

Mémoire

“La dualité Soumission à l'autorité et Conditionnalité sur la route”

Simon Perrochet (2025)

Sous la direction de Madame Sandrine GAYMARD

*Master 2 PSTO: Psychologie sociale du travail et des organisations,
parcours psychologie sociale des risques et sécurité*

Département de psychologie

Année universitaire 2024-2025

ENGAGEMENT DE NON-PLAGIAT

Je soussigné Perrochet Simon déclare être pleinement conscient que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publié sur toutes formes de support, y compris l'internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour écrire ce mémoire.

Signature :



Perrochet Simon

“Le retard sur l’horaire était devenu la règle en banlieue, en raison de la saturation du trafic, on passe son temps à le perdre et à chercher à le regagner dans la solitude de l’anonymat.”

Clot, p.87

Remerciements

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à Madame Sandrine Gaymard, pour son engagement constant tout au long de ma formation. Son investissement, la précision des articles qu'elle m'a transmis et surtout sa manière singulière de transmettre son savoir, qui a profondément marqué mon parcours. Ses réflexions m'ont souvent éclairé bien au-delà du cadre universitaire.

Je remercie également ma compagne, dont la patience et le soutien m'ont permis de traverser cette période dense dans les meilleures conditions possibles. Son calme, son regard extérieur et sa présence m'ont été d'une grande aide tout au long de ce mémoire.

À mes amis du master, que je n'aurais pas imaginé rencontrer en commençant cette formation : merci pour cette bienveillance sincère, et cette disponibilité offerte sans jamais attendre quoi que ce soit en retour. J'adresse une pensée particulière à Alexandre Nice, pour le temps qu'il a consacré à relire et discuter plusieurs parties de ce travail, ainsi que la rigueur et l'esprit critique dont il a fait preuve. Sa présence a souvent rendu l'effort plus clair et plus léger.

À mes parents, qui, sans être issus du monde académique, ont su faire preuve d'un intérêt authentique ainsi que d'une certaine disponibilité. Ils m'ont permis de garder un lien avec le vrai sens de ce travail.

Enfin, je souhaite remercier plusieurs intervenants et professionnels de la formation, avec qui des liens se sont parfois créés au-delà des attendus académiques. Par peur d'en oublier, je préfère ne pas nommer, mais chacun·e saura, je l'espère, reconnaître l'empreinte qu'il ou elle a laissé dans ma manière d'envisager aujourd'hui la psychologie.

J'adresse une dernière pensée à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont permis la réalisation de ce mémoire dans de bonnes conditions.

Sommaire

Remerciements	4
Sommaire	5
Résumé	7
Abstract	8
Introduction	9
I. Cadre théorique	10
1. La soumission à l'autorité : de l'obéissance aux attitudes idéologiques	10
<i>1.1. Origines expérimentales</i>	10
<i>1.2. Confirmation et développement par les pairs</i>	11
2. L'autoritarisme de droite (RWA) comme disposition à la soumission	12
<i>2.1. Genèse</i>	12
<i>2.2. Soumission idéologique versus obéissance comportementale : limites et nuances</i>	13
<i>2.3. Obéissance en contexte routier et perception de la légitimité</i>	14
3. Théorie de la conditionnalité : normes négociées et transgressions légitimes	15
<i>3.1. Représentations sociales comme matrice normative</i>	15
<i>3.2. Conditions d'émergence d'un objet de représentation et processus d'élaboration</i>	16
<i>3.3. Fonctions et structure des représentations sociales</i>	17
<i>3.4. La conditionnalité : une théorie issue des aspects normatifs des RS</i>	17
<i>3.5. Application de la théorie de la conditionnalité au champ routier</i>	18
<i>3.6. Normes ajustées et représentations sociales partagées</i>	18
4. Articulation entre les concepts	20
5. Objet d'étude : transgressions légitimes en contexte routier et orientation idéologique	21
<i>5.1. Un contexte d'action particulier : la conduite automobile</i>	21
<i>5.2. L'objet central : les transgressions légitimes</i>	21
<i>5.3. L'influence de l'orientation idéologique (RWA)</i>	22
II. Problématique et hypothèses	23
1. Problématique	23
2. Hypothèses	24
III. Méthodologie	25

1. Phase exploratoire	25
2. Population et critères d'inclusion	25
3. Instruments utilisés	26
3.1. <i>Questionnaire des Scripts Conditionnels (QSC)</i>	26
3.2. <i>Échelle de soumission à l'autorité (RWA - Version française adaptée par Bret, 2018)</i>	27
3.3. <i>Variables sociodémographiques</i>	28
3.4. <i>Considérations éthiques et déontologiques</i>	28
IV. Résultats	29
1. Statistiques descriptives	29
2. Corrélation entre RWA et propension à transgresser	30
3. Corrélation entre kilométrage annuel et conditionnalité	30
4. Justifications liées au scénario versus justification générales des transgressions	31
5. Âge des conducteurs et propension à transgresser	32
6. Effet du sexe sur la transgression contextuelle	32
V. Discussion	33
1. Rappel des résultats	33
2. Soumission à l'autorité : complexité idéologique et comportementale	34
3. Facteurs sociodémographiques et styles de conduite	35
4. Perspectives idéologiques et légitimité des inégalités	37
5. Limites et perspectives	38
VI. Conclusion	39
Références	41
Annexes	48

Résumé

La mort et l'accidentologie en contexte routier nous apparaissent aujourd'hui comme presque banales, normales. Ce mémoire s'inscrit dans un contexte de stagnation des chiffres de la sécurité routière. Nous explorons le lien entre soumission à l'autorité (via RWA), développé par Milgram (1963) puis Altemeyer (1981) et la conditionnalité (via QSC), développé par Gaymard (2007) en s'attelant à comprendre comment les idéologies des individus et le contexte routier permettent l'adaptation aux règles de conduite. Une articulation entre un questionnaire des scripts conditionnels adapté pour cinq situations de conduite, et l'échelle de soumission à l'autorité (adapté par Bret, 2018) a été diffusée en ligne ($N = 93$). Contrairement à l'hypothèse initiale, une corrélation positive a été calculée entre le score au QSC et le score RWA ($r = .28$; $p < .01$). L'hypothèse comme quoi les justifications spécifiques aux scénarios sont préférées aux justifications génériques est démontrée comme significative ($W = 1453$; $p = .011$). Le kilométrage annuel n'est pas globalement lié à la transgression, sauf dans le cas des excès de vitesse. Des effets significatifs de l'âge et du sexe ont également été observés vis-à-vis de la propension à transgresser le code de la route. L'étude démontre alors une interaction complexe entre normativité et dispositions idéologiques. Ces résultats questionnent l'approche purement normative en contexte de sécurité routière et plaident pour une intégration plus juste de la conditionnalité de la règle dans les politiques publiques.

Mots-clés : sécurité routière, conditionnalité de la règle, soumission à l'autorité, RWA, transgressions légitimes, psychologie sociale

Abstract

Death and road-related accidents today appear to us as almost banal, normal occurrences. This thesis is set in a context of stagnation in road safety statistics. We explore the link between submission to authority developed by Milgram (1963) then Altemeyer (1981) and conditionality (Gaymard, 2007) aiming to understand how individuals' ideologies and the road context allow for adaptation to traffic rules. A combination of a conditional scripts questionnaire adapted for five driving situations and the Right-Wing Authoritarianism scale (adapted by Bret, 2018) was distributed online ($N = 93$). Contrary to the initial hypothesis, a positive correlation was found between the QSC score and the RWA score ($r = .28$; $p < .01$). The hypothesis stating that scenario specific justifications are preferred over generic justifications was shown to be significant ($W = 1453$; $p = .011$). Annual mileage is not generally related to rule-breaking, except in the case of speeding. Significant effects of age and gender were also observed regarding the tendency to violate traffic rules. The study thus reveals a complex interaction between normativity and ideological dispositions. These results challenge a purely normative approach in the context of road safety and argue for a fairer integration of normative conditionality into public policy.

Keywords: road safety, normative conditionality, submission to authority, RWA, legitimate transgressions, social psychology

Introduction

L'accidentologie et la mort sur la route, qui devrait encore aujourd'hui nous choquer, tend à devenir une banalité. Pourtant, la sécurité routière est plus que jamais un enjeu crucial de santé publique. Malgré les avancées scientifiques et technologiques pour assurer à tous une conduite plus sûre, 3 190 personnes ont perdu la vie en 2024 sur les routes françaises, dont une part importante relève d'usagers dits expérimentés, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (2025). La tendance à la baisse depuis plusieurs décennies tend à se stabiliser en France. Les chiffres récents témoignent d'une stagnation préoccupante. Cette réalité souligne la persistance de comportements transgressifs, souvent banalisés, dont la compréhension dépasse le simple fait du contrôle ou de la sanction. La Fondation VINCI Autoroute communique en ce sens des chiffres qui interpellent : 71 % des conducteurs français ne respectent pas les distances de sécurité (2022, p. 4).

C'est dans ce contexte que les sciences humaines, et en particulier la psychologie sociale, intervient pour offrir un cadre d'analyse pour un certain nombre de prévention et d'action. Loin de réduire les comportements à risque à de simples déviations individuelles, elle interroge les interprétations propres aux normes, les processus d'influence et les représentations sociales¹ qui influencent l'acceptation ou le contournement des règles. Au travers du prisme de la psychologie sociale, l'infraction n'est plus perçue comme une rupture avec la norme, mais comme une forme d'ajustement contextualisé, parfois même jugé légitime socialement, au sein d'un système où cohabitent une foultitude de normes.

Plusieurs travaux ont ainsi montré que le respect des règles routières ne repose pas uniquement sur la peur de la sanction, mais aussi et surtout sur la perception de leur légitimité ainsi que de leur utilité perçue (Cialdini et al., 1990 ; De Winter & Dodou, 2010 ; Delhomme, 1994). Dans cette perspective, transgresser ne signifie pas nécessairement rejeter la norme, mais plutôt adapter son application à un contexte donné.

Ce mémoire s'inscrit dans cette approche interactionniste et contextualisée, en mobilisant deux cadres théoriques complémentaires. Le premier, hérité des travaux de Milgram (1963) et prolongé par Altemeyer (1981), explore la dimension idéologique de la soumission à l'autorité via le concept d'*autoritarisme de droite* (Right-Wing Authoritarianism, RWA). Le second, dans un premier temps pensé par Flament (1994a, 1994b) puis théorisé et adapté par Gaymard (2007,

¹ Représentations sociales, aussi appelé RS dans ce mémoire

2014), introduit la notion de conditionnalité de la règle, selon laquelle l'adhésion à une règle varie selon les contextes perçus comme justifiants ou légitimant. L'un éclaire la stabilité des orientations idéologiques, l'autre la flexibilité normative inhérente aux pratiques routières.

Le but de ce travail est de croiser ces deux perspectives afin de mieux comprendre les enjeux psychosociaux qui modulent l'alternance entre soumission stricte et transgression légitime. Nous chercherons ainsi à analyser dans quelle mesure les transgressions routières peuvent être justifiées, voire normalisées, en fonction des dispositions idéologiques des conducteurs.

I. Cadre théorique

1. La soumission à l'autorité : de l'obéissance aux attitudes idéologiques

1.1. Origines expérimentales

La notion de soumission à l'autorité a été principalement théorisée par Stanley Milgram à travers une série d'expériences menées dans les années 1960/1970 (Milgram, 1963, 1965, 1974). Dans ces travaux, des participants étaient amenés, sous l'influence d'une figure d'autorité perçue comme légitime (un expérimentateur en blouse blanche), à administrer ce qu'ils croyaient être des chocs électriques douloureux à une autre personne. Les résultats montrent une tendance claire à l'obéissance de la part des sujets, même en l'absence de toute contrainte physique, dès lors que l'autorité était jugée légitime, compétente et responsable de la situation. Milgram définit alors la soumission à l'autorité comme étant la tendance à modifier ses comportements, attitudes ou jugements sous l'influence d'une injonction explicite émise par une figure investie d'un pouvoir reconnu (Burger, 2011 ; Milgram, 1963, 1974 ; Russell, 2009). L'originalité de son approche est le fait qu'elle interroge des comportements allant souvent à l'encontre de l'éthique, de la morale et des valeurs des sujets.

L'un des apports théoriques majeurs de Milgram (1965, 1974) réside dans la création du concept de l'état agentique. Il le définit comme une situation psychologique dans laquelle l'individu ne se considère plus comme responsable de ses actes, mais comme le simple exécutant d'une autorité perçue comme légitime. Dans cet état, la responsabilité de l'acte est transférée à l'instance supérieure (le chercheur en l'occurrence), ce qui permet à l'individu d'adopter des

comportements contre-attitudinaux, c'est-à-dire contraires à ses propres valeurs, sans qu'il n'éprouve de culpabilité. Milgram souligne que cette bascule cognitive est favorisée par la présence de signes extérieurs de légitimité, tels que l'uniforme, le langage technique ou le prestige institutionnel. Tant que le participant reste dans cet état, l'obéissance peut persister, même lorsque les conséquences de l'acte deviennent manifestement graves. Ce mécanisme explique la manière dont des individus peuvent enfreindre leurs propres principes moraux sans vivre de conflit intérieur.

1.2. Confirmation et développement par les pairs

Les études postérieures aux travaux de Milgram vont dans le sens d'un phénomène d'obéissance, tout en révélant les déterminants et les limites conceptuelles. C'est dans ce contexte que Blass (1991, 1999) a analysé de manière systématique les réPLICATIONS du paradigme de Milgram et a montré que le taux d'obéissance demeure relativement stable à travers les expériences, indépendamment de nombreuses variations culturelles ou temporelles. Il souligne toutefois l'influence importante de certaines variables situationnelles, telles que le prestige institutionnel, la proximité de la victime ou encore la distance physique et symbolique entre le participant et l'autorité.

Sur le plan expérimental, Burger (2009) a proposé une réPLICATION éthique du protocole original, en limitant l'intensité des chocs administrés à 150 volts afin de préserver le bien-être mental (postérieur à l'expérience) des participants. Ses résultats indiquent que 70 % des sujets étaient prêts à poursuivre au-delà de ce seuil, un taux proche de celui observé par Milgram (82,5 %). Cette différence n'étant pas statistiquement significative, les données suggèrent que, malgré une meilleure sensibilisation aux enjeux de la soumission à l'autorité depuis les années 1960, les mêmes mécanismes d'influence sociale opèrent encore aujourd'hui, dans des conditions similaires (Blass, 1999 ; Burger, 2009).

Néanmoins, le concept même d'obéissance a été réinterrogé. Plusieurs auteurs ont proposé d'abandonner la conception uniquement passive de la soumission pour y intégrer des formes plus nuancées d'adhésion identitaire. L'individu n'est pas nécessairement un agent passif sous injonction, son comportement dépend notamment de la légitimité perçue de l'autorité, de l'identification sociale au groupe représenté par cette autorité, et de la valence morale attribuée à la règle imposée (Tyler, 1997 ; Haslam & Reicher, 2012). Ces derniers ont introduit le concept de followership engagé, soulignant que les participants les plus obéissants dans le paradigme de

Milgram sont parfois ceux qui adhèrent le plus aux objectifs de l'autorité, perçus comme moralement défendables, plutôt que ceux qui suspendent toute forme de jugement personnel.

De ce fait, quand bien même les conditions d'expériences s'approchent de celles d'origines, l'obéissance peut être reconsidérée non pas comme un effet automatique de l'état agentique mais comme le produit d'un processus d'identification. Ce changement de perspective permet de dépasser une lecture purement soumise de l'agent, en intégrant des dimensions plus nuancées comme l'engagement ou l'affiliation idéologique.

2. L'autoritarisme de droite (RWA) comme disposition à la soumission

2.1. Genèse

Si les travaux de Milgram ont mis en évidence la puissance de la situation sur l'obéissance, ils ont aussi laissé ouverte une question centrale : pourquoi certains individus obéissent-ils plus que d'autres, à environnement égal ? Une piste d'explication peut reposer sur des prédispositions attitudinales durables, et notamment la tendance à adhérer aux valeurs d'ordre, d'obéissance et de hiérarchie. C'est cette disposition qu'Altemeyer (1981, 1996, 1998) conceptualise à travers l'autoritarisme de droite (Right-Wing Authoritarianism, RWA), en prolongement des travaux d'Adorno et al. (1950) sur la personnalité autoritaire.

Son échelle RWA mesure un ensemble d'attitudes idéologiques regroupées en trois grandes dimensions :

- *Soumission autoritaire* : tendance à obéir facilement aux autorités perçues comme légitimes,
- *Agression autoritaire* : hostilité envers ceux qui transgressent les normes établies ou sont désignés comme menaçants,
- *Conventionnalisme* : attachement rigide aux normes sociales traditionnelles et aux formes de moralité perçues comme légitimes.

Altemeyer (1981, 1996, 1998) défend une lecture unidimensionnelle, dans laquelle la RWA démontre une adhésion à l'ordre, dont la soumission à l'autorité constitue un pilier central. Il observe que les individus ayant un score élevé de RWA sont précisément ceux qui, dans des contextes de type Milgram, obéissent le plus longtemps, administrent les chocs les plus intenses, et expriment le moins de conflits moraux internes. Cette hypothèse avait déjà été anticipée puis

confirmée empiriquement par Elms et Milgram (1966), qui ont montré que les sujets obéissants obtenaient des scores significativement plus élevés à l'échelle F (pour *Fascism*) d'Adorno.

Plus récemment, Dambrun et Vatiné (2010), à travers une simulation immersive du paradigme de Milgram, ont également montré une corrélation significative entre un haut niveau de RWA et la tendance à aller au bout de l'obéissance, tandis que les participants à faible RWA résistaient davantage.

La RWA est aujourd'hui considérée comme un indice attitudinal stable, pouvant prédire un large éventail de comportements sociaux, comme le soutien aux sanctions coercitives, le rejet des minorités perçues comme menaçantes, l'attachement à l'ordre moral traditionnel ou encore une faible tolérance au changement (Altemeyer, 1981, 1996, 1998). Elle se distingue de la Social Dominance Orientation (SDO) par son ancrage dans une vision du monde perçue comme dangereux, plutôt que compétitif (Duckitt & al., 2010).

Pour finir, plusieurs études ont montré que le rapport entre RWA et soumission varie selon le contexte. Tout d'abord, les haut-RWA ressentent les comportements déviants (même mineurs) comme plus intense (Mentor & Dome, 1998). D'autre part, la fatigue mentale ou les variables physiologiques (ex. : faible variabilité cardiaque) peuvent modifier l'effet de la RWA sur l'obéissance, suggérant une interaction entre facteurs émotionnels et idéologiques (Lepage et al., 2018). Pour finir, Farkhari et al. (2025) confirment cette variabilité en montrant que le lien entre RWA et menace perçue envers les groupes minoritaires reste fort, mais varie selon des facteurs comme la religion.

2.2. Soumission idéologique versus obéissance comportementale : limites et nuances

Bien que la Right-Wing Authoritarianism (RWA) constitue un puissant prédicteur de l'adhésion à l'autorité, elle ne garantit pas une obéissance systématique et uniforme à toutes les normes. Autrement dit, la soumission autoritaire reste avant tout une disposition attitudinale, mais son expression est conditionnée par des variables comme le contexte ou les normes (Altemeyer, 1981 ; Duckitt et al., 2010).

Premièrement, plusieurs travaux ont montré que l'obéissance réelle varie en fonction de la nature perçue de la règle. Un individu à haut score RWA peut adhérer fermement à des règles qu'il considère comme légitimes et nécessaires (comme la sécurité ou la hiérarchie sociale), tout en contournant des prescriptions jugées inadaptées ou incohérentes (Lepage et al., 2018 ; Mentor &

Dome, 1998 ; Tyler, 2006). La légitimité de la règle va directement influencer la propension à l'obéissance. Les travaux de Tyler (1997) montrent que le respect des normes ne dépend pas seulement de la peur de la sanction, mais plutôt de la confiance accordée à l'autorité qui dicte les règles. C'est pourquoi, une norme perçue comme illégitime (injuste, inutile) peut être contestée par un individu même si il est généralement respectueux de l'ordre établi.

Deuxièmement, le fait qu'il y ait ou non un contrôle social dans une situation module fortement l'application de ces attitudes. Plusieurs auteurs (Li, 2024 ; Milgram, 1965 ; Mantell & Panzarella, 1976) rappellent que l'obéissance augmente en situation de surveillance directe, mais diminue quand que les conditions permettent un écart perçu comme sans conséquences futures. Le comportement d'un haut-RWA peut être strictement normatif sous contrainte visible, mais adaptatif ou transgressif en contexte permissif. Cette modulation en fonction du contexte permet une négociation avec la norme. Ce n'est pas l'autorité en soi qui est rejetée, c'est plutôt sa présence (ou absence), ce qui mène à envisager des comportements de transgression légitimée.

Enfin, les travaux de Duckitt (2010) rappellent que le RWA n'est pas un trait de personnalité rigide mais une configuration idéologique qui pourrait s'activer dans des contextes perçus comme menaçants. En situation normale (neutre), la soumission peut s'effacer au profit d'un arbitrage plus individuel. Cette idée renforce l'intérêt d'une approche interactionniste entre dispositions autoritaires et contextes normatifs, pour comprendre comment les individus ajustent leurs comportements aux règles qu'ils rencontrent.

Ces limites de la RWA nous poussent à reconstruire l'obéissance non plus comme quelque chose d'automatique, mais comme un processus contingent, pouvant être modifié et modulé par la perception de la norme, la légitimité de son émetteur et les circonstances pratiques. C'est précisément ce que permet de saisir la théorie de la conditionnalité développée par Gaymard (2007, 2014), que nous explorerons dans la partie 3 : comprendre quand, pourquoi et comment une règle est effectivement respectée ou transgessée.

2.3. Obéissance en contexte routier et perception de la légitimité

Les idées développées autour de la soumission à l'autorité peuvent trouver des applications dans le champ de la circulation routière, où l'autorité est souvent désincarnée (l'État, le Code de la route). Dans ce genre de contexte, l'usager ne se conforme pas seulement par crainte de la sanction, mais aussi selon une évaluation subjective de la légitimité de la règle et de ceux qui la font appliquer (Bradford et al., 2015 ; Tyler, 1997).

Plusieurs travaux confirment que la légitimité perçue est une variable importante de l'obéissance aux normes de sécurité routière. Bradford et al. (2015) ont montré que les conducteurs sont plus enclins à se conformer aux règles lorsqu'ils estiment que les autorités les traitent avec équité et respect. Ils appellent cela la justice procédurale. De même, Yagil (1998) distingue deux types de motivation à la conformité : instrumentale (fondée sur la peur de la sanction) et normative (fondée sur l'adhésion morale à la règle), cette dernière étant plus durable dans le temps.

3. Théorie de la conditionnalité : normes négociées et transgressions légitimes

3.1. Représentations sociales comme matrice normative

Ce mémoire s'inscrit directement dans le champ des représentations sociales (RS). Sa genèse commence avec les travaux d'Émile Durkheim (1898), qui distingue deux types de représentations : les représentations individuelles, éphémères et singulières, et les représentations collectives, plus stables, partagées, et structurantes pour le lien social. Ces dernières seront reprises par Serge Moscovici (1961/2004) dans son œuvre fondatrice *La psychanalyse, son image et son public*, qui marque l'émergence de la notion moderne de représentation sociale. Moscovici y a développé l'idée que les représentations sociales servent à ancrer le savoir dans la culture de tout-un chacun. Les individus le réinterprètent selon les normes et les pratiques. Il dit d'elles qu'elles sont des univers d'opinions (Moscovici 1961/2004).

Selon Jodelet (1989), une représentation sociale est une “*forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social*” (p. 37). Cette définition insiste sur le caractère à la fois pratique, socialement partagé et constructeur de réalité des RS.

Les représentations sociales ne sont pas des savoirs scientifiques en ce sens où elles ont un ancrage dans le sens commun (Jodelet, 1984). Cette caractéristique leur confère une certaine accessibilité et opérativité dans les pratiques de tous les jours. Elles ne relèvent donc pas de l'exactitude scientifique, mais de leur utilité pour agir et pour pouvoir se positionner dans le monde social.

Dans cette perspective, les comportements routiers transgressifs, lorsqu'ils sont vus comme légitimes ou tolérés, peuvent être étudiés comme de véritables objets de représentation sociale (Gaymard, 2007).

3.2. Conditions d'émergence d'un objet de représentation et processus d'élaboration

Un objet devient objet de représentation sociale lorsqu'il répond à plusieurs critères (Flament & Rouquette, 2003 ; Moliner, 1993). Il doit d'abord présenter une saillance socio-cognitive, c'est-à-dire être suffisamment discuté dans divers contextes et au sein de groupes sociaux. Ensuite, il doit s'inscrire dans des comportements ou expériences vécus collectivement. Cette inscription favorise son appropriation groupale, c'est-à-dire le fait que le groupe développe un rapport à cet objet, l'intègre à ses références communes et l'utilise comme élément structurant de ses interactions. Enfin, il ne doit pas être entièrement défini par des normes explicites ou une régulation institutionnelle. Une absence de régulation formelle favorise l'apparition d'une représentation sociale, dans laquelle les individus peuvent projeter leurs propres interprétations.

Moscovici (1961/2004) identifie trois conditions pour l'émergence des RS :

- *Dispersion de l'information* : absence d'expertise centralisée et multiplication des discours.
- *Focalisation* : sélection partielle d'informations selon les normes du groupe.
- *Pression à l'inférence* : nécessité de combler les lacunes dans les connaissances par des explications partagées.

Quand bien même une RS peut émerger, encore faut-il qu'elle s'intègre et se construise au sein des systèmes de pensées des individus. Moscovici (1961/2004) identifie dans ses travaux deux processus fondamentaux qui participent à la construction d'une représentation sociale.

Le premier, appelé objectivation, consiste à transformer un concept abstrait en une image concrète, facilement saisissable. Ce processus implique une décontextualisation du savoir, suivie de la formation d'un noyau figuratif, une image centrale structurante, puis de sa naturalisation, c'est-à-dire son intégration dans la réalité, perçue comme allant de soi.

Le second processus, nommé ancrage, fait référence à l'intégration de ce nouvel objet dans un système de pensée déjà existant. Il s'agit alors de relier l'inconnu au connu, en rapprochant l'objet nouveau de catégories familières au groupe, ce qui facilite son interprétation, sa diffusion et sa stabilisation dans le champ social. (Moscovici, 1961/2004)

3.3. Fonctions et structure des représentations sociales

Pour bien cerner l'utilité de ces représentations sociales, Abric (1994) leurs identifie quatre fonctions majeures :

1. *Fonction de savoir* : elles permettent de comprendre l'environnement.
2. *Fonction identitaire* : elles contribuent à l'appartenance au groupe et à la distinction d'autrui.
3. *Fonction d'orientation* : elles influencent les conduites en leur donnant un cadre prescriptif.
4. *Fonction de justification* : elles servent à légitimer les pratiques, les opinions ou les normes du groupe face à d'autres groupes.

L'approche structurale développée par Abric (1994) propose une vision hiérarchisée de la RS. Celle-ci est constituée de deux systèmes interdépendants. D'abord le noyau central, composé d'éléments stables, consensuels, issus de la mémoire collective. Il vient donner un sens et une structure à la représentation. Le système périphérique vient compléter ce système. Étant défini comme plus souple, il permet l'adaptation à la réalité quotidienne et protège le noyau central en filtrant les contradictions ou évolutions contextuelles.

3.4. La conditionnalité : une théorie issue des aspects normatifs des RS

La problématique de la conditionnalité, introduite par Flament (1994a, 1994b), s'inscrit dans le prolongement du modèle central/périphérique des représentations sociales (Abric, 1994). Elle affirme que certaines normes sociales ne sont pas figées, mais sous-tendent une prescription générale ainsi que des exceptions. Ce système se formule ainsi : “*en général on doit faire ceci, mais dans certains cas, on doit faire autre chose*” (Flament, 1994a). Cette réflexion permet de comprendre pourquoi certains comportements, bien que objectivement déviants, peuvent être perçus comme légitimes lorsqu'ils sont justifiés par un contexte précis.

Elle offre alors une alternative aux explications individualisantes de la transgression (centrées sur la déviance), en les replaçant dans un cadre normatif collectif. L'individu adapte sa conduite sans rejeter la norme, dès lors que cette adaptation implique une représentation sociale stable. Ce type d'ajustement prend sens dans une structure cognitive plus large, qui permet de préserver l'essence de la norme tout en l'adaptant. (Flament, 1994b ; Moliner & Vidal, 2003).

3.5. Application de la théorie de la conditionnalité au champ routier

Dans le prolongement de ces travaux, Sandrine Gaymard a été la première à formaliser la théorie de la conditionnalité dans le champ de la sécurité routière. Au travers de plusieurs recherches (Gaymard, 2003, 2007, 2014), elle montre que les comportements des usagers résultent de l'interaction entre deux systèmes normatifs : les normes prescrites (loi, Code de la route) et les normes sociales informelles, issues des pratiques et des représentations collectives de la conduite.

Les conducteurs connaissent les règles et y adhèrent globalement, mais font des ajustements contextuels qu'ils perçoivent comme acceptables, voire raisonnables. La norme n'est pas rejetée, mais interprétée à travers un filtre. C'est ce qui permet de comprendre qu'un même individu puisse respecter strictement certaines règles (port de la ceinture, arrêt au feu rouge), tout en transgressant d'autres règles (limitation de vitesse, stationnement), selon un seuil de tolérance socialement partagé.

Par exemple, un léger dépassement de 5 à 10 km/h sur autoroute est souvent jugé admissible lorsque les conditions sont perçues comme favorables (trafic fluide, bonne visibilité). Ce type d'écart, loin d'être aléatoire, repose sur une négociation de la règle selon des critères contextuels comme par exemple la situation routière au moment de la transgression ou la compétence perçue du conducteur (Gaymard, 2007 ; Gaymard & al., 2019).

Ces transgressions conditionnelles sont résumées ainsi par Gaymard & Tiplica (2018) : “*il y a souvent des circonstances qui justifieront de ne pas respecter la règle et qui rendent la transgression légitime, même s'il s'agit d'une véritable transgression par rapport au droit*“ (p. 2).

3.6. Normes ajustées et représentations sociales partagées

Ce processus est loin d'être aléatoire. Il s'ancre dans un répertoire partagé de représentations sociales. Chaque groupe d'usagers élabore ses propres seuils de tolérance en fonction de son identité, de ses pratiques et de ses normes internes (Gaymard et al., 2019). Par exemple, les motards ou les jeunes conducteurs peuvent développer des sous-cultures de conduite dans lesquelles certaines règles sont plus fréquemment adaptées (port du casque, accélérations, dépassements), sans que cela soit perçu comme grave (Guéry, 2020 ; Schvartz, 2019). Gaymard & Tiplica (2018) complètent en montrant par exemple que, les conducteurs qui viennent d'avoir leur permis de conduire, sont plus susceptibles d'adopter des comportement de respect strict des règles en contexte routier.

La légitimité de la règle joue un rôle central dans ce processus. Lorsque la règle est perçue comme incohérente, l'adhésion diminue pour laisser place à un arbitrage individuel et collectif. C'est le cas, par exemple, de la limitation à 80 km/h fortement contestée par les motards dans les études de Schwartz (2019), ou de certains dépassements à proximité de virages connus, jugés sûrs (Guéry, 2020). Ici, la règle n'est pas complètement rejetée, mais contextualisée, elle est reformulée selon une réflexion pragmatique et socialement acceptable (Gaymard, 2014).

Il ne s'agit pas ici d'une opposition ouverte ou militante, mais d'une désobéissance discrète, contextuelle, qui s'inscrit dans la logique même de l'action. Elle repose sur une évaluation de la légitimité de la règle de la part des individus ainsi que des caractéristiques plus contextuelles (trafic, météo, temporalité) et du rapport à l'autorité (perçue comme présente, absente, injustifiée ou illégitime).

Certaines caractéristiques personnelles bousculent aussi cette dynamique. L'autoritarisme de droite (RWA), par exemple, est généralement associé à une obéissance accrue aux normes, même sans contrôle explicite (Dambrun & Vatiné, 2010). À l'inverse, des usagers à faible RWA, ou issus de groupes critiques à l'égard du système normatif, montrent une plus grande tendance à l'infraction des règles (Farkhari et al., 2025 ; Mentor & Dome, 1998).

Mis à part l'idéologie des individus, des variables sociodémographiques comme l'âge ou le sexe influencent les formes de conditionnalité. Les jeunes conducteurs, plus enclins aux transgressions impulsives ou identitaires (Guéry, 2020 ; Jonah, 1990), s'opposent aux profils plus prudents observés par exemple chez les femmes, qui démontrent des représentations plus strictes du risque (Gaymard & Tiplica, 2012).

La pratique routière intensive renforce aussi la tolérance aux écarts. Chez les motards expérimentés, la confiance dans leurs compétences alimente l'acceptation d'écarts dans des contextes perçus comme maîtrisés (Guéry, 2020). De manière générale, plus les individus déclarent rouler souvent, plus ils justifient certaines transgressions par des arguments liés à l'expérience (Gaymard et al., 2014).

Ces résultats confirment que la conditionnalité routière est un phénomène façonné par des dynamiques d'âge, de genre, d'identité et de vécu, qui mènent les personnes à penser que certaines justifications sont socialement recevables dans un contexte ou une situation précise donnée.

4. Articulation entre les concepts

L'articulation entre les cadres de la soumission à l'autorité et de la conditionnalité de la règle permet d'aller plus loin que les lectures du comportement routier actuelles. En effet, ces deux approches rendent compte de dynamiques complémentaires. D'un côté, l'obéissance à la règle comme disposition à l'ordre et à la hiérarchie (Altemeyer, 1996 ; Milgram, 1963). De l'autre, l'ajustement des normes à la réalité de la situation et du contexte, selon des représentations partagées et socialement admises par des groupes (Gaymard, 2007, 2014).

Plutôt que de considérer la transgression comme un simple manquement ou une opposition à l'autorité, cette double lecture propose une version plus nuancée. Elle propose de l'envisager comme la combinaison de facteurs psychologiques et sociaux qui viendrait s'inscrire dans un contexte normatif complexe. Le même individu peut ainsi, selon les situations, activer des scripts d'obéissance rigide ou de négociation normative, sans contradiction pour lui (Gaymard & Tiplica, 2018 ; Haslam & Reicher, 2012). Cette variabilité intra-individuelle devient compréhensible dès lors qu'on tient compte de la perception de légitimité de la règle (Tyler, 1997) ainsi que des points de vue idéologiques de l'usager (RWA), et des cadres interprétatifs issus des représentations sociales.

Ces différentes théories permettent également d'expliquer pourquoi les politiques publiques fondées exclusivement sur la répression, ou à l'inverse sur la sensibilisation normative, produisent des effets parfois limités. En ne tenant compte que de la norme prescrite sans intégrer les interprétations ni les facteurs de conformité, elles peinent à réguler correctement les comportements.

Ainsi, pour comprendre les conduites au volant il apparaît pertinent d'intégrer ces deux dimensions : l'adhésion générale à l'autorité et la marge d'interprétation conditionnelle des règles. C'est dans cette zone d'interaction, entre norme instituée, légitimité perçue et évaluation contextuelle, que se jouent les choix comportementaux des usagers.

5. Objet d'étude : transgressions légitimes en contexte routier et orientation idéologique

5.1. Un contexte d'action particulier : la conduite automobile

La conduite automobile est une situation d'action bien différente de la vie quotidienne. Elle est normée, ritualisée et émotionnellement chargée. Elle mobilise des compétences techniques (maîtrise du véhicule), relationnelles (interactions avec les autres usagers) et réglementaires (respect du Code de la route) dans un cadre prescrit par l'État. Toutefois, cet espace social n'est pas neutre. Il est situé dans un contexte d'interactions, où se côtoient contrôle institutionnel (police, radars, sanctions) et régulations informelles issues des pratiques partagées.

Une autre des particularités du contexte routier réside dans sa structure paradoxale. En effet, il impose des règles très strictes (et vitales), tout en tolérant dans les faits certaines formes d'arrangement. Ce paradoxe crée un espace idéal pour un certain nombre d'ajustements normatifs. De nombreux usagers déclarent adopter, au volant, des attitudes qu'ils n'auraient pas dans d'autres sphères sociales, comme injurier d'autres usagers. Cette adaptation peut s'expliquer par plusieurs facteurs psychosociaux bien connus, comme la manière dont chacun perçoit le risque ou encore le sentiment de contrôle lié à l'habitacle.. En plus de cela, la norme en contexte routier est omniprésente mais interprétable. Contrairement à d'autres contextes normatifs où l'autorité est incarnée, la route délègue l'essentiel de son contrôle à l'intériorisation des règles, ce qui ouvre un espace cognitif et social pour la conditionnalité. En conséquence, le système routier offre un point de vue exceptionnel des rapports que les individus entretiennent avec la norme, entre soumission, ajustement et négociation, d'autant plus intéressant qu'il engage des enjeux de sécurité collective ainsi que de cohabitation spatiale.

5.2. L'objet central : les transgressions légitimes

L'objet central de ce mémoire porte sur les comportements routiers transgressifs jugés acceptables par les conducteurs selon le contexte. Ce phénomène, qui a été analysé par la théorie de la conditionnalité (Gaymard, 2007, 2014), désigne le fait que les normes routières ne sont pas toujours appliquées de façon précise. Les usagers ont tendance à ajuster leur respect des règles en fonction du contexte. Une transgression est dite légitime lorsqu'elle est perçue comme socialement tolérable, bien que formellement interdite.

Ces transgressions conditionnelles sont guidées par des représentations sociales partagées, qui structurent ce qui est considéré comme acceptable ou non sur la route. Elles forment un véritable objet de représentation sociale, au sens de Moscovici (1961/2004) : leur légitimité perçue dépend de normes collectives, et non uniquement du droit.

5.3. L'influence de l'orientation idéologique (RWA)

Mais il y a aussi des différences individuelles qui existent et coexistent avec les représentations sociales. L'autoritarisme de droite (Right-Wing Authoritarianism, RWA) par exemple démontre une idéologie associée à la soumission à l'ordre établi, au conventionnalisme et à la valorisation de l'autorité (Altemeyer, 1981). Des individus à fort RWA auront plus tendance à adhérer aux règles formelles, et pourraient être moins enclins à justifier des transgressions, même minimes.

En utilisant la RWA et ces concepts, ce mémoire explore comment les orientations idéologiques des usagers peuvent influencer la conditionnalité de la règle sur la route. Il s'agit donc de mieux comprendre comment la perception de la légitimité des transgressions varie selon le degré d'adhésion à des valeurs d'ordre, de conformité et d'autorité. La psychosociologie de la norme associée aux variables idéologiques permet d'analyser les pratiques de conduite comme des faits sociaux influencés par une certaine interprétation et négociation de la part des usagers.

II. Problématique et hypothèses

1. Problématique

Comprendre pourquoi les automobilistes respectent ou transgessent les règles de conduite implique d'examiner les processus psychosociaux sous-jacents à leurs décisions. Plusieurs travaux ont montré que ces comportements ne relèvent ni du hasard ni d'un relâchement de vigilance, mais s'ancrent dans des mécanismes bien plus complexes d'évaluation normative, contextuelle et identitaire (Gaymard, 2007, 2014 ; Tyler, 1997).

La théorie de la conditionnalité permet d'expliquer la manière dont les individus adaptent leur comportement routier en fonction du contexte et des interprétations qu'ils en font. Certains usagers transgressent des règles formellement établies (vitesse, feu rouge, priorité) dès lors que les conditions leur semblent sûres ou que la règle est jugée peu pertinente. Il ne s'agit pas d'une opposition systématique à la norme, mais d'une forme de transgression légitime (Flament, 1994 ; Gaymard, 2003). Cette approche explique la variabilité individuelle dans le respect des règles, mais n'arrive pas à expliquer entièrement le constat important que certains conducteurs respectent scrupuleusement les règles, même en l'absence de contrôle direct, dans des situations où d'autres transgressent sans hésitation.

Etant donné que le cadre impliquant uniquement la conditionnalité (Gaymard, 2007, 2014) paraît incomplet pour répondre à cette interrogation, nous mobilisons un second cadre : la soumission à l'autorité. Théorisée par Milgram (1963) et prolongée par les travaux sur l'autoritarisme de droite de Altemeyer (1981, 1996), cette théorie permet d'expliquer pourquoi certains individus se conforment rigoureusement à la règle dès lors qu'elle émane d'une autorité perçue comme légitime. L'adhésion à l'ordre établi conjugué à la valorisation des normes sociales peut alors expliquer une obéissance rigide, indépendante des circonstances.

Cependant, aucune de ces approches ne permet à elle seule de rendre compte de la diversité des conduites observées sur la route. Bien que la conditionnalité explique la flexibilité normative contextualisée, et que la RWA explique la propension à l'obéissance idéologique, leur articulation reste peu explorée. Les deux dynamiques peuvent coexister et interagir en fonction des profils des usagers.

Ce mémoire propose donc d'examiner la façon dont la conditionnalité et la soumission à l'autorité modulent les comportements routiers. Via ce cadre, les comportements adoptés par les conducteurs peuvent être éclairés en tenant compte de leurs dispositions idéologiques ainsi que de leurs représentations sociales.

2. Hypothèses

Ce travail repose sur l'articulation entre deux cadres théoriques : la soumission à l'autorité (Milgram, 1963 ; Altemeyer, 1981) et la théorie de la conditionnalité de la règle (Gaymard, 2007, 2014). Dans les ancrages des travaux existants et au regard des résultats de la littérature scientifique sur ces thèmes, nous formulons les hypothèses suivantes :

- H1.** Plus le score à l'échelle RWA est élevé, moins les participants déclarent transgresser les règles dans des situations perçues comme justifiées.
- H2.** Les conducteurs roulant plus de kilomètres annuellement déclarent enfreindre plus fréquemment le code de la route.
- H3.** Les justifications de transgression liées à la situation seront plus souvent citées que les justifications plus générales.
- H4.** La propension à enfreindre le code de la route dans des situations jugées propices à une adaptation légitime est corrélée à l'âge des participants.
- H5.** Les hommes déclarent plus fréquemment des transgressions routières contextualisées que les femmes.

III. Méthodologie

1. Phase exploratoire²

Une phase exploratoire a été menée en amont afin de mieux cerner les représentations sociales de la transgression routière et d'évaluer la pertinence de l'articulation entre les deux cadres théoriques retenus la soumission à l'autorité (Milgram, 1963 ; Altemeyer, 1981) et la conditionnalité de la règle (Gaymard, 2007, 2014). Cette phase exploratoire a permis de relever un certain nombre de verbatims sur ces thèmes.

Quinze entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de conducteurs réguliers sur une tranche d'âges variés (entre 21 et 56 ans), répartis de manière équilibrée entre hommes et femmes (8 femmes pour 7 hommes). Cette phase a révélé plusieurs éléments pertinents pour l'élaboration de notre étude. Par exemple, la plupart des usagers interrogés ont exprimé une sorte de flexibilité dans l'application des règles (par exemple sur la vitesse ou les feux orange), tout en confirmant qu'ils respectent le Code de la route “ *en général* ”. La pertinence perçue de la règle dans les contextes précis ressort alors comme un facteur clé de l'obéissance ou de la transgression.

Plusieurs personnes ont également évoqué le rôle des dispositifs de contrôle (radars, gendarmes, panneaux) comme rappel à l'ordre immédiat et donc un retour à une stricte conformité. Ces éléments suggèrent que certaines figures impersonnelles (comme les radars) peuvent être perçues comme incarnant une autorité légitime, ou plus précisément être perçu comme représentant légitime d'une autorité. L'observation que les comportements fluctuent selon la présence ou l'absence de contrôle permet de poser l'hypothèse d'une interaction entre soumission autoritaire intériorisée et évaluation conditionnelle de la règle, confirmant ainsi la pertinence des théories mises en œuvre dans ce mémoire.

2. Population et critères d'inclusion

Le questionnaire a été diffusé en ligne via la plateforme Google Forms entre mars et avril 2025. La diffusion a été réalisée en sollicitant des participants via plusieurs canaux : réseaux sociaux (Facebook, Instagram, Snapchat), groupes de discussion sur les plateformes Discord et WhatsApp, réseau professionnel (LinkedIn), ainsi que par le biais de relais personnels (amis, collègues, membres de la famille, étudiants). L'objectif était de diversifier le profil des répondants

² Voir *Guide d'entretien*, p.52

en termes d'âge, de sexe, d'expérience routière et de sensibilités idéologiques, tout en respectant les critères d'inclusion. Les participants étaient informés de la durée du questionnaire (environ 10 minutes).

Cette enquête a été menée avec seulement des participants majeurs (≥ 18 ans) titulaires du permis de conduire automobile de catégorie B. Sept réponses de personnes ne respectant pas ces critères ont donc dû être éliminées de l'analyse. Également, afin de garantir la validité des réponses, une question de contrôle a été intégrée entre plusieurs autres questions de l'enquête. Nous avons demandé aux répondants d'y répondre en sélectionnant la modalité "*Plutôt jamais*". Cinq réponses n'ayant pas respecté cette consigne ont été exclues de l'échantillon, conformément aux bonnes pratiques de vérification de la qualité des données (Meade & Craig, 2012).

Au total, 105 réponses ont été recueillies. Après application des critères d'inclusion et de qualité, 93 questionnaires complets et exploitables ont été conservés pour l'analyse statistique.

3. Instruments utilisés

3.1. Questionnaire des Scripts Conditionnels (QSC)

Le Questionnaire des Scripts Conditionnels (QSC) (Gaymard, 2007) a été conçu afin de mesurer la propension des individus à adapter les règles de conduite selon les contextes rencontrés. Il a été conçu dans le cadre de la théorie de la conditionnalité, développée par Gaymard (2007, 2014), selon laquelle les normes sociales peuvent être réinterprétées en fonction des contextes routiers.

Les items ont été construits à partir de situations inspirées de la littérature récente sur les représentations sociales et la transgression routière (Gaymard & Tiplica, 2018 ; Gaymard et al, 2019 ; Guéry, 2020). Chaque item présente une situation concrète de conduite rédigée sous la forme : "*Il vous arrive de [situation] si...*" (Situations : 1. *dépasser la vitesse autorisée* ; 2. *utiliser mon téléphone au volant* ; 3. *franchir un feu rouge* ; 4. *ne pas attacher ma ceinture de sécurité* ; 5. *franchir une ligne blanche*). Les différentes modalités de réponses étaient rédigées comme plusieurs scripts de réaction possibles. Le participant doit alors évaluer dans quelle mesure il pourrait lui-même adopter chacune de ces réactions, selon une échelle de Likert en six points

(allant de “*Absolument jamais*” à “*Absolument toujours*”, soit respect absolu vs transgression absolue).

Pour garantir la stabilité de la structure du questionnaire, 7 des 8 scripts proposés à chaque situation sont restés identiques d'un scénario à l'autre (**1. la visibilité est excellente** ; **2. je connais bien la route** ; **3. je suis pressé(e)** ; **4. il n'y a personne autour** ; **5. je suis seul(e) dans le véhicule** ; **6. je sais qu'il n'y a pas de radar ou de contrôle** ; **7. les conditions météo sont excellentes**). Seul un script est adapté à chaque fois au contexte de la situation, permettant une prise en compte fine du cadre routier évoqué sans perturber la structure de réponse (par exemple pour le scénario du téléphone : **8. je suis à l'arrêt dans un embouteillage**.) Les réponses étaient randomisées à chaque passation pour assurer qu'aucun biais dans l'ordre des réponses ne puisse venir entacher les résultats.

Ce test reflète généralement une très bonne fiabilité et cohérence interne, en l'occurrence l'alpha de Cronbach calculé ici est de .955³.

3.2. Échelle de soumission à l'autorité (RWA - Version française adaptée par Bret, 2018)

La soumission à l'autorité a été mesurée à l'aide d'une version française de l'échelle Right-Wing Authoritarianism (RWA) développée par Altemeyer (1981, 1996). Cette version traduite a été utilisée dans la thèse de Bret (2018), qui l'a adaptée selon une procédure de traduction-retour-traduction, en conservant la structure tripartite originale de l'échelle : soumission à l'autorité, agressivité autoritaire et conventionnalisme.

Bret (2018) a administré cette version de l'échelle à plusieurs reprises dans un protocole expérimental en ligne. Les analyses menées ont mis en évidence une fidélité interne satisfaisante pour l'ensemble de l'échelle, avec un alpha de Cronbach de .85 dans l'une des passations, ce qui indique une bonne cohérence des items. Dans notre étude, un alpha de Cronbach de .822 a été identifié⁴, ce qui en fait une échelle fiable. Bien que la thèse ne propose pas une validation psychométrique complète (absence d'analyse factorielle confirmatoire), l'autrice estime que cette version présente une robustesse suffisante pour une utilisation en recherche universitaire. Elle souligne d'ailleurs son intérêt dans le cadre de la psychologie sociale en relation avec les attitudes et comportements.

³ Voir **Tableau 7 - Calcul de l'alpha de Cronbach QSC**, p.49

⁴ Voir **Tableau 8 - Calcul de l'alpha de Cronbach RWA**, p. 49

Dans le cadre de ce mémoire, l'échelle RWA a été utilisée dans sa version française telle que reportée par Bret (2018), avec des modalités de réponse sur une échelle de type Likert en 7 points (1 = Pas du tout d'accord ; 7 = Tout à fait d'accord).

3.3. Variables sociodémographiques

Les données sociodémographiques collectées portaient sur le sexe, l'âge ainsi que sur l'ancienneté de conduite et le kilométrage annuel des participants. Ces variables permettent d'examiner d'éventuelles variations dans les scores de RWA et de conditionnalité selon des caractéristiques individuelles.

3.4. Considérations éthiques et déontologiques

Le questionnaire a été administré via la plateforme Google Forms. Une information claire était fournie dès l'introduction : la participation était volontaire, anonyme, et pouvait être interrompue à tout moment. Aucun élément permettant l'identification personnelle n'a été collecté. Cette procédure a été conforme aux principes éthiques fondamentaux de la recherche en psychologie sociale, en particulier ceux énoncés par le Code de déontologie des psychologues en vigueur (CNCDP, 2021) et en accord avec la loi n°85-772 du 25 juillet 1985.

Un effort particulier a été mené pour garantir la sincérité des réponses, notamment sur les items potentiellement sensibles (questions idéologiques). Les participants ont été informés que leurs données ne seraient en aucun cas utilisées pour identifier ou juger leur profil politique, ni transmises à des tiers. Nous rappelons ici qu'aucune démarche de stigmatisation ou de récupération politique n'est permise grâce à cette recherche.

IV. Résultats

1. Statistiques descriptives⁵

Le nombre total de participants retenus dans l'analyse est de 93. L'âge des répondants s'étend de 18 à 67 ans ($M = 28,74$ ans, $Me = 23$, $ET = 11,15$)⁶. Le score global de propension à transgresser dans des contextes légitimes (QSC total, sur une échelle de 1 à 6) présente une moyenne de $M = 2,32$ ($ET = 0,74$). La médiane du score QSC est de 2,23 et les valeurs observées s'échelonnent de 1,15 à 5,46. Le test de Shapiro-Wilk indique que la distribution de ce score s'écarte de la normalité ($W = 0,927$; $p < 0,001$). Le score moyen d'orientation à l'autorité (RWA, échelle de 1 à 6) est de $M = 2,64$ ($ET = 1,01$), avec des valeurs allant de 1,00 (min) à 5,56 (max) et une médiane de 2,40. Ce score RWA n'est pas non plus distribué normalement ($W = 0,957$; $p = 0,004$).

Les tendances par scénario du questionnaire QSC montrent des propensions variables selon le type de règle de circulation (*voir Tableau 1*). Le scénario de dépassement de vitesse affiche le niveau de transgression déclaré le plus élevé ($M = 3,67$; $ET = 1,03$). À l'inverse, les scénarios de respect du feu rouge ($M = 1,40$; $ET = 0,77$) et du port de la ceinture de sécurité ($M = 1,28$; $ET = 0,82$) présentent les scores moyens les plus faibles, indiquant une transgression très rare dans ces contextes. Les scénarios d'utilisation du téléphone au volant ($M = 2,61$; $ET = 1,18$) et de franchissement de ligne blanche continue ($M = 2,61$; $ET = 1,18$) se situent à un niveau intermédiaire de propension à enfreindre la règle (scores moyens modérés).⁷

Tableau 1 : Statistiques descriptives du score QSC par scénario

Statistiques descriptives					
	M_QSC_Vitesse	M_QSC_Tel	M_QSC_Frouge	M_QSC_Lblanche	M_QSC_Ceinture
N	93	93	93	93	93
Manquants	0	0	0	0	0
Moyenne	3.67	2.61	1.40	2.61	1.28
Médiane	3.88	2.50	1.00	2.50	1.00
Ecart-type	1.03	1.18	0.767	1.18	0.822
Minimum	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum	5.88	6.00	5.14	6.00	6.00

⁵ M = Moyenne, Me = Médiane, ET = Écart-Type

⁶ Voir **Figure 1 - Répartition des âges des participants**, p. 50 | **Tableau 9 - Statistiques descriptives de l'âge des participants** p. 49

⁷ Voir **Figure 2 - Réponses des participants aux différents scénarios QSC**, p. 50

2. Corrélation entre RWA et propension à transgresser

L'hypothèse H1 postulait une corrélation négative entre le score d'orientation à l'autorité (RWA) et la propension à transgresser les règles de circulation dans des contextes perçus comme légitimes (score global au QSC).

Contrairement à cette hypothèse, une corrélation positive significative (*voir Tableau 2*) a été observée. Le coefficient de Spearman entre le score RWA moyen et le score QSC total est de $p = 0,184$, avec une valeur $p = 0,039$.

Tableau 2 : Matrice de corrélation positive RWA - QSC

Matrice de corrélation	
	M_RWA M_QSC_Total
M_RWA	Rho de Spearman — ddl — valeur p —
M_QSC_Total	Rho de Spearman 0.184 — ddl 91 — valeur p 0.039 —

3. Corrélation entre kilométrage annuel et conditionnalité

L'H2 suggérait que les conducteurs parcourant plus de kilomètres par an déclarent enfreindre le code de la route plus fréquemment que ceux parcourant moins de kilomètres. Pour tester cette hypothèse, les participants ont été répartis en trois groupes de kilométrage annuel (faible, moyen, élevé)⁸. Le score moyen de transgression conditionnelle tend à être plus élevé pour le groupe fort kilométrage (catégorie 3 : $M = 2,57$; ET = 0,87) que pour le groupe faible kilométrage (catégorie 1 : $M = 2,28$; ET = 0,80) ou le groupe kilométrage moyen (catégorie 2 : $M = 2,16$; ET = 0,53).

⁸ Voir **Figure 3 - Répartition des participants selon le kilométrage annuel parcouru** , p. 51

Cependant, ces écarts ne sont pas statistiquement significatifs. Le test non paramétrique de Kruskal-Wallis (facteur à 3 niveaux) ne révèle pas de différence fiable entre les groupes de kilométrage ($H(2) = 3,32$; $p = 0,19$). De plus, la corrélation de Spearman entre le kilométrage annuel et le score global QSC est non significative ($\rho = 0,135$; $p = 0,196$).

Néanmoins, comme nous pouvons l'observer dans le tableau ci- contre (*voir Tableau 3*), une analyse plus fine par scénario révèle une corrélation partielle significative entre le kilométrage annuel et le score de transgression dans le scénario “vitesse”. Cette corrélation est positive et forte ($\rho = 0,358$; $p < 0,001$), ce qui indique que les conducteurs parcourant davantage de kilomètres ont tendance à déclarer plus fréquemment des transgressions de vitesse.

Tableau 3 :
Corrélations partielles entre le kilométrage annuel et les scores OSC par scénario

Matrice de corrélation		Km/an
Km/an	Rho de Spearman	—
	ddl	—
	valeur p	—
M_QSC_Vitesse	Rho de Spearman	0,358
	ddl	91
	valeur p	< .001
M_QSC_Tel	Rho de Spearman	0,090
	ddl	91
	valeur p	0,196
M_QSC_Frouge	Rho de Spearman	0,020
	ddl	91
	valeur p	0,423
M_QSC_Ceinture	Rho de Spearman	-0,161
	ddl	91
	valeur p	0,939
M_QSC_Lblanche	Rho de Spearman	0,090
	ddl	91
	valeur p	0,196
M_QSC_Total	Rho de Spearman	0,135
	ddl	91
	valeur p	0,098

4. Justifications liées au scénario versus justification générales des transgressions

L'H3 estimait que les justifications spécifiques au scénario de transgression seraient citées plus fréquemment par les participants que les justifications qualifiées de génériques (justifications sans lien direct avec le scénario). Pour chaque participant, nous avons comparé le niveau d'adhésion moyen aux justifications spécifiques aux scénarii (justifications propres au contenu de la règle, estime que la règle n'est pas légitime dans la situation bien particulière) par rapport aux justifications génériques applicables de façon contextuelle (conditions extérieures favorables, présence ou non d'autrui, etc.). Le test non paramétrique des rangs signés de Wilcoxon sur données appariées indique une différence significative entre ces deux types de justifications (*voir Tableau 4*). En moyenne, les justifications spécifiques sont davantage approuvées ($M = 2,28$; $ET = 0,70$) que les justifications génériques ($M = 2,19$; $ET = 0,69$). Cet écart est statistiquement significatif ($W = 1453$; $p = 0,011$), ce qui reflète une mention plus fréquente des raisons spécifiques aux scénarios de transgression par rapport aux raisons plus générales et contextuelles. Par ailleurs, deux paires de valeurs étant égales, elles ont donc été exclues du calcul exact des rangs conformément aux règles du test de Wilcoxon.

Tableau 4. Différences d'adhésion aux types de justifications

Test t pour échantillons appariés		Statistique	p
M_QSC_Générique	M_I8	W de Wilcoxon	1065 ^a < .001
<i>Note.</i> H ₀ : $\mu_{\text{Mesure 1}} - \mu_{\text{Mesure 2}} < 0$			
^a 2 paire(s) de valeurs étaient rattachées			

5. Âge des conducteurs et propension à transgresser

L'H4 supposait que la propension à enfreindre le code de la route dans des situations jugées correctes pour une adaptation légitime, est corrélée à l'âge des participants. Les résultats montrent une corrélation négative entre l'âge et le score global de transgression conditionnelle. La corrélation de Spearman calculée entre l'âge des participants et le score QSC total est de rho = -0,20. Cette corrélation est statistiquement significative au seuil $p < 0,05$ ($p = 0.030$) (test unilatéral, hypothèse directionnelle). C'est-à-dire que les conducteurs les plus âgés ont moins tendance à déclarer des transgressions contextuelles que les plus jeunes. L'analyse plus détaillée démontre que le scénario "Vitesse" est le plus corrélé à l'âge des répondants ($p = 0.003$).

Tableau 5 : Lien entre âge et transgression selon les dimensions du OSC

Corrélation		
	Age	
Age	Rho de Spearman	—
	valeur p	—
M_QSC_Total	Rho de Spearman	-0.195
	valeur p	0.030
M_QSC_Vitesse	Rho de Spearman	-0.285
	valeur p	0.003
M_QSC_Tel	Rho de Spearman	-0.113
	valeur p	0.141
M_QSC_Frouge	Rho de Spearman	0.016
	valeur p	1.000
M_QSC_Ceinture	Rho de Spearman	-0.125
	valeur p	0.117
M_QSC_Lblanche	Rho de Spearman	-0.113
	valeur p	0.141

6. Effet du sexe sur la transgression contextuelle

Pour terminer cette partie, l'H5 stipulait que le sexe du participant allait influencer la propension à la conditionnalité de la règle, donc que les hommes déclareraient plus de transgressions routières contextualisées que les femmes. Les résultats obtenus vont dans ce sens. Le score moyen QSC des participants de sexe masculin est plus élevé ($M = 2,61$; $ET = 0,80$; $N = 22$) que celui des participantes de sexe féminin ($M = 2,22$; $ET = 0,76$; $N = 71$). Cette différence entre hommes et femmes est statistiquement significative d'après un test de Mann-Whitney (comparaison de deux échantillons indépendants) (voir Tableau 6). Le rang moyen du score QSC

est supérieur chez les hommes, et le statistique de Mann-Whitney indique $U = 537$ ($p = 0,014$, unilatéral en faveur de $\mu_{\text{hommes}} > \mu_{\text{femmes}}$). On observe alors une fréquence de transgressions légitimes déclarée plus importante chez les hommes que chez les femmes, conformément à notre H5.

Tableau 6 : Influence du sexe sur le score au QSC

Test t pour échantillons indépendants				
		Statistique	ddl	p
M_QSC_Total	t de Student	2.20	91.0	0.015
<i>Note. H₀: $\mu_1 > \mu_2$</i>				

V. Discussion

1. Rappel des résultats

Les résultats de cette étude confirment que plusieurs effets sociodémographiques et idéologiques peuvent mener à transgresser ou respecter le Code de la route dans des contextes légitimes. D'une part, les analyses montrent une corrélation positive et significative entre le kilométrage annuel et la propension à dépasser la vitesse ($\rho = 0,358$, $p < 0,001$), montrant que les conducteurs parcourant davantage de kilomètres ont tendance à déclarer plus fréquemment des excès de vitesse. Ce résultat soutient l'hypothèse H2 et va dans le sens de précédentes études comme celles de Gaymard et al. (2014) ou celle de Guéry (2020). Ce résultat peut s'expliquer par une plus grande habitude de conduite ou une exposition plus importante aux occasions de transgression routière chez les gros rouleurs. D'autre part, nous observons une corrélation négative entre l'âge des conducteurs et les affirmations de transgression conditionnelle (QSC) ($\rho = -0,20$, $p < 0,05$, unilatéral), montrant que les conducteurs plus âgés déclarent légèrement moins enfreindre les règles que les jeunes. Cet effet est encore plus important dans le scénario de dépassement de vitesse ($p = 0,003$), montrant un lien significatif entre jeunesse et tolérance aux excès de vitesse, comme l'affirmait déjà Guéry (2020) ou Jonah (1990). En plus de cela, les résultats montrent que

le sexe a une influence sur les transgressions légitimes. Les hommes en déclarent significativement plus fréquemment que les femmes ($M_{hommes} = 2,61$ vs $M_{femmes} = 2,22$, $U = 537$, $p = 0,014$, unilatéral). Ce constat est aussi en accord avec les travaux antérieurs montrant que les hommes sont plus susceptibles de prendre des risques que les femmes, en lien avec la valorisation culturelle de la prise de risque des hommes et un contrôle de l'impulsivité routière plus faible que les femmes (Delhomme et al., 2009 ; Byrnes et al., 1999 ; Gaymard & Tiplica, 2018 ; Gaymard et al., 2014).

Pour terminer, l'orientation idéologique autoritaire a influencé les réponses, mais pas de la manière escomptée. Contrairement à l'hypothèse H1 que nous avions faites, le score d'autoritarisme de droite (RWA) est positivement corrélé au QSC total ($\rho = 0,184$, $p = 0,039$). C'est-à-dire que les participants à haut RWA déclarent plus de transgressions justifiées contextuellement, alors que l'hypothèse H1 attendait l'inverse. Aussi, l'analyse des raisons invoquées confirme H3 : les justifications spécifiques au scénario ont plus souvent été sélectionnées ($M = 2,28$) que les justifications génériques ($M = 2,19$). Cette différence est statistiquement significative ($W = 1453$) à $p = 0,011$. Cela montre que les conducteurs mobilisent plutôt des arguments propres au contexte particulier ("la règle n'est pas pertinente ici") plutôt que des motifs neutres et génériques ("il n'y a personne autour") pour légitimer leurs transgressions.

2. Soumission à l'autorité : complexité idéologique et comportementale

L'effet positif inattendu du RWA sur la propension conditionnelle mérite une interprétation plus profonde et nuancée. L'échelle RWA englobe trois dimensions interdépendantes, soit la soumission à l'autorité, l'agressivité autoritaire et le conventionnalisme. Le croisement de ces différentes dimensions permet alors d'obtenir un indice d'autoritarisme de droite. La soumission à l'autorité désigne la propension à obéir aux figures d'autorité légitimes, tandis que l'agressivité autoritaire renvoie à l'hostilité envers les déviants, et le conventionnalisme à un attachement aux normes traditionnelles et culturelles (Altemeyer, 1996). Cette nature partagée de la RWA complique son interprétation dans notre étude. Un score RWA élevé peut refléter tantôt un respect idéologique des autorités, tantôt une propension agressive envers ceux qui enfreignent les règles perçues comme légitimes. Ainsi, même si Altemeyer (1981) propose une lecture unidimensionnelle où le haut-RWA obéit davantage, comme dans le paradigme de Milgram, (Elms & Milgram, 1966), nos résultats tendent à montrer que la RWA peut également s'accompagner d'une attitude plus critique vis-à-vis de certaines normes routières. Par exemple, la composante de

conventionnalisme du RWA peut amener certains sujets à rejeter les règles routières jugés illégitimes selon leur propre vision de l'ordre. Ils se sentent autorisés à transgresser des lois routières qu'ils considèrent comme contraires à une hiérarchie sociale ou à un ordre qu'ils préfèrent (Jost et al., 2004, Jost & Hunyady, 2005). Cette hypothèse rejoint l'idée que les haut-RWA ont tendance à justifier les inégalités et à maintenir l'ordre établi (Jost et al., 2003). Tout compte fait, si un conducteur RWA estime qu'une limitation de vitesse n'a pas de sens (parce qu'elle gêne l'efficacité ou le mérite individuel), il peut estimer sa transgression comme légitime. Une certaine limite est que l'on ne dispose pas toujours d'échelles pures de soumission à l'autorité. Ici l'outil RWA mélange soumission et intolérance, ce qui peut expliquer ce lien inattendu. De futurs travaux pourraient envisager de développer des mesures spécifiques de la soumission d'ordre autoritaire afin de clarifier ces mécanismes.

Par ailleurs, cette dualité souligne la distinction conceptuelle entre soumission idéologique et soumission comportementale (Milgram, 1963). Le RWA capture un attachement idéologique aux autorités et aux normes sociales, tandis que l'expérience de Milgram étudie une soumission effective dans une situation spécifique et de contrainte. Un individu peut donc se définir comme d'un ordre traditionnel (haut RWA) tout en choisissant parfois d'enfreindre des règles routières, selon son interprétation de la légitimité et du contexte. De plus, sur la route, les figures d'autorité sont souvent dépersonnalisées (radars, amendes automatiques) et perçues comme moins contraignantes qu'un agent en chair et en os, ce qui peut moduler l'obéissance (Gaymard, 2014). La route apparaît ainsi comme un espace de désinhibition. Le sentiment d'anonymat ou la distance sociale peuvent réduire la culpabilité associée aux transgressions. Par exemple, la déconnexion psychologique derrière le volant pourrait fonctionner comme un hot potato psychologique (Zimbardo, 1969), où la conscience morale se dissipe en l'absence d'observateur direct. Cette hypothèse va dans le sens de plusieurs études notant qu'en situation routière, la présence accrue d'autres usagers ou d'un contrôle visible réduit les comportements agressifs. C'est pourquoi la désinhibition offerte par la voiture peut partiellement expliquer pourquoi des individus qui se conforment en règle générale, se montrent plus flexibles sur la route, malgré une orientation idéologique en faveur de l'autorité.

3. Facteurs sociodémographiques et styles de conduite

Les effets observés de l'âge, du sexe et du kilométrage sont en accord avec les modèles. Le constat que les jeunes conducteurs sont plus enclins à la conditionnalité de la règle rappelle que la

maturité cognitive et émotionnelle qui augmente avec l'âge peut diminuer la propension à transgresser (Byrnes et al., 1999 ; Guéry, 2020 ; Jonah, 1990). L'effet “homme > femme” sur la transgression routière reflète quant à lui la construction sociale de la masculinité, valorisant plus fortement la prise de risque et l'agressivité routière chez les hommes (Gaymard & Tiplica, 2012 ; Gaymard et al., 2014 ; Gaymard & Tiplica, 2018 ; Hillier et al., 1998). Le lien positif entre le kilométrage annuel et la vitesse suggère, quant-à lui, un effet d'exposition. Ce qui se traduit dans les comportements par le fait que les conducteurs passent plus de temps au volant, font aussi l'expérience de situations mettant à l'épreuve son adhésion aux règles, de manière plus régulière (Gaymard, 2007). Ce constat va dans le sens d'études routières antérieures où une forte pratique est associée à davantage de petits excès (Özkan & Lajunen, 2005). A noter que dans notre échantillon, il n'y a pas de lien avéré entre l'âge et le nombre de kilomètres parcourus annuellement.⁹

Ces résultats démontrent aussi l'importance du type de scénario. Les transgressions de vitesse sont perçues comme des situations plus conditionnelles (donc plus justifiables) que, par exemple, le franchissement d'un feu rouge ou le non-port de la ceinture. Ce constat va dans le sens de précédentes observations, comme l'indiquent les scores QSC de Gaymard (2007). En effet, le scénario vitesse présente le score moyen de transgression le plus élevé. Cela suggère que les conducteurs intègrent fortement le facteur de la situation contextuelle dans l'évaluation du risque. Un excès de vitesse modéré en l'absence de danger est jugé plus acceptable qu'une infraction délibérée au feu rouge en ville. Des études ont montré que le franchissement d'un feu rouge avait une probabilité bien plus élevée de provoquer un accident grave comparé au dépassement de la vitesse réglementaire (Retting et al., 1999). Les conducteurs ont pu intégrer cette éventualité, ce qui pourrait expliquer les observations de notre étude. Si les individus attribuent un facteur de risque supérieur pour le franchissement d'un feu tricolore au rouge comparé à une vitesse excessive, ils pourraient avoir moins tendance à justifier cet acte.

Les résultats sur les justifications spécifiques aux items génériques (effet H3) pourraient aller en ce sens. Les individus justifient leurs transgressions avant tout par le contenu de la règle elle-même ou par l'évaluation spécifique de son utilité (“cette limitation n'est pas adaptée ici”), plutôt que par des raisons purement externes (“le trafic est fluide”). Cette différence statistiquement significative suggère que l'adhésion à une norme ne se joue pas uniquement sur des critères contextuels généraux, mais bien sur l'interprétation que l'individu fait de la règle en

⁹ Voir **Tableau 10 - Corrélation entre l'âge et le nombre de kilomètres annuel, p. 49**

tant que telle. La transgression légitime repose donc sur une analyse contextuelle de la norme, dans laquelle l'individu juge du sens attribué au fait d'obéir à la règle en fonction de sa finalité perçue.

Ce résultat justifie l'attention portée à la formulation d'un item contextuel spécifique à chaque scénario. Cet item a permis de capter plus finement les mécanismes internes de la conditionnalité. En intégrant un enjeu propre à la règle transgressée, ils permettent de différencier les justifications centrées sur la norme de celles centrées sur l'environnement. Leur adhésion plus marquée révèle une forme de hiérarchisation implicite dans les justifications de transgression. C'est autant la situation qui autorise à enfreindre que le fait que la règle elle-même, dans cette situation précise, perd son sens ou son utilité.

Ce constat conforte une idée centrale de la théorie de la conditionnalité qui est que les normes sociales, même quand elles sont partagées, ne sont pas appliquées de façon mécanique mais négociées à partir de leur signification perçue. C'est pourquoi ce travail contribue à approfondir la compréhension de la transgression comme phénomène normatif intégré, et non comme déviance (Gaymard, 2007). Ce travail souligne également que la conditionnalité elle-même n'est pas uniforme. Nous nous apercevons que certains types de justifications sont jugés plus légitimes que d'autres, même au sein d'un même scénario. Cela ouvre des perspectives sur la manière dont les représentations sociales structurent la hiérarchie des normes acceptables en situation.

4. Perspectives idéologiques et légitimité des inégalités

De façon exploratoire, ces résultats incitent à envisager le rôle plus large des valeurs politiques dans la conduite. Il est tentant de penser que les conducteurs de droite et de gauche pourraient adopter des attitudes routières distinctes. En politique, la droite met généralement l'accent sur l'ordre, la hiérarchie et les valeurs traditionnelles, tandis que la gauche valorise plutôt l'égalité et la solidarité (Altemeyer, 1996 ; Jost et al., 2009). Ainsi, on peut imaginer que les personnes se situant à droite (et donc potentiellement plus autoritaires) interprètent les règles comme des outils d'ordre social qui leur semblent plus ou moins justifiés, tandis que les personnes de gauche pourraient concevoir le respect des règles comme une question de justice sociale ou de bien commun. Par ailleurs, les haut-RWA tendent à légitimer les inégalités (Jost et al., 2003) ce qui implique que si un conducteur de forte tendance autoritaire juge qu'une règle favorise implicitement les faiblesses (par ex. limitations pour les "mauvais conducteurs"), il pourrait se

sentir psychologiquement autorisé à la contourner, considérant ces inégalités comme normales. La justification des inégalités ainsi que la mentalité qui stipule que les règles sont faites pour les autres (plutôt que pour soi) pourraient faire partie des facteurs expliquant la transgression chez les plus autoritaires (Sidanius & Pratto, 1999). Des perspectives s'ouvrent alors, une future recherche pourrait par exemple mesurer explicitement les valeurs politiques ou l'orientation sociopolitique des conducteurs et leur lien avec la conditionnalité routière.

5. Limites et perspectives

Ce travail présente plusieurs limites méthodologiques qu'il faut prendre en compte. D'abord, les données sont issues d'un auto-questionnaire en ligne. Cela entraîne un risque de biais de désirabilité sociale. Les participants peuvent avoir répondu quant-à leurs transgressions routières pour paraître plus vertueux, surtout pour les infractions clairement sanctionnables. Bien que le format du QSC vise à minimiser cette désirabilité (Gaymard, 2014), on ne peut exclure un effet résiduel. Ensuite, l'échantillon étudié ($N = 93$) n'est pas assez représentatif pour généraliser à l'ensemble des conducteurs français. La moyenne et médiane d'âge relativement jeune ($M \approx 28$, $Me = 23$) et la proportion importante de femmes ($\approx 76\%$) peuvent limiter l'interprétation. Une étude future devrait viser une population plus variée (par âge, genre, région, profil urbain/rural) pour tester la robustesse de ces tendances, ou a contrario viser spécifiquement certains groupes au sein de la population.

Aussi, l'échelle RWA utilisée (bien que validée par Bret (2018)) pose des limites. Comme dit précédemment, elle ne mesure pas uniquement la soumission à l'autorité, mais combine différentes attitudes autoritaires (Altemeyer, 1996). Cela suggère de développer à l'avenir des outils plus ciblés sur la seule composante de la soumission autoritaire (ou à l'inverse, d'élargir les échelles pour tester directement les opinions politiques). Cela permettrait de clarifier l'effet d'une soumission plus pure aux figures d'autorité dans le comportement routier. Enfin, une limite majeure est l'absence de mesure comportementale directe. Ce mémoire s'appuie sur la propension déclarée à transgresser, mais non sur un comportement observé en situation contrôlée ou réelle. Une piste idéale, même si difficile à mettre en œuvre concrètement, serait de compléter les données par des mesures comportementales observées directement (simulations, données GPS, relevés d'infractions), afin d'évaluer dans quelle mesure les dispositions idéologiques se traduisent réellement en actes sur la route.

VI. Conclusion

Notre étude avait pour but d'examiner le lien entre la soumission à l'autorité (autoritarisme de droite, RWA) et la conditionnalité de la règle dans les comportements routiers. Dans ce cadre, nos résultats ont démontré des tendances nuancées. Contrairement aux attentes, un score RWA plus élevé est plutôt associé à une propension accrue à justifier contextuellement certaines transgressions (corrélation positive RWA-QSC). En revanche, l'hypothèse selon laquelle les justifications spécifiques au scénario seraient privilégiées a été confirmée. Les arguments concrets liés à la situation (par exemple “ Il m'arrive d'utiliser mon téléphone au volant si... [Je suis à l'arrêt dans les embouteillages] ”) ont été jugés plus pertinents que les motifs neutres (par exemple “ Il m'arrive de franchir une ligne blanche si... [Je suis seul dans le véhicule] ”). Enfin, la relation entre le kilométrage annuel et le taux d'infraction n'a pas atteint de signification globale (H2 non validée), mais une analyse plus fine a révélé un effet notable dans le cas des excès de vitesse (corrélation positive significative entre haut kilométrage annuel et transgressions de vitesse). Les hypothèses faisant le lien entre age, sexe et propension à la transgression légitime ont toutes deux étaient validées dans la continuité de la littérature existante.

Sur le plan théorique, ces résultats éclairent la dualité entre obéissance et adaptation normative. D'une part, la théorie de la conditionnalité de la règle (Gaymard 2007, 2014) postule que les conducteurs n'appliquent pas mécaniquement le Code de la route, mais évaluent la légitimité de chaque infraction au vu du contexte. D'autre part, l'échelle RWA rassemble des dimensions diverses (soumission à l'autorité, conventionnalité, agressivité) dont l'interprétation est complexe. Ce travail confirme qu'un haut score RWA ne se traduit pas par une stricte obéissance routière. Au contraire, certains individus très autoritaires peuvent, selon leur lecture personnelle de la situation, rejeter les règles jugées illégitimes.

L'approche contextuelle adoptée a par ailleurs montré tout son intérêt. L'analyse des réponses a mis en lumière que les conducteurs mobilisent surtout des justifications spécifiques au scénario de transgression, ce qui confirme la force de l'influence situationnelle.

Nous laissons derrière nous un certain nombre de limites et de pistes réflexives pour de futures recherches. Ces travaux pourraient permettre de consolider les apports de cette étude. Dans l'ensemble, il y a un intérêt d'articuler les approches de la conditionnalité de la règle et de

l'autoritarisme. En croisant ces cadres, nous pouvons mieux comprendre pourquoi certains conducteurs restent rigoureusement respectueux des règles tandis que d'autres, à profil similaire, ajustent leur conduite au gré du contexte et de leurs valeurs politiques. Dans un contexte actuel où les études psychologiques liées à la politique se font de plus en plus rares, cette étude permet d'apporter un vent de fraîcheur sur ces concepts qui ont longtemps étaient centraux, mais aujourd'hui délaissés. Ces résultats pourraient s'appliquer à une compréhension plus fine des transgressions, élargissant ainsi la littérature scientifique sur le sujet et permettant la mise en place de politique de sensibilisation plus pertinente. Nous apercevons une nécessité de comprendre la dualité soumission à l'autorité et conditionnalité sur la route.

Références

- Abric, J.-C. (Dir.). (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Presses Universitaires de France.
- Adorno, T. W., Frenkel-Brunswik, E., Levinson, D. J., & Sanford, R. N. (1950). *The authoritarian personality*. Harper.
- Altemeyer, B. (1981). *Right-Wing Authoritarianism*. University of Manitoba Press.
<https://doi.org/10.1515/9780887558894>
- Altemeyer, B. (1996). *The authoritarian specter*. Harvard University Press.
- Altemeyer, B. (1998). The other “Authoritarian personality.” In *Advances in experimental social psychology*, 47-92. [https://doi.org/10.1016/s0065-2601\(08\)60382-2](https://doi.org/10.1016/s0065-2601(08)60382-2)
- Blass, T. (1991). Understanding behavior in the Milgram obedience experiment: The role of personality, situations, and their interactions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60(3), 398-413. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.60.3.398>
- Blass, T. (1999). The Milgram paradigm after 35 years: Some things we now know about obedience to authority. *Journal of Applied Social Psychology*, 29(5), 955-978. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1999.tb00134.x>
- Bois, C. (2022). *Les représentations sociales de l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans* [Mémoire de master, Université d'Angers].
<https://dune.univ-angers.fr/documents/dune15715>
- Bradford, B., Hohl, K., Jackson, J., & MacQueen, S. (2015). Obeying the rules of the road: Procedural justice, social identity and normative compliance. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 31(2), 171-191. <https://doi.org/10.1177/1043986214568833>
- Bret, A. (2018). *Autoritarisme de droite et changement d'attitude dans le conditionnement évaluatif* [Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes]. theses.fr.
<https://www.theses.fr/2018GREAH018>
- Burger, J. M. (2009). Replicating Milgram: Would people still obey today? *American Psychologist*, 1(64), 1-11. <https://doi.org/10.1037/a0010932>
- Burger, J. M. (2011). *Obedience to Authority*. <https://doi.org/10.1002/9780470672532.wbepp182>

- Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125(3), 367-383. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.3.367>
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (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. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.58.6.1015>
- Clot, Y. (2008). *Travail et pouvoir d'agir*. Presses Universitaires de France
- CNCDP. (2021, 21 septembre). *Code de déontologie (2021)*. Consulté le 10 mars 2025 sur <https://www.cncdp.fr/index.php/code-de-deontologie/code-de-deontologie-2021>
- Dambrun, M., & Vatiné, E. (2010). Reopening the study of extreme social behaviors: Obedience to authority within an immersive video environment. *European Journal of Social Psychology*, 40(5), 760-773. <https://doi.org/10.1002/ejsp.646>
- De Winter, J., & Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal Of Safety Research*, 41(6), 463-470. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.10.007>
- De Winter, J., & Dodou, D. (2016). National correlates of self-reported traffic violations across 41 countries. *Personality and Individual Differences*, 98, 145-152. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2016.03.091>
- 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. <https://doi.org/10.3406/bopsy.1994.14380>
- Delhomme, P., Verlhac, J. F., & Martha, C. (2009). Are drivers' comparative risk judgments about speeding realistic? *Journal of Safety Research*, 40, 333-339. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2009.09.003>
- Duckitt, J., Bizumic, B., Krauss, S., & Heled, E. (2010). A tripartite approach to Right-Wing Authoritarianism: The authoritarianism-conservatism-traditionalism model. *Political Psychology*, 31(5), 685-715. <https://doi.org/10.1111/J.1467-9221.2010.00781.X>

- Durkheim, É. (1898). Représentations sociales et représentations collectives. *Revue de Métaphysique et de Morale*, 6(3), 273-302. <https://www.jstor.org/stable/40892316>
- Edwards, A. L. (1957). *The social desirability variable in personality assessment and research*. Dryden Press.
- Elms, A. C., & Milgram, S. (1966). Personality characteristics associated with obedience and defiance toward authoritative command. *Journal of Experimental Research in Personality*, 1(4), 282-289.
- Farkhari, F., Scharbert, J., Kroencke, L., Schwarzer, C., Koch, J. F., van Zalk, M. H. W., Schlipphak, B., & Back, M. D. (2025). Right-wing authoritarianism and perceptions that minoritized groups pose a threat: The moderating roles of individual- and country-level religiosity and marginalization. *British Journal of Social Psychology*, 64. <https://doi.org/10.1111/bjso.12830>
- Flament, C. (1994a). Structure des normes sociales : le système conditionnel. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 24, 3-15.
- Flament, C. (1994b). La conditionnalité normative : cadre théorique et premiers résultats. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 25, 33-49.
- Flament, C., & Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires : Comment étudier les représentations sociales*. Armand Colin.
- Fondation VINCI Autoroutes. (2022, 24 mai). *12e Baromètre de la conduite responsable - Résultats 2022*. Dossier de presse.
- Gaynard, S. (2003). Représentation sociale et modèles normatifs dans un contexte biculturel. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 58, 50-58.
- Gaynard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs. Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche - Transports - Sécurité*, 24. <https://doi.org/10.3166/rts.96.339-359>
- Gaynard, S. (2009) Norms in social representations: Two studies with french young drivers. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 1, 165-181.

Gaymard, S. (2014). The theory of conditionality: An illustration of the place of norms in the field of social thinking. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 44(2), 229-247. <https://doi.org/10.1111/jtsb.12039>

Gaymard, S., Besson, T., Bessin, M., Egido, A., Coutelle, N., Eberhardt, R., & Hennequin, N. (2019). Driving and use of the mobile phone: a study among 18 to 24-year-old. *Advances in Social Sciences Research Journal*, 6(3). <https://doi.org/10.14738/assrj.63.6247>

Gaymard, S., & Tiplica, T. (2012). Conditional respect towards the pedestrian: difference between men and women and risk modeling by the Bayesian approach. *Quality & Quantity*, 48(1), 91-110. <https://doi.org/10.1007/s11135-012-9751-y>

Gaymard, S., & Tiplica, T. (2018). Road conditionality and personality: an exploratory study among young male and female French drivers. *Safety and Reliability*, 38(3), 182–199. <https://doi.org/10.1080/09617353.2019.1611295>

Guéry, A. (2020). *Représentations sociales de la conduite des motocyclistes : Étude de la conditionnalité de la règle chez les motards ayant des pratiques sur circuit* [Mémoire de master, Université d'Angers]. <https://dune.univ-angers.fr/documents/dune12141>

Haslam, S. A., & Reicher, S. D. (2012). Contesting the "nature" of conformity: What Milgram and Zimbardo's studies really show. *PLoS Biology*, 10(11) <https://doi.org/10.1371/journal.pbio.1001426>

Jodelet, D. (1984). Réflexions sur le traitement de la notion de représentation sociale en psychologie sociale. *Communication*, 6(2), 14-41. <https://doi.org/10.3406/comin.1984.1284>

Jodelet, D. (Dir.). (1989). *Les représentations sociales*. Presses Universitaires de France.

Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. *Health Education Research*, 5(2), 139-149. <https://doi.org/10.1093/her/5.2.139>

Jost, J. T., Banaji, M. R., & Nosek, B. A. (2004). A decade of system justification theory: Accumulated evidence of conscious and unconscious bolstering of the status quo. *Political Psychology*, 25(6), 881-919. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9221.2004.00402.x>

- Jost, J. T., Federico, C. M., & Napier, J. L. (2008). Political ideology: Its structure, functions, and elective affinities. *Annual Review of Psychology*, 60(1), 307-337. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.60.110707.163600>
- Jost, J. T., Glaser, J., Kruglanski, A. W., & Sulloway, F. J. (2003). Political conservatism as motivated social cognition. *Psychological Bulletin*, 129(3), 339-375. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.129.3.339>
- Jost, J. T., & Hunyady, O. (2005). Antecedents and consequences of system-justifying ideologies. *Current Directions in Psychological Science*, 14(5), 260-265. <https://doi.org/10.1111/j.0963-7214.2005.00377.x>
- Lepage, J., Bègue, L., Zerhouni, O., Courset, R., & Mermilliod, M. (2018). Influence of authoritarianism, vagal tone and mental fatigue on obedience to authority. *Cognition & Emotion*, 33(2), 157-172. <https://doi.org/10.1080/02699931.2018.1439827>
- Li, L. (2024). Reexamining the Milgram paradigm: Agentic shift, gender, and obedience to authority. *Lecture Notes in Education Psychology and Public Media*. <https://doi.org/10.54254/2753-7048/44/20230132>
- Mantell, D. M., & Panzarella, R. (1976). Obedience and responsibility. *The British Journal of Social and Clinical Psychology*, 15(3), 239-245. <https://doi.org/10.1111/J.2044-8260.1976.TB00030.X>
- Meade, A. W., & Craig, S. B. (2012). Identifying careless responses in survey data. *Psychological Methods*, 17(3), 437-455. <https://doi.org/10.1037/a0028085>
- Mentor, K. W., & Dome, C. K. (1998). The association between right-wing authoritarianism and the perceived seriousness of deviant acts: A research note. *Deviant Behavior*, 19(1), 73-87. <https://doi.org/10.1080/01639625.1998.9968074>
- Milgram, S. (1963). Behavioral study of obedience. *The Journal of Abnormal and Social Psychology*, 67(4), 371-378. <https://doi.org/10.1037/h0040525>
- Milgram, S. (1965). Some conditions of obedience and disobedience to authority. *Human Relations*, 18(1), 57-76. [doi:10.1177/001872676501800105](https://doi.org/10.1177/001872676501800105)
- Milgram, S. (1974). The dilemma of Obedience. *The Phi Delta Kappan*, 55(9), 603-606. <http://www.jstor.org/stable/20297701>

- Moliner, P. (1993). *Images et représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Moliner, P. (1994). *La dynamique des représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Moliner, P., & Vidal, J. (2003). Stéréotype de la catégorie et noyau de la représentation sociale. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 16(1), 157-176.
<https://www.researchgate.net/publication/289066493>
- Moscovici, S. (2004). *La psychanalyse, son image et son public*. Presses Universitaires de France
<https://doi.org/10.3917/puf.mosco.2004.01>
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière. (2025, 31 mars). *Bilan 2024 de la sécurité routière*.
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive driver behaviours scale. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 8(4-5), 355-368.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.018>
- Retting, R. A., Ulmer, R. G., & Williams, A. F. (1999). Prevalence and characteristics of red light running crashes in the United States. *Accident Analysis & Prevention*, 31(6), 687-694.
[https://doi.org/10.1016/s0001-4575\(99\)00029-9](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(99)00029-9)
- Russell, N. J. C. (2009). *Stanley Milgram's obedience to authority experiments: Towards an understanding of their relevance in explaining aspects of the Nazi Holocaust* [Thèse de doctorat, Victoria University of Wellington]. Te Herenga Waka Open Access.
<https://doi.org/10.26686/wgtn.16967854.v1>
- Schvartz, A.-S. (2019). *Représentation sociale du 80km/h chez les motards et conditionnalité* [Mémoire de Master, Université d'Angers].
<https://dune.univ-angers.fr/documents/dune10129>
- Sidanius, J., & Pratto, F. (1999). *Social dominance: An intergroup theory of social hierarchy and oppression*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139175043>

Tyler, T. R. (1997). The psychology of legitimacy: A relational perspective on voluntary deference to authorities. *Personality and Social Psychology Review*, 1(4), 323-345. https://doi.org/10.1207/s15327957pspr0104_4

Tyler, T. R. (2006). Psychological perspectives on legitimacy and legitimization. *Annual Review of Psychology*, 57, 375-400. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.57.102904.190038>

Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F Traffic Psychology And Behaviour*, 1(2), 123-135. [https://doi.org/10.1016/s1369-8478\(98\)00010-2](https://doi.org/10.1016/s1369-8478(98)00010-2)

Zimbardo, P. G. (1969). The human choice: Individuation, reason, and order versus deindividuation, impulse, and chaos. *Nebraska Symposium on Motivation*, 17, 237-307.

Annexes

Annexes	48
1. Tableau	49
Tableau 1 : Statistiques descriptives du score QSC par scénario	29
Tableau 2 : Matrice de corrélation positive RWA - QSC	30
Tableau 3 : Corrélations partielles entre le kilométrage annuel et les scores QSC par scénario	31
Tableau 4 : Différences d'adhésion aux types de justifications	32
Tableau 5 : Lien entre âge et transgression selon les dimensions du QSC	32
Tableau 6 : Influence du sexe sur le score au QSC	33
Tableau 7 : Calcul de l'alpha de Cronbach QSC	49
Tableau 8 : Calcul de l'alpha de Cronbach RWA	49
Tableau 9 : Statistiques descriptives de l'âge des participants	49
Tableau 10 : Corrélation entre l'âge et le nombre de kilomètres annuel	49
2. Figures	50
Figure 1 : Répartition des âges des participants	50
Figure 2 : Réponses des participants aux différents scénarios QSC	50
Figure 3 : Répartition des participants selon le kilométrage annuel parcouru	51
3. Guide d'entretien	52

1. Tableau

Tableau 7 : Calcul de l'alpha de Cronbach OSC

Statistiques de fidélité de l'objet	
α de Cronbach	
échelle	0.955

Tableau 8 : Calcul de l'alpha de Cronbach RWA

Statistiques de fidélité de l'objet	
α de Cronbach	
échelle	0.822

Tableau 9 : Statistiques descriptives de l'âge des participants

Statistiques descriptives	
Age	
N	93
Manquants	0
Moyenne	28.7
Médiane	23
Ecart-type	11.1
Minimum	18
Maximum	67

Tableau 10 : Corrélation entre l'âge et le nombre de kilomètres annuel

Corrélation	
	Age Km/an
Age	Rho de Spearman —
	valeur p —
Km/an	Rho de Spearman 0.031 —
	valeur p 0.770 —

2. Figures

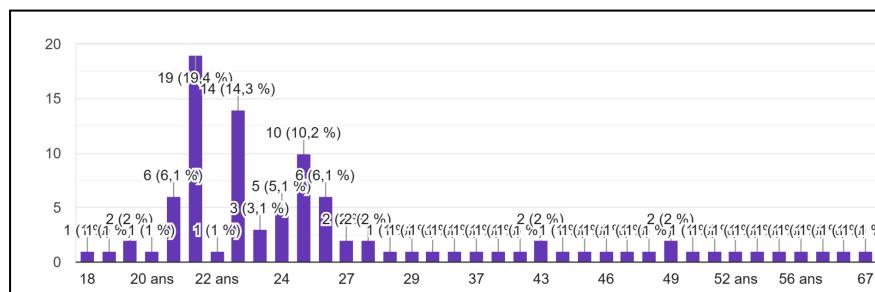
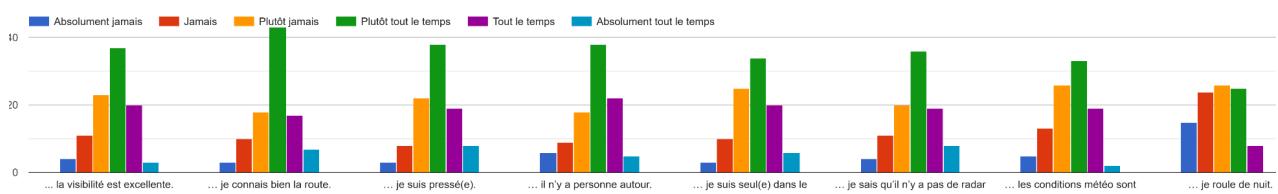
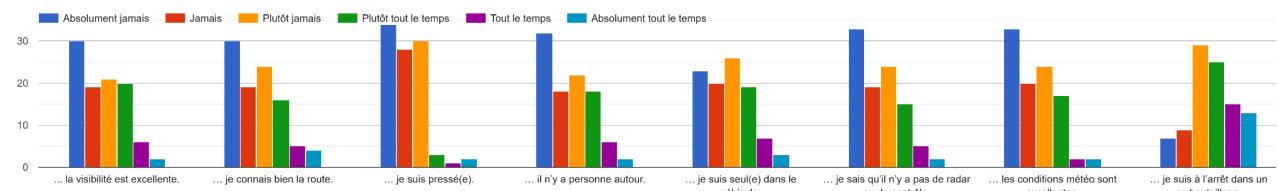


Figure 1 : Répartition des âges des participants

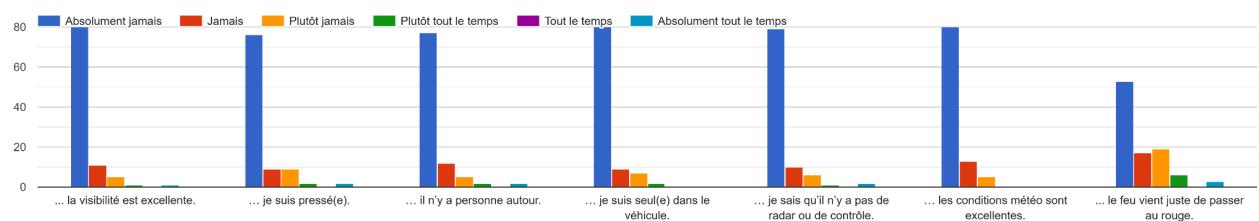
Il m'arrive de dépasser la vitesse autorisée si...



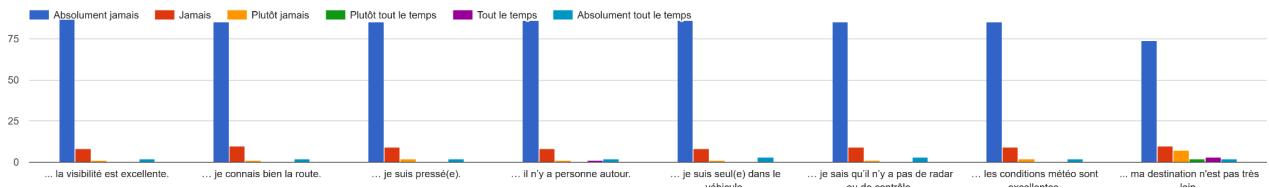
Il m'arrive d'utiliser mon téléphone au volant si...



Il m'arrive de franchir un feu rouge si...



Il m'arrive de ne pas attacher ma ceinture de sécurité si...



Il m'arrive de franchir une ligne blanche si...

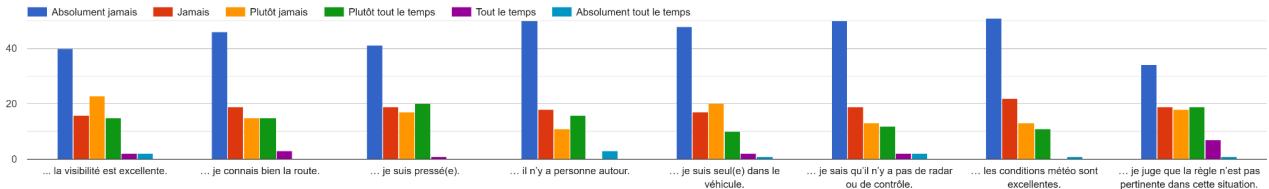


Figure 2 : Réponses des participants aux différents scénarios OSC

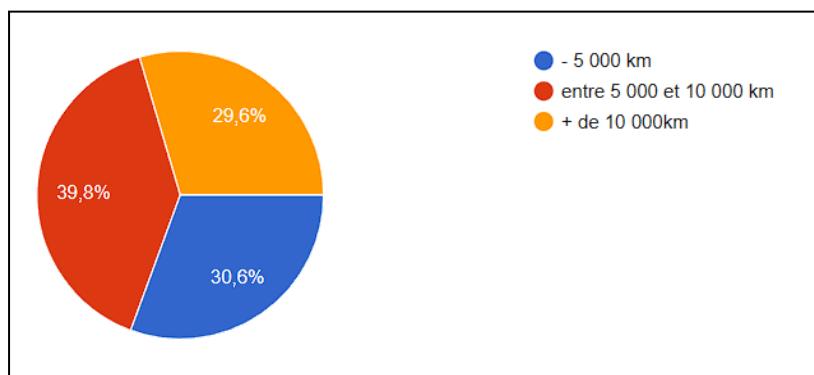


Figure 3 : Répartition des participants selon le kilométrage annuel parcouru

3. Guide d'entretien

1. Introduction et cadre éthique	
Accueil et présentation : remercier la personne d'avoir accepté de participer, rappeler les objectifs	
Consentement éclairé : expliquer que l'entretien est anonyme, que les données recueillies sont strictement confidentielles et serviront exclusivement dans le cadre du mémoire. Demander l'accord pour enregistrer l'entretien et rappeler que la personne peut arrêter à tout moment.	
2. Parcours et pratiques de conduite	
Parlez-moi de votre expérience de conduite.	<ul style="list-style-type: none"> • Depuis combien de temps conduisez-vous ? • À quelle fréquence utilisez-vous votre véhicule et pour quels types de trajets ?
3. Perception du Code de la route et des règles	
Comment définiriez-vous le respect du Code de la route ?	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles règles trouvez-vous les plus importantes ? • Y a-t-il des situations où vous pensez que certaines règles sont moins pertinentes ?
Selon vous, pourquoi certaines personnes transgessent-elles les règles de circulation ?	<ul style="list-style-type: none"> • Ressentez-vous vous-même parfois le besoin de "négocier" une règle ? Dans quelles circonstances ?
4. Justifications de la transgression (conditionnalité de la règle)	
Pouvez-vous me donner des exemples où vous avez enfreint une règle ?	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles étaient les conditions (trafic, urgence, visibilité, présence ou absence d'autres usagers) ? • Qu'est-ce qui a motivé l'infraction ?
Quelles situations vous incitent au contraire à respecter strictement la règle ?	<ul style="list-style-type: none"> • Quels indices (radars, police, panneaux, présence de passagers) influencent votre comportement ?
5. Perception de l'autorité et des dispositifs de contrôle	
Que représente pour vous l'autorité en contexte routier (police, gendarmerie, radars automatiques) ?	<ul style="list-style-type: none"> • Faites-vous une différence entre un contrôle humain (policier) et un dispositif automatique (radar) ? • Comment ces dispositifs influencent-ils votre conduite ?
Dans quelles circonstances estimez-vous qu'une autorité est légitime pour vous sanctionner ?	<ul style="list-style-type: none"> • Avez-vous déjà contesté ou estimé injuste une sanction ? Pour quelles raisons ?
6. Attitudes idéologiques et rapport à l'autorité	
Quelle importance accordez-vous au respect des lois de manière générale ?	<ul style="list-style-type: none"> • Pensez-vous qu'il soit parfois justifié de "désobéir" si la règle vous semble inadaptée ?
Comment réagissez-vous face à des injonctions venant d'autorités légitimes (police, enseignants, supérieurs hiérarchiques) ?	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles qualités attendez-vous de ces figures d'autorité pour qu'elles soient crédibles ?
Selon vous, qu'est-ce qui distingue une autorité légitime d'une autorité non légitime ?	
7. Normes sociales et influences externes	
Comment décririez-vous l'influence des autres usagers (famille, amis, culture locale) sur votre manière de conduire ?	<ul style="list-style-type: none"> • Y a-t-il des normes partagées au sein de votre entourage concernant l'adaptation des règles ?
Avez-vous déjà été confronté à des conflits entre ce que dit la loi et ce que font les autres ? Comment avez-vous réagi ?	
8. Conclusion et ouverture	
Souhaitez-vous ajouter autre chose ?	