

Université de Montréal

Une analyse procédurale des collisions mortelles chez les conducteurs de 16-29 ans et implications en termes de prévention : une analyse des scripts

par Sophie Roy

École de criminologie
Faculté des arts et des sciences

Rapport de stage présenté à la Faculté des études supérieures et postdoctorales
en vue de l'obtention du grade de maîtrise ès sciences (M.SC).
en criminologie

Août 2014

© Sophie Roy 2014

RÉSUMÉ

Contexte et objectifs. Bien qu'ils ne représentent que 11 % des détenteurs de permis de conduire, les jeunes (16-24 ans) comptent pour près de 20 % des conducteurs mortellement blessés sur les routes du Québec. En collaboration avec la Sûreté du Québec, ce projet de recherche vise à offrir une description détaillée du processus (script) menant à la collision mortelle impliquant un jeune conducteur dans le but de proposer des mesures de prévention.

Méthodologie. Afin de détailler le processus menant à la collision mortelle, la perspective des scripts fut retenue. Celle-ci permet d'offrir une riche description pour chaque étape centrale au processus menant à la collision en considérant : 1) les acteurs en présence et les actions posées, 2) les contextes et 3) les environnements. Des données ont été colligées à partir de rapports d'enquête et de collision mortelle (n=179). Des analyses descriptives et comparatives ont par la suite été réalisées (khi-carré).

Résultats. Les résultats montrent que le script de la collision mortelle impliquant un jeune (16-29 ans) diffère de celui impliquant des conducteurs d'autres groupes d'âges (30-59 ans et 60 ans et plus). Le script typique implique un jeune qui prend son véhicule pour participer à des activités de loisirs, ou festives, qui prennent souvent place dans une résidence privée, un bar ou un restaurant. Les jeunes conducteurs consomment fréquemment des psychotropes (21 à 63,5% selon la scène du script) et sont accompagnés de leurs amis (18,4 à 73,9 % selon la scène du script). Ces derniers adoptent régulièrement des rôles d'incitateurs, amenant bien souvent les conducteurs à consommer et à adopter des comportements téméraires (excès de vitesse et conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool sont des causes de collision mortelle dans respectivement 29,9 et 28,6 % des cas).

Conclusion et implications pour la prévention. Les résultats suggèrent que les collisions mortelles impliquant des jeunes pourraient être prévenues par des mesures de prévention permettant, entre autres, de : 1) dissocier la conduite et la consommation, 2) limiter l'accessibilité à l'alcool et les provocations/pressions (notamment celles des pairs), 3) responsabiliser les gardiens potentiels (amis qui peuvent inciter à la consommation, serveurs responsables dans les débits de boisson) et 4) augmenter le risque d'interception.

Mots-clés : script, collision mortelle, jeunes conducteurs, sécurité routière, prévention situationnelle

SUMMARY

Context and objectives. While 11% of all drivers are aged between 16 and 24, they represent 20% of all fatally injured drivers on the road network of the Province of Quebec. In collaboration with the Sûreté du Québec (SQ), this study seeks to: (1) offer a detailed description of the process (script) leading to fatal collisions involving young drivers; and (2) to recommend prevention measures.

Methodology. The script perspective was used to relate the process leading to a fatal collision. The script perspective accounts for all steps that lead to the collision by focusing on: (1) all parties (the driver, friends, parents) and their actions; (2) contexts; and (3) environments. Data were collected from collision and investigation files (n=179). Descriptive and comparative analyses were then conducted to construct the script(s).

Results. Results show that fatal collision scripts for 16-29 are different from scripts involving drivers of other age categories (30-59 year-old and 60 year-old and over). The typical script involves a young driver using his car to take part in leisure or festive activities. The latest often occur in a private residence, a bar or a restaurant. On site, young drivers frequently consume psychoactive substances (between 21 and 63.5% of them according to the scene of the script) and are accompanied by friends (between 18.4 and 73.9% according to the scene of the script). Friends often encourage drivers to have alcohol and/or drugs, and to adopt reckless behaviours (speeding and drinking-and-driving are respectively involved in 29.9 and 28.6% of fatal collisions).

Conclusion and implications for prevention. Results suggest that fatal collisions involving young drivers could be avoided by encouraging prevention measures aimed at: (1) separating drinking and driving; (2) limiting access to alcohol and peer pressure; (3) raising awareness among potential guardians (e.g. responsible waiters, friends); and (4) increasing arrest risk.

Key words: script, fatal collision, young drivers, road safety, situational prevention

Table des matières

RÉSUMÉ	ii
SUMMARY	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
LISTE DES FIGURES	vii
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	viii
REMERCIEMENTS.....	ix
INTRODUCTION	1
Chapitre 1:Recension des écrits.....	5
1.1 Missions générales de sécurité routière de la Sûreté du Québec.....	6
1.1.1 Activités de prévention et de répression	7
1.1.2 Préoccupations et développement de programmes pour les jeunes conducteurs	9
1.2 La prévention situationnelle.....	11
1.3 La perspective des scripts	17
1.3.1 La perspective des scripts appliquée à l'événement criminel	19
1.3.2 Adaptation du script à la problématique des.....	22
1.4 Problématique : le contexte de la présente étude	25
Chapitre 2:La méthodologie	27
2.1 Les sources de données.....	28
2.2. Opérationnalisation des variables	30
2.2.1 Variables liées aux conducteurs et passagers (acteurs).....	31
2.2.2 Tierces parties, états et rôles	33
2.2.3 Variables reliées au véhicule.....	35
2.2.4 Variables reliées à l'environnement routier et au moment de la journée	35
2.2.5 Autres variables	37
2.3 Stratégies analytiques	45
Chapitre 3:Les Résultats	47
3.1 Portrait comparatif : composantes des étapes du script selon les groupes d'âge	48
3.2 Le script de la collision mortelle chez les jeunes de 16 à 29 ans	60

Chapitre 4: Interprétation des résultats	67
4.1 La collision mortelle chez les jeunes conducteurs : principaux constats	69
4.2 Les implications pour la prévention.....	76
CONCLUSION.....	85
RÉFÉRENCES	89
ANNEXE 1	ix

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I. Le script de la conduite avec les capacités affaiblies chez un jeune conducteur	22
Tableau II. Distribution des variables provenant des rapports d'accidents	38
Tableau III. Script de la collision mortelle sur le territoire de la Sûreté du Québec selon l'âge des conducteurs	52
Tableau IV. Caractéristiques des scènes « Initiation et Collision » chez les jeunes ayant changé de lieu au moins une fois VS ceux n'ayant pas fréquenté d'autres endroits avant la collision.....	70
Tableau V. Recommandations selon la matrice des 25 techniques	78
Tableau VI. La matrice des 25 techniques.....	x

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Le script de la collision mortelle chez les jeunes conducteurs selon le nombre de lieu fréquenté	65
Figure 2. Schéma synthèse du processus menant à la collision mortelle pour les contextes festifs	76

LISTE DES ABRÉVIATIONS

CFA : Conduite avec les facultés affaiblies

CSR : Code de la sécurité routière

DSRR : Direction de la sécurité routière et récréotouristique

ÉPIC : Éducation, Prévention, Intervention, Communication

SAAQ : Société de l'assurance automobile du Québec

SQ : Sûreté du Québec

REMERCIEMENTS

Au terme de ce projet, je me dois de remercier mon directeur de recherche, Étienne Blais. Merci pour ton enthousiasme face à ce projet, pour ton support et ta disponibilité. Merci de ta compréhension et de ton indulgence face à ma situation. Je n'aurais pu atteindre la ligne d'arrivée sans ton aide! Ce fût un bel enseignement que de travailler avec un directeur/chercheur aussi motivé que toi.

Je me dois également de remercier ma superviseuse de stage, Anne-Marie Hébert-Comeau. Merci pour tes conseils et ton soutien, tant personnel que professionnel, pendant tout le processus. Ce fut un plaisir de collaborer avec toi! Merci également à la DSRR pour votre accueil et votre appui dans la réalisation de ce rapport.

Finalement, merci à ma merveilleuse famille pour votre soutien et votre amour pendant les épreuves. Vous avez su m'encourager dans les moments plus difficiles et c'est en grande partie grâce à vous si j'y suis parvenue aujourd'hui!

INTRODUCTION

Les collisions routières font plus de victimes que les suicides, le tabagisme et même des maladies telles que le sida (Bergeron, 1999). Le Québec n'y fait pas exception et les bilans routiers établissent bien les faits : lors des années 2010-2011, 960 personnes ont trouvé la mort sur les routes de la province. De ce nombre, 27% étaient âgées de moins de 25 ans. De plus, 19% des 869 collisions mortelles survenues sur les routes de la province pendant cette période impliquent un conducteur âgé de moins de 25 ans. Ces constats sont d'autant plus frappants lorsque l'on considère que ces conducteurs représentent moins de 11% des détenteurs d'un permis de conduire (Société de l'assurance automobile du Québec, SAAQ ci-après, 2011). Pour pallier ce fléau, des mesures spécifiques ont été mises en place. Parmi celles-ci se retrouvent les programmes d'accès graduel à la conduite, la tolérance zéro en termes d'alcool au volant ainsi que des campagnes de sensibilisation. Malgré l'implantation de ces programmes ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs la situation persiste (Daignault, 2007). Les études s'étant intéressées à l'efficacité de ces mesures visant uniquement le conducteur présentent des résultats mitigés. En effet, plusieurs chercheurs soulèvent que les résultats positifs obtenus par ces programmes sont souvent limités dans le temps. Par exemple, certaines modifications quant à un comportement routier proscrit peuvent être recensées immédiatement suite à l'intervention, mais celles-ci disparaissent dans les mois suivants (McKenna, 2007; Poulter et McKenna, 2010; Twisk et Stacey, 2007). À cet effet, William et Ferguson (2004) soulignent la courte durée des interventions ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs comme principal facteur en cause quant à la limitation temporelle de ces modifications du comportement. Dans le même ordre d'idées, Simons- Morton et Ouimet (2006) soulèvent l'importance des mesures mises en place mais nuancent toutefois leurs effets bénéfiques. Par exemple, ils rapportent que les restrictions assorties à l'accès graduel à la conduite, lorsqu'échues, ne modifient pas le comportement routier ultérieur du jeune conducteur. En effet, les mesures mises en place contribuent à une conduite plus sécuritaire lorsqu'elles sont appliquées mais ne semblent pas influencer la conduite lorsque le « vrai » permis est obtenu. Dans cette optique, développer des mesures de prévention qui modifient l'environnement immédiat du jeune

conducteur, et ce de façon permanente, apparaît comme une option prometteuse. La prévention situationnelle (PS), qui sera explicitée plus tard, semble donc parfaitement désignée pour répondre à cet objectif.

Récemment, la Sûreté du Québec (SQ) a émis le souhait d'améliorer ses connaissances en ce qui a trait aux contextes entourant les collisions impliquant un jeune conducteur. En effet, afin de rejoindre les jeunes et d'intervenir au moment opportun, il importe de connaître les contextes dans lesquels les jeunes emploient leur véhicule et les circonstances qui entourent leurs collisions.

Dans le but de répondre à cette demande, la perspective des scripts a été appliquée aux collisions mortelles survenues sur le territoire de la SQ lors des années 2010 et 2011. Importée en criminologie par Cornish (1994), la perspective des scripts a été développée afin de donner un cadre conceptuel clair, innovateur et applicable à l'étude du processus de passage à l'acte. Adaptée aux collisions chez les jeunes, le script permet de reconstituer étape par étape la séquence des actions adoptées avant, pendant et après la collision routière tout en tenant compte des tierces parties présentes ainsi que de l'environnement routier. Afin d'optimiser la collecte de données et de la rendre plus parcimonieuse, la perspective des scripts a été utilisée simultanément à la matrice d'Haddon (1980) grâce à laquelle il fût possible de cibler davantage les variables reliées aux acteurs, aux véhicules ainsi qu'à l'environnement routier. Cette démarche permet d'abord de cibler les contextes qui offrent, entre autres, des opportunités d'enfreindre les règlements de la route ou qui, du moins, incitent les jeunes à le faire. Ensuite, elle permet d'établir si ces contextes diffèrent de ceux entourant les collisions mortelles chez les autres conducteurs et donc, s'il y a lieu de développer des programmes ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs. Toutefois, malgré sa convivialité, la perspective des scripts n'a jamais été, à notre connaissance, appliquée à la problématique des collisions routières.

Ce rapport s'inscrit dans une démarche de prévention et permet d'offrir une riche description des facteurs individuels, situationnels et environnementaux qui sont liés à la collision mortelle. Plus spécifiquement, les objectifs de ce projet sont de : 1) identifier les éléments centraux de chacune

des étapes menant à la collision mortelle, et ce, pour les 24 heures qui précèdent la collision; 2) comparer les éléments des collisions mortelles impliquant des jeunes conducteurs à ceux impliquant des conducteurs d'autres groupes d'âge; 3) établir les scripts des collisions mortelles impliquant au moins un jeune conducteur et 4) proposer des mesures de prévention.

Ce rapport se divise en quatre chapitres. Dans le premier chapitre, une recension des écrits est présentée. Celle-ci comprend une présentation des missions et programmes en sécurité routière de la SQ, de la PS ainsi que de la perspective des scripts. Le deuxième chapitre présente la méthodologie employée en exposant les stratégies utilisées dans l'atteinte des objectifs du présent projet. Le troisième chapitre rapporte les résultats obtenus suite à la conception du script de la collision mortelle. Finalement, l'interprétation de ces résultats ainsi que les recommandations en termes de prévention sont abordées dans le quatrième chapitre.

CHAPITRE 1

Recension des écrits

Dans le présent chapitre, il est question tout d'abord du rôle joué par la Sûreté du Québec (SQ) en matière de sécurité routière, des objectifs qu'elle se fixe ainsi que des diverses mesures qu'elle adopte afin d'améliorer le bilan routier. Dans un second temps, la théorie de la PS est abordée afin de situer les différentes mesures pouvant intervenir en matière de prévention. En continuité avec cette théorie, la perspective des scripts démontre l'importance de s'attarder à l'événement criminel plutôt que de ne se concentrer uniquement sur l'individu. Finalement, le contexte de recherche termine la section.

1.1 Missions générales de sécurité routière de la Sûreté du Québec

Il faut remonter à l'année 1924 pour voir apparaître, avec l'expansion du réseau routier et l'augmentation fulgurante de véhicules y circulant, la Police de la circulation et ses officiers de vitesse. Dès lors, un intérêt marqué pour la sécurité des usagers se fait sentir. Poursuivant son développement au sein des polices spécialisées, la Police de la circulation devient, en 1938, la Police de la route. Ses principales fonctions sont de veiller au respect des règles de conduite automobile et de mener les enquêtes, tant en ce qui concerne les vols de véhicules à moteur que les collisions survenues sur les routes du Québec. C'est aussi lors de cette période que la SQ se voit octroyer son premier mandat en matière de sécurité routière. Jusqu'en 1968, époque à laquelle la police de la route regroupe plus de la moitié des effectifs de la SQ, les activités en sécurité routière ne cessent de croître, suivant la même tangente que le développement et l'utilisation du réseau routier (SQ, 2008).

Historiquement, le respect du code de la route par ses usagers ainsi que la sécurité de ces derniers ont toujours été des enjeux de taille pour la SQ. Encore aujourd'hui, elle se donne comme mission de soutenir et de conseiller les divers représentants en matière de sécurité routière par la mise en place de stratégies d'intervention visant à réduire le nombre ainsi que la gravité des collisions. De plus, elle a également la responsabilité d'assurer le bon déroulement des campagnes de sensibilisation d'envergure provinciale et d'effectuer des recherches et des analyses en ce qui a trait aux équipements

de sécurité routière et aux interventions ciblant les comportements proscrits par le Code de la sécurité routière (CSR). Finalement, la reconstitution des collisions majeures ainsi que les enquêtes sur les causes et circonstances entourant celles-ci font aussi partie intégrante des fonctions de la Direction de la sécurité routière et récréotouristique (DSRR) de la SQ (SQ, 2010)¹.

1.1.1 Activités de prévention et de répression

Afin d'améliorer le bilan routier, la DSRR s'adonne à diverses activités de prévention et d'intervention. Ces dernières s'inscrivent dans une philosophie qui mise sur la synergie de quatre axes, qui sont au cœur de la politique en matière de sécurité routière 2013-2020 dont s'est dotée la SQ, soit l'éducation, la prévention, l'intervention et la communication (ÉPIC). La DSRR s'est vue attribuer le mandat de développer des programmes pour chacun de ces axes. ÉPIC, implanté en 2011, vise à contrer, entre autres, la conduite avec les facultés affaiblies (CFA), les excès de vitesse, l'utilisation du cellulaire au volant et l'omission du port de la ceinture de sécurité.

D'abord, pour le volet éducation, plusieurs conférences, abordant des sujets variés en matière de sécurité routière et ciblant un auditoire divers, sont offertes dans le cadre du projet ÉPIC. Un exemple de ces conférences est la présentation qui a eu lieu à la Table de la Grande fonction de la surveillance du territoire. Les principaux objectifs des conférences réalisées pour l'axe de l'éducation sont d'offrir, par le biais de policiers, des renseignements quant au CSR et d'informer sur les risques encourus par l'adoption de comportements proscrits.

En ce qui concerne l'axe prévention, la DSRR fait valoir sa présence à plusieurs salons nationaux, crée des dépliants portant sur la messagerie texte au volant, le non-port de la ceinture de sécurité ainsi que sur la conduite hivernale et élabore des capsules vidéo préventives diffusées dans les lieux où elles peuvent rejoindre la clientèle cible, par exemple dans les arénes lors de match de

¹ En continuité avec les statistiques de la SAAQ, les jeunes conducteurs regroupent les conducteurs âgés de 16 à 24 ans.

hockey. Ces vidéos jettent d'ailleurs les bases d'une intervention à la sortie de l'aréna, afin de promouvoir la synergie entre les axes d'ÉPIC. Les activités de prévention visent principalement à sensibiliser les conducteurs face aux comportements qu'ils adoptent sur la route.

Quant au volet « intervention », plusieurs activités ont été mises en place dans les dernières années. D'abord, *l'opération Catalyseur*, d'envergure nationale, interprovinciale et internationale, consiste à augmenter le nombre d'effectifs sur les routes, afin de bien rendre visible la présence policière auprès des conducteurs. Cette opération, qui se tient lors de périodes critiques telles que les longs congés, vise à sensibiliser et dissuader les usagers quant à l'adoption de comportements à risque au volant de leur véhicule. *Vaccin* (Vérification accrue de la capacité de conduite- Intervention nationale), une autre opération nationale menée conjointement à la précédente, a également eu lieu lors de la période des fêtes. Cette-intervention représente également une opération nationale concertée (ONC), puisqu'elle s'est effectuée en collaboration avec divers partenaires tels que la SAAQ, le Ministère des transports du Québec (MTQ) et d'autres corps policiers. L'objectif principal était de sensibiliser la population à l'importance de conduire avec toutes ses capacités et de planifier ses déplacements avant la tenue d'activités festives. À ces fins, une annonce préalable de près de 1500 contrôles routiers a été diffusée dans l'espoir d'inspirer la crainte, chez l'usager, d'être intercepté en tout lieu et à tout moment. Cette méthode d'intervention repose également sur le fait que la présence policière puisse, à elle seule, avoir un effet dissuasif qui se fait sentir sur plusieurs kilomètres. De plus, l'interception policière, lors d'un excès de vitesse par exemple, permet fréquemment de découvrir la commission d'autres infractions et d'ainsi protéger le public en éliminant une source de danger sur la route (Association des policières et policiers provinciaux du Québec, 2006). Ensuite, le *véhicule semi-identifié blanc sur blanc*² représente une autre composante de l'axe « intervention » et est, pour sa part, utilisé afin de contrer plus particulièrement les infractions d'omission du port de la ceinture de sécurité et d'utilisation du cellulaire au volant. Par l'utilisation de cette auto-patrouille

² Ce nouvel outil d'intervention a pour avantage d'être peu visible le jour, de par son lettrage «blanc sur blanc » ce qui permet aux policiers d'être détectés moins rapidement par les automobilistes.

semi-banalisée, la DSRR vise également à augmenter le risque perçu par les automobilistes. Visant ces mêmes violations au CSR en plus de la CFA, des opérations ciblées, en accompagnement de campagnes de prévention, près des arénas de la Ligue de hockey junior majeur du Québec (LHJMQ) ont été tenues par la SQ avant et après les matchs de hockey. Cet endroit représentait un lieu d'intervention stratégique puisque les opérations visaient à rejoindre un public de jeunes conducteurs.

Finalement, dans l'axe « communication » se retrouve un onglet intranet entièrement dédié aux aspects entourant la sécurité routière, ce qui facilite la recherche des patrouilleurs quant aux informations y étant reliées. Des articles promotionnels, tels que les Éco-blocs et les épinglettes affichant le logo ÉPIC, ainsi que la création d'une page sur le réseau social Facebook sont également des éléments ayant été développés dans ce volet. Le principal objectif de cet axe est d'assurer le rayonnement, via divers médias, des initiatives mises de l'avant en sécurité routière (SQ, 2012).

Somme toute, les objectifs visés par ÉPIC sont l'accroissement du sentiment de sécurité des usagers de la route, la mobilisation des acteurs en matière de sécurité publique, l'augmentation de la visibilité de la SQ, l'amélioration de l'efficacité de celle-ci lors d'interventions nationales et la prévention des comportements routiers à risque (SQ, 2012).

1.1.2 Préoccupations et développement de programmes pour les jeunes conducteurs

Sensible à la surreprésentation des jeunes de 16-24 ans impliqués dans des tragédies routières, la DSRR déploie nombre d'efforts dans le développement de programmes de prévention ciblant particulièrement cette catégorie de conducteurs. Toujours portées par la stratégie ÉPIC, les différentes activités s'articulent principalement autour des axes « éducation » et « prévention ».

D'abord, pour le premier volet, la conférence « Nos routes ne sont pas des pistes de courses! », développée en collaboration avec l'ex-coureur automobile Bertrand Godin, a été adaptée spécialement pour les élèves de cinquième secondaire et vise principalement à sensibiliser et informer ces nouveaux

conducteurs quant aux conséquences possibles associées aux comportements téméraires sur la route. Le policier de la SQ attiré à l'animation de celle-ci peut, grâce à des télévotants, amasser des données sur les habitudes de conduite de son auditoire, maintenir l'intérêt des élèves par la présentation de diapositives interactives et sonder ceux-ci afin d'évaluer sa présentation. La DSRR a également choisi d'intégrer une vidéo de prévention de la SAAQ, via des témoignages chocs : *Le pouvoir de tout changer*.

En ce qui concerne l'axe « prévention », les activités prennent surtout la forme d'expositions ou de mises en scènes. Nommons les *Opérations Impact*, lors desquelles les policiers permettent au public cible d'assister à une reconstitution d'une collision. Par exemple, lors du Salon de l'auto 2014, une reconstitution d'une scène de collision mortelle impliquant un jeune conducteur et ciblant une multitude de conduites à risque telles que le non-port de la ceinture, la CFA et l'excès de vitesse, a été présentée à l'aide d'un véhicule accidenté. Soulignons également les *Opérations pré-bal de finissants* qui ont comme objectif, entre autres, de sensibiliser les jeunes conducteurs sur les risques associés à la CFA. Un pamphlet au slogan « La ceinture et moi, c'est pour la vie! » a également été conçu afin de les sensibiliser sur l'importance du port de la ceinture de sécurité.

Or, malgré les efforts dispensés par la DSRR quant au développement de programmes et l'application de mesures ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs, la surreprésentation de ceux-ci au sein des bilans routiers persiste. Afin d'assurer l'optimisation de ses programmes, la SQ s'est interrogée sur les contextes entourant les collisions chez les jeunes et l'assurance d'intervenir au moment opportun et avec des outils adaptés. Pour répondre à cette demande, des informations plus élargies que celles rattachées exclusivement au moment immédiat de la collision doivent être considérées et la prévention situationnelle (PS) vient combler le besoin d'une perspective cohérente dans l'analyse du contexte menant à la collision mortelle chez les jeunes.

1.2 La prévention situationnelle

La PS «comprises opportunity-reducing measures that (1) are directed at highly specific forms of crime, (2) involve the management, design or manipulation of the immediate environment in as systematic and permanent way as possible, (3) make crime more difficult and risky, or less rewarding and excusable as judged by a wide range of offenders » (Clarke, 1997 : 4). Cette définition mérite un éclaircissement en cinq points.

Premièrement, les mesures doivent être développées pour un crime bien spécifique et non pas pour une catégorie de crime. Par exemple, Poyner et Webb (1991) distinguent deux types de cambriolage domestique et suggèrent des méthodes distinctes afin de prévenir chacun de ces délits.

Deuxièmement, la PS ne distingue pas les délinquants chroniques et occasionnels. En admettant que la majorité de la population risque ultimement d'être confrontée au choix de commettre ou non un délit, la décision de tous et chacun risque d'être influencée par l'environnement. Ce constat implique donc que les mesures choisies sont susceptibles d'atteindre l'ensemble des délinquants potentiels (Cusson, 2002).

Troisièmement, cette définition sous-entend que les délinquants sont des êtres rationnels, car la modification de l'environnement vise, entre autres, à affecter le calcul coût/bénéfice relié à la commission du délit. En fait, elle mise sur le fait que l'on peut inciter l'individu à évaluer une situation potentiellement criminelle comme étant trop risquée (Cusson, 2002).

Quatrièmement, la définition ne fait référence à aucune catégorie spécifique de crimes puisqu'elle a pour objectif d'être la plus générale possible et de s'appliquer à tous les crimes éventuels.

Cinquièmement, le délinquant sera également appelé à faire une évaluation morale du crime, car moralement parlant, les crimes ne s'équivalent pas tous. Ainsi, rendre les excuses quant aux gestes répréhensibles commis plus difficiles est en soi une mesure préventive qui limite également l'impact du déplacement, principale critique de la prévention situationnelle (Cusson, 1983).

Les chercheurs s'étant penchés sur la question de la prévention situationnelle s'entendent, somme toute, sur son principal objectif, c'est-à-dire de créer des circonstances qui seront défavorables à la commission d'un crime (Clarke, 1997; Clarke, 2009; Cusson 2002; Killias, Aebi et Kuhn, 2012).

L'intérêt pour la PS a débuté suite aux travaux de Wilkins (1984) sur les accidents d'avions pendant la deuxième guerre mondiale. Le Home Office a utilisé une approche moins centrée sur l'individu pour ses études et la même conclusion qu'avait obtenue Wilkins s'est fait valoir : le crime est le résultat d'une concomitance entre le comportement humain et les facteurs situationnels. Cependant, dans le champ de la criminologie, ce sont les théories axées sur l'individu qui prévalent à l'époque. Ces théories cherchent plutôt à démontrer comment les caractéristiques innées, ou acquises, poussent certaines personnes à s'adonner au crime.

Clarke (1980) fût l'un des premiers à soulever deux problèmes liés aux approches centrées uniquement sur les individus. D'abord, elles donnent très peu d'attention à la différence entre les crimes de même catégorie, ce qui se traduit par des méthodes de prévention inadaptées tant en ce qui a trait au crime qu'au criminel. Ensuite, ces théories renforcent l'idée selon laquelle la plupart des crimes sont commis par une minorité de criminels endurcis. Or, le crime reste un phénomène rare, essentiellement bénin et n'est généralement pas commis par des criminels de renom (Clarke, 1980; Cusson, 1983). Ainsi, subséquemment à l'échec relatif de la production d'un modèle prédisant le comportement délinquant, se développe un intérêt pour les facteurs situationnels en tant que cause de la délinquance (Ekblom et Tilley, 2000). Dans une ère où le « nothing works »³ est la doctrine de l'heure et où il y a une remise en question du système de justice quant à sa capacité à contrôler le crime, changer la situation entourant directement le délit semble plus prometteur puisque les effets potentiels en résultant apparaissent comme étant plus facilement mesurables (Clarke, 2009; Cusson 2002; Ekblom et Tilley, 2000). Mayhew, Clarke, Sturman et Hough (1976) démontrent d'ailleurs que l'installation de dispositifs antivols se révèle être une mesure très efficace pour

³ Pour davantage d'informations sur le « nothing works » consulter Martinson (1974) et Killias (2012).

prévenir les vols de véhicules (Clarke, 1980; Clarke, 2009; Cusson 2002, Mayhew et al., 1976; Tseloni, Mailley, Farrell et Tilley, 2010). Clarke (1980) avance même qu'en effectuant des changements durables quant aux situations précédant le crime, il est possible d'enrayer, presque totalement, certains types de délits bien précis.

En ce qui concerne ses assises théoriques, la PS tire initialement ses inspirations de la théorie de l'apprentissage sociale de Bandura (Clarke, 2009). En évoluant elle a délaissé celle-ci pour se centrer sur un modèle basé sur la notion de choix. Ce modèle s'est explicité plus tard dans la théorie du choix rationnel de Cornish et Clarke (1986) qui, conjointement à celles des activités routinières de Cohen et Felson (1979) et des patrons criminels de Brantingham et Brantingham (2008), constituent les bases théoriques de la PS (Clarke, 2009; Ekblom et Tilley, 2000). Il est à noter que quatre hypothèses communes à ces trois théories se sont révélées très importantes dans le développement de la PS. Premièrement, le crime résulte de l'interaction entre les caractéristiques individuelles et celles propres à la situation qui, elle, fournit des opportunités, voire même des stimuli favorisant le passage à l'acte (Clarke, 2009). Deuxièmement, le crime est un acte choisi. En effet, suite à un calcul coût/bénéfice, le délinquant évalue et choisi de perpétrer un crime dans l'espoir d'obtenir un bénéfice (Clarke, 2009; Cornish et Clarke, 1986; Cusson, 1983 et 2002). Troisièmement, la notion d'opportunités est un concept central dans l'explication de l'événement criminel. En effet, un individu présentant des prédispositions criminelles commettra davantage d'infractions s'il est confronté à un grand nombre d'opportunités, car plus il y a de possibilités, plus il y a de crimes (Clarke, 2008; Clarke, 2009; Felson, 2002). Quatrièmement, certains facteurs liés à une situation précise, qui prend place dans un environnement défini, peuvent agir à titre de stimuli du crime. L'étude de Milgram (1974) démontre bien que la situation peut à elle seule engendrer la commission d'actes réprimandables (Wortley, 2001; Clarke, 2009). Cette quatrième hypothèse centrale à la prévention situationnelle a été développée récemment (Wortley, 1996 et 2001). Wortley (2001) suggère l'ajout des concepts psychosociaux aux bases théoriques de la PS. Il affirme que les stimuli situationnels en tant que cause de la

commission d'un crime, ont été négligés. Dans ses écrits, il avance que la réduction des opportunités, telle que le défend Clarke (1997), ne représente pas totalement ce qu'est la PS. Dans cette optique, il déclare que la motivation de l'individu à commettre un crime peut parfois être induite directement par les stimuli situationnels (*crime precipitators*) et que, la résorption des conditions précipitant le comportement criminel est préférable. Pour ce faire, il propose un modèle en deux étapes, dont la première est représentée par les facteurs situationnels qui induisent ou favorisent la motivation criminelle et la deuxième par la prise en considération des différentes opportunités criminelles qui découlent de la situation (Wortley, 2001, 2008). Quatre stimuli situationnels sont susceptibles de déclencher le crime, soit des 1) déclencheurs/précipitateurs ; 2) pressions; 3) permissions; et 4) provocations (Cornish et Clarke, 2003; Wortley, 2001 et 2008). Les déclencheurs, provenant de la théorie de l'apprentissage, désignent des pensées, sentiments ou désirs possiblement inconscients et qui peuvent faire surface suite à des aspects précis de l'environnement. En regard au comportement criminel, quatre types d'incitateurs peuvent être envisagés. Ce sont les déclencheurs, les signaux (désignant une situation propice au crime), les modèles et les attentes pouvant découler directement de l'environnement (Wortley, 2008). Le second stimulus évoqué provient de la psychologie sociale et concerne les pressions exercées sur un individu en regard à la situation et qui influencent les comportements et pensées. Il s'agit des notions de conformité, d'obéissance, de soumission et d'anonymat. Le troisième, les permissions, résultant des théories sociales-cognitives, se définissent par le fait que certains facteurs situationnels peuvent influencer le jugement moral du délinquant potentiel et fournir des excuses à celui-ci dans la commission d'actes répréhensibles. Tel que soulevé par Bandura (1977), ces permissions peuvent être le résultat de la minimisation des règles en vigueur, du degré de responsabilité personnelle, des conséquences envisageables ou des effets potentiellement néfastes pour les victimes (Wortley, 2008). Finalement, les provocations sont ces facteurs environnementaux qui peuvent causer un stress et qui engendrent, comme réponse, un comportement antisocial chez l'individu. Ces réponses peuvent être d'ordre psychologique,

émotionnel et comportemental (Wortley, 2008). Wortley (2001) conclut donc que la diminution du crime passe également par le contrôle de ces stimuli situationnels qui incitent la commission de l'acte délictueux.

Même s'ils intégreront certaines des mesures proposées par Wortley à leur matrice (qui sera explicitée dans la prochaine section), Cornish et Clarke (2003) maintiennent toutefois une distinction notable entre les opportunités, auxquelles tous les criminels potentiels seront confrontés, et les stimuli, qui eux, n'affecteront qu'une minorité de ces individus qui seront susceptibles d'y réagir différemment.

Afin d'aider à l'identification des mesures de PS, Clarke et Mayhew (1980) ont développé une matrice. Ces concepteurs soutiennent que la probabilité qu'un crime soit commis varie en fonction de la disponibilité des cibles, du degré de difficulté, du risque et des alternatives (Kilias et al., 2012). La matrice, qui contenait originalement sept catégories de stratégies en prévention du crime, en compte aujourd'hui 25. Elles sont regroupées dans cinq grandes catégories, soit: 1) augmenter l'effort; 2) augmenter le risque (de se faire prendre); 3) réduire l'attrait de la récompense potentielle; 4) éliminer les excuses possibles; et 5) réduire les provocations (Clarke 2009; Cornish et Clarke, 2003)⁴. La première catégorie représente, selon Clarke et Eck (2003) la méthode élémentaire en termes de PS et désigne le fait de rendre le crime plus difficile à commettre. La seconde catégorie repose sur l'idée que les criminels s'inquiètent davantage du risque de se faire prendre que des conséquences pouvant potentiellement résulter de la commission du crime. La troisième catégorie réfère au fait que la récompense du crime est plus prisée par le délinquant que la commission de l'acte délictueux comme tel. À ce propos Clarke et Eck (2003) rappellent que les bénéfices ne sont pas exclusivement matériels, tel que c'est le cas lors d'un vol, mais qu'il est important de s'attarder aux autres types de récompense également tels que l'excitation, l'intoxication et la reconnaissance des pairs. La quatrième catégorie repose essentiellement sur les travaux de Wortley (2001) et incite à considérer les facteurs situationnels

⁴ Consulter l'annexe 1 pour la matrice complète.

qui favorisent ou précipitent le crime. Finalement, la cinquième catégorie reconnaît le fait que les criminels usent également d'un jugement moral et se servent d'excuses afin de neutraliser un potentiel sentiment de culpabilité ou de honte. Toutefois, il est à noter qu'une mesure peut appartenir à plus d'une catégorie et que le principal attrait de cette classification est d'offrir une large fenêtre quant aux possibilités de mesures à implanter (Clarke et Eck, 2003).

Bien que la matrice des 25 techniques ne soit habituellement pas utilisée pour proposer des mesures de prévention des collisions, la prévention des traumatismes n'est pas étrangère aux principes de la PS (Haddon, 1980). En effet, les parents qui encadrent l'utilisation et l'accès au véhicule chez les jeunes conducteurs réduisent par le fait même l'exposition au risque de collision (Pérez-Díaz, 2000 ; Hartos, Eitel, Haynie et Simons-Morton, 2000 ; Wilson, Meckle, Wiggins et Cooper, 2006). De par cet encadrement, les parents provoquent une augmentation de l'effort pour accéder au véhicule et par le fait même, de pouvoir adopter une conduite à risque (ou criminelle). Aussi, les progrès technologiques permettent aujourd'hui d'enrayer certains comportements à risque. Par exemple, l'installation universelle d'antidémarrage éthylométrique et les limiteurs de vitesse permettraient respectivement de neutraliser les opportunités de CFA et les excès de vitesse (Killias et al., 2012). Ces mesures s'inscrivent également dans la première catégorie, soit d'augmenter l'effort dans la commission du délit. Par ailleurs, bien qu'il ne s'agisse pas de mesures ciblant spécifiquement les jeunes, les radars photographiques et les caméras de surveillance aux feux rouges représentent également des stratégies efficaces pour augmenter le risque de détection des infractions et prévenir les collisions (Blais et Dupont, 2004 et 2005). Finalement, des mesures ciblant la réduction des provocations telles que les conditions auxquelles sont assortis les permis des nouveaux conducteurs, tant en ce qui a trait aux heures de conduite permises qu'au nombre et au type de passagers qu'il leur est autorisé de transporter (Doherty, Andrey et MacGregor, 1998; Mcknight et Pek, 2002 et Li et Fearn, 2003; Simons-Morton, Hartos, William et Preusser, 2006), visent la diminution des collisions.

1.3 La perspective des scripts

Développée afin de donner une description détaillée de toutes les étapes du processus de passage à l'acte, ce qui permet l'identification de mesures précises en prévention, la perspective des scripts revêt un intérêt certain en termes de sécurité routière. En considérant la collision mortelle tel un processus dynamique composé de plusieurs scènes, le script permet d'identifier les moments opportuns à une intervention ainsi que les facteurs qui devraient faire l'objet d'une mesure ciblée. Cette perspective permet d'analyser l'événement en considérant certes les actions posées par le conducteur et les tierces parties mais aussi la présence de facilitateurs en plus du rôle de l'environnement qui a souvent été négligé (Wortley, 2001).

Pour bien comprendre ce qu'est un script, il est de mise de définir la notion de schéma qui a été élaborée suite aux travaux portant sur l'organisation des connaissances dans la mémoire (Mandler, 1979; Taylor et Crocker, 1981). Le schéma est une structure cognitive qui permet d'organiser l'information découlant des expériences passées. Il indique la série d'actions à effectuer pour atteindre un objectif précis. Étant donné que la multitude de renseignements provenant du monde social complexifie ce dernier, les schémas permettent de simplifier la réalité. Sa principale fonction est donc de gérer l'énorme quantité d'informations au sein du système cognitif, c'est-à-dire qu'il est responsable de l'interprétation des données, de rappeler l'information emmagasinée, d'organiser les opérations cognitives et d'analyser tous nouveaux renseignements (Leigh et Rethans, 1983; Sujana et Bettman, 1989). Il en existe plusieurs catégories, tels les schémas individuels, d'événements et de rôles et chacun d'eux est associé à un type de connaissances bien précis. Par exemple, le schéma des rôles regroupe l'information acquise permettant à l'individu d'orienter son comportement en fonction des normes de la société en convergence avec le rôle qu'il y joue. Le schéma des événements, lui, réfère aux scripts et se définit comme étant « knowledge structure that organizes the sequence of actions to adopt in a particular context » (Leclerc, 2014 : 222). Shank et Abelson (1977) affirment qu'une multitude de ces séquences, qui en quelques sortes dictent le comportement, est emmagasinée

dans la mémoire et est activée inconsciemment. Le script, pour sa part, se définit comme étant «a special type of schema, known as an “event” schema, since it organizes our knowledge about how to understand and enact common place behavioral processes or routine » (Cornish, 1994 : 158), alors qu'un événement est « any occurrence or set of occurrences which take place over some period of time » (Lichtenstein, 1979: 2).

Ce qui distingue plus précisément le script des autres types de schémas est son aspect spatio-temporel. En effet, il s'agit d'un rassemblement des connaissances quant à la suite temporelle des événements (Engel, Blackwell et Miniard, 1990). L'information qui le forme comprend l'exhaustivité des objets et des actions qui constituent l'événement, l'ordre dans lequel doivent survenir les différentes actions et qui en sera l'auteur, le contexte où ce script est susceptible de survenir et le résultat escompté (Leigh et Rethans, 1983; Orsingher, 2006). Abbott, Black et Smith (1985) misent sur l'aspect cognitif en apportant la définition d'une : « knowledge about events that are so well practiced in everyday life that their performance is stereotyped » (Abbott et al., 1985 : 181). Dans la même idée de fonction cognitive, Abelson (1981) soutient que le script a comme principal objet d'organiser en séquences les connaissances dont l'individu dispose afin de faciliter la compréhension des divers événements présentés. Cette organisation se rapproche de celle d'une pièce de théâtre, dans le sens où c'est un enchaînement de plusieurs scènes (Schank et Abelson, 1977).

Le terme scène tel qu'utilisé au quotidien peut également trouver son compte dans un script portant sur l'événement criminel. En effet, pour survenir, celui-ci nécessite quelques éléments, tels que le matériel requis pour l'assouvissement de l'objectif ou la présence de facilitateurs, et peut prendre place dans un nombre incalculable d'endroits bien définis (Cornish, 1994). À cet effet, Nisbett et Ross (1980) soutiennent que le passé est garant de l'avenir et que les événements antérieurs, s'ils ne précipitent pas, du moins encouragent la perpétration des actions subséquentes.

Il est également essentiel de noter que les scripts de même catégorie peuvent être organisés de façon hiérarchique, c'est-à-dire que les scripts les plus spécifiques peuvent être intégrés dans une catégorie plus inclusive qui elle se retrouve dans une famille de scripts plus générale et abstraite, soit les protoscripts (Cornish, 1994). D'un point de vu appliqué à la criminologie, il serait conséquent d'affirmer que le script de l'entrée par effraction peut se retrouver dans la catégorie des scripts du crime contre la propriété et que celle-ci se retrouve dans une catégorie plus large, soit l'événement criminel.

1.3.1 La perspective des scripts appliquée à l'événement criminel

C'est à Cornish (1994) que la criminologie doit l'intégration du concept du script dans l'étude du crime. C'est en se basant sur la théorie du choix rationnel et sur les différents modèles d'événements criminels qu'il s'est attardé à l'application de ce cadre de travail. Le principal objectif visé était d'offrir un cadre théorique pouvant être transposé à la pratique (Leclerc, 2014), puisqu'il permet l'identification des différentes actions et séquences en ce qui concerne l'avant, le pendant et l'après crime. En identifiant ces étapes il devient possible d'investiguer sur les différentes actions et décisions survenant lors de chacune d'elles, ainsi que sur les ressources nécessaires pour progresser vers la commission du crime. Suite aux informations recueillies, les criminologues sont en mesure de cibler davantage de points d'intervention et de proposer une plus grande variété de mesures de prévention (Cornish, 1994; Clarke et Newman, 2006; Leclerc, 2014; Savona, 2010).

Ainsi, dans le champ de la criminologie, le script peut être perçu comme un instrument permettant l'étude de comportements routiniers et qui, suivant une certaine rationalité, sont orientés vers un objectif précis, ici la commission d'un délit. Cet outil a d'abord été utilisé pour comprendre le processus de passage à l'acte pour des crimes tels que le vol de véhicules (Morselli et Roy, 2008) l'abus sexuel envers des enfants (Leclerc, Wortley et Smallbone, 2011) et les agressions sur les usagers

des transports en commun (Smith et Cornish, 2006). De récentes études apportent également leur lot de nouveautés. Hancock et Laycock (2010) offrent un cadre théorique intégrant les scripts, le style de vie des criminels ainsi que le réseau des délinquants afin de faciliter l'étude et la prévention du crime organisé. Leclerc (2014), pour sa part, a adapté cette perspective en étendant son application aux autres acteurs potentiels, tels que les gardiens et les victimes, afin de mieux cerner la dynamique pouvant relever d'une action criminelle. Comme Cornish le pointe, le crime est un événement regroupant un certain nombre d'étapes, donc, en le soumettant à la perspective des scripts, il devient plus facile de l'identifier et de le comprendre.

Une caractéristique importante et intéressante des scripts est leur flexibilité. En effet, Abelson (1981) rappelle que malgré le fait qu'ils peuvent être perçus comme une routine, les scripts ne sont pas rigides et les différentes scènes ne sont pas obligatoirement interdépendantes. À ce propos, Neisser (1976) fait appel à la notion de schémas pour faire valoir la flexibilité des scripts et rappelle que les actions se déroulent selon un schéma anticipé, mais ne sont pas fermement contrôlés par celui-ci. Donc, l'environnement offre deux réponses possibles, soit la confirmation des anticipations ou la modification des schémas subséquents. Deux concepts centraux sont essentiels à la compréhension de cette caractéristique, soit l'interférence et les distractions.

D'abord, l'interférence est ce qui empêche la production ou la poursuite du crime. Il en existe deux types, soit les obstacles et les erreurs (Shank et Abelson, 1977). Le premier se caractérise par l'absence d'une condition absolument nécessaire à la perpétration du crime et le second réfère à un résultat final différent de celui escompté au départ (Leclerc, 2014). En second lieu, les distractions sont une étape qui n'avait pas été prévue et qui mène le criminel vers un tout nouvel objectif, le faisant ainsi dévier de sa trajectoire et donc du script initial (Leclerc, 2014). Dans les deux cas, soit un détour est imposé pour contourner l'interférence ou la distraction, soit l'objectif visé à l'origine est abandonné. Donc, l'individu peut apprendre plusieurs alternatives, selon les contextes, et redéfinir ses scripts afin d'atteindre son objectif plus facilement. Les modifications d'un script peuvent également relater d'une

adaptation ou d'une innovation des délinquants afin de contrer les obstacles rencontrés ou les changements dans l'environnement (Lacoste et Tremblay, 2003; Neisser, 1976).

La flexibilité des scripts en criminologie est abordée par le concept de permutations qui est décrit comme : « the various combinaisons of alternative scenes in the script and refer to the flexibility of crime-commission process » (Leclerc, 2014 : 231). Ce sont donc les alternatives qui se présentent au délinquant dans la poursuite de ses actions. Il est particulièrement important de s'attarder aux options possibles lorsqu'il est question de criminalité puisqu'à chaque étape le délinquant est susceptible de se heurter à certains obstacles, tels que des alarmes et la présence de gardiens (Ekblom et Tilley, 2000). C'est d'ailleurs pourquoi les ressources dont dispose l'individu ne sont pas à négliger. En effet, elles peuvent fournir de précieuses informations quant aux moyens requis pour compléter une scène. Les scripts permettent également de comprendre les enjeux reliés au choix de la cible ainsi qu'au déplacement tactique et spatial.

Le déplacement survient lorsqu'une mesure de prévention n'aura d'autres effets que d'amener le délinquant à s'attaquer à une autre cible ou changer d'endroit (Killias, 2001). À cet effet, Maguire (1980) argue que les mesures mises en place afin de contrer les cambriolages rendent les endroits qui ne sont pas dotés de cette protection beaucoup plus à risque. Pour justifier cette thèse du déplacement, Kunz (1987) soutient que la réduction des occasions tend à accroître les injustices sociales subies par les classes moins aisées se voyant dans l'incapacité de se procurer ces dites protections. Cette proposition ne fait toutefois pas l'unanimité au sein de la communauté scientifique et elle soulève également son lot de critiques. Reppetto (1976), entre autres, mentionne que le déplacement implique obligatoirement une flexibilité illimitée de la part du délinquant ainsi qu'une motivation totalement indépendante des opportunités rencontrées. Dans sa recension, Hesseling (1994) rapporte qu'aucun déplacement de la criminalité n'est survenu dans 22 études sur 55 et que dans six études, une diffusion des bénéfiques a été observée.

1.3.2 Adaptation du script à la problématique des collisions impliquant des jeunes

Le tableau 1 propose un script théorique pouvant être relié à la délinquance routière, plus particulièrement au délit reconnu par le Code Criminel, soit la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (CFA). Sa configuration en neuf scènes (étapes) distinctes repose sur les travaux de Cornish (1994) et concorde avec les objectifs de ce projet en ce sens où elle permet de cibler les actions pour lesquelles des mesures de PS pourraient être implantées. En plus de présenter les différentes scènes, ce tableau intègre les tierces parties, qui peuvent endosser le rôle d'incitateurs et de gardiens potentiels, les actions posées par celles-ci, la présence de facilitateurs ou de désinhibiteurs et les endroits dans lesquels prennent place les différentes étapes (Leclerc, 2014). Les différentes variables associées aux différentes scènes, tierces parties et endroits seront d'ailleurs reprises plus tard afin de répondre à l'objectif de conception des scripts de collisions mortelles impliquant au moins un jeune conducteur.

Tableau 1. Le script de la conduite avec les capacités affaiblies chez un jeune conducteur

Scènes	Délinquant potentiel (conducteur)	Incitateurs	Gardiens possibles
Préparation	Accepte de participer à une soirée de type « pré-bal » et de prendre sa voiture		Parents qui proposent de raccompagner les jeunes invités
Entrée	Prend sa voiture et se rend à la salle pour la soirée	Présence d'autres jeunes ayant apporté leur propre alcool et qui boivent dans le stationnement	Présence d'agents de sécurité dans le stationnement
Pré-condition	Commence à consommer	Autres jeunes déjà intoxiqués qui offrent de l'alcool et de la drogue au conducteur	Présence de jeunes sobres qui découragent l'abus et sanctionnent ce comportement

Pré-condition instrumentale	Poursuit sa consommation et présente un degré d'intoxication supérieur à la limite légale	Présence d'autres jeunes qui valorisent la conduite avec les capacités affaiblies et minimisent les conséquences possibles	Présence de jeunes sobres qui découragent l'abus et sanctionnent la conduite avec les capacités affaiblies
Initiation instrumentale	Veut quitter la salle malgré le fait qu'aucun parent ne soit disponible pour le raccompagner	Présence d'autres jeunes qui encouragent le conducteur à quitter, car l'attente sera longue	Présence de jeunes qui proposent d'attendre ou de prendre un taxi
Actualisation instrumentale	Prend les commandes du véhicule et quitte la salle	Autres jeunes qui se font passagers	Jeunes qui proposent de payer un taxi ou de venir coucher chez eux
Passage à l'acte	Conduite avec les capacités affaiblies	Les passagers encouragent le conducteur et l'incitent à conduire plus rapidement	Appel logé aux parents en charge, à un taxi ou à la police
Post-condition	Utilise les petites routes afin d'éviter la présence policière	Passagers qui proposent des routes possibles afin de contourner un barrage routier	Les parents chargés du service de raccompagnement avertissent les policiers
Sortie	Collision mortelle (face à face avec un autre véhicule)		

Le script se déroule en trois endroits, soit au domicile du jeune, au local où se déroule la fête et sur la route sur laquelle la collision survient. Cet exemple implique le délinquant potentiel, soit le jeune conducteur, ainsi que des incitateurs et des gardiens avec lesquels il aura des interactions tout au long du processus. Finalement, de la dynamique s'opérant entre ces trois parties résulte le dénouement fatal, soit la collision mortelle.

Lors de la scène de préparation, la principale action est d'accepter de se rendre à la fête. C'est à compter de cette décision que le processus de passage à l'acte débute. Dans les scènes subséquentes, deux groupes s'opposent. Il s'agit premièrement des incitateurs, soit les jeunes qui consomment leur propre alcool, minimisent les impacts de l'intoxication sur la conduite d'un véhicule et incitent le conducteur à prendre le volant. Deuxièmement, il y a des gardiens qui sanctionnent ce genre de comportements et proposent des alternatives plus sécuritaires. La consommation d'alcool joue, pour sa part, le rôle de facilitateur dans le processus du passage à l'acte. Lors de la phase d'actualisation instrumentale, les groupes d'incitateurs et de gardiens sont toujours en opposition et la pression imposée par les jeunes qui se font passagers a raison des alternatives proposées par les gardiens. S'en suit le passage à l'acte, dans lequel le jeune conducteur choisit de prendre le volant et de faire fi des avertissements d'appel à la police. Une fois en route, les jeunes passagers encouragent le comportement criminel du conducteur en lui proposant des alternatives afin d'éviter un barrage routier ce qui les mène tous au dénouement fatidique, soit la collision mortelle.

1.4 Problématique : le contexte de la présente étude

Que ce soit par la mobilisation des forces lors d'opérations spéciales ou par la promotion du CSR, les policiers sont des acteurs clés en matière de sécurité routière. Les programmes de prévention, tant chez les policiers que chez les intervenants du secteur public, misent principalement sur la sensibilisation et l'éducation pour prévenir l'adoption de comportements à risque chez les jeunes conducteurs. Privilégier des programmes qui misent essentiellement sur la sensibilisation et l'éducation peut comporter certaines limites. L'efficacité des programmes de sensibilisation et d'éducation a souvent été remise en question (Brenac, 2004). Premièrement, les jeunes reçoivent parfois un seul atelier au cours de l'année scolaire, ce qui limite la portée du message par rapport aux autres sources d'informations qui valorisent les comportements téméraires et en limitent les conséquences (Poulter et Mckenna, 2010; William et Ferguson, 2004). Deuxièmement, ces programmes de sensibilisation et d'éducation visent à produire des changements significatifs dans les systèmes de pensées et de comportements des jeunes et négligent parfois les facteurs proximaux susceptibles d'influer sur le jeune (Gregersen et Nolén, 1994). En fonction des environnements, certains contextes peuvent offrir des opportunités, voire des pressions à adopter des comportements à risque tels que la CFA et excéder les limites de vitesse permises. Finalement, le message lancé par les programmes n'est pas toujours crédible, faute de réalisme. Une stratégie analytique permettant de capter les étapes centrales (i.e., saisir le processus de passage à l'acte) qui amènent un jeune à contrevenir aux règlements du CSR ou à être impliqué dans une collision permettraient non seulement d'adapter les campagnes de sensibilisation en conséquence, mais aussi d'entrevoir les mesures de prévention potentielles permettant de s'attaquer à des éléments centraux aux étapes.

Le but de ce projet est donc d'améliorer les connaissances sur les contextes dans lesquels les collisions mortelles impliquant des jeunes conducteurs surviennent. Une telle démarche permettra par la suite de cibler les contextes qui offrent des opportunités d'enfreindre les règlements de la route ou,

du moins, qui incitent les jeunes à adopter de tels comportements. Quatre objectifs plus spécifiques sont ciblés par la réalisation de ce projet. Le premier consiste à identifier les éléments centraux de chacune des étapes menant à la collision mortelle lors des 24 heures précédant la collision. Cet objectif s'atteindra par l'analyse de l'information concernant, entre autres, les caractéristiques du conducteur et des passagers ainsi que l'environnement routier. Par la suite, il permettra la réalisation du second objectif, soit de comparer les éléments des collisions mortelles impliquant des jeunes conducteurs à ceux impliquant des conducteurs d'autres groupes d'âge. Le troisième objectif sera d'établir, en se basant sur 77 rapports de collision, les scripts de la collision mortelle impliquant au moins un jeune conducteur tout en tenant compte des conditions routières dans lesquelles la collision est survenue. Par l'atteinte de cet objectif, il sera possible d'identifier les moments et contextes opportuns aux interventions policières et aux mesures de PS. Le quatrième objectif réside dans la proposition de recommandations, énoncées à partir de la matrice des 25 techniques présentée par Cornish et Clarke (2003) afin d'optimiser le développement de programmes de prévention des collisions chez les jeunes. Ce dernier objectif représente l'application pratique des objectifs précédents et répond à une demande explicite de la SQ, à savoir si l'intervention policière visant la prévention auprès des jeunes conducteurs cible le bon comportement et s'effectue au moment propice.

Chapitre 2

La méthodologie

La réalisation de ce projet vise non seulement à dresser le portrait des collisions mortelles impliquant des jeunes conducteurs, mais également à établir si celles-ci se distinguent significativement des collisions mortelles impliquant des conducteurs d'autres tranches d'âge. Ainsi, nous pourrions déterminer s'il y a lieu de développer des programmes ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs. La démarche méthodologique suivie pour atteindre ces objectifs est présentée dans les prochaines sections.

2.1 Les sources de données

Une collision (ou un accident) impliquant un véhicule routier est définie comme un événement au cours duquel un dommage est causé par un véhicule routier en mouvement (article 167 du Code de la sécurité routière). L'agent de la paix qui se rend sur les lieux d'une collision doit en informer la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans les huit jours en lui transmettant un rapport. L'assureur avisé d'une collision et le coroner qui a procédé à une enquête doivent en informer la SAAQ. Les collisions avec dommages corporels sont distinguées de celles avec dommages matériels seulement. Les collisions avec dommages matériels seulement dont les pertes sont inférieures à 2000 \$ ne sont généralement pas rapportées à la SAAQ. Les collisions avec dommages corporels sont systématiquement rapportées par les policiers et sont divisées en trois catégories : 1) mortelles (au moins une victime est décédée dans les sept jours suivants la collision), 2) blessures graves (au moins une victime a été hospitalisée) et 3) blessures légères (aucune victime n'a été hospitalisée même si les blessures subies ont pu nécessiter des traitements chez un médecin ou dans un centre hospitalier) (SAAQ, 2012).

Dans le cadre de cette étude, seules les collisions mortelles sont retenues en raison, d'abord, de la grande préoccupation que représente ce type de collision. Ensuite, la richesse des informations consignées dans les rapports policiers a également orienté la décision de ne retenir que ce

type d'accident. Finalement, par la collecte de ces nombreux renseignements, nous arguons qu'il sera possible de cibler plus précisément les comportements les plus à risque adoptés par les jeunes conducteurs. Les données concernant les collisions mortelles survenues sur le territoire de la Sûreté du Québec (SQ) ont été recueillies à partir de deux types de documents. Dans un premier temps, les rapports d'accidents et les rapports complémentaires ont été consultés afin d'en extraire les données nécessaires. Ces rapports, destinés à la SAAQ, sont systématiquement remplis par les policiers lors d'une collision causant des blessures corporelles. Ils y consignent leurs observations quant à l'état des usagers de la route impliqués, leurs comportements qui peuvent être à l'origine de la collision ainsi que l'état du véhicule et de l'environnement routier. Aux fins de ce projet, les données relatives aux années 2010 et 2011 ont été comptabilisées. Dans un deuxième temps, les rapports d'enquêtes, rattachés aux événements ci-haut mentionnés, ont été consultés. Ces documents fournissent de riches renseignements en ce qui a trait aux motifs pour lesquels le conducteur a pris la décision d'utiliser son véhicule. Cette deuxième source de données confère davantage de détails quant aux conducteurs, aux passagers et aux contextes entourant la collision, car elle comprend un récit des 24 heures qui précèdent la collision pour chacun des conducteurs impliqués. L'accès aux informations contenues dans ces différentes sources de données a été possible suite à l'obtention d'un certificat d'éthique garantissant la confidentialité de certains renseignements permettant l'identification des individus ayant participé directement (par déclaration) ou indirectement (victime décédée) à la complétion de ces rapports policiers. La recension des différents documents a été effectuée par une employée en poste à la SQ (superviseure de stage) qui, en communiquant les objectifs du présent projet, a obtenu les documents relatifs aux événements (collisions) préalablement sélectionnés par les différents postes de la province. Il est également à noter que suite à la collecte des informations pertinentes à l'atteinte de nos objectifs, la totalité des documents ont été détruits afin de respecter l'entente de confidentialité.

Les collisions qui constituent l'échantillon ont été recueillies de façon aléatoire à partir des 592 collisions mortelles survenues sur le territoire de la SQ pour la période 2010-2011. L'ensemble des événements ont été comptabilisés par leur numéro de référence et, ensuite, la sélection des collisions retenues s'est effectuée avec la fonction aléatoire du logiciel Word. Au total, 179 événements, qui ont été analysés.

2.2. Opérationnalisation des variables

La collecte de données a été orientée par la perspective des scripts, telle que suggérée par Cornish (1994). Cette technique consiste à intégrer les différents acteurs présents et leurs interactions lors du processus menant à la commission du délit, ainsi que les facilitateurs et les contextes entourant ce processus. Toutefois, des éléments issus de la matrice développée par Haddon (1970), qui sera présentée plus bas, ont également été intégrés, en ce sens où l'environnement physique et le véhicule ont été retenus comme facteurs centraux.⁵ Les variables, regroupées en trois catégories, soit celles reliées aux conducteurs et aux tierces parties, celles reliées aux véhicules ainsi que celles reliées à l'environnement physique et au moment de la journée, ont été retenues pour toutes les scènes relatives au processus menant à la collision mortelle. Ces étapes sont : 1) contexte initial; 2) préparation; 3) entrée; 4) pré-condition; 5) pré-condition instrumentale; 6) actualisation et initiation instrumentale; 7) collision.

Certaines variables ont été combinées pour créer des variables dichotomiques (0=non; 1=oui) selon la redondance des informations alors que d'autres furent délaissées dues à leur absence trop importante.⁶ Le processus menant à la sélection de toutes ces variables a débuté par une analyse thématique des rapports policiers en fonction des différentes scènes du script. Pour chacune des

⁵ . La catégorie des variables reliées à l'environnement socio-politique (Haddon, 1980; Runyan, 1998) n'a pas été retenue pour les analyses, puisque seules les collisions survenues sur le territoire de la SQ font partie de ce rapport

⁶ Par absence trop importante nous entendons que cette variable était trop peu souvent catégorisée comme étant présente lors de la collision dans les documents et non pas qu'elle y était manquante.

scènes, les informations relatives aux acteurs, aux agents et à l'environnement étaient considérées comme une variable d'intérêt (Haddon, 1980). Une fois ces variables identifiées, elles ont pu être codifiées et afin de garantir la fidélité des résultats, nous nous sommes assurés d'une concordance inter-juges dans la compréhension de chacune de ces variables. En effet, les documents relatifs à sept événements ont été lus, séparément, par deux personnes (auteure principale du projet ainsi que le directeur de recherche) et ensuite la comparaison des éléments codifiés a permis de confirmer que la conception de chacune des variables retenues permettrait d'obtenir des résultats fidèles. Toutes ces variables ont été considérées, car en PS il est important de s'attarder à plusieurs éléments qui pourraient être modifiés et ainsi contribuer à la réduction des situations accidentogènes.

Avant de détailler plus en profondeur chacune des variables à l'étude, il convient de présenter, sommairement, l'outil qu'est la matrice d'Haddon. Initialement proposée pour prévenir les traumatismes, cette matrice permet de classer les mesures de prévention en fonction de quatre éléments pouvant contribuer à une collision, soit l'hôte (conducteur), l'agent (véhicule) et les environnements physique (routes) ou sociopolitique (lois). Des mesures peuvent être proposées pour prévenir la collision (avant qu'elle ne survienne), pour en prévenir la sévérité lorsqu'elle survient (p. ex : sac gonflable) et pour assurer le rétablissement de la victime (p. ex : services médicaux de pointe) (Runyan, 1998). Cette conceptualisation souligne l'interaction entre plusieurs facteurs qui peuvent augmenter le risque de collision et par le fait même, l'intérêt d'aborder la prévention des collisions par une approche multifacette. Enfin, la matrice de Haddon permet de mettre en perspective des éléments reliés davantage à la sécurité routière et qui revêtent un intérêt majeur pour la constitution de scripts et la prévention.

2.2.1 Variables liées aux conducteurs et passager (acteurs)

Les sections suivantes présentent l'opérationnalisation des différentes catégories de variables et les statistiques descriptives pour celles-ci sont rapportées dans le tableau 2.

Sexe. Cette variable a été extraite telle qu'elle est présentée dans les rapports et est codifiée de manière dichotomique soit : 0) homme et 1) femme. Elle a été retenue seulement en ce qui concerne les conducteurs impliqués dans la collision.

Âge du conducteur. Cette variable regroupe trois catégories d'âge, soit : 1) 16-29 ans; 2) 30-59 ans et 3) 60 ans et plus. Elle sert à discerner les caractéristiques propres à chaque groupe d'âge lors de chacune des scènes du processus. La décision de séparer les groupes précisément selon ces âges repose d'abord sur un critère statistique, soit d'avoir un nombre similaire de cas dans chacun des groupes. De plus, le choix de cibler les 16-29 ans comme appartenant à la catégorie des « jeunes conducteurs » s'inspire des travaux de Bravel et Trempe (2004). Ces auteurs soulèvent que, bien que les collisions mortelles soient davantage marquées chez le groupe des 16-24 ans, il en demeure que cette surreprésentation s'étend jusqu'à 29 ans.

Usager. Cette variable a été extraite dans son intégralité et elle détermine la catégorie d'usager des parties impliquées dans la collision. Elle est subdivisée en six catégories, soit : 1) piéton; 2) cycliste; 3) automobiliste; 4) camionneur; 5) motocycliste et 6) VTT (véhicule tout terrain).

État du conducteur. Comme la fréquence de certaines modalités était minime, cette variable a été recodée en quatre catégories, soit : 1) rien à signaler 2) psychotropes (alcool, drogues et médicaments); 3) fatigue et 4) maladie et autres. Elle permet de mesurer l'évolution de l'état du conducteur tout au long du processus et d'identifier les causes de la collision. L'état a été codifié pour chaque étape du script.

Comportements/ états du conducteur pouvant être à l'origine de la collision. Cette variable permet d'identifier le comportement du conducteur qui peut être à l'origine de la collision mortelle. Elle a été codifiée en dix catégories : 1) psychotropes (regroupant les énoncés de consommation de drogues, d'alcool et de médicaments), 2) fatigue, 3) maladie/malaise, 4) vitesse (qui regroupe les énoncés de « vitesse excessive » et « faisait la course »), 5) code de la route (qui regroupe tous les énoncés de non-respect de la signalisation), 6) utilisation du cellulaire au volant (qui regroupe les

énoncés de « parler au cellulaire » et de « texter au volant »), 7) distraction au volant, 8) changement soudain de voie, 9) conduite inadaptée et 10) autres comportements. Tous ces comportements ont été extraits des rapports d'enquête et de collision remplis par les policiers.

Nombre de comportements à risque. Cette variable permet d'établir le nombre de comportements téméraires adoptés par les conducteurs impliqués. Elle repose sur l'addition des modalités de la variable « comportements/états pouvant être à l'origine de la collision », abordée précédemment, et elle est donc également extraite des rapports policiers. Elle a été codée en quatre catégories, soit : 1) aucun comportement; 2) un comportement; 3) deux comportements et 4) trois comportements et plus.

Responsabilité. Cette variable a été créée à partir de la variable « comportements/états du conducteur pouvant être à l'origine de la collision ». Elle sert à discerner les comportements adoptés par le conducteur responsable de la collision. Elle est également subdivisée en trois catégories, soit : 1) responsable; 2) non-responsable; 3) un seul véhicule d'impliqué dans la collision. Il est à noter que lorsque la collision n'implique qu'un seul véhicule, la responsabilité est automatiquement attribuée au conducteur de ce véhicule.

2.2.2 Tierces parties, états et rôles

Les variables liées aux tierces parties ont été retenues afin d'évaluer leurs états, leurs rôles et leurs interactions avec le conducteur tout au long du processus menant à la collision mortelle. En effet, l'approbation par les tierces de la conduite à risque est un facteur qui, contrairement aux mesures dissuasives, contribue au maintien, voire même à l'augmentation de l'occurrence de ces comportements délinquants (Bingham, Elliot et Shope, 2007). En contre partie, la désapprobation du comportement délinquant par des tierces qui valorisent plutôt le respect des règles constitue un facteur de protection face à la conduite téméraire (Brochu, 1995). La présence des tierces parties a été mesurée à l'aide de cinq variables dichotomiques (0,1) indiquant la présence ou

l'absence : 1) des amis; 2) des parents ou autres membres de la famille; 3) du conjoint; 4) des connaissances, collègues ou étrangers et 5) des enfants. Le choix d'intégrer les tierces parties aux présentes analyses s'inspire des travaux de Preusser, Ferguson et Williams (1998) qui démontrent que la responsabilité d'une collision mortelle est prépondérante chez les jeunes conducteurs ayant des passagers à bord.

Une fois la présence des tierces parties mesurée, leur état a été codifié à l'aide d'une variable à trois modalités : 1) rien à signaler; 2) psychotropes et 3) fatigue/maladie.

Finalement, la variable qui identifie le rôle endossé par les tierces parties lors de chacune des scènes a été subdivisée en trois catégories : 1) neutre; 2) incitateur et 3) gardien. Cette catégorisation des rôles repose sur les travaux Felson (1986 et 2002) qui souligne l'importance des tierces parties dans le processus de passage à l'acte. L'attribution des rôles s'est faite par la lecture des récits « 24 heures » contenus dans les rapports d'enquête. Ainsi, le comportement de la tierce partie pouvait être considéré en fonction du rôle que celle-ci endossait. L'information recueillie quant aux divers rôles s'est codifiée de la façon suivante : 1) s'abstenir de toutes interventions, qu'elles soient incitatives ou démotivantes, face au conducteur fautif était considéré comme un rôle neutre, 2) encourager et inciter le conducteur à la consommation d'alcool, ou l'adoption de tout autre comportement à risque, était considéré comme apparenté au rôle d'incitateur et finalement, 3) intervenir afin de décourager le conducteur d'adopter une conduite à risque (consommation d'alcool ou autres) ou de le désapprouver ouvertement était vu comme un rôle de gardien.

Nombre de parties présentes avec le conducteur. Cette variable rapporte le nombre de différentes parties présentes sur les lieux avec le conducteur. Elle a été constituée en additionnant les réponses obtenues aux cinq variables identifiant la présence de tierces parties pour chaque scène du script.

Gravité des blessures Cette variable identifie la sévérité des blessures subies par les différentes parties impliquées dans la collision. Elle a été codifiée en trois catégories, soit : 1)

aucune blessure; 2) blessures non-mortelles et 3) blessures mortelles. Elle a été extraite des rapports policiers dans lesquels la gravité des blessures est systématiquement rapportée pour chacune des parties impliquées dans la collision.

2.2.3 Variables reliées au véhicule

Mauvais état du véhicule. Cette variable dichotomique a été recodée afin de comprendre l'ensemble des énoncés suivants : « freins défectueux », « phares ou feux défectueux », « pneus non-adaptés à la conduite hivernale » et « autres défauts mécaniques ». Elle a pour objectif de déterminer si un mauvais entretien ou une défectuosité du véhicule peut être à l'origine de la collision. Ainsi, la valeur 1 fut attribuée aux collisions où le véhicule était en mauvais état et la valeur 0 signifie que le véhicule était en bon état.

2.2.4 Variables reliées à l'environnement routier et au moment de la journée

La sévérité des collisions de même que leur occurrence varient en fonction du moment de la journée et des lieux. Par exemple, Blais et Ouimet (2003) démontrent que les collisions mortelles surviennent davantage la fin de semaine et la nuit, et surviendraient lors des périodes festives ou de loisirs. L'état des routes influe également sur l'adoption de comportement à risque (Evans, 2004). Par ailleurs, l'environnement physique est l'un des éléments à étudier lors de l'identification des causes de collisions et des solutions envisageables (Haddon et Kelly, 1971). Dans cette optique, neuf variables ont été créées.

Période de la journée. L'information contenue dans les rapports d'accidents a été recodée en quatre catégories : 1) 6 h à 11 h 59, 2) 12 h à 17 h 59, 3) 18 h à 23 h 59, et 4) minuit à 5 h 59. Ces plages horaires correspondent respectivement au matin, à l'après-midi, au soir et à la nuit. Ces catégories ont été créées pour discerner les caractéristiques des collisions qui se produisent à différents moments de la

journée et pour évaluer l'espace temporel entre le contexte initial et le moment où la collision mortelle survient. La décision de retenir cette variable dans les analyses s'inspire entre autres des travaux de Williams et Preusser (1997) qui concluent que les comportements téméraires sur la route ainsi que le type de passagers à bord varient en fonction des moments de la journée. De plus, les diverses périodes de la journée sont étroitement liées aux motifs pour lesquels les conducteurs prennent les commandes de leur véhicule (Williams, 2003).

Lieu. Cette variable a été codifiée en deux catégories : 1) rural et 2) urbain. Bien qu'il ait été démontré à maintes reprises que les collisions mortelles soient plus fréquentes en milieu rural qu'en milieu urbain (Brown, Khanna et Hunt, 2000; Zwierling, Peek-Asa, Whitten, Choi, Sprince et Jones, 2005) une question demeure à savoir si le processus menant à la collision diffère selon l'environnement.

Type de route. Cette variable n'a subi aucune transformation de sa forme initiale. L'information a été codifiée selon la zone de vitesse dans laquelle est survenue la collision. Il s'agit des quatre catégories suivantes : 1) 30-60 km/h, 2) 70-90 km/h, 3) 100 km/h et 4) zone de construction.

Motif du déplacement. Cette variable renseigne sur la motivation du conducteur à prendre les commandes de son véhicule. Neuf catégories distinctes ont été retenues : 1) rentrer à la maison; 2) se rendre chez un ami; 3) objectif de loisir (exemple aller au bar); 4) se rendre au travail/école; 5) se rendre à un rendez-vous médical; 6) aller faire des commissions; 7) être le conducteur/accompagnateur; 8) aller se balader sans but précis et 9) être un camionneur. Les scripts de collision sont susceptibles de varier selon le motif du déplacement (Blais et Ouimet, 2003).

Destination finale. Cette variable rapporte l'endroit vers lequel se dirigeait le conducteur avant la collision. Elle a été codée en quatre catégories, soit : 1) école/travail; 2) résidence (personnelle ou autre); 3) restaurant/bar et 4) autre.

État de la chaussée. Cette variable a été extraite dans son intégralité des rapports d'enquête. Elle est codifiée de façon dichotomique soit; 0) bon état et 1) mauvais état. Le bon état correspond à une

chaussée sèche sans obstacle ou travaux. Elle permet de documenter l'influence possible de la chaussée sur le risque de collision.

État de la surface. Cette variable a été extraite dans son intégralité des rapports d'enquête. Elle a été codifiée de façon dichotomique, soit : 0) sèche et 1) mouillée, enneigée ou glacée.

Saison. Cette variable a été créée à partir des informations relatives à la journée et au mois de la collision. Elle a été recodée en quatre catégories soit 1) printemps : du 21 mars au 20 juin, 2) été : 21 juin au 20 septembre, 3) automne : 21 septembre au 20 décembre, et 4) hiver : 21 décembre au 20 mars.

Journée. Cette variable a été créée afin de discerner les collisions qui surviennent en semaine de celles survenant la fin de semaine. La variable « jour » a donc été recodée en deux catégories, soit : 0) semaine : du lundi au jeudi et 1) fin de semaine : vendredi au dimanche.

Lieu de départ. Cette variable établit l'endroit dans lequel l'action débute. Elle a été recodée en cinq catégories soit : 1) travail/école, 2) résidence personnelle, 3) résidence autre, 4) restaurant/bar et 5) autre.

2.2.5 Autres variables

Changement de lieu. Cette variable a été codifiée de façon dichotomique. Elle a été extraite des récits « 24 heures » contenus dans les rapports d'enquête. En suivant la progression vers la collision mortelle à chacune des scènes il est possible, grâce au récit, de savoir si le conducteur a changé de lieu d'une étape à l'autre. Cette variable permet de discerner les caractéristiques des collisions selon le nombre de lieu fréquenté lors du processus menant à la collision.

Lieu où prend place l'action. Cette variable a été extraite des récits « 24 heures » des rapports d'enquête. Elle a été codifiée en quatre catégories, soit : 1) travail/école, 2) résidence, 3) restaurant/bar

et 4) autre. Elle permet, comme la variable présentée ci-haut, d'établir s'il y a eu changement de lieu et où prend maintenant place l'action, selon chacune des scènes présentées.

Changement d'état. Cette variable a été codifiée de façon dichotomique. Elle a été extraite des récits « 24 heures » des rapports d'enquête. Elle permet de suivre l'évolution quant à l'état du conducteur à travers les différentes scènes menant à la collision mortelle.

Le tableau II présente la distribution (en %) des variables ci-haut mentionnées en ce qui concerne les 179 événements retenus aux fins de ce rapport. Ce tableau offre une description générale des contextes entourant les collisions mortelles, tous âges confondus. Les modalités y sont présentées de manière à détailler chacune des étapes menant à la collision. Le pourcentage indiqué représente la proportion des collisions dont au moins l'une des parties impliquées présente la variable associée. Toutes ces modalités seront utilisées plus tard aux fins d'analyses permettant de rencontrer les objectifs du présent rapport. Elles permettront, ultimement, de dresser un portrait précis du processus menant à la collision mortelle impliquant un jeune conducteur ainsi que d'effectuer des comparaisons de scripts selon l'âge des conducteurs. Il est à noter que les étapes cinq et six du script ont été regroupées en une seule et même étape, soit l'initiation et actualisation instrumentale. Un des importants avantages du script, tel que soulevé précédemment, est sa flexibilité. Ainsi, il est possible de l'adapter à la problématique étudiée. Ici, les séquences d'actions s'apparentant aux scènes d'initiation instrumentale et d'actualisation instrumentale étaient difficilement dissociables.

Tableau II : Distribution des variables provenant des rapports d'accidents

Étapes	Variables	Modalités	Distribution (en %)
<u>1.CONTEXTE INITIAL(N=179)</u>	Sexe	Homme	73,7
		Femme	26,3
	Âge	16-29 ans	43
		30-59 ans	41,9
60 ans et +		15,1	

Usager	Piéton	2,2
	Cycliste	1,7
	Automobiliste	79,9
	Camionneur	8,4
	Motocycliste	5
	VTT	2,2
Saison	Hiver	17,3
	Printemps	21,2
	Été	33
	Automne	28,5
Journée	Semaine	51,4
	Fin de semaine	48,6
Période de la journée	Nuit	8,4
	Jour	65,9
	Soirée	23,5
Lieu de départ	Travail/école	14
	Résidence personnelle	45,3
	Résidence autre	15,6
	Restaurant	3,9
	Autre	11,2
<u>2. PRÉPARATION</u>		
<u>(N=179)</u>		
Motif du déplacement	Maison	23,5
	Ami	9,5
	Sorties/loisirs	12,3
	Aller travailler	14
	Rendez-vous médical	4,5
	Commission	8,9
	Chauffeur	3,9
	Sans but précis	7,8
	Camionneur	2,8
État du conducteur	Psychotropes	12,8
	Fatigue	7,3
	Maladie et autre	5
Présence de tierces parties	Parents/membre de la famille	19
	Amis	18,4
	Conjoint	19,6
	Connaissances, collègues ou étrangers	4,5
	Enfants	4,5

	Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0 1 2 3	41,9 42,5 10,1 1,1
3. ENTRÉE(N=179)			
	Lieu lors de l'entrée	Travail/école Résidence Resto/bar Autre	15,6 45,8 7,8 21,2
	Le conducteur a changé de lieu	oui	40,2
	Tierce parties, états et rôles	Parents/membre de la famille	18,4
		<ul style="list-style-type: none"> • Neutre • Incitateur • Gardien • Alcool/drogue /fatigue 	90,1 9,1 9,1 9,1
		Amis	31,8
		<ul style="list-style-type: none"> • Neutre • Incitateur • Gardien • Alcool/drogue 	59,6 22,8 15,8 36,8
		Conjoint	19,6
		<ul style="list-style-type: none"> • Neutre • Incitateur • Alcool • Maladie 	65,7 8,6 8,6 5,7
		Connaissances, collègues, étrangers	9,5
		Enfants	4,5
	Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0 1 2 3	39,1 44,1 15,1 1,7

État du conducteur	Psychotropes	20,7
	Fatigue	8,4
	Maladie	5,6
Changement dans l'état depuis la préparation	Oui	12,3
4.PRÉ-CONDITION (N=47)	Changements p/r à l'entrée	Oui 26,3
	Lieu où prend place l'action	Travail/école 2,1 Résidence 34 Resto/bar 31,9 Autre 31,9
	Changement dans le lieu	Oui 100
	Présence d'une tierce partie	Parents/membre de la famille 23,4 • Neutre 88,9 • Incitateur 22,2
	Amis	59,6 • Neutre 60,7 • Incitateur 25 • Gardien 14,3 • Facultés affaiblies 50
	Conjoint	34,9 • Neutre 37,5 • Incitateur 12,5 • Facultés affaiblies 25 • Maladie 12,5
	Connaissances, collègues ou étrangers	10,6 • Neutre 100
	Enfants	2,1
Nombre de parties présente sur les lieux avec le conducteur	0	25,5
	1	57,4
	2	12,8
	3	4,3

<u>5.PRÉ-CONDITION INSTRUMENTALE (N=21)</u>	État du conducteur	Psychotropes	46,8
		Fatigue	8,5
		Maladie	2,1
	Info additionnelle	Oui	11,7
	Lieu ou prend place l'action	Travail/école	1,1
		Résidence	3,9
		Resto/bar	3,4
		Autre	3,4
	Changement dans le lieu	Oui	100
	Présence d'une tierce partie	Parent/famille	14,3
• Neutre		100	
Amis		47,6	
• Neutre		54,5	
• Incitateur		36,4	
• Gardien		9,1	
• Facultés affaiblies		54,5	
Conjoint		9,5	
• Neutre		50	
• Gardien		50	
• Facultés affaiblies	100		
Collègues, connaissances, étrangers	14,3		
	• Incitateur	29,4	
	• Facultés affaiblies	35,3	
Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0	38,1	
	1	42,9	
	2	19	

6. INITIATION ET ACTUALISATION INSTRUMENTALE (N=179)	État du conducteur	Psychotropes	52,4
	Changement depuis la pré-condition	Oui	38,1
	Période	Nuit	29,9
		Jour	41,6
		Soirée	28,6
	Lieu	Rural	63,6
		Urbain	36,4
	Type de route	30-60 km/h	15,6
		70-90 km/h	51,9
		100 km/h	31,2
		Zone de construction	1,3
	Environnement	Connu	88,3
		Inconnu	11,7
	Destination finale	École/travail	10,1
		Résidence	54,7
		Resto/bar	1,7
		Autre	19
	Présence de tierces parties	Amis	12,8
		• Neutre	73,9
		• Gardien	13,04
		• Facultés affaiblies	26,1
• Ne portait pas la ceinture		8,7	
	Parents/famille	5,6	
	Collègues/connaissances	1,7	
	Enfants	3,4	
	Conjoint	10,6	
	• Incitateur	5,6	
	• Facultés affaiblies	5,6	
	• Maladie	5,6	
Nombre de partis	0	59,8	
	1	38	
	2	2,2	

7.COLLISION (N=179)	État du véhicule	Mauvais état	3,9	
	État de la chaussée	Mauvais état	2,8	
	État de la surface	Mouillé/neige/glace	30,2	
	Comportements/ états pouvant être à l'origine de la collision		Psychotropes	29,9
			Fatigue	20,7
			Maladie/malaise	6,1
			Vitesse/course	18,4
			Code de la Route	12,8
			Cell/texto	2,8
			Distraction	10,1
			Changement soudain	11,2
			Conduite inadaptée	4,5
			Ne portait pas la ceinture	16,2
		Autre	7,3	
	Nombre de comportements à risque		0	37,4
			1	27,4
			2	21,2
			3+	13,4
	Responsabilité		Oui	43,6
			Un seul véhicule	16,8
Blessures du conducteur		Aucune	15,1	
		Blessures non-mortelles	24,6	
		Blessures mortelles	60,3	
Blessures des amis		Aucune blessure	21,7	
		Blessures non-mortelles	30,4	
		Blessures mortelles	47,8	
Blessures des parents ou de la famille		Aucune blessure	33,3	
		Blessures non-mortelles	33,3	
		Blessures mortelles	33,3	
Blessures du conjoint		Aucune blessure	20	
		Blessures non-mortelles	45	
		Blessures mortelles	35	

2.3 Stratégies analytiques

Les analyses ont été effectuées en trois temps. Dans un premier temps, des tests de khi-carré ont été réalisés afin de comparer les éléments constitutifs de chaque étape en fonction de l'âge des conducteurs. Les résultats sont présentés sous la forme d'un tableau de contingence. L'utilisation du pourcentage permet de standardiser la distribution associée aux différentes colonnes et d'ultérieurement effectuer des comparaisons entre les groupes à l'étude (Fox, 1999).

Le calcul du khi-carré permet de déterminer si les fréquences observées (celles de l'échantillon) sont similaires aux fréquences anticipées, c'est-à-dire à celles attendues advenant l'absence de relation entre les deux variables dans la population. Dans le cas où les fréquences observées diffèrent de celles du tableau théorique, nous pouvons conclure à relation entre les variables. Le Phi et le V de Cramer sont les mesures d'association qui ont été utilisées pour nos analyses, le premier pour les variables dichotomiques et le second pour celles ayant plus de deux modalités.

Par convention, les chercheurs en sciences sociales fixent généralement le seuil de signification statistique à 5 %. Toutefois, une telle règle décisionnelle ne tient pas compte de la puissance statistique, soit de la capacité du modèle à détecter une relation significative. Les échantillons de petites tailles ont souvent une faible puissance statistique, ce qui amène le chercheur à accepter l'hypothèse nulle par erreur (Cohen, 1992). Afin de palier cette limite, la présente étude emploie donc un seuil de 10 %.

Dans un deuxième temps, un script a été conçu pour détailler les contextes dans lesquels surviennent les collisions mortelles impliquant un jeune. Cette méthode schématise le processus menant à la collision mortelle. De plus, la reconstitution, étape par étape, des actions posées par le conducteur entre le moment où celui-ci choisit de prendre son véhicule et celui où la collision mortelle survient, permet également de tenir compte des tierces parties. En effet, il est possible d'analyser les rôles, les états et les interactions des tierces parties présentes sur les lieux lors de chacune des phases menant à la collision mortelle.

Dans un troisième temps, les éléments du script ont été pris en considération afin de proposer différentes mesures de PS. Pour ce faire, la matrice des 25 techniques de Cornish et Clarke (2003) a été employée.

Chapitre 3

Les Résultats

Dans ce chapitre, les résultats des analyses sont présentés en deux temps. D'abord, les analyses qui offrent des descriptions et permettent les comparaisons des collisions mortelles recensées pour les trois groupes à l'étude sont exposées. Ensuite, le script de la collision mortelle chez les jeunes est présenté.

3.1 Portrait comparatif : composantes des étapes du script selon les groupes d'âge

Le tableau III compare les modalités des variables des différentes étapes menant à la collision mortelle selon le groupe d'âge des conducteurs impliqués. On peut y constater certaines différences significatives selon l'âge lors de toutes les scènes du script. Premièrement, le contexte initial diffère selon le groupe d'âge, plus particulièrement quant au type d'utilisateur et à la saison. En effet, bien que les hommes soient plus nombreux et ce, tous groupes confondus, les conducteurs âgés de 30-59 ans sont plus souvent piétons, au volant d'un camion ou au volant d'une moto que ceux des autres groupes. Par ailleurs, les jeunes conducteurs, tout comme les 30-59 ans, sont plus fréquemment impliqués dans une collision mortelle lors de la période estivale, alors que pour les conducteurs plus âgés, la fréquence des collisions est plus élevée à l'automne. De plus, ces derniers conducteurs ne sont que rarement impliqués dans une collision mortelle pendant la période hivernale (3,7%), alors que pour les 16-29 ans il s'agit de 23,4% des collisions et de 16% pour le groupe d'âge médian.

Deuxièmement, lors de la phase de la « préparation », le motif du déplacement diffère selon le groupe. En effet, pour les 16-29 ans, il s'agit davantage de loisirs (15,6% pour les sorties et 14,3% se rendre chez un ami) que les autres groupes. De plus, la présence d'amis sur les lieux est plus importante pour cette catégorie d'âge (28,6%) alors que les enfants accompagnent davantage les conducteurs de 30-59 ans.

Troisièmement, lors de l'étape de « l'entrée », le lieu dans lequel prend place l'action diffère pour les jeunes conducteurs. Similairement au motif du déplacement, ceux-ci se trouvent davantage

dans des lieux de loisirs, soit les restaurants et les bars, ainsi que dans des résidences privées. La présence d'une tierce partie, particulièrement les amis, est également plus élevée chez les jeunes conducteurs (45,5%). Par ailleurs, les amis sont davantage intoxiqués par l'alcool et/ou la drogue et sont soit incitateurs soit passifs face au comportement adopté par le conducteur. Faisant suite à l'intoxication des pairs, notons la grande différence quant au changement dans l'état du conducteur par rapport à la phase précédente qui est davantage marquée au sein du groupe des 16-29 ans. L'absorption de psychotropes, notamment, passe de 14,5% à 27,3% chez ces conducteurs alors que la variation s'avère être plus faible pour les autres groupes.

Quatrièmement, 26,3% (47/179) de tous les conducteurs poursuivent le processus vers l'étape de la « pré-condition », alors que les autres passent directement de l'étape de l'entrée à celle de l'initialisation et collision. Parmi les conducteurs qui poursuivent leur route, 23 appartiennent aux 16-29 ans, 17 aux 30-59 ans et 7 aux 60 ans et plus. Ces 47 conducteurs, toutes catégories confondues, visitent un deuxième lieu. Bien que la différence ne se révèle pas significative (peut être en raison du petit nombre d'événements formant l'échantillon), les amis demeurent la partie accompagnant le plus fréquemment les jeunes conducteurs. En effet, ils sont présents dans 73,9% des 23 cas chez les 16-29 ans contre 47,1% chez les 30-59 ans et 42,9% chez les 60 ans et plus. Une fois de plus, le rôle incitatif et le comportement passif de cette tierce partie sont les caractéristiques les plus marquées, peu importe l'âge du conducteur.

Cinquièmement, 11,7% (21/179) des conducteurs poursuivent le processus vers la scène de la « pré-condition instrumentale » et fréquentent un troisième lieu avant la collision. De ces 21 événements, la majorité (11) implique un conducteur âgé de 16 à 29 ans. Suivant la logique des étapes précédentes, la majorité d'entre eux se retrouve dans des lieux destinés aux loisirs, soit dans les restaurants, les bars ou une résidence privée. La totalité des conducteurs âgés de 60 ans ou plus, pour leur part, se retrouvent dans un restaurant ou un bar lorsqu'ils fréquentent un troisième lieu. Cette relation n'apparaît toutefois pas comme étant significative en raison du nombre très limité de

conducteurs de cette catégorie. La présence des amis demeure une variable d'intérêt, vu les pourcentages importants, soit 63,6% des 11 événements recensés chez les 16-29 ans, 37,5% des huit cas chez les 30-59 ans et 50% des deux événements associés aux 60 ans et plus. De plus, il en demeure que cette tierce partie endosse un rôle incitateur ou reste passive face aux comportements du conducteur et est, dans une grande proportion, intoxiquée par l'alcool ou la drogue. Une fois de plus, cette propension à avoir les facultés affaiblies chez les amis des jeunes conducteurs ne s'avère pas significative, sans doute dû au nombre limité d'événements de l'échantillon. Il n'en demeure pas moins que, dans plus de la moitié des cas, contrairement aux deux autres groupes, les plus jeunes sont accompagnés d'au moins une tierce partie.

Sixièmement, lors de la phase « d'initiation » et de « collision », certaines caractéristiques ressortent comme étant significativement associées à un groupe d'âge particulier. D'abord, les collisions mortelles pendant la nuit surviennent principalement lorsqu'un jeune conducteur est impliqué, alors que les conducteurs les plus âgés (60 ans et plus) ont tendance à être impliqués dans une collision mortelle qui survient en journée. Ensuite, la destination finale est également une caractéristique qui diffère d'un groupe à l'autre. En effet, les jeunes conducteurs se dirigent fréquemment vers leur domicile (76,5%) alors que les 30-59 ans et les 60 ans et plus se dirigent davantage vers une autre destination. La présence d'amis en tant que passagers lors de la collision est également une variable fortement associée aux jeunes conducteurs. En effet, des 23 collisions impliquant un ami comme passager, 17 se retrouvent chez les 16-29 ans. À l'instar des scènes antérieures, les amis ont les facultés affaiblies et demeurent passifs face aux comportements téméraires de leur conducteur. Une autre tierce partie étant fortement associée à l'une des catégories est celle des enfants. En effet, seuls les 30-59 ans les comptent comme passagers lors de la collision. En ce qui a trait aux comportements pouvant être à l'origine de la collision, les jeunes conducteurs, tout comme les plus âgés, se voient attribuer la responsabilité de la collision significativement plus souvent et dans la même proportion, soit 51,9%. En effet, il appert que dans seulement 23,4% des cas pour le

premier groupe et dans 29,6% pour le deuxième, le conducteur n'adopte aucun comportement à risque. Les jeunes, pour leur part, font plus souvent preuve de vitesse excessive ou adoptent une conduite inadaptée et utilisent un téléphone cellulaire au volant plus fréquemment. De leur côté, les conducteurs plus âgés sont davantage pris d'un malaise lors de la collision. En termes de conduite avec les facultés affaiblies (CFA), bien que les différences ne soient pas significatives, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit du comportement téméraire prédominant chez les plus jeunes.

Finalement, conséquemment aux comportements adoptés, les conducteurs de 16-29 ans et de 60 ans et plus subissent davantage de blessures mortelles que les conducteurs de 30-59 ans.

Tableau III. Script de la collision mortelle sur le territoire de la Sûreté du Québec selon l'âge des conducteurs

Étapes	Variabes	Modalités	16-29 ans (N=77)	30-59 ans (N=75)	60 ans + (N=27)	Phi
1. CONTEXTE INITIAL (N=179)	Sexe	Homme	80,50%	70,70%	63,00%	0,16
		Femme	19,50%	29,30%	37,00%	
	Usager	Piéton	1,30%	4,00%	0%	0,33 ^t
		Cycliste	2,60%	1,30%	0%	
		Automobiliste	89,60%	66,70%	88,90%	
		Camionneur	2,60%	16,00%	3,70%	
		Motocycliste	3,90%	6,70%	3,70%	
		VTT	0%	4,00%	3,70%	
	Saison	Hiver	23,40%	16,00%	3,70%	0,19 ^t
		Printemps	18,20%	25,30%	18,50%	
		Été	33,80%	34,70%	25,90%	
		Automne	24,70%	24,00%	51,90%	
	Jour	Semaine	48,10%	48%	70,40%	0,16
		Fin de semaine	51,90%	52%	29,60%	
	Période de la journée	Nuit	9,20%	9,60%	3,80%	0,14
Jour		61,80%	65,80%	88,50%		
Soirée		28,90%	24,70%	7,70%		
Lieu de départ	Travail/école	18,60%	16,90%	3,80%	0,24	
	Résidence personnelle	42,90%	52,30%	65,40%		
	Résidence autre	17,10%	18,50%	15,40%		
	Restaurant	8,60%	1,50%	0%		
	Autre	12,90%	10,80%	15,40%		

2. PRÉPARATION (N=179)	Motif du déplacement	Maison	24,70%	24,00%	18,50%	0,28 ^t
		Amis	14,30%	2,70%	14,80%	
		Sorties/loisirs	15,60%	9,30%	11,10%	
		Aller travailler	13,00%	18,70%	3,70%	
		Rendez-vous médical	2,60%	4,00%	11,10%	
		Commission	6,50%	8,00%	18,50%	
		Chauffeur	6,50%	1,30%	3,70%	
		Sans but précis	3,90%	13,30%	3,70%	
		Camionneur	2,60%	4,00%	0%	
	État du conducteur	Psychotropes	15,60%	9,30%	14,80%	0,09
		Fatigue	10,40%	6,70%	0%	0,14
		Maladie et autre	0%	6,70%	14,80%	0,24**
	Présence de tierces parties	Parents/membre de la famille	20,80%	17,30%	18,50%	0,04
		Amis	28,60%	9,30%	14,80%	0,23**
Conjoint		14,70%	22,90%	30,80%	0,14	
Connaissances/collègues ou étrangers		6,50%	4,00%	0,00%	0,10	
Enfants		0,00%	10,70%	0,00%	0,26**	
Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0	37,30%	50,00%	46,20%	0,20	
	1	53,30%	35,70%	42,30%		
	2	9,30%	11,40%	11,50%		
	3	0,00%	2,90%	0,00%		
3. ENTRÉE (N=179)	Lieu lors de l'entrée	Travail/école	16,90%	24,60%	0%	0,20*
		Résidence	50,70%	46,20%	61,50%	
		Resto/bar	11,30%	9,20%	0%	
		Autre	21,10%	20,00%	38,50%	

Le conducteur a changé de lieu	Oui	47,20%	41,20%	38,50%	0,07
Tierce parties, états et rôles	Parents/membre de la famille (N=33)	19,50%	17,30%	18,50%	0,03
	• Neutre	93,30%	92,30%	80,00%	0,16
	• Incitateur	6,70%	15,40%	0%	0,19
	• Gardien	6,70%	0%	20,00%	0,28
	• Alcool/drogue/fatigue	13,30%	7,70%	0%	0,16
	Amis (N=57)	45,50%	20%	25,90%	0,26**
	• Neutre	54,30%	66,70%	71,40%	0,14
	• Incitateur	25,70%	20,00%	14,30%	0,10
	• Gardien	17,10%	13,30%	14,30%	0,05
	• Alcool/drogue	47,10%	26,70%	14,30%	0,26
	Conjoint (N=27)	9,10%	17,30%	25,90%	0,23^t
	• Neutre	85,70%	76,90%	100%	0,27
	• Incitateur	14,30%	15,40%	0%	0,21
	• Gardien	0%	0%	0%	---
	• Alcool	14,30%	15,40%	0%	0,35
	• Maladie	0%	15,40%	7,70%	0,35
	Connaissances/collègues ou étrangers (N=17)	13,00%	9,30%	0,00%	0,17
	• Neutre	70,00%	85,70%	0%	0,18
	• Incitateur	30,00%	14,30%	0%	0,15
	• Gardien	0%	0%	0%	---
	Enfants	2,90%	6,70%	0,00%	0,11

Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0	29,90%	48,00%	40,70%	0,15
	1	53,20%	33,30%	48,10%	
	2	15,60%	16,00%	11,10%	
	3	1,30%	2,70%	0,00%	
État du conducteur	Psychotropes	27,30%	14,70%	18,50%	0,15
	Fatigue	13%	6,70%	0,00%	0,17 ^t
	Maladie	1,30%	6,70%	14,80%	0,20*
Changement dans l'état depuis la préparation	Oui	21,10%	5,60%	7,70%	0,22*
Changements p/r à l'entrée	Oui	29,90%	22,70%	25,90%	0,08
État du conducteur	Psychotropes	60,90%	29,40%	42,90%	0,29
	Fatigue	8,70%	11,80%	0,00%	0,14
	Maladie	0%	0%	14,30%	0,35 ^t
Lieu où prend place l'action	Travail/école	4,30%	0%	0%	0,24
	Résidence	26,10%	35,30%	57,10%	
	Resto/bar	43,50%	23,50%	14,30%	
	Autre	26,10%	41,20%	28,60%	
Changement dans le lieu	Oui	100%	100%	100%	-----
Présence d'une tierce partie	Parents/membre de la famille (N=11)	17,40%	35,30%	14,3%	0,12
	• Neutre	25,00%	16,70%	0%	0,18
	• Incitateur	0%	0%	0%	---
	• Gardien	75,00%	83,30%	100%	0,29
	• Facultés affaiblies	75,00%	100%	100%	0,42
	Amis (N=28)	73,90%	47,10%	42,90%	0,29
	• Incitateur	29,40%	12,50%	33,30%	0,37
	• Gardien	23,50%	0%	0%	0,19
	• Facultés affaiblies	58,80%	37,50%	33,30%	0,22

	Conjoint (N=4)		4,30%	17,60%	0%	0,28
	• Neutre		0%	100,00%	0%	0,29
	• Incitateur		100,00%	0%	0%	0,29
	• Facultés affaiblies		100,00%	33,30%	0%	0,86
	Connaissances/collègues ou étrangers		8,70%	5,90%	0%	0,12
	• Neutre		0%	100%	X	1,00**
	• Incitateur		100%	0%	X	
	Enfants		0%	5,90%	0%	-----
	Nombre de parties présentes sur les lieux avec le conducteur	0	21,70%	47,10%	42,90%	0,19
		1	69,60%	47,10%	57,10%	
		2	8,70%	5,90%	0,00%	
<u>5.PRÉ-CONDITION INSTRUMENTALE (N=21)</u>	Info additionnelle	Oui	14,30%	10,70%	7,70%	0,07
	Lieu ou prend place l'action	Travail/école	9,10%	12,50%	0%	0,44
		Résidence	45,50%	25,00%	0%	
		Resto/bar	27,30%	12,50%	100%	
		Autre	18,20%	50,00%	0%	
	Changement dans le lieu	Oui	100%	87,50%	100%	0,29
	Présence d'une tierce partie	Parent/famille (N=3)	18,20%	12,50%	0%	0,15
		Amis (N=10)	63,60%	37,50%	50%	0,36
		• Neutre	57,10%	66,70%	0%	0,36
		• Incitateur	42,90%	33,30%	0%	0,25
		• Gardien	0%	0%	100%	1,00**
		• Facultés affaiblies	57,10%	33,30%	100%	0,36

		Conjoint (N=2)	18,20%	0%	0%	0,28
		• Neutre	50%	0%	0%	---
		• Facultés affaiblies	100%	0%	0%	---
		Collègues/ connaissances/étrangers (N=3)	18,20%	12,50%	0%	0,15
		• Incitateur	50%	0%	0%	---
		• Facultés affaiblies	100%	100%	0%	---
6. INITIATION ET ACTUALISATION (N=179)	Période	Nuit	29,90%	17,30%	3,70%	0,17*
		Jour	41,60%	52,00%	66,70%	
		Soirée	28,60%	30,70%	29,60%	
	Lieu	Rural	63,60%	69,30%	70,40%	0,06
		Urbain	36,40%	30,70%	29,60%	
	Type de route	30-60 km/h	15,60%	20,00%	22,20%	2,64
		70-90 km/h	51,90%	50,70%	48,10%	
		100 km/h	31,20%	25,30%	29,60%	
		Zone de construction	1,30%	4,00%	0%	
	Environnement	Connu	88,30%	85,30%	85,20%	0,04
		Inconnu	11,70%	14,70%	14,80%	
	Destination finale	École/travail	11,80%	16,40%	0%	0,24**
		Résidence	76,50%	54,10%	54,20%	
		Resto/bar	0%	3,30%	4,20%	
		Autre	11,80%	26,20%	41,70%	
Présence de tierces parties	Amis (N=23)	22,10%	6,70%	3,70%	0,24**	
	• Neutre	70,60%	80,00%	100%		
	• Gardien	5,70%	20,00%	0%		
	• Facultés affaiblies	31,30%	20,00%	0%		
	• Ne portait pas la ceinture	6,70%	20,00%	0%		

	Parents/famille (N=13)		3,90%	6,70%	7,4	0,07	
	• Incitateur		33,30%	0%	0%	0,17	
	Collègues/connaissances (N=3)		1,30%	2,70%	0%	0,07	
	Enfants (N=6)		0%	8,00%	0%	0,22*	
	Conjoint (N=19)		6,50%	13,30%	14,80%	0,10	
	• Gardien		0%	0%	25%	0,37	
	• Facultés affaiblies		0%	8,30%	0%	0,28	
	• maladie		0%	25%	0%	0,28	
<u>7.COLLISION</u> (N=179)	Nombre de parties	0	50,60%	66,70%	66,70%	0,15	
		1	48,10%	29,30%	33,30%		
		2	1,30%	4,00%	0%		
	État du véhicule	Mauvais état	6,50%	1,40%	3,80%	0,12	
	État de la chaussée	Mauvais état	3,90%	2,70%	0%	0,08	
	État de la surface	Mouillé/neige/glace	37,00%	31,00%	20,00%	0,12	
	Comportements/états pouvant être à l'origine de la collision	Psychotropes		29,90%	16,00%	22,20%	0,15
		Fatigue		27,30%	14,70%	18,50%	0,15
		Maladie/malaise		0%	4,00%	29,60%	0,42**
		Vitesse/course		28,60%	10,70%	11,10%	0,23**
Code de la Route			13,00%	10,70%	18,50%	0,08	
Cell/texto			6,50%	0%	0%	0,20*	
Distraction			11,70%	6,70%	14,80%	0,10	
Changement soudain			11,70%	10,70%	11,10%	0,02	
Conduite inadaptée			9,10%	1,30%	0%	0,20*	
Autre		7,80%	5,30%	11,10%	0,08		

Nombre de comportements à risque	0	23,40%	54,70%	29,60%	0,31**
	1	33,80%	22,70%	22,20%	0,13
	2	19,50%	18,70%	33,30%	0,13
	3 et +	23,30%	3,90%	14,90%	0,30**
Responsabilité	Oui	51,90%	32,00%	51,90%	0,19*
	Un seul véhicule impliqué	18,20%	13,30%	22,20%	
Blessures du conducteur	Aucune	7,80%	22,70%	14,80%	0,17*
	Blessures non-mortelles	23,40%	29,30%	14,80%	
	Blessures mortelles	68,80%	14,80%	70,40%	
Blessures des amis	Aucune blessure	23,50%	0%	100%	0,38
	Blessures non-mortelles	23,50%	60,00%	0%	
	Blessures mortelles	52,90%	40,00%	0%	
Blessures des parents ou membres de la famille	Aucune blessure	33,30%	20,00%	50,00%	0,40
	Blessures non-mortelles	33,30%	40,00%	50,00%	
	Blessures mortelles	33,30%	40,00%	0%	
Blessures du conjoint	Aucune blessure	0%	20,00%	50,00%	0,57
	Blessures non-mortelles	0%	0%	0%	
	Blessures mortelles	0%	20,00%	50,00%	

*p ≤ 0,01; **p ≤ 0,05; t ≤ 0,1

3.2 Le script de la collision mortelle chez les jeunes de 16 à 29 ans

Les résultats du tableau III démontrent que les scènes des jeunes se distinguent à plusieurs égards de celles des autres catégories d'âge. Le script (figure 1) a été adapté en fonction des résultats obtenus au tableau III. L'emploi d'une figure permet de mettre en valeur le côté dynamique du script. Certaines collisions impliquent la succession de plusieurs scènes alors que d'autres impliquent une seule scène. Dans ce dernier cas, la collision mortelle survient tout de suite après l'entrée, ce qui est parfois considéré comme la pré-condition instrumentale. Les collisions pourraient être un « track » en soi, c'est-à-dire que des scripts spécifiques pourraient être développés en fonction du nombre de scènes qui précèdent la collision. Dans la présente étude, deux « tracks » ont été distingués, soit 1) le processus court et 2) le long processus. Il est à noter que le processus long comprend davantage d'éléments rattachés aux situations et actions liées aux loisirs et activités festives. Le premier fait référence aux collisions pour lesquelles le conducteur n'a fréquenté aucun lieu entre le moment de départ et celui de la collision. Ainsi, le script passe directement de la scène de l'entrée à celle de l'initiation et de l'actualisation instrumentale. Le deuxième « track », lui, réfère aux collisions pour lesquelles le conducteur a fréquenté au moins un lieu entre le départ et le moment de la collision. Ainsi, selon le nombre de lieux fréquentés, le script varie en nombre de scènes. La figure 1 présente le script de la collision mortelle chez les jeunes de 16 à 29 ans selon le nombre de lieux fréquentés avant l'avènement de la collision. La progression de chacun des événements y est présentée, et ce, peu importe le moment où survient la collision. En effet, lors de chacune des scènes, les caractéristiques reliées aux deux alternatives, soit la poursuite du processus par la visite d'un autre endroit ou l'avènement de la collision, sont présentées. Cinq événements, comportant trop peu d'informations, ont été retirés de l'échantillon pour la conception de ce script. Ce sont donc 72 événements qui ont été considérés au total.

Premièrement, lors de la phase de « l'entrée », 34/72 (47,2%) des jeunes conducteurs changent de lieu une première fois. Dans 58,8% des cas, l'action débute en journée, dans 32,4% et 8,8% des elle

début respectivement en soirée et la nuit. De ces 34 conducteurs, 61,8% sont accompagnés par des amis et 14,7% par un parent. 57,1% de ces amis sont sous l'emprise de psychotropes, 33,3% jouent un rôle incitateur vis-à-vis le conducteur et 42,9% sont neutres face au comportement de ce-dernier. Pour leur part, les parents s'avèrent plutôt passifs, étant neutres dans la totalité des cas. En ce qui concerne le lieu visité, 44,1% fréquentent une résidence privée et 17,6% optent pour un restaurant ou un bar. 13 conducteurs (38,2%) sont intoxiqués et 11,8% sont fatigués. Somme toute, 35,3% voient un changement de leur état par rapport à l'étape de la « préparation ».

En contrepartie, 38/72 (52,8%) des jeunes conducteurs ne changent pas de lieu avant la collision mortelle. Le processus débute en journée pour 65,8% de ces 38 événements, en soirée dans 26,3% des cas et pendant la nuit pour 7,9% des collisions. En ce qui concerne la présence de tierces parties, 34,2% des conducteurs sont accompagnés par un ami et 26,3% par un parent. 30,8% de ces amis sont sous l'influence de psychotropes, 15,4% jouent un rôle incitateur et 76,9% sont passifs face aux comportements du conducteur. Quant aux parents, ils sont neutres dans neuf des dix événements auxquels ils prennent part et sont intoxiqués dans deux de ces dix événements. En ce qui a trait au lieu de départ du conducteur, il s'agit, dans plus de la moitié des cas (56,8%), d'une résidence privée alors que le conducteur quitte son lieu de travail dans 24,3% des cas. Le jeune conducteur, lui, est sous l'emprise de psychotropes 21,1% du temps et fatigué dans 13,2% des cas. Ces états représentent un changement par rapport à la phase de la « préparation » dans 10,5% des événements.

Par ailleurs, pour ces 38 conducteurs, « l'entrée », qui prend place au même endroit que la phase de la « préparation », peut également être considérée comme la « pré-condition instrumentale » puisqu'elle précède tout juste la collision. Ainsi, pour ces jeunes conducteurs, le processus se poursuit directement vers la scène d' « initiation et collision ». Le portrait de la collision chez ces conducteurs n'ayant pas changé de lieu se dresse comme suit : dans 70,6% des cas le conducteur se dirige vers sa résidence personnelle, la collision se produit en journée dans 55,3% des événements, en soirée dans

26,3% des cas et survient dans un milieu rural 76,3% du temps. De ces 38 jeunes conducteurs, 18,4% sont accompagnés par des amis en tant que passagers, ceux-ci étant intoxiqués dans 28,6% des cas et jouant un rôle neutre dans 71,4% des sept événements dans lesquels ils sont présents. Par ailleurs, suite à la collision, 14,3% subissent des blessures non-mortelles alors que 42,9% subissent des blessures mortelles. En ce qui a trait aux conducteurs, 18,4% prennent le volant avec les facultés affaiblies, 23,7% font preuve de vitesse excessive, 26,3% sont fatigués et 15% sont distraits lors de la collision. Ils sont responsables dans 63,2% des collisions impliquant deux véhicules ou plus et 5,3% n'impliquent que leur véhicule. Suite à ces collisions, 26,3% des jeunes conducteurs subissent des blessures non-mortelles alors que 65,8% subissent des blessures mortelles.

Deuxièmement, des 34 conducteurs ayant changé de lieu lors de la phase de l' « entrée », 23 (67,6%) changent une deuxième fois d'endroit et se dirigent vers la scène de la « pré-condition ». Plusieurs de ces conducteurs sont accompagnés d'une tierce partie. En effet, dans 73,9% des cas des amis sont présents sur les lieux et dans 17,4% un parent accompagne le conducteur. Des 17 événements où des amis sont présents, 58,8% de ceux-ci ont les facultés affaiblies, 21,7% jouent un rôle incitateur et 34,8% sont neutres face aux actions du jeune conducteur. En ce qui concerne le rôle des parents présents, notons que la totalité d'entre eux s'avère être passive devant le comportement du jeune conducteur. Ce dernier poursuit d'ailleurs sa consommation de psychotropes puisque 60,9% sont alors intoxiqués.

En contre partie, suite à un premier changement de lieu lors de l'étape de « l'entrée », 11/34 (32,4%) se dirigeront vers la collision mortelle. Lors de ces 11 collisions, 27,3% sont accompagnés d'amis, qui eux, sont sous l'emprise de psychotropes dans 33,3% des cas et jouent un rôle neutre, face à la conduite du jeune conducteur dans 66,7% des collisions les impliquant. Sur le plan de la gravité des blessures subies par ces passagers suite à la collision, la prévalence est la même pour les blessures mortelles et non-mortelles ainsi que pour l'absence de blessures quelconque. La majorité de ces collisions surviennent en soirée (61,5%) alors que celles survenant la nuit le sont dans une petite

proportion de 7,7%. La résidence personnelle demeure la destination finale présentant la plus grande prévalence (76,9%) alors que le lieu de travail/école représente 7,7% des destinations finales pour ces 11 collisions. En ce qui a trait à l'état et aux comportements du jeune conducteur, celui-ci a les capacités affaiblies lors de la collision dans 30,8% des cas, est fatigué dans 23,1% des collisions et fait preuve de vitesse excessive dans 46,2% des cas alors qu'il contrevient à un autre article du Code de la sécurité routière (CSR) dans 23,1% des cas. Ces 11 conducteurs sont responsables dans 53,8% des collisions impliquant au moins deux véhicules et dans 30,8% des cas où ils sont à bord du seul véhicule impliqué. Les conducteurs subissent des blessures mortelles dans une proportion de 61,5% et non-mortelles dans 23% des cas.

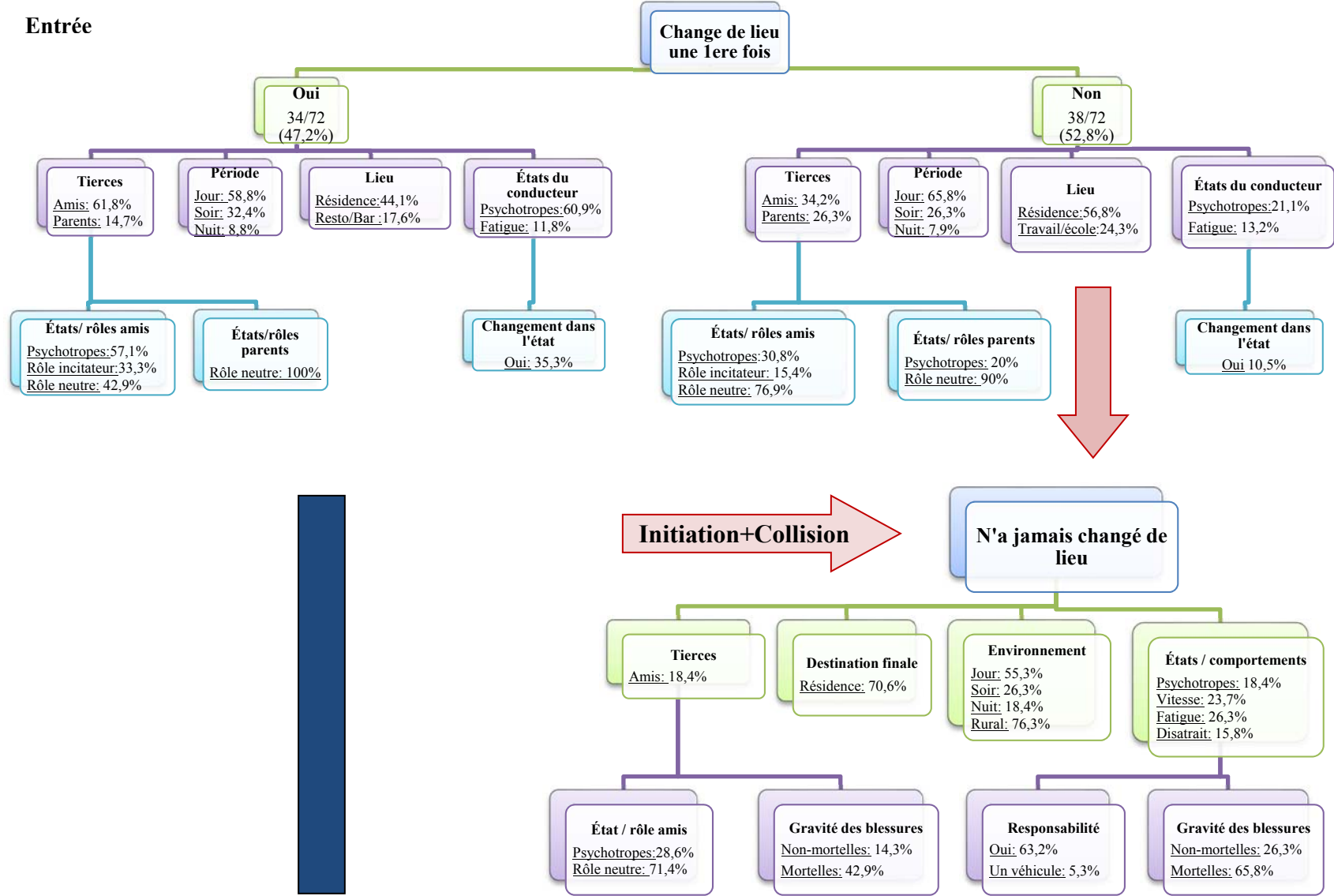
Troisièmement, de ces 23 conducteurs ayant préalablement changé deux fois de lieu lors des étapes précédentes, 11 vont poursuivre le processus vers la phase de la « pré-condition instrumentale » et fréquenter un troisième endroit. Des amis sont présents sur les lieux avec 63,4% de ces 11 conducteurs. Ils ont les facultés affaiblies dans 57,1% des cas et jouent un rôle incitateur dans 42,9% des événements. L'action prend place dans une résidence privée dans 45,5% des cas et dans un restaurant ou un bar dans 27,3% des événements. Le conducteur, pour sa part, consomme des psychotropes dans plus de la moitié de ces 11 événements (54,5%), soit un changement de son état par rapport à la phase de la « pré-condition » dans 36,4% des cas.

Toutefois, à l'instar des autres scènes, certains conducteurs cessent leur progression après deux changements de lieu et se dirigent directement vers l'étape de l' « initiation et collision ». Ici, il s'agit de 52,2% (12/23) des conducteurs ayant préalablement changé deux fois d'endroits. La collision survient en soirée dans 18,2% alors que 63,6% surviennent la nuit et 54,5% se produisent dans un milieu rural. La destination finale est la résidence privée dans 63,6% de ces 12 événements. Lors de la collision, 25% des conducteurs ont des amis comme passagers. Ceux-ci sont sous l'emprise de psychotropes dans 33,3% des collisions, jouent un rôle neutre dans la totalité des événements et subissent des blessures mortelles 2/3 fois. Le conducteur, pour sa part, a les capacités affaiblies dans

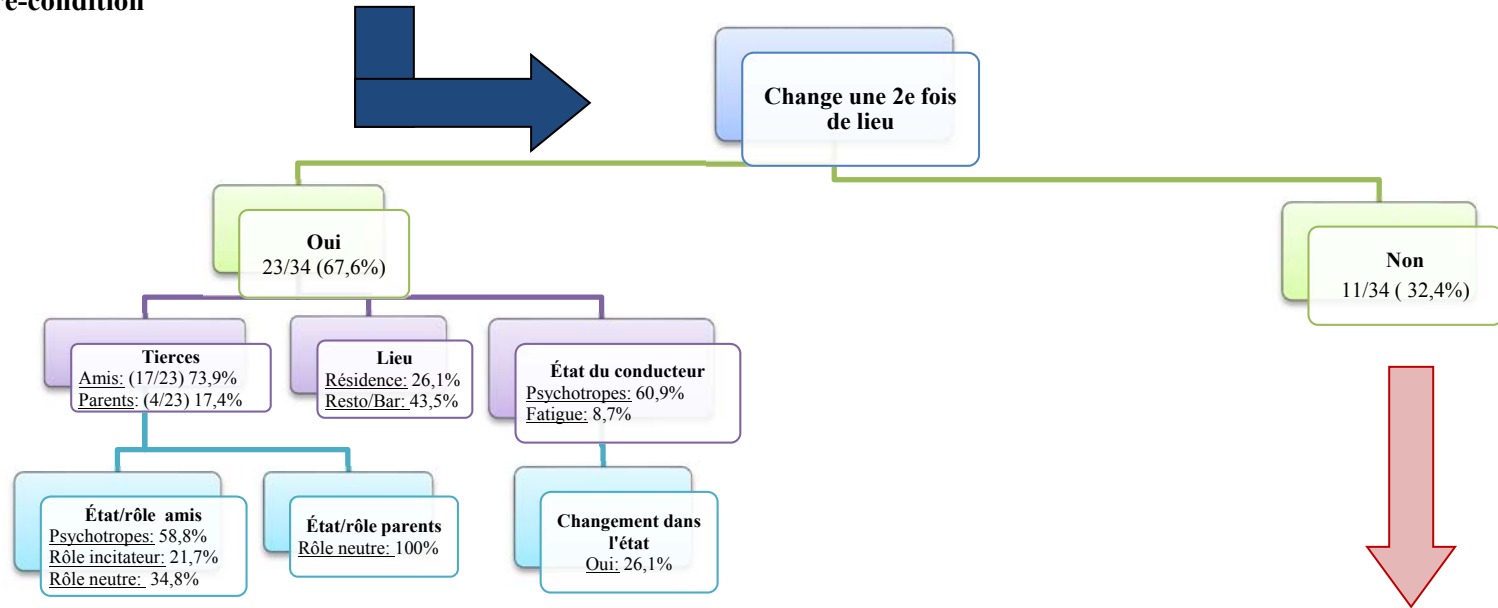
63,6% des cas, est fatigué dans 27,3%, fait preuve de vitesse excessive dans 36,4% et adopte une conduite inadaptée dans 27,3% des collisions. Les jeunes conducteurs de ce « track » sont à l'origine de la collision dans 45,5% de celles impliquant au moins deux véhicules, alors que 27,3% des collisions n'impliquait qu'un seul véhicule. Des suites de la collision, 90,9% des jeunes conducteurs décèdent.

Finalement, les conducteurs ayant changé trois fois ou plus de lieu, se dirigent invariablement vers l'étape de l'« initiation et collision ». Ces collisions se produisent la nuit dans 45,5% des cas alors que 36,4% se produisent en journée et 40% en milieu rural. La destination finale est la résidence privée dans 100% des cas. Sur le plan des tierces parties, 36,4% des conducteurs ont des amis en tant que passagers. Ces derniers sont intoxiqués par des psychotropes dans 25% des événements dans lesquels ils sont présents et endossent toujours un rôle neutre. Dans 75% des cas, ils subissent des blessures mortelles. Pour sa part, le jeune conducteur conduit avec les facultés affaiblies dans 45,5% des collisions, est fatigué dans 36,4%, fait preuve de vitesse excessive dans 27,3% et utilise un cellulaire au volant dans 18,2% des événements. La responsabilité lui est imputable dans plus de la moitié des collisions et dans 63,4% des cas le conducteur subi des blessures mortelles.

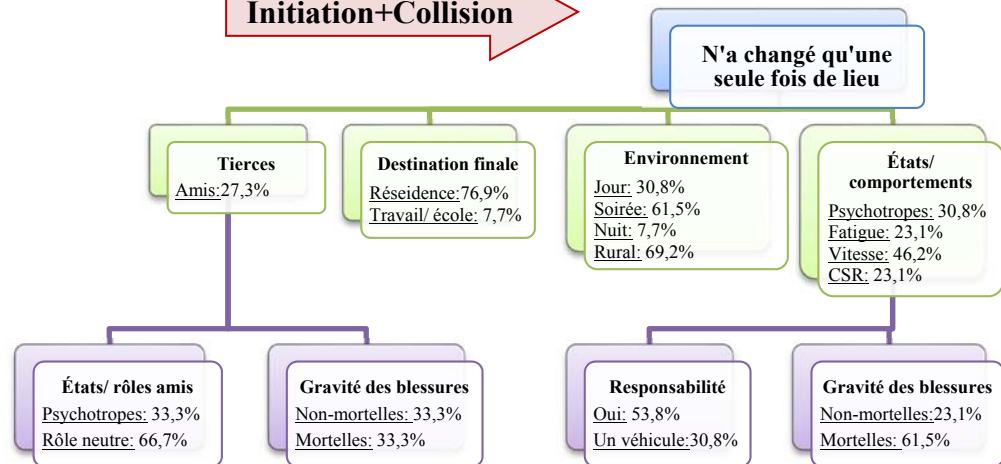
Figure 1. Le script de la collision mortelle chez les jeunes conducteurs selon le nombre de lieu fréquenté



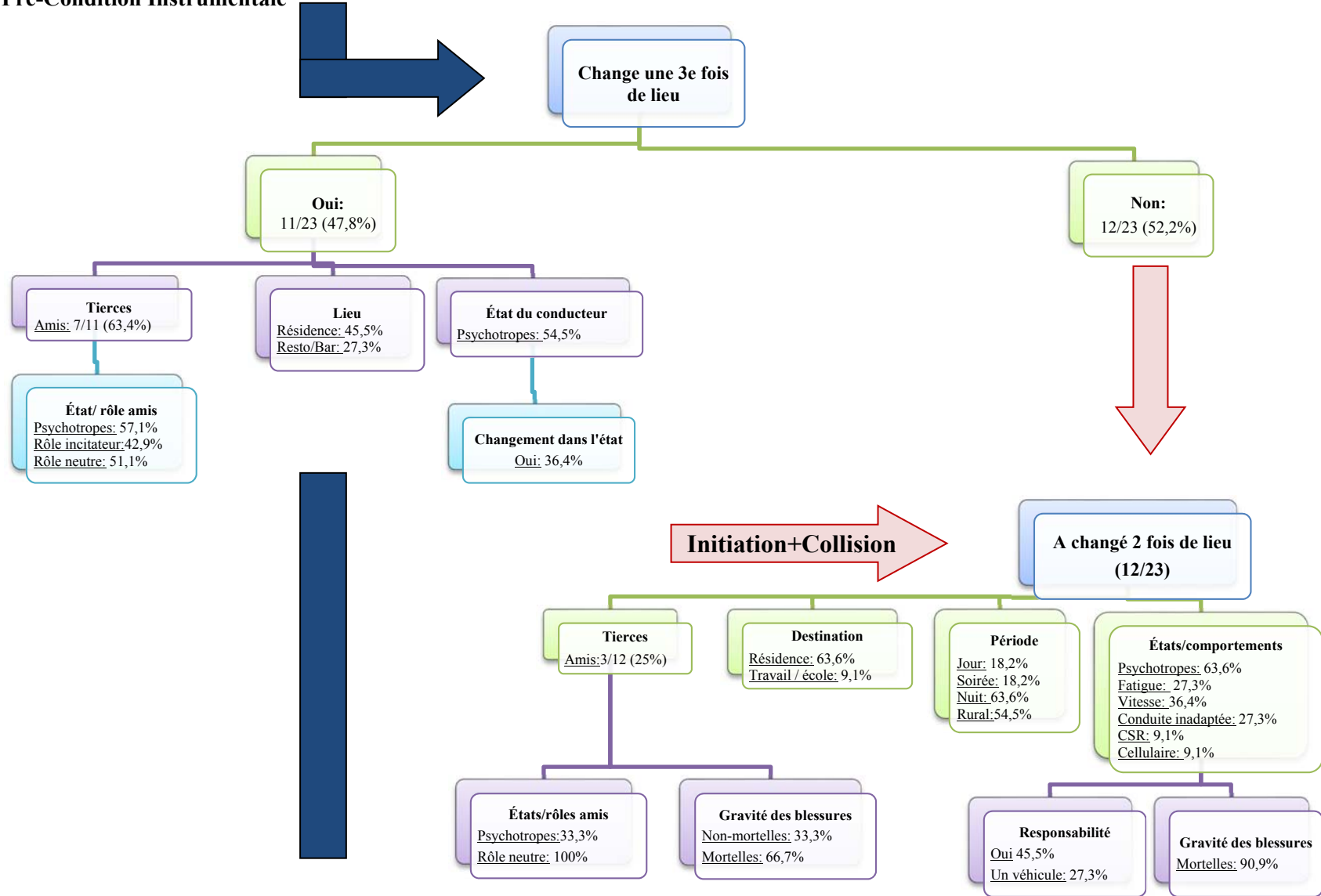
Pré-condition



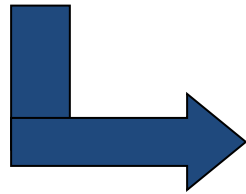
Initiation+Collision



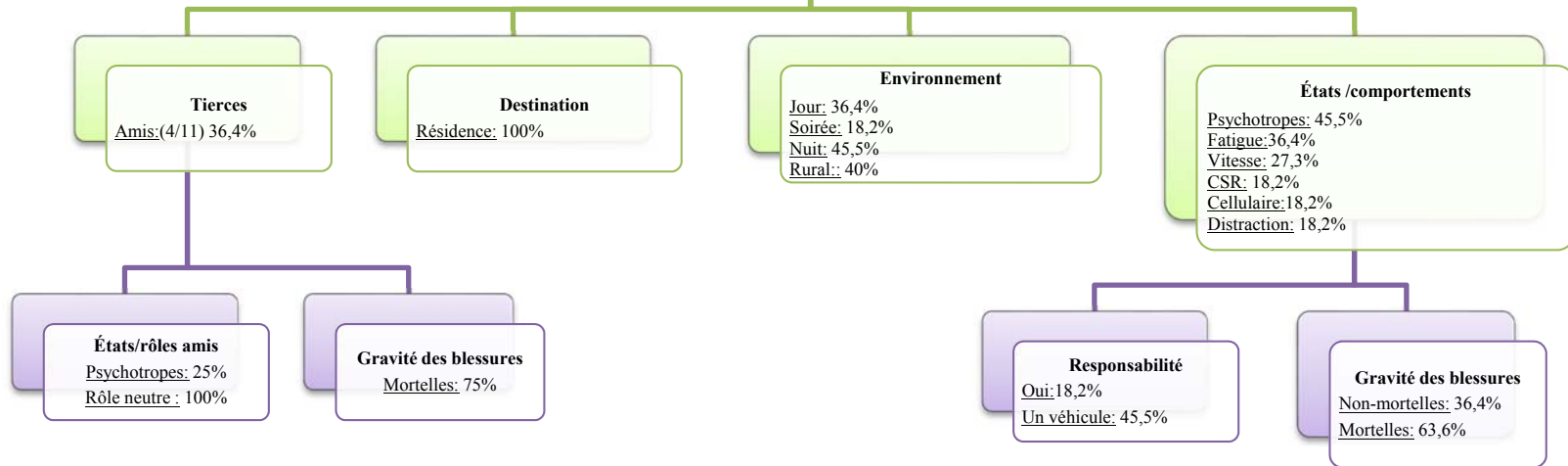
Pré-Condition Instrumentale



Initiation + Collision



A changé 3 fois ou plus de lieu (11/23)



Le tableau IV présente des résultats complémentaires à la figure 1 afin de mieux distinguer les caractéristiques des scènes des conducteurs qui ont changé de lieux de celles des conducteurs ayant fréquenté un seul lieu.

D'abord, ceux ayant visité au moins un lieu avant la collision ont des amis comme passagers dans 26,5% des collisions. Ces amis sont intoxiqués par des psychotropes dans le tiers des cas et jouent un rôle neutre dans 77,8% des événements dans lesquels ils sont présents. De plus, ils subissent des blessures mortelles dans 66,7% des cas contre 22,2% de blessures non mortelles. Dans 81,8% des collisions impliquant un jeune conducteur ayant changé au minimum une fois de lieu, la destination finale est la résidence personnelle. 55,9% de ces collisions surviennent en milieu rural et 38,2% la nuit. En ce qui concerne le conducteur, il est fautif dans 41,2% des collisions impliquant au moins deux véhicules alors que dans 35,3% des cas il est le seul conducteur impliqué, ainsi la responsabilité lui est automatiquement imputable. C'est donc dire que dans 76,5% des collisions, le conducteur est à l'origine de la collision mortelle. Par ailleurs, il est sous l'emprise de psychotropes dans 47,1% des cas, fait preuve de vitesse excessive dans 38,2% des collisions, est fatigué dans 29,4% et contrevient à un autre article du CSR dans 17,6% des cas. Suite à la collision, il subi des blessures mortelles dans une proportion de 73,5%.

Finalement, en ce qui concerne les 38 conducteurs n'ayant pas fréquenté d'autres endroits et s'étant dirigés directement vers la collision mortelle, tel qu'il a été mentionné précédemment, les amis sont présents dans 18,4% des collisions. De plus, grand nombre d'entre elles se produisent en milieu rural (76,3%) et la vitesse excessive et la fatigue sont les deux principaux facteurs pouvant être à l'origine de la collision. Soulignons également, pour terminer, le très petit pourcentage, en comparaison avec le premier groupe, de collision n'impliquant qu'un seul véhicule, soit 5,3%.

Tableau IV. Caractéristiques des scènes « Initiation et Collision » chez les jeunes ayant changé de lieu au moins une fois VS ceux n'ayant pas fréquenté d'autres endroits avant la collision

Variables	Modalités	Distribution (en %)	
		N'a fréquenté aucun lieu	A fréquenté un minimum d'un lieu
Environnement	• Soirée	26,3	35,3
	• Nuit	18,4	38,2
	• Rural	76,3	55,9
Destination finale	• Résidence	70,6	81,8
États ou comportements pouvant être à l'origine de la collision	• Psychotropes	18,4	47,1
	• Excès de vitesse	23,7	38,2
	• Fatigue	26,3	29,4
Responsable de la collision	• Oui	63,2	41,2
	• Un seul véhicule impliqué	5,3	35,3
Gravité des blessures subies par le conducteur	• Blessures non-mortelles	26,3	17,6
	• Blessures mortelles	65,8	73,5
Amis en tant que passagers	• Oui	18,4	25,5
Caractéristiques des amis à bord	• Rôle neutre	71,4	77,8
	• Facultés affaiblies	28,6	33,3
	• Blessures non-mortelles	14,3	22,2
	• Blessures mortelles	42,9	42,9

Chapitre 4

Interprétation des résultats

Malgré l'implantation de programmes de prévention ciblant spécifiquement les jeunes conducteurs, la surreprésentation de ces-derniers dans les statistiques de collisions routières persiste. Cette problématique est un enjeu de taille au cœur des préoccupations de la Direction de la sécurité routière et récréotouristique (DSRR) de la Sûreté du Québec (SQ). C'est donc suite à une demande de la SQ que ce projet a vu le jour. Il est articulé autour d'objectifs visant à améliorer les connaissances en ce qui concerne les contextes entourant les collisions mortelles impliquant de jeunes conducteurs. Pour y parvenir, quatre objectifs spécifiques ont été établis, soit :

- identifier les éléments centraux de chacune des étapes menant à la collision mortelle, et ce, pour les 24 heures qui précèdent la collision;
- comparer les éléments des collisions mortelles impliquant des jeunes conducteurs à ceux impliquant des conducteurs d'autres groupes d'âge;
- établir les scripts des collisions mortelles impliquant au moins un jeune conducteur et;
- proposer des mesures de prévention.

Afin d'atteindre ces objectifs, un échantillon a été créé à partir de différentes données recueillies à la SQ. Une fois la base de données constituée, diverses analyses ont été effectuées. D'abord, des analyses ont été faites à partir de tableaux de contingence. Cette démarche a permis d'effectuer des comparaisons entre les trois groupes d'âge à l'étude en ce qui a trait aux caractéristiques associées à chacune des scènes du script de la collision mortelle. Ensuite, un script de la collision mortelle a été conçu pour les jeunes conducteurs. Une telle démarche a permis de schématiser le processus menant à la collision mortelle et d'analyser l'ensemble des contextes entre le moment où le conducteur choisit d'utiliser son véhicule et celui où la collision survient. Cette schématisation permet également de vérifier si le processus varie en fonction de certaines variables ou, au contraire, s'il demeure le même pour l'ensemble des jeunes conducteurs. Ces résultats seront mis à profit lors de l'interprétation des résultats afin de proposer des pistes de prévention et d'atteindre le quatrième objectif.

4.1 La collision mortelle chez les jeunes conducteurs : principaux constats

La perspective des scripts a permis, dans un premier temps, d'effectuer des comparaisons inter groupes pour chacune des scènes du script de la collision mortelle. Dans un deuxième temps, elle a permis de dresser un portrait spécifique de la collision mortelle impliquant un jeune conducteur. Ces reconstitutions, étape par étape, permettent d'enrichir les connaissances quant aux contextes entourant les collisions mortelles chez les jeunes. Les pages qui suivent présentent les spécificités de chacune des scènes.

Contexte initial

D'abord en ce qui concerne la phase du « contexte initial », les jeunes hommes représentent la catégorie de personnes ayant la plus grande propension à être impliquée dans une collision mortelle (tableau III). Ce constat pointe dans la même direction que les études antérieures portant sur la déviance routière. Les auteurs convergent vers une même conclusion, soit que le fait d'être un jeune garçon soit positivement corrélé à l'adoption de comportements à risque (Evans et Wasielewski, 1983; Hartos et al., 2000; Job, 1990).

Préparation

Lors de la scène de la « préparation », il appert que les jeunes conducteurs utilisent principalement leur voiture à des fins de loisirs et d'activités festives. Pour les autres groupes d'âge, il s'agit plutôt de responsabilités quotidiennes, tel le travail et les commissions. La présence des amis, tout comme la consommation de psychotropes, peuvent également être interprétées en continuité avec la période festive chez les jeunes conducteurs. Bien qu'il ait été antérieurement admis que la consommation d'alcool et la présence de pairs puissent être des agents incitateurs à la prise de risque (Williams, 2003), la perspective des scripts permet d'établir que cette incitation se fait valoir dès l'instant où le conducteur projette de prendre son véhicule.

Entrée et pré-condition

Lors des troisième et quatrième scènes, soit celle de « l'entrée » et de la « pré-condition » la présence de tierces parties gagne en proportion. Les rôles endossés par ceux-ci et catégorisés selon Cohen et Felson (1979) sont, dans tous les cas, davantage neutres, voire passifs. Force est de constater que, tous groupes d'âge confondus, les amis, en plus d'être la tierce partie la plus présente, sont ceux qui adoptent un rôle d'incitateur le plus fréquemment. Par ailleurs, en suivant la logique des propositions complémentaires apportées par Ekblom et Tilley (2000) à la théorie des activités routinières (Cohen et Felson, 1979), il est possible d'établir un parallèle entre l'absorption de psychotropes et la conjonction d'opportunités. En effet, par le seul fait d'être intoxiqués, ces tiers répondent à deux des éléments devant être réunis pour la commission d'un délit, soit l'absence d'une personne apte à intervenir afin de prévenir l'acte délictueux et la présence de personnes qui promeuvent l'adoption d'un comportement proscrit, par exemple encourager la consommation d'alcool qui mènera à la CFA. Il est intéressant de noter que la proportion d'amis présents varie positivement avec le changement de lieu. Effectivement, les conducteurs qui changent de lieu lors des troisième et quatrième phases se voient plus souvent accompagnés par des pairs que les autres. Chez les jeunes conducteurs, un tel constat est cohérent avec l'idée selon laquelle les activités festives sont le motif prédominant d'utilisation d'un véhicule (Blais et Ouimet, 2003). Ainsi, un jeune conducteur qui fréquente plusieurs lieux est davantage entouré par des pairs qui incitent à la consommation de psychotropes.

Pré-condition instrumentale

En considérant que la fréquence de conduite soit étroitement liée à la notion d'opportunités et que sans opportunité, même un délinquant motivé aura peine à concrétiser ses intentions (Gottfredson et Hirshi, 1990), le passage par la phase de la « pré-condition instrumentale » par la fréquentation d'un troisième lieu devrait être prépondérante chez les jeunes conducteurs. Ce fut précisément ce qui a été observé par la comparaison inter groupes du script de la collision mortelle. Effectivement, bien qu'une minorité de conducteurs fréquente un troisième lieu avant la collision, plus de la moitié d'entre eux

appartient à la catégorie des 16-29 ans. Chez ces conducteurs, la présence d'amis demeure supérieure aux autres groupes et ces tiers continuent d'endosser un rôle incitateur dans l'avancement du processus.

Initiation et actualisation

La scène de « l'initiation et actualisation », qui survient tantôt juste après « l'entrée », tantôt après la « pré-condition » ou la « pré-condition instrumentale » revêt des caractéristiques spécifiques en fonction du moment où elle survient. Dans un premier temps, tel qu'il a été antérieurement admis, les collisions mortelles qui surviennent en milieu rural surpassent celles advenant en milieu urbain. Une tentative d'explication réside dans le fait que les conducteurs parcourant les routes des milieux ruraux sont appelés à franchir de plus grandes distances (Weiss et al. 2001), ce qui est étroitement lié à la notion d'exposition au risque. De plus, le transport en commun est moins disponible en milieu rural, offrant moins d'alternatives aux jeunes. D'autres auteurs ont également émis différentes hypothèses à savoir que le schéma de consommation d'alcool différerait d'un milieu à l'autre et que l'état des routes, voire des véhicules, seraient moins sécuritaires en milieu rural (Muelleman et Muller 1996). Or, ces dernières hypothèses n'ont pas été confirmées par la conception du script de la collision mortelle, du moins en ce qui concerne les jeunes conducteurs. Au contraire, en comparant le script de la collision mortelle impliquant un jeune conducteur en milieu rural à celui du milieu urbain, le processus menant à l'événement fatidique s'avère être similaire.⁶ Ce qui apparaît être un élément distinctif est le nombre de lieux fréquentés avant la collision. Effectivement, plus le nombre d'endroits préalablement visités est élevé, plus les collisions en milieu urbain augmentent.

Ensuite, en se référant à la phase du « contexte initial », il est aisé de constater que, chez les jeunes, la majorité des événements débute en journée, alors que plus de la moitié des collisions survient en soirée ou pendant la nuit. Il en va autrement pour les autres groupes d'âges. En effet, pour la majorité d'entre eux la totalité du processus se déroule en journée.

⁶ Des scripts ont été conçus pour les deux types de milieux lors des analyses et ces scripts étaient similaires.

Collision

La scène de la « collision », qui constitue la finalité du processus, révèle quelques modalités qui diffèrent d'un schéma à l'autre. D'abord, certains comportements à risque apparaissent comme étant significativement associés à un groupe d'âge. Ainsi, les conducteurs de 60 ans et plus sont davantage pris par un malaise que les autres groupes, alors que les plus jeunes, eux, se démarquent sur le plan de la conduite inadaptée, de l'utilisation du cellulaire au volant et de l'excès de vitesse. Ces derniers sont également ceux qui adoptent le plus de comportements téméraires simultanément, ce qui demeure cohérent avec les notions de recherche de sensations fortes et de prises de risque (Pedersen et McCarthy, 2008 ; Rimmo et Hakamies-Blomqvist, 2002).

Pour leur part, les 30-59 ans ne sont associés à aucun comportement précis et sont ceux qui présentent le moins de comportements à risque. Une explication possible quant à ce dernier constat est qu'ils soient les seuls à compter des enfants en tant que passagers lors de la collision. La présence des ces derniers à bord du véhicule pourrait donc modérer le comportement du conducteur (Laberge-Nadeau, Maag, Bellavance, Lapierre, Desjardins, Messier et Saïdi, 2003).

Ensuite, sur le plan des blessures, les 16-29 ans ainsi que les 60 ans et plus sont ceux qui subissent le plus fréquemment des blessures mortelles suite à la collision. Ces constats sont conséquents avec les comportements téméraires adoptés et pouvant être à l'origine de la collision ainsi qu'avec la responsabilité de cette-dernière, qui est plus souvent attribuable à ces deux groupes.

Finalement, une bonne différence de pourcentage est également notée en ce qui a trait au nombre de véhicules impliqués. De ce fait, à mesure qu'ils se déplacent, les jeunes ont plus tendance à être les seuls conducteurs impliqués. Cette conclusion est conséquente aux faits que les jeunes se déplaçant trois fois et plus (figure 1) soient davantage impliqués dans une collision nocturne et qu'il y ait moins de véhicules en circulation lors de cette période. Ainsi, les collisions nocturnes impliquent bien souvent un seul véhicule et c'est le comportement téméraire du conducteur qui mène à l'embardée (Blais et Ouimet, 2005).

Synthèse

Les principaux constats présentés préalablement permettent de schématiser le processus en actions dans le script de la collision mortelle (figure 2). En fait, les différentes scènes remplissent les mêmes fonctions dans une grande majorité de collisions mortelles. Premièrement et de façon globale, les jeunes utilisent régulièrement leur véhicule pour participer à des loisirs et activités festives. Lors de ces activités, la consommation de substances psychoactives est de mise. La consommation d'alcool comme de drogues produit un effet désinhibiteur et altère les facultés de conduite, amenant le jeune à adopter des comportements téméraires et performer moins bien derrière le volant. La consommation d'alcool comme de drogue augmente ainsi le risque de collision mortelle (Blais et Maurice, 2010; Brault, Dussault, Bouchard et Lemire, 2004). Enfin, le processus de passage à l'acte – conduite menant à la collision mortelle lors du retour à la maison – s'observe davantage chez les jeunes hommes (Simons-Morton, Lerner et Singer, 2005). Ce constat est étroitement lié au concept de signaux (situation propice au crime) tel que présentée par Wortley (2008). En effet, l'environnement festif dans lequel se retrouve le jeune conducteur serait susceptible de précipiter la conduite à risque.

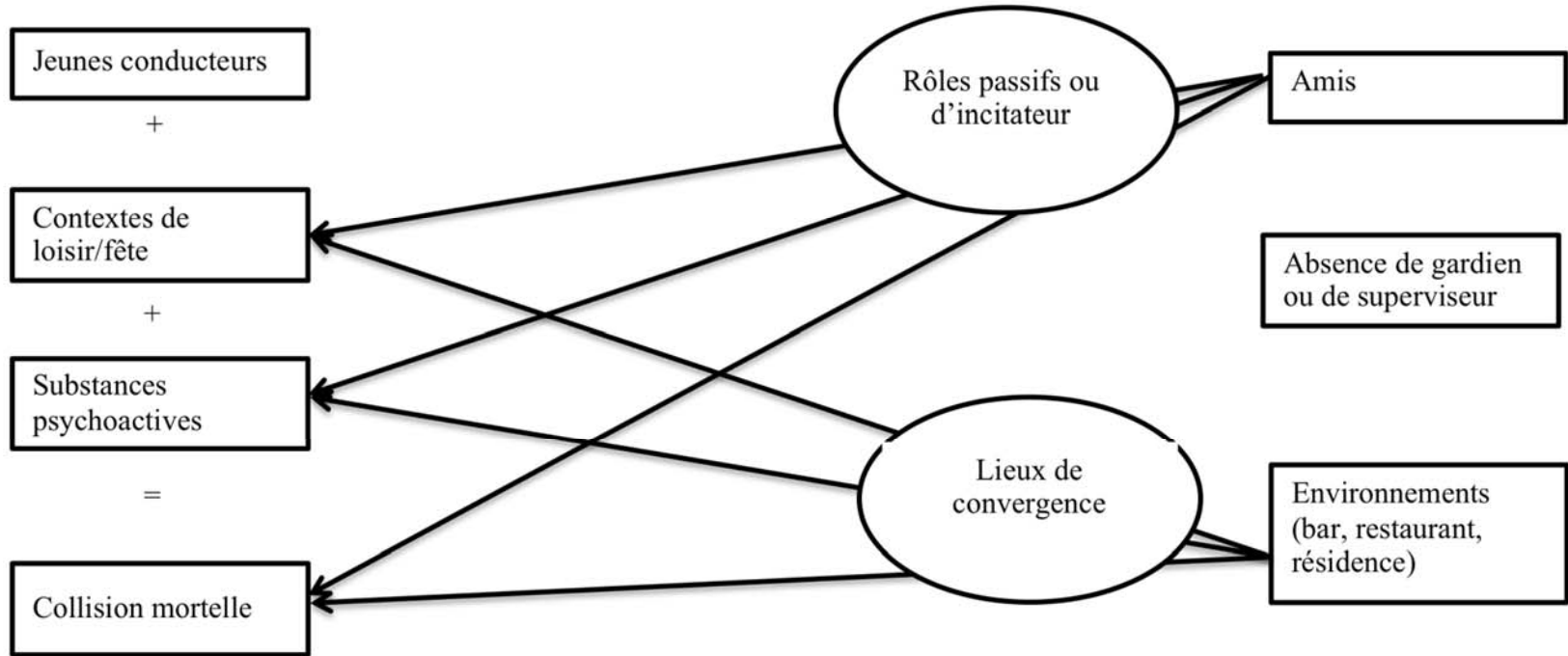
Deuxièmement, les résultats suggèrent que la consommation de psychotropes et l'adoption de comportement routier à risque sont exacerbées par la présence des pairs. Alors que les amis pourraient valoriser les comportements responsables et empêcher la conduite à risque, ceux-ci vont plutôt adopter des positions neutres, voire inciter la consommation et la conduite à risque. L'effet des pairs est ressenti lors de toutes les scènes du script : ils sont présents sur les lieux festifs et de loisirs, ils incitent à la consommation ou demeurent passifs et vont jusqu'à être passagers même lorsque le conducteur n'est pas apte à conduire. Tel qu'observé lors d'autres études (Goodwin, Foss, et O'Brien, 2012; Regan et Mitsopoulos, 2001), l'influence des amis a donc un effet marqué sur les actions du jeune conducteur. Ce second constat rejoint également les propositions de Wortley (2008) en ce sens où le comportement des tierces parties peut exercer une certaine pression, telle que le défend la psychologie sociale. L'encouragement à la consommation et/ou la conduite du véhicule peut certes exercer une influence

sur les choix que fera le conducteur. De plus, cet incitatif peut affecter le jugement moral du conducteur, le déresponsabiliser face à sa conduite ou l'amener à minimiser les règles en vigueur (Bandura, 1977; Wortley, 2008). Troisièmement, la consommation et la conduite à risque surviennent en l'absence de gardien. Que l'action débute dans un restaurant, un bar ou dans une résidence, l'absence de gardien permet aux jeunes de s'adonner à la consommation de psychotropes – souvent jusque dans un état d'intoxication avancé – et de prendre le volant sans que personne ne s'interpose. Ainsi, aucune partie n'intervient afin de contrecarrer l'influence des pairs incitant à consommer et parfois même, à conduire sous l'influence de substances psychoactives. L'absence de gardien (Felson, 1998) est donc l'une des composantes responsables de la collision mortelle.

Quatrièmement, les scènes du script se déroulent dans des lieux de convergence qui permettent aux jeunes de se réunir et de festoyer en toute liberté (Felson, 2003). Ces lieux de convergence possèdent plusieurs caractéristiques communes abordées précédemment. La consommation débute souvent dans un bar/restaurant où des personnes, parfois d'âge mineur, sont servies et dans lesquels les serveurs continuent de vendre des consommations à des personnes déjà fortement intoxiquées qui prennent le volant sans que personne ne les empêche. Ce constat est également lié à la notion d'opportunités telle que le décrit Clarke (2009) dans l'optique où des éléments cruciaux sont rassemblés permettant au conducteur d'adopter une conduite risquée, soit celle de prendre les commandes de son véhicule en ayant les capacités affaiblies par l'alcool.

Somme toute, tous ces constats vont de pair avec les idées de la prévention situationnelle à savoir que certains facteurs découlant d'une situation donnée peuvent engendrer la commission d'actes réprimandables (Wortley, 2001; Clarke, 2009).

Figure 2. Schéma synthèse du processus menant à la collision mortelle pour les contextes festifs



4.2 Les implications pour la prévention

Les constats établis par les analyses précédentes permettent de proposer quelques mesures de prévention qui s'inspirent de la matrice des 25 techniques (Cornish et Clarke, 2003) et qui sont articulées autour des cinq grandes catégories, soit : 1) augmenter l'effort; 2) augmenter le risque; 3) réduire les bénéfices; 4) réduire les provocations et 5) éliminer les excuses. Toutefois, étant donné que ce projet répond à une demande de la SQ et qu'il est issu d'un stage effectué en milieu policier, les propositions, basées sur ce qui se fait à travers le monde, outrepassent le cadre des mesures purement situationnelles. En effet, elles intègrent également des mesures législatives et de renforcement de la loi qui réfèrent à la dimension de l'environnement sociopolitique de la matrice d'Haddon (1970).

Le tableau V présente les mesures de prévention proposées selon les cinq grandes catégories de la matrice des 25 techniques de Cornish et Clarke (2003).

Tableau V. Recommandations selon la matrice des 25 techniques

Augmenter l'effort	Augmenter le risque	Réduire les bénéfices	Réduire les provocations et pressions	Éliminer les excuses
<ul style="list-style-type: none"> • Antidémarrreur éthylométrique obligatoire • Limiteur de vitesse • Éduquer et responsabiliser les parents • Tenir les passagers légalement responsables 	<ul style="list-style-type: none"> • Abaissement du taux d'alcoolémie • Accroître les barrages routiers • Permettre la détection aléatoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Service de raccompagnement • Transport en commun • Carte de taxi prépayée • Valorisation des chauffeurs désignés • Saisie du véhicule en cas d'alcool au volant et de grands excès de vitesse • Responsabiliser les propriétaires d'établissements 	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions des heures de conduite • Restreindre la disponibilité / accessibilité à l'alcool • Formation obligatoire des serveurs • Éliminer les 5 à 7 et promotions • Valoriser les interventions par les « gardiens » • Campagnes de sensibilisation • Interdiction / restrictions d'amis en tant que passagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation dans les écoles et en milieu de travail • L'alcool au volant c'est criminel • La vitesse tue! • Sensibilisation sur la somnolence/ fatigue

Mesures visant à augmenter l'effort

Premièrement, l'implantation systématique d'un anti-démarrreur éthylométrique dans les véhicules moteurs permettrait d'éviter qu'un jeune ivre ne démarre le véhicule. Cette mesure est présentement offerte aux contrevenants de l'alcool au volant et permet de réduire de façon significative le risque de récidive (Elder, Voas, Beirness, Shults, Sleet, Nichols et Compton, 2011; Willis, Lybrand et Bellamy, 2009). Le dispositif est d'ailleurs difficilement contournable car il demande au conducteur de fournir un échantillon d'haleine en suivant une certaine technique et des contrôles aléatoires sont demandés lorsque le véhicule est en mouvement, advenant qu'une personne sobre ait démarré le véhicule à la place du conducteur. Des projets pilotes sont présentement en cours afin d'évaluer la possibilité d'une implantation universelle de la mesure (Blais, Sergerie et Maurice, 2013).

Deuxièmement, en se rapportant à l'idée de recherche de sensations fortes de Pederson et McCarty (2008) ainsi qu'au constat d'excès de vitesse prédominant chez les jeunes conducteurs (tableau III), l'implantation de limiteur de vitesse dans les véhicules moteurs serait à envisager. Sergerie (2005) soulève d'ailleurs que son efficacité a déjà été constatée et rappelle l'intérêt de s'y attarder étant donné que la mesure de prévention demeure toujours en place. De plus, la restriction en ce qui concerne les routes autorisées aux jeunes pour la conduite automobile s'avère être une mesure d'intérêt. En effet, d'interdire l'accès aux autoroutes aux jeunes conducteurs diminuerait les opportunités pour ceux-ci de conduire à haute vitesse. Toutefois, pour le moment, le manque de données portant spécifiquement sur cette restriction, telle qu'elle est implantée en Ontario, ne permet pas d'établir de constats quant à son efficacité (Simpson, 2003).

Troisièmement, l'éducation des parents quant à leur rôle auprès des jeunes conducteurs est une proposition intéressante dans une optique de réduction des opportunités. En effet, les restrictions imposées par les parents réduisent le nombre de situations pouvant favoriser le passage à l'acte et contribuent ainsi à la baisse des conduites routières à risque chez les jeunes (Hartos et al., 2000). Alors qu'au contraire, les jeunes conducteurs dont les parents n'exercent pas de contrôles rigoureux

quant à l'accès au véhicule ainsi qu'aux règles entourant ce privilège déclarent adopter une conduite dangereuse plus fréquemment que les autres (Wilson et al., 2006).

Quatrièmement, tenir les passagers légalement responsables des actions du conducteur rend plus difficile la conduite avec les facultés affaiblies. La loi inciterait donc les passagers à s'interposer davantage entre le conducteur et son véhicule. Au Japon, par exemple, le renforcement de la loi face à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool prévoit des dispositions à l'endroit des passagers du véhicule. Nagata, Setoguchi, Hemenway et Perry (2008) se sont penchés sur les bénéfices pouvant être reliés à l'endurcissement de la loi. Ils ont conclu à une baisse significative des collisions routières et, plus particulièrement, à une baisse de 38% des collisions mortelles causées par la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool.

Mesures visant l'augmentation des risques

Premièrement, imposer un règlement administratif assorti de sanctions pour les taux d'alcoolémie dépassant le 50mg/100ml pour la conduite d'un véhicule serait une option à envisager. Une telle modification du Code criminel est d'ailleurs appuyée par la communauté scientifique, puisque c'est à compter de cette limite, voire moins, que les fonction cérébrales nécessaires à la conduite sont affaiblies (Chamberlain et Salomon, 2002; Blais et Maurice, 2010). Fell et Voas (2006) pointent d'ailleurs qu'une telle mesure est associée à une baisse significative des collisions dues à une conduite avec les facultés affaiblies et qu'elle se révèle être efficace dans plusieurs pays du monde. Mann, Macdonald, Stoduto, Bondy, Jonah et Shaikh (2000) concluent, pour leur part, que cette mesure s'avère plus efficace que le maintien du 80mg/100ml au Canada.

Deuxièmement, considérant les mesures législatives actuellement en place, les contrôles d'alcoolémie, tels que les barrages routiers effectués sous forme d'opérations policières planifiées (Bégin et Sergerie, 2012), auraient avantage à être renforcés. Pour ce faire, Bégin et Sergerie (2012) suggèrent quatre éléments à intégrer, soit : 1) la diffusion de l'opération et de ses objectifs; 2) l'accroissement des barrages routiers à des heures et des endroits précis (la nuit près des restaurants et

bars fréquentés par les jeunes); 3) l'augmentation de la visibilité des opérations via les différents médias et 4) la diffusion de messages de prévention parallèlement aux opérations. Blais et Dupont (2004 et 2005) notent un effet bénéfique des barrages routiers en termes de diminution de la fréquences et sévérité des collisions. Dans leur synthèse systématique, Shults et ses collaborateurs (2001) concluent que les barrages routiers contre l'alcool au volant sont reliés à une diminution de 5% à 23% des collisions mortelles ou avec blessés graves.

Troisièmement, permettre aux policiers de réaliser des barrages routiers contre l'alcool au volant avec des contrôles aléatoires du taux d'alcoolémie s'avère une mesure fort efficace. Une telle mesure permet d'augmenter la perception du risque d'arrestation chez les automobilistes et de résister à la pression des pairs (Homel, 1988). D'après les résultats d'une synthèse systématique, les contrôles aléatoires permettraient de réduire les collisions avec blessures d'environ 30,6 % (Blais et Dupont, 2004 et 2005).

Mesures visant la réduction des bénéfices

Premièrement, la mise en place d'un service de raccompagnement tout au long de l'année est une mesure à considérer. En effet, lors de la période des fêtes, les conducteurs de moins de 30 ans représentent non seulement 30% des utilisateurs, mais également plus de la moitié des bénévoles de *L'Opération Nez Rouge* (Association des restaurateurs du Québec, 2010). Ces statistiques laissent supposer l'intérêt des jeunes conducteurs envers ce type d'alternative. Lavoie et Godin (1995) pointent en ce sens en confirmant une perception positive des jeunes conducteurs face à ce service.

Deuxièmement, créer ou bonifier le système de transport en commun serait certes bénéfique en termes de réduction des opportunités. En effet, Olm, Chauffaut et David (2005) établissent que les déplacements nocturnes sont presque exclusivement faits avec une automobile, surtout chez les jeunes conducteurs. Ils notent également l'importante utilisation du véhicule par ces derniers en milieu rural, faute d'alternatives. Ainsi, d'offrir une alternative, principalement en milieu rural, pourrait s'avérer une mesure efficace en termes d'amélioration des bilans routiers.

Troisièmement, la promotion et l'utilisation de cartes de taxi prépayées seraient à envisager. Au Québec, l'initiative a déjà été mise en place par le biais des coupons de *Cool Taxi*. Cette mesure qui, au départ, visait principalement les jeunes conducteurs, s'étend maintenant au large public. Le principe est d'acheter des coupons en prévision d'une éventuelle soirée trop arrosée. Toutes les compagnies de taxi de la province acceptent ces coupons. Or, les points de vente pourraient tirer avantage à être plus étendus et la promotion de cette alternative, surtout dans les milieux ruraux, pourrait être bénéfique.

Quatrièmement, la notion de chauffeur désigné aurait avantage à être valorisée. Ce concept vise à « réduire la conduite avec les facultés affaiblies par la désignation, au sein d'un groupe, d'une personne qui s'abstient de consommer de l'alcool ou de la drogue et qui est chargée de reconduire les autres personnes. Ainsi, le risque d'accident est réduit, et la sécurité des autres membres du groupe est mieux assurée » (Beirness, 2014 : 9). Foss et Beirness (1996) démontrent d'ailleurs que l'intoxication des passagers est souvent consécutif à celui du conducteur ce qui est également observable dans la figure 1 du présent rapport. Le concept de chauffeur désigné pourrait donc servir à la prévention des collisions par le biais de décisions rationnelles et éclairées. En effet, comme ce concept implique de désigner, antérieurement à la consommation, une personne responsable de raccompagner le groupe, ce choix se fait sans altération de la conscience contrairement au choix de se faire passer d'un conducteur en état d'ébriété.

Cinquièmement, la saisie du véhicule pour alcool au volant et grands excès de vitesse réduirait les bénéfices liés aux conduites à risque. Tel que suggéré précédemment, une présence policière accrue et la médiatisation de la mesure permettraient des retombées préventives plus importantes.

Sixièmement, la responsabilisation des propriétaires d'établissements à débit d'alcool serait une mesure à privilégier. Nagata et ses collaborateurs (2008) abondent d'ailleurs en ce sens dans leurs travaux. En effet, la loi de juin 2002, au Japon, face à la CFA prévoit des sanctions pour les propriétaires n'ayant pas tentés de prévenir cette conduite à risque.

Mesures visant la réduction des provocations

Premièrement, en se basant sur la notion de prise de risque (Rimmo et Hakamies-Blomqvist, 2002), l'imposition de restrictions quant aux heures de conduite s'avère être une proposition intéressante. En se référant à la figure 1, cette mesure serait particulièrement profitable pour les conducteurs fréquentant plusieurs lieux avant la collision. Une telle réglementation a démontré une efficacité proportionnelle aux restrictions, c'est-à-dire que plus les heures sont restrictives, plus la mesure est efficace. Une diminution des collisions impliquant un jeune conducteur allant de 25% à 69% est rapportée en lien avec cette mesure (McKnight et Peck, 2002; Lin et Fearn, 2003).

Deuxièmement, contrôler la disponibilité de l'alcool ainsi que son accès est également une recommandation en termes de prévention la CFA. Plusieurs mesures peuvent s'inscrire dans cette proposition. D'abord, la réduction des établissements détenant un permis de vente d'alcool ou l'assortiment de restrictions quant à sa vente lors d'événements publics pourraient être envisagés (Bégin, 2010). L'interdiction totale de vente ainsi que le monopole de l'État sur la vente au détail ont d'ailleurs déjà démontré leur taux élevé d'efficacité en termes de prévention des problèmes reliés à l'alcool (Babor et al., 2003). Ensuite, l'augmentation de l'âge légal pour l'achat et la consommation d'alcool est également une mesure qui devrait être considérée afin de limiter la disponibilité. À cet effet, il a été démontré qu'en augmentant l'âge minimum légal requis, les prévalences des collisions survenant en période nocturne, tout comme de celles n'impliquant qu'un seul véhicule, sont réduites (Williams, Rich, Zador et Robertson, 1975). De plus, il appert que les collisions mortelles ou avec blessés graves diminuent de 6% à 33% (Shults et al., 2001). Bien que 21 ans soit l'âge minimum légal le plus efficace en termes de réduction des comportements à risque associés à l'alcool, dont la CFA (Wagenaar et Toomey, 2002), les bienfaits sur le plan de la sécurité routière se font valoir dès qu'il passe de 18 à 19 ans (Wickens, Mann, Rehm et al., 2013). L'augmentation du prix de l'alcool est également une mesure qui devrait être envisagée. Une telle réduction économique de l'accessibilité à l'alcool, bien qu'elle s'inscrive dans une approche

populationnelle (Bégin et Sergerie, 2012), viserait principalement les jeunes consommateurs. Finalement, le renforcement de la surveillance et du contrôle face aux détaillants ainsi que l'application des sanctions en cas de ventes prosrites (par exemple vendre de l'alcool aux mineurs ou à l'extérieur des heures admises) pourraient également réduire la disponibilité. En effet, en augmentant la perception, chez les détaillants, du risque d'être attrapé en cas de vente illicite, l'accès aux boissons alcoolisées pourrait être plus restreint (Quesnel, Forcier et Gagnon., 1999).

Troisièmement, la formation obligatoire des serveurs serait également une mesure à considérer. Cette mesure, déjà employée dans certains établissements, a été admise comme étant efficace par l'Organisation mondiale de la santé (2007) dans la réduction des collisions routières reliées à la conduite avec les capacités affaiblies.

Quatrièmement, des mesures visant à interdire la publicité relative à des événements de type « 5 à 7 », « happy hours » ou « beat the clock » pourraient être envisagées (April, Bégin et Morin 2010). En effet, inviter les jeunes à éviter ce genre d'événements où l'on prône la consommation excessive ou les sensibiliser sur les dispositions à privilégier représente des alternatives qui pourraient avoir des effets préventifs (Bégin et Sergerie, 2012). Cusson (2002) souligne également dans ses travaux l'importance de réduire les opportunités de consommation d'alcool et/ou de drogues (facilitateurs) dans la réduction des opportunités criminelles.

Cinquièmement, la valorisation des interventions par les « gardiens » devrait être envisagée. Tel que le mentionne Cusson (2002) dans ses écrits, la gratification de l'intervention active des tierces parties aurait avantage à être exploitée dans une perspective de réduction des opportunités. En effet, l'intervention de gardiens pourrait contrebalancer le rôle incitateur et la pression exercée par les pairs.

Sixièmement, les campagnes de sensibilisation telles que « Les idiots boivent et conduisent » en Australie et « Dites non à la drogue » peuvent apporter leur bénéfices en termes de prévention. Tel que le soulignent Elder, Shults, Sleet, Nichols, Thompson et Rajab (2004), ces mesures,

implantées parallèlement à d'autres méthodes de prévention, comme le renforcement des lois, ont contribué à la réduction des collisions causées par la CFA.

Septièmement, l'imposition de certaines restrictions en termes de passagers pour les jeunes conducteurs est une mesure qui pourrait être bénéfique. En effet, restreindre les conducteurs quant au nombre ou au type de passagers s'avère être une mesure dont l'efficacité est reconnue (Chen, Braver et Li, 2001; McNight et Peck, 2002).

Mesures visant l'élimination des excuses

La diffusion de messages publicitaires représente une mesure à prioriser en termes d'élimination des excuses. Que ce soit par rapport aux boissons alcoolisées, aux opérations policières, à la fatigue au volant ou un rappel des lois en vigueur, le message publicitaire, assorti aux autres mesures d'intervention serait un élément à développer (April et al. 2010). Pour leur part, Wundersitz, Hutchinson et Woolley (2010) soulignent l'importance en ce qui concerne la variation des médias employés ainsi que la fréquence d'exposition au message afin que celui-ci soit diffusé efficacement auprès du public cible.

Finalement, plusieurs mesures qui, somme toute, visent à réduire les opportunités en termes de délinquance routière chez les jeunes conducteurs, sont à envisager. Par l'application de la perspective des scripts (Cornish, 1994), des mesures davantage circonscrites et ciblant les divers acteurs concernés ont pu être proposées. Tel qu'il a été admis, une action concertée des diverses unités de prévention et d'intervention sera des plus bénéfiques (Bégin et Sergerie, 2012).

CONCLUSION

Ce projet de recherche avait pour objectif de concevoir le script de la collision mortelle impliquant un jeune conducteur afin de proposer de nouvelles pistes de prévention. Les analyses réalisées ont permis d'établir que la dynamique du processus menant à la collision chez les jeunes conducteurs (16-29 ans) diffère de celle associée aux autres groupes d'âges (30-59 ans et 60 ans et +). D'abord, les jeunes conducteurs utilisent davantage leur véhicule lors d'activités de loisirs ou de périodes festives. Ensuite, la consommation de psychotropes par le conducteur, est fréquente tout au long du processus. Les conduites à risque, fréquemment adoptées par le jeune conducteur, se font valoir sans qu'aucun gardien n'intervienne. Finalement, les amis sont la tierce partie présente prépondérante chez les jeunes conducteurs et ils jouent généralement un rôle incitateur dans l'adoption de comportements téméraires, tels les excès de vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (CFA).

La conception du script de la collision mortelle a permis de proposer un amalgame de mesures de prévention situationnelles (PS) tout en intégrant des mesures à caractère législatif, entre autres, l'implantation de programmes policiers visant à assurer la détection et l'interception des jeunes conducteurs qui contreviennent aux règlements de la route (voir tableau V). L'utilisation des scripts dans ce projet a permis non seulement de détailler le processus menant à la collision mortelle, mais également de cibler les facteurs pouvant représenter un enjeu et ce, dès le moment où le conducteur projette de prendre les commandes de son véhicule. De plus, la considération des tierces parties ainsi que du rôle endossé par celles-ci a permis d'intégrer de nouvelles mesures ne visant pas principalement ou exclusivement le conducteur. Finalement, l'attention portée aux facteurs situationnels, tels que le propose Wortley (2001), a permis de pointer les éléments pouvant précipiter, voire même induire, l'adoption d'une conduite à risque menant à une collision mortelle et impliquant un jeune conducteur.

Ce projet comporte toutefois ses limites. D'abord, la capacité de généralisation des résultats est limitée. L'échantillon étant composé uniquement de collisions étant survenues au Québec, sur le territoire de la SQ, ne peut être représentatif des autres provinces, puisque les règlements en matière de sécurité routière varient d'une province à l'autre. Ainsi, la présente étude visait avant tout à proposer

un nouveau cadre conceptuel pour capter le processus détaillé qui mène à une collision dans le but d'offrir une vaste gamme de mesures de prévention. Les mesures de prévention ne répondent donc pas nécessairement aux besoins provinces ou pays. Un exercice similaire devrait être entrepris par toute juridiction désireuse d'améliorer ses capacités à prévenir les collisions mortelles chez les jeunes.

De plus, l'étude repose uniquement sur les collisions mortelles. Certaines problématiques propres aux collisions avec blessures ou dommages matériels seulement ne sont probablement pas captées par les présentes analyses. Toutefois, d'autres stratégies de recherche devraient être employées pour élaborer le script de ces catégories de collisions, car les rapports policiers sont uniquement détaillés dans les cas de collisions mortelles.

Afin de pallier ces limites et de détailler davantage le script dans le but d'offrir d'autres mesures que celles soulevées par le présent projet, de nouvelles pistes de recherche pourraient être envisagées. D'abord, effectuer des entretiens avec des jeunes qui étaient soit conducteurs, soit tierces parties lors d'activités festives serait une piste intéressante et aurait pour avantage d'offrir d'autres « tracks » au script de la collision impliquant un jeune conducteur. Les entrevues conduites auprès de conducteurs permettraient d'étudier les facteurs qui influencent la planification des déplacements et qui orientent la décision d'exploiter les alternatives possibles à la conduite automobile (par exemple le transport en commun). Celles menées auprès des tierces parties, elles, permettraient de dresser le script du gardien et d'en connaître les caractéristiques spécifiques, tel que le suggère Leclerc (2014) dans son ouvrage.

Ensuite, la passation de questionnaire serait une piste à exploiter, tant chez les conducteurs que chez les tierces parties. Celui-ci pourrait s'appliquer à tous les conducteurs, ou tierces, qu'ils aient déjà été victimes ou non d'un accident de la route. De ce fait, une comparaison des scripts pourrait être effectuée sur la base du type de collision, ce qui permettrait d'identifier si certains comportements sont exclusivement reliés à un type d'accident. De plus, en incluant une plus grande gamme d'utilisateurs de la route plutôt que de cibler spécifiquement ceux ayant été impliqués dans une collision mortelle, le script de la conduite automobile serait bonifié. Cette méthode permettrait d'évaluer les différentes alternatives

possibles et de cibler les variables influençant la prise de décision, tant chez le conducteur que chez les tierces parties. Ultimement, de nouvelles mesures de prévention pourraient donc être proposées.

RÉFÉRENCES

- Abbott V., Black J. et Smith E. (1985). The representation of scripts in memory. *Journal of Memory and Language*, 24, 179-199.
- Abelson R. (1981). Psychological status of the script concept. *American Psychologist*, 36(7), 715-729.
- April, N., Bégin, C. et Morin, R. (2010). *La consommation d'alcool et la santé publique au Québec*. Québec, Canada : Institut national de santé publique du Québec.
- Association des restaurateurs du Québec. (2010). *Consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi no 71 modifiant de nouveau le code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*. Montréal, Canada.
- Babor, T., Caetano, R., Casswell, S., Edwards, G., Giesbrecht, N., Graham, K., (...) Rossow, I. (2003). *Alcohol: No Ordinary Commodity: Research and Public Policy*. New York: Oxford University Press.
- Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Bégin, C. et Sergerie, D. (2012). *Prévention de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool*. Québec, Canada : Institut national de santé publique du Québec.
- Bergeron, R. (1999). *Le livre noir de l'automobile: Exploration du rapport malsain de l'homme contemporain à l'automobile*. Montréal, Canada.
- Beirness, D. J. (2014). *Caractéristiques des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies*. Ottawa, Canada : Centre canadiens de lutte contre les toxicomanies.
- Bingham, R. Elliot, M.R et Shope J.T. (2007). Social and behavioral characteristics of young adult drink/drivers adjusted for level of alcohol use. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 31(4), 655-664.
- 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 police technique et scientifique*, 57, 69-86.
- Blais, É. et Maurice, P. (2010). *Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile*. Montréal, Canada : Institut national de santé publique du Québec.
- Blais, É. et Ouimet, M. (2005). L'effet des interventions légales sur les accidents mortels et associés à la conduite avec les facultés affaiblies au Québec entre 1980 et 2001. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 47(3) 545-578.

- Blais, É., Sergerie, D., et Maurice, P. (2013). The effect of ignition interlock programs on drinking-and-driving: a systematic review. Dans *les Actes du colloque du 23rd Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*. Montréal: Québec. 26-29 mai.
- Brantingham, P. et Brantingham, P. (2008). Crime Pattern Theory. Dans R. Wortley et L. Mozerolle, (dir), *Environmental Criminology and Crime Analysis* (p.78 – 93). Oxon, NY : Wilan.
- Brault, M., Dussault, C., Bouchard, J. et Lemire, A.-M. (2004). Le rôle de l'alcool et des autres drogues dans les accidents mortels de la route au Québec : Résultats finaux. *Proceedings of the 17th conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*. Glasgow, UK.
- Braver, E. R., Trempe, R. E. (2004). Are older drivers actually at higher risk of involvement in collisions resulting in deaths or non-fatal injuries among their passengers and other road users? *Injury prevention, 10*, 27-32.
- Brenac, T. (2004). Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention. *Espaces et sociétés, 3*(118), 113-132.
- Brochu, S. (1995). Prévention de la toxicomanie : Prévention de la délinquance : Prévention de la déviance. Dans S. Brochu (dir), *Drogues et criminalité*. Montréal, Canada : Presses de l'Université de Montréal.
- Brown, L. H., Khanna, A. et Hunt, R.C. (2000). Rural vs urban motor vehicle crash death rates : 20 years of FARS data. *Prehospital Emergency care, 4*(1), 7-13.
- Chamberlain, E. et Solomon, R. (2002). The Case for a 0.05% Criminal Law Blood-Alcohol Concentration Limit for Driving. *Injury Prevention, 8*, 1-17.
- Chen, L., Baker, S., Braver, E. et Li, G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-17 year old drivers. *Journal of the American Medical Association, 283*, 1578-1617.
- Clarke, R. V. (1980). Situational Crime Prevention : Theory and Practice. *British Journal of Criminology, 20* (2), 136 – 147.
- Clarke, R. V. (1997). *Situational Crime Prevention : successful case studies* (2e édition). New York : Harrow and Heston.
- Clarke, R. V. (2008). Situational Crime Prevention. Dans R. Wortley et L. Mozerolle (dir), *Environmental Criminology and Crime Analysis* (p.178-194). Portland : Willan.
- Clarke, R.V. (2009). Situational Crime Prevention : Theoretical Background and Current Practice. Dans M.D. Krohn, A.J. Lizotte et G.P. Hall (dir), *Handbook on Crime and Deviance* (p. 259-276). Newark, New-Jersey : Springer Science+Business Media.

- Clarke, R.V. et Newman, G. R. (2006). *Outsmarting the Terrorists*. Westport, CT : Praeger Security International.
- Cohen, J. (1992). Quantitative methods in psychology : A power primer. *Psychological Bulletin*, 112(1), 155-159.
- Cohen, L. E. et Felson, M. (1979), Social change and crime rate trends : A routine activity approach, *American Sociological Review*, 44 (4), 588 – 608.
- Cornish, D. B. (1994). The Procedural Analysis of Offending and its Relevance for Situational Prevention. Dans R.V. Clarke (dir), *Crime Prevention Studies* (vol.3, p.151-196). Monsey, New York : Criminal Justice Press.
- Cornish, D. B. et Clarke, R. V. (1986), Situational Prevention, Displacement of Crime and Rational Choice Theory. Dans K. Heal et G. Laycock (dir), *Situational Crime Prevention : From Theory into Practice* (p.1-16). Home Office Research and Planning Unit, London : Her Majesty's Stationery Office.
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (2003). Opportunities, Precipitators and Criminal Decisions: a Reply to Wortley's Critique of Situational Crime Prevention. *Crime Prevention Studies*, (16), 41-96.
- Cusson, M. (1983). *Le contrôle social du crime*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Cusson, M. (2002). *Prévenir la délinquance : Les méthodes efficaces*. Paris, Presses universitaires de France.
- Daignault, P. (2007). *L'implication multidimensionnelle des récepteurs comme indicateur de l'efficacité de l'argument de crainte : le cas des campagnes de sécurité Routière*. Université Laval, Québec.
- Doherty, S., Andrey, J. et MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers : The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30 :45-52.
- Eklom, P. & Tilley, N. (2000), Going Equipped : Criminology, Situational Crime Prevention and the Resourceful Offender, *British Journal of Criminology*, vol. 40 (3), p. 376 – 398.
- Elder, R.W., Shults, R.A., Sleet, D.A., Nichols, J. L., Thompson, R.S. et Rajab, W. (2004). Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes : A systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, 27(1), 57-65.

- Elder, R.W., Voas, R., Beirness, D. Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L. et Compton, R. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes. *American Journal of Preventive Medicine*, 40(3), 362-376.
- Engel, J., Blackwell, R. et Miniard. (1990). *Consumer Behavior*, 6^e ed. Chicago, IL : Dryden Press.
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Bloomfield, IL : National Academy of Sciences.
- Evans, L. et Wasielewskpi, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 121-136.
- Fell, J.C. et Voas, R. B. (2006). The effectiveness of reducing illegal blood alcohol concentration (BAC) limits for driving; Evidence for lowering the limit to .05 BAC. *Journal of safety Research*, 37(3), 233-243.
- Felson, M. (1986). Routine Activities, Social Controls, Rational Decisions, and Criminal Outcomes. Dans: D. Cornish and R.V.G. Clarke (dir.), *The Reasoning Criminal* (119-128). New York, NY: Springer-Verlag.
- Felson, M. (2002). *Crime and Everyday Life* (3^e édition). Thousand Oaks, Sage Publications.
- Foss, R. D. et D. J. Beirness. (1996). Drinking drivers and their passengers: Roadside survey results. *40th Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine* . Vancouver, Canada.
- Fox, W. (1999). *Statistiques sociales*. Les Presses de l'Université Laval.
- Goodwin, A. H., Foss, R.D. et O'Brien, N.P. (2012). *The effect of passengers on teen driver behavior*. Californie : National Technical Information Service.
- Gregersen, N. P. et Nolén, S. (1994). Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs. *Accident Analysis and Prevention*, 26(4). 463-470.
- Gottfredson, M. R. et Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford, CA: Standford University Press.
- Haddon, W. (1980). Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. *Public Health Reports*, 95(5), 411-421.
- Hancock, G. et Laycock, G. (2010). Organised crime and crime scripts : prospects for disruption. Dans K. Bullock, R.V Clarke et N. Tilley (dir), *Situational prevention of organised crimes* (p.172-192). Cullompton, UK : Wilan.

- Hartos, J., Eitel, P., Haynie, D. et Simons-Morton, B. (2000). Can I take the car? *Journal of adolescent Research*, 15(3), 352-367.
- Hesseling, R. B. P. (1994). Displacement: A review of the empirical literature. Dans R.V. Clarke (dir), *Crime Prevention Studies* (vol.3, p.79-92) . Monsey, NY : Criminal Justice Press.
- Homel, R.J. (1988). Random breath testing in Australia : a complex deterrent. *Australian Drug and Alcohol Review*, 7, 231-241.
- Homel, R.J. (1993). Random breath testing in Australia : getting it to work according to specifications. *Addiction*, 88(1), 27-33.
- Job, R. F. S. (1990). The application of learning theory to driving confidence : the effects of age and the impact of random breath testing. *Accident Analysis and Prevention*, 22, 97-107.
- Killias, M. (2001). *Précis de criminologie* (2^e éd). Berne, Suisse : Stämpfli Editions SA.
- Killias, M., Aebi, M., & Kuhn, A. (2012). *Précis de criminologie* (3^e éd.). Berne, Suisse : Stämpfli Editions SA.
- Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Bellavance, F., Lapierre, S. D., Desjardins, D., Messier, S. et Saïdi, A. (2003). Wireless telephones and the risk of road crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 649-660.
- Lacoste, J. et Tremblay, P. (2003). Crime and innovation : A script analysis of patterns in check forgery. Dans M.J. Smith et D.B. Cornish (dir), *Theory for practice in situational crime prevention* (vol.16, p.169-196). Monsey, NY :Criminal Justice Press.
- Lavoie, M. et Godin, G. (1995). L'Utilisation par les jeunes de 18 a 24 ans du service de raccompagnement des conducteurs offert par l'Operation Nez rouge. Dans *Proceedings of the canadian multidisciplinary road safety conference*. Montréal, Québec.
- Leclerc, B., Wortley, R. et Smallbone, S. (2011). Getting into the script of adult child sex offenders and mapping out situational prevention measures. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 48:209-237.
- Leclerc, B. (2014). New developments in script analysis for situational crime prevention: moving beyond offender scripts. Dans B. Leclerc et R. Wortley (dir.), *Cognition and crime: offender decision making and script analyses* (p.221-236). New York NY: Routledge –Crime Prevention Series.
- Leigh, T. W. et Rethans, A. J. (1983). A script theoretic analysis of industrial purchasing behavior. *Journal of Marketing*, 48(4), 22-32.

- Lin, M. L., et Fearn, K. T. (2003). The provisional license: nighttime and passenger restrictions : A literature review. *Journal of Safety Research*, 34(1), 51–61.
- Maguire, M. (1980). Burglary as Opportunity. *Research Bulletin* (10), 6-9. Londres: Home Office Research Unit.
- Mandler, J.M. (1979). Categorical and schematic organization in memory. Dans C. R. Puff (dir.). *Memory organization and structure*. New-York :Academic Press.
- Mayhew, P., Clarke, R. V., Sturman, A. & Hough, J. M. (1976), Crime as Opportunity, *Home Office Research Study*, Paper 34, London : H.M. Stationery Office.
- McKnight A. et Peck R. (2002). Graduated driver licensing: what works? *Injury Prevention*, 8(2), 32–38.
- Milgram, S. (1974). *Obedience to Authority: An Experimental View*. New York: Harper and Row.
- Morselli, C. et Roy, J. (2008). Brokerage Qualifications in Ringing Operations, *Criminology*, 46 (1), 71 – 98.
- Muelleman, R. L. et Mueller, K. (1996). Fatal motor vehicle crashes: variations of crash characteristics within rural regions of different population densities. *Journal of Trauma* , 41, 315–320.
- Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D. et Perry, M. J. (2008). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan, *Injury Prevention*, vol. 14 (1), p. 19 – 23.
- Neisser, U. (1976). *Cognition and reality : Principles and implications of cognitive psychology*. San Franciso, Californie : Freeman.
- Nisbett R. et Ross L. (1980). *Human inference: strategies and shortcomings of social judgment*. Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall.
- Olm, C., Chauffaut, D. et David, É. (2005). *L'éducation au risque routier : rapport d'analyse de la phase quantitative auprès des parents et des jeunes*. Paris, France : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie.
- Orsingher, C. (2006). Le script de service : fondements du concept et applications au marketing des services. *Recherche et application en marketing*, 21(3), 115-128.
- Perdersen, S. L. et McCarthy, D. M. (2008). Person-environment transactions in youth drinking and driving. *Psychology of Addictive Behaviors*, 22(3), 340-348.

- Pérez-Díaz, C. (2000). Comportements des conducteurs et modèles du risque. *Déviance et société*, 24(2), 187-208.
- Poulter, D. et McKenna, F. (2010). Evaluating the effectiveness of a road safety education intervention for pre-drivers : An application of the theory of planned behaviour. *British Journal of Educational Psychology*, 88, 163-181.
- Poyner, B. et Webb, B. (1991). *Crime Free Housing*. Oxford : Butterworth Architect.
- Preusser, D. Ferguson, S. et William, A. (1998). The effect of teenage passengers on fatal crash risk of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 217-222.
- Quesnel, G. T., Forcier, L. et Gagnon, D. (1999). *Évaluation d'un programme pour réduire l'accessibilité à l'alcool chez les jeunes en Montérégie*. Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Montérégie. Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation.
- Regan, M. A. et Mitsopoulos, E. (2001). *Understanding passenger influences on driver behaviour: Implications for road safety and recommendations for countermeasure development*.
- Repetto, T. (1976), Crime Prevention and the Displacement Phenomenon, *Crime and Delinquency*, 22(2), 166 – 177.
- Rimmö, P. A. et Hakamies-Blomqvist, L. (2002). Older drivers' aberrant driving behaviour, impaired activity, and health as reasons for self-imposed driving limitations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(1), 47-62.
- Runyan, C. W. (1998). Using the Haddon matrix: introducing the third dimension. *Injury prevention*, 4(4), 302-307.
- Savonna, E. U. (2010). Infiltration by italian organized crime (Mafia, N'drangheta and Camorra) of the public construction industry. Dans K. Bullok, R.V. Clarke et N. Tilley (dir), *Situational Prevention of Organized Crimes* (p.130-150). Devon : Willan.
- Sergerie, D. (2005). *La vitesse au volant: son impact sur la santé et des mesures pour y remédier*, *Synthèse des connaissances*. Québec, Canada : Institut National de Santé Publique.
- Schank R. et Abelson R. (1977). *Scripts, plans, goals and understanding* . Hillsdale, NJ : Erlbaum.

- Shults, R.A. Elder, R.W. Sleet, D.A. Nichols, J.L. Alao, M.O. Carande-Kulis, V.G., ... Thompson, R.S. (2001). Review of evidence regarding interventions to reduce alcohol- impaired driving. *American Journal of preventive Medecin*, 21 (4), 66-88.
- Simpson, H. M. (2003). The evolution and effectiveness of graduated licensing. *Journal of Safety Research*, 34(1), 25–34.
- Simons-Morton, B., Hartos, J., William, L et Preusser, D. (2006). The effect on teen driving outcomes of the Checkpoints Programs in a state-wide trials. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 907-912
- Simons-Morton, B., Lerner, N.et Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis et Prevention*, 37(6), 973-982.
- Simons-Morton, B. et Ouimet, M. C. (2006). Parent involvement in novice teen driving : a review of the literature. *Injury Prevention*, 12(1), 30-37.
- Smith, M.J. et Cornish, D. B. (2006). *Secure and Tranquil Travel : Preventing Crime and Disorder on Public Transport*. Londres, UK : Jill Dando Institute of Crime Science.
- Sujan M. et Bettman J. (1989). The effects of brand positioning strategies on consumers' brand and category perception: some insight from schema research. *Journal of Marketing Research*, 26(4), 454-467.
- Sûreté du Québec. (2012). *Rapport d'activités 2011-2012*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- Taylor, S.E. et Crocker, J. (1981). Schematic bases of social processing. Dans E.T Higgins, C.P Herman et M.P Zanna (dir), *Social cognition : The Ontario symposium* (p.89-124). Hillsdale, New-Jersey : Lawrence Erlbaum Associates.
- Tseloni, A., Mailley, J., Farrell, G. et Tilley, N. (2010). Exploring the international decline in crime rates. *European journal of Criminology*, 7(5), 375-394.
- Twisk, D. et Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38(2), 245-257.
- Williams, A. F. (2003). Tannage drivers : patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34, 5- 15.
- Williams, A. F. et Ferguson, S. A. (2004). Driver education renaissance? *Injury Prevention*, 10, 4–7.

- Williams, A. F. et Preusser, D. F. (1997). Night driving restrictions for youthful drivers : A literature review and commentary. *Journal of Public Health Policy*, 18(3), 334-345.
- Williams, A. F., Rich, R. F., Zador, P. L., Robertson, L. S. (1975). The legal minimum drinking age and fatal motor vehicle crashes. *Journal of legal Studies*, 4(1), 219-239.
- Willis, C., Lybrand, S. et Bellamy, N. (2009). *Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism*. Australie : Wiley and Sons.
- Wilson, J., Meckle, W., Wiggins, S. et Cooper, P. (2006). Young driver risk in relation to parent's retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37, 325-332.
- Wortley, R. (1996). Guilt, Shame and Situational Crime Prevention. Dans R. Homel (dir.) *The Politics and Practice of Situational Crime Prevention*. *Crime Prevention Studies* (vol.5, p. 115-132) . Monsey, NY: Criminal Justice Press.
- Wortley, R. (2001). A Classification of Techniques for Controlling Situational Precipitators of Crime. *Security Journal*,14, 63-82.
- Wortley, R. (2008). Situational precipitators of crime. Dans R. Wortley et L. Mazerolle (dir), *Environmental Criminology and Crime Analysis* (p.48-69). Oxon, NY : Routledge.
- Wundersitz, L.N., Hutchinson, T. P. et Woolley, J. E. (2010). *Best practice in road safety mass media campaigns : A literature review*. Centre for Automotive Safety Research, Australie.
- Zwerling, C., Peek-Asa, C., Whitten, P. S., Choi, S-W., Sprince, N. L. et Jones, M. P. (2005). Fatal motor vehicle crashes in rural and urban areas : decomposing rates into contributing factors. *Injury prevention*, 11, 24-28.
- Twisk, D. et Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38(2), 245-257.
- Williams, A. F. (2003). Tenance drivers : patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34, 5-15.
- Williams, A. F. et Ferguson, S. A. (2004). Driver education renaissance? *Injury Prevention*, 10, 4-7.
- Williams, A. F. et Preusser, D. F. (1997). Night driving restrictions for youthful drivers : A literature review and commentary. *Journal of Public Health Policy*, 18(3), 334-345.
- Williams, A. F., Rich, R. F., Zador, P. L., Robertson, L. S. (1975). The legal minimum drinking age and fatal motor vehicle crashes. *Journal of legal Studies*, 4(1), 219-239.
- Willis, C., Lybrand, S. et Bellamy, N. (2009). *Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism*. Australie : Wiley and Sons.

- Wilson, J., Meckle, W., Wiggins, S. et Cooper, P. (2006). Young driver risk in relation to parent's retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37, 325-332.
- Wortley, R. (1996). Guilt, Shame and Situational Crime Prevention. Dans R. Homel (ed.) *The Politics and Practice of Situational Crime Prevention. Crime Prevention Studies, Vol.5*. Monsey, NY: Criminal Justice Press.
- Wortley, R. (2001). A Classification of Techniques for Controlling Situational Precipitators of Crime. *Security Journal*,14, 63-82.
- Wortley, R. (2008). Situational precipitators of crime. Dans Wortley, R. et Mazerolle, L. (ed.) *Environmental Criminology and Crime Analysis*. Oxon, NY : Routledge.
- Wundersitz, L.N., Hutchinson, T. P. et Woolley, J. E. (2010). *Best practice in road safety mass media campaigns : A literature review*. Centre for Automotive Safety Research, Australie.
- Zwerling, C., Peek-Asa, C., Whitten, P. S., Choi, S-W., Sprince, N. L. et Jones, M. P. (2005). Fatal motor vehicle crashes in rural and urban areas : decomposing rates into contributing factors. *Injury prevention*, 11, 24-28.

ANNEXE 1

Tableau VI. Matrice des 25 techniques en prévention situationnelle⁷

Augmenter les efforts	Augmenter les risques	Réduire les récompenses	Réduire les provocations	Éliminer les excuses
1. Cible plus difficile	6. Étendre le rôle de gardien	11. Camoufler la cible	16. Réduire la frustration et le stress	21. Établir des règles
2. Contrôler les accès	7. Améliorer la surveillance naturelle	12. Retirer la cible	17. Éviter les disputes	22. Afficher les règles
3. Vérifier à la sortie	8. Réduire l'anonymat	13. Identifier les propriétés	18. Réduire les réponses émotionnelles	23. Atteindre la conscience
4. Dévier les délinquants	9. Utiliser la surveillance sur place	14. Modifier le marché	19. Neutraliser la pression des Pairs	24. Encourager la conformité
5. Contrôle des outils et des armes	10. Renforcer la surveillance formelle	15. Priver des bénéfiques	20. Décourager l'intimidation	25. Contrôle de l'alcool et la drogue

⁷ Référence : Cornish, Derek B. & Clarke, R. V. (2003), Opportunities, Precipitators and Criminal Decisions : A Reply To Wortley's Critique of Situational Crime Prevention, in Smith, M. J. & Cornish, Derek B. (eds), *Theory for Practice in Situational Crime Prevention*, Crime Prevention Studies, vol. 16, Monsey, Criminal Justice Press, p. 90 (traduction libre).