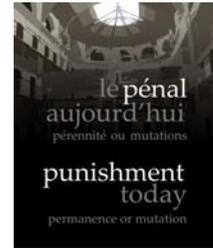


# Actes du colloque

Équipe  
de recherche  
sur la pénalité



Centre International de  
Criminologie Comparée

Montréal,  
5-6-7 décembre 2007

---

## Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies

Étienne Blais  
etienne.blais@umontreal.ca

Isabelle Beaudoin  
i.beaudoin@umontreal.ca

**RÉSUMÉ** Cette communication remet en question les théories de la peine basées sur un seul mécanisme normatif, notamment celui de la dissuasion. Après avoir remis en question les différentes conceptualisations de la théorie de la dissuasion, nous proposons un modèle conceptuel qui intègre différents mécanismes normatifs tels la dissuasion spéciale et générale, la sensibilisation et la validation normative pour mieux expliquer les réductions de la conduite avec facultés affaiblies et des collisions y étant associées au cours des dernières années. À cette fin, ce modèle conceptuel actualise en quelque sorte la théorie de la prévention générale d'Andenaes et soutient que les mécanismes pénaux sont interdépendants. Par exemple, la dissuasion est nécessaire à la validation normative. Nous terminons cette communication en proposant deux stratégies pour valider notre modèle conceptuel tout en soulignant les limites d'une politique de sécurité routière basée uniquement sur le paradigme répressif.

**MOTS CLÉS** Conduite avec facultés affaiblies, théorie de la peine, mécanismes normatifs.

**SUMMARY** *This presentation questions punishment theories based on only one effect of punishment, especially theories solely based on the deterrent effect. In order to improve our understanding of the reduction in driving while impaired by alcohol and traffic collisions involving alcohol, we first highlight limitations associated with various conceptualizations of the deterrence theory to, afterward, propose a conceptual framework that integrates the different effects of punishment (e.g. specific and general deterrence, education and normative validation). Our conceptual framework builds upon the general prevention theory proposed by Andenaes and stresses that the preventive mechanisms of sanctions are interdependent. For instance, the deterrence effect is necessary to produce normative validation. In conclusion, we propose two strategies to validate our model and underline limitations associated with a road safety policy only based on the criminal justice approach.*

**KEYWORDS** *Impaired driving, deterrence theory, normative mechanisms.*

**RESUMEN** *Esta ponencia cuestiona las teorías de la pena basadas en un solo mecanismo normativo, particularmente el de la disuasión. Luego de haber discutido las diferentes conceptualizaciones de la teoría de la disuasión, proponemos un modelo conceptual que integra diferentes mecanismos normativos tales como la disuasión especial y general, la sensibilización y la validación normativa para explicar mejor la disminución, en los últimos años, de la conducta con facultades disminuidas y de las colisiones relacionadas con ella. Con este fin, el modelo conceptual actualiza, de cierta manera, la teoría de la prevención general de Andenaes y sostiene que los mecanismos penales son interdependientes. Por ejemplo, la disuasión es necesaria para la validación normativa. Finalmente, proponemos dos estrategias tendientes a validar nuestro modelo conceptual y señalamos los límites de una política de seguridad vial basada únicamente en el paradigma represivo.*

**PALABRAS CLAVE** *Conducta con facultades desminuidas, teoría de la pena, mecanismos normativos.*

## **Introduction**

Le bilan routier des pays occidentaux s'est amélioré significativement au cours des 30 à 40 dernières années et ce, indépendamment du dénominateur utilisé<sup>i</sup> (Evans, 2004 ; Australian Transport Safety Bureau, 2006). Bien que la construction de véhicules plus sécuritaires soit l'une des causes de la réduction de la mortalité routière, les progrès réalisés sont principalement attribuables aux mesures mises en place pour réduire les comportements à risque tels que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool (CFA), les excès de vitesse et le défaut d'utiliser la ceinture de sécurité (Evans, 2004).

---

*Étienne Blais est professeur adjoint à l'École de criminologie de l'Université de Montréal*

---

*Isabelle Beaudoin est candidate au doctorat à l'École de criminologie de l'Université de Montréal*

---

Parmi l'ensemble des infractions routières, la CFA est sans contredit celle qui a reçu le plus d'attention de la part des autorités. Dans bien des juridictions, la CFA est la seule infraction criminalisée et punissable par une peine d'emprisonnement. Alors que les excès de vitesse et le défaut de s'immobiliser à un feu rouge peuvent avoir des conséquences aussi tragiques que la CFA, ces premières infractions sont généralement punies par des sanctions administratives (Gusfield, 1981 ; Blais, 2005 et 2008).

Les nombreuses mesures mises en place pour contrer la CFA n'ont pas été vaines. Les méta-analyses démontrent que les lois *per se* et plus précisément le renforcement de leurs dispositions ont permis de réduire significativement la CFA et les collisions y étant associées (Mann *et al.*, 2001 ; Shults *et al.*, 2001 ; Elder *et al.*, 2002 ; Elvik et Vaa, 2004 ; Blais et Dupont, 2005 ; Tippetts *et al.*, 2005). Par exemple, Blais et Dupont (2005) estiment que les programmes policiers contre l'alcool au volant tels les barrages routiers avec contrôles sélectifs, aléatoires ou systématiques ont été suivis de baisses variant entre 23 à 30 % des collisions avec blessures.

Alors que l'efficacité des programmes de renforcement des dispositions prévues par les lois est reconnue (barrage routier, contrôles éthylométriques aléatoires, patrouille de saturation, antidémarrreur éthylométrique), nos connaissances sur les mécanismes pénaux responsables des changements de comportements chez les automobilistes sont encore peu développées<sup>ii</sup>. Selon plusieurs, le pouvoir dissuasif des lois expliquerait leur efficacité (Gusfield, 1981 ; Vingilis, 1990 ; Ross, 1992).

Attribuer l'efficacité des lois à leur pouvoir de dissuasion serait toutefois prématuré. En effet, il existe un important écart entre les résultats des études évaluatives et leur interprétation (Cohen, 1984 ; Blais et Ouimet, 2005). L'affirmation selon laquelle les lois sont efficaces car elles dissuadent repose donc sur un axiome<sup>iii</sup>. Les études se penchent plutôt sur la relation entre l'introduction d'une mesure pénale et la CFA que sur l'effet dissuasif de cette même mesure (Cohen, 1984 ; Blais et Ouimet, 2005).

Dans cet article, nous remettons justement en question le bien-fondé des modèles conceptuels qui expliquent la relation entre les mesures pénales et la CFA à l'aide de la dissuasion. En ce sens, nous proposons un modèle conceptuel qui milite en faveur d'une théorie générale de l'efficacité de la peine dont la validation pourrait ultimement

---

[Blais, É. et Beaudoin, I. Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies |

améliorer notre compréhension de la relation entre les différents mécanismes pénaux et la CFA. Ce modèle s'inscrit notamment en continuité avec les travaux d'auteurs qui soulignent que les théories devraient être développées en fonction de champs d'activités (e.g. la sécurité routière ou les milieux de travail) (Lynch, 1987). Ainsi, notre modèle ne pourrait être simplement transposé pour expliquer la réaction d'individus à des mesures pénales visant d'autres crimes.

Afin d'appuyer et de justifier une telle conceptualisation, notre article se divise en quatre sections. Premièrement, nous décrivons les principes de la théorie de la dissuasion. Nous présentons également diverses conceptualisations de cette théorie tout en soulignant leurs présupposés et limites. Deuxièmement, nous énumérons différents mécanismes que la peine peut générer et expliquons en quoi ces mécanismes peuvent être interdépendants. C'est dans cette section que nous proposons un modèle général de l'efficacité de la peine. Troisièmement, nous offrons deux approches qui permettent de valider notre modèle. En conclusion, nous soulignons les avantages de notre modèle conceptuel tout en précisant ses implications pour les politiques de sécurité routière.

### **La théorie de la dissuasion : principes, conceptualisations, implications et limites**

La théorie classique de la dissuasion repose sur trois notions centrales. Pour être efficace, c'est-à-dire dissuasive, une peine doit être 1) suffisamment sévère, donc proportionnelle au crime commis en termes d'inconvénients et de souffrances imposées à la victime ; 2) certaine, et 3) décernée avec célérité pour que le délinquant associe la peine reçue au crime commis (Beccaria, 1764 ; Cusson, 1998) Selon cette logique, le délinquant se désiste par peur des conséquences associées à la peine.

Dans la littérature contemporaine, on distingue deux types de dissuasion, soit la dissuasion spéciale et la dissuasion générale (Gibbs, 1975 ; Cusson, 1986 et 1998). Les études sur la dissuasion spéciale traitent des taux de récidive des délinquants. Une peine dissuasive prévient la commission d'un nouveau crime. En matière de dissuasion générale, les auteurs s'intéressent aux relations entre les taux d'arrestation, les perceptions du risque d'arrestation et les comportements de la population ou de groupes. Bref, une peine produit un effet dissuasif général si elle réussit à convaincre des délinquants potentiels de ne pas commettre de crime (Cusson, 1998).

*A priori*, plusieurs résultats semblent appuyer la théorie de la dissuasion dans le domaine de la sécurité routière. Premièrement, de nombreuses études rapportent une relation inverse entre la perception du risque d'arrestation et l'intention de conduire avec les facultés affaiblies par l'alcool (CFA) (Boyer et Dionne, 1983 ; Piquero et Paternoster, 1998 ; Dionne *et al.*, 2004). Deuxièmement, les résultats d'analyses de séries chronologiques et de données transversales démontrent généralement qu'une augmentation dans la probabilité d'être arrêté pour CFA affecte à la baisse ce comportement et les taux de collisions y étant associées (Votey, 1978 ; Phillips *et al.*, 1984 ; Blais, 2005). Enfin, plusieurs évaluations établissent que l'introduction d'une loi prévoyant des peines plus sévères et donnant plus de pouvoir aux policiers est généralement suivie d'une réduction significative des collisions liées à la CFA (Mann *et al.*, 2001 ; Tippetts *et al.*, 2005). De même, les programmes policiers tels que les contrôles éthylométriques aléatoires ou systématiques (*Random Breath Testing*) et les barrages de sobriété permettent de réduire significativement les collisions associées à l'alcool (Peek-Asa, 1999 ; Shults *et al.*, 2001 ; Elder *et al.*, 2002 ; Elvik et Vaa, 2004 ; Blais et Dupont, 2005).

Malgré ces résultats, on ne peut pas affirmer que les baisses observées dans les collisions sont attribuables à l'effet dissuasif des peines (Cohen, 1984 ; Blais et Ouimet, 2005). Comme le soulignent Greenberg et Kessler (1982), les analyses statistiques permettent plutôt de documenter l'impact des peines sur la criminalité que d'évaluer leurs effets dissuasifs. Cette observation est d'autant plus juste que les auteurs n'écartent pas les explications alternatives.

D'autres mécanismes tels que la validation normative, la connaissance de la loi, la neutralisation, l'habituation et la stigmatisation peuvent être responsables de la prévention des collisions liées à la CFA (Andenaes, 1974 ; Gibbs, 1975 ; Blais et Ouimet, 2005). Ainsi, comme le soulignent Cohen (1984) et Snortum *et al.* (1986), l'étude de l'effet dissuasif des peines ne peut pas se limiter à une simple comparaison des taux de collisions associées à l'alcool « avant » et « après » l'instauration d'une mesure pénale.

Les critiques sur les recherches en matière de dissuasion en général ont amené divers auteurs à proposer de nouvelles conceptualisations de cette théorie tout en prenant différentes précautions lors de la validation de leurs modèles. Entre autres, les auteurs ont pris compte d'autres mécanismes pénaux et ont utilisé des tests statistiques sophistiqués pour valider leurs modèles.

Grasmick et Bursik (1990) ont justement proposé un modèle où l'adhésion aux normes et l'attachement aux proches influent sur l'effet que produisent sur la criminalité la certitude et la sévérité de la peine. Pour leur part, Stafford et Warr (1993) ont intégré les notions d'expériences directes et indirectes, et d'expériences punitives et d'impunité pour mieux comprendre les décisions des délinquants et des délinquants potentiels. Selon leur modèle, les expériences d'impunité auraient l'effet contraire des expériences punitives sur le passage à l'acte. Les expériences de punition et d'impunité pourraient être vécues directement par l'individu ou indirectement, c'est-à-dire expérimentées par les individus ou transmises par d'autres.

Bien que ces modèles comprennent de nombreux avantages par rapport à la formulation classique de la théorie de la dissuasion, leur validation et leur structure comportent au moins trois limites.

Premièrement, la validation des modèles est souvent réalisée à l'aide de données de questionnaires de délinquance auto-révélee. Ces outils sont cependant insensibles aux changements législatifs. Piquero et Paternoster (1998) reconnaissent justement que les données employées pour valider leur modèle théorique datent de 1986 et que l'utilisation de leurs résultats est contre-indiquée pour orienter les politiques publiques. Même dans les études employant des données longitudinales, des facteurs externes peuvent influencer sur les résultats et ainsi les contaminer. Pourtant les sondages « panels » ont déjà été utilisés dans d'autres domaines pour évaluer l'effet de mesures pénales tout en considérant les variables propres aux sondés.

Deuxièmement, en raison de leur nature, les données se prêtent souvent mal à l'observation de mécanismes normatifs prenant place sur de longues périodes temporelles. C'est le cas des données transversales. De leur côté, les études de cohortes (longitudinales) ont souvent un intérêt secondaire pour l'étude des différents mécanismes pénaux. Pourtant, le débat sur les effets produits par les peines aurait pu être alimenté par l'emploi de cohortes. Des auteurs tels que Walker et Argyle (1964) affirment que les valeurs que l'on veut inculquer, à l'aide des peines, à une génération seront celles de la prochaine et que certains mécanismes se développent sur de longues périodes de temps (Mead, 1934 ; Andenaes, 1966, 1974 et 1978 ; Gibbs, 1975).

Une troisième limite est liée aux méthodologies employées pour valider les théories. Le soi-disant lien causal entre l'effet dissuasif des peines et la réduction de la CFA est loin d'être démontré. Selon certains,

les équations structurelles s'avèrent une méthode robuste pour valider des modèles théoriques. Cette technique permet de savoir si le modèle mis à l'épreuve s'observe au sein d'un échantillon. En revanche, elle empêche toute forme de généralisation externe si les échantillons ne sont pas constitués aléatoirement à partir d'une certaine population (Shadish *et al.*, 2002). Même les évaluations réalisées à partir de devis les plus rigoureux, soit les devis expérimentaux et quasi expérimentaux, sont descriptives (Shadish *et al.*, 2002) : elles permettent d'indiquer si les taux de collisions associés à la CFA ont diminué suite à l'introduction d'une loi sans toutefois renseigner sur les mécanismes normatifs en cause.

Ces trois limites permettent de faire deux observations plus générales. D'une part, on ne peut pas valider la théorie de la dissuasion sans s'intéresser aux autres mécanismes pénaux qui constituent en fait des explications alternatives. Sans intégrer ces autres mécanismes, il est d'ailleurs impossible d'estimer les effets d'interaction (d'interdépendance) entre les mécanismes pénaux. D'autre part, ces limites montrent que les approches méthodologiques préconisées ne sont pas favorables à la validation des théories sur l'efficacité de la peine (Shadish *et al.*, 2002). Dans les lignes qui suivent, nous proposons un modèle conceptuel qui intègre différents mécanismes normatifs pour expliquer l'efficacité des peines. Ainsi, la dissuasion n'est pas la seule composante de notre modèle, mais plutôt l'un des mécanismes pénaux pris en compte.

### **Vers une théorie générale de la peine : un retour aux sources**

Une inspection des publications récentes démontre que la dissuasion est le mécanisme pénal le plus étudié et celui qui a fait l'objet du plus grand nombre de modèles conceptuels<sup>iv</sup>. Pourtant, les années 1960 et 1970 furent au cœur de nombreux débats sur les mécanismes pénaux responsables de la prévention des collisions routières associées à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool (CFA) (Andenaes, 1974 et 1978 ; Ross, 1973 et 1975 ; Cohen, 1984 ; Snortum *et al.*, 1986). Les modèles théoriques ont délaissé, entre autres, les notions de validation normative et de sensibilisation.

#### *Les modèles conceptuels en faveur d'une théorie générale de la peine*

Alors que Lawrence H. Ross (1975 et 1978) affirmait que les lois scandinaves ne sont pas responsables de la baisse de leur taux de mortalité routière, Johannes Andenaes (1978) répliquait que les

---

[Blais, É. et Beaudoin, I. Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies |

mécanismes pénaux responsables de cette amélioration sont beaucoup trop complexes pour être évalués à l'aide d'une simple analyse de série chronologique interrompue. Cette dernière position est également partagée par plusieurs chercheurs (Cohen, 1984 ; Snortum *et al.*, 1986 ; Blais et Ouimet, 2005).

Outre Beccaria, plusieurs auteurs ont mis l'accent sur l'aspect « moralisateur » des lois (Durkheim, 1930 ; Mead, 1934 ; Andenaes, 1966 ; Snortum, 1990). Selon Durkheim, la validation normative est la principale finalité des peines, c'est-à-dire le changement d'attitudes par rapport à un comportement préalablement permis ou toléré. Pour sa part, Mead (1934) soutient que la sanction pénale contribue au processus de socialisation par leur intégration à un système de valeurs.

S'inspirant des politiques publiques scandinaves contre la CFA, Andenaes est l'un des premiers à proposer une théorie qui intègre différents mécanismes pénaux. Selon sa théorie de la prévention générale, les peines produisent des effets dissuasifs à court terme alors que les effets « éducatifs » se déploient sur une plus longue période de temps. Ainsi, une augmentation des contrôles dissuade les automobilistes de conduire sous l'influence de l'alcool. D'autre part, une exposition prolongée aux contrôles et aux peines sévères amène un changement d'attitudes. Les peines sévères lancent le message que le comportement ciblé par les autorités est socialement inacceptable et contrevient aux principes fondamentaux de la vie en société. Par ce même processus, ce comportement criminel ne conserve pas le statut de *malum prohibitum*, mais adopte éventuellement celui de *mala in se* (Gibbs, 1966 ; Silberman, 1976)<sup>v</sup>.

La théorie d'Andenaes (1974 et 1978) souligne non seulement que les mécanismes préventifs des lois se déploient sur un continuum temporel, mais elle met aussi en exergue l'interdépendance des mécanismes pénaux. Ainsi, 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. Il en revient à dire que le risque d'arrestation doit être suffisamment certain pour dissuader les automobilistes, mais les policiers doivent aussi générer un volume suffisant de cas pour que le public soit exposé régulièrement au message pénal des tribunaux (Blais et Ouimet, 2005). De même, les politiques pénales doivent être en vigueur sur des périodes de temps relativement longues durant lesquelles les autorités envoient un message clair et unidirectionnel.

### *Un modèle conceptuel contemporain de l'efficacité de la peine*

En fait, Andenaes a proposé une théorie générale de la peine. Selon sa logique, une théorie est incomplète si elle ne met l'accent que sur un seul mécanisme pénal, car une telle théorie ne peut pas expliquer adéquatement les comportements des individus.

En considérant l'avancement des connaissances et des critiques formulées préalablement, notre modèle conceptuel doit d'intégrer quatre éléments : 1) les effets que la peine peut produire (soit les mécanismes normatifs qu'elle peut engendrer) ; 2) l'interdépendance entre les mécanismes pénaux ; 3) les typologies de conducteurs : les conducteurs ne réagissent pas identiquement aux peines et ne sont pas exposés non plus aux mêmes sanctions, et 4) l'ensemble des actions posées par les acteurs (policiers et juges par exemple) qui appliquent les peines ou qui en transmettent l'information à la population (e.g. les campagnes de sensibilisation et les couvertures médiatiques représentent des médiums d'information centraux à la communication des actions de répression)<sup>vi</sup>.

Le tableau 1 prend la forme d'une matrice et propose une théorie générale de l'efficacité de la peine appliquée à la CFA. Ce modèle actualise en quelque sorte la théorie de la prévention générale en intégrant les récents développements en matière de sécurité routière. Ce tableau comprend quatre phases qui s'étalent sur un continuum temporel. Si les trois premières phases sont susceptibles de prendre place à l'intérieur d'une période relativement restreinte (au maximum deux ans si l'on considère le laps de temps entre l'arrestation, le classement de l'affaire et le procès), la quatrième phase survient plusieurs années plus tard. Walker et Argyle (1964) ont souligné que les valeurs que l'on veut inculquer à une génération seront celles de la prochaine.

Pour chaque phase, nous indiquons : 1) les instances pénales impliquées ; 2) les autres acteurs impliqués dans le déploiement du mécanisme pénal ; 3) les effets que devraient produire la peine ; 4) les résultats escomptés, et 5) les types d'automobilistes qui devraient répondre favorablement au message pénal. À l'instar de Durkheim, la validation normative serait le principal mécanisme produit par les peines, voire l'effet le plus souhaitable lorsque l'on sait que l'effet dissuasif disparaît rapidement une fois que les actions répressives prennent fin (Blais, 2005).

---

[Blais, É. et Beaudoin, I. Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies |

La première phase correspond à l'introduction de la loi. En matière d'alcool au volant, les lois *per se* ont été promulguées dans de nombreuses juridictions (Mann *et al.*, 2001). Ce sont ces lois qui ont créé l'infraction de CFA, c'est-à-dire qu'elles rendent illégale la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise. Les taux varient entre 0,02mg/100ml et 0,15mg d'alcool/100ml de sang selon les endroits (Mann *et al.*, 2001 ; Tippetts *et al.*, 2005)<sup>vii</sup>.

La promulgation de ces lois s'accompagnent généralement de campagnes publicitaires et leurs dispositions se caractérisent souvent par une augmentation dans la sévérité des peines et dans le pouvoir d'arrestation des policiers (par exemple, les policiers peuvent obtenir un mandat permettant de prélever un échantillon de sang pour tout conducteur impliqué dans un accident grave). L'objectif de telles lois est de réduire de manière générale les collisions associées à la CFA. Par contre, le simple fait d'introduire une loi et d'en faire la publicité n'en garantit pas l'efficacité optimale. Dans un tel scénario, seuls quelques automobilistes (ceux du type 1) s'abstiendront de conduire sous l'influence de l'alcool en raison de son caractère criminel. De même, les campagnes de sensibilisation doivent être combinées à d'autres activités de renforcement pour avoir des effets préventifs (Homel, 1988 et 1994 ; Ross, 1992 ; Tippetts *et al.*, 2005).

**Tableau 1.**  
**Une théorie générale de la peine : vers un processus dynamique et une interdépendance des mécanismes**

	<b>Phase 1</b>	<b>Phase 2</b>	<b>Phase 3</b>	<b>Phase 4</b>
<b>Instances pénales impliquées</b>	Législateur : introduction de la loi	Barrages policiers, programmes d'application sélective de la loi, patrouille préventive	Mise en accusation et attribution des peines	Combinaison des actions des intervenants pénaux et exposition prolongée
<b>Autres acteurs impliqués dans la communication de la peine</b>	Médias télévisés et presse écrite	Médias télévisés, presse écrite et les proches « significatifs »	Médias télévisés, presse écrite et les proches « significatifs »	Médias télévisés, presse écrite et les proches « significatifs » (long terme)
<b>Effets produits par la peine</b>	Connaissance de la loi, sensibilisation/éducation	Dissuasion générale, connaissance de la loi et sensibilisation/éducation	Dissuasion générale et spéciale, châtement, neutralisation, stigmatisation	Validation normative
<b>Résultats attendus</b>	Réduction de la CFA et des collisions y étant associées	Réduction de la CFA et des collisions y étant associées	Réduction de la CFA, des collisions y étant associées et de la récurrence	Réduction de la CFA, des collisions y étant associées
<b>Automobilistes réceptifs au message (3 types)</b>	Type I	Types I et II	Types I, II et III	Types I et II

La deuxième phase correspond à l'application de la loi par les intervenants de première ligne, soit les policiers. Les forces policières ont mis en place de nombreux programmes de renforcement afin d'optimiser l'efficacité des lois. Les contrôles éthylométriques aléatoires et systématiques menés en Australie (*Random Breath Testing*) ont permis de réduire significativement les collisions reliées à l'alcool. Les contrôles sont fréquents au point où les automobilistes ont une chance sur deux de se faire contrôler annuellement. Lors de ces opérations, les policiers bloquent une artère au complet et contrôlent tous les automobilistes. Les forces policières se sont même dotées de « *boose buses* » pour prélever les échantillons de salive et de sang des automobilistes qui échouent l'alcootest dans des délais acceptables et se donner plus de visibilité (Homel, 1988 et 1994 ; Cameron *et al.*, 1992). Cette visibilité est d'autant accrue que ces opérations sont accompagnées de campagnes médiatiques (Elder *et al.*, 2004). De cette façon, le risque d'arrestation perçu par les automobilistes demeure relativement élevé par rapport au risque objectif (Dionne *et al.*, 2004).

Tout comme pour les lois, le but de ces campagnes et opérations policières est de réduire les collisions associées à la CFA. Toutefois, avec de telles activités, la réduction des collisions devrait être plus importante, car les automobilistes du type 2 seront également dissuadés de conduire sous l'influence de l'alcool. Ces derniers s'abstiennent de conduire sous l'influence de l'alcool lorsque le risque d'arrestation devient inacceptable à leurs yeux (Wilson et Mann, 1990).

La troisième phase implique les autorités qui traitent les cas faisant l'objet d'une mise en accusation pour CFA. Alors que la peine que reçoit le délinquant peut servir à le réhabiliter (e.g. obligation de suivre une thérapie pour alcoolisme), le châtier (i.e. donner une peine pour le crime commis), le dissuader (i.e. le délinquant s'abstient de répéter le comportement par peur d'être puni à nouveau) ou le neutraliser (e.g. l'emprisonner ou l'obliger à installer un anti-démarrage éthylométrique), la médiatisation des peines produit un effet de dissuasion générale auprès des conducteurs qui pourraient être tentés de prendre le volant après avoir bu. De plus, selon la façon dont les médias traitent l'affaire, leur message peut aussi dépeindre le contrevenant comme un être immoral qui adopte des comportements qui compromettent la vie des gens. Cela peut produire un effet de stigmatisation (Gusfield, 1981). En raison des différents acteurs impliqués dans la troisième phase et des différentes peines que le juge peut décerner au contrevenant, les trois types d'automobilistes sont ciblés. Toutefois, les mécanismes pénaux responsables du conformisme des conducteurs varient selon leur catégorie.

Enfin, les trois phases se répèteront à plusieurs reprises. Les lois seront amendées et les opérations policières seront multipliées, alimentant ainsi le système pénal. Une exposition soutenue aux contrôles policiers et aux peines sévères lancent le message que la CFA est incompatible avec le respect des autres et est susceptible d'être punie par une peine d'incarcération. Or, l'incarcération représente la peine la plus sévère, la plus privative de libertés. Les meurtres et agressions sexuelles sont punis de la sorte et il en va dorénavant de même pour la CFA.

Ainsi, comme la phase quatre le suggère, un comportement qui était socialement acceptable en vient à être perçu comme immoral et incompatible avec nos valeurs sociétales (Andenaes, 1974 et 1978). À ce stade, les normes pénales sont intégrées à un système général de valeurs (Mead, 1934). Les conducteurs s'abstiennent de conduire sous l'influence de l'alcool en raison de leurs attitudes face à la CFA et même par habitude (Andenaes, 1974 et 1978 ; Gibbs, 1975). Par contre, il n'en demeure pas moins qu'il reste certains irréductibles. Les études suggèrent que le type 3 est irréformable, voire insensible aux conséquences qui peuvent découler de son comportement (Beirness *et al.*, 1997 ; Bergeron *et al.*, 2000).

### **Implications pour la validation d'une théorie générale de l'efficacité de la peine**

Comme le souligne Chevrier (1997), toute proposition ne peut aspirer au statut scientifique si elle ne peut être mise à l'épreuve des faits. Or, notre théorie générale de la peine ne peut pas être validée à l'aide des modèles d'équation structurelle. La présente conceptualisation implique un dynamisme au sein des mécanismes pénaux ainsi qu'une interdépendance. La validation de notre modèle implique aussi plusieurs acteurs qui s'influencent mutuellement, plusieurs phases qui s'étalent sur un laps de temps relativement long, la manifestation de différents mécanismes pénaux et l'emploi de plusieurs indicateurs. Deux approches permettent de valider un tel modèle (le lecteur intéressé trouvera plus de détail sur ces approches dans Shadish *et al.* (2002 : 417-504)<sup>viii</sup>.

La première façon de procéder consiste à réaliser des méta-analyses de différentes populations d'études qui permettent de valider la structure causale proposée (Harris et Rosenthal, 1985 ; Shadish, 1996). Ainsi, les différentes méta-analyses doivent synthétiser les résultats d'études qui traitent à la fois des perceptions des automobilistes, de leurs comportements routiers et de leur

---

[Blais, É. et Beaudoin, I. Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies |

implication dans les collisions routières. Idéalement, on doit documenter les raisons qui poussent les automobilistes à respecter la loi et identifier les caractéristiques de ces mêmes automobilistes. Bref, les quatre phases du modèle doivent être documentées. Toutefois, une telle démarche pourrait être ardue, car la dissuasion est souvent au cœur des recherches alors que les autres mécanismes pénaux sont absents. À cet effet, nous avons identifié des limites qui compromettent ou rendent difficile une telle démarche (voir section « La théorie de la dissuasion : principes, conceptualisations, implications et limites »).

La deuxième approche a principalement été employée dans les recherches en matière de santé, notamment pour étudier les interventions efficaces pour traiter le cancer (Greenwald et Cullen, 1984 ; Folkman, 1996). Elle consiste à établir un programme de recherche en plusieurs phases (Shadish *et al.*, 2002). Une ou plusieurs cohortes sont ainsi créées et suivies sur plusieurs années. Bien que le protocole de recherche mérite une attention très pointue, une telle approche permet de valider le modèle et d'explorer l'inférence causale par une sélection attentive des participants. À cet effet, la constitution des cohortes peut tenir compte des paradigmes dominants au sein des politiques de sécurité routière et des changements législatifs (Ross, 1992). De même, les questionnaires doivent aborder différents thèmes qui permettent de documenter les attitudes, les comportements routiers et les historiques de collisions. Avec des sondages de cette envergure, il serait possible d'avoir une mesure qui précède les interventions. Les sondages en « panel » offrent cette possibilité et rendent possible l'évaluation de l'impact des nouvelles interventions sur les comportements auto-révélés et les attitudes des gens (Campbell et Stanley, 1966 ; Beaudoin, 2007).

## **Conclusion**

Dans cet article, nous avons commencé par rappeler les propositions centrales de la théorie de la dissuasion et par présenter quelques conceptualisations de cette théorie. Par la suite, nous avons souligné que cet attrait pour la théorie de la dissuasion est injustifié au regard de la littérature qui aborde les différentes fonctions normatives de la peine. Entre autres, les modèles conceptuels de la dissuasion ne rendent pas compte de l'interdépendance entre les mécanismes pénaux et du processus dynamique impliqué dans la validation normative des comportements.

Les différentes théories comprennent non seulement plusieurs limites, mais ne permettent pas de bien comprendre les différents effets produits par les peines. En effet, la dissuasion est un mécanisme parmi d'autres (Gibbs, 1975). Le présent modèle comporte, à notre avis, plusieurs avantages par rapport à une théorie de la dissuasion ou aux autres théories qui se concentrent sur un seul mécanisme pénal :

1. Notre modèle reconnaît que plusieurs mécanismes normatifs peuvent expliquer la prévention des collisions associées à la CFA (Andenaes, 1974 et 1978 ; Gibbs, 1975). La dissuasion est un mécanisme parmi d'autres. Ainsi, une peine qui ne dissuade pas n'est pas nécessairement inefficace ;
2. Notre modèle intègre les notions d'expériences directes et indirectes, tant sur le plan de la punition que de l'impunité, pour comprendre les effets produits par les peines (Stafford et Warr, 1993). Ainsi, les médias et les proches « significatifs » jouent un rôle central dans la communication des expériences pénales ;
3. Notre modèle admet qu'une même peine peut produire des effets différents selon les personnes qui y sont exposées et la période de temps au cours de laquelle les automobilistes y sont exposés (Andenaes, 1974 et 1978 ; Silberman, 1976). Ainsi, une peine peut à la fois avoir des effets dissuasifs et éducatifs ;
4. La validation de notre modèle est étroitement liée aux principes de l'inférence causale, ce qui milite en faveur du développement de stratégies méthodologiques différentes de celles employées habituellement. En fait, les études expérimentales et quasi expérimentales sont souvent de nature descriptive, ce qui empêche de bien comprendre les résultats observés dans le groupe expérimental (Shadish *et al.*, 2002). De même, les méta-analyses permettent le calcul d'un effet de taille moyen, mais ne renseignent pas plus sur le processus causal. L'intégration de plusieurs populations d'études, donc de méta-analyses traitant des quatre phases du modèle, permet de contourner cette limite<sup>ix</sup>. D'autre part, la méta-analyse n'est peut être pas l'approche idéale pour valider notre modèle, car il ne sera peut-être pas possible de documenter toutes les phases. Ainsi, l'adoption d'un programme de recherche en phases représente une approche prometteuse ;

---

[Blais, É. et Beaudoin, I. Vers une théorie générale de la peine : un modèle conceptuel appliqué à la prévention de la conduite avec facultés affaiblies |

5. Notre modèle reconnaît que les effets produits par les peines sont fonction des conducteurs visés (Wilson et Mann, 1990) et par conséquent, la peine peut avoir des effets limités, voire atteindre la loi des moindres retours (Blais, 2005) ;
6. Notre modèle est cohérent avec les pratiques des intervenants. Tous les acteurs du système pénal sont impliqués.

À l'instar des travaux menés jusqu'à présent, la validation de notre théorie mènera probablement à la conclusion que la répression de la CFA permet de réduire les collisions routières, particulièrement les collisions mortelles et avec blessures (Blais et Dupont, 2005). La valeur ajoutée de notre modèle réside dans la bonification de notre compréhension des effets des peines et des implications relatives à une politique axée principalement sur la répression. Trois questions pourraient d'ailleurs être abordées parallèlement pour faire des recommandations qui viseraient à améliorer nos politiques de sécurité routière.

Premièrement, la question des effectifs requis à la mise en place des programmes doit être abordée. Dans le domaine de la sécurité routière, les opérations policières requièrent souvent des ressources considérables. Dans une période de rationalisation des effectifs, les policiers risquent de mener de moins en moins d'opérations contre l'alcool au volant. Certains petits corps policiers ne possèdent d'ailleurs pas les effectifs pour réaliser de telles opérations. Par l'entremise de l'étude des mécanismes pénaux, il devient aussi possible de vérifier si une absence d'effets positifs sur le bilan routier s'explique par la mesure en soi ou par des problèmes liés à son application.

Deuxièmement, il faut également se pencher sur les réalités vécues par les policiers. À titre d'exemple, les conventions collectives des policiers ne tiennent pas compte de la dynamique de l'alcool au volant. Dans bien des juridictions, les effectifs policiers sont à leur plus bas durant le quart de nuit, au moment même où les déplacements effectués sous l'influence de l'alcool sont à leur paroxysme.

Troisièmement, l'intégration des typologies aux études des effets des peines permet de mieux cibler les limites des politiques en place. Les conducteurs du type 3 sont surreprésentés dans les collisions mortelles et ne réagissent pas positivement aux punitions. En effet, ils conduisent souvent sans permis de conduire et avec des taux élevés d'alcoolémie (supérieur à 0,15mg/100ml) même s'ils ont été condamnés pour CFA par le passé (Beirness *et al.*, 1997 ; Bergeron *et al.*, 2000).

En tenant compte de ces trois questions, nous pourrions améliorer nos politiques de sécurité routière, voire diversifier nos approches. L'application des dispositions légales nécessite non seulement de nombreuses ressources, mais les conducteurs insensibles aux peines continueront de compromettre la santé et sécurité des autres automobilistes. Les mesures technologiques représentent une avenue intéressante. En ce sens, les mesures passives représentent une stratégie novatrice est prometteuse. Ces mesures ont l'avantage de neutraliser l'opportunité à la source. Dans notre cas, elles empêchent le démarrage du véhicule si le conducteur a un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise. Ces mesures ont également les avantages d'être universelles (l'anti-démarrreur éthylométrique peut devenir un équipement de base sur tous les véhicules) et de s'appliquer à tous les automobilistes sans égard à leurs antécédents ou caractéristiques personnelles (Runyan, 1998).

## Références

- Andenaes, J. (1966). The general preventive effects of punishment. *University of Pennsylvania Law Review*, 114 : 949-983.
- Andenaes, J. (1974). *Punishment and deterrence*. Ann Arbor : University of Michigan Press.
- Andenaes, J. (1978). The effects of Sandinavia's drinking-and-driving laws: facts and hypothèses. In R. Hauge (éd.), *Drinking and driving in Scandinavia* (35-53). New-York : Columbia University Press.
- Australian Transport Safety Bureau (2006). *International road safety comparisons: the 2004 report*. Canberra (AU) : ATSB Road Safety Report.
- Beaudoin, I. (2007). *Portrait de la situation actuelle en matière de sécurité routière à Montréal et de son évolution récente*. Rapport remis au Service de police de la ville de Montréal.:
- Beccaria, C. (1764). *Des délits et des peines* (édition de 1965). Genève: Droz.
- Beirness, D. J., Mayhew, R., & Simpson M. (1997). *Récidivistes d'un délit de CFA : Examen et synthèse de la documentation*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Bergeron, J., Thiffault, P., Brochu, S., & Nadeau, L. (2000). *Le profil des récidivistes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et leur implication dans les accidents*. Québec : Rapport d'une recherche subventionnée : programme PRUSR / FCAR.
- 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, Montréal.

- Blais, É. (2008). L'effet des lois et des contrôles pénaux sur la délinquance et les accidents de la circulation. In N. Queloz, K. Römer, S. Cimichella, V. Dittmann & S. Steiner (éds.), *Trafic routier, automobile et criminalité* (155-178). Berne : Stämpfli Éditions SA Berne.
- Blais, É., Bacher, J-L., & Ouimet, M. (2005). Deterrence and road safety: assessing the impact of driving while intoxicated law enforcement on fatal accident rates in Québec. *14<sup>th</sup> World Congress of Criminology. Preventing Crime and Promoting Justice: Voices for Change* : Philadelphia (PA).
- Blais, É., & Cusson, M. (2007). Les évaluations de l'efficacité des interventions policières : résultats des synthèses systématiques. In M. Cusson, B. Dupont & F. Lemieux (éds.), *Un traité de sécurité intérieure*, 115-129. Montréal : Hurtubise HMH.
- Blais, É., & Dupont, B. (2005). Assessing the capability of intensive police programs to prevent severe road accidents: A systematic review. *British Journal of Criminology*, 45: 914-937.
- 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 : 545-578.
- Blais, É., & Sergerie, D. (2007). *Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations*. Québec (QC) : Institut national de santé publique du Québec.
- Boyer, M., & Dionne, G. (1983). Sécurité routière : efficacité, subvention et réglementations. *Cahiers de recherche*, 8317. Université de Montréal, Département de sciences économiques.
- Campbell, D. T., & Stanley, J. C. (1966). *Experimental and quasi-experimental designs for research*. Chicago : Rand McNally Publishing Company.
- Cameron, M. H., Cavallo, A., & Sullivan G. (1992). *Evaluation of the random breath testing initiative in Victoria, 1989-1991 : Multivariate time series approach*. Melbourne (Australie) : Monash University Accident Research Centre.
- Chevrier, J. (1997). La spécification de la problématique. In B. Gauthier (éd.), *Recherche sociale, de la problématique à la collecte de données* (3<sup>e</sup> édition, 51-81). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Cohen, J. (1984). The legal control of drunken driving: A comment on the methodological concerns in assessing the deterrent effectiveness. *Journal of Criminal Justice*, 12 : 149-154.
- Costner, H. L., & Leik, R. K. (1964). Deductions from axiomatic theory. *American Sociological Review*, 29 : 819-835.
- Cusson, M. (1986). *Pourquoi Punir ?* Paris : Dalloz.
- Cusson, M. (1998). *Criminologie actuelle*. Paris : PUF.
- Dionne, G., Fluet, C., Desjardins, D., & Messier, S. (2004). La perception des risques d'accident et d'arrestation lors de conduite avec facultés affaiblies. *Assurances et gestion des risques*, 72 : 491-553.
- Durkheim, É. (1930). *Le suicide*. Paris : PUF. Presse universitaire de France.

- Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., Zaza, S., & Thompson, R. S. (2002). Effectiveness of sobriety checkpoints for reducing alcohol-involved crashes. *Traffic Injury Prevention*, 3 : 266-274.
- Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., & Nichols, J. L. (2004). Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol involved crashes. *American Journal of Preventive Medicine*, 27 : 57-65.
- Elvik, R., & Vaa, T. (2004). *The handbook of road safety measures*. Amsterdam : Elsevier.
- Evans, L. (2004). *Traffic safety*. Bloomfield Hills: Science Serving Society.
- Folkman, J. (1996). Fighting cancer by attacking its blood supply. *Scientific American*, 275 : 150-154.
- Gibbs, J. P. (1966). The sociology of law and normative phenomena. *American Sociological Review*, 31 : 315-325.
- Gibbs, J. P. (1975). *Crime, punishment and deterrence*. New-York : Elsevier.
- 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.
- Greenberg, D. F., & Kessler, R. C. (1982). The effect of arrests on crime : A multivariate panel analysis. *Social Forces*, 60 : 771-790.
- Greenwald, P., & Cullen, J. W. (1984). The scientific approach to cancer control. *CA-A Cancer Journal for Clinicians*, 34 : 328-332.
- Gusfield, J. R. (1981). *The culture of public problems*. Chicago : The University of Chicago Press.
- Harris, M. J., et Rosenthal, R. (1985). Mediation of interpersonal expectancy effects: 31 meta-analyses. *Psychological Bulletin*, 97 : 363-386.
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver - Research in Criminology*. New-York : Springer-Verlag.
- Homel, R. (1994). Drink-driving law enforcement and the legal blood alcohol limit in New South Wales. *Accident Analysis and Prevention*, 26 : 147-155.
- Lynch, J. P. (1987). Routine activity and victimization at work. *Journal of Quantitative Criminology*, 3 : 283-300.
- Mann, R. E., MacDonald, S., Stoduto, G., Bondy, S., Jonah, B., & Shaikh, A. (2001). The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review. *Accident Analysis and Prevention*, 33 : 569-583.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, self, and society*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Phillips, L., Ray, S., & Votey, J. L. jr. (1984). Forecasting highway casualties: The British Road Safety Act and a sense of déjà vu. *Journal of Criminal Justice*, 12 : 101-114.
- Piquero, A., & Paternoster, R. (1998). An application of Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence to drinking and driving. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35 : 3-39.
- Ross, L. H. (1973). Law, science, and accidents: the British Road Safety Act of 1967. *Journal of Legal Studies*, 2 : 1-78.
- Ross, L. H. (1975). The Scandinavian myth: The effectiveness of drinking and driving legislation in Sweden and Norway. *Journal of Legal Studies*, 4 : 285-310.

- Ross, L. H. (1992). *Confronting drunk driving: social policy for saving lives*. New Haven CT : Yale University Press.
- Runyan, C. (1998). Using the Haddon matrix: introducing the third dimension. *Injury Prevention*, 4: 302-307.
- Shadish, W. R. (1996). Meta-analysis and the exploration of causal modeling process: A primer of examples, methods, and issues. *Psychological Methods*, 1 : 47-65.
- Shadish, W. R., Cook, T. D., & Campbell, D. T. (2002). *Experimental and quasi-experimental designs for generalized causal inference*. Boston : Houghton Mifflin Company.
- Shults, R. A., Elder, R., Sleet, D. A., Nichols, J., Alao, M. O., Carande-Kulis, V. G., Zaza, S., Sosin, D. M., Thompson, R. S., & Task Force on Community Preventive Services (2001). Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine*, 21 : 66-86.
- Silberman, M. (1976). Toward a theory of criminal deterrence. *American Sociological Review*, 41: 442-461.
- Snortum, J. R. (1990). Drinking-driving compliance in Great Britain: The role of law as a treat and as a moral eye-opener. *Journal of Criminal Justice*, 18 : 479-499.
- Snortum, J. R., Hauge, R., & Berger, D. E. (1986). Deterring alcohol impaired driving: a comparative analysis of compliance in Norway and the United States. *Justice Quarterly*, 3 : 139-165.
- Stafford, M. C., & Warr, M. (1993). Reconceptualization of general and specific deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30 : 123-127.
- Tippetts, S. A., Voas, R. B., Fell, J. C., & Nichols, J. L. (2005). A meta-analysis of .08 BAC laws in 19 jurisdictions in the United States. *Accident Analysis and Prevention*, 37 : 149-161.
- Vingilis, E. R. (1990). A new look at deterrence. In R. J. Wilson et R. E. Mann (éds.), *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention* (99-15). New-York : Guilford Publications.
- Votey, H. L. jr. (1978). The deterrence of drunken driving in Norway and Sweden: An econometric analysis of existing policies. In R. Hauge (éd.), *Drinking and Driving in Scandinavia* (79-99). New-York : Columbia University Press.
- Walker, N., & Argyle, M. (1964). Does the law affect moral judgments? *British Journal of Criminology*, 4 : 570-581.
- Wells-Parker, E., Cosby, P. J., & Landrum, J. W. (1986). A typology for drinking driving offenders: methods for classification and policy implications. *Accident Analysis and Prevention*, 18 : 443-453.
- Wells-Parker, E., Anderson, B., Pang, M., & Timken, D. (1993). An examination of cluster-based classification schemes for DUI offenders. *Journal of Studies on Alcohol*, 54 : 209-218.
- Wilson, R. J. et Mann, R. E. (1990). Introduction in *Drinking and Driving*. In R. J. Wilson & R. E. Mann (éds.), *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention* (1-9). New-York : Guilford Publications.

---

<sup>i</sup> Les tendances sont les mêmes que l'on rapporte le nombre de victimes de la route au nombre d'habitants ou de titulaires de permis de conduire, au nombre de véhicules en circulation ou au nombre de kilomètres parcourus.

<sup>ii</sup> Par mécanismes pénaux, nous faisons référence aux différents effets que la peine peut déployer. Ce sont ces effets qui peuvent être responsables de la baisse dans la conduite avec facultés affaiblies et des collisions y étant associées. Ces mécanismes pénaux sont aussi présentés comme des objectifs poursuivis par la peine (Gibbs, 1975 ; Beirness *et al.*, 1997).

<sup>iii</sup> Voir Costner et Leik (1964) sur la question des théories axiomatiques et de leur validation.

<sup>iv</sup> Cette observation est basée sur une recherche effectuée dans la base de données *Criminal Justice Abstracts*. Les différents mécanismes pénaux furent utilisés à titre de mots clés.

<sup>v</sup> Le terme *malum prohibitum* fait référence à un acte qui est mal car il est proscrit par la loi (e.g. se stationner à un endroit interdit) alors que le terme *mala in se* indique que l'acte en soi est mal, immoral et contre notre conscience (e.g. l'inceste) (voir Gibbs [1966] pour plus de détails sur une taxonomie de l'évaluation des comportements). C'est ainsi que l'alcool au volant est aujourd'hui perçu comme un comportement qui porte atteinte à la santé et la sécurité de la société, ce qui est en contradiction avec nos principes fondamentaux en faveur du respect d'autrui.

<sup>vi</sup> Cette typologie s'inspire des travaux de Wells-Parker (voir, entre autres, Wells-Parker *et al.*, 1986 et Wells-Parker *et al.*, 1993). De plus, nous intégrons les résultats de Beirness *et al.* (1997) et Bergeron *et al.* (2000) sur les caractéristiques des récidivistes d'un délit de conduite avec facultés affaiblies. Le type I correspond au conducteur qui s'abstient de conduire avec les facultés affaiblies car c'est contre la loi. Il respecte la loi indépendamment de son application. Le type II respecte la loi si le risque d'être intercepté ou puni pour CFA est suffisamment élevé. Ce sont ces conducteurs qui réagiront davantage aux programmes de renforcement des dispositions des lois. Enfin, le type III correspond au multirécidiviste qui ne réagit généralement pas au traitement et aux menaces de sanction (Beirness *et al.*, 1997).

<sup>vii</sup> Il y a également certaines closes spéciales dans les codes de la route qui interdisent au conducteur novice de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, même si celui-ci est sous la limite permise.

<sup>viii</sup> Les deux approches proposées répondent aux cinq principes de l'inférence causale développée par Shadish *et al.* (2002) : 1) similarité dans les construits étudiés et applicabilité à d'autres champs d'études ; 2) exclusion des modérateurs non pertinents ; 3) délimiter les conditions sous lesquelles la relation s'applique ; 4) interpolation et extrapolation des résultats, et 5) proposer un modèle causal pour expliquer les résultats.

<sup>ix</sup> Blais et Sergerie (2007) ont réalisé une synthèse systématique de plusieurs populations d'études pour documenter la relation entre l'utilisation du cellulaire au volant et le risque de collisions. Leur démarche a notamment permis de rejeter plusieurs modèles théoriques et de bâtir un modèle conceptuel étroitement lié aux résultats des études empiriques.