



Université de Montréal

Interprétation des expériences punitives et ses effets sur la délinquance :  
le cas des infractions routières au Québec

Par  
Gabriel Kerdevez

École de criminologie  
Faculté des arts et des sciences

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

Août 2012

© Gabriel Kerdevez, 2012

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :  
Interprétation des expériences punitives et ses effets sur la délinquance :  
le cas des infractions routières au Québec

présenté par :  
Gabriel Kerdevez

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Maurice Cusson  
Président rapporteur

Étienne Blais  
Directeur de recherche

Laurent Carnis  
Membre du jury

## RÉSUMÉ

D'après des études récentes, le lien qui unit les propriétés objectives de la peine (c.-à-d. la sévérité, la certitude et la célérité de la peine) et les propriétés telles que perçues par les délinquants potentiels serait faible, voire inexistant. Par conséquent, les politiques publiques s'appuyant sur le paradigme dissuasif seraient inefficaces pour réduire la criminalité. Toutefois, ces études s'appuient sur un modèle conceptuel limité qui sous-entend que la peine produirait uniquement de la dissuasion. Cette étude vise donc à tester un modèle élargi de prévention générale qui intègre à la fois les notions de dissuasion et de validation normative. D'après ce modèle, l'effet préventif de la peine pourrait s'effectuer à travers les valeurs et les croyances des délinquants potentiels, et ce sans nécessairement modifier leurs perceptions de la peine. Afin de vérifier l'utilité d'un tel modèle, des données ont été colligées à l'aide d'un sondage sur les habitudes de conduite de 448 jeunes conducteurs québécois.

Les résultats indiquent que les mécanismes dissuasifs, tels que la certitude perçue d'arrestation et la sévérité perçue des peines, n'ont pas d'effet significatif sur l'intention délictuelle des automobilistes. Toutefois, les valeurs et les croyances de l'automobiliste jouent un rôle essentiel dans la décision d'adopter un comportement routier respectueux des lois. Les automobilistes percevant les problématiques de sécurité routière (c.-à-d. alcool au volant ou vitesse) comme graves auraient moins d'intentions délinquantes. Ces valeurs et ces croyances seraient modulées à la fois par les expériences d'impunité et par le niveau d'exposition aux différentes activités policières sur les routes. Ces résultats suggèrent que l'application des lois peut produire un effet préventif sans nécessairement que des mécanismes dissuasifs en soient responsables.

**Mots-clefs :** dissuasion, délinquance routière, expériences punitives, impunité  
validation normative

## ABSTRACT

Recent studies indicate that the link between aggregate punishment level (i.e. severity, certainty and celerity of punishment) and perceived punishment level is virtually non-existent. Thus, deterrence-based politics should be avoided because they are ineffective to reduce criminality. However, the deterrence model used in those studies is limited and implies that punishment only produces a deterrent effect. The goal of this study is to test an expanded model of general prevention that integrates the notions of deterrence and normative validation. Based on this model, the preventive effect of punishment could work through the moral beliefs of the potential delinquent, without changing his perceived punishment level. In order to test our model, a survey was conducted among 448 young drivers living in the Province of Quebec, Canada.

Results show that deterrence-based variables, like certainty of arrest and perceived severity of punishment, have little to no effect on the intent of the motorist to commit an infraction. However, other inhibitions, such as one's moral beliefs and perceived seriousness of road safety problems (e.g. drunk driving and speeding), play an essential role in the decision of the motorist to adopt a law-abiding driving behavior. Yet, these moral beliefs are influenced by the experiences of punishment avoidance, and by the level of policing exposure. These results suggest that a variation in the threat of road sanctions could have a preventive effect without necessarily having an effect on the perceived punishment level of the motorist.

**Key words:** deterrence, road delinquency, punitive experiences, punishment avoidance, normative validation

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>I</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>II</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX .....</b>	<b>VI</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>VII</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>VIII</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1. RECENSION DES ÉCRITS .....</b>	<b>6</b>
1.1 LA THÉORIE DE LA DISSUASION.....	6
1.2 PROPRIÉTÉS PERÇUES ET DÉLINQUANCE .....	10
1.2.1 <i>La dissuasion perçue</i> .....	11
1.2.2 <i>Un effet dissuasif qui varie selon l'individu ?</i> .....	13
1.3 PROPRIÉTÉS OBJECTIVES ET CRIMINALITÉ.....	15
1.3.1 <i>L'incarcération</i> .....	15
1.3.2 <i>L'activité policière</i> .....	16
1.3.3 <i>Les programmes répressifs ciblés</i> .....	20
1.4 LE LIEN MANQUANT .....	21
1.4.1 <i>Une première étude</i> .....	22
1.4.2 <i>Les résultats de Kleck et ses collaborateurs</i> .....	23
1.5 CONTEXTE CRIMINEL ET COMMUNICATION PÉNALE .....	25
1.5.1 <i>La dissuasion situationnelle</i> .....	25
1.5.2 <i>Message pénal et dissuasion</i> .....	26
1.6 MÉCANISMES NON DISSUASIFS.....	28
1.6.1 <i>Les conséquences associées à la peine</i> .....	29
1.6.2 <i>La validation normative</i> .....	30

1.7 UN MODÈLE ÉLARGI DE LA THÉORIE DE LA DISSUASION .....	32
<b>2. MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>39</b>
2.1 SOURCE DES DONNÉES .....	39
2.2 OPÉRATIONNALISATION DES VARIABLES .....	39
2.2.1 <i>Variables indépendantes</i> .....	39
2.2.2 <i>Variable dépendante : l'intention délictuelle</i> .....	46
2.2.3 <i>Variables contrôles</i> .....	47
2.3 STRATÉGIE ANALYTIQUE .....	48
<b>3. RÉSULTATS ET ANALYSES .....</b>	<b>50</b>
3.1 RISQUE RELATIF ET EXPÉRIENCES PUNITIVES .....	50
3.2 EXPÉRIENCES PUNITIVES ET MÉCANISMES PÉNAUX.....	53
3.3 MÉCANISMES PÉNAUX ET INTENTION DÉLICTUELLE.....	66
3.4 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS .....	69
<b>4. INTERPRÉTATION .....</b>	<b>70</b>
4.1 RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS .....	70
4.2 VERS UN MODÈLE GÉNÉRAL DE L'EFFICACITÉ DE LA PEINE.....	73
4.2.1 <i>Plus de répression : plus d'exposition et d'évitement</i> .....	73
4.2.2 <i>Rôle des expériences punitives</i> .....	74
4.2.3 <i>Perceptions, valeurs et intention délictuelle</i> .....	76
4.2.4 <i>Impact des tierces variables</i> .....	78
4.3 LIMITES DE L'ÉTUDE.....	80
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>84</b>
IMPLICATIONS POUR LA PRÉVENTION .....	84
PISTES DE RECHERCHE EN MATIÈRE DE DISSUASION .....	86
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>88</b>
<b>ANNEXE I : QUESTIONNAIRE SUR LES HABITUDES DE CONDUITE AUTOMOBILE ET LES PERCEPTIONS.....</b>	<b>IX</b>

**ANNEXE II : MATRICE DE CORRÉLATION ET STATISTIQUES  
DESCRIPTIVES.....XXVI**

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I : RÉSULTATS AUX ANALYSES CORRÉLATIONNELLES.....	51
TABLEAU II : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « RISQUE PERÇU D'ARRESTATION » (N = 417).....	54
TABLEAU III : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « SÉVÉRITÉ PERÇUE DES PEINES » (N = 421).....	56
TABLEAU IV : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « RISQUE PERÇU DE COLLISION » (N = 418).....	58
TABLEAU V : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « VALEURS MORALES – REMORDS » (N = 399).....	60
TABLEAU VI : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « GRAVITÉ PERÇUE DES INFRACTIONS » (N = 421).....	62
TABLEAU VII : RÉGRESSION HIÉRARCHIQUE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « VALEURS SOCIALES – RÉPROBATION » (N = 420).....	65
TABLEAU VIII : RÉGRESSION MULTIPLE APPLIQUÉE À LA VARIABLE « INTENTION DÉLICTUELLE » (N = 391).....	67

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : REPRÉSENTATION SIMPLIFIÉE DE LA THÉORIE DE LA DISSUASION.....	9
FIGURE 2 : RELATION LINÉAIRE ET RELATION QUADRATIQUE.....	17
FIGURE 3 : UN MODÈLE ÉLARGI DE PRÉVENTION GÉNÉRALE .....	38
FIGURE 4 : SYNTHÈSE DES RÉSULTATS .....	72

## REMERCIEMENTS

Un grand merci à Étienne Blais de m'avoir donné l'opportunité de travailler sous sa supervision. Je tiens à souligner son apport et sa motivation tout au long de ce projet. Par ailleurs, j'aimerais remercier Isabelle Beaudoin de m'avoir permis d'utiliser ses données pour cette recherche. J'en profite également pour offrir ma gratitude aux nombreux organismes qui m'ont permis d'obtenir des bourses d'études : le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, logistique et transport (CIRRELT); le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH); le Réseau de recherche en sécurité routière (RRSR); et l'École de criminologie. L'apport financier de ces organismes m'a permis de me consacrer pleinement à ma maîtrise. Finalement, je remercie Danielle et Denis, mes parents, qui m'ont soutenu tout au long de mes études universitaires, dans les meilleurs moments comme dans les plus difficiles.

Gabriel Kerdevez

## INTRODUCTION

Selon la théorie de la dissuasion, il y aurait une relation positive entre les propriétés objectives de la peine et les propriétés telles que perçues par les délinquants et les délinquants potentiels. Par conséquent, une augmentation de la sévérité, de la certitude ou de la célérité de la peine modifierait les perceptions des délinquants quant au risque et au coût associés à la commission d'un acte délictuel. Ainsi augmentée, la peur d'être appréhendé et puni devrait dissuader les délinquants potentiels d'adopter un comportement proscrit par la loi (Beccaria, 1764; Gibbs, 1975; Cusson, 1987).

Le paradigme dissuasif, souvent utilisé pour justifier l'introduction de nouvelles politiques publiques en matière de contrôle de la criminalité, a fait l'objet d'un nombre considérable d'études scientifiques. Dans la plupart des cas, ces études s'intéressent à l'une des deux relations suivantes : 1) la relation entre les propriétés objectives de la peine et la criminalité, ou 2) la relation entre les propriétés perçues de la peine et la délinquance. En revanche, peu d'études sur la dissuasion s'intéressent au lien qui unit les propriétés objectives de la peine et les propriétés perçues de la peine (Nagin, 1998). Pourtant, l'étude de ce lien, qui est central à la théorie de la dissuasion, permettrait d'améliorer notre compréhension de l'effet des peines sur les perceptions des délinquants.

Dans ce contexte, Kleck et ses collaborateurs ont voulu savoir si un niveau plus élevé de répression permet d'augmenter la certitude, la sévérité et la célérité perçue de la peine (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008). Leurs résultats suggèrent que la relation entre les propriétés objectives de la peine et les propriétés perçues des citoyens serait faible, voire inexistante. Une hausse de la sévérité de la peine ou du risque d'être arrêté ne permettrait donc pas d'augmenter le risque tel que perçu par les délinquants et les délinquants potentiels. À la lumière de ces résultats, les auteurs remettent en question le

paradigme dissuasif et les politiques répressives qui s'appuient sur cette théorie pour réduire la criminalité. Néanmoins, leurs résultats ne permettent pas de conclure à l'inefficacité des peines plus sévères ou plus certaines pour trois raisons.

Premièrement, certains chercheurs soutiennent que le message pénal produit son effet dissuasif s'il est transmis par des canaux d'informations accessibles aux délinquants et aux délinquants potentiels (Blais et Bacher, 2007; Cusson 2010). Ainsi, l'absence d'effet dissuasif associé à des peines plus sévères et plus certaines peut s'expliquer par une incapacité du système de justice à transmettre efficacement son message pénal aux principaux intéressés. Par ailleurs, Cusson (2010) soutient que les délinquants potentiels ne tiennent pas compte des variations officielles de la certitude et de la sévérité des peines parce qu'ils ne connaissent pas ces données. Ainsi, pour estimer leurs risques, les délinquants potentiels s'appuieraient davantage sur leurs expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité (Parker et Grasmick, 1979; Stafford et Warr, 1993).

Deuxièmement, le modèle conceptuel à la base des études de Kleck et ses collaborateurs n'intègre pas certains mécanismes normatifs pouvant être associés à la peine. Leur modèle permet d'articuler une théorie de l'effet des peines autour du paradigme dissuasif, mais ignore le caractère normatif et éducatif de la peine. À cet effet, Andenaes (1974) souligne qu'en plus d'avoir un effet dissuasif, les peines peuvent avoir un effet moralisateur et stimuler les conduites normatives. D'autres chercheurs intègrent également au modèle de la dissuasion la notion de validation normative (Zimring et Hawkins, 1973; Gibbs, 1975 et 1979). En effet, ces chercheurs soutiennent que les délinquants potentiels pourraient s'abstenir de commettre des délits non par peur des sanctions légales, mais plutôt par peur des conséquences extralégales associées

à l'arrestation, la condamnation et l'incarcération (par exemple, la honte, la stigmatisation et le remord).

Finalement, Zimring et Hawkins (1973) croient que la peine permet de sensibiliser les délinquants potentiels aux conséquences négatives pouvant découler d'un acte criminel. Ces conséquences, qui incluent notamment la mort et les blessures, pourraient dissuader un délinquant d'adopter un comportement proscrit. L'intégration des mécanismes normatifs et des conséquences négatives à un même modèle de prévention générale sous-entend qu'une peine peut avoir un effet préventif sur le délinquant potentiel, et ce même si ses perceptions de la peine restent inchangées (Andenaes, 1974 et 1978).

Dans ce contexte, ce mémoire se propose de mettre à l'épreuve un modèle élargi de prévention générale qui intègre à la fois les notions liées à la théorie de la dissuasion, ainsi que les mécanismes normatifs pouvant être associés à la peine. Les analyses reposent sur des données colligées dans le cadre d'un sondage portant sur les habitudes de conduite des Québécois (N = 519) et réalisé par Beaudoin (2012). Dans son étude, Beaudoin s'intéresse aux stimuli dissuasifs et à leurs effets sur le développement de stratégies d'évitement chez les automobilistes les plus motivés à commettre des infractions routières. Ce mémoire, qui s'inscrit en parallèle avec les recherches de Beaudoin, a pour but d'améliorer nos connaissances quant à la relation entre les expériences punitives personnelles et vicariantes, l'interprétation que les individus en font et les retombées sur leurs intentions de commettre des infractions routières.

L'étude de la déviance routière facilite l'étude de la dissuasion, car les opportunités délictuelles y sont nombreuses et qu'une forte majorité de la population tombe dans la catégorie des délinquants potentiels (Andenaes, 1974). De plus, une part importante de la population possède une automobile, ce qui permet d'obtenir une représentation plus équilibrée des différents

groupes sociaux (Clarke, 1996). Les objectifs spécifiques de cette recherche sont de :

1. Mesurer l'impact d'un changement relatif dans le risque d'être arrêté pour des délits routiers sur les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité des automobilistes;
2. Évaluer l'effet de ces expériences punitives personnelles et vicariantes sur les perceptions des automobilistes;
3. Vérifier la relation entre le niveau d'exposition pénale de l'automobiliste et différents mécanismes normatifs;
4. Estimer l'effet des perceptions et des valeurs normatives de l'automobiliste sur son intention délictuelle.

La stratégie analytique de cette recherche se décompose en trois temps. D'abord, pour évaluer l'effet d'une variation du risque relatif d'arrestation sur les différentes expériences punitives personnelles et vicariantes de l'automobiliste, des analyses corrélationnelles ont été menées. Ensuite, des analyses de régression multiple hiérarchique ont été effectuées afin de vérifier l'impact des expériences punitives personnelles et vicariantes sur les différents mécanismes dissuasifs et normatifs. Finalement, une régression multiple a été réalisée dans le but d'identifier les mécanismes dissuasifs et normatifs qui ont un effet sur l'intention de commettre des infractions routières.

Ce mémoire se divise en quatre sections distinctes. Dans un premier temps, la recension des écrits explore les bases de la théorie de la dissuasion et les principaux constats des études sur le sujet. Cette première section présente également les notions de dissuasion situationnelle et de communication pénale.

Par ailleurs, les principaux mécanismes non dissuasifs entourant la peine sont présentés dans cette section. Dans un deuxième temps, la section de la méthodologie aborde la provenance des données, l'opérationnalisation des variables à l'étude et le protocole de recherche de cette recherche. Dans un troisième temps, les résultats des analyses statistiques sont présentés. Enfin, la dernière section présente l'interprétation des résultats.

## **1. RECENSION DES ÉCRITS**

Pour être en mesure d'élaborer un modèle élargi de prévention générale, il est nécessaire d'établir les notions théoriques rattachées au paradigme dissuasif et d'en connaître l'état actuel des connaissances. La présentation des résultats des études empiriques est divisée en deux sections : la première section présente les résultats des études qui s'intéressent au lien entre le risque perçu et la délinquance, et la seconde présente les résultats des études qui s'intéressent au lien entre le risque objectif et la criminalité. De plus, la recension des écrits présente les résultats des études de Kleck et de ses collaborateurs sur le « lien manquant » entre les propriétés objectives de la peine et les perceptions. Les principales notions relatives à la communication pénale et aux mécanismes non dissuasifs associés à la peine sont également abordées dans cette recension. Finalement, la dernière section de la recension présente le modèle élargi de prévention générale employé dans cette recherche.

### **1.1 LA THÉORIE DE LA DISSUASION**

La théorie de la dissuasion fut d'abord développée par Beccaria et Bentham au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cependant, ce n'est qu'à la fin des années 1960 que certains chercheurs ont donné un second souffle à cette théorie (Andenaes, 1969; Chambliss, 1966; Gibbs, 1968; Tittle, 1969). Aujourd'hui, deux caractéristiques rendent la théorie de la dissuasion attrayante auprès des gouvernements : 1) la dissuasion offre une explication rationnelle du passage à l'acte, et 2) la dissuasion offre un mécanisme relativement malléable (c.-à-d. le niveau de sévérité des peines) pour lutter contre la criminalité (Pratt et coll., 2008).

En effet, selon la théorie de la dissuasion un individu commet un crime lorsque les bénéfices retirés d'un délit surpassent ses coûts. Par conséquent, pour diminuer la criminalité il suffit de « [...] menacer les citoyens de peines dont

l'intensité désagréable dépasse la valeur des bénéfices liés aux crimes » (Leman-Langlois, 2007 : p.64). La théorie de la dissuasion est donc étroitement liée au principe de rationalité selon lequel l'être humain serait suffisamment rationnel et conscient de son environnement pour identifier les conséquences découlant d'un geste. Dans cette optique, les êtres humains chercheraient à maximiser leurs plaisirs et à minimiser leurs souffrances.

S'appuyant sur le concept de rationalité, Paternoster (2010) associe à la théorie de la dissuasion la notion d'*Utilité* et présente une équation simple qui illustre le calcul coûts et bénéfices qui y est associé.

$$U(\text{Crime}) = p_1 (\text{Bénéfices du crime}) + p_2 (\text{Coûts du crime}) \\ + p_3 (\text{Bénéfices du non-crime}) + p_4 (\text{Coûts du non-crime})$$

Selon l'équation de Paternoster, l'*Utilité* ( $U$ ) d'un crime est égale à la somme des bénéfices probables ( $p_1$ ) retirés d'un crime (par exemple, un gain d'argent, de plaisir, de prestige, d'amis), des coûts probables ( $p_2$ ) découlant du crime (par exemple, l'arrestation, l'incarcération, la violence, des blessures, le sentiment de culpabilité, la perte de réputation et d'amis), des bénéfices probables ( $p_3$ ) du non-crime (par exemple, la stabilité financière d'un travail légal, la sécurité physique) et des coûts probables ( $p_4$ ) du non-crime (par exemple, un salaire dérisoire, un travail sans prestige, une vie sans excitation). L'arrestation et la punition permettent donc de hausser le coût d'un crime, diminuant son utilité et, par le fait même, sa fréquence. À titre d'exemple, lorsque les services de police sont en grève et que le risque d'être arrêté et sanctionné tombe drastiquement, le nombre de crimes violents et de crimes acquisitifs augmente fortement (Andenaes, 1974; Clark, 1969; Russel, 1975; Sellwood, 1978; Makinen et Takala, 1980).

Plus concrètement, « [...] le but des châtiments n'est autre que d'empêcher le coupable de nuire encore à la société et de détourner ses concitoyens de tenter

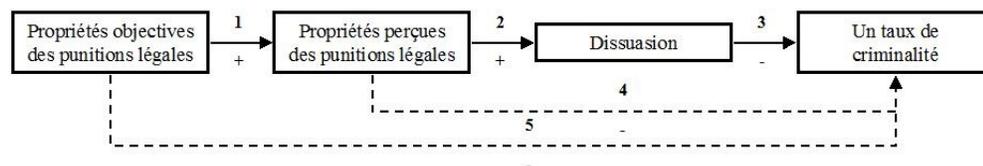
des crimes semblables » (Beccaria, 1764 : p.44). Suivant cette logique, les chercheurs soulignent que la dissuasion peut s'opérer à deux niveaux : chez les délinquants (désigné par le terme « dissuasion spécifique ») et chez les délinquants potentiels (désigné par le terme « dissuasion générale »). Par la dissuasion spécifique, on cherche à intimider l'individu qui a commis un délit et l'objectif est de pousser « [...] le délinquant à ne plus commettre de délits, à en commettre moins ou à en commettre de moins graves » (Cusson, 1987 : p.117). La dissuasion générale vise quant à elle à intimider l'ensemble des citoyens qui seraient susceptibles de commettre un acte socialement répréhensible (Cusson, 1987).

Compte tenu de ce qui précède, pour augmenter le coût d'un crime et avoir un effet dissuasif sur les délinquants et les délinquants potentiels, les peines doivent répondre à trois critères : 1) elles doivent être sévères, mais demeurer proportionnelles au crime commis; 2) elles doivent être suffisamment certaines; 3) elles doivent être appliquées le plus rapidement possible après le délit (Beccaria, 1764). Pour Beccaria, les crimes graves doivent être accompagnés de châtiments sévères, et à l'inverse, les crimes moins graves doivent être punis moins sévèrement. Ce concept de proportionnalité a pour objectif d'orienter les délinquants vers des délits moins graves et moins nuisibles pour la société. Toutefois, la sévérité seule ne saurait dissuader les citoyens, car « la perspective d'un châtiment modéré, mais auquel on est sûr de ne pouvoir échapper, fera toujours une impression plus vive que la crainte vague d'un supplice terrible, dont l'espoir de l'impunité anéantit presque toute l'horreur » (Beccaria, 1764 : p.81). La certitude d'être puni constitue donc un élément crucial à l'efficacité dissuasive de la peine, car la sévérité et la célérité de la peine n'ont plus le même effet lorsque les peines sont incertaines. Finalement, selon Beccaria, plus la peine est appliquée promptement, plus elle réveille la crainte d'un « supplice inévitable ». L'association que fait le délinquant entre son crime et le châtiment qu'il subit est alors renforcée.

Malgré tout, les peines sévères et certaines ne sont pas garantes de succès, car « [...] l'individu réfléchit à ses actes, mais sans disposer de toute l'information dont il pourrait avoir besoin, tout en composant avec des restrictions assez sévères de sa capacité d'action » (Leman-Langlois, 2007 : p.69). En d'autres termes, les bénéfices retirés lors d'un délit sont généralement immédiats, mais les coûts associés à la peine sont éventuels et parfois lointains : l'arrestation peut survenir longtemps après le délit ou seulement après plusieurs actes délictueux. Ainsi, s'appuyant sur la notion de rationalité, l'effet dissuasif est également limité par l'appareil cognitif de l'être humain :

« Every human organism lives in an environment that generates millions of bits of new information each second, but the bottleneck of the perceptual apparatus certainly does not admit more than 1,000 bits per second, and probably much less ». (Simon, 1959 : p.273).

L'effet dissuasif des peines n'est donc pas uniquement lié aux propriétés objectives des punitions, mais repose également sur la capacité des délinquants et des délinquants potentiels à percevoir le risque d'être arrêté et sanctionné (Andenaes, 1974). La figure 1 présente un modèle simplifié de la théorie de la dissuasion.



**Figure 1 :** Représentation simplifiée de la théorie de la dissuasion

Source : Gibbs, J. P. (1979). Assessing the deterrence doctrine. *American Behavioral Scientist*, 22(6), 653-677 : p.658.

Selon la figure 1, l'augmentation du risque objectif de la peine amènerait les délinquants et les délinquants potentiels à estimer plus fortement la sévérité, la certitude et la célérité de la peine (hypothèse 1 : relation positive). Ces derniers

seraient alors davantage dissuadés d'adopter des comportements proscrits par la loi (hypothèse 2 : relation positive), permettant de diminuer le taux de criminalité (hypothèse 3 : relation négative). Toutefois, le concept de dissuasion est une notion théorique qui n'est pas mesurable empiriquement (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975). Les études sur la dissuasion contournent ce problème méthodologique en mesurant l'effet dissuasif de manière indirecte, c'est-à-dire en mesurant la relation entre le risque perçu et la délinquance (hypothèse 4 : relation négative) ou en mesurant la relation entre le risque objectif et la criminalité (hypothèse 5 : relation négative).

## **1.2 PROPRIÉTÉS PERÇUES ET DÉLINQUANCE**

L'une des hypothèses de la dissuasion est qu'il existe une relation négative entre les propriétés perçues des punitions légales et le comportement du délinquant potentiel (voir figure 1, hypothèse 4). Les études qui s'intéressent à la dissuasion perçue<sup>1</sup> s'appuient donc sur des sondages de délinquance déclarée pour estimer la relation entre le risque perçu d'être puni et la propension d'un individu à passer à l'acte. En théorie, plus un individu perçoit les peines comme étant sévères et certaines, plus les coûts associés à la commission d'un délit lui paraîtront élevés. Les résultats des études sur la dissuasion perçue sont mitigés. En effet, la plupart des études indiquent un effet non négligeable de la certitude perçue de la peine sur la délinquance, mais selon les devis de recherche, il n'y aurait pas d'effet consistant de la sévérité perçue de la peine sur la délinquance (Nagin, 1998; Paternoster, 2010).

---

<sup>1</sup> La notion de dissuasion perçue réfère au terme « perceptual deterrence » qui est employé dans les études anglophones sur la dissuasion.

### **1.2.1 La dissuasion perçue**

Les études sur la dissuasion perçue utilisent trois types de devis de recherche : 1) les devis transversaux; 2) les devis longitudinaux; 3) les devis avec scénarios (Nagin, 1998). Dans les études transversales, on demande aux répondants d'estimer le risque qu'ils ont d'être arrêté et sanctionné pour certains délits. Les répondants doivent ensuite indiquer leur niveau de délinquance ou leur intention délictuelle future. Les résultats des études transversales montrent généralement une corrélation négative entre la certitude perçue d'être puni et la délinquance (Jensen et coll., 1978; Grasmick et Bryjak, 1980; Grasmick et Bursik, 1990; Bachman et coll., 1992; Paternoster et Simpson, 1997), mais une seule étude découvre une telle association pour la sévérité perçue des peines et la délinquance (Grasmick et Bryjak, 1980).

Dans les études longitudinales, les répondants sont suivis plus d'une fois afin de mesurer l'effet des perceptions avant et après le délit. Les résultats des études longitudinales montrent un effet plus marginal des perceptions sur la délinquance (Saltzman et coll., 1982; Paternoster et coll., 1982; Paternoster et coll., 1983; Matsueda et coll. 2006; Lochner, 2007). Par exemple, Matsueda et coll. (2006) observent que le risque perçu d'arrestation permet d'expliquer 7 et 9 % de la variance des modèles en ce qui concerne le vol et la violence, respectivement. Les auteurs soulignent que d'autres mécanismes sociaux auraient un impact plus important sur le passage à l'acte d'un individu, notamment son niveau de socialisation et d'encadrement.

Finalement, les études avec scénarios placent les répondants dans des situations criminogènes prédéfinies les plus réalistes possible. Les répondants doivent alors indiquer ce qu'ils feraient dans la situation (c.-à-d. commettre le crime ou non) et ensuite estimer le risque d'être arrêté et sanctionné. Les études avec scénarios montrent généralement une corrélation significative entre la certitude et la sévérité perçue des peines et la délinquance (Klepper et Nagin, 1989a et

1989b; Bachman et coll., 1992; Nagin et Paternoster, 1993 et 1994; Paternoster et Simpson, 1997).

Au regard des résultats de la littérature scientifique, Nagin (1998) soutient que les études sur la dissuasion perçue permettent de croire qu'il existe une relation négative et significative entre les perceptions et la délinquance (Nagin, 1998) :

« [...] we found clear evidence of deterrent-like effects even in model specifications in which risk perceptions are lagged. Thus I believe that a consensus has emerged among perceptual deterrence researchers that the negative association between sanction risk perceptions and offending behavior or intentions is measuring deterrence. » (p.15)

Suite à sa recension, Nagin souligne que les études montrent que les individus qui ont une perception plus élevée d'être punis sont moins susceptibles de tricher à l'école (Tittle et Rowe, 1974), de commettre des vols (Nagin et Paternoster, 1993 et 1994), des crimes corporatifs (Paternoster et Simpson, 1996) ou des crimes à caractère sexuel (Bachman et coll., 1992; Nagin et Paternoster, 1993 et 1994), de s'adonner à l'évasion fiscale (Klepper et Nagin, 1989a) et de conduire avec les facultés affaiblies par l'alcool (Grasmick et Bryjak, 1980; Nagin et Paternoster, 1993 et 1994). Toutefois, même si les résultats provenant de la littérature scientifique permettent de croire qu'il existe une relation négative et significative entre la certitude perçue par les délinquants et leur délinquance, la force de cette relation demeure discutable. En effet, dans leur méta-analyse sur la dissuasion, Pratt et coll. (2008) observent que les corrélations entre la délinquance et les variables perceptuelles sont modestes ou négligeables (c.-à-d. entre -0,20 et 0).

Cependant, d'autres chercheurs soutiennent que les études sur la dissuasion perçue ne devraient pas se limiter uniquement aux conséquences formelles découlant de la peine, mais qu'elles devraient également intégrer les

conséquences informelles pouvant survenir après une arrestation (Zimring et Hawkins, 1973; Andenaes, 1974; Williams et Hawkins, 1986; Tittle et coll., 2011). Ces conséquences informelles incluent notamment les coûts liés à la réputation et à la stigmatisation, au jugement des autres et à la compromission de projets. Selon Williams et Hawkins (1986), la peur est un élément crucial à la dissuasion qui va bien au-delà des simples conséquences légales : « Just as one may fear the deprivation caused by prison, so might a wife abuser fear the emotional devastation created by the condemnation of others if he is arrested » (p.569). D'ailleurs, plusieurs chercheurs observent que la certitude et la sévérité perçues des sanctions informelles ont un effet dissuasif plus important que les sanctions formelles (Matsueda et coll., 2006; Tittle et coll., 2011). De plus, d'autres chercheurs ont récemment découvert que la relation entre le risque perçu de la peine et la délinquance peut varier selon les valeurs du délinquant et sa maîtrise de soi (Wenzel, 2004; Wright et coll., 2004).

### **1.2.2 Un effet dissuasif qui varie selon l'individu ?**

Dans une étude menée auprès de 1 406 Australiens, Wenzel (2004) évalue l'impact des valeurs personnelles<sup>2</sup> et des valeurs sociales perçues<sup>3</sup> sur l'efficacité des mesures dissuasives visant l'évasion fiscale. Les résultats de l'étude montrent que la certitude perçue d'être attrapé et la sévérité perçue des peines sont faiblement corrélées avec l'évasion fiscale. Cependant, l'effet de la

---

<sup>2</sup> Les valeurs personnelles font référence à l'opinion qu'a le répondant à l'égard de l'évasion fiscale : Est-ce que le répondant croit qu'il devrait déclarer ses revenus honnêtement? Est-ce qu'il croit qu'il est acceptable d'exagérer les déductions d'impôts? Est-ce qu'il croit que le travail au noir est un délit mineur?

<sup>3</sup> Les valeurs sociales perçues font référence aux perceptions du répondant quant aux valeurs qu'auraient la « majorité des gens » à l'égard de l'évasion fiscale : Est-ce que la plupart des gens croient qu'ils devraient déclarer leurs revenus honnêtement? Est-ce que la plupart des gens croient qu'il est acceptable d'exagérer ses déductions d'impôts? Est-ce que la plupart des gens croient que le travail au noir est un délit mineur?

sévérité perçue de la peine sur l'évasion fiscale varie en fonction de deux phénomènes complémentaires : 1) l'effet dissuasif des peines est présent seulement lorsque les individus ont des valeurs laxistes à l'égard de l'évasion fiscale, et 2) les individus sont dissuadés par la sévérité des peines lorsqu'ils croient que la majorité des gens s'oppose à l'évasion fiscale. Par conséquent, l'efficacité dissuasive des peines dépendrait non seulement des valeurs personnelles du citoyen, mais également de sa perception des valeurs partagées par ses concitoyens.

De leur côté, Wright et coll. (2004) ont évalué la relation entre le risque perçu d'être puni et la délinquance déclarée de 1 003 Néo-zélandais. Les résultats obtenus montrent que la perception du risque d'être puni aurait un impact important chez les individus affichant une faible maîtrise de soi et une forte criminalité avouée. À l'inverse, les perceptions n'ont pratiquement aucun effet chez les individus ayant des valeurs et des croyances pro-sociales : « [...] when other inhibitions are strong (such as those provided by one's moral beliefs), the deterrent effect of sanction threats are irrelevant » (Wright et coll., 2004 : p.206). Le délinquant prendrait donc en considération le risque perçu associé à la peine avant de passer à l'acte. Pour Cusson (2005), les résultats de Wright sont prometteurs pour le paradigme dissuasif :

L'hypothèse selon laquelle les individus les plus portés au crime seraient imperméables à la menace d'une sanction est réfutée; tout au contraire, l'effet dissuasif de la perception des sanctions est à son sommet chez les jeunes gens les moins capables de se contrôler et, à ce titre, les plus prédisposés à mal agir. Cet effet intimidant s'amenuise régulièrement au fur et à mesure que le niveau de contrôle de soi des sujets monte. (p.97)

Les études de Wenzel (2004) et de Wright et coll. (2004) montrent que la relation entre la perception des peines et la délinquance est complexe et qu'elle peut varier selon les valeurs personnelles du délinquant potentiel, sa perception de la société et également sa propre personnalité. Par conséquent, ces

recherches permettent de croire qu'il existe un lien entre les propriétés perçues des peines et la délinquance de certains individus. Qu'en est-il du lien entre les propriétés objectives des peines et la criminalité?

### **1.3 PROPRIÉTÉS OBJECTIVES ET CRIMINALITÉ**

La seconde hypothèse associée à la dissuasion est qu'il existe une relation négative entre les propriétés objectives des punitions légales et la criminalité (voir figure 1, hypothèse 5). Par conséquent, une hausse relative de la sévérité, de la certitude ou de la célérité de la peine permettrait de diminuer le taux de criminalité. S'appuyant sur les statistiques officielles de la criminalité, les études qui s'intéressent aux propriétés objectives de la peine cherchent essentiellement à mesurer les effets sur différents taux de criminalité de l'une des trois catégories de variables suivantes : 1) l'incarcération; 2) l'activité policière; 3) les programmes répressifs ciblés (Pratt et Cullen, 2005).

#### **1.3.1 L'incarcération**

Les études qui s'intéressent à la dissuasion et à l'incarcération cherchent à évaluer le potentiel dissuasif de la prison sur la criminalité. Selon la théorie, la menace et la peur qui sont associées à l'emprisonnement auraient un effet inhibiteur chez les délinquants et les délinquants potentiels, diminuant ainsi le taux de criminalité. Dans cette optique, certains chercheurs observent une corrélation négative entre le taux d'incarcération par crime rapporté et certains taux de crime (Tittle, 1969; Logan 1972). De plus, les résultats de ces recherches montrent une relation négative entre la durée de l'incarcération et le taux d'homicide. Toutefois, les résultats de ces recherches ne permettent pas de dissocier l'effet dissuasif de l'incarcération d'un autre mécanisme préventif associé à la peine, c'est-à-dire la neutralisation (Pratt et Cullen, 2005).

### 1.3.2 L'activité policière

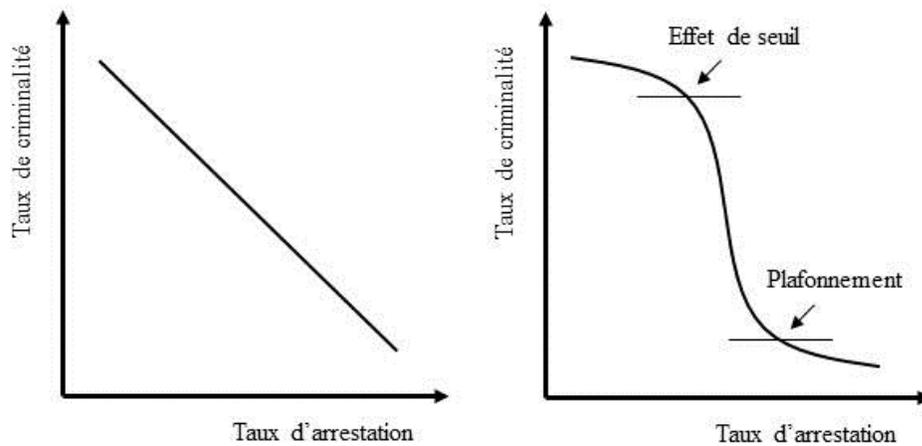
Pour évaluer la théorie de la dissuasion, certains chercheurs s'intéressent à l'impact de la police sur la criminalité. Ces recherches se divisent selon deux types de devis : 1) les devis avec données transversales et 2) les devis avec données longitudinales<sup>4</sup>. Les devis transversaux visent à analyser des données qui ont été colligées une seule fois dans le temps. À l'inverse, les devis longitudinaux visent à analyser des données qui ont été colligées plusieurs fois dans le temps.

Les résultats des études utilisant un devis avec données transversales montrent généralement une relation négative et modérée entre la certitude objective d'être puni et la criminalité. Wilson et Boland (1978) évaluent notamment l'effet d'une variation dans la certitude objective d'être arrêté sur les taux de vols qualifiés de 35 villes américaines. Appuyant la théorie de la dissuasion, les résultats montrent que les taux de vols qualifiés sont plus faibles dans les villes où le taux d'arrestation est plus élevé. Les auteurs concluent que des patrouilles policières plus agressives et plus nombreuses permettent d'augmenter le taux d'arrestations et de produire une baisse des vols qualifiés. Dans une autre étude, Sampson et Cohen (1988) s'intéressent également à la relation entre le nombre d'arrestations par policier et les taux de vols qualifiés de 171 villes américaines. Les résultats de l'étude suggèrent que les patrouilles policières proactives et agressives permettent d'augmenter la certitude d'être arrêté et par le fait même de diminuer les vols qualifiés. Selon les auteurs, cet effet dissuasif serait plus marqué chez les blancs que chez les noirs.

---

<sup>4</sup> Il est à noter que certaines études emploient des devis de séries chronologiques multiples qui combinent à la fois des données transversales et des données longitudinales. Ainsi, les analyses reposent sur plusieurs unités spatiales (villes, provinces, états ou municipalités) pour lesquelles des mesures sont prises à des intervalles réguliers (par exemple, pour plusieurs mois ou années). Pour faciliter la présentation des études, ce type de recherche est présenté en même temps que les études longitudinales.

D'autres chercheurs soulignent également l'existence d'une relation entre la certitude objective d'être arrêté et le taux de criminalité (Tittle et Rowe, 1974; Logan, 1975; Bailey, 1976; Brown, 1978; Yu et Liska, 1993). Toutefois, ces chercheurs soutiennent que les corrélations négatives entre le taux d'arrestation et la criminalité ne sont pas toujours linéaires, mais peuvent également être quadratiques. La figure 2 illustre la différence entre ces deux types de relations.



**Figure 2 :** Relation linéaire et relation quadratique

Selon la relation quadratique de la figure 2, pour que le taux d'arrestation ait un effet à la baisse et significatif sur la criminalité, il faudrait atteindre un seuil minimal d'arrestation. Ainsi, Tittle et Rowe (1974) estiment que le taux d'arrestation produit un effet dissuasif sur l'ensemble de la criminalité lorsque la probabilité d'être arrêté atteint 30 %. Pour Bailey (1976), ce seuil s'établit plutôt à 50 %, mais varie en fonction du type de crime. Par exemple, pour diminuer les taux d'homicides, d'agressions sexuelles et de vols qualifiés, les taux d'arrestation doivent atteindre 75 % ou plus. Brown (1978) note quant à lui un effet de seuil dans les petites villes de moins de 10 000 habitants. Ce seuil fluctue entre 25 % et 35 % selon le type de crime. Finalement, les résultats de Yu et Liska (1993) indiquent l'existence d'un phénomène de seuil qui dépendrait de l'origine ethnique du délinquant. En effet, la relation entre la

certitude objective d'être puni et les taux de criminalité de trois types de délits (agression sexuelle, vol qualifié et voies de fait) est linéaire pour les caucasiens, mais quadratique pour les noirs. Les auteurs soulignent également qu'un effet de plafonnement est possible. Dans ce cas, une augmentation de la certitude objective d'être attrapé n'aurait alors aucun effet au-delà d'un taux précis d'arrestation chez les noirs.

Toutefois, les études mentionnées ci-dessus s'appuient sur l'analyse de données transversales et ne tiennent pas compte de l'incidence temporelle entre la certitude objective de la peine et la délinquance. Cela est d'autant plus problématique que l'effet dissuasif d'un changement de pratique policière n'est pas instantané (Greenberg et coll., 1979; Marvell et Moody, 1996). Ainsi, une hausse du risque objectif d'être arrêté peut avoir un effet décalé ou graduel sur la criminalité. En effet, pour être informés et sensibilisés au risque objectif de la peine, les délinquants et les délinquants potentiels doivent être exposés au message pénal pendant un minimum de temps. Un laps de temps peut également exister entre le moment de l'embauche de nouveaux policiers, leur formation et leur présence sur le terrain. Afin de surmonter cette limite, certains chercheurs utilisent un devis de recherche qui s'appuie sur des données longitudinales.

Or, plusieurs études longitudinales découvrent dans le meilleur des cas une faible relation entre la certitude objective d'être puni et la criminalité (Greenberg et coll., 1979; Greenberg et Kessler, 1982; Bursik et coll., 1990; Chamlin, 1988 et 1991; Chamlin et coll., 1992). Par exemple, en étudiant la relation entre le nombre de crimes et le nombre d'arrestations pour quatre crimes acquisitifs (vol qualifié, cambriolage, vol et vol de véhicule), Chamlin (1988) découvre une relation négative et significative entre le nombre d'arrestations et le nombre de vols qualifiés, mais ne trouve aucune relation significative pour les trois autres types de crime. Dans une seconde étude,

Chamlin (1991) obtient encore des résultats mitigés où 23 des 28 relations « arrestation-crime » étudiées ne sont pas significatives. D'autres études (Greenberg et coll., 1979; Greenberg et Kessler, 1982) obtiennent des résultats similaires à ceux obtenus par Chamlin et laissent croire que les fluctuations dans les taux d'arrestations n'ont qu'un effet marginal sur le nombre de crimes commis.

Dans une étude longitudinale plus récente, Kane (2006) a étudié la relation entre deux variables indépendantes associées à l'arrestation (le nombre d'arrestations et le nombre d'arrestations par policier) et trois taux de crime (les voies de fait graves, les cambriolages et les vols qualifiés) pour la ville de New York entre 1989 et 1998. Selon Kane, les résultats offrent un support « conditionnel » à la thèse soutenant que des variations dans la certitude d'être appréhendé influencent la criminalité. En effet, l'auteur observe une relation quadratique négative entre le nombre d'arrestations par policier et les crimes acquisitifs (c.-à-d. les taux de vols qualifiés et de cambriolages), mais note également une limite à cette relation : « [...] although robbery and burglary rates were suppressed as the result of some increases in arrests per officer, these crimes regressed toward an equilibrium state despite further increases in arrest vigor » (Kane, 2006 : p.208). De plus, les résultats indiquent une absence de relation entre le risque d'être arrêté et les voies de fait graves.

Cependant, d'autres études longitudinales permettent de croire qu'il existe quand même une relation négative et significative entre la certitude objective d'être appréhendé et la criminalité (Marvell et Moody, 1996; Levitt, 1997). Toutefois, ces études s'intéressent plutôt à la relation entre le nombre de policiers et le nombre de crimes. Ainsi, Marvell et Moody (1996) s'intéressent à la relation entre le nombre de policiers par habitant aux États-Unis et sept types de crime. Comparant les données de 49 états américains et de 56 villes sur une période allant de 1973 à 1992, les chercheurs observent que chaque policier

additionnel permet de réduire de 24 le nombre de crimes commis par ville<sup>5</sup>. Dans une étude regroupant des données sur 59 villes américaines et s'étalant sur une période allant de 1970 à 1992, Levitt (1997) estime également qu'une augmentation du nombre de policiers permet de réduire significativement les crimes violents (entre 3,2 et 7,0 crimes pour chaque policier) et les crimes contre la propriété (entre 1,6 et 12,4 crimes pour chaque policier). Toutefois, l'impact marginal d'un policier supplémentaire pose de sérieux problèmes méthodologiques, car la relation entre le nombre de policiers et le taux de criminalité peut être inverse : ce serait alors le nombre de crimes qui influencerait le nombre de policiers embauchés (Sherman et Eck, 2002).

Bref, les résultats des études qui s'intéressent à l'impact de la police et de la certitude de la peine sur la criminalité sont mitigés : les études transversales montrent une relation entre la certitude perçue et la criminalité, mais les études longitudinales laissent croire que la police n'a qu'un effet marginal sur la criminalité. Néanmoins, les études qui s'intéressent aux programmes répressifs ciblant certains types de délinquant montrent des résultats plus prometteurs pour la théorie de la dissuasion.

### **1.3.3 Les programmes répressifs ciblés**

Pour étudier la relation entre les propriétés objectives de la peine et la criminalité, certains chercheurs s'intéressent plus particulièrement au potentiel dissuasif des politiques et interventions policières qui ciblent une catégorie spécifique de délinquants. D'ailleurs, il existe dans la littérature scientifique quelques synthèses qui permettent de dégager les programmes répressifs qui fonctionnent de ceux qui ne fonctionnent pas (Sherman et Eck, 2002; Blais et Cusson, 2007). Ces recherches visent à identifier les interventions répressives

---

<sup>5</sup> Ce nombre diminue à 4 lorsque les auteurs utilisent les états américains comme unité d'analyse.

efficaces qui s'appuient en partie sur le paradigme dissuasif (par exemple, les opérations policières ciblées sur des points chauds et les opérations policières visant des infractions routières spécifiques). Les résultats de ces études établissent généralement qu'une hausse notable des arrestations sur des individus ou des endroits ciblés est efficace, mais ces études ne renseignent pas sur les mécanismes en cause et sur l'influence de telles actions sur les délinquants potentiels. Or, cette recherche s'intéresse au potentiel des politiques répressives et, plus précisément, aux perceptions et comportements de l'ensemble de la population qui pourrait être exposée à une telle politique.

#### **1.4 LE LIEN MANQUANT**

L'analyse de la littérature scientifique indique que les études sur la dissuasion appuient généralement l'existence d'une relation entre le risque perçu et la délinquance. Cependant, malgré les nombreuses études sur la dissuasion, très peu d'études s'intéressent à la relation entre le risque objectif de la peine et le risque perçu de la peine (Nagin, 1998; Paternoster, 2010). Qualifiée de « lien manquant » (missing link) par Kleck et ses collègues (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008), l'étude de cette relation est essentielle à la compréhension et à la validité théorique de la dissuasion (voir figure 1, hypothèse 1). Ce manque d'intérêt pose un sérieux problème pour les défenseurs de la théorie de la dissuasion, car le lien entre le risque relatif et les perceptions des individus n'est pas acquis en soi (Paternoster, 2010).

Quoi qu'on en dise, l'absence de lien mettrait en péril les fondements mêmes de la théorie de la dissuasion (Nagin, 1998). En effet, les peines plus sévères et plus certaines n'auraient pas d'effet sur les perceptions du délinquant ou du délinquant potentiel. Les politiques pénales s'appuyant sur la dissuasion ne seraient donc pas la meilleure approche pour diminuer la criminalité. À l'inverse, si ce lien existe, la théorie de la dissuasion et son interprétation en

seraient renforcées. Dans cette optique, quelques chercheurs se sont intéressés à ce lien manquant.

#### **1.4.1 Une première étude**

Erickson et Gibbs (1978) furent parmi les premiers à s'intéresser à la relation entre les propriétés objectives et les propriétés perçues de la peine. Ces derniers ont évalué la relation entre le risque réel d'arrestation (c.-à-d. le taux d'arrestation) et le risque perçu moyen d'arrestation pour 10 types de crimes ( $n = 10$ ) chez 1 200 résidents de Tucson, Arizona. Les résultats montrent une corrélation modérée ( $r = 0,55$ ;  $\rho = 0,39$ ) entre la certitude objective et la certitude perçue des résidents. Cependant, selon les auteurs cette corrélation s'explique statistiquement, car les citoyens auraient une perception globale et relativement uniforme du risque d'être arrêté pour certains crimes (c.-à-d. les cambriolages, les vols, les vols qualifiés et les vols de véhicules). De plus, les gens estiment fortement la probabilité d'être arrêtés pour des délits mineurs et dont la probabilité objective d'arrestation est très faible.

Néanmoins, en enfreignant un postulat de base à l'utilisation des tests de corrélations, Erickson et Gibbs présentent des résultats sans grande signification. En effet, les auteurs se sont limités à un échantillon de dix crimes en utilisant les perceptions moyennes de l'ensemble des répondants pour chaque type de crime. Par conséquent, les résultats ne peuvent qu'être instables statistiquement. De plus, le devis de recherche n'utilise pas des données transversales ou longitudinales pour renforcer la validité des résultats. Or, la certitude perçue peut varier considérablement d'un individu à un autre, mais cette perception varie beaucoup moins pour l'ensemble de la population (Kleck et coll., 2005). Au regard de ces limites, et de la rareté d'études s'intéressant au « lien manquant », Kleck et ses collègues (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008) ont récemment effectué deux nouvelles études sur la relation entre le risque objectif et le risque perçu.

### 1.4.2 Les résultats de Kleck et ses collaborateurs

Dans une première étude, Kleck et coll. (2005) s'intéressent au lien entre le niveau de répression (punishment level) pour quatre types de crime (meurtre, cambriolage, voies de fait et vol qualifié) et la perception qu'ont les répondants (n = 1 500) de 54 municipalités américaines par rapport à la sévérité (c.-à-d. le taux d'emprisonnement et la moyenne de la durée des sentences), la certitude (c.-à-d. le taux d'arrestation et le taux de mise en accusation) et la célérité (c.-à-d. le temps moyen séparant l'arrestation de la sentence) des peines associées à chaque crime. Sur un total de vingt mesures de perceptions (quatre types de crimes × cinq indicateurs de dissuasion), seulement trois montrent une relation significative : deux relations sont positives et appuient la théorie de la dissuasion et une relation est négative et contredit la théorie de la dissuasion. Par conséquent, les auteurs affirment que la relation entre le niveau de répression et le risque perçu est, dans le meilleur des cas, très faible et que les résultats ne soutiennent pas la théorie de la dissuasion.

Dans une deuxième étude, Kleck et Barnes (2008) s'intéressent également à la relation entre le risque objectif et le risque perçu pour les quatre types de crime ci-dessus, mais souhaitent également vérifier l'hypothèse selon laquelle il existerait une « sagesse collective » (collective wisdom) sur les risques d'être puni. Selon cette hypothèse, une population aurait un pouvoir informatif plus élevé qu'un individu seul, et aurait donc une meilleure estimation des risques associés aux peines. Kleck et Barnes ont donc regroupé les perceptions des répondants de l'échantillon selon leur municipalité (n = 54). Cependant, les résultats ne permettent pas d'affirmer qu'il existe un lien entre le risque objectif et le risque perçu par les délinquants. Seulement deux des vingt mesures de perceptions montrent une faible relation significative et positive. Face à ces résultats, les auteurs suggèrent deux approches pour lutter contre la criminalité : 1) adopter des stratégies contre la criminalité dont le succès ne repose pas sur la théorie de la dissuasion ou 2) modifier la manière de générer le message

dissuasif en ciblant très spécifiquement les délinquants et donc, de ne pas utiliser l'arrestation, la condamnation et la punition pour envoyer un vaste message dissuasif à l'ensemble de la population.

Les résultats des études de Kleck et ses collègues remettent donc en question l'utilité des politiques publiques orientées sur le paradigme dissuasif :

« The fact that perceptions of sanction threats are not strongly related to the actual levels of punishment does not speak well of the ability of the criminal justice system to regulate criminal conduct through policies aimed at making punishment more certain, severe, or swift. » (Paternoster, 2010 : p. 810)

Par conséquent, si l'augmentation du risque objectif ne s'accompagne pas d'une hausse du risque perçu, il ne peut pas y avoir de processus dissuasif par l'augmentation des peines.

Certaines limites viennent toutefois diminuer la portée de ces résultats. D'une part, les auteurs ne vérifient pas l'impact d'une variation du risque objectif, mais comparent plutôt le risque objectif de chaque municipalité avec la perception de ses citoyens. D'autre part, le modèle conceptuel à la base de cette étude est limité, car 1) il ne tient pas compte du contexte criminel (Cohen et Felson, 1979; Clarke, 1980; Cusson, 1993) et des différents canaux de transmission du message pénal (Von Hirsch, 1993; Duff, 2001; Cusson 2010), et 2) il ignore les autres mécanismes non dissuasifs associés à la peine (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975; Zimring et Hawkins, 1973). Ces limites sont abordées dans les sections qui suivent.

## **1.5 CONTEXTE CRIMINEL ET COMMUNICATION PÉNALE**

### **1.5.1 La dissuasion situationnelle**

Selon la théorie des activités routinières de Cohen et Felson (1979), la majorité des actes criminels requiert la convergence dans le temps et dans l'espace de trois éléments : 1) un délinquant motivé; 2) une cible potentielle; et 3) l'absence de gardien. S'appuyant sur cette idée, la prévention situationnelle est une théorie qui s'intéresse davantage aux contextes criminels (c.-à-d. aux facilitateurs et à l'environnement) et au processus décisionnel du délinquant de passer à l'acte ou non (Clarke, 1980). La prévention situationnelle est similaire à la théorie de la dissuasion, car les deux théories s'inscrivent dans la perspective du choix rationnel et visent à augmenter les coûts d'un délit par rapport aux bénéfices retirés. En matière de prévention situationnelle, les mesures de contrôle et de surveillance (formelles, informelles ou naturelles) et les dispositifs qui ont pour objectif de ralentir le criminel (par exemple, les serrures, les barrières, les systèmes antivols dans les voitures) peuvent augmenter le risque du délinquant d'être détecté et attrapé lors d'un délit (Cusson, 1993).

Dans cette optique, certains chercheurs combinent les éléments de la prévention situationnelle à la théorie de la dissuasion (Clarke, 1980; Cusson, 1993 et 2010). L'idée est d'intégrer au modèle dissuasif les facteurs contextuels qui peuvent influencer le processus décisionnel du délinquant au moment même où il doit décider de commettre un délit ou non (Cusson, 2010). Toutefois, la principale différence entre la prévention situationnelle et la dissuasion situationnelle provient du type de mesure favorisé pour augmenter le risque du délinquant d'être attrapé et diminuer ses opportunités criminelles. Alors que la prévention situationnelle favorise des mesures non pénales pour prévenir le crime (Clarke, 1980), la dissuasion situationnelle favorise plutôt des mesures axées sur les peurs associées à la sanction pénale (Cusson, 1993).

La dissuasion situationnelle intègre donc au modèle de la dissuasion les peurs qui sont associées aux opportunités criminelles et qui pourraient persuader un délinquant potentiel de ne pas commettre un délit :

« Situational deterrence puts the focus on the offender's fear that is generated by the actual circumstances of the criminal event. It is the intimidating effect of the dangers involved in a specific crime situation. It can be said to occur when a motivated offender refrains from committing a crime because of the risks he perceives in the crime situation he is facing. » (Cusson, 1993 : p.61)

Ces peurs émaneraient des dangers et des risques pouvant survenir lors d'un acte délictuel. Selon Cusson (1993), ces dangers peuvent être immédiats (par exemple, les conséquences négatives d'un délit) ou subséquents (par exemple, la présence d'un policier pouvant mener à un constat d'infraction ou à une arrestation). Toutefois, cet effet de persuasion qui est associé à la peine est dépendant de la capacité du système pénal à transmettre au délinquant potentiel son message pénal au moment opportun (Andenaes, 1974; Von Hirsch, 1993; Cusson, 2010).

### **1.5.2 Message pénal et dissuasion**

L'étude de la communication pénale permet de dégager et de distinguer à la fois le contenu du message pénal et la transmission du message pénal. Le contenu du message pénal fait référence aux objectifs de la peine. Ainsi, Cusson (2010) distingue trois rôles communicatifs de la peine : 1) avertir le délinquant potentiel des coûts associés à un délit; 2) exprimer la réprobation et réaffirmer la norme sociale; et 3) identifier le juste et l'injuste. La transmission du message pénal concerne plutôt les canaux de communication pénale accessibles aux délinquants et aux délinquants potentiels. Ces canaux de transmission incluent notamment les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité (Stafford et Warr, 1993). Les expériences vicariantes sont associées aux expériences punitives des pairs et à l'observation d'expériences punitives

dans l'environnement du délinquant potentiel (par exemple, être témoin d'une arrestation). Dans un monde idéal, les statistiques sur la criminalité et la peine, telles que le taux d'arrestation, le taux d'accusation, la sévérité des peines ou la sévérité moyenne des sentences, pourraient également constituer un canal de transmission du message pénal, mais celles-ci ne sont généralement pas connues du grand public (Cusson, 2010).

Quelques études montrent l'importance de tenir compte du contexte criminel et de la transmission du message pénal aux délinquants potentiels. Ainsi, dans une étude sur le gonflement des demandes d'indemnisation aux compagnies d'assurances, Blais et Bacher (2007) ont évalué l'impact de l'envoi d'une lettre visant à informer, menacer et dissuader les réclamants d'effectuer une réclamation frauduleuse. Utilisant une méthode expérimentale, les auteurs ont ainsi intégré un facteur contextuel visant à menacer et inspirer la crainte d'effectuer une fausse réclamation. Les résultats montrent que l'envoi d'une lettre dissuasive au moment où l'opportunité criminelle se présente (c.-à-d. lorsque les assurés doivent remplir le formulaire de réclamation) a permis de réduire le gonflement des demandes d'indemnisation. Les auteurs estiment que l'envoi de la lettre dissuasive a permis aux compagnies d'assurance d'épargner environ trois cents dollars par réclamation.

Dans une étude portant sur la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (CFA), Blais et Ouimet (2005) évaluent non seulement l'effet de la certitude objective d'être arrêté pour CFA sur les collisions mortelles, mais ils évaluent également l'impact des campagnes médiatiques entourant l'introduction de la loi C-18. Cette loi prévoyait des peines plus sévères contre la CFA, telles que des peines proportionnelles aux préjudices causés aux victimes et des suspensions automatiques du permis de conduire. Les campagnes médiatiques qui accompagnaient cette loi visaient à « [...] informer les gens sur les conséquences légales associées à la CFA, à les sensibiliser aux conséquences

négligentes d'une telle conduite, à les inciter à consommer modérément et à les renseigner sur les mesures alternatives à la CFA [...] » (Blais et Ouimet, 2005 : p.554). Les résultats de l'étude montrent une relation négative et significative entre les campagnes publicitaires contre la CFA et les collisions mortelles de nuit<sup>6</sup>.

Les études de Blais et Bacher (2007) et de Blais et Ouimet (2005) indiquent qu'une exposition accrue du délinquant au message pénal permet probablement à ce dernier d'obtenir certaines informations qui peuvent modifier ses perceptions de la peine (c.-à-d. la certitude perçue et la sévérité perçue). Cette exposition au message pénal pourrait également permettre d'influencer d'autres mécanismes pénaux non dissuasifs (Blais et Beaudoin, 2008).

## **1.6 MÉCANISMES NON DISSUASIFS**

L'arrestation, l'incarcération, les amendes et les autres sanctions légales visent toutes à augmenter le coût associé au crime et dissuader le délinquant potentiel. Toutefois, à ces sanctions s'ajoutent également les conséquences non pénales d'un délit :

[...] la peine judiciaire n'est qu'une des sanctions auxquelles s'expose le transgresseur. Il y en a bien d'autres. Ses méfaits risquent de lui attirer les foudres de ses victimes et de leurs amis; il pourrait perdre son emploi; sentir le mépris dans le regard de ses proches. (Cusson, 2005 : p.91)

Ces sanctions extralégales peuvent dissuader davantage un délinquant ou un délinquant potentiel de commettre un acte répréhensible. Toutefois, ces

---

<sup>6</sup> Selon les auteurs, certaines catégories de collisions sont plus susceptibles d'être associées à la CFA. La catégorie des collisions mortelles de nuit serait une mesure approximative de la CFA qui est reconnue par la littérature scientifique (pour plus de détails, voir Blais et Ouimet [2005]).

sanctions sont dépendantes de la sanction légale, car l'arrestation permet de diffuser le message pénal et d'enclencher ces diverses conséquences (Blais et Beaudoin, 2008).

### **1.6.1 Les conséquences associées à la peine**

Déjà en 1973, Zimring et Hawkins soulignent que les sanctions peuvent produire plusieurs conséquences liées de près ou de loin à la dissuasion. Ainsi, en plus du confinement, les peines peuvent entraîner la perte d'un salaire ou d'argent, la perte de certains privilèges (par exemple, le droit de conduire un véhicule, le droit de posséder une arme ou le droit d'être en présence d'enfants) et peuvent produire un effet stigmatisant. Les auteurs notent que les peines produisent également un effet d'habitude (habituation) : « Repeated observation of a rule which may initially be conscious and deliberate can induce an habitual disposition and ultimately automatic compliance » (Zimring et Hawkins, 1973 : p.86). Ces derniers prennent aussi en compte la dissuasion naturelle, c'est-à-dire les conséquences liées à la douleur et à la mort pouvant découler d'un acte criminel. Par exemple, le délinquant peut subir des blessures lors d'une agression ou il pourrait être impliqué dans une collision routière après avoir consommé de l'alcool.

Gibbs (1975) identifie quant à lui neuf mécanismes préventifs associés à la peine, et ce en plus de la dissuasion. Ces mécanismes sont : 1) la neutralisation, 2) la surveillance, 3) la socialisation ou l'éducation, 4) la réhabilitation, 5) la validation normative, 6) la rétribution, 7) la stigmatisation, 8) l'isolation normative et 9) l'habituation. Toutefois, Gibbs note que la plupart de ces mécanismes sont plus ou moins utiles et que la neutralisation et la validation normative sont les deux mécanismes non dissuasifs les plus importants. La neutralisation consiste à « ... mettre hors d'état de nuire [un individu] pendant un certain temps pour protéger la société » (Cusson, 1987 : p.125). La validation normative fait référence au fait que la majorité des gens ne

commettent pas certains délits non par peur des conséquences légales, mais par peur de la condamnation sociale (Gibbs, 1975).

### 1.6.2 La validation normative

Le concept de validation normative se retrouve notamment dans les travaux de Zimring et Hawkins (1973). Ces derniers soutiennent que les peines permettent de stimuler la crainte entourant les sanctions extralégales : « Official **actions** can set off societal **reactions** that may provide potential offenders with more reason to avoid conviction than the officially imposed unpleasantness of punishment » (p.174). Pour appuyer ce concept de validation normative, les auteurs présentent dans leur ouvrage sur la dissuasion, une enquête menée auprès d'adolescents britanniques. Dans cette enquête, les jeunes devaient placer en ordre d'importance huit conséquences pouvant découler d'une arrestation. D'après les résultats, 68 % des répondants affirment que la honte et le regard des proches (par exemple, la famille, le ou la petit(e) ami(e) et les amis) sont les conséquences les plus importantes d'une arrestation.

Dans le même ordre d'idée, Andenaes (1974) identifie trois mécanismes pénaux à sa théorie de la prévention générale : « We can say that punishment has three sorts of general-preventive effects : it may have a **deterrent** effect, it may strengthen **moral inhibitions** (a **moralizing** effect), and it may stimulate **habitual law-abiding** conduct » (p.8). Les peines permettraient ainsi de spécifier les risques entourant la commission d'un crime, mais auraient également un caractère normatif et éducatif. En ce sens, Andenaes (1974) croit qu'il est possible que l'étiquette criminelle qui est apposée à un acte socialement répréhensible puisse rendre le citoyen plus réceptif aux conséquences de cet acte. Par exemple, en rendant criminelle la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, les conducteurs seraient davantage sensibilisés aux dangers d'être impliqué dans une collision.

Ainsi, Andenaes (1978) suggère que les peines sévères contre la conduite avec facultés affaiblies dans les pays scandinaves n'ont pas tant altéré les perceptions du risque d'arrestation, mais ont plutôt changé les normes subjectives des automobilistes à l'égard de l'infraction. Par conséquent, le statut de l'infraction serait passé de *malum prohibitum* à *mala in se* : le comportement est mal au départ parce qu'il est prohibé, mais devient mal par la suite, car il porte atteinte à la santé et à la sécurité des autres. Cette vision de la peine est partagée par Von Hirsch (1993) qui soutient que la fonction principale de la peine est de transmettre le blâme (censure) et de tenir moralement responsable les individus ayant commis un acte déviant. Dans le même ordre d'idées, Duff (2001) croit que la peine vise à persuader le délinquant de ne plus commettre de délits et la loi indique aux citoyens les valeurs et le système de croyances à adopter. Les peines et les lois permettent donc de définir les comportements immoraux (*mala in se*) et les comportements à proscrire (*malum prohibitum*).

Dans cette optique, Blais et Beaudoin (2008) soutiennent que « [...] la dissuasion est nécessaire à la validation normative : les policiers doivent arrêter les contrevenants pour que les juges aient l'occasion de décerner des peines sévères » (p.92). L'application constante de peines sévères permet de modifier, d'amplifier et de maintenir cette condamnation sociale, d'où la relation entre la dissuasion et la validation normative. D'ailleurs, Andenaes (1974) croit que le système pénal a l'avantage de « publiciser » les actes déviants et rend donc crédible la peur des sanctions informelles :

« [...] we must not overlook the fact that the social reaction is connected in many ways to the judicial. This means not simply that general behavior with regard to a category of acts is affected by the law's attitude toward them : but also that **it would be much easier to keep one's acts secret and thus avoid all social reprobation, if one did not have to consider the risk of their being brought to public notice through criminal prosecution.** » (p.16)

Dans une évaluation des contrôles pénaux appliqués à la conduite d'un véhicule automobile au Québec, Blais (2005) observe que l'augmentation de la probabilité d'être arrêté et incarcéré pour une conduite avec facultés affaiblies par l'alcool aurait eu un effet positif sur trois mécanismes liés à la prévention générale : les changements d'attitudes, les changements de comportements et la validation normative. Ainsi, l'augmentation du risque objectif d'être puni aurait permis de diminuer la fréquence de l'infraction, mais les mécanismes normatifs et éducatifs associés à la peine auraient permis de maintenir cette baisse sur une plus longue période :

Une application rigoureuse commencerait par dissuader les automobilistes. Par la suite, l'effet dissuasif céderait sa place à l'effet éducatif. Sur une plus longue période de temps, ce sont les changements d'attitudes et de comportements qui expliqueraient le recul de la CFA et des accidents qui y sont associés. (Blais, 2005 : p.166)

Ces résultats montrent l'intérêt de combiner à la fois les mécanismes dissuasifs et les mécanismes normatifs de la peine à un même modèle de prévention générale. Un tel modèle permettrait d'obtenir une évaluation plus crédible de l'efficacité des peines.

### **1.7 UN MODÈLE ÉLARGI DE LA THÉORIE DE LA DISSUASION**

Les résultats des études de Kleck et ses collègues (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008) semblent indiquer que le lien entre les propriétés objectives de la peine et les perceptions des délinquants et des délinquants potentiels serait faible, voire inexistant. Par conséquent, toute politique pénale répressive serait vaine à faire reculer la criminalité et, à l'inverse, une diminution de l'intensité répressive n'entraînerait pas une baisse de l'effet dissuasif. Cependant, les conclusions de ces deux études sont basées sur des prémisses discutables qui sous-entendent que :

1. Le risque objectif de la peine devrait affecter la perception du risque des délinquants et des délinquants potentiels. Par conséquent, un risque objectif élevé devrait être associé à une perception élevée du risque;
2. La peine produirait uniquement de la dissuasion. Une peine qui ne produit pas d'effet dissuasif serait donc inefficace et les autres mécanismes non dissuasifs pouvant être associés à la peine sont, de facto, rejetés;
3. Le risque objectif de la peine serait la seule information employée par les délinquants et les délinquants potentiels pour estimer le risque. Les autres canaux de transmission du message pénal seraient exclus, ignorant par le fait même les apprentissages liés aux expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité.

Les études de Kleck s'appuient donc sur une conception relativement limitée du paradigme dissuasif. D'abord, on remarque que la sévérité perçue d'une même peine peut varier d'une culture à une autre (Andenaes, 1974). Par conséquent, ce ne serait pas tant le niveau de sévérité qui a une influence sur les perceptions, mais plutôt les variations dans le risque objectif<sup>7</sup>. Ensuite, l'absence d'effet

---

<sup>7</sup> Les études macroscopiques vérifient s'il y a une association entre le risque d'être arrêté (par exemple, le nombre d'arrestations ou le nombre de policiers pour 1000 habitants) et le taux de criminalité. Dans les devis transversaux ou longitudinaux, on s'attend à ce que les taux de criminalité soient plus bas aux endroits ou aux périodes où le risque d'arrestation est le plus élevé. Toutefois, dans ce mémoire, nous soutenons que c'est une variation notable, voire substantielle, du risque d'arrestation qui aurait un effet dissuasif sur les délinquants potentiels. Par exemple, si le risque d'arrestation passe de 10 à 20 % d'une année à l'autre, l'indice du risque d'arrestation prendrait la valeur « 2 ». Ainsi, il y aurait une baisse de la criminalité dans un endroit où le risque d'arrestation a doublé ou même triplé, mais pas nécessairement dans un

dissuasif associé à une peine ne signifie pas que d'autres mécanismes pénaux non dissuasifs sont également inefficaces. Des peines plus sévères et plus certaines peuvent ainsi n'avoir aucun effet sur la perception du risque d'être arrêté des délinquants, mais peuvent modifier les normes subjectives individuelles (Andenaes, 1974 et 1978). Finalement, l'évaluation du risque des délinquants et des délinquants potentiels ne s'appuie pas « [...] sur les variations “macro” de la certitude et de la sévérité des peines [qui] restent inconnus du grand public [...] » (Cusson, 2010 : p.30), mais est plutôt basée sur d'autres canaux de transmission, tels que les expériences directes et indirectes de punition. Au regard de ces limites, ce mémoire remet en question les conclusions de Kleck et ses collègues et nous soutenons que :

1. Ce sont les variations dans le risque objectif de la peine, et non son niveau actuel, qui influent sur les perceptions individuelles du risque (Blais et Dupont, 2005; Beaudoin et Blais, 2010);
2. L'arrestation est susceptible de prévenir les comportements déviants par des mécanismes non dissuasifs, tels que la sensibilisation, les remords, la stigmatisation et l'éducation (Zimring et Hawkins, 1973; Andenaes, 1974; Gibbs, 1975; Blais et Beaudoin, 2008);
3. Le message pénal produit son effet dissuasif s'il est transmis par des canaux accessibles aux délinquants et aux délinquants potentiels (Blais et Bacher, 2007; Cusson, 2010).

Afin d'illustrer ces trois propositions, nous nous inspirons du modèle conceptuel de Stafford et Warr (1993) qui a l'avantage de distinguer, d'une

---

autre endroit où le risque d'arrestation est de 20 % et dont celui-ci n'aurait pas augmenté d'une année à l'autre (Blais et Beaudoin, 2010).

part, les expériences personnelles et vicariantes de punition, et d'autre part, les expériences de punition et d'impunité. En effet, tenir uniquement compte des expériences de punition, c'est ignorer les expériences d'impunité qui sont également susceptibles d'influencer les perceptions des délinquants. À l'impunité, il faut également greffer l'esquive, une stratégie contre-dissuasive<sup>8</sup> « [...] qui consiste à neutraliser l'effet intimidant des risques en tentant d'éviter ces derniers. » (Bouchard et Leduc, 2007 : p.520). Pour diminuer le risque d'être attrapé, le délinquant peut alors faire preuve de discrétion ou choisir des cibles moins risquées. L'utilisation d'une ou de plusieurs stratégies d'évitement de la peine permettrait donc de diminuer le risque tel que perçu par le délinquant. L'intégration de ces notions à notre modèle permet de préciser les conditions nécessaires au développement de l'effet « préventif » de la peine et cinq hypothèses peuvent être émises :

1. Afin d'influencer les perceptions et les comportements des individus, l'environnement dans lequel ils évoluent doit subir un changement dans le risque d'être intercepté pour un acte délictuel;
2. Ce changement dans le risque d'être intercepté permet d'intensifier les expériences punitives des individus, tant sur le plan personnel que vicariant. Une diminution des expériences d'impunité devrait donc s'ensuire;
3. Une plus grande exposition au message pénal (directe et indirecte) est susceptible de modifier, d'une part, les mécanismes dissuasifs associés à la peine, et d'autre part, les

---

<sup>8</sup> La contre-dissuasion englobe « [...] l'ensemble des mesures utilisées par les délinquants pour contrer l'effet potentiellement intimidant de la menace répressive qui pèse sur eux » (Bouchard et Leduc, 2007 : p.517).

mécanismes préventifs associés à la validation normative. Cette exposition permettrait également de sensibiliser les individus aux conséquences négatives d'un comportement;

4. Ces mécanismes dissuasifs et normatifs sont toutefois modulés par l'impunité des délinquants et par la capacité des individus à esquiver la peine. Cette influence contre-dissuasive peut également provenir des pairs qui goûtent à l'impunité;
5. Finalement, un changement dans les perceptions de la peine et les valeurs normatives devrait modifier l'intention délictuelle du délinquant et du délinquant potentiel.

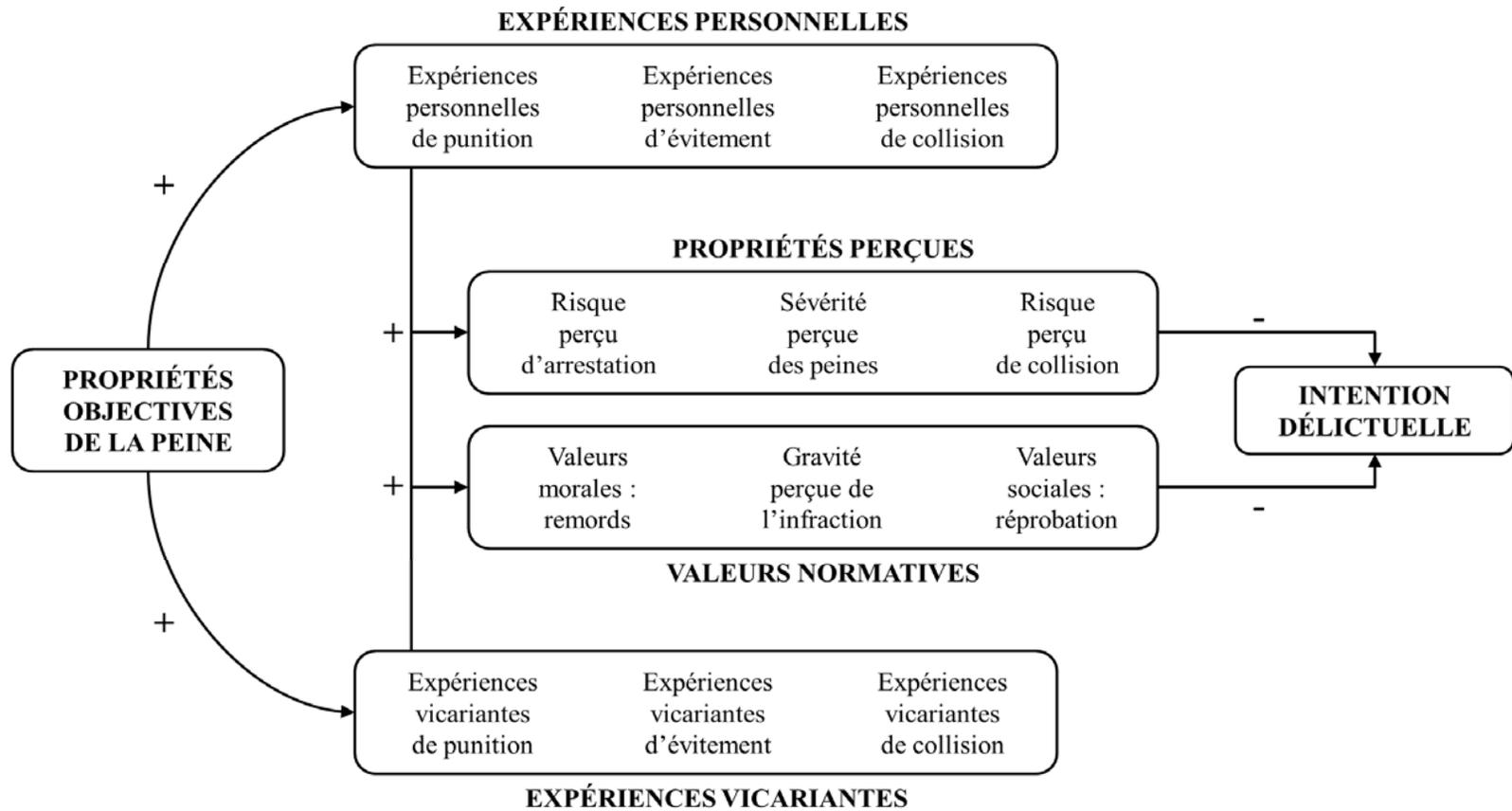
Cette recherche se propose donc d'étudier l'utilité d'intégrer différents mécanismes normatifs à un même modèle, et ce en plus de distinguer les expériences punitives personnelles et vicariantes des individus. Les données proviennent d'un sondage portant sur les habitudes de conduite des Québécois. Le choix d'utiliser des données sur la délinquance routière se justifie par le fait qu'il est possible d'obtenir un large échantillon représentatif de la délinquance et de la non-délinquance. En effet, au volant d'une automobile, une part importante de la population se transforme en délinquants potentiellement capables de commettre une panoplie d'infractions routières. De plus, les conducteurs sont plus régulièrement exposés au message pénal par le biais du travail des policiers qui doivent faire respecter le Code de la sécurité routière. Clarke (1996) identifie également certains avantages quant à l'étude de la délinquance routière : 1) ces délits entraînent des pénalités et des coûts considérables pour le délinquant; 2) le non-respect du Code de la sécurité routière, qui est largement répandu dans la population, permet d'obtenir des courbes de délinquance normalement distribuées (la majorité des conducteurs commettent quelques délits routiers de temps en temps); et 3) le parc

automobile étant très répandu dans la population, la plupart des groupes sociaux sont représentés dans un tel échantillon (c.-à-d. les hommes et les femmes, les riches et les moins riches, les jeunes et les moins jeunes).

Le but de cette recherche est donc, en premier lieu, de mettre à l'épreuve un modèle élargi de la théorie de la dissuasion et, en second lieu, d'améliorer les connaissances quant à la relation entre les expériences punitives des délinquants, l'interprétation qu'ils en font et les retombées sur leur intention délictuelle. Les objectifs spécifiques de cette étude sont de :

1. Mesurer l'impact d'un changement relatif dans le risque d'être arrêté pour des délits routiers sur les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité des automobilistes;
2. Évaluer l'effet de ces expériences punitives personnelles et vicariantes sur les perceptions des automobilistes;
3. Vérifier la relation entre le niveau d'exposition pénale de l'automobiliste et différents mécanismes normatifs;
4. Estimer l'effet des perceptions et des valeurs normatives de l'automobiliste sur son intention délictuelle.

La figure 3 présente le modèle élargi de prévention générale appliqué à la délinquance routière. Les relations hypothétiques entre les concepts sont également illustrées.



**Figure 3** : Un modèle élargi de prévention générale

## **2. MÉTHODOLOGIE**

### **2.1 SOURCE DES DONNÉES**

Les données de cette recherche s'appuient sur un questionnaire disponible à l'Annexe I et développé par Beaudoin, Blais et Tremblay dans le cadre d'un sondage sur les habitudes de conduite des jeunes automobilistes québécois (N = 519). Les données ont été colligées par Beaudoin (2012) en deux temps. Dans un premier temps, la majorité des répondants (67,9 %) ont répondu au questionnaire papier à l'Université de Montréal. Les répondants étaient pour la plupart inscrits dans un programme de l'École de criminologie (64,7 %) et quelques répondants étaient inscrits en médecine dentaire (1,3 %). Dans un deuxième temps, les autres répondants (33,9 %) ont répondu à un sondage en ligne mené par la firme de recherche Léger-Marketing. La collecte des données s'est déroulée entre 2009 et 2010. Pour les besoins de cette recherche, les répondants qui n'ont pas conduit durant la dernière année au moment de répondre au sondage ont été retirés de l'échantillon final (n = 448). L'âge moyen des répondants de l'échantillon est de 21,8 ans et 89,0 % des répondants ont 25 ans ou moins. Finalement, l'échantillon est composé de 223 femmes, ce qui correspond à la moitié des répondants (49,8 %).

### **2.2 OPÉRATIONNALISATION DES VARIABLES**

#### **2.2.1 Variables indépendantes**

##### *Changement relatif dans le risque d'arrestation*

L'hypothèse initiale du modèle élargi de prévention générale est qu'une variation dans le risque objectif d'être puni aurait un impact sur les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité de l'automobiliste. Par conséquent, cette première dimension inclut deux variables qui comparent les

taux de variation dans le nombre de constats d'infractions émis dans les MRC<sup>9</sup> du Québec entre 2008 et 2009 ou 2009 et 2010 selon l'année à laquelle le répondant a participé au sondage. La première variable mesure le taux de variation pour les infractions inscrites au Code de la sécurité routière (Taux de variation CSR) et la deuxième variable mesure le taux de variation pour les infractions inscrites au Code criminel (Taux de variation CC). Elles furent calculées à l'aide des formules suivantes :

$$\text{Taux de variation CSR} = \frac{(\text{Infractions CSR}_t - \text{Infractions CSR}_{t-1})}{\text{Infractions CSR}_{t-1}} * 100$$

$$\text{Taux de variation CC} = \frac{(\text{Infractions CC}_t - \text{Infractions CC}_{t-1})}{\text{Infractions CC}_{t-1}} * 100$$

Ces variables permettent donc de mesurer le taux de variation dans l'intensité d'application des dispositions du Code de la sécurité routière et du Code criminel selon la MRC du répondant. L'objectif est de vérifier si les répondants vivant dans les MRC où il y a eu une hausse dans l'intensité d'application du CSR et du CC sont davantage exposés à des expériences personnelles ou vicariantes de punition.

#### *Les expériences punitives personnelles*

La deuxième hypothèse du modèle élargi est que les expériences personnelles de punition et d'impunité ont une influence sur les perceptions et les mécanismes normatifs des automobilistes. La première variable de cette dimension est liée aux expériences personnelles de punition (Punition personnelle). Celle-ci prend la forme d'une variable dichotomique où la valeur « 0 » indique que le répondant n'a pas été arrêté au cours des 12 derniers mois et la valeur « 1 » signifie qu'il a été arrêté au moins une fois dans la dernière année, et ce peu importe l'infraction commise. Cette division a été effectuée, car très peu de répondants ont reçu plus d'une contravention (6,3 %) ou ont été

---

<sup>9</sup> « Municipalité régionale de comté ».

arrêtés plus d'une fois sans recevoir de contravention (9,9 %). Selon les résultats descriptifs (voir Annexe II), environ 30 % des répondants (n = 134) ont été arrêtés au moins une fois – avec ou sans contravention – au cours de la dernière année, et ce au moment de répondre au sondage.

Une deuxième variable mesure le niveau d'impunité du répondant et est associée à l'utilisation de stratégies d'évitement de la peine par le répondant (Évitement personnel). Cette variable a été construite à l'aide de neuf indicateurs dichotomiques (non/oui) d'utilisation de stratégies d'évitement par le répondant lors de sa conduite automobile. Associées à la contre-dissuasion, ces stratégies sont : 1) éviter les endroits où les policiers font du radar; 2) brûler les arrêts uniquement dans les petites rues; 3) faire des arrêts à l'américaine uniquement dans les petites rues; 4) conduire plus lentement après avoir consommé de l'alcool; 5) conduire plus lentement après avoir consommé de la drogue; 6) avoir un détecteur de radar; 7) faire des courses uniquement sur les chemins de campagne; 8) passer sur les feux jaunes uniquement la nuit ou tard le soir; 9) passer sur les feux rouges uniquement la nuit ou tard le soir. L'alpha de Cronbach ( $\alpha$ ) de cette échelle est de 0,69 ce qui dénote de sa bonne consistance interne. L'échelle construite varie entre 0 (le répondant n'utilise pas de stratégie d'évitement) et 1 (le répondant utilise les neuf stratégies d'évitement). La moyenne de cette variable est de 0,23 et signifie que les répondants utilisent en moyenne deux types de stratégies d'évitement ( $0,23 \times 9 = 2,07$ ).

Par ailleurs, les conséquences négatives et non pénales découlant d'un acte criminel et pouvant dissuader un délinquant potentiel de commettre un délit ont été intégrées aux expériences punitives. Dans cette étude, les conséquences négatives associées à comportement routier proscrit sont les collisions routières. Par conséquent, une variable dichotomique (Collision personnelle) indique si le répondant a été impliqué directement (en tant que conducteur) ou indirectement

(en tant que passager) dans une collision routière au cours de la dernière année. La valeur « 1 » indique que le répondant a été impliqué dans une collision. La variable montre que 24 % (n = 106) des répondants ont été impliqués dans une collision routière dans la dernière année. L'analyse des données permettra de vérifier si l'implication du répondant dans une collision routière influence ou non ses perceptions de la peine et ses valeurs normatives.

#### *Les expériences punitives vicariantes*

En plus des expériences punitives personnelles, le modèle élargi de prévention générale intègre les expériences punitives vicariantes de l'automobiliste. Ainsi, la deuxième catégorie de variables punitives inclut notamment une variable mesurant l'exposition indirecte du répondant au message pénal (Punition des pairs). Les valeurs de cette variable varient entre 0 et 7, où l'absence de pair ayant fait l'objet d'une arrestation prend la valeur « 0 » et la présence d'au moins un pair ayant fait l'objet d'une arrestation avec contravention prend la valeur « 1 » pour un type de délit, prend la valeur « 2 » pour deux types de délits, prend la valeur « 3 » pour trois types de délits, et ainsi de suite. Les sept délits étudiés dans cette recherche et qui ont été utilisés pour construire cette variable sont : 1) excéder la vitesse de plus de 20 km/h en ville; 2) excéder la vitesse de plus de 20 km/h sur l'autoroute; 3) faire un arrêt à l'américaine; 4) brûler un arrêt; 5) brûler une lumière rouge; 6) conduire sous l'influence de l'alcool; 7) courser avec d'autres personnes. La variable indique que 68 % (n = 304) des répondants connaissent au moins une personne qui a été arrêtée au courant de la dernière année. En moyenne, les personnes dans l'entourage des répondants sont arrêtées pour un peu moins de deux délits différents (1,78).

Une échelle a également été créée afin de mesurer la proportion de pairs qui utilisent des stratégies d'évitement (Évitement des pairs). Neuf indicateurs construisent cette échelle et pour chacun de ces indicateurs le répondant devait indiquer la proportion de pairs (1 = aucun; 2 = moins de la moitié; 3 = environ

la moitié; 4 = plus de la moitié; 5 = tous) utilisant des stratégies d'évitement. Ces stratégies sont les mêmes qui ont été énumérées précédemment pour la variable « Évitement personnel ». L'alpha est de 0,85 ce qui dénote de la bonne consistance interne de l'échelle. Les valeurs de l'échelle varient entre 1 et 5 et la moyenne est de 1,82.

D'autre part, une échelle permettant de mesurer le niveau d'exposition indirecte du répondant à la punition (Exposition aux activités policières) a été intégrée aux expériences punitives vicariantes ( $\alpha = 0,56$ ). Construite à partir de cinq indicateurs dichotomiques (non/oui), cette échelle mesure le niveau d'exposition du répondant à différentes activités policières et répressives ayant un caractère punitif ou préventif sur la délinquance routière : 1) des barrages routiers contre l'alcool au volant; 2) des opérations radars; 3) des opérations préventives contre la vitesse; 4) des opérations aux feux rouges; 5) des photos radars. Par conséquent, les valeurs de cette variable varient entre 0 (n'a pas été exposé) et 1 (a été exposé aux cinq types d'activités). La moyenne de cette variable est de 0,44 et indique que les répondants sont exposés en moyenne à deux types d'activités policières ( $0,44 \times 5 = 2,20$ ).

Finalement, une variable dichotomique (non/oui) en lien avec les expériences de collision des pairs a été intégrée aux analyses (Collision des pairs). La valeur « 1 » indique qu'au moins un pair a été impliqué directement ou indirectement dans une collision routière. Selon les analyses descriptives, 56 % (n = 241) des répondants connaissent au moins une personne qui a été impliquée dans une collision en tant que conducteur ou passager au cours de la dernière année.

#### *Les propriétés perçues*

Cette dimension regroupe des variables associées aux perceptions du répondant. Selon le modèle de prévention générale élaboré précédemment, les perceptions de l'automobiliste auraient un effet direct sur son intention délictuelle. La

première variable perceptuelle est une échelle ( $\alpha = 0,94$ ) mesurant le risque perçu des répondants d'être arrêté et de recevoir une contravention s'ils continuent de commettre les sept infractions routières – énumérées auparavant – à la même fréquence (Risque perçu d'arrestation). Les valeurs de la variable varient entre « 1 » (moins d'une chance sur 10 000) et « 6 » (100 % certain d'être arrêté et de recevoir une contravention). La moyenne de cette variable (4,11) montre que les répondants ont tendance à estimer très fortement leurs risques de recevoir une contravention s'ils continuent de commettre des infractions routières. En effet, le risque perçu d'être puni de 41 % ( $n = 178$ ) des répondants varie entre une chance sur dix (1/10) à cent pour cent certains (100 %) de recevoir une contravention.

Une deuxième échelle ( $\alpha = 0,64$ ) a été construite à partir de sept indicateurs et mesure la perception qu'a le répondant à l'égard de la sévérité des sanctions routières prévues pour les infractions énumérées précédemment (Sévérité perçue des peines). Les sanctions varient entre des amendes pécuniaires ou des amendes accompagnées de points d'inaptitudes. Par exemple, pour l'un de ces indicateurs, le répondant devait indiquer s'il considère qu'une amende variant entre cent et deux cents dollars et accompagnée de trois points d'inaptitude pour un automobiliste qui brûle un feu rouge n'est pas assez sévère, juste assez sévère ou trop sévère. Par conséquent, les valeurs de cette échelle varient entre « 1 » (pas assez sévère) et « 3 » (trop sévère). La majorité des répondants sont d'avis que les sanctions contre les délits routiers sont juste assez sévères (la moyenne est de 2,00 et l'écart-type est de 0,34).

Finalement, une troisième échelle ( $\alpha = 0,94$ ) mesure le risque perçu du répondant d'être impliqué dans une collision causant au moins un blessé s'il continu de commettre les infractions routières énumérées précédemment (Risque perçu de collision). Les valeurs des sept indicateurs qui constituent cette échelle varient entre « 1 » (moins d'une chance sur 10 000) et « 6 »

(100 % certain d'être impliqué dans une collision causant au moins un blessé). Comparativement à la variable « Risque perçu d'arrestation », la moyenne de l'échelle du « Risque perçu de Collision » est plus faible (3,31). Néanmoins, environ 44 % (n = 192) des répondants estiment que leur probabilité d'être impliqué dans une collision routière avec blessé varie entre une chance sur cent (1/100) à cent pour cent certains (100 %).

### *Les mécanismes normatifs*

Finalement, selon le modèle de prévention générale, d'autres mécanismes normatifs non-dissuasifs peuvent amener l'automobiliste à diminuer le nombre de comportements routiers proscrits. Associée à la validation normative, cette dimension regroupe, d'une part, deux échelles qui mesurent la perception négative du répondant à l'égard de l'infraction (Valeurs morales – Remords; et Gravité perçue des infractions), et d'autre part, une échelle qui mesure la réprobation de l'entourage en cas de délit (Valeurs sociales – Réprobation de l'entourage).

La première échelle ( $\alpha = 0,91$ ) a été construite à partir de sept indicateurs mesurant la mauvaise conscience du répondant lorsqu'il commet l'une des sept infractions routières étudiées (Valeurs morales – Remords). Les valeurs de cette échelle varient entre « 1 » (le répondant n'a pas mauvaise conscience lors d'un délit) et « 4 » (le répondant a vraiment mauvaise conscience lors d'un délit). La moyenne (2,57) de cette échelle montre que les répondants ont généralement mauvaise conscience lorsqu'ils commettent une infraction routière. En effet, seulement 24 % (n = 82) des répondants ont peu ou pas de remords lors d'un délit routier.

La deuxième échelle ( $\alpha = 0,78$ ) s'appuie sur sept indicateurs qui indiquent si le répondant considère chacune des sept infractions routières étudiées comme problématiques (Gravité perçue des infractions). Les valeurs de l'échelle varient

entre « 1 » (pas du tout un problème) et « 5 » (un problème très sérieux). La moyenne de 3,61 pour cette échelle indique que les répondants de l'échantillon sont plus enclins à considérer les infractions routières comme étant problématiques.

Finalement, la dernière échelle ( $\alpha = 0,86$ ) repose sur sept indicateurs mesurant l'opinion qu'aurait l'entourage de l'automobiliste s'ils avaient connaissance de ses délits routiers (Valeurs sociales – réprobation de l'entourage). Les valeurs de cette échelle varient entre « 1 » (ils ne changeraient définitivement pas leur opinion) et « 4 » (ils auraient définitivement une moins bonne opinion). La moyenne de l'échelle (2,44) montre que les personnes dans l'entourage du répondant auraient généralement une moins bonne opinion si ce dernier commettait des infractions routières.

### **2.2.2 Variable dépendante : l'intention délictuelle**

Selon la dernière hypothèse du modèle élargi de prévention générale, les perceptions et les valeurs normatives auraient un effet préventif sur le niveau de délinquance de l'automobiliste. Toutefois, certains chercheurs mettent en garde contre l'« effet expérientiel » (experiential effect) des comportements délictuels passés sur les perceptions actuelles du répondant (Saltzman et coll., 1982; Tittle et coll., 2011). Ainsi, en s'appuyant sur les perceptions du répondant pour prédire le comportement délictuel passé, les chercheurs ne mesureraient pas l'effet dissuasif. Afin d'éviter ce problème, une échelle d'intention délictuelle mesurant l'intention du répondant de commettre une infraction routière dans les trois prochains mois a été intégrée à nos analyses. Cette stratégie concorde avec celle adoptée par d'autres chercheurs qui s'intéressent à la dissuasion (Grasmick et Bryjak, 1980; Grasmick et coll., 1983; Tittle et coll., 2011).

L'échelle d'intention délictuelle a été construite à l'aide de sept indicateurs mesurant la probabilité avouée du répondant de commettre chacune des sept

infractions routières dans les trois prochains mois. Les valeurs de ces sept indicateurs varient entre « 1 » (aucune probabilité) et « 5 » (probabilité certaine). L'alpha de Cronbach est de 0,81 ce qui dénote de la bonne consistance interne de l'échelle. Finalement, avec une moyenne de 2,09 et un écart-type de 0,70 la distribution de l'échelle présente une courbe normale.

### **2.2.3 Variables contrôles**

En plus de contrôler pour les variables démographiques habituelles (c.-à-d. l'âge et le sexe), deux autres variables sont utilisées comme contrôle, soit la « Proportion de pairs délinquants » et une échelle de « Faible maîtrise de soi ». Ces variables ont été ajoutées aux analyses, car les études sur le sujet montrent généralement une influence importante des pairs sur la délinquance (Andrews et Bonta, 1998) et un effet significatif et important du niveau de maîtrise de soi sur le comportement délictuel (Pratt et Cullen, 2000).

La première variable contrôle pour la proportion de pairs qui commet des délits routiers dans l'entourage du répondant. En effet, selon la théorie de l'association différentielle de Sutherland, « [...] au contact de pairs différents de nous, nous apprenons de nouvelles façons de voir le monde et, éventuellement, de nous comporter » (Leman-Langlois, 2007 : p.80). La fréquentation de pairs délinquants peut également neutraliser la barrière morale du délinquant potentiel (Sykes et Matza, 1957). Utilisant sept indicateurs – un pour chacune des infractions étudiées et énumérées précédemment – l'échelle de pairs délinquants ( $\alpha = 0,83$ ) varie entre « 1 » (aucun pair ne commet des délits routiers) et « 5 » (tous les pairs commettent des délits routiers). Ainsi, pour chaque indicateur, le répondant devait indiquer la proportion de personnes dans son entourage commettant l'infraction routière en question.

La deuxième variable contrôle pour la faible maîtrise de soi du répondant. Composante importante de la délinquance, la faible maîtrise de soi pourrait

avoir un effet sur les intentions délictuelles des répondants. S'appuyant sur l'échelle de faible maîtrise de soi de Grasmick et coll. (1983), 24 indicateurs liés à six composantes de la personnalité constituent cette échelle ( $\alpha = 0,89$ ). Ces six composantes sont : 1) l'impulsivité; 2) l'inaptitude aux tâches intellectuellement complexes; 3) le goût du risque; 4) la préférence pour les activités physiques; 5) l'égoïsme; 6) le tempérament colérique. L'échelle varie entre 1 (très bonne maîtrise de soi) à 6 (très faible maîtrise de soi).

### **2.3 STRATÉGIE ANALYTIQUE**

Afin de mettre à l'épreuve le modèle élargi de prévention générale, quatre objectifs de recherche ont été énumérés précédemment. Pour satisfaire ces objectifs de recherche, des analyses statistiques ont été effectuées en trois temps. Dans un premier temps, des analyses corrélationnelles ont été réalisées afin de vérifier l'impact d'une variation du risque relatif d'arrestation sur les expériences punitives personnelles et vicariantes de l'automobiliste. L'analyse corrélacionnelle permet de mesurer « [...] le degré de concentration des points le long de la droite de régression, et cela afin de pouvoir apprécier l'intensité de la relation » (Fox, 1998 : p.269). Toutefois, ces analyses sont limitées, car elles ne permettent pas au chercheur de tenir compte de l'effet d'autres variables.

Des analyses corrélacionnelles additionnelles ont également été effectuées, mais celles-ci sont présentées en Annexe II. Ces analyses supplémentaires visaient à vérifier l'absence de multicolinéarité entre les variables étudiées, et ce afin d'éviter que deux ou plusieurs variables mesurent un même concept. Rappelons que l'absence de multicolinéarité entre les variables indépendantes est un postulat de base à l'utilisation de méthodes statistiques multivariées.

Dans un deuxième temps, des analyses de régression multiple hiérarchique ont été réalisées afin d'identifier les variables punitives les plus susceptibles d'avoir

un effet statistiquement significatif sur les perceptions et les valeurs normatives de l'automobiliste. Grâce aux coefficients bêta standardisés, les analyses de régression permettent d'estimer la relation d'une variable indépendante avec une variable dépendante tout en contrôlant les autres variables indépendantes (Fox, 1998). En ce qui concerne la régression hiérarchique, celle-ci permet d'introduire des blocs de variables selon un ordre déterminé par le chercheur. Le premier bloc de variable englobe toute la variance disponible, le deuxième bloc utilise la variance non expliquée par le premier bloc, et ainsi de suite. Cette stratégie permet de tenir compte de l'effet de chaque bloc de variables sur la performance du modèle de régression qui est représenté par le coefficient «  $R^2$  ».

Dans un troisième temps, une analyse de régression multiple a été effectuée. Cette dernière analyse permet de répondre au quatrième objectif de recherche, qui est d'estimer l'effet des perceptions et des valeurs normatives sur l'intention délictuelle de l'automobiliste.

### **3. RÉSULTATS ET ANALYSES**

Les résultats sont divisés en trois sections. La première section présente les résultats des analyses corrélationnelles. Ces analyses visent à évaluer l'impact d'une variation du risque relatif d'arrestation sur les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité. La deuxième section présente les résultats aux analyses de régression multiple hiérarchique. Ces analyses ont pour but d'estimer l'effet des expériences personnelles et vicariantes de punition sur les variables perceptuelles et les variables normatives. La troisième section présente les résultats d'une régression multiple. Cette dernière analyse permet d'identifier les mécanismes dissuasifs ou normatifs susceptibles d'avoir une influence sur l'intention délictuelle du répondant. Finalement, une quatrième section fait la synthèse des principaux résultats obtenus.

#### **3.1 RISQUE RELATIF ET EXPÉRIENCES PUNITIVES**

Des analyses corrélationnelles ont été effectuées afin de déceler les relations qui seraient susceptibles d'exister entre le risque relatif d'arrestation et les variables associées aux expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité. Le tableau I présente les coefficients de corrélation de Pearson selon une variation du risque d'arrestation pour les infractions inscrites au Code de la sécurité routière (CSR) et selon une variation du risque d'arrestation pour les infractions inscrites au Code criminel (CC).

**Tableau I : Résultats aux analyses corrélationnelles**

	Taux de variation CSR	Taux de variation CC
<b>Expériences personnelles</b>		
Punition personnelle (1 = Oui)	0,01	-0,09 <sup>†</sup>
Échelle d'évitement	0,09 <sup>†</sup>	0,19**
Collision personnelle (1 = Oui)	0,12*	0,14**
<b>Expériences vicariantes</b>		
Échelle de punition des pairs	0,07	0,08 <sup>†</sup>
Échelle d'évitement des pairs	0,09 <sup>†</sup>	0,14**
Échelle d'exposition à la police	0,07	0,14**
Collision des pairs (1 = Oui)	0,03	0,11*

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Les résultats du tableau I montrent une faible corrélation positive entre le taux de variation dans le risque d'arrestation pour une infraction inscrite au CSR et l'utilisation de tactiques d'évitement par le répondant ( $r = 0,09$ ;  $p < 0,10$ ) et par les pairs ( $r = 0,09$ ;  $p < 0,10$ ). Ces corrélations laissent croire que les automobilistes s'adaptent à la présence policière sur les routes en adoptant des stratégies contre-dissuasives permettant d'éviter la punition (c.-à-d. l'arrestation et la contravention). L'utilisation de tactiques d'évitement pourrait également expliquer l'absence de relation significative ( $p > 0,10$ ) entre l'émission de constats d'infraction et les variables de punition. Par ailleurs, les résultats indiquent qu'il y aurait une faible corrélation positive entre l'émission de constats d'infractions au CSR et la variable « Collision personnelle » ( $r = 0,12$ ;  $p < 0,05$ ). Si cette relation existe réellement, elle pourrait cependant être inverse : l'augmentation du nombre de collisions routières dans une région administrative pourrait rendre les policiers plus proactifs dans la distribution de constats d'infractions sur les routes.

Le tableau I présente également les effets potentiels d'une variation dans le risque d'arrestation pour une infraction inscrite au Code criminel. Les résultats

indiquent que l'utilisation de stratégies d'évitement par les automobilistes est plus importante lorsqu'il y a une hausse des constats d'infractions criminelles, et ce tant au niveau personnel ( $r = 0,19$ ;  $p < 0,01$ ) que vicariant ( $r = 0,14$ ;  $p < 0,01$ ). Cette différence pourrait s'expliquer par la sévérité des peines qui est associée aux infractions criminelles. À la sévérité, il faut également tenir compte de l'effet stigmatisant d'être arrêté pour une infraction criminelle, telle que la conduite sous l'influence de l'alcool. Par conséquent, l'automobiliste délinquant retire un plus grand bénéfice à éviter les sanctions criminelles.

De plus, les résultats montrent une corrélation positive entre le nombre de constats d'infractions criminelles émises et le niveau d'exposition de l'automobiliste aux activités policières ( $r = 0,14$ ;  $p < 0,01$ ). Ainsi, plus les policiers sont proactifs sur les routes, plus ils donnent des constats d'infractions et plus les automobilistes sont exposés aux activités policières.

Finalement, le tableau I montre qu'une augmentation du risque d'arrestation produit un effet inverse et contre-intuitif sur la variable « Punition personnelle » ( $r = -0,09$ ;  $p < 0,10$ ). Cependant, cette variable inclut à la fois les expériences d'arrestation sans contravention et les expériences d'arrestation avec contravention de l'automobiliste. Or, une hausse du nombre de contraventions émises pourrait également diminuer le nombre d'automobilistes qui sont arrêtés sans recevoir pour autant une contravention<sup>10</sup>. Cet effet explique la corrélation négative qui est observée. En ce qui concerne la punition des pairs, l'effet d'une

---

<sup>10</sup> En divisant la variable « Punition personnelle » selon l'arrestation sans contravention et l'arrestation avec contravention, les analyses corrélationnelles montrent une faible corrélation négative et non-significative entre une variation du nombre de constats d'infractions criminelles et le nombre moyen d'arrestations sans contravention ( $r = -0,07$ ;  $p > 0,10$ ), mais les analyses montrent également une corrélation positive marginale et non-significative avec le nombre moyen d'arrestations avec contravention ( $r = 0,01$ ;  $p > 0,10$ ).

variation du nombre d'arrestations pour une infraction criminelle semble produire l'effet attendu, mais cet effet est faible ( $r = 0,08$ ;  $p < 0,10$ ).

Les résultats des analyses corrélationnelles montrent qu'une variation du risque objectif de recevoir une contravention pour une infraction inscrite au Code criminel a un effet sur les expériences personnelles et vicariantes de punition, quoique les corrélations soient faibles ( $r < 0,20$ ). Par ailleurs, il est important de souligner que les analyses bivariées permettent de mesurer la relation entre deux variables, mais elles ne permettent pas de tenir compte de facteurs concomitants (Fox, 1998). Néanmoins, cette étape analytique s'inscrit dans une démarche plus générale où la concordance des résultats permettra de se prononcer sur la valeur du modèle conceptuel élaboré dans cette recherche.

### **3.2 EXPÉRIENCES PUNITIVES ET MÉCANISMES PÉNAUX**

Afin d'évaluer l'impact des expériences punitives des automobilistes sur leurs perceptions et leurs valeurs normatives, des analyses de régression multiple hiérarchique ont été effectuées. En plus de permettre d'estimer la relation d'une variable indépendante avec une variable dépendante tout en contrôlant pour d'autres facteurs, la stratégie « hiérarchique » permet d'introduire et d'évaluer l'impact de blocs de variables dans le modèle de régression selon un ordre prédéterminé. Notons que les analyses corrélationnelles indiquent une absence de multicolinéarité entre les variables indépendantes (voir Annexe II).

Au total, six tableaux de régression hiérarchique sont présentés : trois tableaux pour les variables perceptuelles (c.-à-d. le risque perçu d'arrestation, la sévérité perçue des peines et le risque perçu de collision) et trois tableaux pour les variables normatives (c.-à-d. les valeurs morales, la gravité perçue des infractions et les valeurs morales). Le tableau II présente la première régression hiérarchique appliquée à la variable « Risque perçu d'arrestation ».

**Tableau II :** Régression hiérarchique appliquée à la variable « Risque perçu d'arrestation » (n = 417)

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	3,70**		3,29**		3,70**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	0,27	0,08	0,20	0,06	0,20	0,06
Échelle d'évitement	1,21**	0,16	0,79 <sup>†</sup>	0,10	0,53	0,07
Collision personnelle (1 = Oui)	-0,01	-0,00	-0,03	-0,01	-0,03	-0,01
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	0,24	0,04	0,20	0,03
Échelle d'évitement des pairs	--	--	0,11	0,04	0,13	0,05
Échelle d'exposition à la police	--	--	0,75*	0,13	0,81**	0,14
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	-0,14	-0,04	-0,17	-0,05
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	-0,04	-0,01
Âge	--	--	--	--	-0,03	-0,05
Échelle de faible maîtrise de soi	--	--	--	--	0,30*	0,12
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	-0,08	-0,03
Valeur F du modèle	5,37**		3,64**		2,99**	
R <sup>2</sup>	0,04		0,06		0,08	
Variation de R <sup>2</sup>	0,04		0,02		0,02	
Durbin-Watson	--		--		1,92	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Les résultats de la régression hiérarchique présentés au tableau II montrent que le modèle final est significatif ( $F = 2,99$ ;  $p < 0,01$ ), mais que sa performance est faible ( $R^2 = 0,08$ ). Par ailleurs, la régression hiérarchique permet d'examiner la variation du  $R^2$  à chaque étape. Dans ce cas-ci, l'introduction des variables associées aux expériences vicariantes de punition fait passer le  $R^2$  de 0,04 à 0,06 et l'introduction des variables contrôles permet d'augmenter le  $R^2$  de deux points à 0,08.

Dans notre modèle final, seulement une variable indépendante a un effet significatif sur le risque perçu d'arrestation. En effet, l'exposition aux activités policières permet d'augmenter le risque perçu d'arrestation des automobilistes ( $b = 0,81$ ;  $p < 0,01$ ). Il y aurait également une relation positive entre la faible maîtrise de soi du conducteur et son risque perçu d'arrestation ( $b = 0,30$ ;  $p < 0,05$ ). Les résultats indiquent également une absence de relation entre la punition personnelle ou vicariante et le risque perçu d'arrestation de l'automobiliste ( $p > 0,10$ ). Finalement, la constante représente la valeur prédite du modèle lorsque les variables indépendantes sont mises à zéro. Par conséquent, selon le Modèle 2, un individu qui n'a aucune expérience personnelle et vicariante de punition a un risque perçu d'arrestation qui se situe à 3,29.

Le tableau II présente également les coefficients bêta standardisés ( $\beta$ ) de chaque variable. Ce coefficient permet d'évaluer le poids relatif d'une variable, tout en contrôlant pour l'effet des autres variables indépendantes. Le faible  $R^2$  du modèle dénote que les bêtas ont peu d'effet sur le risque perçu d'arrestation. En effet, l'exposition aux activités policière, qui a le poids relatif le plus important dans le modèle de régression, a un bêta relativement faible ( $\beta = 0,14$ ). L'échelle de faible maîtrise de soi a un poids relatif légèrement plus bas ( $\beta = 0,12$ ). Le tableau III présente la régression multiple hiérarchique appliquée à la variable « Sévérité perçue des peines ».

**Tableau III** : Régression hiérarchique appliquée à la variable « Sévérité perçue des peines » (n = 421)

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	1,93**		1,91**		1,95**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	0,06	0,08	0,06	0,08	0,07 <sup>†</sup>	0,10
Échelle d'évitement	0,24**	0,15	0,19 <sup>†</sup>	0,12	0,14	0,09
Collision personnelle (1 = Oui)	-0,04	-0,05	-0,04	-0,05	-0,04	-0,06
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	0,05	0,04	0,02	0,01
Échelle d'évitement des pairs	--	--	0,03	0,05	-0,01	-0,03
Échelle d'exposition à la police	--	--	-0,05	-0,04	-0,05	-0,04
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	-0,01	-0,02	-0,02	-0,04
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	0,04	0,06
Âge	--	--	--	--	-0,01*	-0,11
Échelle de faible maîtrise de soi	--	--	--	--	0,07**	0,14
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	0,05 <sup>†</sup>	0,10
Valeur F du modèle	5,26**		2,52*		3,31**	
R <sup>2</sup>	0,04		0,04		0,08	
Variation de R <sup>2</sup>	0,04		0,00		0,04	
Durbin-Watson	--		--		1,99	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Le modèle final du tableau III explique une proportion significative de 8 % de variance de la variable dépendante ( $F = 3,31$ ;  $p < 0,01$ ), mais que notre modèle de régression explique très peu la variance de la variable dépendante « Sévérité perçue des peines ». La variation du  $R^2$  montre également que les variables associées aux expériences vicariantes de punition ne permettent pas de hausser la performance du modèle, mais les variables contrôles font doubler la valeur du  $R^2$  de 0,04 à 0,08.

L'analyse plus approfondie des variables montre que la variable « Punition personnelle » a un effet significatif et positif ( $b = 0,07$ ;  $p < 0,10$ ) sur la sévérité perçue des peines, mais le coefficient bêta standardisé indique que la relation est somme toute assez faible ( $\beta = 0,10$ ). Par ailleurs, les variables associées aux expériences vicariantes de punition n'ont aucun effet significatif sur la variable dépendante. Finalement, les résultats indiquent que trois variables contrôles ont une influence sur la sévérité perçue des peines : l'âge du répondant ( $b = -0,01$ ;  $p < 0,05$ ), sa faible maîtrise de soi ( $b = 0,07$ ;  $p < 0,01$ ) et le niveau de délinquance routière des pairs ( $b = 0,05$ ;  $p < 0,10$ ). Néanmoins, comme en témoignent les coefficients standardisés, la faible maîtrise de soi a le poids relatif le plus important dans le modèle de régression ( $\beta = 0,14$ ).

Les analyses des tableaux II et III montrent que les expériences punitives personnelles et vicariantes de l'automobiliste ont, dans le meilleur des cas, un faible effet sur les propriétés perçues des peines. En plus de soutenir que les expériences punitives ont un effet sur les perceptions de la peine (c.-à-d. la certitude et la sévérité), notre modèle élargi de prévention générale inclut également les perceptions associées aux conséquences négatives et non pénales d'un comportement à risque. Afin de vérifier cette hypothèse, le tableau IV présente la régression multiple hiérarchique appliquée à la variable dépendante « Risque perçu de collision ».

**Tableau IV : Régression hiérarchique appliquée à la variable « Risque perçu de collision » (n = 418)**

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	3,15**		2,90**		3,01**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	0,32 <sup>†</sup>	0,10	0,27	0,08	0,29	0,09
Échelle d'évitement	0,25	0,03	-0,05	-0,01	-0,06	-0,01
Collision personnelle (1 = Oui)	-0,13	-0,04	-0,12	-0,04	-0,13	-0,04
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	0,23	0,04	0,33	0,05
Échelle d'évitement des pairs	--	--	0,10	0,04	0,21	0,09
Échelle d'exposition à la police	--	--	0,53 <sup>†</sup>	0,09	0,52 <sup>†</sup>	0,09
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	-0,24	-0,08	-0,25	-0,08
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	0,12	0,04
Âge	--	--	--	--	0,01	0,02
Échelle de faible maîtrise de soi	--	--	--	--	-0,05	-0,02
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	-0,21	-0,08
Valeur F du modèle	1,93		1,79 <sup>†</sup>		1,42	
R <sup>2</sup>	0,01		0,03		0,04	
Variation de R <sup>2</sup>	0,01		0,02		0,01	
Durbin-Watson	--		--		2,04	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Les résultats du tableau IV ne permettent pas d'affirmer que les expériences punitives personnelles ou vicariantes ont un effet sur la perception de l'automobiliste d'être impliqué dans une collision routière. Au contraire, le modèle final n'est pas significatif ( $p > 0,10$ ). Toutefois, l'introduction du bloc de variables associées aux expériences vicariantes de punition permet de rendre le deuxième modèle de régression significatif ( $F = 1,79; p < 0,10$ ). En fait, c'est l'exposition aux activités policières qui a un effet positif et significatif sur le risque perçu de collision. Cette variable a également un effet significatif dans le modèle final ( $b = 0,52; p < 0,10$ ). La présence policière sur les routes pourrait donc avoir une influence positive sur la perception des automobilistes d'être impliqué dans une collision routière. Bien que l'effet de cette variable soit marginal ( $\beta = 0,09$ ), aucune autre variable n'a d'impact significatif sur le risque perçu de collision. Même les variables en lien avec les expériences directes et indirectes de collision routière ne permettent pas de modifier les perceptions de l'automobiliste.

Les résultats précédents montrent un effet limité des expériences punitives sur les perceptions. D'une part, les variables associées aux expériences punitives ont peu ou pas d'impact sur les propriétés perçues des peines. D'autre part, les expériences punitives ne sensibilisent pas l'automobiliste aux conséquences négatives d'un comportement à risque. Une régression multiple permettra de déterminer si les variables perceptuelles ont une influence sur l'intention délictuelle de l'automobiliste. Toutefois, avant de présenter cette régression, notre modèle de prévention générale intègre également l'effet normatif des peines sur le délinquant et le délinquant potentiel. Les analyses de régression qui suivent s'intéressent au lien entre les expériences punitives et les normes subjectives de l'automobiliste. Le tableau V présente les résultats de la régression multiple hiérarchique appliquée à la variable « Valeurs morales – Remords ». Rappelons que cette variable fait référence au sentiment de culpabilité de l'automobiliste lorsqu'il commet des infractions routières.

**Tableau V** : Régression hiérarchique appliquée à la variable « Valeurs morales – Remords » (n = 399)

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	2,67**		2,45**		2,59**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	-0,17*	-0,12	-0,18*	-0,13	-0,16*	-0,11
Échelle d'évitement	-0,17	-0,05	-0,40*	-0,12	-0,39 <sup>†</sup>	-0,12
Collision personnelle (1 = Oui)	0,15 <sup>†</sup>	0,09	0,12	0,08	0,11	0,07
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	0,12	0,05	0,15	0,06
Échelle d'évitement des pairs	--	--	0,08	0,07	0,11	0,10
Échelle d'exposition à la police	--	--	0,08	0,03	0,08	0,03
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	0,12 <sup>†</sup>	0,09	0,12 <sup>†</sup>	0,09
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	0,10	0,08
Âge	--	--	--	--	0,00	0,00
Échelle de faible maîtrise de soi	--	--	--	--	-0,05	-0,04
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	-0,06	-0,06
Valeur F du modèle	3,74*		2,88**		2,25*	
R <sup>2</sup>	0,03		0,05		0,06	
Variation de R <sup>2</sup>	0,03		0,02		0,01	
Durbin-Watson	--		--		2,05	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

L'analyse des résultats du tableau V permet d'observer que le modèle final est significatif ( $F = 2,25$ ;  $p < 0,05$ ), mais qu'il explique seulement 6 % de la variance de la variable « Valeurs morales – Remords ». L'introduction des variables associées aux expériences vicariantes de punition fait passer le  $R^2$  de 0,03 à 0,05 et les variables contrôles l'augmentent à 0,06. Tout comme les régressions précédentes, la performance du modèle de régression demeure très faible.

En examinant les variables, on observe que trois variables ont un effet significatif sur les valeurs morales. D'une part, les automobilistes ayant fait l'objet d'au moins une arrestation ou ayant reçu au moins une contravention sont moins enclins à avoir des remords lorsqu'ils commettent des infractions routières ( $b = -0,16$ ;  $p < 0,05$ ). Ce phénomène pourrait s'expliquer d'une autre manière : les automobilistes qui surmontent la barrière morale commettent des infractions, et seraient donc plus susceptibles d'être arrêtés. D'autre part, l'impunité associée à l'utilisation de tactiques d'évitement diminue le sentiment de mauvaise conscience du conducteur lors d'un comportement routier proscrit ( $b = -0,39$ ;  $p < 0,10$ ). Finalement, les expériences de collision des pairs auraient une influence positive sur les valeurs des conducteurs ( $b = 0,12$ ;  $p < 0,10$ ).

L'analyse des coefficients bêta montre que les poids relatifs de la punition ( $\beta = -0,11$ ) et de l'évitement ( $\beta = -0,12$ ) sont plus importants que la variable associée aux collisions des pairs ( $\beta = 0,09$ ). Cependant, l'influence de ces variables sur les valeurs morales de l'automobiliste est somme toute assez faible. Le tableau VI présente la régression multiple hiérarchique appliquée à la variable « Gravité perçue des infractions ». Rappelons que plus le répondant obtient un score élevé sur cette échelle, plus il considère les infractions routières comme étant problématiques.

**Tableau VI : Régression hiérarchique appliquée à la variable « Gravité perçue des infractions » (n = 421)**

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	3,78**		3,74**		3,63**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	-0,14*	-0,11	-0,14*	-0,11	-0,11 <sup>†</sup>	-0,09
Échelle d'évitement	-0,66**	-0,23	-0,58**	-0,21	-0,55**	-0,19
Collision personnelle (1 = Oui)	0,07	0,05	0,06	0,05	0,06	0,04
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	-0,25*	-0,11	-0,15	-0,06
Échelle d'évitement des pairs	--	--	-0,06	-0,06	0,04	0,04
Échelle d'exposition à la police	--	--	0,36**	0,17	0,34**	0,16
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	0,08	0,07	0,08	0,07
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	0,18**	0,16
Âge	--	--	--	--	0,02 <sup>†</sup>	0,09
Échelle de faible maîtrise de soi	--	--	--	--	-0,08 <sup>†</sup>	-0,09
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	-0,17**	-0,18
Valeur F du modèle	12,30**		7,86**		8,19**	
R <sup>2</sup>	0,08		0,12		0,18	
Variation de R <sup>2</sup>	0,08		0,04		0,06	
Durbin-Watson	--		--		2,02	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Contrairement aux résultats obtenus précédemment, le tableau VI montre un modèle de régression nettement plus performant. Ainsi, en plus d'être significatif ( $F = 8,19$ ;  $p < 0,01$ ), le modèle final permet d'expliquer 18 % de la variance de la variable dépendante. En effet, le  $R^2$  de 0,18 pourrait être qualifié de modéré. En analysant la variation du  $R^2$ , on observe que le premier bloc de variables associées aux expériences personnelles de punition permet d'obtenir un  $R^2$  de 0,08 à lui seul. En introduisant les expériences vicariantes dans le modèle de régression, le  $R^2$  augmente à 0,12. Les variables contrôles ont également un effet important sur la variable dépendante, permettant de hausser le  $R^2$  de sept points à 0,18.

L'examen des coefficients bêta standardisés permet d'identifier plusieurs variables qui ont un effet significatif sur la gravité perçue des infractions routières. D'abord, trois variables ont un effet positif et significatif dans le modèle de régression : le niveau d'exposition de l'automobiliste aux activités policières, le sexe de l'automobiliste et son âge. Cependant, l'exposition à la police ( $\beta = 0,16$ ) et le sexe ( $\beta = 0,16$ ) de l'automobiliste ont un poids relatif plus important que l'âge ( $\beta = 0,09$ ). Par conséquent, un environnement plus répressif amènerait les automobilistes à être plus sensibles aux problèmes associés aux différents comportements routiers proscrits par la loi. Les femmes et les conducteurs plus âgés seraient également plus enclins à considérer les infractions routières comme problématiques.

Ensuite, quatre variables ont un effet négatif et significatif sur la variable dépendante : la punition personnelle, l'utilisation de tactiques d'évitement, le faible contrôle de soi de l'automobiliste et la fréquentation de pairs délinquants. La variable punition possède le poids relatif le moins important ( $\beta = -0,09$ ) parmi ces variables. À l'inverse, l'utilisation de tactiques d'évitement et la fréquentation de pairs délinquants ont le poids relatif le plus important dans le modèle de régression ( $\beta = -0,18$ ). Les automobilistes ayant une faible maîtrise

de soi seraient également plus susceptibles de considérer les infractions routières comme étant moins problématiques ( $\beta = -0,09$ ).

Finalement, le tableau VII présente la dernière régression multiple hiérarchique qui est appliquée à la variable « Valeurs sociales – Réprobation ». Cette variable mesure le niveau de désapprobation de l'entourage du répondant à l'égard des infractions routières. L'analyse de la régression permet d'observer que le modèle de régression est significatif ( $F = 3,75$ ;  $p < 0,01$ ), mais que son niveau de performance est relativement faible ( $R^2 = 0,09$ ). Le bloc de variables associées aux expériences punitives personnelles permet d'obtenir un  $R^2$  de 0,03 et celui-ci augmente à 0,04 lorsqu'on introduit le bloc de variables liées aux expériences vicariantes de punition. Cependant, les variables contrôles ont un impact plus important sur le modèle de régression et permettent de doubler la valeur du  $R^2$  avec une amélioration de cinq points.

Au total, trois variables ont un effet significatif sur les valeurs sociales. L'utilisation de tactiques d'évitement ( $b = -0,64$ ;  $p < 0,01$ ) et la fréquentation de pairs délinquants ( $b = -0,26$ ;  $p < 0,01$ ) ont un effet négatif sur la réprobation de l'entourage, alors que le faible contrôle de soi a un effet positif ( $b = 0,15$ ;  $p < 0,01$ ). Ayant un poids relatif important dans le modèle de régression, le bêta standardisé de la variable « Évitement personnel » ( $\beta = -0,20$ ) serait plutôt associé à la délinquance routière du répondant. En effet, selon les résultats corrélacionnels présentés à l'Annexe II, les conducteurs ayant des comportements routiers délinquants sont également ceux qui utilisent des stratégies pour éviter les patrouilles policières ( $r = 0,51$ ;  $p < 0,01$ ). Or, ces conducteurs délinquants auraient également un entourage moins réprobateur ( $r = -0,20$ ;  $p < 0,01$ ).

**Tableau VII** : Régression hiérarchique appliquée à la variable « Valeurs sociales – Réprobation » (n = 420)

	<b>Modèle 1</b>		<b>Modèle 2</b>		<b>Modèle 3</b>	
	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	2,56**		2,49**		2,61**	
<b>Bloc 1 : Expériences personnelles</b>						
Punition personnelle (1 = Oui)	-0,08	-0,06	-0,08	-0,05	-0,09	-0,06
Échelle d'évitement	-0,46**	-0,14	-0,46*	-0,14	-0,64**	-0,20
Collision personnelle (1 = Oui)	0,05	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02
<b>Bloc 2 : Expériences vicariantes</b>						
Échelle de punition des pairs	--	--	-0,14	-0,05	-0,07	-0,03
Échelle d'évitement des pairs	--	--	-0,01	-0,01	0,12	0,12
Échelle d'exposition à la police	--	--	0,14	0,06	0,18	0,07
Collision des pairs (1 = Oui)	--	--	0,12 <sup>†</sup>	0,09	0,11	0,08
<b>Bloc 3 : Variables contrôles</b>						
Sexe (1 = Femme)	--	--	--	--	-0,02	-0,02
Âge	--	--	--	--	-0,01	-0,04
Échelle de faible contrôle de soi	--	--	--	--	0,15**	0,15
Échelle de pairs délinquants	--	--	--	--	-0,26**	-0,24
Valeur F du modèle	4,08**		2,48*		3,75**	
R <sup>2</sup>	0,03		0,04		0,09	
Variation de R <sup>2</sup>	0,03		0,01		0,05	
Durbin-Watson	--		--		2,03	

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

Toutefois, la fréquentation de pairs délinquants est l'élément le plus fortement corrélé à la réprobation de l'entourage ( $\beta = -0,24$ ). Les pairs délinquants risquent bien plus d'encourager l'adoption de comportements routiers à risque et sont mal placés pour faire la leçon. À l'inverse, les automobilistes ayant une faible maîtrise de soi auraient un entourage plus réprobateur que les autres ( $\beta = 0,15$ ).

Les résultats des trois régressions associées aux variables normatives permettent d'observer que certaines expériences punitives peuvent avoir un effet normatif sur le délinquant et le délinquant potentiel. Cependant, l'effet est plus probant en ce qui concerne la gravité perçue des infractions. Ainsi, l'exposition aux activités policières sensibiliserait le conducteur aux comportements routiers proscrits, mais ne permet pas d'augmenter ses remords ou d'amplifier la condamnation des pairs. Les analyses de la section suivante visent à identifier les mécanismes pénaux susceptibles d'influencer l'intention délictuelle de l'automobiliste.

### **3.3 MÉCANISMES PÉNAUX ET INTENTION DÉLICTUELLE**

Cette dernière section a pour objectif d'identifier les mécanismes dissuasifs et normatifs susceptibles d'influencer les intentions des répondants d'adopter des comportements routiers proscrits par la loi. Rappelons que parmi ces mécanismes, trois sont associés aux propriétés perçues et trois autres sont associés à la validation normative. Une analyse de régression multiple appliquée à la variable dépendante « Intention délictuelle » a été effectuée. Le tableau VIII présente les résultats de cette régression multiple.

**Tableau VIII : Régression multiple appliquée à la variable « Intention délictuelle » (n = 391)**

	b	Bêta ( $\beta$ )
Constante	2,29**	
<b>Propriétés perçues</b>		
Risque perçu d'arrestation	0,03	0,08
Sévérité perçue des peines	0,03	0,01
Risque perçu de collision	-0,01	-0,02
<b>Validation normative</b>		
Valeurs morales - Remords	-0,10*	-0,10
Gravité perçue des infractions	-0,37**	-0,30
Valeurs sociales - Réprobation	-0,04	-0,04
<b>Variables contrôles</b>		
Sexe (1 = Femme)	0,07	0,05
Âge	-0,00	-0,00
Échelle de faible maîtrise de soi	0,20**	0,19
Échelle de pairs délinquants	0,39**	0,34
Valeur F du modèle	24,41**	
R <sup>2</sup>	0,39	
Durbin-Watson	2,06	

† = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

L'analyse du tableau VIII montre que le modèle de régression est significatif (F = 24,41; p < 0,01). Par ailleurs, le coefficient R<sup>2</sup> nous indique que le modèle est performant. En effet, les variables indépendantes permettent d'expliquer 39 % de la variance de la variable « Intention délictuelle ». Au total, deux variables indépendantes et deux variables contrôles ont un effet significatif sur l'intention délictuelle du répondant. Ainsi, la gravité perçue des infractions (b = -0,37; p < 0,01) et les valeurs du répondant (b = -0,10; p < 0,05) sont associées négativement avec l'intention délictuelle. Cependant, la valeur des bêtas standardisés montre que la première variable ( $\beta$  = -0,30) a un poids relatif très important dans le modèle de régression, alors que la deuxième variable ( $\beta$  = -0,10) a un effet plus marginal sur la variable dépendante.

À l'inverse, la faible maîtrise de soi de l'automobiliste ( $b = 0,20$ ;  $p < 0,01$ ) et la fréquentation de pairs délinquants ( $b = 0,39$ ;  $p < 0,01$ ) sont associées positivement avec l'intention délictuelle. L'association positive, mais non significative, entre le risque perçu d'arrestation et l'intention délictuelle pourrait s'expliquer par la formulation des questions qui a permis de construire l'échelle. En effet, dans le questionnaire on demandait aux répondants d'estimer leurs propres risques d'arrestation s'ils maintenaient leur niveau de délinquance actuel. Les plus délinquants avaient donc tendance à estimer plus fortement leurs risques d'être arrêté dans la prochaine année comparativement aux délinquants plus occasionnels<sup>11</sup>.

Le tableau VIII indique également que la sévérité perçue des peines, le risque perçu de collision et la réprobation de l'entourage n'ont pas d'effet significatif sur l'intention délictuelle. Ces résultats laissent croire que les normes subjectives des conducteurs permettent de mieux prévenir la délinquance routière que les propriétés perçues de la peine ou la dissuasion naturelle. Les résultats de la régression mettent également en évidence le rôle des tierces variables. Ainsi, le faible contrôle de soi des conducteurs ( $\beta = 0,19$ ) et l'influence des pairs délinquants ( $\beta = 0,34$ ) jouent un rôle important dans l'intention d'adopter des comportements routiers proscrits. Notons également que les jeunes femmes ont un niveau d'intention délictuelle similaire à celui des jeunes hommes. Finalement, puisque l'échantillon est composé à majorité de jeunes répondants, la variable « Âge » n'a aucun effet significatif sur les intentions délictuelles des automobilistes.

---

<sup>11</sup> La corrélation entre la délinquance routière passée du répondant et le risque perçu d'arrestation est positive ( $r = 0,19$ ;  $p < 0,01$ ).

### **3.4 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS**

Au vu des résultats obtenus, trois principaux constats peuvent être avancés. Premièrement, une variation dans l'intensité répressive permet d'augmenter les expériences vicariantes de punition des automobilistes. En effet, plus les policiers sont répressifs sur les routes et que le nombre d'arrestations augmente, plus les automobilistes sont susceptibles d'être exposés à la punition de manière indirecte. Ces expériences punitives indirectes incluent notamment des barrages policiers et des opérations contre la vitesse au volant ou contre l'alcool au volant. Deuxièmement, cette exposition aux différentes activités policières permet d'influencer positivement le risque perçu d'arrestation, le risque perçu de collision et la gravité perçue des infractions routières. Troisièmement, les automobilistes qui considèrent les infractions routières comme étant problématiques (c.-à-d. la gravité perçue des infractions) auraient une intention délictuelle moins élevée. L'interprétation de ces résultats est discutée en détail dans la section suivante.

## 4. INTERPRÉTATION

### 4.1 RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS

Le but de cette recherche était d'améliorer les connaissances sur l'interprétation des expériences punitives personnelles et vicariantes et d'évaluer leur impact sur l'intention délictuelle des automobilistes. Pour ce faire, un modèle élargi de prévention générale a été élaboré. Ce modèle intègre non seulement les mécanismes dissuasifs associés à la peine, mais également les mécanismes normatifs. Plus spécifiquement, les quatre objectifs de cette recherche étaient de :

1. Mesurer l'impact d'un changement relatif dans le risque d'être arrêté pour des délits routiers sur les expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité des automobilistes;
2. Évaluer l'effet de ces expériences punitives (personnelles et vicariantes) sur les perceptions des automobilistes;
3. Vérifier la relation entre le niveau d'exposition pénale de l'automobiliste et différents mécanismes normatifs;
4. Estimer l'effet préventif des perceptions et des valeurs normatives de l'automobiliste sur son intention délictuelle.

Dans un premier temps, afin de mesurer le lien entre le risque objectif de la peine et les expériences punitives des automobilistes, des analyses corrélationnelles ont été menées. À la lumière des résultats, trois constats peuvent être fait : 1) une variation du risque relatif d'être arrêté pour une infraction criminelle a plus d'effet sur les expériences punitives de l'automobiliste qu'une variation d'être arrêté pour une infraction inscrite au

Code de la sécurité routière; 2) une variation du risque d'arrestation n'a pas un effet probant sur les expériences personnelles et vicariantes de punition, mais augmente le niveau d'exposition de l'automobiliste aux différentes activités répressives sur les routes; 3) une hausse du risque d'être arrêté incite les automobilistes à adopter des stratégies d'évitement.

Dans un deuxième temps, six analyses de régression hiérarchique ont été effectuées. Ces régressions ont pour objectif d'évaluer l'impact des expériences punitives personnelles et vicariantes sur les perceptions et les valeurs normatives de l'automobiliste. La figure 5 présente une synthèse des résultats obtenus et indique quelles variables associées aux expériences de punition et d'impunité ont eu un effet significatif sur les mécanismes dissuasifs et les mécanismes normatifs.

Quatre résultats importants ressortent des régressions multiples hiérarchiques : 1) le niveau d'exposition aux différentes activités policières permet d'influencer positivement la gravité perçue des infractions routières, et ce en plus d'augmenter le risque perçu d'arrestation et la sévérité perçue des peines; 2) les expériences de punition personnelle augmentent la sévérité perçue des peines, mais sont associées négativement avec les variables normatives; 3) l'impunité associée à l'utilisation de tactiques d'évitement semble neutraliser les barrières morales; 4) les expériences de collision des pairs sensibilisent les automobilistes en influençant positivement les remords. Toutefois, le niveau de performance des six modèles de régression est relativement faible : dans le meilleur des cas, un modèle de régression a permis d'expliquer 18 % de la variance de la gravité perçue des infractions, mais les autres modèles ont des coefficients  $R^2$  variant entre 0,04 et 0,09.

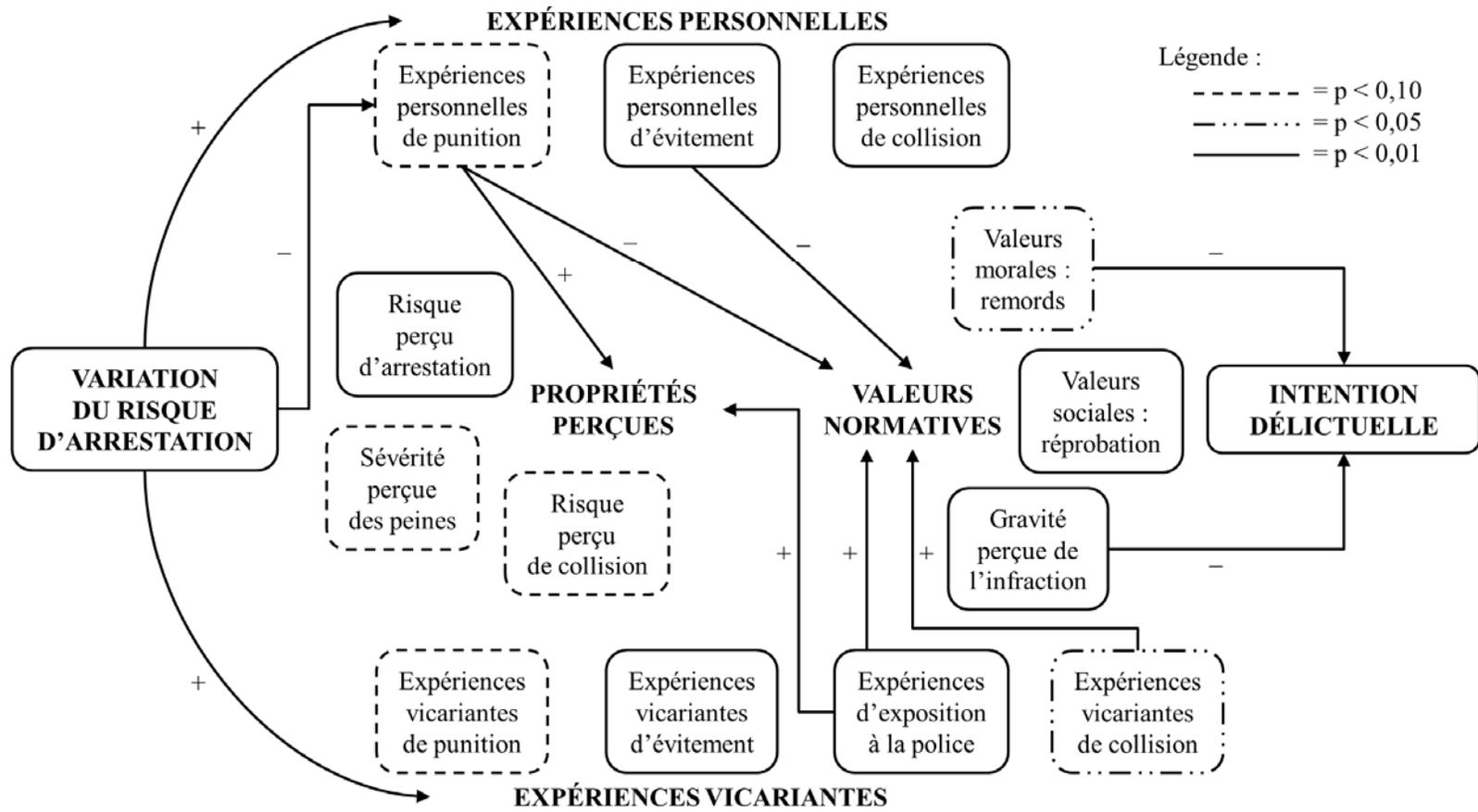


Figure 4 : Synthèse des résultats

Finalement, une régression multiple a été effectuée afin d'évaluer l'effet des différents mécanismes dissuasifs et normatifs sur l'intention délictuelle de l'automobiliste. Deux principaux constats ressortent de cette régression, dont les résultats sont également synthétisés à la figure 5. D'une part, les propriétés perçues de la peine n'ont pas d'effet statistiquement significatif sur l'intention délictuelle des automobilistes. Notons également l'absence de relation entre le risque perçu de collision et l'intention délictuelle. D'autre part, deux mécanismes normatifs sont associés négativement avec l'intention délictuelle de l'automobiliste, soit les valeurs morales et la gravité perçue des infractions. Quant aux variables contrôles, la faible maîtrise de soi et la fréquentation de pairs délinquants sont associées positivement avec l'intention délictuelle.

## **4.2 VERS UN MODÈLE GÉNÉRAL DE L'EFFICACITÉ DE LA PEINE**

### **4.2.1 Plus de répression : plus d'exposition et d'évitement**

Les résultats de cette recherche montrent qu'une variation positive du nombre d'arrestations pour des infractions routières inscrites au Code criminel serait associée à un niveau plus élevé d'exposition aux activités policières et répressives sur les routes. Cependant, les automobilistes délinquants auraient également tendance à s'adapter à la répression en utilisant un plus grand nombre de stratégies d'évitement ou en les utilisant plus régulièrement. Ces stratégies d'évitement peuvent être assimilées à un système de délinquance dont la fonction « [...] est d'assurer l'impunité de ceux qui le maîtrisent : ceux-ci ayant trouvé le moyen de tromper les victimes, de neutraliser les dispositifs de protection ou de déjouer la police » (Cusson, 2005 : p.101). Par conséquent, l'intégration par Stafford et Warr (1993) du concept « d'impunité » au paradigme dissuasif s'avère importante pour la compréhension des mécanismes qui poussent un individu à passer à l'acte ou non.

D'autre part, les résultats indiquent qu'une hausse du risque objectif d'être arrêté ne produit pas l'effet escompté sur la punition de l'automobiliste et produit qu'un effet marginal sur la punition des pairs. Ces résultats découlent probablement du nombre important d'utilisateurs sur les routes. En effet, en 2010 il y avait presque six millions de véhicules en circulation au Québec et un peu plus de cinq millions de citoyens québécois étaient titulaires d'un permis de conduire (SAAQ, 2010). Il ne faut donc pas s'étonner de voir qu'une augmentation ou une diminution du nombre d'arrestations dans une région administrative donnée n'a pas d'effet notable sur les répondants habitent cette région. Par exemple, il y a eu une diminution de 8,3 % des constats d'infraction dans la région de Laval entre 2009 et 2010, mais le nombre de constats demeure important (64 264 constats d'infraction). Les répondants qui habitent Laval avaient donc une probabilité moins élevée d'être arrêtés en 2010, mais cette différence est somme toute marginale d'un point de vue individuel. Il est donc normal que les répondants de l'échantillon n'aient pas moins expérimenté la punition alors qu'il y avait une diminution du risque relatif d'être arrêté.

Finalement, les résultats indiquent que le risque relatif d'arrestation serait également associé positivement aux collisions routières. Toutefois, il est plus logique de croire que la relation est inverse et que ce sont plutôt les collisions routières qui influencent la répression policière sur les routes. Une augmentation des collisions routières inciterait alors les policiers à donner davantage de constats d'infractions pour améliorer le bilan routier.

#### **4.2.2 Rôle des expériences punitives**

Dans leur conceptualisation de la théorie de la dissuasion, Stafford et Warr (1993) distinguent l'effet des expériences punitives personnelles de l'effet des expériences punitives vicariantes. Les résultats des régressions hiérarchiques indiquent que le niveau d'exposition aux activités policières possède le plus grand potentiel préventif. Par exemple, être témoin d'une opération policière

contre la vitesse ou être exposé à un barrage policier contre l'alcool au volant, augmente le risque perçu d'arrestation, le risque perçu de collision et la gravité perçue des infractions. Par conséquent, les perceptions et les valeurs de l'automobiliste peuvent être modulées par la répression sur les routes. Ces résultats nuancent ceux de Kleck (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008) selon lesquels il n'y aurait pas de lien entre les propriétés objectives de la peine et les perceptions des citoyens.

Toutefois, l'expérience personnelle de punition n'a pas eu l'effet dissuasif attendu. En effet, la punition permet d'augmenter la sévérité perçue des peines, mais les automobilistes ayant fait l'objet d'une arrestation sont également plus susceptibles d'avoir moins de remords au moment de commettre une infraction et auraient tendance à banaliser les comportements routiers proscrits. Deux hypothèses pourraient expliquer l'association négative entre la punition et les valeurs morales.

D'une part, la diminution des valeurs morales après l'arrestation pourrait découler de diverses techniques de neutralisation (Sykes et Matza, 1957; Matza, 1964; Sykes, 1978). Le délinquant peut ainsi nier sa responsabilité : « [...] on explique ne pas avoir pu résister à la tentation, ou au contraire, on affirme qu'il s'agissait d'un accident, ou qu'on ne savait pas que l'acte était défendu » (Lemans-Langlois, 2007). L'automobiliste peut également nier les dommages associés à l'infraction routière, car la majorité des infractions routières qui sont commises sont sans conséquence (Dionne et coll., 2004).

D'autre part, le lien entre la punition et les valeurs pourrait être inversé : les automobilistes ayant des valeurs pro-sociales relativement limitées seraient plus enclins à commettre des infractions routières, et donc plus probables d'expérimenter la punition.

Par ailleurs, les automobilistes qui utilisent des stratégies d'évitement et qui expérimentent l'impunité neutralisent également leurs valeurs normatives. En effet, ces derniers n'ont pas de remords lorsqu'ils commettent une infraction routière, ne considèrent pas les infractions routières comme étant problématique et l'entourage serait indifférent aux infractions commises. En théorie, les automobilistes qui maîtrisent l'utilisation des tactiques d'évitement seraient les moins dissuadés de commettre des infractions routières (Bouchard et Leduc, 2007). D'ailleurs, les résultats corrélacionnels (voir Annexe II) appuient cette hypothèse et indiquent que l'évitement serait fortement corrélé à l'intention délictuelle de l'automobiliste ( $r = 0,51$ ;  $p < 0,01$ ). Toutefois, l'évitement n'a pas d'effet sur le risque perçu d'arrestation : les tactiques d'évitement serviraient plutôt à diminuer le sentiment de culpabilité de l'automobiliste et à légitimer les infractions routières.

Finalement, les expériences de collision des pairs ont un impact normatif sur l'automobiliste. Ainsi, les conducteurs qui connaissent une personne qui a été impliquée dans une collision routière ont plus de remords au moment de commettre un délit de la route et leur entourage serait plus réprobateur à l'égard des infractions routières. Ces résultats appuient l'hypothèse d'un effet dissuasif « naturel » (Zimring et Hawkins, 1973). Cependant, cet effet dissuasif ne serait pas associé à la perception de l'automobiliste d'être impliqué dans une collision routière, mais s'appuierait plutôt sur les valeurs normatives de l'automobiliste.

#### **4.2.3 Perceptions, valeurs et intention délictuelle**

Dans sa synthèse de la littérature, Nagin (1998) soutient qu'il y aurait une relation entre les perceptions d'un individu et sa criminalité. Or, les résultats de cette recherche montrent que le risque perçu d'arrestation et la sévérité perçue des peines n'ont pas eu l'effet escompté sur l'intention délictuelle des automobilistes. Par conséquent, l'hypothèse selon laquelle « [...] les individus qui s'attendent à des probabilités de sanction relativement fortes commettent

peu d'infractions » (Cusson, 2005 : p.104) n'est pas confirmée. Au contraire, l'association entre le risque perçu d'arrestation et l'intention délictuelle est positive dans notre matrice de corrélation (voir Annexe II), mais le lien n'est pas significatif lors des analyses multivariées.

L'absence de lien entre la certitude perçue d'arrestation et l'intention délictuelle va à l'encontre des résultats généralement observés dans les études sur la dissuasion perçue. En effet, les résultats de ces études montrent généralement une corrélation négative entre la certitude perçue et la délinquance (Jensen et coll., 1978; Grasmick et Bryjak, 1980; Grasmick et Bursik, 1990; Bachman et coll., 1992; Paternoster et Simpson, 1997; Matsueda et coll. 2006). L'absence de lien entre la sévérité perçue et l'intention délictuelle contredit également les résultats généralement observés dans la littérature (Klepper et Nagin, 1989a et 1989b; Bachman et coll., 1992; Nagin et Paternoster, 1993 et 1994; Paternoster et Simpson, 1997). Toutefois, rappelons que ces études montrent généralement des relations marginales entre les variables dissuasives et la délinquance (Pratt et coll., 2008).

D'autre part, même si l'exposition aux activités policières sensibilise les automobilistes au risque d'être impliqué dans une collision routière, cette perception du risque n'influence pas l'intention de commettre des infractions routières. Ce résultat remet en question la théorie de la dissuasion naturelle de Zimring et Hawkins (1973). En effet, ces derniers soutiennent que le risque d'être blessé ou tué associé à un comportement à risque pourrait dissuader le délinquant potentiel d'adopter ce comportement. Cependant, des résultats différents auraient été possibles avec des échelles mesurant à la fois le risque personnel du répondant et le risque vicariant. Cette limite est abordée plus en profondeur dans la section suivante.

À l'inverse, les résultats concernant les valeurs normatives de l'automobiliste appuient la notion de validation normative (Andenaes, 1974; Gibbs, 1975; Blais et Beaudoin, 2008). En effet, les valeurs morales et la gravité perçue des infractions routières influencent négativement l'intention de l'automobiliste de commettre des infractions routières dans le futur. Ces résultats viennent appuyer la théorie d'Andenaes (1974) qui soutient que les peines plus sévères et plus certaines peuvent n'avoir aucun effet sur la perception du risque des délinquants et des délinquants potentiels, mais qu'elles peuvent néanmoins modifier leurs valeurs : « [...] punishment is not only the artificial creation of a risk of unpleasant consequences but also a means of expressing social disapproval. And this official branding of conduct may influence attitudes quite apart from fear of sanctions » (p.112). Le niveau d'exposition aux activités policières permettrait donc d'informer les citoyens du comportement à adopter et d'influencer les valeurs, même si ce processus n'est pas intentionnel (Walker et Argyle, 1964). Par conséquent, une peine qui n'influence pas les mécanismes dissuasifs ne serait pas nécessairement inefficace.

#### **4.2.4 Impact des tierces variables**

Quatre variables contrôles ont été introduites dans les modèles de régression : l'âge, le sexe, la faible maîtrise de soi et la fréquentation de pairs délinquants. Ayant un échantillon composé essentiellement de jeunes automobilistes, la variable « Âge » n'a eu pratiquement aucun effet dans nos analyses. Cependant, les automobilistes plus jeunes sont plus enclins à considérer les peines comme étant trop sévères. Avec l'âge, les répondants sont également plus sensibles à la gravité des infractions. L'impact de l'âge demeure néanmoins plutôt faible.

Concernant le sexe de l'automobiliste, les femmes seraient plus enclines à considérer les infractions routières comme étant problématiques. Hormis cette différence, les données indiquent que les femmes ont des perceptions, des valeurs et une intention délictuelle similaires aux hommes. Ces résultats

appuient l'hypothèse féministe selon laquelle « [...] la criminalité des femmes s'amplifierait parallèlement à l'émancipation des femmes, parce que celles-ci seraient exposées aux mêmes stress et opportunités que les hommes » (Ouimet, 2005 : p.362). En matière de délinquance routière, les femmes de l'échantillon ont les mêmes opportunités délictuelles que les hommes. En effet, les données montrent que les femmes conduisent à la même fréquence que les hommes<sup>12</sup>.

Les résultats des régressions montrent également que la fréquentation de pairs délinquants neutralise les effets normatifs de la peine et augmente l'intention délictuelle de l'automobiliste. Les apprentissages de co-délinquance permettraient donc de surmonter la barrière morale d'un acte délictuel (Sutherland et coll., 1992). Ces résultats appuient la théorie de l'association différentielle de Sutherland et concordent également avec les résultats de la littérature (pour une synthèse de la littérature, voir Andrews et Bonta [1998]). D'ailleurs, la fréquentation de pairs délinquants constitue la variable la plus fortement corrélée avec l'intention délictuelle des répondants.

Enfin, la faible maîtrise de soi de l'automobiliste serait également associé à une plus faible gravité perçue des infractions et une plus forte intention délictuelle. Ces résultats sont similaires à ceux observés par Pratt et Cullen (2000) dans leur méta-analyse portant sur les théories de Gottfredson et Hirschi. Les auteurs découvrent notamment que le faible contrôle de soi est étroitement lié à la délinquance (les corrélations des études sur le sujet seraient supérieures à 0,20). La faible maîtrise de soi constitue donc un frein à l'effet préventif de la peine. En ce sens, Andenaes (1974) soutient que les différences entre les individus constituent une limite importante à la dissuasion et à son effet préventif. En effet, les citoyens ne sont pas tous autant réceptifs au message pénal : les enfants et les déficients intellectuels n'ont pas la même compréhension du

---

<sup>12</sup> Les données montrent qu'il n'y a pas de corrélation significative entre le sexe et la fréquence de conduite automobile.

risque pour évaluer les coûts associés à la peine. Dans le cas qui nous intéresse, certains automobilistes sont plus susceptibles d'avoir une faible maîtrise de soi et d'agir sous l'impulsion du moment. Pour ces derniers, les coûts éventuels d'une peine peuvent être trop lointains pour les dissuader de commettre une infraction routière. Il y a alors une banalisation du comportement proscrit par la loi. Néanmoins, la faible maîtrise de soi serait associée positivement à un niveau plus élevé de réprobation de l'entourage.

### **4.3 LIMITES DE L'ÉTUDE**

L'interprétation des résultats obtenus dans cette recherche doit tenir compte de certaines limites. D'une part, cette étude repose sur un sondage de délinquance routière auto-révoquée. Or, la construction d'une variable d'intention délictuelle avouée peut être problématique pour analyser la délinquance d'un individu :

« [...] one manifestation of low self-control is a kind of boastful “trash talk” that takes the form of indicating that they would commit a crime even in face of risk (maybe because of the risk of sanction) in response to a hypothetical crime scenario while being more risk conscious when dealing with the commission of an actual crime. » (Wright et coll., 2004: p.181).

Un échantillonnage en deux temps aurait permis d'obtenir une meilleure estimation de la délinquance avouée par le répondant. Par ailleurs, l'échantillon n'est pas parfaitement représentatif des automobilistes québécois, puisque la plupart des répondants sont des étudiants. Cependant, en matière d'infractions routières nous sommes pour la plupart des délinquants potentiels, y compris les jeunes étudiants. Un échantillon de jeunes étudiants aurait posé un problème plus important dans le cadre d'une étude portant sur des crimes plus graves.

Une autre limite concerne les échelles de perception du risque qui sont basées sur une évaluation du risque d'être arrêté ou d'être impliqué dans une collision

si le répondant continue de commettre des infractions routières à la même fréquence. Or, Paternoster et Piquero (1995) distinguent le risque perçu personnel du risque perçu pour les autres. Selon les auteurs, les délinquants évalueraient leurs propres risques différemment des autres. Ces perceptions seraient en relation avec les expériences punitives personnelles et vicariantes, mais seraient également influencées par trois types d'expériences personnelles : 1) le niveau de surveillance informelle (c.-à-d. la supervision des parents); 2) l'évaluation morale des délits; 3) l'attachement émotionnel avec des figures autoritaires (c.-à-d. les parents et les professeurs). Une étude future pourrait donc inclure à la fois : 1) le risque perçu personnel qui ne tient pas compte de la fréquence délictuelle du répondant, 2) le risque perçu personnel qui tient compte de la fréquence délictuelle du répondant et 3) le risque perçu pour les autres. Cette distinction aurait permis d'effectuer des analyses supplémentaires et possiblement d'obtenir des modèles de régression plus performants.

De plus, une limite importante concerne l'évaluation du risque objectif d'être arrêté. En effet, les variations du risque objectif sont mesurées selon la MRC du répondant. Or, certaines MRC n'avaient qu'une poignée de répondants (entre 1 et 12 répondants selon les MRC) et les MRC de Montréal, de la Montérégie, des Laurentides et de Laval regroupaient environ 70 % des répondants (entre 42 et 121 répondants selon les MRC). Par conséquent, ces dernières avaient un poids très important dans la construction des variables de variation du risque d'arrestation. De plus, des analyses multivariées pour mesurer l'impact du risque relatif auraient permis d'obtenir des résultats plus fiables statistiquement.

Par ailleurs, il aurait été pertinent de diviser les expériences de collisions routières selon leur gravité (c.-à-d. sans blessé ou avec blessé[s]). L'hypothèse est que cette distinction aurait peut-être permis de déceler un effet dissuasif naturel chez les répondants ayant été impliqués dans des collisions plus graves.

La dernière limite, mais non la moindre, concerne les variables centrales à la théorie de la dissuasion et leur absence de pouvoir explicatif de la délinquance. En effet, les corrélations à l'Annexe II montrent que le risque perçu d'arrestation et la sévérité perçue des peines sont associés positivement à l'intention délictuelle de l'automobiliste. L'effet des variables punitives sur l'intention délictuelle semble également produire un effet contradictoire. Ainsi, les corrélations montrent que les expériences punitives personnelles et vicariantes sont associées positivement à l'intention délictuelle de l'automobiliste. Les expériences punitives semblent donc encourager l'intention délictuelle plutôt que de la décourager.

Piquero et Pogarsky (2002), qui découvrent une relation similaire dans leur étude, émettent quatre hypothèses pour expliquer pourquoi les expériences punitives peuvent encourager la délinquance. Premièrement, les expériences de punition personnelle et vicariante permettraient d'identifier les délinquants motivés, et donc, ceux qui sont plus enclins à commettre des délits dans le futur. Deuxièmement, l'expérience de punition pourrait être considérée comme injuste par le délinquant et ainsi le motiver à commettre d'autres délits. Cette forme de protestation serait plus propice pour les délits moins graves, tels que les infractions routières. Troisièmement, les délinquants pourraient avoir la conviction d'être les meilleurs pour éviter la détection et l'arrestation lors d'un délit. Finalement, les délinquants qui expérimentent la punition personnellement auraient une estimation biaisée de leur risque d'être attrapé de nouveau :

« Under this explanation, individuals may mistakenly believe that the probability of apprehension is somehow altered or “reset” at or near zero once the already rare event has occurred. [...] Punishment of a know other may also produce the “resetting” of detection probabilities. The logic is simply that “it would never happen again,” “the odds are now in my favor,” or “it may happen to others, but it can’t happen to me.” » (Piquero et Pogarsky, 2002 : 180-181).

Dans cette optique, la punition serait perçue comme une simple malchance par l'automobiliste, et pour ce dernier, la probabilité d'être arrêté à nouveau serait réduite. Pensant que le risque d'être arrêté est plus faible, ce même automobiliste augmenterait la fréquence de ses délits. Or, les expériences punitives sont interdépendantes les unes des autres : un automobiliste qui se fait arrêté un jour n'aura pas une probabilité plus faible d'être arrêté de nouveau le lendemain. Cette hypothèse semble la plus plausible pour expliquer la relation positive entre les expériences punitives et l'intention délictuelle. Des études supplémentaires seraient nécessaires pour tester cette hypothèse.

## CONCLUSION

### IMPLICATIONS POUR LA PRÉVENTION

Selon Kleck, les politiques publiques axées sur la dissuasion seraient inefficaces (Kleck et coll., 2005; Kleck et Barnes, 2008). Cependant, les études de Kleck reposent sur un modèle conceptuel de la théorie de la dissuasion qui ne permet pas d'effectuer une évaluation efficace de l'effet des peines sur le comportement délictuel. L'utilisation d'un modèle simplifié de la dissuasion est limitée, car l'absence d'effet dissuasif associé à une peine ne signifie pas que d'autres mécanismes non-dissuasifs soient également inefficaces (Andenaes, 1978; Gibbs, 1979).

L'intégration des mécanismes normatifs à un modèle élargi de prévention offre une nouvelle perspective dans l'élaboration de politiques publiques en matière de contrôle de la criminalité. Pour le législateur, le renforcement des inhibitions morales est potentiellement plus efficace que la création d'un simple effet dissuasif, car les valeurs ont l'avantage d'avoir un effet préventif même lorsqu'un individu peut commettre un délit en toute impunité sans aucune crainte d'être détecté (Andenaes, 1974). Les effets éducatifs et normatifs de la peine s'étaleraient également sur une plus longue période de temps que l'effet dissuasif de la peine (Blais, 2005). Toutefois, l'effet normatif de la peine et son effet dissuasif sont indissociables : la dissuasion est un mécanisme pénal parmi tant d'autres et dont fait partie la validation normative des comportements (Gibbs, 1975; Blais et Beaudoin, 2008). Une variation du risque d'être arrêté pourrait alors avoir un effet préventif sur le délinquant potentiel et cet effet préventif émanerait d'un ou de plusieurs mécanismes sous-jacents à la peine.

En matière de sécurité routière, les résultats de cette recherche montrent que la création d'inhibitions morales passerait notamment par des stratégies policières répressives qui exposent un plus grand nombre d'automobilistes possible. Les

opérations radars, les barrages routiers contre l'alcool au volant et les photos radars ne créeraient pas de « nouvelles » valeurs en soi, mais rappelleraient plutôt à l'automobiliste que les infractions routières sont problématiques pour la société. Ainsi, plus un automobiliste est exposé à un environnement punitif, plus il sera sensibilisé aux conséquences d'adopter un comportement routier proscrit et renoncera à commettre des délits routiers.

Les résultats obtenus dans cette recherche soulignent également le rôle central que doit prendre l'innovation policière pour contrer les tactiques d'évitement des automobilistes, car l'impunité associée à l'évitement de la sanction neutralise l'effet normatif de la peine. Dans cette optique, « [...] le succès des stratégies délinquantes et policières dépend en partie de la capacité de chacun à se renouveler et à innover » (Bouchard et Leduc, 2007 : p.529). Ainsi, l'importance du niveau d'exposition aux activités policières sur les routes indique que les stratégies policières qui permettent d'augmenter la visibilité de la police sur les routes auraient un effet normatif chez les automobilistes. La stratégie de la « visibilité policière » aurait donc un effet préventif plus important que l'arrestation. D'ailleurs, le risque d'être arrêté pour une infraction routière est infime. Par exemple, la probabilité d'arrestation pour une infraction de conduite avec les facultés affaiblies serait aux alentours d'une sur mille par évènement (Borkenstein, 1975; Dionne et coll., 2004). Cependant, la visibilité n'est pas suffisante en soi, car les interceptions doivent être suivies d'une contravention pour produire leur effet dissuasif (Blais et Gagné, 2010).

Finalement, il importe de souligner que la prévention des infractions routières ne s'appuie pas uniquement sur la répression, mais plutôt sur un ensemble de stratégies complémentaires les unes avec les autres. Par exemple, comme l'ont observé Blais et Ouimet (2005), les campagnes publicitaires permettent d'éduquer les automobilistes aux conséquences légales et négatives d'adopter un comportement routier à risque.

## **PISTES DE RECHERCHE EN MATIÈRE DE DISSUASION**

L'évaluation du modèle élargi de prévention générale indique que les perceptions des délinquants et des délinquants potentiels sont modulées par des variables qui n'ont pas été incluses dans ce mémoire. En effet, les résultats des analyses ont montré que les modèles de régression n'étaient pas très performants. Par conséquent, les études qui s'intéressent à la dissuasion perçue doivent continuer de chercher les facteurs susceptibles d'avoir un impact sur le risque perçu d'arrestation et la sévérité perçue des peines. À cette fin, quelques pistes de recherche sont présentées.

Les recherches futures visant à tester un modèle élargi de prévention générale devraient effectuer des analyses sur un échantillon plus représentatif de la population automobiliste. En effet, l'échantillon de cette recherche se limitait aux jeunes automobilistes et les répondants étaient pour la plupart des étudiants de niveau universitaire. Or, l'effet préventif de la peine peut varier selon les types d'individus étudiés (Andenaes, 1974; Wenzel, 2004; Wright et coll., 2004). Un échantillon comparant l'effet des peines selon la catégorie d'âge, le niveau d'éducation et la position sociale du répondant pourrait amener de nouvelles interprétations du modèle de prévention générale :

« To the respectable cashier, fear of detection is more fear of shame and scandal, and economic and social ruin, than it is fear of the punishment itself. Such a view is certainly alien to the bootlegger, however, for whom threat of punishment is just one of the risks of the trade. » (Andenaes, 1974: p.24)

Il serait également pertinent d'évaluer d'autres variables dissuasives et normatives. Par exemple, des variables dissuasives qui distinguent le risque perçu d'arrestation pour les autres automobilistes du risque perçu d'arrestation personnel pourraient être intégrées dans le modèle (Paternoster et Piquero, 1995). En plus de la sévérité perçue des peines, le niveau de connaissance des pénalités encourues pour chaque infraction routière pourrait également être

intégré aux analyses. Des variables normatives supplémentaires pourraient être développées pour tenir compte du sentiment de honte du répondant.

Par ailleurs, une étude longitudinale permettrait de mieux cerner l'effet des mécanismes dissuasifs et normatifs dans le temps. Une telle étude permettrait d'analyser l'impact d'une arrestation ou d'une collision routière dans un premier temps, et dans un deuxième temps, d'évaluer comment les perceptions et les valeurs de l'automobiliste ont évolué dans le temps. Une étude longitudinale permettrait également de mieux comprendre l'évolution du risque perçu d'arrestation qui serait en réalité fonction à la fois d'un risque perçu initial et fonction d'informations obtenues à travers diverses expériences personnelles et vicariantes de punition et d'impunité (Matsueda et coll., 2006).

Afin de valider le modèle de prévention générale, des recherches futures devraient également s'intéresser à d'autres types de délits. Il est en effet dangereux de généraliser les résultats d'une étude portant sur la délinquance routière à l'ensemble de la criminalité. Andenaes (1974) soutient notamment que l'effet préventif des peines est beaucoup plus significatif pour les délits moins graves où les inhibitions morales et sociales jouent probablement un rôle moins important que pour les crimes graves et hautement immoraux.

Finalement, les résultats plus ou moins concluants des études sur la dissuasion devraient inciter les chercheurs à intégrer les différents mécanismes normatifs en lien avec la peine. D'ailleurs, dans leur méta-analyse portant sur la théorie de la dissuasion, Pratt et coll. (2008) en viennent à cette conclusion : « [...] the continued vitality of deterrence theory will hinge on the ability of scholars to integrate it into other – perhaps more comprehensive – theoretical frameworks » (p.385). En effet, ce n'est pas tant de savoir si les peines ont des effets dissuasifs ou non, mais plutôt d'établir les conditions nécessaires à l'effet préventif de la peine.

## BIBLIOGRAPHIE

Andenaes, J. (1969). The morality of deterrence. *University of Chicago Law Review*, 37, 649-664.

Andenaes, J. (1974). *Punishment and deterrence*. Ann Arbor, États-Unis : University of Michigan Press.

Andenaes, J. (1978). The effect of Scandinavia's drinking-and-driving laws: facts and hypothesis. Dans R. Hauge (dir.), *Drinking and driving in Scandinavia* (35-53). New-York, États-Unis : Columbia University Press.

Andrews, D. A., & Bonta, J. (1998). *The psychology of criminal conduct* (2e éd.). Cincinnati, États-Unis : Anderson.

Bachman, R., Paternoster, R., & Ward, S. (1992). The rationality of sexual offending: testing a deterrence/rational choice conception of sexual assault. *Law and Society Review* (26), 343-372.

Bailey, W. C. (1976). Certainty of arrest and crime rates for major felonies: a research note. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 145-154.

Beaudoin, I. (2012). *Environnement dissuasif, risques et stratégies délinquantes*. Thèse de doctorat, Université de Montréal.

Beaudoin, I., & Blais, É. (2010). Constats d'infraction, accidents de la route et certitude relative de la peine : une évaluation quasi-expérimentale des effets contextuels et structurels de la dissuasion policière. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 52(5), 471-496.

Beccaria, C. (1764 [Droz 1965]). *Des délits et des peines*. Genève, Suisse : Les classiques des sciences sociales.

Blais, É. (2005). *Dissuasion et sécurité routière : une évaluation de l'impact des contrôles pénaux sur le bilan routier*. Thèse de doctorat, Université de Montréal.

Blais, É., & Bacher, J-L. (2007). Situational deterrence and claim padding: results from a randomized field experiment. *Journal of Experimental Criminology* (3), 337-352.

Blais, É., & Beaudoin, I. (2008). Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies. Dans M. Vacheret, M. Jendly, P. Mary, B. Quirion & D. Robert (dir.), *Actes du colloque international : Le penal aujourd'hui : pérennité ou mutations*. Montréal, Québec : Centre international de criminologie comparée.

Blais, É., & Cusson, M. (2007). Les évaluations de l'efficacité des interventions policières : résultats des synthèses systématiques. Dans M. Cusson, B. Dupont & F. Lemieux (dir.), *Traité de sécurité intérieure* (115-129). Montréal, Québec : Hurtubise HMH.

Blais, É., & Dupont, B. (2005). Assessing the capability of intensive police programmes to prevent severe road accidents: a systematic review. *British Journal of Criminology* (45), 914-937.

Blais, É., & Gagné, M.-P. (2010). The effect on collisions with injuries of a reduction in traffic citations issued by police officers. *Injury Prevention* 16(6), 393-397.

Blais, É., & Ouimet, M. (2005). L'effet des interventions légales sur les accidents mortels et associés à la conduite avec facultés affaiblies au Québec entre 1980 et 2001. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 47(3), 545-578.

Borkenstein, R. F. (1975). Problems of enforcement, adjudication and sanctioning. Dans S. Israelstam et S. Lambert (dir.), *Alcohol, drugs and traffic safety* (655-662). Toronto, Ontario : Addiction Research Foundation of Ontario.

Bouchard, M., & Leduc, M. (2007). Dissuasion et contre-dissuasion. Dans M. Cusson, B. Dupont & F. Lemieux (dir.), *Traité de sécurité intérieure* (517-529). Montréal, Québec : Hurtubise HMH.

Brown, D. W. (1978). Arrest rates and crime rates: when does a tipping effect occur? *Social Forces*, 57(2), 671-682.

Bursik, R. J. jr., Grasmick, H. G., & Chamlin, M. B. (1990). The effect of longitudinal arrest patterns on the development of robbery trends at the neighborhood level. *Criminology*, 28(3), 431-449.

Chambliss, W. J. (1966). The deterrent influence of punishment. *Crime & Delinquency*, 12(70), 70-75.

Chamlin, M. B. (1988). Crime and arrests: an autoregressive integrated moving average (ARIMA) approach. *Journal of Quantitative Criminology*, 4(3), 247-258.

Chamlin, M. B. (1991). A longitudinal analysis of the arrest-crime relationship: a further examination of the tipping effect. *Justice Quarterly*, 8(2), 187-200.

Chamlin, M. B., Grasmick, H. G., Bursik, R. J. jr., & Cochran, J. K. (1992). Time aggregation and time lag in macro-level deterrence research. *Criminology*, 30(3), 377-396.

Clark, G. (1969). What happens when the police strike. *New York Times Magazine* (16 novembre), 45.

Clarke, R. V. G. (1980). "Situational" crime prevention: theory and practice. *British Journal of Criminology*, 20(2), 136-147.

Clarke, R. V. (1996). The distribution of deviance and exceeding the speed limit. *The British Journal of Criminology*, 36(2), 169-181.

Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: a routine activity approach. *American Sociological Review* (44), 588-608.

Cusson, M. (1987). *Pourquoi punir?* Paris, France : Dalloz.

Cusson, M. (1993). Situational deterrence: fear during the criminal event. Dans R. V. Clarke (dir.) *Crime Prevention Studies* (Vol. 1, 55-68). Monsey, États-Unis : Criminal Justice Press.

Cusson, M. (2005). *La délinquance une vie choisie*. Montréal, Québec : Hurtubise HMH.

Cusson, M. (2010). *Dissuasion, justice et communication pénale*. Institut pour la Justice : Citoyens pour l'Équité

Dionne, G. Fluet, C., Desjardins, D., & Messier, S. (2004). La perception des risques d'accidents et d'arrestation lors de conduite avec facultés affaiblies. *Assurance et gestion de risque* (72), 491-553.

Duff, R. A. (2001). *Punishment, communication, and community*. Toronto, Ontario : Oxford University Press.

Erickson, M. L., & Gibbs, J. P. (1978). Objective and perceptual properties of legal punishment and the deterrence doctrine. *Social Problems*, 25(3), 253-264.

Farrington, D. P. (2005). *Integrated developmental & life-course theories of offending*. New Brunswick, États-Unis : Transaction.

Fox, W. (1998). *Statistiques sociales*. (3<sup>e</sup> éd.; traduit par L. M. Imbeau). Québec, Québec : Les Presses de l'Université Laval.

Gagné, M-E. (2010). *Dissuasion, sécurité routière et inférence causale : le cas des actions policières contre la délinquance routière*. Mémoire de maîtrise. Université de Montréal.

Gibbs, J. P. (1968). Crime, punishment, and deterrence. *Southwestern Social Science Quarterly* (48), 515-530.

Gibbs, J. P. (1975). *Crime, punishment and deterrence*. New-York, États-Unis : Elsevier.

Gibbs, J. P. (1979). Assessing the deterrence doctrine. *American Behavioral Scientist*, 22(6), 653-677.

Grasmick, H. G., & Bryjak, G. J. (1980). The deterrent effect of perceived severity of punishment. *Social Forces*, 59(2), 471-491.

Grasmick, H. G., & Bursik, R. J. jr. (1990). Conscience, significant others, and rational choice: extending the deterrent model. *Law and Society Review* (24), 837-861.

Grasmick, H. G., Jacobs, D. & McCollom, C. B., (1983). Social class and social control: an application of deterrence theory. *Social Forces*, 62(2), 359-374.

Greenberg, D. F., & Kessler, R. C. (1982). The effect of arrests on crime: a mulivariate panel analysis. *Social Forces*, 60(3), 771-790.

Greenberg, D. F., Kessler, R. C., & Logan, C. H. (1979). A panel model of crime rates and arrest rates. *American Sociological Review*, 44(5), 843-850.

Jensen, G. F., Erickson, M. L., & Gibbs, J. P. (1978). Perceived risk of punishment and self-reported delinquency. *Social Forces*, 57(1), 57-78.

Kane, R. J. (2006). On the limits of social control: structural deterrence and the policing of “suppressible” crimes. *Justice Quarterly*, 23(2), 186-213.

Kleck, G., & Barnes, J. C. (2008). Deterrence and macro-level perceptions of punishment risks: Is there a “Collective wisdom”? *Crime & Delinquency*, 1-29.

Kleck, G., Sever, B., Li, S., & Gertz, M. (2005). The missing link in general deterrence research. *Criminology*, 43(3), 623-660.

Klepper, S., & Nagin, D. (1989a). Tax compliance and perceptions of the risks of detection and criminal prosecution. *Law and Society Review*, 23(2), 209-240.

Klepper, S., & Nagin, D. (1989b). The deterrent effect of perceived certainty and severity of punishment revisited. *Criminology*, 27(4), 721-746.

Leman-Langlois, S. (2007). *La sociocriminologie*. Montréal, Québec : Les Presses de l'Université de Montréal.

Levitt, S. D. (1997). Using electoral cycles in police hiring to estimate the effect of police on crime. *The American Economic Review*, 87(3), 270-290.

Lochner, L. (2007). Individual perceptions of the criminal justice system. *The American Economic Review*, 97(1), 444-460.

Logan, C. H. (1972). General deterrent effects of imprisonment. *Social Forces*, 51(1), 64-73.

Logan, C. H. (1975). Arrest rates and deterrence. *Social Science Quarterly*, 56(3), 376-389.

Makinen, T., & Takala, H. (1980). The 1976 police strike in Finland. *Scandinavian Studies in Criminology* (7), 87-106.

Marvell, T. B., & Moody, C. E. (1996). Specification problems, police levels, and crime rates. *Criminology*, 34(4), 609-646.

Matsueda, R. L., Kreager, D. A., & Huizinga, D. (2006). Deterring delinquents: a rational choice model of theft and violence. *American Sociological Review* (71), 95-122.

Matza, D. (1964) *Delinquency and drift*. New Brunswick, États-Unis : Transaction.

Nagin, D. S. (1998). Criminal deterrence research at the outset of the twenty-first century. Dans M. Tonry (dir.), *Crime and Justice: A review of Research* (Vol. 23, 1-42). Chicago: University of Chicago Press.

Nagin, D., & Paternoster, R. (1993). Enduring individual differences and rational choice theories of crime. *Law and Society Review*, 27(3), 467-496.

Nagin, D., & Paternoster, R. (1994). Personal capital and social control: the deterrence implications of individual differences in criminal offending. *Criminology*, 32(4), 581-606.

Ouimet, M. (2005). *La criminalité au Québec durant le vingtième siècle*. Québec, Québec : Les Presses de l'Université Laval

Parker, J., & Grasmick, H. G. (1979). Linking actual and perceived certainty of punishment: an exploratory study of an untested proposition in deterrence theory. *Criminology*, 17(3), 366-379.

Paternoster, R. (2010). How much do we really know about criminal deterrence? *The Journal of Criminal Law & Criminology*, 100(3), 765-824.

Paternoster, R., & Piquero, A. (1995). Reconceptualizing deterrence: an empirical test of personal and vicarious experiences. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 32(3), 251-286.

Paternoster, R., Saltzman, L. E., Chiricos, T. G., & Waldo, G. P. (1982). Perceived risk and deterrence: methodological artifacts in perceptual deterrence research. *The Journal of Criminal Law & Criminology*, 73(3), 1238-1258.

Paternoster, R., Saltzman, L. E., Waldo, G. P., & Chiricos, T. G. (1983). Perceived risk and social control: do sanctions really deter? *Law & Society Review, 17*(3), 457-480.

Paternoster R., & Simpson, S. (1996). Sanction threats and appeals to morality: testing a rational choice model of corporate crime. *Law & Society Review, 30*(3), 549-584.

Piquero, A. R., & Pogarsky, G. (2002). Beyond Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence: Personal and vicarious experiences, impulsivity, and offending behavior. *Journal of Research in Crime and Delinquency, 39*(2), 153-186.

Pratt, T. C., & Cullen, F. T. (2000). The empirical status of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime: A meta-analysis. *Criminology, 38*(3), 931-964.

Pratt, T. C., & Cullen, F. T. (2005). Assessing macro-level predictors and theories of crime: a meta-analysis. *Crime and Justice (32)*, 373-450.

Pratt, T. C., Cullen, F. T., Blevins, K. R., Daigle, L. E., & Madensen, T. D. (2008). The empirical status of deterrence theory: a meta-analysis. Dans F. T. Cullen, J. P. Wright & Blevins K. R. (dir.), *Taking stock: the status of criminological theory* (Vol. 15, 367-395). New Brunswick, États-Unis : Transaction.

Russel, F. (1975). *A city in terror: 1919 – the Boston police strike*. New York, États-Unis : Viking.

Saltzman, L., Paternoster, R., Waldo, G. P., & Chiricos, T. G. (1982). Deterrent and experiential effects: the problem of causal order in perceptual deterrence research. *Journal of Research in Crime and Delinquency* (19), 172-189.

Sampson, R. J., & Cohen, J. (1988). Deterrent effects of the police on crime: a replication and theoretical extension. *Law & Society Review*, 22(1), 163-190.

Sellwood, A. V. (1978). *Police strike, 1919*. New York, États-Unis : Viking.

Sherman, L., & Eck, J. E. (2002). Policing for crime prevention. Dans L. Sherman, D. P. Farrington, B. C. Welsh & D. L. Mackenzie (dir.), *Evidence-based crime prevention* (295-329). New-York, États-Unis : Routledge.

Simon, H. A. (1959). Theories of decision-making in economics and behavioral science. *The American Economic Review*, 49(3), 253-283.

Société de l'assurance automobile du Québec (2010). *Données et statistiques*. (Publication n°978-2-550-62721-0) Repéré à <http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/nous/statistiques2010.pdf>

Stafford, M. C., & Warr, M. (1993). Reconceptualization of general and specific deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30, 123-135.

Sutherland, E., Cressey, D. R. & Luckenbill, D. F. (1992). *Principles of criminology*. Dix Hills, États-Unis : General Hall.

Sykes, G. (1978). *Criminology*. New York, États-Unis : Harcourt Brace Jovanovich.

Sykes, G., & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: a theory of delinquency. *American Sociological Review*, 22(6), 664-670.

Tittle, C. R. (1969). Crime rates and legal sanctions. *Social Problems*, 16(4), 409-423.

Tittle, C. R., & Rowe, A. R. (1974). Certainty of arrest and crime rates: a further test of the deterrence hypothesis. *Social Forces*, 52(4), 455-462.

Tittle, C. R., Botchkovar, E. V., & Antonaccio, O. (2011). Criminal contemplation, national context, and deterrence. *Journal of Quantitative Criminology* (27), 225-249.

Von Hirsch, A. (1993). *Censure and sanctions*. Toronto, Ontario : Oxford University Press.

Walker, N., & Argyle, M. (1964). Does the law affect moral judgements? *British Journal of Criminology*, 4(6), 570-581.

Wenzel, M. (2004). The social side of sanctions: personal and social norms as moderators of deterrence. *Law and Human Behavior*, 28(5), 547-567.

Williams, K., & Hawkins, R. (1986). Perceptual research on general deterrence: a critical overview. *Law and Society Review*, 20(4), 545-572.

Wilson, J. Q., & Boland, B. (1978). The effect of the police on crime. *Law & Society* (12), 367-390.

Wright, B. R. E., Caspi, A., Moffitt, T. E., & Paternoster, R. (2004). Does the perceived risk of punishment deter criminally prone individuals? Rational choice, self-control, and crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 41( 2), 180-213.

Yu, J., & Liska, A. E. (1993). The certainty of punishment: a reference group effect and its functional form. *Criminology*, 31(3), 447-464.

Zimring, F. E., & Hawkins, G. J. (1973). *Deterrence: The legal threat in crime control*. Chicago, États-Unis : University of Chicago Press.

**ANNEXE I : QUESTIONNAIRE SUR LES HABITUDES DE  
CONDUITE AUTOMOBILE ET LES PERCEPTIONS**

## QUESTIONNAIRE SUR LES HABITUDES DE CONDUITE AUTOMOBILE ET LES PERCEPTIONS

Ce questionnaire porte sur les habitudes de conduite des automobilistes et leurs perceptions. Aucune question n'inclue le choix de réponse « ne sait pas ». Vous devez donc répondre à chacune des questions au meilleur de vos connaissances. La valeur des réponses dépend entièrement de la sincérité avec laquelle vous y répondez. Il n'y a pas de « bonnes » ou de « mauvaises » réponses. Toutes les réponses sont acceptables et nous vous assurons que les réponses demeureront confidentielles et anonymes.

### Comment répondre?

Lisez attentivement chacune des questions et référez-vous aux comportements, attitudes et perceptions que vous avez eus dans la période indiquée à chacune des questions.

Même si vous n'avez pas de permis de conduire, vous pouvez répondre au questionnaire.

### Attention!!

Prenez le temps de lire attentivement chacune des questions. Certaines questions pourraient sembler redondantes, mais aucune question n'est posée deux fois. Il faut donc répondre à chacune d'entre elles.

En mon nom personnel, je vous remercie de participer à ce questionnaire. Il me servira grandement à faire ma thèse de doctorat en criminologie. Votre participation est donc très importante. - Isabelle Beaudoin

## SECTION 1 : QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

1. De quel sexe êtes-vous?
  - a. Homme
  - b. Femme
2. Quel âge avez-vous? \_\_\_\_\_
3. Quelle est votre origine culturelle? \_\_\_\_\_
4. Dans quel programme universitaire étudiez-vous? \_\_\_\_\_
5. Quels sont vos revenus annuels environ? \_\_\_\_\_
6. Quel est l'emploi de votre père? \_\_\_\_\_
7. Quel est l'emploi de votre mère? \_\_\_\_\_
8. Quel est votre poids (en livres)? \_\_\_\_\_
9. Nommez en ordre chronologique (de la plus ancienne à la plus récente) les trois dernières villes dans lesquelles vous avez habités et indiquez la période pendant laquelle vous y avez habités.

Nommez les villes (de la plus ancienne à la plus fréquente)	Pendant combien de temps (en mois)
a)	
b)	
c)	

10. Avez-vous un cellulaire?
  - a. Oui
  - b. Non
11. Avez-vous conduit au moins une fois dans la dernière année?
  - a. Oui
  - b. Non (passez à la question 30 de la Section 5 (p.7))
12. Au cours de la dernière année, à quelle fréquence avez-vous conduit?
  - a. Moins d'une fois par mois
  - b. Environ une fois par mois
  - c. Entre deux et trois fois par mois
  - d. Environ une fois par semaine
  - e. Entre deux et quatre fois par semaine
  - f. Tous les jours de la semaine ou presque
13. Avez-vous un permis de conduire?
  - a. Oui
  - b. Non
14. À quelle date avez-vous obtenu votre permis de conduire? \_\_\_\_\_ (mois)/ \_\_\_\_\_ (année)
15. Quel type de permis de conduire avez-vous?
  - a. Apprenti (ou temporaire)
  - b. Probatoire
  - c. Régulier
16. Vous a-t-on déjà suspendu votre permis de conduire?
  - a. Oui
  - b. Non
17. Possédez-vous une voiture?
  - a. Oui : Quels sont la marque, le modèle et l'année de votre voiture?  
\_\_\_\_\_
  - b. Non
18. Combien avez-vous de points démerites (point d'inaptitude)? (Si vous n'avez jamais été arrêté pour une infraction routière, vous avez zéro point démerite) \_\_\_\_\_

## SECTION 2 : QUESTIONS SUR LES COMPORTEMENTS ROUTIERS ET LEURS CONSÉQUENCES

19. En vous basant sur vos habitudes des 12 derniers mois, répondez aux questions suivantes

	À quelle fréquence avez-vous...	Jamais	Rarement	Quelques fois	Souvent	Presque toujours	Toujours
A	Passé sur une lumière rouge en voiture?	<input type="checkbox"/>					
B	Fait un arrêt à « l'américaine »? (ralentir et non pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûlé un arrêt?	<input type="checkbox"/>					
D	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville?	<input type="checkbox"/>					
E	Conduit alors que vous croyez avoir les facultés affaiblies par l'alcool?	<input type="checkbox"/>					
F	Conduit après avoir consommé de la drogue?	<input type="checkbox"/>					
G	Coursé avec d'autres personnes?	<input type="checkbox"/>					
H	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute?	<input type="checkbox"/>					
I	Parlé au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant?	<input type="checkbox"/>					

20. Répondez aux questions suivantes concernant les arrestations et les amendes que vous avez pu avoir dans les 12 derniers mois.

	Comportements routiers	Dans les 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été arrêté sans avoir eu de contravention pour avoir...	Dans les 12 derniers mois, combien de contraventions avez-vous eu pour avoir...
A	Passé sur une lumière rouge		
B	Fait un arrêt à l'américaine		
C	Brûlé un arrêt		
D	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville		
E	Conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool		
F	Conduit après avoir consommé de la drogue		
G	Coursé avec d'autres personnes		
H	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute		
I	Parlé au cellulaire en conduisant sans dispositif mains-libres		

21. Si vous avez eu des amendes dans les 12 derniers mois, mentionnez jusqu'à quel point vous les avez trouvées sévères.

	Si vous avez eu une amende pour avoir...	Vous avez trouvé que l'amende était...			
		Pas assez sévère	Juste assez sévère	Trop sévère	Je n'ai pas eu d'amende pour cette infraction
A	Passé sur une lumière rouge				
B	Fait un arrêt à l'américaine				
C	Brûlé un arrêt				
D	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville				
E	Conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool				
F	Conduit après avoir consommé de la drogue				
G	Coursé avec d'autres personnes				
H	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute				
I	Parlé au cellulaire en conduisant sans dispositif mains-libres				

22. Indiquez jusqu'à quel point vous avez mauvaise conscience quand vous commettez chacun des comportements suivants.

	Si je...	Pas du tout	Pas vraiment	Un peu	Complètement	Je ne commets pas cette infraction
A	Passé sur les lumières rouges en voiture	<input type="checkbox"/>				
B	Fais des arrêts à l'américaine	<input type="checkbox"/>				
C	Brûle des arrêts	<input type="checkbox"/>				
D	Excède les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>				
E	Conduis en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>				
F	Conduis après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>				
G	Course avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>				
H	Excède les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>				
I	Parle au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>				

23. Indiquez jusqu'à quel point les gens de votre entourage auraient une moins bonne opinion de vous s'ils apprenaient que vous commettez chacune des infractions ci-dessous.

	Si les gens de votre entourage apprenait que vous...	Ils ne changeraient définitivement pas leur opinion	Ils ne changeraient probablement pas leur opinion	Ils auraient probablement une moins bonne opinion	Ils auraient définitivement une moins bonne opinion
A	Passez sur les lumières rouges en voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Faites des arrêts à l'américaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Brûlez des arrêts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Excédez les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Conduisez en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Conduisez après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Coursez avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Excédez les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Parlez au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### SECTION 3 : QUESTIONS SUR LA PERCEPTION DES RISQUES ASSOCIÉS À DES COMPORTEMENTS ROUTIERS

24. Selon vous, quel est votre risque d'être arrêté sans que le policier ne vous donne une contravention si vous continuez à commettre chacun des comportements suivants à la même fréquence que dans les 12 derniers mois?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Coursez avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

25. Selon vous, quel est votre risque d'être arrêté et de recevoir une contravention si vous continuez à commettre chacun des comportements suivants à la même fréquence que dans les 12 derniers mois?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passez sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faites un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûlez un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excédez les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduisez en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Coursez avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excédez les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parlez au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

26. Selon vous, quel est votre risque de causer une collision avec dommages matériels (aucun blessé d'impliqué) si vous continuez à commettre chacun des comportements suivants à la même fréquence que dans les 12 derniers mois?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur les lumières rouges en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire des arrêts à l'américaine	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler des arrêts	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Coursez avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder la vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

27. Selon vous, quel est votre risque de causer une collision causant au moins un blessé si vous continuez à commettre chacune des infractions suivantes à la même fréquence que dans les 12 derniers mois?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur les lumières rouges en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire des arrêts à l'américaine	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler des arrêts	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Coursez avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

## SECTION 4 : QUESTIONS SUR LES EXPÉRIENCES RELIÉES À LA CONDUITE AUTOMOBILE

28. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été exposé aux activités policières suivantes lorsque vous conduisiez un véhicule automobile.

	Dans la dernière année, j'ai été exposé à ...	Non	Oui
A	Des barrages routiers contre l'alcool au volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Des opérations radar contre la vitesse au volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Des opérations préventives contre la vitesse au volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Des opérations policières aux feux rouges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Des photos-radar contre la vitesse au volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29. Indiquez si dans les 12 derniers mois il vous est arrivé d'utiliser des tactiques pour éviter les policiers sur la route.

	Tactiques	Non	Oui
A	J'évite les endroits où les policiers font du radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Je brûle les arrêts uniquement dans les petites rues où la présence policière est rare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Quand je pense avoir trop bu et que je conduis, je conduis plus lentement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	J'ai un détecteur de radar dans mon véhicule automobile.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Quand je consomme de la drogue et que je conduis, je conduis plus lentement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Je fais des arrêts à l'américaine uniquement dans les petites rues où la présence policière est rare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Je fais de la course automobile avec mes amis dans les chemins de campagne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Je passe sur les lumières jaunes uniquement la nuit ou le soir tard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Je passe sur les lumières rouges uniquement la nuit ou le soir tard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECTION 5 : QUESTIONS SUR LES COLLISIONS

30. Répondez aux questions suivantes sur les collisions que vous avez pu avoir dans les 12 derniers mois.

	Dans les 12 derniers mois...	Non	Oui
A	Avez-vous été impliqué dans une collision ?	<input type="checkbox"/> (passez à la question 31)	<input type="checkbox"/> (répondez à toutes les questions de ce tableau)
B	Y avez-vous été impliqué en tant que conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Y avez-vous été impliqué en tant que passager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Y avez-vous été impliqué en tant que cycliste ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Y avez-vous été impliqué en tant que piéton ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Y a-t-il eu des blessés dans la voiture dans laquelle vous étiez ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Y a-t-il eu des blessés dans l'autre voiture ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Y a-t-il eu un piéton de blessé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Y a-t-il eu un cycliste de blessé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Au meilleur de vos connaissances, répondez aux questions suivantes sur les collisions qu'au moins une personne de votre entourage a pu avoir dans les 12 derniers mois.

	Dans la dernière année, au moins une personne de votre entourage...	Non	Oui
A	A-t-elle été impliquée dans une collision ?	<input type="checkbox"/> (passez à la question 32)	<input type="checkbox"/> (répondez à toutes les questions de ce tableau)
B	A-t-elle été impliquée en tant que conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	A-t-elle été impliquée en tant que passager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	A-t-elle été impliquée en tant que cycliste ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	A-t-elle été impliquée en tant que piéton ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Y a-t-il eu des blessés dans la voiture dans laquelle la personne était ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Y a-t-il eu des blessés dans l'autre voiture ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Y a-t-il eu un piéton de blessé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Y a-t-il eu un cycliste de blessé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### SECTION 6 : QUESTIONS SUR LES PERSONNES DE VOTRE ENTOURAGE

32. Au meilleur de vos connaissances, indiquez si, dans les 12 derniers mois, au moins une personne de votre entourage a été arrêtée et si elle a eu une contravention.

	Infractions	Aucune personne de mon entourage n'a été arrêtée pour cette infraction	Au moins une personne de mon entourage a été arrêtée, mais n'a pas eu de contravention	Au moins une personne de mon entourage a eu une contravention
A	Passé sur une lumière rouge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Fait un arrêt à l'américaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Brûlé un arrêt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Conduit après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Coursé avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Parlé au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33. Au meilleur de vos connaissances, indiquez si les personnes de votre entourage ont commis chacune des infractions énumérées dans les 12 derniers mois. Si oui, indiquez par la suite la proportion de personnes de votre entourage qui fait chacune des infractions.

	Au moins une personne de votre entourage a-t-elle déjà...	Indiquez la proportion de personnes de votre entourage qui commet cette infraction				
		Aucune personne	Moins de la moitié	Environ la moitié	Plus de la moitié	Toutes
A	Passé sur une lumière rouge en voiture?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Fait un arrêt à « l'américaine »? (ralentir et non pas arrêter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Brûlé un arrêt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Excédé la limite de vitesse de plus de 20km/h en ville?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Conduit en état d'ébriété?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Conduit après avoir consommé de la drogue?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Coursé avec d'autres personnes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Excédé les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Parlé au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

34. Au meilleur de vos connaissances, indiquez la proportion des personnes de votre entourage qui commet chacune des tactiques d'évitement de la police suivante.

	Tactiques	Proportion des personnes de votre entourage qui le fait				
		Aucune personne	Moins de la moitié	Environ la moitié	Plus de la moitié	Toutes
A	Éviter les endroits où les policiers font du radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Brûler les arrêts uniquement dans les petites rues où la présence policière est rare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Conduire plus lentement alors que la personne pense avoir trop bu d'alcool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Avoir un détecteur de radar dans son véhicule automobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Conduire plus lentement alors que la personne a consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Faire des arrêts à l'américaine uniquement dans les petites rues où la présence policière est rare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Faire de la course automobile avec ses amis dans les chemins de campagne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Passer sur les lumières jaunes uniquement la nuit ou tard le soir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Passer sur les lumières rouges uniquement la nuit ou le soir tard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECTION 7 : QUESTIONS SUR LES PERCEPTIONS DES RISQUES GÉNÉRAUX

35. D'après vous quel est le risque d'être arrêté sans que le policier donne une contravention à chaque fois qu'un des comportements suivants est commis par quelqu'un (sans nécessairement que ce soit vous)?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Courser avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

36. D'après vous quel est le risque d'être arrêté et d'avoir une contravention à chaque fois qu'un des comportements suivant est commis par quelqu'un (sans nécessairement que ce soit vous)?

	Comportements	100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/heure en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Courser avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder la vitesse de plus de 20km/heure sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

37. D'après vous quel est le risque qu'il y ait une collision avec des dommages matériels uniquement (sans blessé) à chaque fois qu'un des comportements suivant est commis par quelqu'un (sans nécessairement que ce soit vous)?

		100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Courser avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

38. D'après vous, quel est le risque qu'il y ait une collision avec au moins une personne de blessée chaque fois qu'un des comportements suivant est commis par quelqu'un (sans nécessairement que ce soit vous)?

		100%	1/10	1/100	1/1000	1/10000	Moins de 1/10000
A	Passer sur une lumière rouge en voiture	<input type="checkbox"/>					
B	Faire un arrêt à l'américaine (ralentir, mais ne pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûler un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduire en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduire après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Courser avec d'autres personnes	<input type="checkbox"/>					
H	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute	<input type="checkbox"/>					
I	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

## SECTION 8 : QUESTIONS SUR LA PERCEPTION DES INFRACTIONS ROUTIÈRES ET DES PEINES ASSOCIÉES

39. Indiquez jusqu'à quel point vous considérez chacune des infractions routières suivantes comme étant un problème sur la route.

	Infractions	Pas du tout un problème	Pas vraiment un problème	Un problème moyen	Un problème sérieux	Un problème très sérieux
A	Un automobiliste passe sur la lumière rouge.	<input type="checkbox"/>				
B	Un automobiliste fait son arrêt à l'américaine	<input type="checkbox"/>				
C	Un automobiliste brûle son arrêt	<input type="checkbox"/>				
D	Un automobiliste fait un excès de vitesse de 20 km au-dessus de la limite de vitesse permise en ville.	<input type="checkbox"/>				
E	Un automobiliste conduit en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>				
F	Un automobiliste conduit après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>				
G	Deux automobilistes courent ensemble	<input type="checkbox"/>				
H	Un automobiliste fait un excès de vitesse de 20km au-dessus de la limite permise sur l'autoroute.	<input type="checkbox"/>				
I	Un automobiliste parle au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>				

40. Indiquez si vous considérez que les sanctions suivantes pour chacune des infractions sont trop sévères, juste assez sévères ou pas assez sévères.

	Si un automobiliste se fait arrêter par la police parce qu'il...	Niveau de sévérité		
		Trop sévère	Juste assez sévère	Pas assez sévère
A	Passe sur une lumière rouge : 3 points d'inaptitude et une amende variant de 100\$ à 200\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Faire un arrêt à l'américaine : une amende de 100\$ à 200\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Brûler un arrêt : 3 points d'inaptitude et une amende variant de 100\$ à 200\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Excéder les limites de vitesse de plus de 20km/h en ville : 2 points d'inaptitude et une amende variant de 75\$ à 105\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Faire la course avec d'autres personnes : 6 points d'inaptitude et une amende variant de 300\$ à 600\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Excéder la vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute : 2 points d'inaptitude et une amende variant de 75\$ à 105\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Parler au cellulaire sans dispositif mains-libre en conduisant : 3 points d'inaptitude et une amende de 115\$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECTION 9 : QUESTIONS SUR LES COMPORTEMENTS QUE VOUS PRÉVOYEZ AVOIR DANS LE FUTUR

41. Quelle est la probabilité que vous commettiez l'une des infractions suivantes au cours des trois prochains mois?

	À quelle fréquence pensez-vous que vous...	Aucune	Faible probabilité	Moyenne probabilité	Forte probabilité	Certaine	Je ne conduis pas
A	Passerez sur une lumière rouge	<input type="checkbox"/>					
B	Ferez un arrêt à « l'américaine »? (ralentir et non pas arrêter)	<input type="checkbox"/>					
C	Brûlerez un arrêt	<input type="checkbox"/>					
D	Excéderez la limite de vitesse de plus de 20km/h en ville	<input type="checkbox"/>					
E	Conduirez en état d'ébriété	<input type="checkbox"/>					
F	Conduirez après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>					
G	Ferez une course	<input type="checkbox"/>					
H	Excéderez la limite de vitesse de plus de 20km/h sur l'autoroute?	<input type="checkbox"/>					
I	Parlerez au cellulaire sans dispositif mains-libres en conduisant	<input type="checkbox"/>					

## SECTION 10 : QUESTIONS SUR LES CAMPAGNES MÉDIATIQUES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

42. Dans les 12 derniers mois, avez-vous entendu parler d'une quelconque façon de l'équipe de sécurité routière et circulation à Montréal ?

- a. Oui      b. Non

43. Dans les 12 derniers mois, avez-vous vu ou entendu les slogans suivants ?

	Slogans	Vu ou entendu dans les 12 derniers mois	
		Oui	Non
A	La vitesse tue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	Mêmes voies mêmes lois ; soyez courtois !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	Revenez-nous en vie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	Attachez-vous à la vie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	Piéton, conducteurs : au passage on se fait de l'œil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F	Les autoroutes ne sont pas des pistes de course	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G	Au volant de ma santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H	Attachez-vous...tout le temps	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I	Cellulaire tenu en main : Interdit !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J	La courtoisie : Ça fait du bien !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K	Drogues au volant - Attention : Risqué !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L	Ne fermez pas les yeux ! Arrêtez-vous à temps !	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECTION 11 : QUESTIONS SUR LES HABITUDES DE CONSOMMATION DE DROGUES ET D'ALCOOL

44. À quand remonte votre dernière consommation d'alcool ?
- Je n'ai jamais bu d'alcool (passez à la question 49)
  - Il y a plus d'un an (passez à la question 49)
  - Il y a plus de 30 jours
  - Entre 7 et 30 jours
  - Dans les 6 derniers jours
45. Au cours des 12 derniers mois, combien de jours par mois avez-vous consommé en moyenne ?
- de l'alcool ? \_\_\_\_\_
  - de la drogue ? \_\_\_\_\_
46. Toujours au cours des 12 derniers mois, en moyenne combien de consommation d'alcool prenez-vous à chaque occasion (rapportez-vous au tableau ci-dessous)? \_\_\_\_\_

1 consommation = 1 petite bouteille de bière (12 onces ou 360ml) 1 petit verre de vin (4-5 onces, 120-150ml) 1 petit verre de liqueur forte ou spiritueux (1 - 1½ onces avec ou sans mélange)
2 consommations = 1 grosse bouteille de bière 1 verre double de boisson forte
3 consommations = 1 bouteille de bière 1,18 litres 1 bouteille de vin

47. A) **POUR LES HOMMES** : Dans les deux dernières semaines, combien de fois vous est-il arrivé de boire cinq consommations ou plus dans une même occasion ? \_\_\_\_\_  
B) **POUR LES FEMMES** : Dans les deux dernières semaines, combien de fois vous est-il arrivé de boire quatre consommations ou plus dans une même occasion ? \_\_\_\_\_
48. A) **POUR LES HOMMES** : Dans les trois derniers mois, vous est-il arrivé de conduire après avoir bu cinq consommations d'alcool ou plus dans les deux heures précédents votre départ?  
a. Oui  
b. Non  
B) **POUR LES FEMMES** : Dans les trois derniers mois, vous est-il arrivé de conduire après avoir bu quatre consommations d'alcool ou plus dans les deux heures précédents votre départ?  
a. Oui  
b. Non
49. Dans les 12 derniers mois, quelle(s) drogue(s) avez-vous consommé? (encerclez les toutes s'il y en a plus d'une)
- Aucune
  - Marijuana
  - Cocaïne
  - Crack/freebase
  - Ecstasy (MDMA)
  - Amphétamine (speed, uppers, bennies)
  - Méthamphétamine (crystal-meth, ice)
  - Héroïne
  - Médicaments quelconques pour usage non-médical
  - PCP (angel dust)
  - Solvant
  - Kétamine (spécial K)

## SECTION 12 : QUESTIONS SUR VOTRE PERSONNALITÉ

50. Dans cette section, vous devez indiquer jusqu'à quel point vous êtes en accord ou en désaccord avec chacun des énoncés.

	Énoncés	Tout à fait en désaccord	En désaccord	Plutôt en désaccord	Plutôt d'accord	En accord	Tout à fait en accord
A	Quand les choses se compliquent, j'ai tendance à abandonner.	<input type="checkbox"/>					
B	Quand je suis vraiment en colère, les autres personnes sont mieux de se tenir loin de moi.	<input type="checkbox"/>					
C	Dans la vie, les choses qui sont les plus faciles à faire sont celles qui m'apportent le plus de plaisir.	<input type="checkbox"/>					
D	Quelques fois, je prends des risques juste pour le plaisir.	<input type="checkbox"/>					
E	Quand je me mets en colère contre une personne, j'ai plus envie de lui faire du mal que de lui expliquer pourquoi je suis en colère.	<input type="checkbox"/>					
F	Quand j'ai un sérieux désaccord avec quelqu'un, c'est habituellement difficile pour moi d'en parler sans m'énerver.	<input type="checkbox"/>					
G	Je ne sympathise pas vraiment avec les autres personnes quand ils ont des problèmes.	<input type="checkbox"/>					
H	Je me sens davantage concerné par ce qui peut m'arriver à court terme qu'à plus long terme.	<input type="checkbox"/>					
I	Si les choses que je fais dérangent les gens, c'est leur problème, pas le mien.	<input type="checkbox"/>					
J	Si j'avais le choix, je ferais toujours quelque chose de physique plutôt que quelque chose de mental.	<input type="checkbox"/>					
K	J'essaie d'obtenir les choses que je veux même si je sais que cela cause des problèmes aux autres personnes.	<input type="checkbox"/>					
L	J'essaie de faire attention à moi en premier, même si cela peut nuire aux autres.	<input type="checkbox"/>					
M	Quelques fois je trouve excitant de faire des choses qui pourraient me mettre dans le trouble.	<input type="checkbox"/>					
N	Je fais souvent des choses qui m'apportent un plaisir immédiat même si ça peut me nuire dans l'avenir.	<input type="checkbox"/>					
O	Je semble avoir plus d'énergie et un besoin plus grand pour des activités que les autres gens de mon âge.	<input type="checkbox"/>					
P	J'agis souvent sous l'impulsion du moment.	<input type="checkbox"/>					

50 (suite). Dans cette section, vous devez indiquer jusqu'à quel point vous êtes en accord ou en désaccord avec chacun des énoncés.

	Énoncés	Tout à fait en désaccord	En désaccord	Plutôt en désaccord	Plutôt d'accord	En accord	Tout à fait en accord
Q	Je perds patience plutôt facilement.	<input type="checkbox"/>					
R	De temps en temps, j'aime bien me tester en faisant des choses un peu risquées.	<input type="checkbox"/>					
S	J'aime mieux sortir et faire des activités que de lire ou réfléchir.	<input type="checkbox"/>					
T	Habituellement, j'essaie d'éviter les choses sachant qu'elles seront difficiles.	<input type="checkbox"/>					
U	Je n'investis pas vraiment de temps et d'effort pour préparer l'avenir.	<input type="checkbox"/>					
V	Je déteste vraiment les tâches difficiles qui me demandent un maximum d'effort.	<input type="checkbox"/>					
W	Je me sens presque toujours mieux quand je suis en train de bouger que lorsque je suis assis en train de penser.	<input type="checkbox"/>					
X	Les sensations fortes et l'aventure sont plus importantes pour moi que la sécurité.	<input type="checkbox"/>					

Un énorme merci de votre participation !!

## ANNEXE II : MATRICE DE CORRÉLATION ET STATISTIQUES DESCRIPTIVES

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
<b>1. Intention délict.</b>	--	,11 *	,21 **	-,03	-,18 **	-,40 **	-,20 **	,25 **	,51 **	,05	,26 **	,41 **	,19 **	,06	-,01	-,11 *	,32 **	,45 **
<b>2. Risque perçu d'arrest.</b>	,11 *	--	,08 <sup>†</sup>	,67 **	,04	,03	,02	,13 **	,18 **	,01	,11 *	,16 **	,15 **	,01	-,04	-,06	,17 **	,09 <sup>†</sup>
<b>3. Sévérité perçue</b>	,21 **	,08 <sup>†</sup>	--	,07	-,27 **	-,32 **	-,23 **	,11 **	,17 **	-,02	,10 *	,14 *	,00	,00	,03	-,15 **	,18 **	,12 *
<b>4. Risque perçu de collision</b>	-,03	,67 **	,07	--	,03	,10 *	,02	,10 *	,04	-,03	,08	,07	,09 <sup>†</sup>	-,06	-,01	,01	-,02	-,01
<b>5. Valeurs morales</b>	-,18 **	,04	-,27 **	,03	--	,24 **	,26 **	-,10 *	-,10 *	,09 <sup>†</sup>	,05	-,01	,03	,11 *	,14 **	-,02	-,09 <sup>†</sup>	-,04
<b>6. Gravité perçue</b>	-,40 **	,03	-,32 **	,10 *	,24 **	--	,36 **	-,18 **	-,26 **	,02	-,18 **	-,20 **	,08 <sup>†</sup>	,03	,17 **	,09 <sup>†</sup>	-,20 **	-,22 **
<b>7. Valeurs sociales (réprob.)</b>	-,20 **	,02	-,23 **	,02	,26 **	,36 **	--	-,09 <sup>†</sup>	-,18 **	,01	-,08	-,13 **	,02	,07	,01	-,01	-,04	-,21 **

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
<b>8. Puntion (1 = Oui)</b>	,25 **	,13 **	,11 **	,10 *	-,10 *	-,18 **	-,09 †	--	,30 **	,03	,18 **	,21 **	,16 **	,01	-,17 **	,06	,11 *	,10 *
<b>9. Évite- ment</b>	,51 **	,18 **	,17 *	,04	-,10 *	-,26 **	-,18 **	,30 **	--	,06	,28 **	,59 **	,21 **	,13 **	,01	-,16 **	,27 **	,29 **
<b>10. Collision (1 = Oui)</b>	,05	,01	-,02	-,03	,09 <sup>†</sup>	,02	,01	,03	,06	--	,10 *	,07	,06	,13 **	,07	-,11 **	,02	,06
<b>11. Puntion des pairs</b>	,26 **	,11 *	,10 *	,08	,05	-,18 **	-,08	,18 **	,28 **	,10 *	--	,42 **	,25 **	,18 **	,02	-,14 **	,15 **	,36 **
<b>12. Évite- ment des pairs</b>	,41 **	,16 **	,14 *	,07	-,01	-,20 **	-,13 **	,21 **	,59 **	,07	,42 **	--	,24 **	,24 **	,07	-,21 **	,23 **	,59 **
<b>13. Expo- sition à la police</b>	,19 **	,15 **	,00	,09 <sup>†</sup>	,03	,08 <sup>†</sup>	,02	,16 **	,21 **	,06	,25 **	,24 **	--	,13 **	,06	,01	,06	,19 **
<b>14. Collision des pairs (1 = Oui)</b>	,06	,01	,00	-,06	,11 *	,03	,07	,01	,13 **	,13 **	,18 **	,24 **	,13 **	--	,11 *	-,12 *	,10 *	,16 **
<b>15. Sexe (1 = Femme)</b>	-,01	-,04	,03	-,01	,14 **	,17 **	,01	-,17 **	,01	,07	,02	,07	,06	,11 *	--	-,29 **	-,10 *	-,03

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
<b>16. Âge</b>	-,11 *	-,06	-,15 **	,01	-,02	,09 <sup>†</sup>	-,01	,06	-,16 **	-,11 *	-,14 **	-,21 **	,01	-,12 *	-,29 **	--	-,11 *	-,11 *
<b>17. Impul- sivité</b>	,32 **	,17 **	,18 **	-,02	-,09 †	-,20 **	-,04	,11 *	,27 **	,02	,15 **	,23 **	,06	,10 *	-,10 *	-,11 *	--	-,24 **
<b>18. Pairs del.</b>	,45 **	,09 <sup>†</sup>	,12 *	-,01	-,04	-,22 **	-,21 **	,10 *	,29 **	,06	,36 **	,59 **	,19 **	,16 **	-,03	-,11 *	-,24 **	--
<b>Moyenne</b>	2,1	4,1	2,0	3,3	2,6	3,6	2,4	0,3	0,2	0,2	0,3	1,8	0,4	0,6	0,5	22	2,6	2,1
<b>Écart type</b>	0,7	1,6	0,3	1,5	0,7	0,6	0,7	0,5	0,2	0,4	0,3	0,6	0,3	0,5	0,5	3,0	0,6	0,6
<b>Minimum</b>	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	18	1,0	1,0
<b>Maximum</b>	5,0	6,0	3,0	6,0	4,0	5,0	4,0	1,0	0,9	1,0	1,0	5,0	1,0	1,0	1,0	38	5,5	5,0
<b>N</b>	430	439	435	438	418	435	443	441	438	435	436	436	440	434	448	447	432	432

<sup>†</sup> = p < 0,10 \* = p < 0,05 \*\* = p < 0,01

