A. et Piquero, A. R. (2013). Do individual characteristics explain variation in sanction risk updating among serious juvenile offenders? Advancing the logic of differential deterrence. *Law and Human Behavior*, 37(1), 10-21.
- Tittle, C. R. (1969). Crime Rates and Legal Sanctions. *Social Problems*, 16(4), 409-423.
- Tittle, C. R. et Botchkovar, E. V. (2005). Self-Control, Criminal Motivation and Deterrence: An Investigation Using Russian Respondents. *Criminology*, 43(2), 307-354.
- Tittle, C. R., Botchkovar, E. V. et Antonaccio, O. (2011). Criminal Contemplation, National Context, and Deterrence. *Journal of Quantitative Criminology*, 27(2), 225-249.

- Tittle, C. R., Ward, D. A. et Grasmick, H. G. (2003). Self-Control and Crime/Deviance: Cognitive vs. Behavioral Measures. *Journal of Quantitative Criminology*, 19(4), 333-365.
- Traffic Injury Research Foundation. (2006). *The Road Safety Monitor: Public Awareness and Concern About Road Safety*. Traffic Injury Research Foundation.
- Unnever, J. D., Cullen, F. T. et Pratt, T. C. (2003). Parental management, ADHD, and delinquent involvement: Reassessing Gottfredson and Hirschi's general theory. *Justice Quarterly*, 20(3), 471-500.
- Valasik, M. (2014). Self-Control Theory. Dans *The Encyclopedia of Criminology and Criminal Justice*. Blackwell Publishing Ltd.
- Vazsonyi, A. T., Mikuška, J. et Kelley, E. L. (2017). It's Time: A Meta-Analysis on the Self-Control-Deviance Link. *Journal of Criminal Justice*, 48, 48-63.
- Waldo, G. P. et Chiricos, T. G. (1972). Perceived penal sanction and self-reported criminality: A neglected approach to deterrence research. *Social Problems*, 522-540.
- Walker, N. et Argyle, M. (1964). Does the law affect moral judgments? *The British Journal of Criminology*, 4(6), 570-581.
- Warr, M. et Stafford, M. (1991). The Influence of Delinquent Peers: What They Think or What They Do? *Criminology*, 29(4), 851-866.
- Wenzel, M. (2004). The social side of sanctions: Personal and social norms as moderators of deterrence. *Law and Human Behavior*, 28(5), 547-567.
- Wikström, P.-O. H. et Svensson, R. (2010). When does self-control matter? The interaction between morality and self-control in crime causation. *European Journal of Criminology*, 7(5), 395-410.

- Williams, K. R. et Hawkins, R. (1986). Perceptual Research on General Deterrence: A Critical Review. *Law & Society Review*, 20(4), 545-572.
- Wortley, R. (1996). Guilt, shame and situational crime prevention. Dans R. Homel (dir.), *The Politics and Practice of Situational Crime Prevention* (vol. 5). Monsey, NY : Criminal Justice Press/Willow Tree Press.
- Wortley, R. (2001). A classification of techniques for controlling situational precipitators of crime. *Security Journal*, 14(4), 63–82.
- Wright, B. R., Caspi, A., Moffitt, T. E. et Paternoster, R. (2004). Does the perceived risk of punishment deter criminally prone individuals? Rational choice, self-control, and crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 41(2), 180–213.
- Wright, B. R. E., Caspi, A., Moffitt, T. E. et Silva, P. A. (1999). Low Self-Control, Social Bonds, And Crime: Social Causation, Social Selection or Both? *Criminology*, 37(3), 479–514.
- Wright, B. R. E., Caspi, A., Moffitt, T. E. et Silva, P. A. (2001). The effects of social ties on crime vary by criminal propensity: a life-course model of interdependence. *Criminology*, 39(2), 321–348.
- Wright, J. P. et Beaver, K. M. (2005). Do parents matter in creating self-control in their children? A genetically informed test of Gottfredson and Hirschi’s theory of low self-control. *Criminology*, 43(4), 1169–1202.
- Wright, J. P. et Cullen, F. T. (2004). Employment, peers, and life-course transitions. *Justice Quarterly*, 21(1), 183-205.
- Wundersitz, L. N., Hutchinson, T. P. et Woolley, J. E. (2010). Best practice in road safety mass media campaigns: A literature review. *Social Psychology*, 5, 119–186.

- Zimmerman, G. M. (2008). Beyond Legal Sanctions: The Correlates of Self-imposed and Socially Imposed Extralegal Risk Perceptions. *Deviant Behavior*, 29(2), 157-190.
- Zimmerman, G. M., Botchkovar, E. V., Antonaccio, O. et Hughes, L. A. (2015). Low self-control in “bad” neighborhoods: assessing the role of context on the relationship between self-control and crime. *Justice Quarterly*, 32(1), 56–84.
- Zimring, F. E. et Hawkins, G. (1968). Deterrence and Marginal Groups. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 5(2), 100-114.
- Zimring, F. E. et Hawkins, G. (1973). *Deterrence: The legal threat in crime control*. Chicago : University of Chicago Press.
- Zimring, F. E., Hawkins, G. et Kamin, S. (2001). *Punishment and democracy: Three strikes and you're out in California*. Oxford University Press on Demand.