



HAL
open science

La politique de contrôle et de sanction et le rapport à la règle. In: Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (ed.), La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives

Jean Pascal Assailly, Laurent Carnis, Julien Cestac

► **To cite this version:**

Jean Pascal Assailly, Laurent Carnis, Julien Cestac. La politique de contrôle et de sanction et le rapport à la règle. In: Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (ed.), La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives. La politique de contrôle et de sanction et le rapport à la règle. In: Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (ed.), La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives, L'Harmattan, pp 117-135, 2019, 978-2343173931. hal-02536556

HAL Id: hal-02536556

<https://hal.science/hal-02536556>

Submitted on 14 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La politique de contrôle et de sanction et le rapport à la règle

Jean-Pascal Assailly¹
Laurent Carnis²
Julien Cestac¹

¹Ifsttar, AME-LPC, jean-pascal.assailly@ifsttar.fr, julien.cestac@ifsttar.fr

²Ifsttar, AME-DEST, laurent.carnis@ifsttar.fr

1. INTRODUCTION

Le partage du réseau routier oblige à définir des règles de comportement. Ces règles se trouvent pour partie inscrites dans le Code de la route qui prévoit à la fois des prescriptions et des interdictions. Une fois précisées, ces règles doivent être mises en œuvre et respectées par les usagers. On parle alors de rapport à la règle, c'est-à-dire un travail de mise en relation de l'utilisateur et son comportement avec un cadre d'obligations.

La notion de règles interroge nécessairement leurs fondements. Il existe bien évidemment un fondement relatif au droit, et plus précisément quant à la fonctionnalité du droit, ici comprise comme les mécanismes d'une coexistence pacifique et ordonnée des comportements. Quand bien même les normes juridiques importent, elles sont distinctes des fondements moraux. Sans doute, il existe des interactions entre elles. Le droit n'est pas la morale, mais il ne peut s'en écarter durablement. Comprendre le rapport à la règle exige aussi de prendre en considération à la fois les normes sociales et les mécanismes de perception des règles par les usagers.

Une fois définis les fondements et les processus de perception, il s'agit de comprendre les mécanismes qui président à leur acceptation. Les dimensions motivationnelles, les enjeux relatifs à l'acceptabilité et les perceptions concernant la politique préventive sont présentés. Le respect de la règle est conditionné par de nombreuses dimensions individuelles.

Par ailleurs, le respect de la règle doit parfois être obtenu par l'usage de méthodes coercitives, justifiant ainsi la mise en œuvre d'une politique de régulation sociale, qui peut s'appuyer sur des mécanismes sociaux relatifs aux groupes. De manière générale, l'intervention des forces de l'ordre est nécessaire, ce qui implique la mise en œuvre d'une politique publique de contrôle et de sanction adéquate. Ce faisant, des enjeux relatifs à la dimension opérationnelle peuvent constituer une réelle barrière à l'application effective des règles.

LES DIFFÉRENTES RÈGLES ET LEUR PERCEPTION PAR LES INDIVIDUS

Différents types de règles et leurs fonctions

Les normes juridiques

La loi est une « prescription établie par l'autorité souveraine de l'État, applicable à tous et définissant les droits et les devoirs de chacun » (Loi, n.d.). Le non-respect des lois peut entraîner des sanctions d'ordre judiciaire et administratif. La réglementation routière s'appuie non seulement sur des lois, mais aussi sur des règlements locaux, c'est pourquoi on parlera plus largement dans ce cas de « normes juridiques » et non uniquement de « lois » *stricto sensu*. Ces normes juridiques ont pour

fonction d'organiser la vie des citoyens afin de maintenir la cohésion sociale et la pérennité de la société. Pour Montesquieu (1748), les lois qui se développent sont celles qui sont les mieux adaptées à leur environnement politique, physique et social qui constituent « l'esprit » des lois. Hobbes (1651/2000) va plus loin en affirmant que « l'état de société », et donc l'existence de lois civiles, est nécessaire du fait de l'insécurité de « l'état de nature » qui correspondrait à une situation de guerre permanente entre les hommes. Locke (1690/1992, second traité, §57) considère que les lois ne sont pas des contraintes dans la mesure où elles ne font que valider une tendance naturelle à la paix et guident les hommes vers la préservation de leurs propres intérêts. Voltaire (1769) estime qu'une bonne loi devrait être simple et sans ambiguïté, tandis que Rousseau (huitième lettre, 1964/1764) considère que la loi est la condition de la liberté puisque « la liberté consiste moins à faire sa volonté qu'à ne pas être soumis à celle d'autrui ». Ces philosophes mettent en évidence chacun à leur manière que le fondement du droit, et en particulier ici, celui qui régit l'activité de conduite consiste à ordonner les comportements afin de réduire les désagréments associés à cette activité. Les règles de droit doivent permettre la coopération sociale. Il est aisé ici de comprendre que la coopération sociale vise l'activité de conduire de manière sécurisée et apaisée. Les règles du Code de la route servent ainsi de vecteur de coopération sociale (Carnis, 2015).

La morale

La morale correspond à une règle qu'on se fixe par sa propre « bonne » volonté et que l'on suit par devoir (Kant, 1921/1788), c'est-à-dire sans tenir compte des conséquences personnelles de l'action, mais uniquement de l'intérêt général. La norme morale est une règle qui a été intériorisée et qui est suivie même s'il n'y a aucun risque de sanction par une source externe (Durkheim, 2003/1912). La norme morale peut être reliée aux émotions. En effet, un comportement contraire à la morale devrait engendrer un sentiment de honte et de culpabilité chez la personne qui l'a réalisé, même en l'absence de témoin. À l'inverse, un comportement moral devrait produire un sentiment de fierté et du devoir accompli. Dans cette perspective, les valeurs morales sont donc individuelles et non pas universelles. C'est-à-dire que, même s'il existe des valeurs morales dans chaque société, ce qui va être considéré comme moral par une personne ne sera pas nécessairement considéré de même par une autre personne. Sripada et Stich (2005) identifient toutefois des grandes catégories de normes morales qui sont quasi-universelles telles que l'interdit de l'inceste, la prohibition du meurtre, de la violence, le respect des aînés, etc. Néanmoins, il existe des variantes selon les cultures considérées. La dimension morale est cruciale dans l'activité de conduite et le rapport à la règle, dans la mesure où le ressort individuel peut conforter ou infléchir la norme juridique de conduite. Ainsi, s'arrêter pour porter secours à un usager en détresse ou lorsqu'il y a eu une collision apparaît comme une pratique « normale », bien qu'elle ne soit pas partagée par tous. Le délit de fuite montre ainsi que la règle de droit peut venir suppléer les insuffisances de la morale.

Les normes sociales injonctives et descriptives

On peut considérer les lois et la morale comme des cas particuliers de normes sociales. Les normes sociales sont des « règles de comportement social négociées conjointement, des coutumes, des traditions, des valeurs, des modes et tout autre critère de conduite qui ont été standardisés par les interactions entre individus » (Sherif, 1936). Il s'agit de prescriptions ou d'interdictions portant sur les comportements individuels à l'intérieur d'un groupe. En ce qui concerne le processus de formation des normes sociales au sein d'un groupe, différentes perspectives peuvent être distinguées (Opp, 1982).

Ainsi, les normes peuvent être considérées comme des règles arbitraires qui perdurent, car elles sont valorisées et renforcées¹ par les cultures à l'intérieur d'un groupe (Sherif, 1936). Dans cette perspective, elles n'ont qu'une valeur de cohésion sociale et non pas une valeur intrinsèque (Sumner, 1906). Ces normes sont donc la conséquence de comportements répétés qui ont été récompensés par

¹ En psychologie, le « renforcement » désigne le processus de rétribution sociale associé à un comportement. Le renforcement positif est une récompense et le renforcement négatif une sanction.

les autres dans une société et ont fait l'objet d'un renforcement positif. Ces comportements deviennent la réponse privilégiée dans certaines situations, car ce sont ceux qui sont les mieux récompensés socialement. Ainsi, tout comportement valorisé et récompensé peut devenir une norme de manière arbitraire, c'est-à-dire sans qu'il y ait eu une réflexion préalable sur l'utilité intrinsèque du comportement pour le groupe. Ces éléments sont liés à des contextes locaux, mais aussi au développement arbitraire de certaines préférences qui sont renforcées par la suite.

Une autre perspective consiste à considérer le développement des normes par leur valeur fonctionnelle. Par exemple, une règle de priorité peut s'imposer afin d'éviter la collision, ou l'appel de phare peut servir d'avertissement d'un danger ou d'un risque. Ainsi, les normes qui perdurent sont celles qui facilitent la réalisation des objectifs du groupe et notamment sa survie. En revanche, les normes inefficaces disparaissent suivant un processus de sélection.

Les normes sociales peuvent être implicites, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas nécessairement d'existence officielle et ne sont pas forcément énoncées ou écrites comme telles. Par exemple, pour de nombreux groupes il est admis d'éviter certains sujets de conversation en présence d'enfants, mais cette règle n'est pas écrite ni même transmise de manière explicite. Dans ce cas, la norme sera liée à la perception subjective de chaque individu qui s'appuiera sur les réactions des autres membres du groupe et l'observation de leurs comportements. C'est pourquoi on distingue généralement les normes injonctives (ce que je crois que les autres attendent de moi) et les normes descriptives (ce que je crois que les autres font). Ainsi, le comportement de conduite d'un individu concernant le respect de la règle peut s'expliquer par des anticipations sur les attentes de l'entourage (« mes parents attendent de moi que je ne boive pas avant de prendre le volant ») ou une interprétation sur le comportement des autres (« j'ai déjà vu certains de mes amis conduire après avoir bu, j'ai l'impression que ça leur arrive régulièrement »).

Nous nous appuyons sur la norme descriptive pour identifier les comportements les plus courants, en particulier dans des situations nouvelles, c'est-à-dire d'incertitude normative. La norme descriptive est aussi un indicateur du degré de consensus en fonction du nombre d'individus réalisant le comportement. Elle est souvent une stratégie efficace pour gagner du temps et réduire les efforts cognitifs tout en ayant une forte probabilité d'opter pour la meilleure solution. Cialdini, Reno et Kallgren (1990) ont étudié l'influence de la norme descriptive sur le comportement de « jeter par terre les déchets ». Ils ont distribué des prospectus (« soyez prudent sur la route ») à l'entrée d'un parking dépourvu de poubelles et qui était soit très propre (aucun prospectus par terre), soit très sale (des prospectus par terre). Les individus avaient davantage tendance à jeter leur papier par terre dans un environnement déjà dégradé (norme descriptive). Dans le domaine de la sécurité routière par exemple, les phénomènes d'imitation sont nombreux (Connolly & Åberg, 1993), au point que des conducteurs suédois ont déclaré qu'il était plus important et plus sûr de conduire à la même vitesse que les autres conducteurs plutôt que de respecter systématiquement la limitation de vitesse (Åberg et al., 1997).

La norme injonctive est la perception de ce qui est attendu par les autres, ce qui doit être fait. Par exemple, la norme de réciprocité (quand on rend service à quelqu'un, on s'attend ce qu'il nous rende service en retour si besoin). En sécurité routière, il a été montré que les conducteurs se comportaient différemment en présence de passagers ou lorsqu'ils sont seuls, leurs comportements dépendaient aussi de l'âge et du sexe des passagers. Par exemple, les jeunes conducteurs ont tendance à conduire plus vite lorsque les passagers sont des pairs (Conner et al., 2003 ; Lin & Fearn, 2003 ; Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005) et moins vite lorsqu'ils sont avec leurs parents (Delhomme & Delgery, 2006). Les jeunes conducteurs ont une plus grande intention de commettre des excès de vitesse quand le passager est un garçon de leur âge plutôt qu'une fille de leur âge (Conner et al., 2003). De même, les conducteurs de sexe masculin portent davantage leur ceinture de sécurité en présence d'une passagère que d'un passager (Delhomme, 1994). Il a été montré que les deux types de normes, injonctive et descriptive, ont un effet additif sur l'intention de commettre des excès de vitesse chez les jeunes conducteurs (Cestac et al., 2014).

Il existe des situations d'incertitude normative quand plusieurs normes sociales sont contradictoires. Par exemple, un conducteur peut être soumis simultanément à une pression venant

d'un passager qui lui demande de rouler moins vite et à une pression des autres conducteurs alentour le poussant à accélérer. Pour résoudre ce conflit, les individus peuvent choisir de s'appuyer sur la norme la plus saillante dans l'environnement (Cialdini et al., 1990), mais ils peuvent également rechercher un équilibre entre ces deux influences normatives non congruentes (Cestac et al., 2014).

Perception des règles par les individus

La perception des règles se construit progressivement au cours du développement de l'enfant à travers l'éducation parentale en particulier. Au sein de la psychologie du développement, la construction par l'enfant du rapport à la règle a été étudiée initialement autour des travaux et du modèle théorique de Kohlberg (1984) sur le développement moral. Ce développement est une trajectoire de l'hétéronomie vers l'autonomie : aux débuts de l'enfance, le sujet ne tient pas compte de l'intentionnalité d'un acte, il juge en fonction du résultat, puis progressivement, il tiendra compte des motivations dans son jugement moral. Kohlberg décrit le domaine moral comme des situations caractérisées par des conflits d'intérêt qui exigent une solution impartiale : le sujet capable de peser tous les intérêts de manière impartiale est un sujet qui est juste envers les autres, et cette capacité n'est pas innée, mais doit être construite.

Une fois adultes, des biais peuvent parasiter la perception des normes par les individus. En effet, les normes sociales n'étant pas toujours explicites, il peut y avoir des erreurs de perception par les membres d'un groupe. Une erreur courante est le faux consensus. Cette situation désigne la perception erronée d'une norme descriptive à l'intérieur d'un groupe. Les individus ont tendance à surévaluer la proportion de personnes qui se comportent comme eux-mêmes et à leur attribuer des opinions proches de leurs propres opinions. Par exemple, ceux qui commettent des excès de vitesse ont tendance à surestimer la proportion de conducteurs en infraction comparée à des conducteurs plus prudents. Chacun estime que le consensus au sein du groupe correspond à son propre comportement. Dans le domaine de la sécurité routière, le phénomène de faux consensus a été largement démontré (Manstead et al., 1992) pour de nombreuses infractions telles que le dépassement par la droite, les excès de vitesse, le franchissement de feux rouges, la conduite sous l'influence de l'alcool, etc. Les conducteurs qui commettent régulièrement ces infractions surestiment largement la proportion d'usagers qui les commettent également, comparés à ceux qui ne commettent jamais ou rarement. Ce phénomène de faux consensus conforte les infractionnistes dans leur idée que leur comportement est approuvé par les autres usagers.

À l'inverse du faux consensus, il existe des situations dites « d'ignorance pluraliste » dans lesquelles les personnes ayant une opinion contraire à la norme en vigueur n'osent pas l'exprimer alors qu'en réalité de nombreuses autres personnes partageant leur point de vue n'osent pas l'exprimer non plus. Il est donc possible que l'opinion la plus répandue soit contraire à celle qui est perçue comme la norme. Par exemple, plusieurs études ont démontré l'existence de ce phénomène et son influence sur la consommation d'alcool chez les étudiants (Schroeder & Prentice, 1998 ; Suls & Green, 2003). En effet, la plupart d'entre eux étaient plutôt défavorables aux soirées fortement alcoolisées pratiquées lors des fêtes étudiantes, mais personne n'osait le dire, pensant être le seul à avoir ce point de vue, et participant donc comme les autres à celles-ci. Quand la norme véritable est révélée aux étudiants, ils réduisent alors leur consommation d'alcool.

La perception des règles est souvent différente selon que l'on adopte un point de vue égocentré ou allocentré. En effet, les individus ne considèrent pas la règle de la même manière pour eux-mêmes que pour les autres. Dans le domaine de la circulation routière, il est fréquent d'observer un biais d'autocomplaisance, c'est-à-dire une certaine indulgence des individus envers leurs propres infractions. Ce biais est lié à la question de l'attribution causale. Les individus ont tendance à attribuer leurs erreurs à des causes externes (exemple : j'ai grillé une priorité, mais c'était mal indiqué, j'ai été distrait par un passager, l'autre véhicule roulait trop vite, etc.) et les erreurs des autres à des causes internes (exemple : il a grillé une priorité parce que c'est un chauffard, un mauvais conducteur, il est agressif, etc.). De même, le biais de conformité supérieure de soi (Codol, 1975), consistant pour les individus à se croire plus respectueux des règles que les autres a été observé chez les conducteurs

(Delhomme, 1991) et peut avoir pour conséquence un sentiment de sur-confiance préjudiciable à la sécurité de la conduite.

ACCEPTATION DES RÈGLES PAR LES INDIVIDUS

L'acceptation des règles par les usagers dépend de nombreuses dimensions en relation avec les notions de justice qu'elles peuvent porter. Des dimensions plus psychologiques sont également en jeu comme leur légitimité ou leur acceptabilité qui peuvent conduire à des respects conditionnels, voire des déviations de comportement de base. Une approche plus sociologique souligne le caractère autonome de certaines normes, tandis que l'approche en termes de dissuasion met en évidence l'importance de bien structurer les politiques de contrôle et de sanction, et ainsi de les rendre plus acceptables afin de renforcer leur effet dissuasif.

Acceptabilité des règles

Les règles peuvent être plus ou moins bien acceptées par les membres du groupe. C'est notamment le cas lors d'un changement ou lors de l'apparition d'une nouvelle règle. Outre les phénomènes de résistance au changement, plusieurs facteurs influencent l'acceptation des règles par les individus. Ainsi, Alexander et Ruderman (1987) distinguent la justice distributive et la justice procédurale. Appliquée à la sécurité routière, une règle sera perçue comme juste du point de vue de la justice distributive si elle s'applique de la même manière à tous et prévoit une sanction identique pour tout contrevenant, quel que soit son statut social. Elle sera considérée comme juste du point de vue de la justice procédurale si elle a été établie en tenant compte de chacun des points de vue de manière équitable. Ainsi, un conducteur qui en voit un autre commettre une infraction et ne pas être sanctionné aura un sentiment d'injustice si lui-même fait l'effort de respecter la règle (ou bien s'il ne la respecte pas, mais est sanctionné) : la distribution des sanctions est perçue comme inéquitable. Par ailleurs, si un conducteur pense, par exemple, qu'un radar est placé à un endroit non dangereux, il va en déduire une intention mercantile des autorités (« radars, pompes à fric ») et va considérer la mesure comme injuste : il s'agit d'un problème de procédure dans la mise en place du dispositif. C'est tout le débat entre légalité et légitimité d'une règle : si une règle apparaît comme illégitime, elle sera moins respectée, même si elle possède un caractère légal.

Pour mieux comprendre la notion d'acceptabilité d'une loi, le modèle de Nielsen (1994), développé initialement pour expliquer l'acceptabilité des technologies, introduit deux concepts clés pour déterminer l'acceptabilité d'un système : l'utilité et l'utilisabilité. Plus un dispositif est perçu comme utile, c'est-à-dire répondant à un besoin, plus il sera accepté. Le concept d'utilisabilité correspond à la facilité d'utilisation d'un système, qui va également déterminer l'acceptation du système par les utilisateurs. En matière de règles de circulation routière, l'utilité perçue est un déterminant important de leur acceptabilité. Par exemple, un conducteur qui se retrouve arrêté à un feu rouge en l'absence totale de circulation sur la voie qui a le feu vert risque d'avoir un sentiment d'inutilité du dispositif qui pourrait l'inciter à ne pas accepter la règle. L'utilisabilité se décline en plusieurs sous-dimensions : l'efficacité, l'efficience, la satisfaction, la facilité d'apprentissage et d'appropriation et la fiabilité. Ainsi une règle de sécurité routière sera d'autant plus acceptable qu'elle est perçue par les usagers comme efficace (elle va vraiment améliorer la sécurité), efficiente (il n'existe pas de solution moins contraignante permettant d'atteindre le même résultat), satisfaisante (elle ne crée pas d'inconfort trop important), facile à apprendre et à retenir (« 2 verres d'alcool maximum avant de conduire » est plus simple que « 0,5 g d'alcool maximum par litre de sang pour être autorisé à conduire ») et fiable (le respect de la nouvelle règle est toujours plus sécuritaire que le non-respect). Enfin, la notion d'acceptabilité sociale recouvre les bénéfices perçus pour la société. Il reste que même une règle bien acceptée par les usagers peut être ponctuellement remise en question en fonction des circonstances. On parle alors de conditionnalité des règles (Gaymard, 2007).

Motivations associées au respect des règles

Le rapport de l'usager de la route à la règle a été étudié très tôt en France par Monseur (1969). Il remarquait qu'en ligne droite, les conducteurs roulaient à des vitesses ne permettant pas l'arrêt au prochain feu. Puis, Moget-Monseur et Bicheler-Fretel (1985) ont introduit le concept de « comportement de base » du conducteur qui désigne le fait que ce dernier adopte préférentiellement un système de règles légales et informelles ou sociales. Ce système est stable et conduit à l'identification d'un profil ou d'un « comportement de base » (les légalistes, les déviants, etc.), qui est un critère de prédiction de l'accident ou de l'infraction, un critère intermédiaire entre la personnalité et l'infraction. Un débat porte depuis sur la stabilité ou non du comportement de base, une variabilité pouvant être produite par divers facteurs (fatigue, stress, produits psycho-actifs, etc.). Dans le même ordre d'idée, les sociologues soutiennent que les automobilistes adaptent leurs comportements selon des normes autonomes, établies collectivement en fonction de la situation, qui se superposent aux normes légales (Renouard, 2000). Lorsque le conducteur est seul, il s'affranchit de ces règles.

Dans le champ de l'étude des représentations sociales des règles, la modélisation en un noyau central – constitué d'éléments « non-négociables » c'est-à-dire sans lesquels la représentation elle-même serait différente – et une périphérie – constituée d'éléments secondaires, négociables, servant de tampon avec la réalité sociale – (Abric, 1994) a conduit au concept de conditionnalité (Flament, 1994 ; Gaymard, 2007). La règle est généralement respectée par un conducteur, mais il se « permet » parfois certaines prises de risque et transgressions lorsqu'il pense que la situation « l'exige » ou le « permet » (« je m'arrête toujours au feu rouge ou au stop » sauf quand : « j'ai un rendez-vous professionnel très important », « ma femme va accoucher », etc.). La condition vient donc se substituer à la prescription sur ce qu'il est normal de faire, dans une zone cognitive floue de notre conscience. Cette conditionnalité va donc influencer fortement l'acceptabilité sociale de la transgression des règles.

Les différents types d'infractions n'ont pas les mêmes niveaux de conditionnalité (Gaymard, *op. cit.*) : le port de la ceinture de sécurité est très peu conditionnel, pour ne pas dire pas du tout (ce comportement est devenu une habitude, un réflexe et le non-port ne semble pas présenter d'avantages adaptatifs), la conduite sous l'influence de l'alcool est bien moins conditionnelle que l'excès de vitesse, qui est le comportement le plus conditionnel ; ceci rejoint les travaux sur la perception du risque qui expliquent pourquoi le risque-alcool est plus facilement perçu et plus stigmatisé que le risque-vitesse (Assailly, 2018). L'usage du téléphone au volant, qui est une pratique risquée en augmentation actuellement, est probablement très conditionnel, car le risque est très faiblement perçu. Divers autres facteurs jouent sur la conditionnalité : les types de trajet, la présence de passagers, le type de véhicule, les facteurs culturels, l'intensité du contrôle-sanction (point abordé dans la partie suivante). Enfin, ces stratégies de légitimation de la transgression des règles pourraient également être analysées par les concepts de la psychologie clinique : les *mécanismes de défense* contre la *dissonance cognitive* (le déni, la relativisation des risques).

Politique préventive et respect des règles

L'obéissance aux prescriptions du Code de la route peut également résulter de la mise en œuvre d'une politique publique et de mesures de régulation sociale (voir section 4). Ainsi, l'application de mécanismes de contrôle-sanction crée d'abord un risque objectif de détection de l'acte illégal. Le risque objectif est le risque réel de détection, c'est-à-dire qu'il reflète la probabilité réelle de détection des contrevenants associée au niveau réel des activités de surveillance du trafic (Carnis, 2013). Il a un impact sur la perception par les conducteurs de la possibilité de se faire arrêter pour des infractions (c'est-à-dire le risque subjectif). Ce risque subjectif de détection est le jugement plus ou moins conscient et explicite des conducteurs quant à la possibilité de se faire arrêter pour des infractions (Piquero & Paternoster, 1998). Il résulte de la perception par l'usager de l'intensité des activités de contrôle-sanction, mais également de la confrontation avec les contrôles eux-mêmes (contrôles des pièces d'identité, contrôle d'alcoolémie, passage devant un radar ; etc.). En somme, le risque subjectif ne résulte pas que d'un seul phénomène interprétatif, il résulte aussi d'expériences qui alimentent les

interprétations. Par ailleurs, ce risque subjectif peut être influencé par des mesures de soutien telles que des campagnes de communication. L'effet dissuasif associé au risque subjectif de détection est plus important que celui de la gravité de la sanction subjective.

En ce qui concerne la menace de la sanction, trois dimensions jouent un rôle : la certitude perçue de la punition (est-ce que je recevrai l'amende ?), la sévérité perçue de la punition (vais-je perdre mon permis ?) et la rapidité perçue de la punition (serai-je puni bientôt ?). De ces trois dimensions, c'est la certitude de la détection et de la sanction qui produit l'effet le plus dissuasif (Becker, 1968).

Le principe clé qui sous-tend l'application efficace du contrôle-sanction est donc d'accroître le risque perçu de détection, peu importe le type de comportement routier visé (Blais & Carnis, 2015). Cela peut être réalisé de plusieurs façons : veiller à ce que les activités des forces de l'ordre reçoivent une publicité adéquate ; rendre la surveillance policière très visible ; mettre en œuvre un système de contrôles aléatoires ; réaliser des contrôles sélectifs aux moments et lieux où il y a de bonnes chances de détecter les infractionnistes et où les infractions sont connues comme étant un facteur causal des accidents ; rendre les contrôles routiers difficiles à éviter (lutter contre les stratégies de contournement telles que l'utilisation d'avertisseurs de radars par exemple).

LES MODALITÉS DE LA RÉGULATION SOCIALE

Concevoir un système réglementaire acceptable permet d'augmenter le respect des règles, néanmoins ce n'est pas toujours suffisant et il est nécessaire de contrôler la conformité des comportements tant au niveau social que légal.

Le contrôle par le groupe

L'activité de conduite se traduit par des choix individuels, qui s'inscrivent dans un cadre d'interactions sociales (Schlembach et al., 2016). Le respect des règles du Code de la route reflète aussi la reconnaissance de la légitimité de la loi, mais également celle de l'organisation chargée de l'application de cette même loi. Lorsque la légitimité est reconnue, l'adhésion aux règles et leur respect par les individus s'avèrent plus importants. À l'opposé si la légitimité n'est pas reconnue, des normes sociales peuvent se développer en opposition avec les normes légales, rendant l'application de ces dernières et leur internalisation encore plus difficiles. Tout un courant de la littérature s'est intéressé à la dimension procédurale du processus judiciaire (Jackson et al., 2012). Ce mécanisme d'internalisation se trouve d'ailleurs renforcé, lorsque l'identité sociale de l'individu et ses valeurs personnelles sont bien compatibles avec les lois et les procédures. En somme, si la réglementation routière est perçue comme un moyen pour protéger le groupe social auquel l'individu appartient, elle suscitera l'adhésion, tandis que si elle est perçue comme néfaste ou injustifiée, elle sera moins respectée (Bradford et al., 2015).

De manière pratique, le modèle normatif se combine au modèle de la dissuasion pour expliquer la violation d'une règle (Posner, 2002, p. 111). La norme sociale peut donc réduire l'efficacité des mécanismes de dissuasion de l'appareil de contrôle étatique, mais également la renforcer. L'opprobre social (stigmatisation) issu du groupe et l'influence des pairs et de la famille constituent des moyens efficaces pour contraindre les actions jugées non coopératives et néfastes du point de vue social. Ainsi, la violation d'une norme (déviance) entraîne des sanctions à l'encontre du membre n'ayant pas respecté la règle (désapprobation, critique, réputation, discrimination, violence, exclusion), associées à des émotions négatives (méfiance, colère, dégoût, voire peur). À l'inverse, le respect des normes entraîne une récompense (meilleur statut social, accès privilégié aux ressources du groupe) et donc un renforcement positif.

Enfin, l'influence du groupe sur le comportement individuel peut se transmettre par l'intermédiaire des croyances, lesquelles vont alors influencer en partie l'attitude, les normes subjectives et le contrôle comportemental perçu par l'acteur. Bien que la théorie du comportement planifié relève d'une approche individuelle et motivationnelle (Ajzen, 1991), des mécanismes d'influence par le groupe

social sont également à l'œuvre (Paris & Van den Broucke, 2008). Ils peuvent servir de levier ou de frein à l'obéissance à la règle juridique, qui vise à réguler les comportements.

Le contrôle par les forces de l'ordre

Le contrôle des comportements routiers s'inscrit de fait dans une politique plus large de régulation des comportements considérés comme déviants et relève ainsi d'une stratégie de contrôle social (Garland, 2003). Au cœur de cette stratégie de régulation comportementale intervient un acteur de poids : l'État. En effet, l'État peut mobiliser à la fois des stratégies de dissuasion et de répression (SDR) diverses mobilisant différentes organisations et structures dissuasives (Carnis, 2010). Les SDR peuvent conduire à une dissuasion générale ou spécifique (Zaal, 1994 ; Mäkinen et al., 2003). La première incite l'ensemble de la population à respecter les règles de circulation (rôle de la surveillance), tandis que la seconde cherche à éviter la récurrence du contrevenant (rôle de la sanction) (Tay, 2005). La politique menée peut être calibrée à la fois par son périmètre géographique et son intensité. Ainsi, l'intervention peut relever d'activités de patrouille en mouvement ou stationnaires (policier en faction par exemple sur des points du réseau routier) sur le territoire. Enfin, les SDR peuvent relever d'un effort général et peu soutenu, mais aussi d'actions « coup de poing » avec une mobilisation importante des forces de l'ordre (Epperlein, 1987).

Pour mener à bien ces SDR, les autorités disposent d'outils d'intervention différents. Ainsi, l'État peut mobiliser des moyens de contrôle plus ou moins conséquents (fréquence des contrôles), une sanction plus ou moins sévère (et sous différentes formes), la rapidité de la décision judiciaire (enlever sur le champ le permis de conduire, ou exiger le paiement immédiat de l'amende) et l'effectivité de la peine (exécution réelle de la sanction). En cela, ces cinq dimensions soulignent les grandes caractéristiques vertueuses des SDR en vue de l'obtention d'un niveau de respect important de la règle.

La SDR requiert la mobilisation de moyens humains et technologiques. Ainsi, le contrôle de la vitesse peut être effectué par des officiers de police équipés de jumelles ou pistolets laser effectuant les mesures de vitesse, tandis que d'autres effectueront l'interception et la rédaction du procès-verbal. Le contrôle peut reposer sur des technologies plus avancées avec des degrés d'automatisation divers (Carnis, 2017). Le contrôle automatisé de la vitesse est emblématique à cet égard des nouvelles possibilités de contrôle et de sanction rendues faisables par les évolutions technologiques.

Enfin, les autorités disposent de différentes modalités de sanction pour inciter les usagers de la route à se conformer aux règles. Les sanctions peuvent prendre une nature pécuniaire, comme le paiement d'une amende, dont le montant varie selon la gravité de l'infraction. Dans certains pays, ce montant varie s'il s'agit d'une récurrence, selon la nature de la personne (morale ou physique) et selon le niveau de revenu. En France, le système de l'amende forfaitaire minorée et majorée introduit également de la variabilité dans le montant payé, en incitant le contrevenant à payer rapidement et en sanctionnant le retardataire. La sanction peut également prendre la forme d'une sanction non pécuniaire, telle que le retrait de points, le retrait ou la suspension du permis de conduire, voire une peine de prison. L'immobilisation ou le retrait du véhicule peut être possible dans certains cas. Enfin des sanctions alternatives comme des peines d'intérêt général peuvent être requises. En cela, il existe une palette de sanctions possibles, qui peuvent se cumuler les unes aux autres, mais dont l'objectif est de réduire la survenance de l'acte illégal.

Les limites de la politique de contrôle

La première limite à laquelle doivent faire face les autorités est celle des moyens. Mener une politique de contrôle récurrent, général et d'intensité suffisamment importante pour générer des comportements respectueux de la règle s'avère onéreux. Becker (1968) n'affirmait pas autre chose lorsqu'il écrivait que la tolérance des autorités à l'égard d'un acte illégal se mesurait par la limite des moyens mobilisés pour l'en empêcher. Les autorités doivent être ainsi capables de mobiliser les ressources idoines et de manière récurrente (Sherman, 1990). L'inapplication de la limite de vitesse du 55 mph dans les États de l'Ouest américain s'explique pour l'essentiel par l'absence de moyens consacrés à l'application de la loi (Carnis, 2006).

Une deuxième limite provient de la capacité d'apprentissage et d'anticipation des individus concernant à la fois les lieux de contrôles, leur efficacité et le fonctionnement de l'appareil judiciaire. Ainsi Oei (1998) démontre la capacité d'ajustement des usagers de la route aux lieux de contrôle : ils ralentissent à son approche pour ensuite accélérer. Cet effet de halo, comme il est appelé dans la littérature, signifie que l'efficacité des SDR s'atténue à la fois dans le temps, mais aussi dans l'espace. Il existe donc une réelle capacité des usagers de la route à éviter les contrôles alors que cela constitue un enjeu pour les autorités dans le but de maintenir leurs capacités dissuasives.

Bjørnskau & Elvik (1992) ont modélisé les effets dynamiques des politiques de contrôle et de sanction, qui se trouvent être en interaction avec les comportements des usagers. En somme, lorsque les SDR conduisent à des niveaux de surveillance élevés, les usagers adoptent un comportement légaliste. Celui-ci conduit alors les autorités à relâcher à terme leurs efforts, ce qui de fait entraînera alors une moindre obéissance aux règles de conduite, etc.

Ce processus d'apprentissage conduit à penser la SDR comme un processus informationnel. La SDR par sa mise en œuvre se confronte aux comportements des usagers de la route. Il en résulte à la fois une dimension expérientielle et cognitive (Stafford & Warr, 1993) : l'utilisateur et le contrevenant apprennent à partir de leurs expériences de conduite et de leurs interactions avec l'appareil judiciaire. Qu'ils soient sanctionnés ou non, les usagers disposent d'une meilleure information sur l'efficacité du dispositif de contrôle et de sanction, mais aussi à l'égard de ses défaillances. Cela conduit à concevoir alors la dissuasion générale comme un effet produit par la SDR issu de l'ensemble des expériences indirectes de l'utilisateur (informations issues des tiers par exemple, par la presse), tandis que la dissuasion spécifique résulterait de l'expérience de l'individu avec l'appareil de contrôle et de sanction (qu'il y ait ou non sanction) (Piquero et Paternoster, 1998). Il s'agit ainsi d'une reformulation des mécanismes de dissuasion, qui consistait à limiter la dissuasion spécifique à la sanction, mais également en posant des mécanismes d'influence sociale au centre de l'effet de dissuasion. Cette meilleure information des usagers à l'égard de la SDR peut en limiter son efficacité, notamment lorsqu'ils en apprennent les limites, les failles et les modalités de fonctionnement.

Une autre limite est issue des problèmes organisationnels de la chaîne de contrôle – sanction (Ternier, 2003). Ces limites résultent à la fois de défaillances de coopération entre les différents acteurs qui interviennent dans la SDR. Des goulets d'étranglement dans le traitement judiciaire peuvent conduire à l'abandon des poursuites des contrevenants, voire des pratiques organisationnelles de régulation des contrôles (Carnis, 2017). Les comportements des agents des organisations mobilisées pour mettre en œuvre la SDR peuvent être également à l'origine de pertes d'efficacité. Les comportements de tolérance (non poursuite du contrevenant, condamnation prononcée légère), d'indulgence (abandon des poursuites), mais également le non-recouvrement des amendes, voire l'exécution partielle des sanctions représentent une réduction à la fois des sanctions encourues et de l'effectivité de la portée dissuasive du SDR. Ces effets soulignent l'attention nécessaire qui doit être portée à la bonne exécution de la politique publique.

CONCLUSION

L'amélioration de la sécurité routière passe, entre autres, par le respect généralisé des règles de bonne conduite par les usagers. Quels que soient les fondements de ces règles (fondements juridiques, moraux et sociaux), elles incitent à un usage pacifié et coordonné de l'espace commun que constitue le réseau routier et autoroutier.

Cependant, la perception de ces règles, leur compréhension et leur acceptation conduisent parfois les usagers à violer ces règles de conduite. Cette violation peut même être systématique dans certaines situations. Le décideur doit donc concevoir une réglementation routière qui prend en considération les questions de justice, de légitimité et d'acceptabilité. Sa stratégie de régulation doit également intégrer l'autonomie de certaines normes sociales, qui se développent en marge du système légal. Ainsi, la mise en place de zones limitées à 30 km/h peut être d'autant plus respectée qu'elle est appliquée à une zone scolaire, que les aménagements sont conçus en conséquence, etc.

La recherche d'un meilleur respect des réglementations routières doit s'appuyer notamment sur un effort de documentation des pratiques illégales, l'élaboration de statistiques sur les comportements illégaux, les ressources et des indicateurs d'activité concernant les contrôles et les sanctions, mais également en développant les travaux de recherche relatifs à la compréhension de l'illégalisme.

L'application de la règle requiert aussi la mise en œuvre d'un système de régulation calibré, fait de contrôles et de sanctions. Des travaux doivent être menés concernant l'élaboration des stratégies de contrôle, les logiques organisationnelles de l'appareil de contrôle et de sanctions (la police de la route, la coordination interinstitutionnelle, etc.). Son bon fonctionnement requiert la mobilisation de ressources, le calibrage idoine de stratégies, et leur effectivité. Une telle politique initierait alors de nouvelles interactions entre usagers et pourrait ainsi s'appuyer sur des processus de contrôle social pour renforcer le respect de la législation. En cela, l'étude et la compréhension du rapport à la règle s'avèrent primordiales pour contribuer à l'amélioration de la sécurité routière, comme en attestent de nouvelles orientations de recherche sur la justice procédurale, le pouvoir discrétionnaire du policier, ou les pratiques discriminatoires concernant les patrouilles routières.

BIBLIOGRAPHIE

1. Åberg, L., Larsen, L., Glad, A., & Beilinson, L. (1997). Observed vehicle speed and drivers' perceived speed of others. *Applied Psychology: An International Review*, 46(3), 287-302.
2. Abric, J.-C. (1994). L'organisation interne des représentations sociales : système central et système périphérique, in Guimelli, C. (ed.), *Structures et transformations des représentations sociales*, Delachaut & Niestlé, Lausanne, 73-84.
3. Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. (50): 179-211.
4. Alexander, S., Ruderman, M. (1987). The role of procedural and distributive justice in organization behavior. *Social Justice Research*. (1)2: 177-198.
5. Assailly, J.-P. (2018). *Humanité routière*, Imago, Paris.
6. Becker, G.S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*. 76(2): 169-217.
7. Blais, E., Carnis, L. (2015). Improving the Safety Effect of Speed Camera Programs through Innovations: Evidence from the French Experience. *Journal of Safety Research*. (55): 135-145.
8. Bjørnskau, T., Elvik, R. (1992). Can Road Traffic Law Enforcement Permanently Reduce the Number of Accidents? *Accident Analysis and Prevention*. 24(5): 507-520.
9. Bradford, B., Hohl, K., Jackson, J., MacQueen, S. (2015). Obeying the Rules of the Road: Procedural Justice, Social Identity, and Normative Compliance. *Journal of Contemporary Justice*. 31(2): 171-191.
10. Carnis, L. (2006). Approche économique et institutionnelle des limitations de vitesse : les enseignements du Montana. In M.-A. Dekkers, *Séminaire vitesse, Apports récents de la recherche en matière de vitesse*. Actes INRETS N° 105. Arcueil, France : INRETS : 141-157.
11. Carnis, L. (2010). L'automatisation des contrôles de vitesse en France : apports et débats autour de la théorie de la dissuasion. *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique et Scientifique*, (LXIII) 40: 406-418.
12. Carnis, L. (2013). Quels enseignements peut-on tirer des statistiques des infractions au Code de la route sur la politique publique de sécurité routière ? *Recherche Transports Sécurité*. (29) : 87-104.
13. Carnis, L. (2015). Traffic Lights Violations in J. Backhaus (ed.), *Encyclopedia of Law and Economics*. Springer, 10 pages.
14. Carnis, L. (2017). *Les politiques d'automatisation des contrôles de vitesse : Entre logiques institutionnelles, formes organisationnelles et contraintes opérationnelles*. Paris, France : Les collections de l'Ifsttar.

15. Cestac, J., Paran, F., & Delhomme, P. (2014). Drive as I say, not as I do: influence of injunctive and descriptive norms combination on speeding intention among young drivers. *Transportation research part F*, 23, 44-56.
16. Cialdini, R., Reno, R., & Kallgren, C. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015-1026.
17. Codol, J.-P. (1973). Le phénomène de la « conformité supérieure de soi », expériences exploratoires, *L'Année Psychologique*, 73, pp. 565-585.
18. Conner, M., Smith, N., & McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. *Current Psychology*, 22(3), 252-263.
19. Connolly, T., & Åberg, L. (1993). Some contagion models of speeding. *Accident Analysis and Prevention*, 25(1), 57-66.
20. Delhomme, P. (1991). Comparing one's driving with others': assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias? *Accident Analysis and Prevention*, 23 (6), pp. 493-508.
21. Delhomme, P. (1994). La présence de passager(s) favorise-t-elle le port de la ceinture de sécurité en ville ? *Bulletin de Psychologie*, 48(418), 38-49.
22. Delhomme, P., & Delgery, S. (2006). Quelques facteurs explicatifs du comportement de transgression de la limitation de vitesse des jeunes automobilistes. In Dekkers, M.-A. (Ed.), *Séminaire vitesse. Apports récents de la recherche en matière de vitesse* (pp. 89-112). Paris, Actes INRETS n° 105, Les collections de l'INRETS.
23. Durkheim, E. (2003). *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris : Presses Universitaires de France, 5^e édition, 647 p., (Travail original publié en 1912).
24. Epperlein, T. (1987). Initial Deterrent Effects of the Crackdown on Drinking Drivers in the State of Arizona. *Accident Analysis and Prevention*. 19(4): 285-303.
25. Flament, C. (1994). Aspects périphériques des représentations sociales, in Guimelli, C. (ed.), *Structures et transformations des représentations sociales*, Delachaut & Niestlé, Lausanne, 85-118.
26. Fondation Vinci (2016). *Baromètre de la conduite responsable*.
27. Garland, D. (2003). *The Culture of Control. Crime and Social Order in Contemporary Society*. Oxford, UK: Oxford University Press.
28. Gaynard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs. Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche Transports Sécurité*, 97, 339-359.
29. Hobbes, T. (2000). *Léviathan ou Matière, forme et puissance de l'État chrétien et civil*, (trad. Gérard Mairet), 1024 p., Paris : Gallimard, (Travail original publié en 1651).
30. Jackson, J., Bradford, B., Hough, M., Myhill, A., Quinton, P., Tyler, T. R. (2012). Why Do People Comply With the Law? *British Journal of Criminology*. (52): 1051-1071.
31. Kant, E. (1921). *Critique de la raison pratique*, (trad. François Picavet), 334 p., Paris : Librairie Félix Alcan, (Travail original publié en 1788).
32. Lin, M., & Fearn, K.T. (2003). The provisional license: Nighttime and passenger restrictions – A literature review. *Journal of Safety Research*, 34(1): 51-61.
33. Kohlberg, L. (1984) *Essays on moral development, Vol. 2: The psychology of moral development*. Harper&Row, San Francisco.
34. Loi [Def. 1] (n.d.) In Dictionnaire Larousse online, consulté le 14 mars 2018, [<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/loi/47700>].
35. Locke, J. (1992). *Traité du gouvernement civil* (trad. David Mazel, 1795 ; version électronique Jean-Marie Tremblay, 9 mars 2002), 383 p., Paris : Garnier-Flammarion, Deuxième édition corrigée, (Travail original publié en 1690, traduction basée sur la 5^e édition de Londres, 1728).
36. Mäkinen, T., Zaidel, D.M., Andersson, G., Biecheler-Fretel, M.B., et al. (2003). *Traffic law enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of ESCAPE*. European Commission, Brussels.

37. Manstead, A.S.R., Parker, D., Stradling, S.G., Reason, J.T., & Baxter, J.S. (1992). Perceived consensus in estimates of driving errors and violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 509-530.
38. Moget-Monseur, M., Biecheler-Fretel, M.B. (1985). Le comportement de base du conducteur. Un essai de conceptualisation du système de normes légales et sociales de l'utilisateur de la route, *Cahier d'Etudes ONSER*, 64.
39. Monseur, M. (1969). Décisions et risques des conducteurs aux abords d'intersections. *Psychologie Française*. (14)2: 141-147.
40. Montesquieu. (1748). *De l'esprit des lois*. (Ed. Nourse, 1772). Consulté le 14 mars 2018 [[https://fr.wikisource.org/wiki/De_l%27esprit_des_lois_\(%C3%A9d._Nourse\)/Texte_entier](https://fr.wikisource.org/wiki/De_l%27esprit_des_lois_(%C3%A9d._Nourse)/Texte_entier)].
41. Nielsen, J. (1994). Heuristic evaluation. In J. Nielsen & R.L. Mack (Eds.), *Usability Inspection Methods*, Wiley, New York, p.25-62.
42. Oei, H-L. (1998). *The Effect of Enforcement on Speed Behavior: A Literature Study*, Public Master. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.
43. Opp, K. D. (1982). The evolutionary emergence of norms. *British Journal of Social Psychology*. 21:139-149.
44. Paris, H., Van den Broucke, S. (2008). Measuring Cognitive Determinants of Speeding: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Transportation Research Part F*. (11): 168-180.
45. 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(1): 3-39.
46. Posner, E.A. (2002), *Law and Social Norms*, Harvard, USA: Harvard University Press.
47. Renouard, J.-M. (2000). *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, L'Harmattan, Paris.
48. Rousseau, J.-J. (1964). *Lettres écrites de la montagne*, in *Œuvres complètes*, tome III., 2240 p., Paris : Gallimard, (Travail original publié en 1764).
49. Schlembach, C., Furian, G., Brandstätter, C. (2016). Traffic (Safety) Culture and Alcohol Use: Cultural Patterns in the Light of Results of the SARTRE 4 Study. *European Transport Research Review*. 8(7).
50. Schroeder, C., Prentice, D. (1998). Exposing pluralistic ignorance to reduce alcohol use among college students. *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 2150-2180.
51. Sherif, M. (1936). *The psychology of social norms*. Oxford, England: Harper.
52. Sherman, L. (1990), Police Crackdowns: Initial and Residual Deterrence. *Crime and Justice*. (12): 1-48.
53. Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 973-982.
54. Sripada, C.S., & Stich, S. (2005). A framework for the psychology of norms. In P. Carruthers, S. Laurence, & S. Stich (Eds.), *Innateness and the structure of the mind* (Vol. II, 280-301). Oxford, England: Oxford University Press.
55. Stafford, M.C., Warr, M. (1993). A Reconceptualization of General and Specific Deterrence. *Journal of Crime and Delinquency*. 30(2): 123-135.
56. Suls, J., & Green, P. (2003). Pluralistic ignorance and college student perceptions of gender-specific alcohol norms. *Health Psychology*, 22: 479-486.
57. Sumner, W.G. (1906). *Folkways: A study of the sociological importance of usages, manners, customs, mores, and morals*. Boston, MA: Ginn and Company. 692 p.
58. Tay, R. (2005). General and Specific Deterrent Effects of Traffic Enforcement. *Journal of Transport Economics and Policy*. 39(2): 209-223.
59. Ternier, M. (2003). *La politique de sécurité routière. Les systèmes locaux de contrôle sanction*. Rapport de l'instance d'évaluation présidée par M. Ternier. Conseil National de l'évaluation, Commissariat Général du Plan, 268 p.

60. Voltaire. (1769). *Essai sur les mœurs et l'esprit des nations*. 573 p. Consulté le 14 mars 2018 [https://books.google.fr/books?id=ddxeAAAACAAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false].
61. Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: a review of the literature*. Report n° 53. Monash University, Accident Research Centre, Clayton, Victoria.