

Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français.

Julien Cestac, Laurent Carnis, Jean Pascal Assailly, Chloé Eyssartier, Cédric Garcia

► To cite this version:

Julien Cestac, Laurent Carnis, Jean Pascal Assailly, Chloé Eyssartier, Cédric Garcia. Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français.. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2018, 76 p. hal-02158510

HAL Id: hal-02158510

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02158510>

Submitted on 18 Jun 2019

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.

ORSI Evaluation des Politiques de Sécurité Routière. Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français.

Rapport Final

IFSTTAR, Département AME

LPC. Laboratoire de Psychologie des Comportements et des mobilités

DEST. Laboratoire Dynamiques Economiques et Sociales des Transports

CEREMA Ouest, Département Mobilité et Infrastructure

GSOD. Groupe Optimisation et Sécurité des Déplacements

Date : 13/12/2018

Auteurs : Julien Cestac
Laurent Carnis
Jean-Pascal Assailly
Chloé Eyssartier
Cédric Garcia

Confidentialité : Public

L'ORSI EPSR a bénéficié d'une subvention de la DSR :

Convention IFSTTAR-CEREMA-DSCR n°2200626575

Référent DSR : Camille Painblanc

Table des matières

ORSI Evaluation des Politiques de Sécurité Routière.....	1
Rapport Final	1
Table des matières	2
Index des Tableaux	3
Résumé	4
Introduction.....	5
1. Fondements du rapport à la règle.....	8
1.1. Les types de règles et leurs fonctions	8
1.2. Perspectives philosophiques sur les lois et les peines.	9
1.3. Normes morales, légales et sociales	11
2. Rapport à la règle : approches par l'économie et la psychologie	14
2.1. Les apports de l'économie du droit.....	14
2.2. Perception des règles par les individus	16
3. Acceptation des règles par les individus	18
3.1. Motivations associées au respect des règles	18
3.2. Acceptabilité/acceptation des règles	19
4. Les enjeux autour du contrôle, de la sanction et de la prévention.....	24
5. Méthode.....	26
5.1. Le recueil de données.....	26
5.2. Caractéristiques de l'échantillon	26
5.3. Le questionnaire	28
6. Résultats	30
6.1. L'activité de conduite	30
6.2. Le rapport à la règle	33
6.3. Le rapport aux contrôles	35
6.4. Le rapport aux sanctions	37
6.5. Profils de conducteurs.....	38
6.6. Modélisation des attitudes envers le contrôle-sanction automatisé	42
6.7. Modélisation du passage à l'acte, vitesse et alcool	46
7. Conclusion et recommandations.....	53
Références.....	56
Annexe 1 : Le questionnaire	62

Index des Tableaux

Tableau 1. Caractéristiques de l'échantillon selon l'âge du répondant.....	26
Tableau 2. Caractéristiques de l'échantillon selon la région d'habitation	27
Tableau 3. Caractéristiques de l'échantillon selon la taille de l'agglomération de résidence	27
Tableau 4. Caractéristiques de l'échantillon selon l'occupation professionnelle	27
Tableau 5. Homogénéité des dimensions mesurées.....	29
Tableau 6. Comportements routiers déclarés, pourcentages.....	31
Tableau 7. Infractions routières déclarées, pourcentages	32
Tableau 8. Conditionnalité des règles, pourcentages	33
Tableau 9. Opinions sur les règles, pourcentages.....	34
Tableau 10. Attitudes envers les règles et les services de l'état, pourcentages.....	35
Tableau 11. Opinions sur les contrôles, pourcentages	36
Tableau 12. Opinions sur les sanctions, pourcentages	38
Tableau 13. Eléments de profil des conducteurs, moyennes et ANOVA par genre.....	38
Tableau 14. Régression linéaire de l'intention de toujours respecter les règles de sécurité routière .	39
Tableau 15. Régression linéaire du respect des limites de vitesse	40
Tableau 16. Régression linéaire de la conduite sous l'influence de l'alcool	41
Tableau 17. Régression linéaire de l'attitude envers les contrôles de police	41
Tableau 18. Régression linéaire de l'attitude envers les radars (« pompes à fric »)	44
Tableau 19. comparaison radars vitesse et feu rouge sur différentes variables	45
Tableau 20. Régression linéaire du respect des limitations de vitesse	49
Tableau 21. Régression linéaire de la conduite sous l'influence de l'alcool au-delà du seuil légal	52

Résumé

La sécurité routière est un problème majeur pour les politiques publiques dans le monde entier. En 2016, la France a enregistré 3 477 tués dans des accidents de la route et est confrontée à des difficultés pour réduire ce nombre depuis quelques années (ONISR, 2017a). Malgré la mise en place de lois plus strictes et un renforcement des contrôles, il arrive fréquemment que les conducteurs ne respectent pas le Code de la route. En 2016, sans compter les infractions aux règles de stationnement, plus de 20 millions d'infractions ont été enregistrées (en augmentation de 14,5 % par rapport à l'année 2015) et plus de 13 millions de points ont été retirés (ONISR, 2017b). Afin de comprendre quelles motivations sous-tendent ces violations de la loi, nous avons mené une enquête en ligne sur un échantillon représentatif de 1 021 conducteurs français. Conformément à nos attentes, nous avons constaté que les femmes et les conducteurs âgés déclaraient une plus grande conformité à la loi. Néanmoins, les effets de l'âge et du genre sur le respect des règles restent de faible ampleur dans notre échantillon. En outre, nous avons identifié plusieurs processus psychologiques impliqués dans la relation entre les conducteurs et les règles de sécurité telles que le biais d'auto-complaisance ou le faux consensus. La plupart des personnes interrogées mettent en cause la légitimité de certaines règles et ont tendance à les considérer comme conditionnelles. Ce relativisme peut expliquer pour partie la réalisation d'infractions par les conducteurs. En effet, ils ont tendance à substituer aux règles de conduite officielles des normes informelles en fonction du contexte de conduite, et le strict respect des règles de sécurité est souvent remplacé par une approche conditionnelle. Les politiques publiques doivent tenir compte du scepticisme des conducteurs quant à la légitimité des règles de sécurité routière. Il est notamment recommandé de modifier les stratégies de communication lors de la mise en œuvre de nouvelles mesures et un renforcement des contrôles des règles tout en s'assurant de leur légitimité et leur effectivité.

Introduction

Cette enquête a été lancée dans le cadre de l'ORSI (Opération de Recherche Stratégique et Incitative de l'Ifsttar) EPSR (Evaluation des Politiques de Sécurité Routière) financée par la DSR (Délégation à la Sécurité Routière). L'objectif est d'apporter un éclairage sur le rapport à la règle chez les conducteurs français et ainsi de mieux comprendre les circonstances et les motivations qui les amènent à respecter ou enfreindre les règles du Code de la route. En effet, le non-respect des règles se situe toujours à un niveau préoccupant en France avec notamment plus de 20 millions d'infractions (hors stationnement) enregistrées et plus 13 millions de points retirés en 2016 (ONISR, 2017b). La relation entre infraction et accident est bien établie (Stradling et al., 2000) et il est évident que le non-respect des règles constitue un danger pour les usagers de la route. C'est pourquoi il apparaît nécessaire d'étudier ses causes et de chercher des solutions pour tenter d'en limiter ses effets.

Pour commencer, nous pouvons nous interroger sur l'origine des règles et leurs fonctions pour la société. Les règles sont nécessaires au fonctionnement du groupe social, elles ont pour objectif initial de favoriser la survie du groupe en organisant et en structurant la coopération entre ses membres. C'est pourquoi les règles sont souvent adossées à un système de valeurs et de morale qui caractérise spécifiquement un groupe. Elles définissent des obligations, des interdictions et des droits. Pour qu'une règle fonctionne, elle doit nécessairement être assortie d'une sanction en cas de non-respect et d'un mécanisme de contrôle permettant de vérifier la conformité des actes à la demande.

Mais toutes les règles ne se valent pas : certaines règles sont plus importantes que d'autres et le plus souvent les sanctions et le niveau de contrôle sont donc proportionnels à la gravité perçue par la société du comportement déviant. Par ailleurs, toutes les règles n'ont pas le même statut et il faut donc considérer l'ensemble des règles auxquelles est confronté un conducteur. En effet, au-delà des règles juridiques, les usagers de la route sont aussi soumis à un système beaucoup moins formel de régulation sociale des comportements. Les normes sociales fonctionnent sur le même principe que les normes légales avec un système de contrôle et de sanction. Il peut arriver que certaines normes soient incompatibles entre elles, voire contradictoires, ce qui constitue alors une source d'ambiguïté. De plus, les normes sociales n'étant pas formalisées, il existe une certaine subjectivité dans leur perception par les individus : ils peuvent mal percevoir les normes voire ne pas les percevoir et ainsi avoir des comportements déviants sans s'en rendre compte.

En ce qui concerne les règles du Code de la route, qui sont des règles de droit, les principes sont plus clairs. L'approche économique du droit suggère la recherche d'un optimum rationnel entre le coût de la réponse légale et le gain obtenu pour la société par l'évitement de l'acte déviant. Dans

cette perspective, l'État doit rechercher l'optimum social quand il définit les règles et les sanctions : c'est-à-dire obtenir l'effet dissuasif le plus grand possible pour un coût économique le plus faible possible.

Cependant, l'État ne peut se contenter d'un calcul purement économique pour établir une nouvelle règle de sécurité routière, car l'effet risque d'être fortement réduit si cette règle n'est pas acceptable par les usagers. D'après le modèle de Nielsen (1994), développé initialement dans le domaine des nouvelles technologies, l'acceptabilité recouvre plusieurs dimensions comme l'utilité, l'utilisabilité et l'acceptabilité sociale. Toutefois, dès lors que l'on s'intéresse à l'acceptabilité des politiques publiques d'autres éléments sont à prendre en compte. En effet, l'équité et l'atteinte perçue à la vie privée peuvent aussi influencer l'acceptabilité d'une mesure de sécurité routière. Une règle ayant un niveau faible d'acceptabilité apparaîtra comme moins légitime, sera moins bien respectée et aura davantage tendance à être davantage considérée comme conditionnelle, c'est-à-dire perçue comme contournable dans certaines situations. Cependant, d'autres contraintes (économiques, sociales, juridiques, etc.) peuvent conduire le législateur à choisir une règle, même si elle a un faible niveau d'acceptabilité ou à renoncer, en raison de ces contraintes, à une mesure qui aurait été bien acceptée par une majorité d'usagers.

Enfin, le processus de contrôle est déterminant dans le respect des règles. En l'absence de contrôle il y a peu d'espoir que les règles soient bien respectées par tous, en particulier en France où le niveau d'intériorisation de la norme est faible comparé à d'autres pays de l'Europe du Nord par exemple (Cestac, Kraïem & Assailly, 2016). Le contrôle peut être effectué par les forces de police qui engageront les poursuites prévues par la loi en cas d'infraction. Il peut aussi s'agir d'un contrôle social, moins formalisé et exercé collectivement par la société qui pourra appliquer des sanctions sociales en cas de comportement déviant. Dans les deux cas, c'est surtout la probabilité perçue de détection qui aura un effet dissuasif. C'est-à-dire que même quand la sanction prévue pour une infraction est forte, si l'utilisateur estime que le niveau de contrôle est faible et qu'il a peu de chances de voir son infraction détectée, alors l'effet dissuasif de la règle sera nettement diminué.

Cette enquête ne concerne que l'utilisateur de la route et s'intéresse à la fois aux pratiques déclarées et aux perceptions relatives au fonctionnement du système de contrôle de sanction. Ainsi, sont exclues de l'analyse les interactions avec les forces de l'ordre, les perceptions quant au travail policier, et les modalités d'application de la réglementation par les forces de l'ordre. Il s'agit donc d'un rapport sur le rapport à la règle du point de vue des usagers seulement.

En matière d'interprétation, il est important aussi de souligner que cette enquête a été formalisée et réalisée avec l'annonce et la mise en œuvre de la nouvelle réglementation sur la

limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel à chaussées non séparées. En somme, elle offre une photographie avant cette importante modification réglementaire, qui pourrait être utilement comparée à une situation après la mise en œuvre de cette réglementation.

1. Fondements du rapport à la règle

1.1. Les types de règles et leurs fonctions

Loi, arrêté, décret, quelle qu'en soit la formulation la règle prend différentes formes et régit, entre autres, l'usage des véhicules motorisés et de l'espace public. Le Code de la route en est la figure de proue. D'ailleurs, il est intéressant de constater que les grandes dates de la sécurité routière, qui trament l'historique des mesures prises, sont présentées comme une suite de textes de droit et donc une lente codification des obligations et des interdits pour réguler les comportements des usagers de la route¹.

La codification juridique des règles constitue 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 règles de droit peut entraîner des sanctions de nature judiciaire et/ou administrative. Elles définissent donc des obligations/interdictions (le motocycliste doit porter un casque/il est interdit de circuler sans casque en motocyclette par exemple), mais également des droits (utilisation du réseau routier). L'application des règles doit être conforme à la procédure pénale. Par exemple, le contrôleur doit apporter une preuve de la violation d'une limitation de vitesse spécifique.

Les règles peuvent prendre une forme juridique, la règle de droit, mais pas seulement. Cependant, d'autres règles ou normes interviennent dans le domaine de la conduite. La norme sociale peut être également considérée, et renvoie dans ce cas à des pratiques. Il s'agit souvent de règles comportementales qui n'ont pas fait l'objet d'une décision par le législateur telles que la courtoisie ou le civisme. L'appel de phare pour avertir le conducteur venant en sens opposé d'un danger ou de la nécessité d'adapter sa conduite en fait aussi partie. Ces normes sociales ne sont pas nécessairement partagées et appliquées par tous, elles ne sont pas écrites ni officielles, mais elles sont comprises par le plus grand nombre, et cela, sans qu'il y ait de fondement juridique à l'usage. Bien au contraire, l'usage de l'appel de phare pour avertir d'un contrôle policier, montre que la norme sociale peut s'opposer à la norme juridique, dans le sens où elle permet à des conducteurs infractionnistes d'échapper à la sanction. Le plus souvent la norme sociale préexiste à la norme juridique, une grande partie des règles de droit ne fait donc que valider des pratiques sociales développées préalablement. Par exemple, les tabous universels tels que le meurtre, l'inceste ou le cannibalisme ont très probablement été interdits, dans la plupart des cultures, bien avant l'existence même de l'écriture,

¹ · Nous l'entendons ici au sens élargi du terme, à savoir tous ceux qui interviennent ou qui utilisent le réseau routier. En cela, le gendarme qui effectue des contrôles sur le bord de la route par exemple est également un usager de la route.

c'est-à-dire aux temps préhistoriques. En effet, l'existence même d'un groupe humain suppose nécessairement un niveau minimal d'organisation et donc de règles permettant la coopération à l'intérieur du groupe.

Norme sociale et norme juridique sont donc le plus souvent complémentaires, mais peuvent occasionnellement s'opposer. En fait, cette relation potentiellement conflictuelle ou collaborative interroge sur les fondements de chacun de ces types de règles.

1.2. Perspectives philosophiques sur les lois et les peines.

Hobbes (1651/2000) affirme 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 un état permanent de guerre entre les hommes. Puisque l'homme est un loup pour l'homme, la loi est donc nécessaire pour pacifier les relations entre les individus. Locke (1690/1992, second traité, §57). À l'inverse, il 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. En somme, la recherche de relations pacifiées est essentielle pour assurer la prospérité des individus et la coordination des plans des uns et des autres. Il est nécessaire de maintenir des relations paisibles à l'intérieur du groupe social afin de permettre la coopération et donc la survie du groupe, c'est pourquoi « l'état de société » suppose une organisation des relations sociales entre les membres d'un groupe. Les normes juridiques ont donc pour fonction d'organiser la vie des citoyens afin de maintenir la cohésion sociale et la pérennité de la société.

Voltaire (1764) estime que les lois sont souvent mal conçues, car elles laissent place à l'interprétation. D'après lui, une bonne loi devrait être simple et sans ambiguïté et « la seule loi fondamentale et immuable qui soit chez les hommes est celle-ci : traite les autres comme tu voudrais être traité » (Voltaire, 1763). Ce point soulevé par Voltaire introduit la question de la validité de la règle. En effet quand le législateur définit une nouvelle règle il recherche l'universalité, c'est-à-dire que sa règle soit la même pour tous et tout le temps. Néanmoins, il est souvent difficile de formuler une règle réellement universelle et une multitude de situations particulières aboutit à la formulation d'exceptions et d'exonérations qui finissent par altérer la légitimité perçue de la règle. 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 ». Il est donc nécessaire d'établir un contrat social dans lequel chaque individu s'engage à aliéner sa liberté fondamentale, c'est-à-dire à rejeter la loi du plus fort, et à limiter l'exercice de sa liberté de façon à ne pas nuire aux autres membres de la société (Rousseau, 1762/1963). 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 lois et les normes s'avèrent donc nécessaires pour réguler les comportements et ainsi maintenir une coopération sociale, mais quels sont les principes qui peuvent guider le système pénal et la définition précise des lois et des sanctions afférentes ?

Montesquieu (1748), dans *De l'esprit des lois*, soutient que les lois qui se développent sont celles qui sont le mieux adaptées à leur environnement politique, physique et social. Les peines dépendent de la « nature du gouvernement » et du « caractère de l'esprit humain » (Carrithers, 1997). La théorie pénale de Montesquieu est pourvoyeuse de leçons en soutenant le caractère dissuasif de l'application de la peine, d'une recherche de rétribution (le contrevenant mérite sa peine) et une application libérale des lois. Ainsi son approche de la dissuasion de la peine commande un rapport entre la gravité de l'acte commis et sa sanction. Elle doit empêcher la réalisation de l'acte illégal. La dissuasion chez Montesquieu tient plus de la certitude de la peine que de sa sévérité. Montesquieu considère le contrevenant comme un être rationnel, capable d'arbitrages. En refusant la dureté inutile des peines, il souligne la puissance de la stigmatisation des sanctions et leur portée sociale par une condamnation indirecte par le regard des autres (contrôle social). Mais la peine est également un signe de justice, elle est rétribution en conséquence d'un acte jugé comme étant un mal fondé et démontré. Son approche libérale de la justice soutient toutefois que la loi doit protéger les libertés, d'où la recherche d'une proportionnalité dans la peine, le respect de procédure pénale pour protéger les innocents. La loi doit permettre la sûreté des individus et protéger leurs libertés. Elle ne peut être simplement un « pur acte de puissance » au risque de devenir tyrannique. Elle doit être fondée sur des motifs légitimes, puisant aux sources du droit naturel.

Beccaria (2006/1764) dans son ouvrage « des délits et des peines » reprend et développe l'idée de contrat social théorisée par Rousseau (op cit.). Il s'agit de préserver la liberté et la paix sociale, mais en cédant au préalable une partie de la liberté contre l'assurance d'une meilleure sécurité. La sanction dans ce cadre s'avère nécessaire pour rendre effective l'application de la loi, qui résulte d'une cession consentie d'une partie de liberté, et qui ne s'inscrit pas nécessairement dans la cadre de droits fondamentaux issus du droit naturel. Il s'agit d'un contrat social particulier à partir duquel sont formés les droits protégés (issu d'une forme de négociation), dont l'objectif est de maintenir unis les intérêts particuliers. Chez Beccaria, l'application de la loi doit rechercher la dissuasion qui est d'autant plus importante qu'elle est efficace, durable et forte lorsqu'elle associe la peine à l'acte illégal. Il s'agit ici d'une dissuasion générale, reposant sur l'application de la loi et dans une moindre mesure une dissuasion spécifique avec l'application d'une sanction (peine/correction). Chez Beccaria, l'application de la loi repose sur une forme de rationalité de l'agent, par sa capacité à associer la sanction à l'acte

illégal. Si l'association est d'autant plus aisée, la dissuasion sera d'autant plus forte. La sanction doit être prompte, certaine et infaillible, nécessitant une uniformité et une égalité formelle de traitement pour éviter l'arbitraire.

Bentham dans son *Introduction aux principes de la morale et de la législation* (1789) expose une théorie utilitariste de l'application de la loi (Draper, 2002). Le but premier de la loi est de promouvoir la sécurité et le bien-être des individus, ce qui passe entre autres par un système judiciaire protecteur des droits des accusés et producteur de sécurité pour les individus. En cela, la justice n'est pas un instrument de vengeance au profit du souverain, mais un outil de promotion du bonheur de la société. L'objectif du système pénal est de dissuader le contrevenant potentiel de manière juste, c'est-à-dire de manière à ce que la mesure correctrice ne produise pas plus de dommage que l'acte illégal lui-même. En somme, les peines subies par les contrevenants doivent être compensées par les gains obtenus par les autres personnes en sécurité. Ses travaux concluent notamment à la défense d'une individualisation de la peine au motif que chaque acte illégal conduit à des dommages particuliers. Dans ce cadre, Bentham est amené aussi à défendre une proportionnalité des sanctions, déterminée en fonction de la gravité des dommages associés à l'acte illégal qui concerne directement la victime ou indirectement d'autres personnes ou la société. Bentham considère également que les circonstances, l'intention, et les motifs de l'acte doivent être pris en considération pour déterminer la sanction. Ainsi, la procédure pénale apparaît comme une mesure correctrice de maux qu'il convient de limiter voire de supprimer de manière appropriée.

1.3. Normes morales, légales et sociales

La morale correspond à une règle qu'on se fixe soi-même 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 respectée même s'il n'y a aucun risque de sanction par une source externe (Durkheim, 2003/1912). L'inverse peut aussi se produire si la norme morale est contraire à la norme légale, c'est-à-dire qu'un individu peut décider de suivre sa norme morale bien qu'elle soit contradictoire avec la norme légale en dépit des sanctions encourues. La morale individuelle est donc une puissante motivation pouvant conduire par exemple à des actions de désobéissance « ordinaire » voire de désobéissance civile. Ainsi, il est possible que certains conducteurs décident de désobéir à une règle de sécurité routière par principe moral, s'ils considèrent cette règle comme injuste (García-Villegas et Lejeune, 2015). La dimension morale est donc cruciale dans l'activité de conduite et le respect de la règle, dans la mesure où le ressort individuel peut conforter ou infléchir la norme juridique de conduite.

Les normes sociales sont des « règles de comportement social négociées conjointement, des coutumes, traditions, valeurs, modes ou tout autre critère de conduite qui a été standardisé 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, deux perspectives ont été proposées.

Dans la première perspective, les normes sont des règles arbitraires qui perdurent, car elles sont valorisées et renforcées par les cultures à l'intérieur d'un groupe (Sherif, 1936). Elles n'ont qu'une valeur de cohésion sociale et non pas une valeur intrinsèque (Sumner, 1906). Ainsi, certaines normes sont la conséquence de comportements répétés qui ont été récompensés par les autres dans une société sans qu'il y ait eu une réflexion préalable sur l'utilité du comportement pour le groupe.

Dans la seconde perspective, les normes se développent selon leur valeur fonctionnelle, c'est-à-dire dans la mesure où elles facilitent la réalisation des objectifs du groupe et notamment sa survie. Les normes inefficaces disparaissent donc suivant un processus de sélection naturelle. Ainsi, une règle de priorité peut s'imposer afin d'éviter la collision, ou l'appel de phare peut servir à avertir un autre usager d'un risque.

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. Il en va de même pour les règles de courtoisie dans le domaine de la circulation routière. 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).

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. Par exemple, 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 qui était soit très propre (aucun prospectus par terre), soit très sale (des prospectus par terre) et sans poubelle. 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, les phénomènes d'imitation sont nombreux (Connolly and Åberg, 1993), au point que des conducteurs suédois ont déclaré qu'il était plus sûr, de leur point de vue, de

conduire à la même vitesse que celle du flux de voitures, même si cette vitesse est trop rapide, plutôt que de respecter strictement la limitation de vitesse (Åberg, Larsen, Glad and Beilinson, 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 que 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, Smith and McMillan, 2003; Lin and Fearn, 2003; Simons-Morton, Lerner and Singer, 2005) et moins vite lorsqu'ils sont avec leurs parents (Delhomme and Delgery, 2006). Les jeunes conducteurs ont une plus grande intention d'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 d'excès de vitesse chez les jeunes conducteurs (Cestac, Paran and Delhomme, 2014).

Par ailleurs, la déviance (c'est-à-dire la violation d'une norme sociale) 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.

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, Reno et Kallgren, 1990), mais ils peuvent également rechercher un équilibre entre ces deux influences normatives non congruentes (Cestac, Paran and Delhomme, 2014).

2. Rapport à la règle : approches par l'économie et la psychologie

2.1. Les apports de l'économie du droit

L'analyse classique du crime part du postulat que l'objectif d'une règle de droit consiste à réduire le coût social des actes illégaux (Carnis, 2004). Elle s'inscrit dans une certaine mesure dans l'approche défendue par Coase qui suppose qu'une règle de droit efficace doit permettre de minimiser les pertes sociales (Carnis, 2005 ; Coase, 1960).

Cette approche s'inscrit dans une démarche utilitariste recherchant la maximisation sociale. Elle aborde la politique de contrôle et de sanction comme la recherche d'un effet dissuasif le plus important possible pour des ressources données. Il s'agit donc de déterminer une politique combinant des effets de surveillance et une sévérité de sanction permettant de produire le plus grand effet dissuasif.

À cet égard, les travaux précurseurs de Becker (1968) constituent une formulation formalisée de l'approche benthamienne. Pour Becker, les autorités définissent un programme de réduction du coût social qui nécessite de procéder à des arbitrages. Pour Becker, cet arbitrage consiste notamment à configurer la politique publique en mettant en rapport le coût de la politique de contrôle et de sanction avec les pertes découlant de la réalisation des actes illégaux. En somme, la politique de contrôle routier et de sanction des contrevenants doit être mise en regard des pertes liées à la violation du Code de la route (Carnis, 1999). En cela, un niveau d'infractions optimal peut être déterminé, dans la mesure où il coûte moins à la société de tolérer un certain niveau d'actes illégaux qu'à mobiliser d'importantes ressources à les éradiquer. Le deuxième enseignement de Becker souligne la nécessité d'arbitrer entre le niveau de surveillance (plus ou moins intensif) et la sévérité de la sanction (plus ou moins importante) qui dépend à la fois de leur effet dissuasif relatif et de leur coût relatif. À la marge, l'euro dépensé par unité de dissuasion doit nécessairement s'égaliser.

Stigler (1970) montre qu'il existe en fait une offre d'actes illégaux qui dépend du niveau de détection et de sanction, de la structure des amendes pour les infractions, mais également du coût de la réalisation de l'acte illégal. Là où Becker défend l'idée que l'existence d'infractions reflète un arbitrage rationnel des autorités de ne pas poursuivre les contrevenants, Stigler défend l'idée que le niveau de surveillance et de sanction peut traduire une mauvaise compréhension des arbitrages en jeu, mais aussi les souhaits de la population : « *There is, however, a second and wholly different reason for the use of what appear to be inappropriate sanctions and inappropriate appropriations to enforcement bodies: the desire of the public not to enforce the laws* » (Ibid. p. 534).

Un autre point soulevé par Stigler et Becker est l'importance du coût de la politique menée : une intervention en matière de dissuasion sera d'autant plus utilisée que son coût est faible. Ce qui

signifie qu'il existe une réelle structure productive derrière le système pénal. On pense ici tout particulièrement au contrôle automatisé de la vitesse qui peut être interprété comme une innovation technologique ayant réduit le coût de la surveillance et du traitement pénal d'une infraction à la limitation de vitesse (Carnis, 2008).

Harris (1970) montre également comme le cadre légal influe aussi sur la production de contrôles et des sanctions. En somme, les exigences de la procédure pénale (charge de la preuve, exigences plus ou moins importantes sur la chaîne de contrôle sanction) renchérissent le coût de l'intervention et influencent en conséquence le niveau de dissuasion et donc celui des infractions (Ibid. p. 169). Le rapport à la règle définit en partie l'organisation du contrôle et ses modalités. Par exemple, l'identification du conducteur modifierait substantiellement les manières de procéder du contrôle automatisé en France. En effet, les dispositifs de contrôle devraient être alors capables de prendre en photo le visage du conducteur, et ce qui conduirait donc les appareils prenant seulement des clichés en éloignement à être inopérants. De manière similaire la possibilité de limiter les délais de paiement par la création de l'amende forfaitaire constitue une clé importante pour comprendre l'efficacité du dispositif de contrôle actuel. En effet, cela permet au dispositif d'inciter le contrevenant à payer immédiatement son amende, à ne pas la contester inutilement, et donc à réduire les coûts de gestion et de suivi administratif du paiement des amendes pour l'administration.

L'école classique de l'étude du crime a également produit des enseignements considérables concernant la dissuasion. Ehrlich, par exemple, a montré l'importance qui doit être accordée aux incitations. Le niveau de surveillance et la sévérité de la sanction jouent ce rôle d'incitatifs à la réalisation ou non d'actes illégaux (Ehrlich, 1972), et que l'effet attendu de la dissuasion varie selon les individus et dans le temps. On trouve sans doute ici un début d'explication à la fois à la réalisation de certaines infractions, à la récidive et à la réitération. Dans une autre contribution, il montre l'existence d'un calcul économique de la part du contrevenant pour décider du passage à l'acte (Ehrlich, 1973). Le passage à l'acte peut s'expliquer par les rendements respectifs des actes illégaux et légaux qui peuvent également être modulés selon la politique de dissuasion menée. Le passage à l'acte dépend donc de l'existence d'opportunités de gains dont se saisissent les individus. Dans cette perspective, le rapport à la règle des usagers de la route dépendrait d'un calcul économique subjectif.

Le rapport à la règle implique également d'étudier les implications concernant la sévérité de la sanction. Sans revenir dans le détail d'une importante littérature, on peut retenir que la détermination de la sanction doit prendre en considération de nombreux éléments. Premièrement, les dispositions à prendre des risques des contrevenants doivent être intégrées dans l'arbitrage entre la probabilité de détection et la sévérité de la sanction. L'aversion au risque conduisant à privilégier le niveau de la sanction (Polinsky and Shavell, 1979). En effet, la littérature scientifique sur le domaine montre que pour une même dépense entre un niveau de contrôle accru ou une sanction plus sévère,

l'effet de dissuasion est le plus important en accroissant le niveau de la sanction toutes choses étant égales par ailleurs. À l'opposé, pour des individus ayant une préférence pour le risque, il s'agira de s'appuyer sur le niveau de contrôle.

La sanction doit cependant être ajustée si les contrevenants disposent d'un niveau d'information dégradé ou témoignent de capacités différenciées à éviter les contrôles (Bebchuk and Kaplow, 1992 ; 1993). D'autres travaux (Garoupa, 1998) suggèrent d'adapter en partie la sanction au niveau de richesse des contrevenants afin de maintenir un niveau optimal de dissuasion. Enfin, Polinsky et Rubinfeld ont déterminé les conditions dans lesquelles une sanction accrue peut être donnée en cas de récidive. Les travaux sur les sanctions mettent en évidence des individus qui réagissent à l'appareil de contrôle en élaborant des stratégies d'évitement, et qui présentent des différences en matière de moralité, de rapport au risque, d'information, et de revenu. C'est pourquoi la réponse judiciaire s'avère complexe, et ceci d'autant plus que le rapport à la règle diffère aussi d'un individu à l'autre.

2.2. 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. La construction par l'enfant du rapport à la règle a été modélisée par Kohlberg (1984) : aux débuts de l'enfance, le sujet se soumet à des règles imposées par ses parents sans comprendre leur justification (hétéronomie), puis progressivement, il va développer son jugement moral et sera capable de se fixer seul ses propres normes (autonomie). Kohlberg décrit le domaine moral comme des situations caractérisées par des conflits d'intérêts 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 ni donnée à l'enfant, mais doit être construite.

Une fois adulte, des biais peuvent parasiter la perception des normes. 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 des erreurs les plus courantes 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 d'autres 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 d'autres conducteurs en infraction comparés 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 des autres 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 automobilistes.

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 and Prentice, 1998 ; Suls and Green, 2003). En effet, la plupart d'entre eux étaient plutôt défavorables aux beuveries générales pratiquées lors des fêtes étudiantes, mais personne n'osait le dire, pensant être le seul à avoir ce point de vue, et participait donc comme les autres à la beuverie. Quand on révèle la norme véritable aux étudiants, apprenant qu'ils ne sont pas seuls dans leur cas, ils réduisent 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 (ex : 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 (ex. : 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) peut avoir pour conséquence un sentiment de sur-confiance préjudiciable à la sécurité de la conduite.

3. Acceptation des règles par les individus

3.1. 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 stable de règles légales et informelles ou sociales, créant un profil ou "*comportement de base*" (les légalistes, les déviants, etc.). Ce profil 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 psychoactifs, 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 et une périphérie (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 taux 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 mieux perçu et plus stigmatisé que le risque-vitesse (Assailly, 2018). L'usage du téléphone au volant, qui est une activité risquée en augmentation actuellement, est probablement très conditionnel, car le risque d'accident qui y est associé est très faiblement perçu. Divers autres facteurs jouent sur la conditionnalité : les types de trajets, 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 : les *mécanismes de défense* contre la *dissonance cognitive* (la trivialisation, le déni, la relativisation des risques).

3.2. Acceptabilité/acceptation des règles

3.2.1. Généralités

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. Pour ce qui est du domaine de la sécurité routière, une politique publique peut être diversement appréciée en fonction des usagers. Par exemple, la mesure visant à encadrer la circulation inter-file des usagers de deux-roues motorisés est mieux acceptée par conducteurs de motocycles que par les conducteurs de véhicules légers n'ayant jamais conduit de deux-roues motorisé.

L'acceptabilité, qui concerne la perception d'une mesure avant la mise en place, est la première étape d'un processus en trois phases. La seconde phase est l'acceptation, qui concerne l'attitude après la mise en place. Enfin la dernière phase est l'appropriation qui renvoie à l'utilisation et l'application que l'utilisateur en fera par la suite.

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 manière équitable de chacun des points de vue. 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.

Pour mieux comprendre la notion d'acceptabilité d'une loi, le modèle de Nielsen (1994) peut être mobilisé, même si celui-ci a été développé initialement pour expliquer l'acceptabilité des technologies. En effet, Nielsen introduit deux concepts clés qui déterminent 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).

L'autre notion qui peut être investiguée dès lors que l'on s'intéresse à une politique publique concerne l'atteinte à la vie privée. Comment est acceptée une mesure qui vise à inciter l'utilisateur à modifier ses pratiques de déplacement au sens large et donc à limiter ses possibilités ? En d'autres termes dans quelle mesure une réduction de la liberté individuelle peut-elle être acceptée au regard des bénéfices qu'elle apporte collectivement ? Généralement, renoncer à des libertés individuelles est bien accepté dès lors que cela permet d'encadrer ou d'interdire un comportement jugé comme dangereux. Ainsi, les radars automatiques vitesse peuvent être perçus comme une atteinte à la liberté, car ils visent à empêcher un comportement jugé comme peu dangereux (un faible dépassement de la limitation de vitesse) tandis que le radar automatique de feu rouge, est mieux accepté, car il vise à sanctionner un comportement souvent jugé plus dangereux par les usagers. 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. Ces notions renvoient au principe de conditionnalité de la règle tel que défini par Gaymard (2007).

L'acceptabilité d'une règle peut aussi être influencée par l'environnement social de l'individu (Terrade et al., 2009). Par exemple, si l'entourage d'un usager exprime des attitudes négatives envers une règle (norme sociale négative), alors il est plus probable que cet usager exprime lui aussi une opinion négative sur la règle comparativement à un autre usager dont l'entourage est positif.

L'acceptabilité de la règle, voire sa contestation peut être également appréhendée par l'étude des pratiques. En somme, les usagers se sont-ils conformés à cette nouvelle réglementation et dans quelle mesure (toujours, parfois et si oui dans quelles circonstances) ? Ont-ils mis en place des stratégies d'adaptation ou de contournement ? En effet, les usagers de la route peuvent utiliser des itinéraires pour contourner les lieux où sont réalisés les contrôles routiers ou encore s'équiper de dispositifs électroniques pour être alertés des contrôles via les réseaux sociaux. Pour conclure, différents facteurs composent et participent à l'acceptabilité d'une politique publique, toutefois le

poids de ces facteurs et leurs interactions vont dépendre de la politique publique mise en place, du comportement qu'elle est censée encadrer et du type d'utilisateurs concernés.

3.2.2. Le cas du radar automatique

L'acceptation sociale renvoie à l'assentiment ou à l'adhésion des différents publics évoqués ci-dessus à une politique publique. Il est démontré que l'acceptation d'un système par un individu passe inévitablement par le fait qu'il connaisse et approuve les raisons sous-jacentes à son recours ainsi que ses modalités de fonctionnement. Trois grands types d'indicateurs ressortent des travaux réalisés à l'international.

- La connaissance du système, et la crédibilité de l'information donnée par les décideurs et acteurs de sa mise en œuvre (Delaney, Ward et Cameron, 2005). « Il est nécessaire que les utilisateurs comprennent la politique que l'on va mener : le problème que l'on cherche à régler, les buts de l'action et sa réalisation concrète » (Ragot, 2008).
- Les sentiments de justice et d'injustice sont d'autres déterminants incontournables de l'opinion des utilisateurs (Wells, 2005). Ils renvoient également à la notion d'équité : des erreurs peuvent survenir dans l'identification des infractionnistes. De plus, l'appareil ne prend en compte qu'un moment isolé qui n'est pas forcément représentatif de la conduite globale (Hamelin, 2007). L'absence d'interaction avec les agents des forces de l'ordre enlève aux utilisateurs toute possibilité de défendre leur point de vue et ne permet donc pas de tenir compte des circonstances de l'infraction. C'est donc « un système égalitaire à l'excès » (Hamelin, 2007 ; Soole, Lennon et Watson, 2008). Le radar est globalement bien accepté par les utilisateurs qui lui reconnaissent une certaine efficacité en terme de réduction du nombre d'accidents (MORI, 2001; Gains, Humble, Heydecker et Robertson, 2003) et la plupart des personnes pensent que les radars ont eu un effet bénéfique sur leur vitesse (MORI, 2001; Muhlrad, 2006).
- L'atteinte à la vie privée est un autre élément que l'on retrouve dans la littérature internationale et nationale (Ragot, 2006). Mais, peu considèrent que c'est un frein aux libertés civiles (21 %) (MORI, 2001).

En France, le rapport de l'ONISR (2006) est le premier faisant état de « l'acceptabilité sociale » des utilisateurs français (Assailly et al., 2006). Dans la lignée d'un certain nombre de rapports anglo-saxons, son but était de faire une analyse de l'impact du contrôle automatisé (CA) aussi bien en termes de réduction éventuelle des vitesses et des accidents qu'en termes d'acceptabilité sociale par les utilisateurs. Les résultats sont globalement positifs concernant la réduction des vitesses et des accidents. Pour ce qui est de l'acceptabilité sociale, 57 % des personnes interrogées considèrent que les radars sont installés sur les sites les plus accidentogènes. Le système est jugé équitable et 52 % considèrent

qu'il est impossible de faire sauter un PV. 77 % d'entre eux pensent que la mise en place des radars automatiques permet une amélioration de la sécurité routière et 86 % des conducteurs affirment que, depuis la mise en place des radars automatiques, les vitesses pratiquées sur la route ont diminué un peu (52 %) ou beaucoup (34 %). Toutefois, si ces données suggèrent une bonne acceptation du système, elles représentent une vision partielle et aujourd'hui datée de la réalité.

D'autres dimensions, que celles présentées ci-dessus sont présentes dans la littérature internationale et notamment recueillies grâce au recours à la méthode des focus groups.

- Le choix du site d'implantation. Les usagers contestent le choix des sites d'implantation qui ne seraient pas forcément sur les lieux les plus accidentogènes. Les gens trouvent juste que les radars soient installés dans des endroits jugés dangereux tels que les écoles (Kossman, 2002 ; Wells, 2005). Utiliser les radars ou des actions cachées sur des zones qui ne sont pas perçues comme à risque, est vu comme opposé à l'objectif de dissuasion (Sool et al., 2008)
- La dangerosité de l'infraction. Elle renvoie à la perception du danger lié à la survitesse. Pour certains, la vitesse n'est pas perçue comme un problème essentiel de sécurité routière. Dans l'État de Victoria, des campagnes de communication sont alors réalisées pour sensibiliser les usagers aux dangers de la vitesse. Il en est attendu une attitude plus positive à l'égard du CA (Delaney et al., 2005). Cela confirme l'intérêt de s'intéresser à la perception de l'insécurité routière et non pas uniquement à celle de la survitesse.
- L'utilisation du produit financier de la sanction. La rentrée d'argent est un point souvent mentionné. Un des éléments qui permettrait d'améliorer l'acceptabilité de cet aspect est que l'argent gagné soit employé dans des actions de sécurité routière (Sool et al., 2008). Insister sur cet aspect contribuerait à atténuer une vision de l'installation des radars pour des motifs d'abord financiers.

Comme pour le contrôle automatisé vitesse, les travaux sur les franchissements de feux rouges caractérisent également la situation de franchissement : être conducteur, sans passager, est un élément facilitateur de ce type d'infractions (Porter et Berry, 2001). Certains types d'intersections, le moment de la journée et la densité du trafic facilitent ce type de délit. Concernant l'acceptation sociale du CA feu rouge, aucune étude n'existe à ce jour en France. Cependant, la littérature internationale nous donne quelques informations. L'originalité de la recherche de la FHWA (2006) réside dans le recours à la comparaison entre acceptabilité et acceptation sociales. Il s'agissait, pour les auteurs, d'étudier l'acceptabilité sociale des radars feux rouges dans certaines villes des EU où ils ne sont pas déployés et l'acceptation sociale de cet outil dans des villes où ils sont déjà installés et cela auprès de

différentes populations (jeunes conducteurs hommes [18-35 ans], jeunes conducteurs femmes [18-35 ans], conducteurs plus âgés des 2 sexes 35-55 et plus de 65 ans). Les résultats montrent que, dans les villes où les radars feux rouges sont installés, les conducteurs les plus âgés ne considèrent pas que les radars feux rouges améliorent la sécurité routière en revanche les jeunes conducteurs considèrent qu'ils l'améliorent. Pour ce qui est des villes où il n'y a pas de radar, toutes les personnes sollicitées considèrent que l'implantation des radars feux rouges a un effet bénéfique sur la sécurité routière. Leur objectif premier n'est pas un objectif de rentabilité.

4. Les enjeux autour du contrôle, de la sanction et de la prévention

La théorie de la dissuasion a été formulée au XVIII^{ème} siècle dans les écrits des philosophes européens tels que Bentham et Beccaria. Selon cette théorie, les individus rationnels respecteront les lois de la société pour éviter la punition, particulièrement quand les chances de détection et de punition sont grandes. La détection et la punition jouent un rôle d'incitation et motivent les individus à changer leur comportement.

Il est généralement admis que l'application du contrôle-sanction influe sur le comportement des conducteurs à travers deux processus: la dissuasion générale et la dissuasion spécifique (Zaal, 1994, Mäkinen et al., 2003).

- *la dissuasion spécifique* concerne l'effet de la sanction et de la peur de la sanction sur les individus déjà identifiés comme infractionnistes pour un comportement particulier, par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool, le non-respect des limitations de vitesse, etc. L'objectif est d'essayer de prévenir la récidive. Il convient de souligner ici que l'application du contrôle-sanction ne peut être efficace que si elle opère dans un environnement favorable à un système de législation — détection — poursuite — et éventuellement réhabilitation. La combinaison de ces forces agit pour créer un effet dissuasif.

- *la dissuasion générale* vise à modifier globalement les comportements de l'ensemble de la population. La quasi-totalité des mesures réglementaires s'inscrivent, de par leur nature même, dans cette logique et concernent donc tous les usagers de la route. Cette distinction posée, de nombreuses mesures ont en fait une double fonction préventive ; ainsi, un effet spécifique peut contribuer à renforcer un effet général : un bon exemple de ceci est l'action réglementaire sur les permis qui ne s'applique au départ qu'aux infractionnistes, mais qui devient un moyen de dissuasion générale lorsque l'ensemble des conducteurs considère les conséquences possibles de leur comportement. De même, l'accroissement de la sévérité des sanctions, s'il ne concerne réellement que les usagers infractionnistes qui sont détectés, sert aussi la prévention générale par le mécanisme de la dissuasion : un nombre croissant d'usagers vont modifier leurs comportements par peur d'être arrêté et des conséquences. La prise de conscience et la perception que s'ils commettaient telle ou telle violation de la loi, elle serait sanctionnée, est un mécanisme important du processus dissuasif, renvoyant entre autres à des enjeux sur la bonne information des individus sur les risques de détection et de sanction encourus en cas de violation de la réglementation routière.

Par ailleurs, il existe une relation entre la loi et l'attitude : la loi peut être à la fois la cause d'une modification des attitudes (par exemple, ne plus rouler au-dessus de 50 km/h en ville) et l'effet de

cette dernière (lorsque l'opinion publique est prête à accepter un nouvel abaissement). Ainsi, les usagers de la route sont plus susceptibles d'obéir aux règles qu'ils considèrent comme importantes. 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. Ainsi, l'application de mécanismes de contrôle-sanction crée d'abord un *risque objectif de détection*. Le risque objectif est le risque réel de détection, c'est-à-dire qu'il reflète la probabilité réelle de détection causée par le niveau réel des activités de surveillance du trafic. Le risque objectif 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. Il résulte de la perception par l'utilisateur de l'intensité des activités de contrôle-sanction. Ce risque subjectif peut être influencé par des mesures de soutien telles que des campagnes de communication. Le risque subjectif de détection est plus important pour la conformité aux règles que la sévérité perçue de la sanction. Ce risque de détection perçu met en évidence à la fois l'importance à accorder à la fréquence des contrôles, à leur visibilité et à l'information sur les risques judiciaires encourus.

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 qui est la plus importante (Becker, 1968).

Le principe clé qui sous-tend l'application efficace du contrôle-sanction est donc d'accroître le risque subjectif de détection, peu importe le type de comportement routier visé. 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; ou encore, rendre les contrôles routiers difficiles à éviter (lutter contre les stratégies de contournement telles que l'utilisation d'avertisseurs de radars par exemple).

5. Méthode

Afin d'explorer toutes ces dimensions du rapport à la règle, nous avons conçu un questionnaire d'enquête qui a été adressé à un échantillon de conducteurs français. Les modalités de réalisation de l'enquête sont détaillées ci-dessous.

5.1. Le recueil de données

Un appel d'offres (MAPA n° 2016-UFMA16S) a été lancé le 4 juillet 2016. L'objet du marché intitulé « passation d'une enquête sur le rapport aux règles de sécurité routière chez les automobilistes français », tel que précisé dans le cahier des charges, était : « la réalisation du terrain de l'enquête portant sur un échantillon total de 1 000 automobilistes français vivant en France, âgés de 18 ans et plus qui devront être interrogés par internet ». Il était également demandé que l'échantillon soit « représentatif des automobilistes français concernant l'âge, le sexe, la répartition géographique (zones NUTS 1) avec un équilibre 3/4 urbain et 1/4 rural environ ».

Deux propositions ont été reçues, une de la société GfK et une autre de la société MV2. Les deux entreprises ont proposé des offres techniques et des références de qualités équivalentes. La proposition de MV2 a été retenue, car elle était plus avantageuse sur le critère financier.

Le recueil de données a été réalisé par MV2 entre le 3 et le 12 octobre 2016. À l'issue de ce premier recueil, 38 questionnaires sur les 1 016 reçus n'ont pas été jugés recevables par l'Ifsttar pour diverses raisons, principalement en raison de temps de réponse trop courts ou d'incohérences dans les réponses. La société MV2 a donc procédé à un recueil complémentaire auprès de 43 nouveaux répondants, livré le 20 octobre 2016.

5.2. Caractéristiques de l'échantillon

La présente étude s'appuie sur un échantillon final de 1 021 automobilistes français majeurs, dont 509 femmes (49,9 %). La moyenne d'âge de l'échantillon était de 44,3 ans (écart-type : 14,3) avec un minimum à 18 ans et un maximum à 83 ans (Tableau 1).

TABLEAU 1. CARACTERISTIQUES DE L'ÉCHANTILLON SELON L'ÂGE DU REPONDANT

	N	%
18-24 ans	110	10,8
25-39 ans	286	28
40-54 ans	331	32,4
55-64 ans	211	20,7
65 ans et plus	83	8,1
Total	1021	100

Les tableaux 2, 3 et 4 présentent les caractéristiques des répondants selon leur région d'habitation, le type d'agglomération et selon leur occupation professionnelle. Ces caractéristiques correspondent à celle de la population étudiée en termes de distribution statistique.

TABLEAU 2. CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON SELON LA REGION D'HABITATION

	N	%
BASSIN PARISIEN EST (Bourgogne, Champagne-Ardenne, Picardie)	85	8,3
BASSIN PARISIEN OUEST (Basse-Normandie, Centre, Haute-Normandie)	91	8,9
CENTRE EST (Auvergne, Rhône-Alpes)	120	11,8
EST (Alsace, Franche-Comté, Lorraine)	93	9,1
ILE DE FRANCE	177	17,3
MEDITERRANEE (Corse, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur)	120	11,8
NORD (Nord-Pas-de-Calais)	62	6,1
OUEST (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes)	162	15,9
SUD-OUEST (Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées)	111	10,9
Total	1021	100

TABLEAU 3. CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMERATION DE RESIDENCE

	N	%
Une zone rurale (moins de 2 000 habitants)	230	22,5
Une petite ville (entre 2 000 et 20 000 habitants)	339	33,2
Une ville moyenne (entre 20 000 et 50 000 habitants)	185	18,1
Grosse agglomération (plus de 50 000 habitants)	215	21,1
L'agglomération parisienne	52	5,1
Total	1021	100

TABLEAU 4. CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON SELON L'OCCUPATION PROFESSIONNELLE

	N	%
Agriculteur exploitant	4	0,4
Artisan/Commerçant/Chef d'entreprise	25	2,4
Cadre/Profession intellectuelle supérieure	175	17,1
Profession intermédiaire	149	14,6
Employé	222	21,7
Ouvrier	154	15,1
Retraité	165	16,2
Autre inactif (f/h au foyer, étudiant, élève ...)	123	12
Autre, précisez	4	0,4
Total	1021	100

5.3. Le questionnaire

Le questionnaire comprend 90 items. Il a fait l'objet d'un pré-test, dont le temps de réponse était de 12 minutes en moyenne. Certains items ont été modifiés, du fait d'une mauvaise compréhension des questions par l'échantillon test ou d'une version non satisfaisante de la question posée. L'annexe 1 présente la version finale du questionnaire soumis aux répondants.

Certaines questions ont été regroupées sur la base d'un modèle théorique ou d'échelles de mesures déjà validées, et d'autres sur la base d'analyses factorielles exploratoires. Nous avons notamment identifié quatre dimensions inédites correspondant à des orientations, des valeurs personnelles spécifiques : la conditionnalité, la discourtoisie, le rejet de l'autorité et le libertarianisme routier. Ces dimensions présentent une bonne homogénéité (Tableau 5).

- La dimension « Conditionnalité » est constituée de 5 items (ex. : dans certaines situations, il est légitime d'enfreindre les règles de sécurité routière). Elle correspond à un niveau individuel de conditionnalité des règles, c'est-à-dire à une tendance personnelle à relativiser le champ d'application des règles et à considérer fréquemment certaines situations comme justifiant la possibilité de s'en affranchir. Une personne obtenant un score élevé sur cet indicateur aura donc une tendance plus forte à la conditionnalité qu'une personne obtenant un score faible.
- La dimension « Discourtoisie » est composée de 3 items (ex. : il m'arrive de stationner en chevauchant un trottoir ou un passage piéton). Un score élevé sur cette dimension indique une tendance personnelle aux incivilités et au manque de respect envers les autres usagers.
- Le « Rejet de l'autorité » est composé de 5 items (ex. : quand je passe à proximité d'un contrôle routier, je préviens les usagers arrivant en sens inverse par un appel de phares). Il exprime une tendance individuelle à la contestation du pouvoir et à l'expression d'une forme de rébellion, de mise en cause de l'autorité des forces de l'ordre. Un score élevé sur cet indicateur reflète un niveau de rejet plus important qu'un score faible.
- Le « Libertarianisme routier » est constitué de 8 items (ex. : les forces de l'ordre devraient faire preuve de souplesse dans l'application des règles de sécurité routière). Il correspond à une orientation personnelle des valeurs, un jugement idéologique, un positionnement « politique » envers la régulation des comportements routiers. Les personnes obtenant un score élevé sur cette dimension possèdent une vision plus libertarienne de l'organisation des déplacements, c'est-à-dire qu'ils ont tendance à

estimer que les comportements routiers peuvent (et doivent) s'autoréguler. Ils préféreraient qu'on laisse plus de liberté aux conducteurs pour décider du comportement approprié aux circonstances dans lesquelles ils se trouvent en fonction des situations de conduite rencontrées. Cet état d'esprit pourrait aussi refléter une volonté de jouir de privilèges chez les conducteurs estimant posséder un statut supérieur aux autres, par exemple lié à la puissance de leur véhicule.

TABLEAU 5. HOMOGENEITE DES DIMENSIONS MESUREES

Mesures	
Attitude envers les règles	$r = .51$
Normes subjectives envers les règles de SR	$r = .49$
Contrôle perçu sur le respect des règles	$r = .70$
Conditionnalité	$\alpha = .70$
Discourtoisie	$\alpha = .64$
Rejet de l'autorité	$\alpha = .63$
Libertarianisme routier	$\alpha = .75$
Conformisme	$\alpha = .78$
Tradition	$\alpha = .62$
Recherche de sensations	$\alpha = .79$

6. Résultats

6.1. L'activité de conduite

Les conducteurs interrogés s'estiment plutôt bons conducteurs. En effet, 79,5 % d'entre eux considèrent être de meilleurs conducteurs que la moyenne. Seul 1,4 % d'entre eux s'estiment moins bons que les autres. Pour expliquer ce résultat, on peut penser à un biais classique dans le processus d'attribution causale des fautes de conduite. Les individus auraient tendance à attribuer leurs erreurs à des causes externes (ex. : direction mal indiquée) et les erreurs des autres conducteurs à des causes internes (ex. : ils ont de faibles compétences de conduite). Ce phénomène est couramment désigné sous le nom de biais « d'auto-complaisance ». Il a pour fonction de maintenir une estime de soi positive. Quoi qu'il en soit, le résultat est une situation de sur-confiance d'une majorité de conducteurs dans leurs compétences de conduite pouvant avoir des conséquences négatives sur leurs comportements routiers. Ce biais est plus marqué chez les hommes, $F = 9,92$, $p < .01$, $\eta^2 = .01$, et chez les seniors (conducteurs de plus de 65 ans), $F = 3,07$, $p < .05$, $\eta^2 = .01$.

Concernant le jugement comparatif du risque (probabilité individuelle perçue d'accident comparée aux autres), nous observons 57,6 % d'optimistes et 12 % de pessimistes dans notre échantillon. Les 30,5 % restants estiment avoir un risque d'accident identique à celui des autres. Pour cette question, nous n'observons pas de différence liée aux variables sociodémographiques.

Globalement, les personnes interrogées déclarent être plutôt respectueuses des règles. Toutefois si on s'intéresse plus spécifiquement aux personnes qui déclarent toujours respecter les règles, nous observons qu'ils constituent une minorité de conducteurs pour l'ensemble des questions posées (voir Tableau 6). La réduction de vitesse en cas d'alerte pollution est la règle la moins bien respectée tandis que le limiteur de vitesse est peu utilisé. Par ailleurs, la communication entre usagers (appel de phares pour alerter d'un contrôle) est peu utilisée, mais un peu plus (usage du klaxon) lorsque l'autre usager commet une infraction.

TABEAU 6. COMPORTEMENTS ROUTIERS DECLARES, POURCENTAGES

	Jamais	2	3	4	Toujours
Quand je conduis une voiture, en général je respecte les règles.	0,1	2,0	5,5	51,4	41,0
Quand je conduis, je respecte les limitations de vitesse.	1,5	6,7	11,1	47,6	33,2
Quand j'aperçois un piéton s'apprêtant à traverser, je m'arrête.	0,9	2,8	8,9	40,7	46,6
Quand la vitesse maximale autorisée est réduite de 20 km/h pour cause d'alerte pollution, je la respecte.	6,4	19,1	19,1	29,9	25,6
Quand je passe à proximité d'un contrôle routier, je préviens les usagers arrivant en sens inverse par un appel de phares	33,1	20,3	18,2	19,1	9,3
Quand je vois un autre conducteur commettre une infraction, il m'arrive de le klaxonner ou de lui faire un appel de phare.	15,8	21,6	21,2	31,1	10,3
Il m'arrive d'utiliser un limiteur ou un régulateur de vitesse pour être sûr de bien respecter la limite de vitesse.	40,1	6,8	8,4	17,1	27,6
Quand je suis passager, si le conducteur ne respecte pas les règles, je le lui fais remarquer.	6,0	16,6	18,8	39,0	19,7

Pour la plupart des questions de cette série, les hommes se déclarent moins respectueux des règles que les femmes. Par exemple, à la question portant sur le respect des règles « en général », la moyenne des hommes ($M = 4,3$) est inférieure à celle des femmes ($M = 4,4$), $F = 5,62$, $p < .05$, $\eta^2 = .01$. Notons toutefois que les tailles d'effets sont très faibles et que le genre ne constitue donc qu'une petite partie de l'explication des différences dans le respect déclaré des règles. L'effet du genre est en revanche plus fort sur l'utilisation du régulateur ou du limiteur de vitesse qui sont davantage utilisés, $F = 47,5$, $p < .001$, $\eta^2 = .04$, par les hommes ($M=3,2$) que par les femmes ($M=2,5$).

Nous observons par ailleurs un effet plus important de l'âge, le respect de la règle ayant tendance à augmenter avec l'âge. Par exemple, les seniors (conducteurs de plus de 65 ans) déclarent respecter les limitations de vitesse ($M = 4,4$) plus souvent que les 18-24 ans ($M = 3,9$) ou les 25-39 ans ($M = 3,8$), $F = 10,44$, $p < .001$, $\eta^2 = .04$.

Concernant la réalisation d'infractions routières, 81 % des participants déclarent n'avoir connu aucun retrait de points au cours des 12 derniers mois, tandis que 12 % déclarent une infraction avec retrait de points, et 2 % deux infractions ou plus (5 % des participants n'ont pas répondu à cette question). Par ailleurs, 1 % des répondants déclarent avoir été impliqués dans un accident de la route avec au moins un blessé léger au cours de l'année écoulée. 29,3 % des participants déclarent avoir conduit au moins une fois au cours des 12 derniers mois en étant probablement au-dessus du seuil légal d'alcoolémie (voir Tableau 7). Ce chiffre est cohérent avec les résultats de l'enquête SARTRE 4 (Cestac & Delhomme, 2012) qui avait trouvé un taux de 19,3 % de conducteurs de voiture français qui

déclaraient avoir conduit au moins une fois au-dessus de la limite légale au cours du mois écoulé. Il est logique que sur une période de rappel d'un an le taux soit plus élevé.

Quand on compare le respect des règles de stationnement dans différentes situations, on constate que les places réservées sont mieux respectées que les trottoirs ou passages piétons. Pour expliquer cette différence, nous pouvons supposer que les valeurs morales joueraient un rôle dans le respect des règles. Dans cette hypothèse, stationner sur une place « handicapés » poserait davantage de problèmes éthiques pour les automobilistes que stationner sur un passage piéton. Cette interprétation introduit la notion de légitimité de la règle, une règle serait d'autant mieux respectée qu'elle serait perçue comme légitime. C'est dans cette même perspective que nous pouvons expliquer le taux important de « stops coulés » déclarés : 45,9 % des participants déclarent ne pas marquer systématiquement l'arrêt à un panneau « stop ». En effet, le fait de marquer le stop à une intersection vide peut sans doute apparaître comme non légitime à certains conducteurs.

TABLEAU 7. INFRACTIONS ROUTIERES DECLAREES, POURCENTAGES

	Jamais	2	3	4	Toujours
Au cours des 12 derniers mois, il m'est arrivé de conduire en étant probablement au-dessus du seuil légal d'alcoolémie.	70,7	16,7	7,4	4,0	1,1
Il m'arrive de stationner en chevauchant un trottoir ou un passage piéton.	55,1	26,4	10,9	6,4	1,2
Il m'arrive de stationner quelques minutes sur une place réservée (handicapés, transporteurs de fonds, arrêt de bus).	73,0	15,6	6,3	3,8	1,4
Il m'arrive de franchir un "stop" sans m'arrêter complètement.	54,1	21,3	8,1	11,2	5,4
Il m'est déjà arrivé d'enfreindre les règles de conduite à la demande d'un passager.	73,4	17,2	5,8	3,0	0,6

Enfin, 26,6 % des conducteurs interrogés reconnaissent avoir transgressé quelques fois des règles de conduite à la demande d'un passager. Ce phénomène d'influence sociale est bien connu, mais nous constatons que son ampleur est importante puisqu'il touche plus du quart des conducteurs. De plus, même si cette influence semble diminuer avec l'âge, $F(4, 1009) = 3,74$, $p < .01$, $\eta^2 = .01$, 20 % des conducteurs de plus de 65 ans rapportent quand même être parfois influencés par leurs passagers (contre 34 % chez les 18-24ans).

6.2. Le rapport à la règle

La légitimité perçue des règles de sécurité routière peut varier selon les individus, mais aussi pour un même individu selon les situations. Dans ce second cas, le respect de la règle sera conditionnel (Gaymard, 2007). Toutefois, toutes les règles ne sont pas relativisées dans les mêmes proportions (voir Tableau 8). En effet, si les $\frac{3}{4}$ de l'échantillon estiment qu'un franchissement de ligne blanche est acceptable lorsqu'ils sont derrière un véhicule lent et que personne ne vient en face, à l'inverse, seul $\frac{1}{4}$ de l'échantillon estime acceptable le franchissement d'un feu rouge dans une situation comparable (personne sur la voie qui a le feu vert). Le respect des limites de vitesse est aussi largement relativisé par les personnes interrogées puisque 71,8 % d'entre elles déclarent s'autoriser, au moins de temps en temps, un dépassement de la limite quand elles sont très pressées. De même, 82,1 % estiment, à des degrés divers, qu'il vaut mieux rouler à la même vitesse que le flux de voiture que de se conformer scrupuleusement aux limites de vitesse. Une majorité de répondants (54,1 %) trouve difficile de respecter systématiquement une limite de 30 km/h dans les zones concernées. Enfin, une très large majorité (89,2 %) n'est pas totalement hostile (c'est-à-dire ne coche pas la case « pas du tout d'accord ») envers les infractions à la réglementation routière dans certaines conditions et 88,4 % ne sont pas totalement hostiles à davantage de souplesse dans l'application des règles.

TABLEAU 8. CONDITIONNALITE DES REGLES, POURCENTAGES

	Pas du tout d'accord	2	3	4	Tout à fait d'accord
Dans certaines situations, il est légitime d'enfreindre les règles de sécurité routière.	10,8	25,6	21,4	31,8	10,5
Les forces de l'ordre devraient faire preuve de souplesse dans l'application des règles de sécurité routière.	11,6	18,4	26,2	29,5	14,3
Il vaut mieux rouler à la même vitesse que le flux de voitures plutôt que de se conformer scrupuleusement aux limites de vitesse.	17,9	24,2	22,0	24,6	11,3
On devrait avoir le droit de franchir une ligne blanche si on est derrière un véhicule lent et que personne ne vient en face.	25,4	19,2	15,1	26,6	13,7
On devrait pouvoir passer au feu rouge si aucun véhicule n'arrive sur la voie qui a le feu vert.	74,4	12,5	6,4	4,6	2,1
Toujours bien respecter les zones limitées à 30 km/h est impossible.	10,4	15,7	19,8	31,8	22,3
	Jamais	2	3	4	Souvent
Je m'autorise à dépasser les limites de vitesse quand je suis très pressé.	28,2	32,4	19,0	16,9	3,4

Les normes sociales sont plutôt favorables à la sécurité routière (voir Tableau 9), que ce soit au niveau de la norme descriptive (74,1 % de réponses « 4 » ou « 5 ») ou au niveau de la norme

injonctive (84,3 %). Le sentiment de contrôle sur le respect des règles est plutôt élevé (74 % de réponses « 4 » ou « 5 ») tout comme le sentiment d'auto-efficacité (80,4 %). L'intention de respecter les règles est aussi plutôt élevée (85,7 %). Quand on interroge les conducteurs sur leur évaluation du comportement des autres conducteurs, on réalise qu'une majorité (55,1 %) estime qu'ils enfreignent régulièrement les règles. Ceci pourrait être lié au phénomène d'auto-complaisance déjà mentionné plus haut. Cela pourrait aussi s'expliquer par un changement de point de vue qui pourrait s'exprimer comme suit : globalement les conducteurs respectent les règles, mais personne ne les respecte de manière parfaite et permanente. Notons que ce genre de question est sensible au phénomène de faux-consensus et il est possible que les répondants se représentent les comportements des autres comme étant semblables à leurs propres comportements.

Les conducteurs interrogés approuvent majoritairement (72,4 % de réponses « 4 » ou « 5 ») l'idée qu'il est dangereux de ne pas respecter les règles puisque ceux qui ne les respectent pas ont beaucoup plus de risque d'avoir un accident. En revanche, ils sont nettement moins nombreux (58 %) à estimer que ceux qui ne respectent pas les règles finiront tôt ou tard par être sanctionnés. Ce point est important, car la perception du risque de sanction est un facteur important de respect de la règle. Enfin une large majorité (96,1 %) a conscience que le respect seul des règles n'est pas suffisant pour garantir la sécurité et qu'il faut toujours maintenir son attention en conduisant.

TABEAU 9. OPINIONS SUR LES REGLES, POURCENTAGES

	Pas du tout d'accord	2	3	4	Tout à fait d'accord
La plupart des gens importants pour moi (amis, famille, ...) respectent les règles de sécurité routière.	1,1	7,1	17,7	50,1	24,0
La plupart des gens importants pour moi (amis, famille, ...) attendent de moi que je respecte les règles de sécurité routière.	1,0	2,3	12,4	38,4	45,9
C'est facile pour moi de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	1,2	9,4	15,4	45,7	28,3
Je me sens capable de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	0,8	5,9	12,9	49,4	31,0
J'ai l'intention de faire en sorte de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	0,9	3,0	10,4	45,3	40,4
Tous les conducteurs enfreignent régulièrement les règles de sécurité routière.	2,8	16,7	25,4	37,8	17,3
Les gens qui ne respectent pas les règles de sécurité routière ont beaucoup plus de risque d'avoir un accident de la route que ceux qui les respectent.	3,2	7,0	17,4	34,9	37,5
Les gens qui ne respectent pas les règles de sécurité routière finiront tôt ou tard par se faire attraper par les forces de l'ordre.	5,1	14,4	22,5	33,0	25,0
Même en respectant les règles, il faut toujours rester vigilant, car sur la route un accident est vite arrivé.	0,0	0,4	3,4	16,8	79,3

Si le consensus est très large (89,9 % de réponses « 4 » ou « 5 ») sur l'utilité des règles de sécurité routière (voir Tableau 10), il est nettement moins élevé en ce qui concerne leur conception (seuls 61,8 % estiment qu'elles sont bien conçues) et 42,7 % estiment qu'elles sont trop strictes. Enfin, notons qu'un nombre non négligeable de conducteurs interrogés (16,9 %) n'ont pas confiance dans les informations transmises par les services de l'État sur la sécurité routière. Même s'ils ne sont pas majoritaires, cette proportion de répondants reste non négligeable compte tenu de l'importance de l'item.

TABLEAU 10. ATTITUDES ENVERS LES REGLES ET LES SERVICES DE L'ETAT, POURCENTAGES

	Inutiles	2	3	4	Utiles
En général, les règles de sécurité routière sont ...	0,7	1,4	8,0	37,2	52,7
	Mal conçues	2	3	4	Bien conçues
En général, les règles de sécurité routière sont ...	2,5	14,4	21,3	42,7	19,1
	Pas assez strictes	2	3	4	Trop strictes
En général, les règles de sécurité routière sont ...	5,7	17,7	33,9	31,7	11,0
	Pas dignes de confiance	2	3	4	Dignes de confiance
Les informations sur la sécurité routière transmises par les services de l'État sont ...	3,4	13,5	26,6	40,4	16,1

6.3. Le rapport aux contrôles

Globalement, les personnes interrogées sont assez critiques envers les contrôles et plus particulièrement les radars de vitesse (voir Tableau 11). Seule une petite minorité se dégage en faveur de l'efficacité des radars (53,8 % de réponses « 4 » ou « 5 » pour les radars de vitesse et 63,7 % pour les radars de feux). En effet, le taux de remise en question de l'efficacité s'établit à 29,2 % pour les radars vitesse et à 14,4 % pour les radars feux rouges (réponses « 1 » ou « 2 »). On retrouve un pattern de réponses similaire pour la fiabilité perçue des dispositifs de contrôle. Près de 23 % des répondants jugent peu efficaces ces dispositifs de contrôle. En ce qui concerne l'équité et la justice perçue, les scores sont assez faibles puisque 43,3 % des personnes interrogées estiment que les radars de vitesse ne sont pas équitables (réponses « 1 » ou « 2 ») et 30,4 % considèrent les radars de feux comme injustes (réponses « 1 » ou « 2 »). Ils sont relativement nombreux à penser que les radars sont placés à des endroits qui ne sont pas dangereux (49 % de réponses « 1 » ou « 2 » pour les radars de vitesse et 32,8 % pour les radars de feux). Un tiers des conducteurs interrogés estime que les radars de vitesse

sanctionnent des comportements non dangereux. Nous observons une corrélation négative ($r = -.26$, $p < .01$) entre cette perception du risque lié à l'excès de vitesse et le degré de conditionnalité perçue des limitations de vitesse. Plus un conducteur estime que l'excès de vitesse est dangereux, moins il s'autorisera à dépasser cette limite, y compris quand il est très pressé. Le franchissement de feu rouge est majoritairement considéré comme dangereux (67,3 % de réponses « 4 » et « 5 »). Nous observons également une corrélation négative ($r = -.16$, $p < .01$) de cette question avec le degré de conditionnalité perçue des feux rouges.

Par ailleurs, seuls 28,2 % des répondants (réponses « 1 » et « 2 ») jugent les contrôles de vitesse pas assez fréquents et 35,1 % trop fréquents (réponses « 4 » et « 5 »), alors que les pourcentages s'établissent respectivement à 64,3 % et 10,4 % pour les contrôles de l'alcoolémie au volant. Concernant les contrôles routiers en général, 13,4 % en souhaitent peu ou beaucoup moins (réponses « 1 » et « 2 »), tandis que 52,4 % en souhaitent plus et davantage (réponses « 4 » et « 5 »). La diversité des réponses met en évidence une problématique vitesse. Ceci est d'autant plus important à prendre en considération que 72,4 % des répondants considèrent les radars comme des « pompes à fric » (réponses « 4 » et « 5 »). Enfin, 20,2 % des répondants ne sentent pas inquiets lors d'un passage devant un contrôle et une même proportion agacés.

TABLEAU 11. OPINIONS SUR LES CONTROLES, POURCENTAGES

	Inefficaces	2	3	4	Efficaces
Les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont ...	12,0	17,2	16,9	34,9	18,9
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont ...	5,5	8,9	21,9	34,1	29,6
	Pas fiables	2	3	4	Fiables
Les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont ...	7,7	15,7	23,7	34,6	18,3
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont ...	7,1	17,3	22,8	31,6	21,2
	Pas équitables	2	3	4	Équitables
Les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont ...	18,2	25,5	22,5	21,4	12,4
	Pas justes	2	3	4	Justes
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont ...	12,0	18,4	21,4	26,5	21,5
	Placés à des endroits non dangereux	2	3	4	Placés à des endroits dangereux
Les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont ...	19,2	29,8	25,2	18,2	7,6
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont ...	15,3	17,5	33,4	20,7	13,1
	Des comportements peu dangereux	2	3	4	Des comportements très dangereux
Les radars automatiques qui contrôlent la VITESSE sanctionnent principalement ...	11,8	21,5	28,5	26,8	11,4
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des FEUX ROUGES sanctionnent principalement ...	4,2	9,0	19,5	35,1	32,2

	Pas assez fréquents	2	3	4	Top fréquents
Les contrôles de vitesse sont :	11,1	17,2	36,6	21,1	14,0
Les contrôles de l'alcoolémie au volant sont :	38,0	26,3	25,2	7,2	3,2
	Pas du tout d'accord	2	3	4	Tout à fait d'accord
Les radars automatiques qui contrôlent la VITESSE sont une atteinte à la vie privée.	41,7	25,9	16,6	11,5	4,4
Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des FEUX ROUGES sont une atteinte à la vie privée.	48,9	23,9	15,2	8,7	3,3
Êtes-vous d'accord ou non avec le slogan : "radars = pompes à fric !"	6,2	7,2	14,2	33,6	38,8
	Pas du tout inquiet	2	3	4	Très inquiet
Quand je passe à proximité d'un contrôle routier par les forces de l'ordre, je me sens ...	30,1	25,2	24,6	14,3	5,9
	Pas du tout agacé	2	3	4	Très agacé
Quand je passe à proximité d'un contrôle routier par les forces de l'ordre, je me sens ...	31,0	26,3	22,5	14,4	5,8
	Moins	2	3	4	Davantage
Concernant les contrôles routiers en général, il en faudrait :	4,2	9,2	34,1	31,1	21,4

6.4. Le rapport aux sanctions

Le Tableau 12 permet de préciser le rapport de l'utilisateur avec la sanction, qui constitue un maillon important de la chaîne pénale avec le niveau de surveillance. Ainsi, 38,4 % des répondants déclarent que les sanctions sont trop sévères pour les infractions de franchissement de feu rouge, et 63,2 % pour ce qui concerne les infractions inférieures à 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse. Par ailleurs, 71,4 % déclarent que les forces de l'ordre devraient se comporter de manière plus tolérante avec les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h (réponses « 4 » et « 5 »).

On retrouve ici un effet différencié déjà constaté entre l'infraction feu rouge et à la limitation de vitesse. Cependant, les positionnements à l'égard de la vitesse et des sanctions sont plus complexes. En effet, 41,8 % des répondants affirment que les sanctions ne sont pas assez sévères pour les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h (réponses « 1 » et « 2 ») et que la récidive devrait être plus sévèrement sanctionnée (réponses « 4 » et « 5 »).

Concernant la durée des stages pour la récupération de points ou la détermination d'une sanction proportionnelle au montant du revenu, les avis sont assez équilibrés : durée de stage trop courte (25,9 %) et trop longue (29 %) ; proportionnalité de la sanction au revenu (pour et plutôt pour : 37,5 % et contre et plutôt contre (44,7 %).

TABLEAU 12. OPINIONS SUR LES SANCTIONS, POURCENTAGES

	Pas assez sévères	2	3	4	Trop sévères
Les sanctions pour un franchissement de feu rouge (4 points et 135 euros) sont ...	8,9	13,9	38,8	22,3	16,1
Les sanctions pour un excès de vitesse inférieur à 20 km/h (1 point et 68 à 135 euros selon le lieu) sont ...	2,6	6,0	28,2	32,6	30,6
Les sanctions pour un excès de vitesse supérieur à 50 km/h (5 points et 1500 euros) sont ...	21,2	20,6	34,5	12,7	11,1
	Moins sévères	2	3	4	Plus sévères
Les sanctions pour les délinquants routiers (infractions punies de 4 points ou plus) qui récidivent devraient être :	2,1	2,7	18,5	36,1	40,5
	Moins tolérantes	2	3	4	Plus tolérantes
Concernant les petits excès de vitesse (dépassement de moins de 10 km/h), les forces de l'ordre devraient être :	7,7	6,3	14,6	31,9	39,5
	Pas du tout d'accord	2	3	4	Tout à fait d'accord
Pour les infractions routières, les amendes devraient être proportionnelles au revenu du contrevenant.	30,8	13,9	17,8	18,7	18,8
	Plus courts	2	3	4	Plus longs
Les stages de récupération de points qui durent actuellement deux jours devraient être :	11,1	14,8	45,2	17,9	11,1

6.5. Profils de conducteurs

Les femmes (voir Tableau 13) et les conducteurs les plus âgés manifestent une tendance plus importante que les hommes et les jeunes conducteurs à respecter les règles du Code de la route, néanmoins ces effets sont de petite taille (le plus souvent avec $\eta^2 < .02$), ce qui démontre que le genre et l'âge ne sont pas des facteurs déterminants dans le rapport à la règle dans notre étude.

TABLEAU 13. ÉLÉMENTS DE PROFIL DES CONDUCTEURS, MOYENNES ET ANOVA PAR GENRE

	M Total	M Femmes	M Hommes	F	p	η^2
Attitude envers les règles	4	4,05	3,96	3,08	0,08	ns
Attitude envers les radars de vitesse	3	3,14	2,97	7,49	0,01	,01
Attitude envers les radars de feux rouges	3,3	3,36	3,35	0,04	0,84	ns
Conformisme	3,9	3,93	3,93	0	0,96	ns
Tradition	3,2	3,21	3,21	0	0,97	ns
Recherche de sensations	2,4	2,29	2,51	14,2	0,00	,01

Nous observons un lien fort entre contrôle perçu et intention de se conformer aux règles de sécurité routière (voir Tableau 14). Ceci indique que plus les conducteurs pensent qu'il est difficile de toujours bien respecter les règles, moins ils vont les respecter. Les normes subjectives et, dans une moindre mesure, les attitudes contribuent aussi positivement à l'explication de la variance de l'intention, confirmant la Théorie du Comportement Planifié (TCP) (Ajzen, 1991). Le sentiment de conditionnalité des règles apparaît comme un prédicteur complémentaire qui apporte une contribution non négligeable au modèle TCP dans l'explication de la variance de l'intention. Plus le score de conditionnalité du participant est élevé, plus son intention de toujours bien respecter les règles risque d'être faible. La tendance au conformisme apporte aussi une contribution, mais de faible ampleur. Les autres dimensions de la personnalité que nous avons construites ne contribuent pas à l'amélioration du modèle pour cette variable. La part de variance expliquée par ce modèle est assez importante compte tenu du petit nombre de facteurs considérés dans l'analyse.

TABEAU 14. REGRESSION LINEAIRE DE L'INTENTION DE TOUJOURS RESPECTER LES REGLES DE SECURITE ROUTIERE

R² ajusté = .55	β
Attitude envers les règles	.08**
Normes subjectives envers les règles de SR	.17***
Contrôle perçu sur le respect des règles	.48***
Conditionnalité	-.17***
Discourtoisie	-.03
Rejet de l'autorité	-.03
Libertarianisme routier	.01
Conformisme	.07*
Tradition	.01
Recherche de sensations	-.03

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

Si on s'intéresse plus spécifiquement au respect des limites de vitesse (voir Tableau 15), on observe toujours un effet du contrôle perçu, mais de plus faible ampleur que dans l'analyse portant sur le respect des règles en général. Ceci pourrait indiquer que les limites de vitesse demeurent des règles considérées comme difficiles à respecter en permanence, même si d'autres règles sont perçues comme encore plus difficiles à respecter. Le lien entre conditionnalité et respect des limites de vitesse, en revanche, est plus fort que pour les règles en général. Ceci est conforme aux résultats de précédentes études qui ont montré que les limites de vitesse faisaient partie des règles les plus conditionnelles (Gaymard, 2007). Enfin, nous observons un effet modéré du conformisme qui indique que les valeurs personnelles (être une « bonne » personne) influencent aussi le respect des limites de

vitesse. L'attitude et les normes subjectives ne sont pas liées dans cette analyse au respect de la vitesse. Ceci peut s'expliquer par le fait que les mesures d'attitude et de normes subjectives portent sur les règles « en général » et pas spécifiquement sur la vitesse.

TABEAU 15. REGRESSION LINEAIRE DU RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

R² ajusté = .32	β
Attitude envers les règles	.03
Normes subjectives envers les règles de SR	.03
Contrôle perçu sur le respect des règles	.34***
Conditionnalité	-.28***
Discourtoisie	.01
Rejet de l'autorité	-.04
Libertarianisme routier	.05
Conformisme	.11***
Tradition	-.01
Recherche de sensations	.03

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool (voir Tableau 16), le modèle explicatif est très différent. En effet, nous n'observons plus du tout de lien avec le contrôle perçu, ce qui indique que cette règle ne pose pas de difficulté particulière d'exécution aux usagers. Ils savent quand ils ont bu de l'alcool ou pas, ce qui n'empêche pas certains de décider de conduire quand même. Le facteur le plus prédictif de ce comportement est la Discourtoisie. Dans notre modèle, c'est donc plutôt le mépris des autres usagers, c'est-à-dire une forme d'égoïsme routier, qui explique en partie la conduite sous l'influence de l'alcool. Nous observons aussi un lien avec le facteur « Tradition » qui illustre une incompatibilité entre l'injonction légale de forte modération de l'alcool au volant et le rapport particulier, culturel, des Français avec la consommation d'alcool. Enfin, le lien avec la conditionnalité demeure, mais atteint un niveau nettement plus faible que pour la vitesse, ce qui correspond toujours avec les résultats observés lors de précédentes études (Gaymard, 2007). Il faut noter toutefois que la part de variance expliquée par notre modèle reste relativement faible, ce qui souligne l'existence d'autres facteurs non mesurés dans notre étude qui sont liés à la conduite sous l'influence de l'alcool, tels que le degré de dépendance à l'alcool par exemple.

TABEAU 16. REGRESSION LINEAIRE DE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

R² ajusté = .15	β
Attitude envers les règles	.02
Normes subjectives envers les règles de SR	.01
Contrôle perçu sur le respect des règles	-.06
Conditionnalité	.10**
Discourtoisie	.25***
Rejet de l'autorité	.07
Libertarianisme routier	.00
Conformisme	.02
Tradition	.13***
Recherche de sensations	.02

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

Nous avons réalisé un modèle de régression de l'attitude envers les contrôles de police (voir Tableau 17). Nous observons logiquement un effet important des deux facteurs liés aux valeurs personnelles envers l'autorité et la régulation des comportements routiers. Ceci démontre surtout la cohérence de la construction des indicateurs, l'attitude négative envers les contrôles étant le corollaire tout à fait normal de scores élevés sur ces dimensions. Plusieurs autres facteurs contribuent modérément au modèle de régression avec notamment un effet inattendu de la recherche de sensation qui est corrélée positivement avec l'attitude envers les contrôles de police, comme si les chercheurs de sensations avaient besoin de la présence des contrôles pour ressentir le frisson de l'infraction.

TABEAU 17. REGRESSION LINEAIRE DE L'ATTITUDE ENVERS LES CONTROLES DE POLICE

R² ajusté = .24	β
Attitude envers les règles	.10**
Normes subjectives envers les règles de SR	-.01
Contrôle perçu sur le respect des règles	.04
Conditionnalité	.07*
Discourtoisie	.07*
Rejet de l'autorité	-.28***
Libertarianisme routier	-.24***
Conformisme	.09**
Tradition	-.01
Recherche de sensations	.10**

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

6.6. Modélisation des attitudes envers le contrôle-sanction automatisé

En France, un rapport de l'ONISR (2006) a évalué « l'acceptabilité sociale » du contrôle-sanction automatisé par les usagers français. Au moment de l'enquête, 560 radars fixes étaient implantés. Au 1^{er} janvier 2017, on peut compter 4 fois plus de radars vitesse fixes (2 400 radars fixes vitesse [CA vitesse]) et 700 radars « feu rouge » (CAFR). De plus, d'autres dispositifs automatiques ont été installés tels que les radars passage à niveau ou encore les radars vitesse moyenne. De par ce vaste déploiement du contrôle automatique, on peut donc supposer que l'acceptabilité du CA a évolué depuis l'étude de 2006. Pour mémoire, voici quelques-uns des principaux résultats de l'étude de 2006 :

- le crédit accordé à l'information donnée sur le système par les décideurs et acteurs de la sécurité: 78 % pensent qu'il s'agit avant tout d'un moyen répressif. En revanche, la part des conducteurs d'accord avec la proposition selon laquelle les radars automatiques sont placés sur les sites les plus accidentogènes est de 57 %.
- la fiabilité du système : La majorité des conducteurs interrogés pensent que le risque d'erreur d'identification est faible (65 %).
- l'équité du système : Il est intéressant de constater qu'une majorité des conducteurs juge ce système équitable, 52 % pensent qu'il est désormais impossible de « faire sauter » les PV.
- l'efficacité du système : 77 % d'entre eux considèrent que la mise en place des radars automatiques permet une amélioration de la sécurité routière et 86 % des conducteurs affirment que, depuis la mise en place des radars automatiques, les vitesses pratiquées sur la route ont diminué un peu (52 %) ou beaucoup (34 %).
- l'atteinte à la vie privée : Pour 76 % de la population, il ne s'agit pas du tout (57 %) ou plutôt pas (19 %) d'une atteinte à la vie privée.

Nous disposons ainsi d'informations sur l'acceptabilité du CA vitesse, mais aucune étude quantitative en France ne porte sur l'acceptabilité des radars feux rouges, les premiers radars feux rouges ayant été implantés courant 2009.

L'objectif de l'analyse ci-dessous est :

- d'étudier l'acceptabilité du CA vitesse 13 ans après la dernière étude
- d'étudier quantitativement l'acceptabilité du CA FR
- de déterminer quels sont les facteurs explicatifs de l'attitude des répondants vis-à-vis des radars automatiques vitesse et feu rouge selon le type d'usagers (« radars = pompes à fric »).

6.6.1. Modèle utilisé

Les variables introduites dans le modèle concernent :

- les variables sociodémographiques : le nombre de kilomètres annuellement parcourus, le sexe et l'âge.
- les variables portant sur les radars de vitesse (CAV) et de feu rouge (CAFR) : efficacité, fiabilité, équité, emplacement des radars (« endroits dangereux »), atteinte à la vie privée, sévérité de la sanction pour des petits et des grands excès de vitesse, mais également concernant le franchissement d'un feu rouge, possession d'un avertisseur de radar sans distinction du type de radar (vitesse et feu rouge). Concernant la fréquence des contrôles, cette question n'était posée que concernant la vitesse.
- Enfin des items plus généraux portant sur : le fait d'indexer les amendes sur le revenu, les infractions ayant entraîné un retrait de points ainsi que les accidents survenus au cours des 12 derniers mois et le fait d'être abonné à un réseau social pour échapper aux contrôles.

6.6.2. Résultats de la modélisation : le radar automatique vitesse et feu rouge

Le modèle étudié explique 38 % de la variance (voir Tableau 18). Une dizaine de variables contribuent à l'explication statistique de la variance de l'attitude négative envers les radars (perception que « ce sont des pompes à fric »). Globalement, ce sont principalement les variables liées à la vitesse et aux CAV qui contribuent à expliquer l'attitude négative portée sur les radars « en général ». Ceci correspond au fait que le niveau d'acceptation des CAFR est supérieur à celui des CAV. En toute logique, le lien le plus fort est observé avec le sentiment que les contrôles de vitesse sont trop fréquents. Trois autres variables apportent un peu plus d'explications sur les processus sous-jacents : les répondants qui perçoivent les CAV comme inévitables, les sanctions pour de « petits » excès de vitesse trop sévères et ne sanctionnant pas des comportements dangereux, ont une attitude plus fortement négative envers les radars que les autres. En d'autres termes, certains conducteurs ne sont toujours pas convaincus de la dangerosité des excès de vitesse, en particulier quand il s'agit d'excès de vitesse de faible ampleur. Ce sont ces conducteurs qui ont l'attitude la plus négative envers les radars. D'autres facteurs contribuent dans une moindre mesure à l'explication statistique cette attitude. C'est le cas de l'atteinte perçue à la vie privée pour ce qui est du radar vitesse et du kilométrage annuel qui sont liés positivement à l'attitude « radars = pompes à fric ». Les participants qui estiment que les CAV ne sont pas fiables ont une attitude plus négative envers les radars que les autres et les hommes une attitude plus négative que les femmes. Enfin, deux variables concernant les CAFR sont liées à cette attitude négative : le sentiment que la sanction associée à un franchissement de feu est trop sévère

et, plus étonnamment, la fiabilité perçue du CAFR. Ce qui est étonnant concernant ce dernier point est que le lien observé est positif, autrement dit ceux qui pensent que les CAFR sont très fiables ont une attitude plus négative envers les radars que les autres. Une autre recherche menée en 2016 sur l'acceptabilité CAFR (Eyssartier et Hamelin, 2010) montre que le dispositif peut être perçu comme « trop » fiable en ce sens qu'il ne tient pas compte du contexte de conduite. Il est donc possible que les répondants considérant que le radar est « une pompe à fric » considèrent que le CAFR peut sanctionner un franchissement de feu qui ne constituerait pas, à leurs yeux, un danger (par exemple de « nuit sans aucun autre usager »)

TABEAU 18. REGRESSION LINEAIRE DE L'ATTITUDE ENVERS LES RADARS (« POMPES A FRIC »)

R² ajusté = .38	β
Efficacité CAV	0
Fiabilité CAV	-0,09*
Équité CAV	-0,16***
Endroits dangereux CAV	-0,04
Comportements dangereux CAV	-0,15***
Atteinte à la vie privée CAV	0,12*
Contrôles vitesse trop fréquents	0,22***
Sévérité CAFR	0,08**
Sévérité des « petits » excès de vitesse (inférieurs à 20 km/h)	0,14***
Sévérité des grands excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h)	0,02
Avertisseur de radars	-0,01
Abonnement réseau	-0,02
Kilomètres annuellement parcourus	0,06*
Sexe	-0,05*
Âge	0,05
Infractions	-0,03
Accidents	-0,03
Efficacité CAFR	0,03
Fiabilité CAFR	0,09*
Équité CAFR	-0,05
Endroits dangereux CAFR	-0,04
Comportements dangereux CAFR	0,01
Atteinte à la vie privée CAFR	0

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05, CAV : Contrôles Automatisés Vitesse, CAFR : Contrôles Automatisés Feux Rouges

6.6.3. Comparaison radars automatiques vitesse et feu rouge sur certaines dimensions étudiées

Une analyse des différences de perception entre radars vitesse et feu rouge sur certaines variables a été réalisée (voir Tableau 19). Le radar feu rouge est perçu comme plus efficace, plus équitable, placé à des endroits plus dangereux, sanctionnant un comportement plus dangereux que le radar vitesse. Sur ce dernier point, il faut préciser que la taille de l'effet est très importante ($\eta^2 = .26$), ce qui indique que la principale différence de perception entre les deux types de radars concerne la perception de dangerosité du comportement ciblé. Pour les conducteurs interrogés, brûler un feu rouge est beaucoup plus dangereux que commettre un excès de vitesse, notamment des excès de vitesse de faible ampleur. Par ailleurs, le radar vitesse est davantage perçu comme une atteinte à la vie privée que le radar vitesse. Les deux dispositifs ne diffèrent pas en termes de fiabilité perçue. Enfin, les sanctions pour un petit excès de vitesse sont perçues comme plus sévères que celle d'un franchissement de feu. En revanche, celles concernant un grand excès de vitesse sont jugées comme moins sévères qu'un franchissement de feu.

TABLEAU 19. COMPARAISON RADARS VITESSE ET FEU ROUGE SUR DIFFERENTES VARIABLES

	M Radars automatiques vitesse	M Radars automatiques feu rouge	<i>F</i>	η^2
Efficacité	3,3	3,7	97,8***	.09
Fiabilité	3,4	3,4	<i>ns</i>	
Équité	2,8	3,3	93***	.08
Endroits dangereux	2,7	3	69,4***	.06
Comportements dangereux	3	3,8	359,4***	.26
Atteinte à la vie privée	2,1	1,9	59,5***	.06
Sévérité des « petits » excès de vitesse (inférieurs à 20 km/h)	3,8			
Sévérité des grands excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h)	2,7			
Franchissement d'un feu rouge		3,2		

Note : *** $p < .001$, *ns* : non significatif

6.7. Modélisation du passage à l'acte, vitesse et alcool

Respecter ou non la réglementation routière résulte de différents effets conjoints tels que la mise en place d'une politique de contrôle et de sanction ou encore l'influence de données contextuelles (dissuasion situationnelle par exemple) qui incitent ou refrènent à la réalisation d'actes illégaux. Il peut s'agir aussi de données socioéconomiques, mais également de l'effet de valeurs, qui s'expriment par les attitudes de l'usager de la route, et des dimensions personnelles.

Ainsi, il est attendu que les variables suggérant un contrôle ou une sanction accrue, ou perçues comme telles, par l'usager conduisent à un plus grand respect de la réglementation et à un niveau d'illégalité plus faible. En effet, une sanction potentielle plus importante réduit les gains nets associés à la réalisation de l'infraction, conformément à ce qu'ont démontré les travaux académiques de l'analyse économique des actes illégaux (Becker, 1968).

Il peut être également et raisonnablement escompté que des attitudes exprimant une défiance quant au bien-fondé de la réglementation, de ses modalités d'application impliquent respectivement un niveau de respect de la loi plus faible, et des violations en plus grand nombre.

Les données situationnelles peuvent concerner à la fois l'influence du milieu et les conditions pratiques de respect de la réglementation. Ainsi, il est attendu une conformité du comportement de l'individu à la norme sociale descriptive (si ses pairs respectent généralement la réglementation, l'individu sera incité à respecter celle-ci, et inversement) et un plus grand respect de la règle si le comportement de mise en conformité est peu coûteux (une règle difficile à comprendre ou à respecter conduirait alors à un moindre respect). Enfin des données plus personnelles relatives à la prise de risque ou au passé infractionniste sont prises en compte.

Pour déterminer les effets suggérés par le modèle théorique, deux modèles de régression linéaire ont été estimés à partir des données collectées par le questionnaire.

Un premier modèle consiste à expliquer le respect de la limitation de vitesse par le répondant, tandis qu'un second s'est intéressé à expliquer le non-respect de l'interdiction de conduite en état d'alcoolémie. Pour le premier modèle, la variable à expliquer s'appuie sur la question 3.2 [Quand je conduis, je respecte les limitations de vitesse (1 : Jamais – 5 : Toujours)], et pour le second modèle, la question 4.5 [Au cours des 12 derniers mois, il m'est arrivé de conduire en étant probablement au-dessus du seuil légal d'alcoolémie (1 : Jamais – 5 : Souvent)].

Pour chaque modèle, nous avons sélectionné les variables explicatives concernant cette thématique (dépassement de la vitesse lorsque je suis pressé pour le modèle vitesse par exemple, consommation d'alcool pour le modèle alcool, etc.), ainsi que les variables d'attitude pour le rapport à la règle et des dimensions socioéconomiques et de mobilité.

Par ailleurs, pour chaque modèle, l'autocorrélation des résidus a été testée, tandis que la recherche et la correction éventuelle d'effets liés à la multicollinéarité ont été menées, afin de s'assurer de la qualité des estimés et la robustesse des modèles. Cela a conduit à exclure de la modélisation certaines variables qui participaient au phénomène de la multicollinéarité par la règle de Klein (1962). Le modèle de vitesse présente un R^2 ajusté de 0,44, tandis que le modèle d'alcool, un R^2 ajusté de 0,24. Dans chacun des modèles présentés, les catégories de référence des variables qualitatives ont été choisies comme celles qui étaient les plus fréquentes. Ainsi la constante de la régression linéaire modélise le score de base pour la majorité des personnes interrogées.

6.7.1. Le modèle vitesse

Globalement, les interviewés déclarent respecter les limitations de vitesse, quand bien même il serait nécessaire d'investiguer ce que signifie pour ceux-ci respecter les limitations de vitesse (rouler en deçà de la vitesse autorisée, circuler à une vitesse proche de la vitesse autorisée). Le modèle (voir Tableau 20) explique une part importante de la variabilité constatée (44 %), mais suggère aussi que d'autres facteurs sont à l'œuvre. Il est intéressant de noter que le passé infractionniste, le fait de disposer de système d'alerte de contrôles, et le fait de s'autoriser des dépassements à une vitesse illégale sont les principaux correcteurs.

Les variables de dissuasion jouent dans le sens attendu et sont significatives. Ainsi, le fait de disposer d'un avertisseur de radar ou d'être abonné à un réseau social dédié, deux outils permettant d'éviter les contrôles et la sanction, mettent en évidence un effet négatif au respect de la limitation de vitesse. Le fait de s'accorder la possibilité de violer la réglementation lorsqu'on est pressé (qui doit se faire en mobilisant des ressources cognitives pour éviter les contrôles) présente un effet similaire. Le passé infractionniste de l'utilisateur semble être un prédicteur fiable du non-respect de la limitation de vitesse. Ainsi, un usager qui a déjà été sanctionné pour une infraction est moins enclin à respecter la règle. Cette propension à violer la règle explique en retour le fait de commettre une infraction. En somme, le fait d'avoir été sanctionné reflète une disposition à ne pas respecter la réglementation et des comportements non respectueux. La sanction ne semble donc pas constituer un effet dissuasif à récidiver.

Concernant cette thématique, cinq variables sont mobilisées (le radar comme atteinte à la vie privée, le radar perçu comme une « pompe à fric », les contrôles de vitesse trop fréquents, la sanction pour un excès de vitesse supérieur à 50 km/h considérée comme trop sévère, une sanction plus sévère pour les récidivistes, une durée plus longue pour les stages de récupération de points). Les variables concernant la récidive et l'atteinte à la vie privée ne présentent pas d'effet statistique significatif sur la variable à expliquer. Même si la variable associant les radars à une « pompe à fric » est faiblement

significative, le sens de la variable indique une moindre propension à respecter la règle, suggérant ici que la perception de la légitimité du contrôle participe au respect de la règle.

Les variables concernant une trop grande fréquence perçue des contrôles et une trop grande sévérité perçue de la sanction à l'égard des grands excès de vitesse sont significativement associées à un moindre respect de la limitation de vitesse. En somme, ceux qui estiment que le système de contrôle s'avère trop restrictif sont moins enclins à en respecter les règles. Cela est confirmé par l'effet significatif concernant la durée des stages pour récupérer les points. Ceux qui estiment trop permissif le système de contrôle et souhaitent un contrôle accru se déclarent comme étant plus respectueux des règles. En somme, l'attitude à l'égard de l'application des règles conduit soit à un effet de renfort pour leur respect ou au contraire à un effet de détérioration.

La conditionnalité perçue des règles jouerait un rôle dans le respect de la réglementation. Ainsi, les usagers qui déclarent s'autoriser parfois des excès de vitesse quand ils sont pressés, sont aussi ceux qui reconnaissent un moins bon respect de la limitation de vitesse en général (c'est-à-dire même quand ils ne sont pas pressés).

On retrouve un effet similaire concernant le fait de déclarer qu'il est souhaitable de rouler à la même vitesse que les autres usagers et qui est associé à un moindre respect de la règle. En cela, il y aurait un effet d'entraînement au sein de la population des usagers, le non-respect de la règle par certains pouvant pousser les autres à faire de même. En réalité, puisque ce sont les mêmes personnes qui déclarent ne pas respecter la règle d'une part et qu'il vaut mieux rouler à la même vitesse que le flux de voitures d'autre part, on peut aussi penser qu'il s'agit là d'un prétexte permettant à certains usagers de justifier leurs infractions.

De même, la perception de la difficulté de respecter la réglementation du 30 km/h est associée à un moindre respect des limitations de vitesse en général. En somme, la difficulté ressentie à respecter une limitation de vitesse s'avère un bon déterminant de la propension à ne pas respecter les limitations de vitesse.

L'influence du milieu social et des pairs joue également un effet de contrôle. Ainsi, un usager qui perçoit que son entourage respecte les règles (norme descriptive) et l'encourage à respecter les règles (norme injonctive) déclarera un niveau de respect des limitations de vitesse plus élevé. Il existe donc une influence sociale envers le respect de la règle.

L'âge joue de manière favorable et significative du point de vue statistique. L'effet de l'âge pourrait être lié à la prise de risque plus importante chez les jeunes conducteurs comparativement à la population des conducteurs plus âgés.

Même si le genre féminin est associé à un meilleur respect de la limitation de vitesse, la faiblesse de l'explication statistique ne permet pas de retenir le genre comme une variable explicative.

La modélisation indique une relation entre le kilométrage effectué et le fait de ne pas respecter la limitation de vitesse. Cette relation ne serait pas linéaire. Son pouvoir explicatif reste mesuré.

TABEAU 20. REGRESSION LINEAIRE DU RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

R² ajusté = .45	β
Âge	.09***
<5000 km en un an	-.03
5000-8000 km en un an	-.06*
15000-25000 km en un an	-.05
25000-50000 km en un an	-.06*
>50000 km en un an	-.03
Je suis une femme	.02
Je dépasse la vitesse si pressé	-.45***
Infraction. commise	-.13***
Infraction.NA	.05*
Entourage respecte règles	.06*
Entourage veut que je respecte les règles	.05
Mieux vaut rouler même vitesse que les autres	-.07**
Impossible de rouler à 30 km/h	.03
Radar vitesse = atteinte à la vie privée	.02
Radar = pompe à fric	-.02
Contrôles de vitesse trop Fréquents	-.06*
Sanction excès de vitesse >50km/h trop sévère	-.04
Sanction plus sévère pour récidiviste	-.01
Stage récupération de points plus longs	.06*
Je dispose d'un avertisseur de radar	-.05*
Abonnement à un réseau social anti-contrôle	-.06*

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

6.7.2. Le modèle alcool

Globalement, les interviewés déclarent respecter la réglementation en matière d'alcoolémie au volant. Il s'agit ici de nouveau de réponses déclarées, et non pas des constats d'infraction relatifs à une conduite en état d'alcoolémie. Néanmoins, de nombreuses études ont démontré par le passé que les déclarations sur ce sujet étaient fiables et conformes à la réalité (voir par exemple, Kypri et al., 2016). Le modèle (voir Tableau 21) explique une part relative de la variabilité constatée (24 %), et suggère donc que d'autres facteurs sont à l'œuvre. Il est intéressant de noter que la disposition à la prudence, les perceptions par rapport au contrôle d'alcoolémie et les comportements en matière de consommation d'alcool sont les principales variables correctrices.

Le fait d'être abonné à un réseau social aide sans doute à éviter les contrôles et la sanction. L'effet joue positivement sur la déclaration de conduire en état d'alcoolémie, quand bien même le

pouvoir statistique est faible. Il reste que cette variable indique un pouvoir dissuasif de l'appareil de contrôle, effet pris en compte par l'utilisateur.

Le passé infractionniste de l'utilisateur semble être un prédicteur du respect de la réglementation en matière d'alcoolémie, même si le pouvoir statistique est faible. De même, les déclarations de consommation excessive d'alcool sont positivement corrélées avec la violation de la réglementation, et cela de manière significative. L'effet le plus important est constaté pour une consommation régulière. En cela, la donnée sur le passé infractionniste peut être réinterprétée, par le fait que l'appareil de dissuasion n'est pas suffisamment dimensionné pour détecter à plus large échelle les contrevenants. En effet, si le contrôle routier concernant cette illégalité était plus intense et perçu comme plus important par l'utilisateur, le pouvoir statistique explicatif de la variable serait probablement plus important.

Concernant cette thématique, plusieurs variables sont mobilisées. Seules sont discutées ici celles qui ont un pouvoir explicatif. Trois catégories distinctes peuvent être avancées : les variables relatives à une opposition à la politique de contrôle, celles qui sont indicatrices d'une attitude favorable au risque et d'autres concernant le rapport au risque.

Ainsi, le fait de déclarer que les contrôles d'alcoolémie sont trop fréquents, l'inquiétude face à un contrôle ou la nécessité d'une plus grande tolérance à l'égard des excès de vitesse de moins de 10 km/h sont positivement corrélés à une déclaration de violation de la réglementation en matière d'alcool au volant. Les effets sont statistiquement significatifs.

Concernant les sanctions, des effets ambivalents sont constatés. Ainsi, le fait de demander des durées de stage de récupération de points plus longues et une proportionnalité de l'amende au revenu sont négativement corrélés à l'acte illégal. L'effet est statistiquement significatif. Comportement et attitudes envers les sanctions seraient ici en cohérence. Toutefois, le fait de déclarer que le radar vitesse sanctionne des comportements dangereux est corrélé positivement, de même que le fait de réclamer des sanctions plus sévères pour la récidive (peu significative du point de vue statistique). Il y a une corrélation négative entre conduite sous l'influence de l'alcool et excès de vitesse ($r = .22$, $p < .001$), ce qui irait dans le sens d'une différenciation des profils d'infractionnistes. Ainsi ceux qui commettent l'infraction alcool commettraient moins souvent l'infraction vitesse, et seraient favorables à un renforcement des sanctions qui ne les concerne pas.

En matière de rapport au risque, la variable relative à ceux qui déclarent la nécessité de rester prudent même en respectant les règles (sans doute des usagers averses au risque) est corrélée négativement et cela manière significative, tandis que la variable concernant ceux qui présentent une propension à prendre des risques (accepter de miser 100 euros) met en évidence un effet positif et significatif. En somme, ceux qui sont averses au risque, évitent de prendre des risques, et sont peu enclins à violer la règle, tandis que ceux qui aiment le risque, en prennent, et sont enclins à violer la

règle, qui est elle-même une prise de risque tant par ses conséquences en cas de contrôle routier que d'accident.

La conditionnalité perçue des règles (s'autoriser un excès de vitesse quand on est pressé) est associée à une plus grande fréquence déclarée d'alcoolémie au volant. On retrouve ici un effet similaire à celui constaté pour le modèle vitesse. De même, la variable concernant l'utilisateur qui déclare qu'il est facile de respecter la règle est associée à un meilleur respect de la réglementation. On peut noter que les variables concernant l'influence des pairs ne ressortent pas dans le modèle sur l'infraction alcool.

L'âge joue de manière favorable et significative du point de vue statistique. L'effet de l'âge pourrait être interprété, comme pour le modèle vitesse, comme étant associé une meilleure expérience de l'usage de la route et de la nécessité de respecter la règle en matière d'alcoolémie au volant, et donc des règles en général.

Même si le genre féminin est associé à un meilleur respect la règle en matière d'alcoolémie au volant, la faiblesse de l'explication statistique ne permet pas de retenir le genre comme une variable explicative. On retrouve ici un résultat identique à celui du modèle vitesse.

La modélisation n'indique pas de relation significative et explicative en relation avec le kilométrage effectué.

TABLEAU 21. REGRESSION LINEAIRE DE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL AU-DELA DU SEUIL LEGAL

R² ajusté = .26	β
Âge	.09***
<5000 km en un an	.01
5000-8000 km en un an	.04
15000-25000 km en un an	-.03
25000-50000 km en un an	.01
>50000 km en un an	-.02
Je suis une femme	-.03
Je dépasse vitesse si pressé	.11***
Infraction commise	.02
infraction.NA	.03
Facile de respecter les règles	-.04
Mieux vaut rester prudent même en respectant règles	-.11***
Légitime enfreindre règles dans certaines situations	.0
Radar vitesse sanctionne un comportement dangereux	.06*
Si police est présente je suis inquiet	.05*
Les contrôles d'alcoolémie sont trop fréquents	.14***
Sanction plus sévère pour récidiviste	.02
Plus de tolérance pour les excès vitesse <10 km/h	.06*
Amende proportionnelle au revenu	-.03
Stage de récupération des points plus long	-.02
J'accepterais de miser 10 euros à pile ou face	-.02
J'accepterais de miser 100 euros à pile ou face	.03
Consommation d'alcool excessive rarement ou occasionnellement	.20***
Consommation d'alcool excessive souvent ou très souvent	.26***
Consommation d'alcool excessive NA	-.02
Abonnement à un réseau social anti- contrôle	.03

Note : *** p<.001, ** p<.01, * p<.05

7. Conclusion et recommandations

Ce travail nous a permis de mieux comprendre ce qui influence le rapport à la règle. Tout d'abord, nous avons observé un phénomène d'optimisme comparatif qui entraîne une confiance excessive et une moindre nécessité subjective de respect de la règle. En effet, les conducteurs interrogés s'estiment plutôt bons conducteurs : huit sur dix d'entre eux considèrent être de meilleurs conducteurs que la moyenne. Seule une infime minorité des conducteurs s'estiment moins bons que les autres. Ce phénomène d'optimisme comparatif est couramment observé dans divers aspects de la vie et a pour fonction de maintenir une estime de soi positive. Ceci produit une confiance excessive entre ses propres compétences et une mauvaise calibration avec la difficulté de la tâche de conduite, et donc des conséquences négatives sur les comportements. Ce biais est de manière prévisible plus marqué chez les hommes que chez les femmes.

Nous pouvons ainsi remarquer que la fréquence de l'infraction alcool dans notre pays (près d'un tiers des conducteurs), se situe bien au-dessus des normes européennes. On peut donc supposer que ce sont des valeurs culturelles, un style de vie, un rapport à l'alcool particulier, qui influence le rapport à la règle. Non seulement les consommations habituelles d'alcool sont importantes en France, mais le conducteur français se réfère moins de reprendre le volant à la suite d'une consommation que ses homologues européens.

Initialement (lors des premières années de l'automobile où seuls les aristocrates pouvaient acheter des voitures), la conduite automobile ne connaissait pas de règles ou de sanctions : la réprobation des pairs (donc la norme) était la seule option pour essayer de modérer les excès de certains conducteurs. C'est la massification de l'usage de la voiture qui a entraîné la nécessité des règles et des sanctions. Nous remarquons que plus d'un quart des conducteurs interrogés reconnaissent avoir transgressé quelques fois des règles de conduite à la demande d'un passager. De plus, même si cette influence semble diminuer avec l'âge, car elle est particulièrement importante à la post-adolescence, un cinquième des conducteurs de plus de 65 ans rapportent quand même être parfois influencés par leurs passagers.

Toutes les règles du Code de la route ne sont pas respectées de la même manière et sont donc plus ou moins conditionnelles. La conditionnalité est la plus faible pour la limite d'alcoolémie, la conduite en état d'ivresse étant très majoritairement condamnée; à l'inverse, la réduction de la vitesse en cas d'alerte pollution est la règle la moins bien respectée. Si tous les conducteurs français ne respectent pas la règle de l'alcoolémie, ceux qui le font ont tendance à adopter systématiquement cette règle de conduite, alors qu'ils se permettent plus de variabilité dans leur comportement de vitesse, en fonction des situations ou de divers facteurs. De plus, un nombre non négligeable de

conducteurs interrogés (17 %) n'a pas confiance dans les informations transmises par les services de l'État sur la sécurité routière.

Lorsque l'acceptabilité sociale du Contrôle Sanction Automatisé vitesse avait été évaluée pour la première fois (ONISR, 2006), celle-ci était relativement bonne : une majorité des conducteurs interrogés par l'IFOP reconnaissaient que les radars avaient fait baisser les accidents (77 %), les vitesses moyennes (86 %) et leur propre vitesse (66 %), et se déclaraient donc favorables au programme. Aujourd'hui, sur notre échantillon, la proportion de conducteurs qui considèrent les radars comme efficaces est tombée à 53 %. Les diverses dimensions de l'acceptabilité (efficacité, équité, atteinte à la vie privée, etc.) ont subi la même évolution défavorable. Ceci démontre une usure des mesures et la nécessité d'un renouvellement permanent des actions en faveur de la sécurité routière. Enfin, plus les conducteurs pensent qu'il est difficile de toujours bien respecter les règles, moins ils vont les respecter. Nous savons en effet que la modification des comportements suppose une bonne perception de l'efficacité de soi.

C'est donc sur ces sept dimensions (l'optimisme comparatif, les valeurs culturelles, l'influence par les pairs, la conditionnalité perçue des règles, la confiance dans les services de l'État, l'usure des mesures, et le sentiment d'efficacité) que devront porter les actions de l'éducation en milieu scolaire, de la prévention lors des loisirs, de la formation initiale et continue des conducteurs et enfin lors des mesures de réhabilitation. Diverses stratégies comme le marketing des normes sociales ou les nudges (Thaler & Sunstein, 2008) peuvent y être introduites. L'intérêt des nudges dans ce contexte, au-delà de leur facilité de mise en place et leur coût relativement faible, est qu'ils permettent de sortir de la logique répressive en cherchant simplement à faciliter le comportement vertueux au détriment du comportement négatif.

Cette enquête a également souligné le caractère sensible et complexe de mener à bien une politique de dissuasion et de sanction efficace. Il s'agit non seulement de communiquer auprès du grand public concernant les objectifs poursuivis et les modalités d'intervention, mais également de prendre en considération les modalités d'acceptation, les mécanismes de perception à l'œuvre et les processus cognitifs lorsqu'il s'agit de modifier les contremesures de contrôle et de sanction, telles que l'extension du dispositif de contrôle (nombre de dispositifs en fonctionnement par exemple ou la mise en place de nouvelles modalités de contrôle), l'accroissement des sanctions pour certaines infractions, ou encore de déléguer certaines fonctions opérationnelles au secteur privé.

Une autre dimension concernant la mise en œuvre des opérations de contrôle et de sanction par les forces de l'ordre, le milieu judiciaire et l'administration n'a pas été étudiée. Or il s'agit d'une composante essentielle dans la mise en œuvre de la règle et influence le rapport à la règle des usagers. Il s'agit en effet de la mise en œuvre de mesures de justice, qui ne se limitent pas à des considérations

procédurales. Il est donc crucial de s'intéresser aux conditions de mise en œuvre, d'interroger l'influence des perceptions et les pratiques de ceux qui travaillent à l'implémentation de ces mesures, qui influencent en retour le rapport à la règle. En somme, le rapport à la règle ne dépend pas seulement de la nature et de l'objectif de la règle, mais également de ceux qui l'appliquent et de la manière dont elle est appliquée auprès de l'utilisateur. Le rapport à la règle n'exprime pas seulement une manière de faire la justice, mais aussi une théorie de la justice, dont Montesquieu avait saisi il y a déjà quelques siècles toute la subtilité et l'importance dans son ouvrage « De l'esprit des lois ».

Références

- 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. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1464-0597.1997.tb01231.x>.
- 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.
- Alexander S., Ruderman M. (1987). The role of procedural and distributive justice in organization behavior. *Social Justice Research*, vol. 1, n° n° 2, p. 177-198.
- Assailly, J.P. (2018). *Humanité routière*, Imago, Paris.
- Assailly, J.P., Cauzard, J.P., Dekkers, M.A., Delhomme, P., Lassare, S., Malaterre, G., Ragot, I. (2006). L'acceptabilité sociale. In ONISR (Ed.). *Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005)*. (pp. 47-54). Paris : Ministère de l'équipement, 2006.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*. 76 (2): 169-217.
- Bebchuk, L. A. and Kaplow, L. (1993). Optimal Sanctions and Differences in Individuals' Likelihood of Avoiding Detection. *International Review of Law and Economics*. Vol. 13: 217-224.
- Bebchuk, L. A. and Kaplow, L. (1992). Optimal Sanctions When Individuals are Imperfectly Informed about the Probability of Apprehension. *Journal of Legal Studies*. Vol. XXI: 365-370.
- Beccaria, C. (2006), *Des délits et des peines*, Garnier-Flammarion.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*. 76 (2): 169-217.
- Carnis, L. (2008). The French Automated Speed Enforcement Programme: A Deterrent System at Work, *Proceedings of the 2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, Peer-Reviewed Paper, Adelaide, South Australia, Australia, pp. 752-766.
- Carnis, L. (2005). Coase and the Economics of Crime, *New Perspectives on Political Economy*. (1)2: 1-31.
- Carnis, L. (2004). Pitfalls of the Classical School of Crime, *Quarterly Journal of Austrian Economics*. (7)4: 7-18.
- Carnis, L. (1999). De l'analyse économique en matière de gestion du risque routier, *Revue Transports et Sécurité*, n° 65, Octobre - Décembre, pp. 21-34.
- Carrithers, D.W. (1997). La philosophie pénale de Montesquieu. *Revue Montesquieu*. N° 1, pp. 39-63.
- Cestac, J., Kraïem, S., & Assailly, J-P. (2016). Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries. *Journal of Safety Research*, 56, 89-96. doi: 10.1016/j.jsr.2015.12.001

- 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. doi: 10.1016/j.trf.2013.12.006.
- 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. <http://dx.doi.org/10.1037/0022-3514.58.6.1015>.
- Coase, R. H. The Problem of Social Cost. *Journal of Law and Economics*, Vol. 3, 1-44.
- Codol, J.-P. (1973). Le phénomène de la « conformité supérieure de soi », expériences exploratoires, *L'Année Psychologique*, 73, p. 565-585.
- 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. <http://dx.doi.org/10.1007/s12144-003-1020-8>.
- Connolly, T., & Åberg, L. (1993). Some contagion models of speeding. *Accident Analysis and Prevention*, 25(1), 57–66. [http://dx.doi.org/10.1016/0001-4575\(93\)90096-F](http://dx.doi.org/10.1016/0001-4575(93)90096-F).
- Delaney, C., Ward, H. et Cameron, M. (2005). *The history and development of speed camera use*. (Report N° 242). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- 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), p. 493-508.
- 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.
- 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.
- 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).
- Draper, T. (2002). An Introduction to Jeremy Bentham's Theory of Punishment, *Journal of Bentham Studies*, (5)1: 1_17.
- Erhlich. I. (1973). Participation in Illegitimate Activities: A Theoretical and Empirical Investigation. *Journal of Political Economy*. (81)3: 521-565.
- Erhlich. I. (1972). The Deterrent Effect of Criminal Law Enforcement. *Journal of Legal Studies*. Vol. 1: 259-276.
- Eyssartier, C. & Hamelin, F. (2010). Acceptabilité sociale, professionnelle, politique de l'automatisation du contrôle des infractions au Code de la route : Enquête en Loire Atlantique. Rapport Inrets-Cete de l'Ouest.
- Flament, C. (1994). Aspects périphériques des représentations sociales, in Guimelli, C. (ed.), *Structures et transformations des représentations sociales*, Delachaut & Niestlé, Lausanne, 85-118.
- Fondation Vinci (2016). *Baromètre de la conduite responsable*.

- Gains, A., Humble, R., Heydecker, B. and Sandy Robertson (2003). "A Cost Recovery System for Speed and Red-Light Cameras – Two Year Pilot Evaluation". Research Project, Department of Transport, London.
- García-Villegas, M. & Lejeune, A. (2015) La désobéissance au droit : approche sociologique comparée. Présentation du dossier, *Droit et société*, 91, 565-577.
- Garoupa, N. (1998). Optimal Law Enforcement and Imperfect Information When Wealth Varies among Individuals. *Economica*. Vol. 65: 479-490.
- Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs. Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche Transports Sécurité*, 97, 339–359. doi:10.3166/rts.97.339-359.
- Hamelin, F. (2007), « Les dimensions politiques de l'acceptabilité du contrôle automatisé de la vitesse » dans Carnis, L. et Hamelin, F. *Revue Internationale sur le contrôle automatisé de vitesse*. Rapport rédigé conformément au volet 1 de la convention de recherche CV05-21 commanditée par la DSCR à l'INRETS juillet 2007, pp. 13-39.
- Harris, J. R. (1970). On the Economics of Law and Order. *Journal of Political Economy*. (78)1: 165-174.
- 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).
- 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.
- Kant, E. (1921). *Critique de la raison pratique*, (trad. François Picavet), 334 p., Paris : Librairie Félix Alcan, (Travail original publié en 1788).
- Kohlberg, L. (1984) *Essays on moral development, Vol. 2: The psychology of moral development*. Harper&Row, San Francisco.
- Kossman, I. (2002). « Le contrôle des vitesses par les autorités locales allemandes », *Annales de Ponts et Chaussées*, N° 101, p 31-35.
- Kypri, K., Wilson, A., Attia, J., Sheeran, P., Miller, P., & McCambridge, J. (2016). Social desirability bias in the reporting of alcohol consumption: a randomized trial. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 77(3), pp. 526-531. doi:10.15288/jsad.2016.77.526
- Lin, M., & Fearn, K. T. (2003). The provisional license: Nighttime and passenger restrictions – A literature review. *Journal of Safety Research*, 34(1), 51–61. [http://dx.doi.org/10.1016/S0022-4375\(02\)00081-6](http://dx.doi.org/10.1016/S0022-4375(02)00081-6).
- Loi [Def. 1] (n.d.) In Dictionnaire Larousse online, consulté le 14 mars 2018, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/loi/47700>
- 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^{ème} édition de Londres, 1728). <http://dx.doi.org/doi:10.1522/cla.loj.tra>

- 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.
- 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.
- Monseur, M. (1969). Décisions et risques des conducteurs aux abords d'intersections, *Psychologie Française*, 14, 2, 141-147.
- 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)
- MORI (2001) Direct Line Survey. MORI London
- Muhlrads, N.(2006). "Speed enforcement and road safety in France". *Séminaire GAMBIT* Université Technique, Pologne: Gdansk, 17-19 Mai
- Nielsen, J. (1994). Heuristic evaluation. In J. Nielsen & R.L. Mack (Eds.), *Usability Inspection Methods*, Wiley, New York, p.25-62.
- ONISR (2006). *Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005)*. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjtpICFxOXfAhUw1eAKHUM_BuUQFjAAegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Fwww.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr%2FIMG%2Fpdf%2F1-_CSA_evaluation_rapport_definitif_corrige1_cle5153a4.pdf&usg=AOvVaw0FW0F7JnljK5Lhn7dLrcxk, consulté le 11 janvier 2019, 87 p.
- ONISR (2017a). *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*. <http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/38258/364658/version/1/file/Bilan+2017+de+la+s%C3%A9curit%C3%A9+routi%C3%A8re+VF+internet.pdf>, consulté le 19 novembre 2018, 192 p.
- ONISR (2017 b). *Les infractions au Code de la route et au code des transports, L'impact sur le permis à points, Bilan statistique 2016*. http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37459/357358/version/1/file/Bilan_Infractions_Route_2016.pdf, consulté le 4 octobre 2018, 144 p.
- Opp, K. D. (1982). The evolutionary emergence of norms. *British Journal of Social Psychology*. 21, p.139-149.
- Pires, A. (1998). Beccaria, l'utilitarisme et la rationalité pénale moderne in C. Debuyst, F. Digneffe, J-M. Labadie et A. Pires, *Histoire des savoirs sur le crime et la peine. Tome II : La rationalité pénale et la naissance de la criminologie*, Chapitre 3, pp.83-143. Les Presses de l'Université de Montréal, Les Presses de l'Université d'Ottawa. De Boeck Université, 1998, 518 pp. Collection : Perspectives criminologiques.
- Polinsky, A. M. and Rubinfeld, D. (1991). A Model of Optimal Fines for Repeat Offender. *Journal of Public Economics*. (46): 291-306.
- Polinsky, A. M. and Shavell, S. (1979). The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines. *American Economic Review*. (69)3: 880-891.

- Porter, B. E. and Berry, T. D. (2001). "A Nationwide Survey of Self-Reported Red Light Running: Measuring Prevalence, Predictors, and Perceived Consequences". *Accident Analysis and Prevention*, 33, 735-741.
- Ragot, I. (2006). « Acceptabilité du CSA: connaissance, crédibilité de l'information et efficacité perçue ». In M.A. Dekkers (Ed.), *Séminaire vitesse: apports récents de la recherche en matière de vitesse*, Les collections de l'INRETS, Acte N° 105, 159-169.
- Renouard, J.M. (2000). *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, L'Harmattan, Paris.
- Rousseau, J.-J. (1964). *Lettres écrites de la montagne*, in Œuvres complètes, tome III., 2240 p., Paris : Gallimard, (Travail original publié en 1764).
- Rousseau, J.-J. (1963). *Du contrat social ou Principes du droit politique*. 506 p., Paris: Garnier, (Travail original publié en 1762).
- Schroeder, C., Prentice, D. (1998). Exposing pluralistic ignorance to reduce alcohol use among college students. *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 2150–2180.
- Sherif, M. (1936). *The psychology of social norms*. Oxford, England: Harper.
- 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. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2005.04.014>.
- Soole, D., Lennon, A. et Watson, B. (2008). *Driver perceptions of police speed enforcement: differences between camera-based and non camera based methods: result from a qualitative study*. Australasian Safety Research, Oilicing and Education Conference, Adelaide, South Australia.
- 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.
- Stigler, G. (1970). The optimum enforcement of Laws. *Journal of Political Economy*. (3): 526-536.
- Stradling S.G., Parker D., Lajunen T., Meadows M.L., & Xiel C.Q. (2000). Normal Behavior and Traffic Safety: Violations, Errors, Lapses and Crashes. In: von Holst H., Nygren Å., Andersson Å.E. (eds) *Transportation, Traffic Safety and Health — Human Behavior*. Springer, Berlin, Heidelberg
- Suls, J., & Green, P. (2003). Pluralistic ignorance and college student perceptions of gender-specific alcohol norms. *Health Psychology*, 22, 479–486.
- 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.
- Terrade, F., Pasquier, H., Reerinck-Boulanger, J., Guingouain, G., Somat, A. (2009). L'acceptabilité sociale: la prise en compte des déterminants sociaux dans l'analyse de l'acceptabilité des systèmes technologiques. *Le Travail Humain*, 72, 383-395.
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). *Nudge: Improving decisions about health, wealth, and happiness*. New Haven, CN: Yale University Press. 304 p.

- 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=gb_s_g_e_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Wells,H. (2005). "The Fast and the Furious: Notions of unfairness and injustice in criticisms of speed enforcement technologies", *Australian Road Safety Research Policing Education Conference*. Museum Te Papa, Wellington (Nouvelle Zelande), 14-15 novembre. Consulté sur internet: <http://rsconference.com>

Annexe 1 : Le questionnaire

Enquête sur les règles de sécurité routière

Bonjour,

Voici une enquête portant sur les comportements des conducteurs de voitures et leur opinion envers les règles de sécurité routière.

Merci de nous indiquer quel est votre point de vue personnel en répondant aux questions ci-dessous.

Pour répondre, cochez la case qui se rapproche le plus de votre opinion, en tant que conducteur de voiture.

Conformément aux lois informatiques et liberté, les réponses apportées resteront strictement confidentielles et ne seront pas traitées de façon individuelle.

SIGNALÉTIQUE — QUOTAS

S1. En quelle année avez-vous obtenu votre permis de conduire ?

1. Année en clair
2. Refus → [Stop interview](#)
3. Je n'ai pas de permis de conduire → [Stop interview](#)
4. Je suis en formation "Conduite Accompagnée" → [Stop interview](#)

S1b. Êtes-vous en permis probatoire ?

IP filtrée sur S1

1. Oui
2. Non
3. Je ne sais pas

S2. L'année dernière combien de kilomètres avez-vous parcourus en tant que conducteur de voiture ?

1. Je n'ai pas conduit l'année dernière → [Stop interview](#)
2. Moins de 5 000 km
3. De 5 000 à 8 000 km
4. De 8 000 à 15 000 km
5. De 15 000 à 25 000 km
6. De 25 000 à 50 000 km
7. Plus de 50 000 km

S3. Vous êtes ?

IP question quotas

1. Une femme
2. Un homme

S4. Quel est votre âge ?

IP en clair |__|__| (99 = NVPD)

Si NVPD, Poser S4b

S4b. Dans ce cas dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

1. 18-24 ans
2. 25-39 ans
3. 40-54 ans
4. 55-64 ans
5. 65 ans et plus

IP quotas selon les tranches de S4b

S5. Résidez-vous dans ...

IP question quotas

1. Une zone rurale (moins de 2 000 habitants)
2. Une petite ville (entre 2 000 et 50 000 habitants)
3. Grosse agglomération (plus de 50 000 habitants)
4. L'agglomération parisienne

QUOTAS

Urbain = codes 2 (23 %) + 3 (37 %) + 4 (17 %) = 77 %

Rural = code 1 = 23 %

S6. Quelle est votre Catégorie Socio-Professionnelle ?

Si vous recherchez votre 1^{er} emploi –cochez « autre inactif »

Si vous recherchez un autre emploi – cochez la catégorie que vous aviez avant

Si êtes en congé parental – cochez la catégorie que vous aviez avant

1. Agriculteur exploitant
2. Artisan/Commerçant/Chef d'entreprise
3. Cadre/Profession intellectuelle supérieure
4. Profession intermédiaire
5. Employé
6. Ouvrier
7. Retraité
8. Autre inactif (femme/homme au foyer, étudiant, élève...)
9. Autre préciser

IP mettre un suivi :

CSP+ = 1+2+3+4

CSP — = 5+6

Retraité =7

Autre inactif =5

Autre = 9

S7. Quel est votre niveau d'études ?

1. Pas de diplôme
2. Diplôme de l'enseignement primaire ou secondaire (Certificat d'études, Brevet des collèges)
3. BEP/CAP
4. Baccalauréat
5. Diplôme de l'enseignement supérieur de 1er cycle (DEUG, DUT, BTS)
6. Diplôme de l'enseignement supérieur de 2ème cycle (Licence, Maîtrise, Master) ou au-delà

S8. Parmi les types de véhicules suivants, merci de cocher ceux que vous avez conduits sur les 12 derniers mois, que ce soit personnellement ou professionnellement.

Vous pouvez cocher plusieurs réponses

IP Plusieurs réponses possibles

1. Citadine (ex. : Smart fortwo)
2. Compacte (ex. : Twingo Renault, Peugeot 208)

3. Berline (ex. : Peugeot 508)
4. Monospace (ex. : Picasso Citroen)
5. Cabriolet
6. Sportive
7. Petit utilitaire (ex. : Kangoo ou Berlingo)
8. Petit fourgon/camionnette (ex. : Expert, Trafic)
9. Gros fourgon (ex : Boxer, Master, Daily)
10. Camping car
11. Poids Lourd
12. Deux roues motorisées de plus de 50 cc
13. Aucun ➔ Stop interview

IP poser si plusieurs réponses – reprendre la liste des véhicules choisis en S8

S8b. Quel est celui que vous avez conduit le plus souvent sur les 12 derniers mois ?

1. Citadine (ex. : Smart Fortwo)
2. Compacte (ex. : Twingo Renault, Peugeot 208)
3. Berline (ex. : Peugeot 508)
4. Monospace (ex. : Picasso Citroen)
5. Cabriolet
6. Sportive
7. Petit utilitaire (ex. : Kangoo ou Berlingo)
8. Petit fourgon/camionnette (ex. : Expert, Trafic)
9. Gros fourgon (ex : Boxer, Master, Daily)
10. Camping car
11. Poids Lourd
12. Deux roues motorisées de plus de 50 cc

IP poser si S8 = 10 (2 roues motorisées)

S8c. À quelle fréquence conduisez-vous un 2 roues motorisées de plus de 50cc ?

1. Moins de 12 fois dans l'année
2. Entre 13 et 48 fois (environ 1 fois par semaine) dans l'année
3. Plus de 49 fois dans l'année

VOTRE COMPORTEMENT DE CONDUITE

Nous allons maintenant commencer le questionnaire. Merci de répondre spontanément aux questions : il n'existe ni de bonnes ni de mauvaises réponses. Seule votre opinion personnelle compte.

Q1. Par rapport à la moyenne des conducteurs, je dirais que je suis plutôt :

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez « Moins bon conducteur » et 5 « Meilleur conducteur », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5 – à la borne 1 indiquez « Moins bon conducteur » et à la borne 5 indiquez « Meilleur conducteur »

Moins bon conducteur					Meilleur conducteur	
1	2	3	4	5		

Q2. Quand je fais un trajet en tant que conducteur de voiture, la probabilité que j'ai un accident de la route est ...

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez « Moins forte que pour les autres » et 5 « Plus forte que pour les autres », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5 – à la borne 1 indiquez « Moins forte que pour les autres » et à la borne 5 indiquez « Plus forte que pour les autres »

Moins forte que pour les autres			Plus forte que pour les autres	
1	2	3	4	5

Q3. Nous allons maintenant nous intéresser à votre comportement de conduite. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez ne « Jamais » adapter ce comportement et vers le 5 si vous estimez « Toujours » adopter ce comportement, les notes intermédiaires vous permettent de nuancer votre jugement.

IP Rotation des items	JAMAIS				TOUJOURS
	1	2	3	4	5
1. Quand je conduis une voiture, en général je respecte les règles.	1	2	3	4	5
3. Quand je conduis je respecte les limitations de vitesse.	1	2	3	4	5
7. Quand j'aperçois un piéton s'apprêtant à traverser, je m'arrête.	1	2	3	4	5
8. Il m'arrive de franchir un "stop" sans m'arrêter complètement.	1	2	3	4	5
9. Quand la vitesse maximale autorisée est réduite de 20 km/h pour cause d'alerte pollution, je la respecte.	1	2	3	4	5
15. Quand je passe à proximité d'un contrôle routier, je préviens les usagers arrivant en sens inverse par un appel de phares.	1	2	3	4	5
16. Quand je suis passager, si le conducteur ne respecte pas les règles, je le lui fais remarquer.	1	2	3	4	5

Q4. Toujours concernant votre comportement de conduite. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement. Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez ne « Jamais » adopter ce comportement et vers le 5 si vous estimez « Souvent » adopter ce comportement, les notes intermédiaires vous permettent de nuancer votre jugement.

	JAMAIS				SOUVENT
IP Rotation des items	1	2	3	4	5
2. Il m'est déjà arrivé d'enfreindre les règles de conduite à la demande d'un passager.	1	2	3	4	5
4. Il m'arrive d'utiliser un limiteur ou un régulateur de vitesse pour être sûr de bien respecter la limite de vitesse.	1	2	3	4	5
5. Il m'arrive de stationner en chevauchant un trottoir ou un passage piéton.	1	2	3	4	5
6. Il m'arrive de stationner quelques minutes sur une place réservée (handicapés, transporteurs de fonds, arrêt de bus).	1	2	3	4	5
10. Au cours des 12 derniers mois, il m'est arrivé de conduire en étant probablement au-dessus du seuil légal d'alcoolémie.	1	2	3	4	5
14. Quand je vois un autre conducteur commettre une infraction, il m'arrive de le klaxonner ou de lui faire un appel de phare.	1	2	3	4	5
30. Je m'autorise à dépasser les limites de vitesse quand je suis très pressé.	1	2	3	4	5

Q5. Au cours des 12 derniers mois, combien d'infractions ayant entraîné un retrait de points sur votre permis de conduire avez-vous commises ?

IP un chiffre entre 0 et 12 |__|__| (99 = NVPD ou NSP)

Q6. Au cours des 12 derniers mois, dans combien d'accidents de la route avec au moins un blessé léger avez-vous été impliqué ?

IP un chiffre entre 0 et 99 |__|__| (99 = NVPD ou NSP)

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Q7. Voici des phrases concernant les règles de sécurité routière. Vous déplacerez le curseur vers le critère qui correspond le mieux à la perception que vous en avez.

Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez que les règles de sécurité routière sont « utiles », vers le 5 si vous estimez qu'elles sont « inutiles », les notes intermédiaires vous permettront de nuancer votre jugement.

En général les règles de sécurité routière sont ...

IP mettre un curseur de 1 à 5

Q7.1

Inutiles			Utiles	
1	2	3	4	5

Q7.2

Mal conçues			Bien conçues	
1	2	3	4	5

Q7.3

Pas assez strictes			Trop strictes	
1	2	3	4	5

Q8. Pour l'affirmation suivante, vous déplacerez le curseur vers le critère qui correspond le mieux à la perception que vous en avez.

Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez que les informations transmises ne sont « pas dignes de confiance », vers le 5 si vous estimez qu'elles sont « dignes de confiance », les notes intermédiaires vous permettront de nuancer votre jugement.

Les informations sur la sécurité routière transmises par les services de l'État sont ...

IP mettre un curseur de 1 à 5

Pas dignes de confiance			Dignes de confiance	
1	2	3	4	5

Q9. Intéressons-nous au respect des règles. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 pour déclarer que vous êtes « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. La plupart des gens importants pour moi (amis, famille ...) respectent les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5
2. La plupart des gens importants pour moi (amis, famille ...) attendent de moi que je respecte les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5

Q10. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. C'est facile pour moi de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5
2. Je me sens capable de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5
3. J'ai l'intention de faire en sorte de toujours bien respecter les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5

Q11. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. Tous les conducteurs enfreignent régulièrement les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5
2. Les gens qui ne respectent pas les règles de sécurité routière ont beaucoup plus de risque d'avoir un accident de la route que ceux qui les respectent.	1	2	3	4	5
3. Les gens qui ne respectent pas les règles de sécurité routière finiront tôt ou tard par se faire attraper par les forces de l'ordre.	1	2	3	4	5

Q12. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. Même en respectant les règles, il faut toujours rester vigilant, car sur la route un accident est vite arrivé.	1	2	3	4	5
2. Dans certaines situations, il est légitime d'enfreindre les règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5
3. Les forces de l'ordre devraient faire preuve de souplesse dans l'application des règles de sécurité routière.	1	2	3	4	5

Q13. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre jugement.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. Il vaut mieux rouler à la même vitesse que le flux de voitures plutôt que de se conformer scrupuleusement aux limites de vitesse.	1	2	3	4	5
2. On devrait avoir le droit de franchir une ligne blanche si on est derrière un véhicule lent et que personne ne vient en face.	1	2	3	4	5
3. On devrait pouvoir passer au feu rouge si aucun véhicule n'arrive sur la voie qui a le feu vert.	1	2	3	4	5
4. Toujours bien respecter les zones limitées à 30 km/h est impossible.	1	2	3	4	5
5. Le comportement de remontée de file des motards est dangereux.	1	2	3	4	5

LES CONTRÔLES ROUTIERS

Q14. Nous allons maintenant évoquer les radars automatiques qui contrôlent la vitesse.

Vous déplacerez le curseur vers le critère qui correspond le mieux à la perception que vous en avez.

Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez que les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont inefficaces, vers le 5 si vous estimez qu'ils sont efficaces, les notes intermédiaires vous permettront de nuancer votre jugement.

Les radars automatiques qui contrôlent la vitesse sont ...

Q14.1

Inefficaces			Efficaces	
1	2	3	4	5

Q14.2

Pas fiables			Fiables	
1	2	3	4	5

Q14.3

Pas équitables			Équitables	
1	2	3	4	5

Q14.4

Placés à des
endroits non
dangereux

Placés à des
endroits
dangereux

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q15. Nous allons maintenant évoquer les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges.

Vous déplacerez le curseur vers le critère qui correspond à votre opinion.

Par exemple, vous déplacerez le curseur vers le 1 si vous estimez que les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont « Inefficaces », vers le 5 si vous estimez qu'ils sont « Efficaces », les notes intermédiaires vous permettront de nuancer votre jugement.

Les radars automatiques qui contrôlent le franchissement des feux rouges sont...

Q15.1

Inefficaces

Efficaces

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q15.2

Pas fiables

Fiables

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q15.3

Pas justes

Justes

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q15.4

Placés à des
endroits non
dangereux

Placés à des
endroits
dangereux

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q16. Concernant les radars automatiques, déplacez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre opinion.

1 signifie « Des comportements peu dangereux » et 5 « Des comportements très dangereux », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5 – à la borne 1 indiquez « Des comportements peu dangereux » et à la borne 5 indiquez « Des comportements très dangereux »

	Des comportements peu dangereux				Des comportements très dangereux
	1	2	3	4	5
1. Les radars automatiques qui contrôlent la VITESSE sanctionnent principalement...	1	2	3	4	5
2. Les radars automatiques qui contrôlent le FRANCHISSEMENT DES FEUX ROUGES sanctionnent principalement ...	1	2	3	4	5

Q17. Intéressons-nous aux contrôles routiers. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre opinion.

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » avec l'affirmation et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
1. Les radars automatiques qui contrôlent la VITESSE sont une ATTEINTE À LA VIE PRIVÉE.	1	2	3	4	5
2. Les radars automatiques qui contrôlent le FRANCHISSEMENT DES FEUX ROUGES sont une atteinte à la vie privée.	1	2	3	4	5

Q18. Êtes-vous d'accord ou non avec le slogan : "radars = pompes à fric !"

Faites glisser le curseur. 1 signifie que vous vous considérez que vous n'êtes « Pas du tout d'accord » et 5 « Tout à fait d'accord », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
1	2	3	4	5

Q19. Quand je passe à proximité d'un contrôle routier par les forces de l'ordre, je me sens ...

Pas du tout inquiet

Très inquiet

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q20. Quand je passe à proximité d'un contrôle routier par les forces de l'ordre, je me sens ...

Pas du tout
agacé

Très agacé

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q21. Concernant les contrôles routiers en général, il en faudrait :

Moins

Davantage

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q22_. Concernant les contrôles, déplacez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre opinion.

1 signifie des contrôles « Pas assez fréquents » et 5 « Trop fréquents », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas assez fréquents				Trop fréquents
	1	2	3	4	5
Q22. Les contrôles de vitesse sont :	1	2	3	4	5
Q23. Les contrôles de l'alcoolémie au volant sont :	1	2	3	4	5

LES SANCTIONS

Q24_. Abordons maintenant les sanctions. Pour chacune des affirmations suivantes vous déplacerez le curseur vers la note qui correspond le mieux à votre opinion.

1 signifie que vous vous considérez que vous estimez les sanctions « Pas assez sévères » et 5 « Trop sévères », les autres notes vous permettent de nuancer votre jugement.

IP mettre un curseur de 1 à 5

	Pas assez sévères				Trop sévères
	1	2	3	4	5
Q24. Les sanctions pour un franchissement de feu rouge (4 points et 135 euros) sont ...	1	2	3	4	5
Q25. Les sanctions pour un excès de vitesse inférieur à 20 km/h (1 point et 68 à 135 euros selon le lieu) sont ...	1	2	3	4	5
Q26. Les sanctions pour un excès de vitesse supérieur à 50 km/h (5 points et 1500 euros) sont ...	1	2	3	4	5

Q27. Les sanctions pour les délinquants routiers (infractions punies de 4 points ou plus) qui récidivent devraient être :

Moins sévères

Plus sévères

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Q28. Concernant les petits excès de vitesse (dépassement de moins de 10 km/h), les forces de l'ordre devraient être :

Moins tolérantes

Plus tolérantes

1	2	3	4	5
----------	----------	----------	----------	----------

Q29. Pour les infractions routières, les amendes devraient être proportionnelles au revenu du contrevenant.

**Pas du tout
d'accord**

**Tout à fait
d'accord**

1	2	3	4	5
----------	----------	----------	----------	----------

Q30. Les stages de récupération de points qui durent actuellement deux jours devraient être :

Plus courts

Plus longs

1	2	3	4	5
----------	----------	----------	----------	----------

POUR MIEUX VOUS CONNAÎTRE

Q31. Et maintenant une série de questions pour mieux vous comprendre.

Pour chacune des affirmations du tableau, pouvez-vous indiquer si vous ne vous y reconnaissez « Pas du tout » (note 1) ou à l'inverse si vous vous y reconnaissez « Tout à fait » (note 5). Les notes intermédiaires vous permettent de nuancer votre sentiment.

	PAS DU TOUT				TOUT À FAIT
1. C'est important pour moi d'être toujours poli. Je pense qu'il faut toujours montrer du respect à ses parents et aux personnes plus âgées.	1	2	3	4	5
2. Je crois que les gens devraient faire ce qu'on leur dit de faire. Je pense qu'on doit toujours suivre les règles, même si personne ne nous surveille.	1	2	3	4	5
3. C'est important pour moi d'obéir. J'essaie de ne jamais irriter ou déranger les autres.	1	2	3	4	5
4. C'est important pour moi de toujours me comporter comme il faut. Je veux éviter de faire des choses qui ne seraient pas correctes.	1	2	3	4	5
5. Je pense qu'il est important de faire les choses comme on me l'a appris dans ma famille. Je veux me conformer aux habitudes et traditions familiales.	1	2	3	4	5
6. Je pense qu'il est important de ne pas demander plus que ce que l'on a. J'estime que les gens devraient se contenter de ce qu'ils ont.	1	2	3	4	5
7. C'est important pour moi d'être modeste et humble. J'essaie de ne pas attirer l'attention sur moi.	1	2	3	4	5
8. La foi religieuse est importante pour moi. Je fais beaucoup d'efforts pour agir comme ma religion me le demande.	1	2	3	4	5

Q32. Pour chacune des affirmations du tableau, pouvez-vous indiquer si vous ne vous y reconnaissez « Pas du tout » (note 1) dans cette phrase ou à l'inverse si vous vous y reconnaissez « Tout à fait » (note 5). Les notes intermédiaires vous permettent de nuancer votre sentiment.

	PAS DU TOUT				TOUT À FAIT
1. J'aimerais explorer des endroits étranges.	1	2	3	4	5
2. J'aime faire des choses effrayantes.	1	2	3	4	5
3. Les expériences nouvelles et excitantes me plaisent, même si je dois enfreindre les règles.	1	2	3	4	5
4. Je préfère des ami(e)s qui sont délirant(e)s et imprévisibles.	1	2	3	4	5

Q33. Je pratique des activités sportives à risque (ski, plongée, alpinisme, parachutisme ...).

Jamais			Souvent		
1	2	3	4	5	

	Oui	Non
Q34. J'accepterais d'engager la somme de 10 € à un jeu de "pile ou face" (1 chance sur 2 de perdre sa mise et 1 chance sur 2 de la doubler).	1	2
Q35. J'accepterais d'engager la somme de 100 € à un jeu de "pile ou face" (1 chance sur 2 de perdre sa mise et 1 chance sur 2 de la doubler).	1	2

Q36. Au cours des 12 derniers mois, il m'est arrivé de consommer de l'alcool :

Jamais			Tous les jours		
1	2	3	4	5	

IP poser si Q36<> de Jamais

Q36b. En moyenne combien d'unités buvez-vous lors d'une consommation typique :

(1 unité = 1 dose de bar de 25 cl de bière ou 12 cl de vin ou 3 cl de spiritueux)

|__|__| (99 = NSP)

Q37. Au cours des 12 derniers mois, il m'est arrivé de consommer plus de 5 unités d'alcool en une seule occasion :

Jamais			Très souvent		
1	2	3	4	5	

	Oui	Non
Q38. Je dispose d'un avertisseur de radar :	1	2
Q39. Je suis abonné à un réseau social pour échapper aux contrôles	1	2
Q40. J'ai déjà fait un stage de récupération de points pour mon permis de conduire :	1	2

Q41. Quels moyens de transports utilisez-vous régulièrement (au moins une fois par mois en moyenne) pour vos déplacements de plus d'un kilomètre ?

Vous pouvez cocher plusieurs cases

IP Plusieurs réponses possibles

1. Marche à pied
2. Trotinette ou roller
3. Petit engin électrique (segway, monoroue ...)
4. Vélo
5. Bus
6. Train
7. Métro, RER
8. Tramway
9. Deux-roues motorisé $<125\text{ cm}^3$
10. Deux-roues motorisé $>125\text{ cm}^3$ (ou égal)
11. Voiture
12. Autre (préciser)

**Merci de votre participation à notre enquête.
Bonne journée.**