

**L'attentat à la fourgonnette de 2018 à Toronto:
Comprendre le désastre en examinant la vulnérabilité, les tactiques et les motifs**

Jack L. Rozdilsky et Edward Snowden
York University

Traduit de l'anglais au français par Samuel J. Thivierge

Note des auteurs:

Nous n'avons aucuns conflits d'intérêt à déclarer.

La correspondance pertinente à cet article devrait être adressée à Jack L. Rozdilsky.

Courriel: rozdilsk@yorku.ca

Résumé

Le 23 avril 2018, un assaillant a conduit une fourgonnette le long de la rue Yonge et de ses trottoirs à Toronto, percutant à dessein des piétons. Dix personnes ont été tuées et 16 blessées. Les gestionnaires d'urgence dans les centres urbains canadiens devront faire face à l'occasion à des désastres médiés socialement tirant leur origine d'actions antisociales prises par des extrémistes violents et motivés idéologiquement. L'attentat à la fourgonnette de Toronto a été un meurtre de masse à séquence rapide troublant, particulièrement dépravé vu le grave niveau de violence et le ciblage spécifique de femmes. En tentant de comprendre le désastre, cet article explore des enjeux de vulnérabilité, tactiques et motifs liés à l'attentat à collision véhiculaire. Il est suggéré que la menace endémique de la violence liée au genre doit être reconnue, la prévention du crime au travers de la conception environnementale et le durcissement de cibles basé sur le contre-terrorisme peut fonctionner afin de réduire les risques, l'échec de l'imaginaire menant à la négligence des menaces criminelles et terroristes doit être évité, et toute mesure de sécurité pour défendre les piétons doit être proportionnelle avec le risque réel présent.

Mots-clés: Attentat à la fourgonnette, Toronto, Massacre, Extrémisme violent à caractère idéologique, Attentats de collision véhiculaire, Violence liée au genre, Violence sexiste, Terrorisme, Cibles vulnérables

Introduction

L'attentat à la fourgonnette de Toronto en 2018 est un désastre médié socialement particulièrement difficile à décortiquer et à interpréter. L'objectif de cet article est de fournir un cadre pour analyser et interpréter l'évènement en tant que tel. Afin d'attirer l'attention sur certains aspects spécifiques de l'attaque, les auteurs ont restreint les considérations de cet article aux sujets concernant la vulnérabilité, les tactiques et les motifs. Les résultats d'une analyse directe et longitudinale d'observations au site de l'attentat sur Yonge Street dans le quartier de North York à Toronto, ainsi qu'une analyse systématique de la littérature pertinente, ont déterminés que la vulnérabilité, les tactiques et les motifs sont des cadres d'interprétation raisonnables au travers desquels le désastre peut être interprété.

Dans le cadre de cet article, l'incident sera mentionné comme « l'attentat à la fourgonnette ». Dans ledit incident, l'auteur était un homme, qui avait à l'époque 25 ans et vivait à Richmond Hill, en Ontario, près du site de l'attentat. Alek Minassian a employé de façon hostile une fourgonnette louée dans le but d'entrer en collision intentionnellement avec des passants sur le trottoir et dans la rue, en commençant au coin des rues Yonge et Finch et continuant son trajet au sud tout en suivant Yonge vers la bretelle liant l'autoroute 401 et le centre-ville de Toronto. L'attentat a pris place au cours d'une journée de travail, alors que les trottoirs étaient comblés de piétons le lundi 23 avril 2018 à 13h22. Dix personnes sont décédées, 16 ont été blessées et des centaines ont été traumatisées en étant directement témoins de l'attaque brutale. Après sept minutes et deux kilomètres de massacre, la fourgonnette s'est arrêtée à la suite d'une courte poursuite policière et Minassian s'est comporté hostilement envers le premier policier à arriver sur place. La situation aurait facilement pu dégénérer en un « suicide par flic ». Toutefois, le constable de la police de Toronto Ken Lam a été capable de mener une désescalade de la tension, ce qui a résulté en une appréhension relativement non-violente du suspect. (CBC News - Toronto Bureau Staff, 2018).

L'incident médié socialement de l'attentat à la fourgonnette est caractérisé comme un « désastre » dû au comportement criminel, plus spécifiquement un massacre à séquence rapide. Lors du procès de Minassian, un psychologue retenu par la poursuite a rapporté lors d'une entrevue en 2019 que le suspect a dit « [(que) s'il tuait 100 personnes, il établirait un record mondial et serait placé en tête du classement des tueurs de masse.] » (Casey, 2020a). D'une perspective criminologique, cette tuerie de masse ne s'est pas déroulée de la même façon que des meurtres en série ou un massacre spontané, mais elle partage certaines caractéristiques avec ces crimes. L'attaquant avait des tendances criminelles liées aux « [modèles mésadaptés de cognition, d'émotions

et de comportement, résultant en des problèmes interpersonnels et se transformant éventuellement dans une expression extérieure de domination sociale (Yaksic, 2019).] » Howard (2017) suggère que des menaces à l'égo et des ruminations hostiles peuvent enclencher une « cascade émotionnelle » ayant pour résultat un tournant vers des comportements tels que la violence rétributive.

La violence de l'attentat à la fourgonnette a causé 10 victimes. L'âge des morts variait entre 22 et 94 ans; les victimes étaient principalement des femmes, reflétaient la diversité de la ville de Toronto et incluaient deux visiteurs d'outremer (McQuigge, 2018). Les décès ont inclus une Canadienne d'une municipalité adjacente à Toronto – Andrea Bradden, âgée de 33 ans et provenant de Woodbridge, Ontario. Sept résidents de Toronto ont été tués: So He Chung, 22 ans; Anne Marie D'Amico, 30 ans; Beutis Renuka Amarasingha, 45 ans; Chul Min Kang, 45 ans; Dorothy Sewell, 80 ans; Geraldine Brady, 83 ans; et Mary Elizabeth (Betty) Forsyth, 94 ans. Deux personnes visitant Toronto ont été tués: Ji Hun Kim, 22 ans, provenant de la Corée du Sud; et Munir Abdo Habib Najjar, 85 ans, de Jordanie. Immédiatement à la suite de l'attentat, un mémorial improvisé et temporaire a été créé afin d'honorer les morts. [voir figure 1]

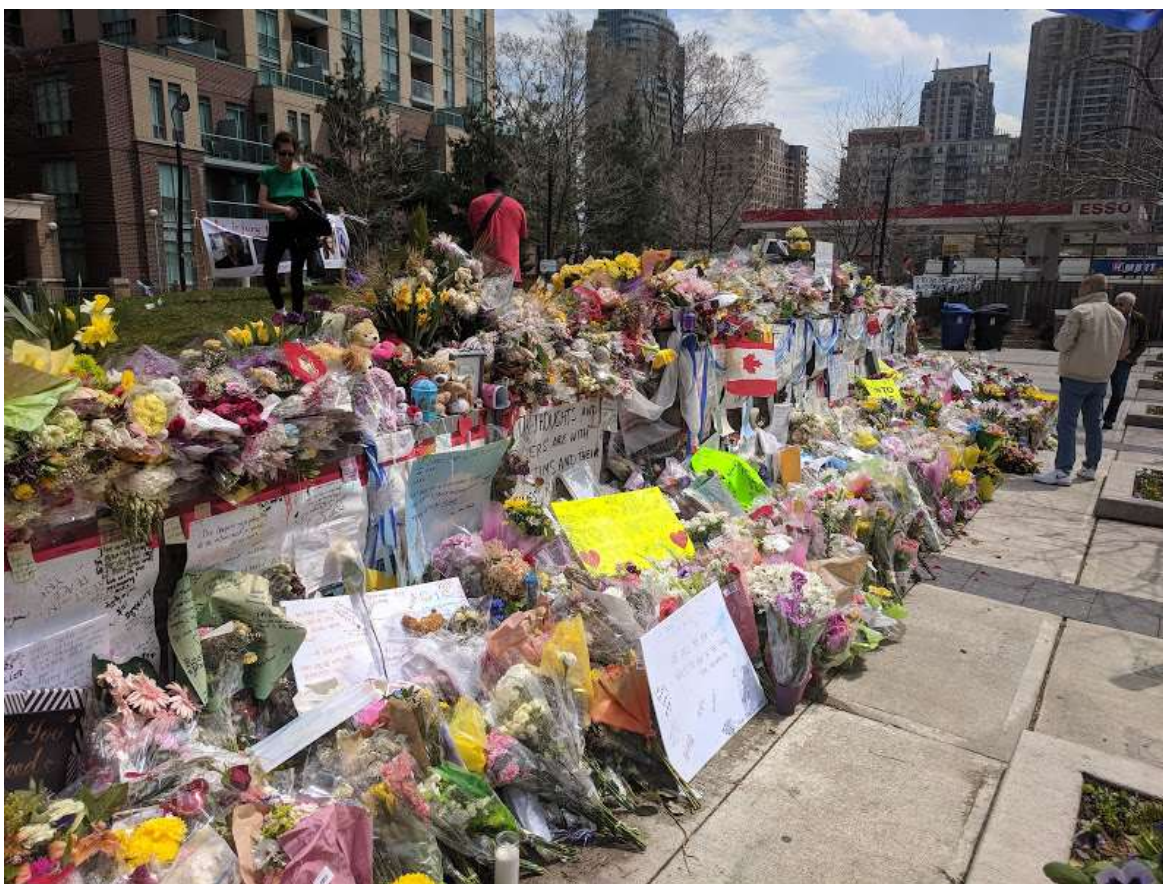


Figure 1 – Mémorial temporaire dédié aux victimes de l'attentat à la fourgonnette sur la rue Yonge, Toronto, en date du 4 mai 2018. Photo par Jack Rozdilsky.

L'attentat à la fourgonnette se classe comme le massacre à séquence rapide le plus meurtrier dans l'histoire de Toronto. La fusillade de Danzig en juillet 2012, liée au crime organisé, a causé moins de morts mais davantage de blessés avec deux morts et 23 blessés (Yang et al., 2012). Il y a un autre massacre à séquence rapide à haute visibilité qui s'est produit à Toronto qui avait le potentiel d'excéder le bilan de l'attentat à la fourgonnette, soit la fusillade liée au crime organisé dans l'aire de restauration du Eaton Centre au sein du centre-ville. Au final, ladite fusillade a résulté en deux morts et six passants blessés (O'Toole, 2012). La fusillade publique de juillet 2018 dans le quartier grec de Toronto suivant l'avenue Danforth présente un autre exemple d'une tuerie de masse avec un bilan tragique, et avait également le potentiel de prendre une plus grande ampleur en termes de pertes humaines. Les motifs du tireur demeurent incertains quant aux raisons qui l'ont poussé à tuer une fillette de 10 ans et une femme âgée de 18 ans tout en blessant 13 autres personnes, le tout avant de s'enlever la vie après une confrontation avec les forces de l'ordre. La fusillade de masse de Danforth a été particulièrement traumatisante puisque la ville faisait encore face aux répercussions de l'attentat à la fourgonnette, qui s'était produite trois mois avant (Rozdilsky, 2018).

Cet article est en rédaction alors que le procès d'Alek Minassian est encore en cours. Étant donné la pandémie COVID-19, le procès ayant débuté en novembre 2020 et se déroulant alors que Toronto est sous la catégorie « Grise – Confinement » du Cadre de réponse COVID-19 provincial (Reopening Ontario (A Flexible Response to COVID-19) Act, 2020), les protocoles de distanciation sociale et les restrictions sur les rassemblements sont pleinement en vigueur, y compris pour le système de justice. Ainsi, le procès prend place dans des circonstances extraordinaires. Les juges, avocats et témoins de la Cour Supérieure de l'Ontario et l'accusé lui-même y prennent tous part via vidéoconférence au moyen du logiciel Zoom à partir d'endroits différents (Dunn, 2020).

Minassian fait face à 10 chefs d'accusation de meurtre au premier degré et 16 chefs de tentative de meurtre. Il a déjà admis à la police qu'il a conduit une fourgonnette louée sur les trottoirs le long de la rue Yonge l'après-midi du 23 avril 2018, tuant 10 passants et en blessant 16 autres sur son passage. Que Minassian ait ou non tué, ou tenté de tuer, ses victimes n'est pas en doute. Le point focal du procès devant juge seul concerne l'état d'esprit de Minassian au moment de l'attentat. Au bout du compte, un jugement sera rendu sur sa responsabilité criminelle quant à l'attaque (Wilson, 2020). Le résultat du procès va influencer la nature de sa sentence pour les crimes commis. Il y a également des liens qui ont été établis entre les actes de Minassian et le « mouvement Incel » (Brockbank, 2019).

Cet article est organisé selon une structure commune aux revues de littérature et aux méta-analyses. Après cette introduction suit une section méthodologique décrivant l'approche prise pour cette étude. Ensuite, une discussion sur les sujets des vulnérabilités, tactiques et motifs fournira un contexte et des interprétations pour l'attentat à la fourgonnette. Pour terminer cet article, la conclusion tentera d'établir des liens entre les vulnérabilités, tactiques et motivations, tout en offrant des commentaires sur les implications des leçons apprises de l'attentat à la fourgonnette qui sont pertinentes à la communauté de gestion des urgences. Les quatre conclusions suivantes ont été atteintes:

- La menace endémique de la violence reliée au genre doit être reconnue.
- À la suite de l'attentat à la fourgonnette, il est particulièrement important de tirer avantage des opportunités de prévention d'actes criminels au moyen de conception environnementale et de stratégies de durcissement pour les cibles vulnérables basées sur le contre-terrorisme.
- Malgré des difficultés à comprendre la pure violence de l'attentat à la fourgonnette, l'échec de l'imaginaire en contemplant le potentiel pour de futures attaques doit être évité.
- La sécurité devrait être proportionnelle avec le risque réel.

Méthodologie

Des méthodes qualitatives correspondant avec celles employées dans les revues de littérature et méta-analyses ont été employées. La recherche qualitative explore le monde subjectif et offre des pistes de compréhension aux phénomènes sociaux, émotionnels et expérientiels (Littell et al., 2008). En étudiant l'attentat à la fourgonnette pendant les dernières deux années et demie, la collecte de données pour supporter cet article a été accomplie de deux façons : Des observations sur le terrain ont été prises sur le lieu de l'attentat et une revue de littérature systématique a été entreprise. Les revues systématiques visent à identifier, évaluer et résumer les découvertes de l'ensemble des études individuelles (Centre for Reviews and Dissemination, 2009). L'objectif est de rendre accessible aux décideurs les preuves scientifiques disponibles. Dans cette instance, les décideurs sont les membres de la communauté de gestion des urgences, qui pourraient avoir un jour à gérer des désastres tels que des incidents de tuerie de masse. Les auteurs suggèrent qu'il ne s'agit pas de « si » mais plutôt de « quand » des incidents criminels ou terroristes causeront à nouveau des tragédies au sein des centres urbains canadiens.

Puisque la revue des informations disponibles sur l'attentat à la fourgonnette peut aisément entraîner une surcharge d'information, les auteurs ont pris la décision de restreindre cet article aux résultats qui sont les mieux soutenues par les données collectées. Ces résultats concernent les aspects de l'attaque à la fourgonnette liés aux vulnérabilités, tactiques et motifs.

Les données collectées par l'observation et la revue de littérature sont appliquées pour répondre à la question suivante : Quels sont les domaines interdisciplinaires d'actualité utiles concernant la gestion des désastres et des urgences qui sont utiles dans l'analyse de l'attentat à la fourgonnette?

Les données employées pour rédiger cet article ont été collectées en deux phases. La phase un a consisté en 22 mois d'observations directes sur le terrain entre avril 2018 et février 2020 sur la scène de l'attentat à la fourgonnette. Lors de la phase un, les auteurs de l'article se sont auto-déployés sur le lieu propre de l'attentat le jour suivant l'attaque, le 24 avril 2018, [voir figure 2], et ont noté des observations cohérentes de façon journalière pendant 45 jours jusqu'à la mi-juin 2018. Des observations subséquentes sur le terrain se sont poursuivies jusqu'à l'hiver 2020, lorsque la pandémie COVID-19 a mis fin aux collectes de données sur le terrain. Les données obtenues sur la rue Yonge pendant environ 22 mois se sont limitées à de l'observation physique, de la prise de note et des photos. Étant donné le potentiel de retraumatiser les personnes en les interrogeant dans les mois suivant l'attaque, en plus des défis tenant à l'hésitation et la réticence des fonctionnaires publics à

donner des détails spécifiques quant à l'attaque, aucune donnée d'entrevue n'ont été collectées provenant d'interactions avec des sujets humains. Vu le procès en cours, puisque plusieurs représentants publics sont impliqués dans le processus judiciaire, il existe des raisons pour eux de ne pas fournir d'information sur le massacre à des chercheurs externes. Malgré le fait que des barrières étaient présentes à l'époque, rendant des entrevues d'informateurs primaires difficiles, sinon impossible, cette circonstance est maintenant reconnue comme étant une limite de cette recherche en rétrospective.



Figure 2 – Emplacement de l'attentat à la fourgonnette, un jour après au coin des rues Yonge et Finch à Toronto, remarquez le nettoyage de la scène du crime en arrière-plan, datée du 24 avril 2018. Photo par Jack Rozdilsky.

La phase deux s'est déroulée de juin 2018 à octobre 2020, pendant laquelle les auteurs ont établi une liste de mots-clés et de phrases pour guider une recherche systématique de la littérature. Ensuite, une gamme de méthodes a été employée afin d'identifier des études, de gérer les références obtenues par les recherches et pour obtenir des documents. Le logiciel bibliographique Zotero a été utilisé pour organiser les références. Les activités pour la phase deux incluent un survol visuel des

listes de références provenant d'études pertinentes, une recherche manuelle des journaux clés et procédures de conférence, le contact des auteurs des études choisies et une recherche des ressources internet pertinentes.

En termes d'analyse, la synthèse a inclus des rencontres itératives où les auteurs ont rassemblés, combinés et résumés les observations sur le terrain ainsi que les résultats de la revue de littérature systématique. Le bilan de cette synthèse est présenté dans cet article au travers d'une approche narrative.

Les résultats confirment que les concepts de vulnérabilité, tactiques et motifs sont pertinents dans l'interprétation de l'attentat à la fourgonnette. La caractéristique principale de la synthèse narrative est l'adoption d'une approche textuelle qui fournit une analyse des relations au sein et entre les études. (Centre for Reviews and Dissemination, 2009). La conclusion de l'article tente de décrire ces relations en présentant des leçons apprises concernant la protection physique face à l'attentat qui sont pertinentes à la communauté de gestion des urgences.

Vulnérabilité dans l'attentat à la fourgonnette

La vulnérabilité se définit comme suit: « [Les caractéristiques déterminées par les facteurs ou processus physiques, sociaux, économiques et environnementaux qui augmentent la susceptibilité d'un individu, d'une communauté, d'un avoir ou de systèmes aux impacts de dangers (ou risque)] » (Prevention Web, n.d., para 1).

Dans le cas de l'attentat à la fourgonnette, les caractéristiques physiques, sociales et économiques de la rue Yonge ont contribuées à l'impact du danger. Au long de la rue Yonge, d'une perspective d'infrastructure physique, la croissance urbaine rapide et le développement ont devancés l'infrastructure en place. La rue Yonge a six voies de circulation actives, en plus de trottoirs de largeur et en état variable. [voir figure 3] Socialement, la rue et le trottoir sont un espace dynamique d'interaction, avec un mélange de fonctions résidentielles et commerciales. Économiquement, le paysage de rue est un centre mercantile rempli de divers bureaux, centres de service, commerces de vente au détail et choix de restaurants. Les rapports de la ville décrivent la zone comme suit: « [La rue Yonge est le corridor central au sein du centre de North York, un de quatre centres accessible au transit à utilité mixte identifiés dans le Plan officiel (de la ville de Toronto) où les emplois, logements et services seront concentrés] » (Transportation Services - City of Toronto, 2020, p. 1).

L'environnement d'utilité mixte avec plusieurs condominium élevés tout au long de la rue Yonge, le

quartier de Willowdale, a une densité de population de plus de 244 personnes par hectare (McKeen, 2018). De plus, deux arrêts de métro et un espace public au « Mel Lastman Square Civic Centre » crée un environnement urbain rivalisant avec le cœur du centre-ville de Toronto. Ensemble, ces caractéristiques sont vues de façon positive en termes de qualité de vie urbaine.



Figure 3 – Paysage de rue typique sur la rue Yonge, deux jours après l’attentat à la fourgonnette le 25 avril 2018. Photo par Jack Rozdilsky.

Cependant, la combinaison de centres d’activité, de moyens de transports motorisés ou non-motorisés et de piétons crée des défis de sécurité. Des accidents non-liés à l’attentat à la fourgonnette entre véhicules et piétons résultant en des morts et blessés se sont produits sur la rue Yonge. Dans la zone où l’attentat à la fourgonnette s’est produit, des études de circulation de la Ville de Toronto sur une période de neuf ans, entre janvier 2011 et décembre 2019, indiquent « [un total de 143 collisions impliquant des piétons. De ces collisions, 10 impliquent des décès ou des blessures sérieuses] » (Transportation Services - City of Toronto, 2020, p. 13). En plus, aux endroits qui sont dans les limites de la scène de crime de l’attentat, il est estimé que des usagers de la route vulnérables constituent un quart de l’occupation de la rue aux intersections clés, avec les piétons et cyclistes

formant approximativement 27% des usagers de la route à l'intersection des rues Yonge et Finch (Transportation Services - City of Toronto, 2020).

Alors que la vitesse du développement dans le centre de North York et sa transformation rapide en une zone dense, orientée sur le transit, dynamique et à usage mixte n'a pas suivi le rythme avec le paysage de la rue existant, la ville a su reconnaître certains défis concernant le transport et la sécurité auxquels elle doit faire face. Par conséquent, un projet pluriannuel, « RE imagining Yonge Street », est présentement en cours afin d'améliorer le paysage de la rue et l'espace public pour les piétons, cyclistes, le transport et les véhicules. Au moment de l'écriture, le projet est maintenant dans la phase d'évaluation environnementale (Consultation Unit - City of Toronto, n.d.).

En étendant le concept de vulnérabilité au-delà de la sécurité de la circulation pour inclure la réduction de risque pour les attaques véhiculaires, le concept de cible vulnérable est pertinent à considérer. Les cibles vulnérables sont généralement définies en comparaison avec les cibles durcies, « [afin de différencier le degré auquel les vulnérabilités sont mitigées ou durcies.] » (Matthews, 2017, p. 460). Les sites ayant des caractéristiques incluant des équipes de sécurité armées et entraînées, un contrôle à l'accès strict et des barrières physiques empêchant les incursions sont des cibles durcies. Les sites qui sont publics, avec peu de surveillance sécuritaire, libres d'accès et sans barrières physiques prévenant les incursions criminelles ou terroristes sont des cibles vulnérables. Déterminer le degré selon lequel un endroit particulier est « vulnérable » requiert une évaluation de la vulnérabilité de l'emplacement (physique) et potentiellement une évaluation interne concernant les processus et les individus (Matthews, 2017).

Dans l'année suivant l'attentat à la fourgonnette, les auteurs ont pu conduire une évaluation informelle de l'environnement physique du site de l'attentat sur la rue Yonge basée sur des éléments de la « U.S. Federal Bureau of Investigation's Terrorism Self-Assessment Checklist », fournie par l'ouvrage d'Hesterman « *Soft Target Hardening* » (Hesterman, 2015). Il a été conclu que la majorité de la zone de l'attentat sur Yonge possédait les caractéristiques de la plus « vulnérable » des cibles vulnérables.

Ces traits vulnérables incluent un changement de niveau minimal entre la chaîne de trottoir et les voies de circulation des motoristes [voir figure 4]; plusieurs endroits sans barrières, où un attaquant potentiel pourrait aisément faire sauter un véhicule de la rue au trottoir [voir figure 5]; et de longues portions de trottoir aussi large qu'une voie de circulation, où un attaquant peut accélérer [voir figure 6]. D'un autre côté, quelques caractéristiques « durcies » étaient aussi en place avec le potentiel de contrer une attaque véhiculaire. Du stationnement sur la rue au long du trottoir pendant

certaines périodes de la journée, de barrières de construction faisant intrusion sur le trottoir et quelques éléments d'aménagement paysager comme des pots à plantes en ciment [voir figure 7] sur certains tronçons de rue contribuent à dissuader un attaquant véhiculaire potentiel de grimper sur le trottoir. Malgré le fait que ces caractéristiques « durcies » protègent partiellement la rue Yonge d'un attaquant véhiculaire, elles ne semblent pas avoir été mises en place selon un plan de sécurité cohérent.



Figure 4 – Facteurs augmentant le risque aux cibles vulnérables, aucun changement de niveau entre la chaîne de trottoir et la rue, la situation facilite une conduite facile sur le trottoir, au coin des rues Yonge et Finch à Toronto, là où l'attentat à la fourgonnette a commencé, datée de l'anniversaire d'un an de l'attentat le 23 avril 2019. Photo par Jack Rozdilsky.



Figure 5 – Facteurs qui augmentent le risque aux cibles vulnérables, vue sur la piste d’attaque de la fourgonnette sur un coin de rue sans barrières où un assaillant potentiel pourrait aisément grimper sur le trottoir en voiture, rue Yonge, Toronto, datée du 26 mars 2019. Photo par Jack Rozdilsky

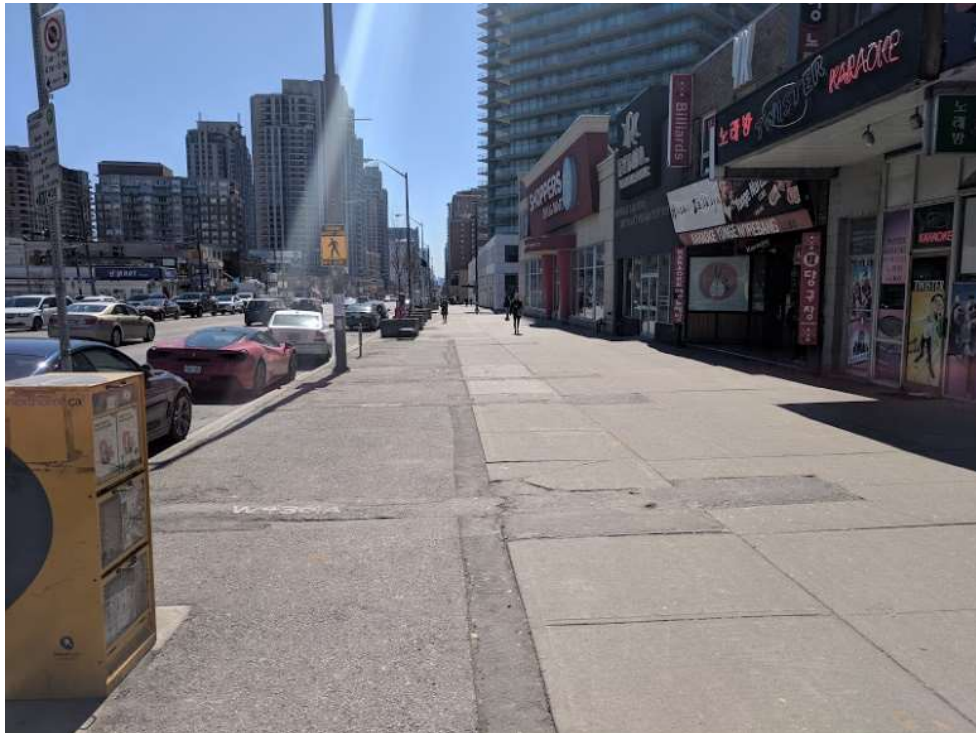


Figure 6 – Facteurs qui augmentent le risque aux cibles vulnérables, vue sur la piste d’attaque de la fourgonnette à l’endroit où de multiples pertes ont eu lieu le 23 avril 2018, l’assaillant a été capable de conduire sans entrave le long de trottoirs aussi large que les voies de circulation et d’accélérer pour frapper des piétons, rue Yonge, Toronto, datée du 26 mars 2019. Photo par Jack Rozdilsky.



Figure 7 – Exemple d'un moyen de réduction du risque aux cibles vulnérables, les jardinières de ciment peuvent agir comme barrières afin de prévenir des attaques en véhicule sur les trottoirs, rue Yonge, Toronto, datée du 25 septembre 2019. Photo par Jack Rozdilsky.

À un endroit, de l'autre côté de la rue d'un site où il y a eu plusieurs victimes de l'attentat à la fourgonnette, le « Mel Lastman Square », un détaillant d'électroniques avait des bollards protecteurs en place. [voir Figure #8] Peut-être pour des raisons de prévention des pertes, les propriétaires ont pris des mesures pour protéger leur commerce contre les cambriolages facilités par un véhicule s'écrasant dans la vitrine. Ironiquement, cet effort de durcissement de cible du secteur privé n'a pas été imité par le secteur public afin de protéger le trottoir et les piétons à cet endroit.



Figure 8 – Exemple d’un moyen de réduction du risque aux cibles vulnérables, des bollards de ciment protègent cette devanture de magasin d’attaques véhiculaires, mais même si le bâtiment est protégé, les piétons demeurent exposés, rue Yonge, Toronto, datée du 29 novembre 2018. Photo par Jack Rozdilsky.

Les auteurs ne suggèrent pas que la rue Yonge est plus dangereuse que la moyenne des rues de Toronto. Ce qui est suggéré est plutôt que à la suite de l’attentat à la fourgonnette, une attention plus particulière pourrait être mise sur la sûreté des piétons dans le but de durcir les cibles vulnérables comme les trottoirs de la rue Yonge.

Tactiques dans l’attentat à la fourgonnette

La tactique choisie pour le meurtre de masse sur la rue Yonge n’est pas nouvelle ou inédite en ce qui a trait aux massacres. Le choix de cette tactique par Minassian pour attaquer Toronto indique qu’il ne s’agit en aucun cas d’un homme particulièrement intelligent ou créatif. Les attaques véhiculaires sont fréquemment utilisées par les terroristes vu leur simplicité. Les terroristes ont compris il y a longtemps le niveau de crainte qui peut être créé en percutant des piétons au moyen

d'un véhicule lors d'une attaque. Ces derniers temps, des individus impliqués dans la violence politique ont employé des attaques de collision véhiculaire pour cibler des manifestants. Il est entendu que les attaques véhiculaires sont une méthode efficace de tuer, non-contraintes par la logistique ou une planification complexe (Jenkins & Butterworth, 2017). Bien qu'il fut un temps où les attaques de collision véhiculaire étaient considérées comme des anomalies, ces attaques sont maintenant considérées conventionnelles, forçant les représentants de la sécurité publique à repenser leurs paradigmes et à réaliser que des solutions infaillibles à ces cas de terrorisme rudimentaire demeurent difficiles à saisir (Clarke & Klarevas, 2017). Dans cette section de l'article, des exemples choisis de l'utilisation d'attaques de collision véhiculaire sont présentés et des commentaires sont fournis afin de faire ressortir les tactiques. La tactique d'attaque de collision véhiculaire a été utilisée des fins variées, incluant des comportements anti-sociaux d'individus malades mentalement, d'actes de violence politique, et de terrorisme.

De nombreuses manifestations se sont produites aux États-Unis pendant l'été 2020 pour souligner les griefs par rapport aux injustices raciales et plusieurs autres enjeux polarisants divisant la nation pendant une année d'élection présidentielle tendue. Des dizaines de milliers de manifestants ont pris la rue. Les stratégies d'action ont inclus des rassemblements de masse et des marches qui ont débordées dans des voies de circulation par inadvertance, et dans d'autres cas, des manifestants participant à de la désobéissance civile en bloquant à dessein des artères passantes et des autoroutes inter-états. Ceci a créé des circonstances dangereuses propices à des interactions entre piétons et véhicules, que ce soit de façon accidentelle ou à dessein. Après la mort de George Floyd dans un incident de brutalité policière à Minneapolis, environ 5000 manifestants se sont rassemblés sur l'autoroute inter-états 35W le 31 mai, afin de mettre genou à terre dans un acte symbolique de protestation contre le meurtre. Alors que les contestataires étaient sur l'autoroute, un camion-citerne s'est enfoncé dans la foule à grande vitesse. Les manifestants ont été capables de s'enfuir du camion au dernier moment, et une catastrophe de masse a été évitée de justesse. Apparemment, le conducteur livrait un chargement d'essence à une station-service, dont les propriétaires étaient noirs, au moment des manifestations et s'est engagé sur l'autoroute avant que les autorités en bloquent les accès, arrivant face à la foule de façon inattendue et non-intentionnelle (Lagoe et al., 2020).

Il y a toujours un potentiel d'accidents dans ces situations tendues où une autoroute est occupée par des contestataires, mais les assauts délibérés sur des manifestants se sont produits dans plusieurs autres cas. Dans le contexte de la violence politique aux États-Unis et d'attaques de collision véhiculaire, une telle attaque s'est produite à Charlottesville en Virginie. Dans cet incident à

haute visibilité en juin 2017, un suprémaciste blanc a enfoncé sa voiture dans une foule de manifestants antiracistes pendant une manifestation « Unite the Right », tuant une personne et en blessant plus de trente autres (Fieldstadt, 2019). Des extrémistes de droite transforment de plus en plus des véhicules en armes, comme le démontrent des rapports provenant des É-U qui identifient plus de 50 incidents de collision véhiculaire depuis l'éruption de manifestations nationales contre la brutalité policière en mai et juin 2020 (Allam, 2020).

Dans un rapport du « Center for Extremism » intitulé « *Vehicles as a Weapon of Terror* », il est indiqué via la documentation de divers incidents de collision véhiculaire que, de mai à octobre 2020, au moins 20 événements concernant des voitures frappant des manifestants ont été consignés et il est suggéré que « [(Les) manifestations fournissent des cibles souhaitables étant donné les grandes foules et l'échauffement des esprits autant parmi les manifestants que les contre-manifestants] » (Counter Extremism Project Staff Researchers, 2020, p. 30). Un exemple typique du type d'incident à l'été 2020 s'est produit à Bloomington, en Indiana, le 6 juillet 2020, alors qu'une manifestation antiracisme a attiré plusieurs centaines de contestataires sur le gazon du palais de justice de la ville afin de démontrer leur solidarité avec un homme noir qui avait précédemment attaqué. Alors que le rassemblement se dispersait, des centaines de personnes traversaient la rue et des manifestants ont indiqué à un conducteur de s'arrêter pour attendre que la foule se disperse, ou de prendre un chemin alternatif. Le conducteur a plutôt accéléré au sein de la foule, blessant deux personnes, avant de s'enfuir pour éviter une arrestation (Fortin, 2020). Dans les incidents où des véhicules ont percutés des manifestants, « [...] il était parfois difficile d'évaluer quelles attaques (étaient) préméditées, (comme à Seattle), et lesquelles (étaient) incitées par la rage alors que des conducteurs (trouvaient) leur route bloquée par des foules] » (MacFarquhar, 2020, para 5).

Dans une autre étude indicative de l'enjeu présent concernant des véhicules frappant des manifestants, un chercheur a distribué des résultats initiaux non-publiés suivant les attaques véhiculaires à l'été 2020. Les résultats suggèrent que, du 27 mai au 5 septembre 2020, il y a eu 104 incidents de conducteurs s'enfonçant dans des manifestations, avec 96 par des civils et 8 par la police (Weil, 2020).

En plus des attaques véhiculaires elles-mêmes, une tendance alarmante de recours aux slogans contribue à la création d'un environnement permissif qui normalise les attaques véhiculaires. Des memes imagés provenant d'internet basés sur le thème « All lives splatter », présentant une caricature d'un véhicule frappant des gens accompagné de phrases telles que « Your protests don't matter » ou « Block a vehicle and break the windshield with the driver still in it? Congratulations!

You are now a speed bump! » ont circulés parmi les adhérents de vues d'extrême droite (Niewart, 2020).

Bien avant les attaques véhiculaires récentes contre des manifestants, il y avait plusieurs exemples de l'usage terroriste et non-terroriste d'attaques de collision véhiculaire au travers du globe. En plus de leur simplicité, ces types de tactiques terroristes amateurs ont autant un impact psychologique que physique, puisque les attentats véhiculaires envoient le message que les objets que nous prenons pour acquis peuvent se transformer en armes dans un seul clin d'œil (Keaton, 2014).

Israël est un endroit avec une riche expérience par rapport aux attentats terroristes employant des attaques de collision véhiculaire. Depuis son indépendance en 1948, Israël a fait face à plusieurs défis de gestion des désastres reliés à la guerre et au terrorisme. La région a été affectée par le conflit israélo-palestinien dû à la nature et au contexte historique des événements entourant la fondation de l'État israélien après la Deuxième guerre mondiale. La nation [israélienne] s'est défendue avec succès au cours de six guerres majeures, a gérée des révoltes palestiniennes, s'est engagée dans plusieurs conflits mineurs et a absorbé des milliers d'attentats terroristes (Rozdilsky, 2009). Pendant la dernière décennie, les attaques de collision véhiculaire ont été employées avec une fréquence croissante alors qu'Israël a resserré ses défenses. Plus spécifiquement, Miller et Hayward (2019) ont cité David (2016) dans la caractérisation du pic abrupt d'attaques de collision véhiculaires autour de 2015 en tant que composante d'une plus grande vague de violence communément nommée « l'*intifada* des individus ». En contexte, *intifada* est un mot arabe voulant dire « [l'acte de se débarrasser] » (Merriam-Webster, n.d.), et dans le contexte de cet article réfère aux soulèvements palestiniens contre l'occupation israélienne de Gaza et de la Cisjordanie. « L'intifada des individus » fait référence aux situations où les auteurs des attentats agissent pour des motifs personnels et ne sont pas formellement commandités par une organisation afin de commettre des actes terroristes (David, 2016). Dans une analyse des menaces émergentes à la mi-2010 en Israël, alors que les attentats véhiculaires n'étaient pas fréquent auparavant, ils sont devenus le deuxième type d'attaque le plus commun autant en Israël qu'en Cisjordanie (Booth & Eglash, 2015).

Depuis les mesures défensives prises par Israël en construisant la Barrière de séparation israélienne, l'Enveloppe-barrière de Jérusalem et leurs points de contrôles associés, il y a eu une baisse des attentats suicide à la bombe, puisque les attaquants se font empêcher d'emporter des dispositifs explosifs par voie routière dans les villes israéliennes. Toutefois, les assaillants se sont tournés vers d'autres modes d'attaque en employant des véhicules facilement disponibles pour attaquer des civils, soldats et des gardes-frontière. En 2019, alors qu'Israël était en train d'ériger des

barrières supplémentaires autour de Gaza, rendant plus difficile pour des groupes tels que le Hamas et le Jihad Islamique d'attaquer, Hamas pourrait avoir recours à de nouvelles tactiques asymétriques, tels que les attentats de collision à la voiture utilisés en Cisjordanie (Aly, 2019).

« [En apprenant d'Israël en ce qui concerne les attentats de collision véhiculaire, les motifs pour ce mode d'attaque incluent un manque d'opportunités économiques pour la jeunesse palestinienne, un manque de progrès dans les négociations de paix et des affrontements concernant l'accès (Israélien) au diverses zones d'importance politique et religieuse à Jérusalem (le Mont du Temple)] » (Miller & Hayward, 2019, p. 6). De plus, les attaquants véhiculaires en Israël ont été particulièrement créatifs en employant divers véhicules non-standard pour des attaques de collision, tel que de l'équipement de construction réquisitionné. Par exemple, dans un attentat au bulldozer à Jérusalem en juillet 2008, trois personnes ont été tuées et 44 blessées dans une attaque pendant laquelle un bulldozer fût volé d'un chantier de construction et employé pour écraser des gens dans leur voiture et pour percuter un autobus achalandé (McCarthy, 2008).

Perry et al. (2018) suggère que les attaques d'écrasement qui était commune en Israël pendant la vague de terrorisme en 2015 et 2016 se sont propagées à l'Europe. En fait, le risque existe dans n'importe quel lieu où plusieurs cibles consistant de groupes de piétons sans défense sont présentes et où l'arme, soit le véhicule, est facilement obtenue. Comme en Israël et ailleurs, les outils et l'entraînement nécessaire à la mise en scène de l'attentat ne sont pas un facteur limitatif. Les conditions facilitant les attaques sont nombreuses, rendant infinie la disponibilité de cibles potentielles pour des attentats de collision véhiculaire (Perry et al., 2018).

En 2016 et 2017, il y a semblé avoir une recrudescence d'attaques à haute visibilité impliquant des véhicules sur des cibles occidentales. Tel que rapporté dans un résumé compilé par des éditeurs du Cable News Network (CNN Editorial Research Group, 2020), les attentats importants incluent les suivants:

- un attentat en juillet 2016 à Nice, France, où un homme a enfoncé un camion de 20 tonnes loué dans une foule observant les feux d'artifice du 14 juillet, tuant 86 personnes;
- une attaque en décembre 2016 à Berlin, Allemagne, où une semi-remorque a foncée dans un marché de Noël, tuant 12 personnes;
- une attaque en mars 2017 à Londres, Angleterre, où un SUV a roulé dans une foule sur le trottoir le long de Westminster Bridge, causant la mort d'au moins quatre personnes;
- une attaque en avril 2017 à Stockholm, Suède, où un camion a percuté des piétons sur une rue passante achalandée au centre-ville, en tuant quatre;

- un incident en août 2017 à Barcelone, Espagne, pendant lequel une fourgonnette s'est écrasée dans de multiples foules dans le quartier touristique de La Rambla, tuant 13 personnes et en blessant 100;
- une cavalcade violente à Edmonton, Canada, où un homme a délibérément frappé un agent de la paix avec une voiture et a fait de l'excès de vitesse au travers du centre-ville dans un camion loué lors d'un autre incident plus tard dans la journée, tentant de frapper des piétons. Le bilan fût de quatre blessés;
- une attaque en octobre 2017 à New-York, États-Unis, pendant laquelle une camionnette a roulée sur une piste cyclable près du World Trade Center, tuant huit personnes et en blessant une douzaine.

En plus des attaques de collision véhiculaires liées au terrorisme, des incidents qui n'y sont pas liés, où des individus instables mentalement emploient des véhicules comme arme, deviennent de plus en plus communs en Europe et en Amérique du Nord. Les exemples suivants, deux parmi plusieurs exemples récents, ne sont pas motivés par une idéologie politique ou religieuse radicale. Le 18 mai 2017, un assaillant a conduit un véhicule en descendant les trottoirs de la 7e Avenue à Times Square, New York pendant trois pâtés de maison, tuant une personne et en blessant 20. L'attaquant divaguait de façon incohérente pendant l'attaque et a dit à la police par après qu'il avait fumé du cannabis coupé avec du PCP avant le carnage. Il fût accusé de meurtre au deuxième degré, de 20 chefs d'accusation de tentative de meurtre et cinq chefs de « aggravated vehicular homicide » (BBC News - U.S. & Canada Staff, 2017). Le 2 décembre 2020 à Trier, en Allemagne, un attaquant a employé un véhicule comme une arme pour frapper des piétons au centre-ville pendant la période de magasinage des fêtes. Lors de l'incident, cinq personnes ont été tuées, incluant un nourrisson, et 24 personnes ont été blessées. Il fut rapporté que malgré l'annulation du marché de Noël vu la pandémie COVID-19, les magasins étaient ouverts et les bollards qui devaient normalement être en place pour protéger la zone piéton du marché de Noël n'avaient donc pas été installés (BBC News - Europe Staff, 2020). Les autorités ont indiqué que l'auteur de l'attaque était intoxiqué, et il est suspecté qu'il était sous l'emprise de problèmes de santé mentale. Au moment de la présente rédaction, une évaluation psychiatrique est en cours pour évaluer la responsabilité criminelle du suspect Allemand âgé de 55 ans (Lambert, 2020). Sommes toute, il existe plusieurs variétés d'attaquants véhiculaires, alors que « [de tels incidents démontrent que non seulement les collisions de véhicules se sont répandues au-delà du Conflit israélo-palestinien et à l'intérieur des villes occidentales, mais il s'agit maintenant d'une pratique privilégiée des jihadistes, anti-islamistes, des chrétiens de droite et des membres désaxés du grand public.] » (Miller & Hayward, 2019, p. 9). Des sources d'information sur de telles tactiques sont disponibles. En fait, dans l'édition de novembre

2016 du périodique de propagande d'ISIS *Rumiyah*, un article a mis en vedette de l'information sur l'utilisation d'un véhicule comme arme primaire avant d'employer un couteau ou une arme à feu comme arme secondaire. Cet article est considéré une source potentielle d'inspiration pour l'attentat à collision véhiculaire sur piste cyclable d'octobre 2017 ayant tué huit personnes à New York. Prendre action afin d'inspirer des adeptes à commettre des attentats au nom d'ISIS, tout en fournissant un manuel d'auto assistance détaillant comment le faire, a formé une grande partie des efforts médiatiques du groupe terroriste (U.S. House of Representatives Homeland Security Committee, 2018). De telles informations peut être employée par des terroristes solitaires agissant de manière indépendante pour remplir des objectifs liés à ISIS, ou elles peuvent être utilisées par des personnes avec des tendances violentes et/ou des motifs criminels afin d'apprendre comment initier des massacres avec un véhicule comme arme principale.

Étant donné la simplicité et la disponibilité de la tactique, il n'est pas déraisonnable de suggérer que des menaces potentielles et futures pourraient exister, où des membres du public mentalement dérangés et agités pourraient exploiter des cibles vulnérables au sein des villes canadiennes pour une variété de raisons, en employant des véhicules comme arme.

Motifs dans l'attentat à la fourgonnette

En plus de la vulnérabilité et des tactiques, les motifs sont un élément clé dans la compréhension de l'attentat. Autant dans l'enquête à la suite de l'attaque que dans le procès en cours, le suspect de l'attentat à la fourgonnette Alek Minassian a admis connaître et avoir été motivé par une sous-culture connue comme le « mouvement Incel ». Les adhérents à la philosophie misogyne Incel interagissent habituellement avec des hommes partageant les mêmes idées sur des forums de discussion en ligne en exprimant leur frustration envers les femmes par rapport à leur propre privation de relations sexuelles. Par conséquent, quelques-uns des adhérents plus radicaux préfèrent des menaces violentes envers les femmes (Boisvert, 2020).

Lorsqu'il a été passé en entrevue par le Service de police de Toronto, Minassian a indiqué qu'il avait précédemment communiqué avec des meurtriers de masse qui étaient motivés par une idéologie liée au mouvement Incel. Il a également dit aux détectives que certains parmi ces mêmes meurtriers l'ont inspiré à employer une fourgonnette louée comme arme sur la rue Yonge (Brockbank, 2019). D'après Minassian, il serait rentré en contact avec le « père fondateur » du

mouvement Incel, Elliot Rodger, avant le massacre dans la communauté de Isla Vista, à Santa Barbara, en Californie (Humphreys, 2019).

Elliot Rodger était un homme âgé de 22 ans qui a tué six personnes, en a blessé 14 autres, avant de s'enlever la vie pendant le massacre de Isla Vista le 23 mai 2014. Le massacre a inclus des fusillades, des agressions à l'arme blanche et l'écrasement intentionnel de piétons avec sa voiture près du campus Santa Barbara de l'Université de la Californie. Peu avant le début du massacre, il a mis en ligne un vidéo vociférant sur sa frustration sexuelle et les femmes qui l'avaient rejeté. Rodger avait également écrit un manifeste de 137 pages, dans lequel il décrit sa frustration envers les femmes et les raisons pour lesquelles sa vie était injuste. Une partie du manifeste esquissait un « Day of Retribution », dans lequel était explicitement mentionnée l'idée de conduire autour de la communauté d'Isla Vista afin de percuter le plus de personnes possibles (Brown, 2015).

Rodger est considéré comme l'un des avant-gardistes ayant inspiré un nouveau type de misogynie émergeant sur internet, où « [(des) mecs, qui se situent de l'adolescence à la cinquantaine, acceptent la misogynie comme idéologie, comme une solution symbolique aux frustrations dans leurs vies – qu'elles soient financières, sociales ou sexuelles] » (Futrelle, n.d., para. 2).

Avant son procès, alors que Minassian passait un entretien avec un psychiatre légal en septembre 2018, il a discoursé librement sur l'attentat et a également mentionné être tombé sur le manifeste écrit par Elliot Rodger pendant ses recherches en ligne sur les tueurs de masse. Pendant le procès, un témoignage d'un psychiatre observait que « [...] il (Minassian) réalisait qu'il frappait des personnes au hasard. Mais dans sa tête – et ce sont ici ses propres mots – (il) souhaitait davantage de victimes femelles] » (Hayes, 2020, para. 18).

Environ deux ans et demi après l'attentat, Minassian a plaidé non-coupable à 10 chefs d'accusation de meurtre au premier degré et 16 chefs de tentative de meurtre. Sa défense fait valoir qu'il ne devrait pas être trouvé criminellement responsable vu son trouble du spectre autistique. Cependant, la responsabilité criminelle est une opinion légale et non pas psychiatrique (Casey, 2020b). Au travers de ses propres aveux et preuves, Minassian a été exposé à des idéologies misogynes épousées par le mouvement Incel, un certain processus a mené à son autoradicalisation, et il a admis avoir l'intention manifeste de tuer des femmes pendant l'attentat à la fourgonnette.

Conclusions

Les conclusions de cet article reflètent sur les leçons transversales apprises de l'attentat à la fourgonnette, qui établissent des liens entre les vulnérabilités, tactiques et motifs. Étant donné que l'attentat a pris place à Toronto, ces conclusions ne sont pas limitées au domaine théorique, mais s'appliquent plutôt à un événement réel et réalisé. Même si le risque s'est réalisé, il est important de se souvenir qu'une approche réaliste du risque indique que les attentats de collision véhiculaire, malgré leur grand impact, ont une faible probabilité d'occurrence à Toronto.

Conclusion 1: La menace endémique de la violence liée au genre

D'une perspective de sécurité publique canadienne, davantage de menaces de violence liée au genre se sont réalisées que de menaces terroristes dans les dernières années. L'attentat à la fourgonnette lui-même est représentatif d'un type de menace qui existait déjà au Canada par le passé et continue de se renouveler. Le Canada a une histoire sordide avec la violence liée au genre menant à des pertes de masse.

Le 6 décembre 1989, un homme de 25 ans armé d'un fusil semi-automatique a déclenché un massacre à l'École polytechnique de Montréal, tuant 14 femmes. Pendant l'attaque, le tireur a déclaré sa haine des féministes. Malgré la réticence initiale à nommer le Massacre de la Polytechnique comme une attaque antiféministe, l'évènement est perçu dans le contexte de la violence liée au genre aujourd'hui (Blais & Dupuis-Déri, 2019). Vingt-neuf ans plus tard, lors de l'attentat à la fourgonnette, un autre homme de 25 ans armé avec une fourgonnette louée a commis un massacre spontané, durant lequel 8 des 10 victimes étaient des femmes.

Le Service canadien de renseignement de sécurité (SCRS) a reconnu la violence liée au genre comme une menace à la nation. Un rapport public du SCRS publié en avril 2020 suggère que parmi les menaces internationales et domestique à la sécurité nationale canadienne, l'extrémisme violent à caractère idéologique (EVCI) est un élément sur le spectre de la menace (Canadian Security Intelligence Service, 2020). Plus spécifiquement, l'EVCI se divise en catégorie de violence xénophobe, anti-autoritaire, liée au genre et autres types de violences liées aux griefs et à l'idéologie tirant son origine de l'ensemble du spectre idéologique. La vision globale de l'EVCI consiste d'une narrative personnalisée centrée autour de la volonté de l'extrémiste d'inciter, faciliter, et/ou de mobiliser la violence. La violence liée au genre est spécifiquement définie comme la haine contre ceux et celles d'un genre différent et/ou d'une autre orientation sexuelle, qui, par exemple, peut

mener à de la misogynie violente. Le SCRS suggère que l'attentat à la fourgonnette de 2018 à Toronto est un exemple de violence liée au genre.

Conclusion 2: Tirer profit des opportunités pour le CPTED et le durcissement des cibles vulnérables

Malgré que les risques liés aux attentats de collision véhiculaire seuls ne justifient pas de défaire notre infrastructure existante pour reconstruire avec des protections pour les piétons plus fortes, lorsque l'opportunité se présente de refondre ou de reconstruire, les techniques de « crime prevention through environmental design (CPTED) », en plus d'approches de durcissement des cibles vulnérables alignées davantage sur le contre-terrorisme, devraient être incorporées dans les projets d'amélioration du paysage urbain. Le concept de CPTED offre des solutions potentielles qui ont déjà plusieurs applications dans les villes canadiennes. Alors que les stratégies de contre-terrorisme et le CPTED ne sont pas exactement pareils, ils se chevauchent sur certains aspects.

Le CPTED a été défini comme une approche de prévention du crime basé sur une théorie que l'environnement construit influence le comportement des gens (Crime Prevention Unit - Toronto Police Service, 2003). L'objectif du CPTED est de « [réduire les opportunités criminelles plutôt que de changer la motivation criminelle] » (Mair & Mair, 2003, p. 213).

Pour plusieurs villes au Canada, le CPTED a fait partie du processus de planification urbaine. Par exemple, Saskatoon, en Saskatchewan, a adopté 14 principes du CPTED dans sa planification, incluant la territorialité, surveillance naturelle, le contrôle des accès, l'image, [la minimisation] des conflits entre les groupes d'utilisateurs, le support aux activités, les générateurs de crimes, l'usage mixte des terres, les prédictors de mouvements, le déplacement, la cohésion, la connectivité, la capacité et la culture (Planning and Development Branch - City of Saskatoon, 2010). De tels principes de planification et de conception sont destinés à illustrer la large gamme d'applications du CPTED à la majorité des types de développement urbain. Dans un autre exemple, les lignes directrices pour la ville de Kelowna, Colombie-Britannique, incluent un renforcement territorial qui met l'accent sur les espaces publics, les zones semi-privées et privées, le contrôle des accès naturels, et le durcissement des cibles potentielles (Community Planning Division - City of Kelowna, 1999). Ici, le durcissement des cibles potentielles fait référence à l'interdiction d'entrer par certains accès avec des verrous à fenêtres, serrures pour les portes, etc.

CPTED a ses propres « [limites à employer des approches créées pour des enjeux non-terroristes, puisque la relation psychologique entre un criminel et un terroriste peut différer, et les menaces terroristes ne sont pas facilement quantifiables] » (Harre-Young et al., 2009, p. 1288). Pour

des endroits comme la rue Yonge à Toronto, un mélange d'éléments de conception CPTED complémentaires avec des stratégies de durcissement des cibles plus spécifiques au contre-terrorisme pourrait être approprié. Les activités de durcissement des cibles spécifiques au contre-terrorisme pourraient être plus difficiles à déployer, puisqu'elles peuvent avoir des contreparties à impact élevé en termes de coûts, restrictions au mouvement, impacts perçus sur la liberté et image.

Cela dit, il existe des types d'éléments pertinents au durcissement des cibles vulnérables qui sont des exemples de techniques défensives à faible impact qui ont été employée dans l'environnement urbain. Les suggestions suivantes sont adaptées du travail de la Sécurité nationale Australienne, et sont représentatives de ce qui pourrait être aménagé dans le paysage urbain (Australia-New Zealand Counter-Terrorism Committee, 2017, Passive Barriers section):

- Éléments intégrés au paysage (ex. sculptures de terre, bords abrupts)
- Bollards enveloppés (conçus pour se fondre dans l'architecture locale)
- Jardinières décoratives, structurelles ou énergivore (plus acceptable esthétiquement)
- Structures légères renforcées (ex. abris d'autobus/à fumer, pancarte d'information)
- Grand monuments immobiles (ex. statues, murs)
- Meublier de rue intégré (ex. colonnes lumineuses, feux de circulation, sièges, porte-vélos)
- Changements de niveau (ex. marches, chaîne de trottoir à pic)
- Ouvrages d'eau (ex. fontaines, étangs, ou piscines)

Puisque le projet « RE imagining Yonge Street » est maintenant en cours pour améliorer le paysage de la rue et l'espace public dans la zone où l'attentat à la fourgonnette s'est produit, les auteurs suggèrent que les principes du CPTED, ou peut-être même certains éléments plus agressifs du durcissement contre-terroriste des cibles soient mis à l'étude pour la refonte.

Conclusion 3: Éviter l'échec de l'imaginaire

Les profondeurs dépravées que l'esprit criminel peut atteindre afin de concevoir des tactiques novatrices dans le but de tuer des hommes et des femmes peuvent être choquantes. Malgré une compréhension accrue des détails des motifs de l'attentat à la fourgonnette, il est toujours difficile de comprendre pourquoi des passants innocents faisant leur train quotidien ont été ciblés, et encore plus difficile de sonder pourquoi des femmes ont été spécifiquement ciblées.

Les attaques haineuses peuvent mener à un échec de l'imagination, où un engourdissement s'établit et le risque de désastre dû aux extrêmes de la criminalité ou du terrorisme ne sont pas pris

au sérieux. À Toronto, nous n'avons que quelques instances de massacres liés au genre, et encore moins d'incidents d'attentats véhiculaires sur lesquels nous pouvons baser nos plans de prévention et de mitigation futurs. Vu la rareté de ces incidents, une conscience de l'histoire, ainsi qu'une solide connaissance de la gestion internationale comparative des urgences, est importante pour mieux comprendre ces attaques.

En ce qui concerne l'histoire, la tuerie de la Polytechnique en 1989, le massacre d'Isla Vista en 2014 et la tuerie de masse en novembre 2018 avec pour résultat le meurtre de trois personnes (dont deux femmes) et 5 autres blessures dans un studio de « hot yoga » à Tallahassee, Floride (Rueb, 2019), sont tous des exemples de tueries misogynes. Un développement significatif a eu lieu à Toronto en 2019 impliquant un jeune homme de 17 ans qui a attaqué un spa érotique et salon de massage le 24 février, tuant une femme et en blessant deux autres avec une machette. Les chefs d'accusation du suspect ont été augmentée du meurtre au premier degré et tentative de meurtre pour inclure également des activités terroristes après la découverte alléguée par des enquêteurs de preuves liant l'attaquant au mouvement Incel. Des chercheurs tels que Little suggèrent que le cadrage de l'enjeu peut distraire de la réalité de l'existence d'une violence anti-femme extrême, puisque « [jusqu'à récemment, les attentats par des personnes de couleur ou de certaines confessions étaient plus facilement classifiées comme des actes terroristes, alors que la violence misogyne extrême perpétuée par des hommes blancs est souvent attribuée à des troubles de santé mentale] » (tel que cité dans Edwards & Gillis, 2020, para. 23).

Par rapport à la gestion internationale comparative des urgences, nous en avons encore beaucoup à apprendre d'Europe et d'Israël, où les attentats véhiculaires ont été encore plus fréquents et mortels. En Israël, même de l'équipement de construction a été réquisitionné pour écraser des voitures, percuter des autobus et estropier des piétons. Bien que troublants et, en apparence, lointains dans le contexte de nos circonstances canadiennes, une conscience de tels événements peut aider à empêcher un échec de l'imaginaire en ce qui concerne l'étendue des tendances antisociales et des actes criminels dépravés.

Conclusion 4: La sécurité devrait être proportionnelle au risque réel

Réagir de façon excessive à l'attentat à la fourgonnette en durcissant trop les cibles vulnérables peut engendrer une militarisation du paysage urbain. Perdre le sens de la proportionnalité en défendant les trottoirs peut antagoniser les piétons. Par conséquent, avoir une perspective réaliste du risque est important.

Selon des données du National Safety Council sur les chances de décès pour certaines causes aux États-Unis en 2018, le risque de mort d'un accident en tant que piéton est 1 sur 541 (National Safety Council, n.d.). Dans une autre analyse des données de risque des É-U de 2008 jusqu'à 2015, la chance de mourir dans un attentat terroriste sur le sol américain était de 1 sur 3,269,432 par année. Plus simplement, les chances sont plus grandes qu'un Américain meure d'une attaque par un animal que par un attentat terroriste (Nowrasteh, 2018). La même logique peut être appliquée aux risques canadiens.

D'une perspective au jour le jour, la plus grande crainte des auteurs serait des accidents de voiture routiniers causant des morts et des blessés le long d'endroits comme le corridor de la rue Yonge. Par exemple, il n'est pas farfelu de considérer le scénario d'un conducteur ayant une crise de cœur soudaine au volant et perdant le contrôle de son véhicule, qui sauterait ensuite la chaîne de trottoir au mauvais endroit et au mauvais moment, frappant de nombreux passants, et terminant l'incident en s'enfonçant dans une terrasse extérieure.

On peut dire qu'un autre incident extraordinaire de meurtre de masse employant un véhicule pour attaquer des piétons demeure possible, mais improbable. Toutefois, nous ne pouvons pas baisser la garde en ce qui concerne les attaques de collision véhiculaire. Les activités CPTED ou les stratégies contre-terroriste de durcissement des cibles peuvent avoir des applications double usage, autant pour des événements extrêmes que quotidiens. Dans la vie de tous les jours, les accidents routiniers ont une bien plus grande chance de créer un événement de pertes de masse qu'un massacre spontané.

Références

- Aly, B. (27 mars 2019). *The implications of Israel's Gaza barrier*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/sada/78716>
- Australia-New Zealand Counter-Terrorism Committee. (2017). *Hostile vehicle guidelines for crowded places - A Publication of Australia National Security*.
<https://www.nationalsecurity.gov.au/Media-and-publications/Publications/Documents/hostile-vehicle-guidelines-crowded-places.pdf>
- BBC News - Europe Staff. (10 décembre 2020). *Trier: Five die as car ploughs through Germany pedestrian zone*. BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-europe-55148518>
- BBC News - U.S. & Canada Staff. (17 mai 2017). *Times Square car crash driver Richard Rojas 'heard voices'*. BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-39971309>
- Blais, M., & Dupuis-Déri, F. (6 décembre 2019). The Montréal Massacre is finally recognized as an anti-feminist attack. *The Conversation - Canada*. <https://theconversation.com/the-montreal-massacre-is-finally-recognized-as-an-anti-feminist-attack-128450>
- Boisvert, N. (19 mai 2020). *Homicide at Toronto massage parlour was an act of incel terrorism, police say*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/incel-terrorism-massage-parlour-1.5575689>
- Booth, W., & Eglash, R. (25 décembre 2015). Israelis are calling attacks a 'new kind of Palestinian terrorism'. *Washington Post*.
https://www.washingtonpost.com/world/middle_east/israelis-are-calling-attacks-a-new-kind-of-palestinian-terror/2015/12/24/e162e088-0953-4de5-992e-adb2126f1dcc_story.html
- Brockbank, N. (27 septembre 2019). *Alek Minassian reveals details of Toronto van attack in video of police interview*. CBC News.. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/alek-minassian-police-interview-1.5298021>
- Brown, B. (2015). *Isla Vista Mass Murder on May 23, 2014 - Investigative Summary*.. Santa Barbara County (California) Sheriff's Office.
<http://files.courthousenews.com/2015/03/04/Isla%20Vista%20investigation.pdf?amp>
- Canadian Security Intelligence Service. (2020). *CSIS Public Report 2019*.
<https://www.canada.ca/en/security-intelligence-service/corporate/publications/2019-public-report.html>
- Casey, L. (9 décembre 2020a). *Alek Minassian wanted to kill 100 people, but was 'satisfied' with 10 deaths, expert tells court*. CBC News.
<https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/minassian-van-attack-trial-dec-9-1.5834228>
- Casey, L. (3 décembre 2020b). *Minassian said he is '99 per cent irredeemable' after turning to Bible, court hears*. CTV News. <https://toronto.ctvnews.ca/minassian-said-he-is-99-per-cent-irredeemable-after-turning-to-bible-court-hears-1.5215138?cache=ilazquiulmx>

- CBC News - Toronto Bureau Staff. (24 avril 2018). *Officer praised after taking down Toronto van attack suspect without gunfire*. CBC News.
<https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/officer-praised-taking-van-attack-suspect-custody-peaceful-1.4632661>
- Centre for Reviews and Dissemination. (2009). *Systematic reviews: CRD's guidance for undertaking reviews in health care*. University of York
https://www.york.ac.uk/media/crd/Systematic_Reviews.pdf
- Clarke, C. P., & Klarevas, L. (4 juin 2017). London and the mainstreaming of vehicular terrorism. *The Atlantic*. <https://www.theatlantic.com/international/archive/2017/06/london-bridge-terrorism-attack/529116/>
- CNN Editorial Research Group. (6 septembre 2020). *Terrorist attacks by vehicle fast facts*. Cable News Network. <https://www.cnn.com/2017/05/03/world/terrorist-attacks-by-vehicle-fast-facts/index.html>
- Community Planning Division - City of Kelowna. (1999). *Crime prevention through environmental design. A Report for the City of Kelowna from the Planning and Development Services Unit of the Community Planning Division*.
https://www.kelowna.ca/sites/files/1/docs/community/crime_prevention_thru_design_guidelines.pdf
- Consultation Unit - City of Toronto. (n.d.). *REimagining Yonge Street Environmental Assessment (Sheppard Avenue to Finch Avenue)*. City of Toronto. www.toronto.ca/REimaginingYonge
- Counter Extremism Project Staff Researchers. (2020). *Vehicles as Weapons of Terror - A December 2020 report of the Counter Extremism Project*. Counter Extremism Project.
<https://www.counterextremism.com/vehicles-as-weapons-of-terror>
- Crime Prevention Unit - Toronto Police Service. (mars 2003). *CPTED - Crime Prevention Through Environmental Design*.
<https://www.torontopolice.on.ca/crimeprevention/environmental.pdf>
- David, A. B. (20 mars 2016). *Six Months of Terrorist Attacks by Lone Individuals: To Be Continued, INSS Insight No. 806*. The Institute for National Security Studies - Tel Aviv University. <https://www.inss.org.il/publication/six-months-of-terrorist-attacks-by-lone-individuals-to-be-continued/>
- Dunn, T. (10 novembre 2020). *'I want him to see the pain!': Virtual trial for accused Toronto van attacker means no day in court for victims*. CBC News.
<https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/minassian-trial-day-one-1.5795998>
- Edwards, P., & Gillis, W. (19 mai 2019). Stabbing attack at North York massage parlour was 'incel' terrorism, police say. *Toronto Star*.
<https://www.thestar.com/news/gta/2020/05/19/stabbing-attack-at-north-york-massage-parlour-was-incel-terrorism-police-say.html>

- Fortin, J. (9 juillet 2020). Indiana woman Is accused of driving into demonstrators. *New York Times*. <https://www.nytimes.com/2020/07/09/us/bloomington-vauhxx-booker-car-protesters.html>
- Futrelle, D. (n.d.). Mammoth FAQ. We hunted the mammoth: Misogyny, tracked and mocked. <https://wehuntedthemammoth.com/faq/>
- Harre-Young, S., Boshier, L., Dainty, A., & Glass, J. (2009). *The implications of the UK's counter-terrorism strategy on the construction sector* [Conference Paper]. Association of Researchers in Construction Management, ARCOM 2009 - Proceedings of the 25th Annual Conference. Nottingham, U.K. https://www.researchgate.net/publication/242559453_The_implications_of_the_UK's_counter-terrorism_strategy_on_the_construction_sector
- Hayes, M. (18 novembre 2020). Toronto van attack defendant wished there were more female victims, court hears. *The Globe and Mail*. <https://www.theglobeandmail.com/canada/toronto/article-minassian-said-he-wished-there-were-more-female-victims-in-toronto-van/>
- Hesterman, J. (2015). *Soft Target Hardening: Protecting People from Attack*. CRC Press.
- Howard, R. C. (2017). Refining the construct of 'anger' in relation to personality disorders. *Journal of Behavior*, 2(3), 1013-1020.
- Humphreys, A. (27 septembre 2019). 'It was time that I stood up to the Chads and Stacys': What the van-attack accused told Toronto police. *National Post*. <https://nationalpost.com/news/canada/toronto-van-attack-police-interview://nationalpost.com/news/canada/>
- Jenkins, B. M., & Butterworth, B. R. (2017). *Terrorist vehicle attacks on public surface transportation targets. A Report of the Mineta Transportation Institute*. <https://transweb.sjsu.edu/research/Terrorist-Vehicle-Attacks-Public-Surface-Transportation-Targets>
- Keaton, J. (5 novembre 2014). *Why terrorists use vehicles as weapons*. Slate. <https://slate.com/news-and-politics/2014/11/car-attack-in-jerusalem-why-are-terrorists-ramming-vehicles-into-crowds-of-people.html>
- Lagoe, A. J., Eckert, S., & Stahl, B. (1er juin 2020). *KARE 11 investigates: Semi driver didn't target protesters*. KARE NBC-11 Television - Minneapolis. <https://www.kare11.com/article/news/local/george-floyd/kare-11-investigates-semi-driver-didnt-target-protesters/89-0cf459f3-af33-45a0-a8f3-76fb2754bc25>
- Lambert, Y. (2 décembre 2020). *Trier car attack suspect charged, formally arrested*. Luxembourg Times. <https://luxtimes.lu/european-union/42439-trier-car-attack-suspect-charged-formally-arrested>
- Littell, J., Corcoran, J., & Pillai, V. (2008). *Systematic Reviews and Meta-Analysis*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780195326543.001.0001>

- MacFarquhar, N. (7 juillet 2020). Drivers are hitting protesters as memes of car attacks spread. *New York Times*. <https://www.nytimes.com/2020/07/07/us/bloomington-car-attack-protesters.html>
- Mair, J. S., & Mair, M. (2003). Violence prevention and control through environmental modifications. *Annual Review of Public Health, 24*, 209-225. <https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.24.100901.140826>
- Matthews, R. C. (2017). Violent Attacks and Soft Targets. In M. J. Fagel & J. Hesterman (Eds.), *Soft Targets and Crisis Management* (pp. 457-464). CRC Press.
- McCarthy, R. (2 juillet 2008). *Three killed in Jerusalem bulldozer attack*. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2008/jul/02/israelandthepalestinians2>
- McKeen, A. (2 mars 2018). The GTA's population is booming — but not necessarily in the right places. *Toronto Star*. <https://www.thestar.com/news/gta/2018/03/02/the-gtas-population-is-booming-but-not-necessarily-in-the-right-places.html>
- McQuigge, M. (27 avril 2018). Police release identities of all 10 people killed in Toronto van attack. *The Globe and Mail*. <https://www.thestar.com/news/gta/2018/03/02/the-gtas-population-is-booming-but-not-necessarily-in-the-right-places.html>
- Merriam-Webster. (n.d.). *Intifada*. In *Merriam-Webster.com dictionary*. Retrieved December 14, 2020 from <https://www.merriam-webster.com/dictionary/intifada>
- Miller, V., & Hayward, K. J. (2019). 'I did my bit': Terrorism, tarde and the vehicle ramming attacks an an imitative event. *British Journal of Criminology, 59*, 1-23. <https://doi.org/10.1093/bjc/azy017>
- National Safety Council. (n.d.). *Injury Facts - Preventable Deaths*. <https://injuryfacts.nsc.org/all-injuries/preventable-death-overview/odds-of-dying/>
- Niewart, D. (9 juillet 2020). *As meme-fueled casualties of vehicle ramming attacks rise, police seem oddly nonchalant*. Daily KOS. <https://www.dailykos.com/stories/2020/7/8/1959309/-As-meme-fueled-casualties-of-vehicle-ramming-attacks-rise-police-seem-oddly-nonchalant>
- Nowrasteh, A. (8 mars 2018). More Americans die in animal attacks than in terrorist attacks. *CATO at Liberty Blog*. <https://www.cato.org/blog/more-americans-die-animal-attacks-terrorist-attacks>
- O'Toole, M. (16 juin 2012). What was behind Eaton Centre shooting that left two dead? *National Post*. <https://nationalpost.com/news/what-was-behind-eaton-centre-shooting-that-left-two-dead>
- Planning and Development Branch - City of Saskatoon. (2010). *Safe growth and CPTED in Saskatoon: Crime prevention through environmental design guidelines - An illustrated guide to safer development in our community*. <https://www.saskatoon.ca/sites/default/files/documents/community-services/planning->

- development/neighbourhood-planning/neighbourhood-safety/CPTED%20Guidelines_WEB.pdf
- Prevention Web. (n.d.). *Vulnerability*. United Nations Office for Disaster Risk Reduction. <https://www.preventionweb.net/disaster-risk/risk/vulnerability/>
- Reopening Ontario (A Flexible Response to COVID-19) Act, § Chapter 17 (2020). <https://www.ontario.ca/laws/statute/20r17>
- Rozdilsky, J. L. (2009). Emergency management in Israel: Context and Characteristics. In D. McEntire (Ed.), *Comparative International Emergency Management*. Federal Emergency Management Agency Higher Education Program. <https://training.fema.gov/hiedu/aemrc/booksdownload/compemgmtbookproject/>
- Rozdilsky, J. L. (21 août 2018). Toronto mass shooting: How the city is coping a month later. *The Conversation - Canada*. <https://theconversation.com/toronto-mass-shooting-how-the-city-is-coping-a-month-later-100813>
- Rueb, E. S. (12 février 2019). F.B.I. learned of gunman's hatred of women months before attack at yoga studio. *New York Times*. <https://www.nytimes.com/2019/02/12/us/tallahassee-yoga-studio-attack-fbi.html>
- Transportation Services - City of Toronto. (2020). *Report for Action: North York Centre: REimagining Yonge (Sheppard to Finch) Municipal Class Environmental Assessment Study* (IE 18.1). <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2020/ie/bgrd/backgroundfile-158594.pdf>
- U.S. House of Representatives Homeland Security Committee. (2018). *Terror Gone Viral: Overview of the 243 ISIS-Linked Incidents Targeting the West. A Majority Staff Report - Version 2.0, October 2018*. <https://www.hsdl.org/?view&did=817196>
- Weil, A. [@AriWeil]. (24 septembre 2020). *Vehicular Ramming Incidents, May 27 - September 5, 2020*. [Tweet]. Twitter Micro Blog. <https://twitter.com/AriWeil/status/1309203371862228992>
- Wilson, C. (23 novembre 2020). *Van attack trial adjourned until Thursday*. CP24 News Toronto. <https://www.cp24.com/news/van-attack-trial-adjourned-until-thursday-1.5200352>
- Yaksic, E. (2019). Moving past sporadic eruptions, discursive killing, and running amok: Recognizing the convergence of the serial and spree killer. *Journal of Criminal Psychology*, 9(3), 138-146. <https://doi.org/10.1108/JCP-03-2019-000>
- Yang, J., Dempsey, A., Casey, L., & Poisson, J. (21 juillet 2012). Scarborough shootings: What really happened on Danzig? *Toronto Star*. https://www.thestar.com/news/gta/2012/07/21/scarborough_shootings_what_really_happened_on_danzig.html