LE CONTRÔLE PÉNAL DES INFRACTIONS ROUTIÈRES, UN OUTIL DE NORMALISATION DES COMPORTEMENTS ?

Anne Kletzlen, *chercheuse associée au Mesopolhis, centre méditerranéen de sociologie, de science politique et d'histoire.*

Le contrôle pénal des infractions routières repose moins sur une hiérarchisation des risques que sur des incriminations et procédures qui se sont multipliées dans le temps tant pour essayer de juguler un contentieux de masse que de normaliser les comportements des usagers de la route.

Conçu pour ordonner les pratiques d'utilisation de la route, le Code de la route s'adresse à un conducteur « désocialisé » et abstrait. Un défaut d'identification en résulte de la part de certains usagers de la route.

Le contrôle-sanction automatisé est un outil de traitement égalitaire des usagers. Mais la mise en œuvre de certaines mesures prononcées se heurte aux réalités locales, ce qui nuit à leur crédibilité. De plus, la répétition d'infractions constatées de manière automatisée génère des effets pervers.

C'est pourquoi, le contrôle pénal ne suffit pas pour assurer une sécurité totale sur les routes. D'autant que les comportements sécures résultent aussi des processus de socialisation.

Si les accidents de la route sont devenus dès la fin du XIXe siècle un problème social, leur régulation par l'Etat a été tardive pour plusieurs raisons : souci des automobilistes, des bourgeois en l'occurrence, de conserver leur liberté individuelle, souci des constructeurs de développer leur industrie, souci des municipalités de maintenir notamment à propos de la vitesse, leur autonomie dans la gestion de la circulation routière (Fridenson, 1991). La démocratisation massive de l'automobile dans les années 1950 génère une multiplication des accidents de la route, les pouvoirs publics définissent en 1958 une politique publique interministérielle de la circulation routière axée sur l'infrastructure, le véhicule et le conducteur. Jusqu'à cette date, les mesures édictées présentaient un caractère sectoriel (Décreton, 1989 ; Kletzlen, 2000).

De nouvelles incriminations dont l'alcool au volant et des sanctions dont la suspension judiciaire du permis de conduire ont été instituées ; c'est l'objet de la partie législative du Code de la route de 1958, toiletté en 2000. La mise en œuvre de ce volet pénal, du fait de la motorisation croissante de la population, a contribué à la production d'un contentieux de masse. Les mesures mises en place dès les années 1970-1980 pour tenter de l'endiguer telles l'ordonnance pénale, la généralisation de l'amende forfaitaire, le jugement à juge unique se sont avérées insuffisantes.

De nos jours encore, en 2024, 41 % de l'ensemble des condamnations pénales prononcées concernent la circulation routière. Il apparait aussi que ce type d'infractions est plus sanctionné que les autres infractions (Zotefe, 2026). Parmi les éléments explicatifs, il y a la facilité de traitement des infractions routières : identification immédiate des auteurs, amendes forfaitaires, utilisation des procédures simplifiées comme la comparution immédiate.

Ce constat conduit à s'interroger sur les effets du contrôle et de la sanction des infractions routières et leurs limites pour normaliser les comportements des usagers. Celles-ci sont principalement liées aux rapports que les automobilistes entretiennent avec les normes du Code de la route.

I. LE CONTRÔLE-SANCTION DES INFRACTIONS ROUTIÈRES

Le contrôle pénal de la circulation routière a été institué par la loi sur la police du roulage et mes messageries publiques de 1851 pour pallier les insuffisances du contrôle administratif de l'usage de la route. Il a été progressivement renforcé et étendu. Ainsi, en 1926, toutes les infractions concernant la circulation routière sont confiées aux tribunaux judiciaires. Les dysfonctionnements dont il a fait l'objet ont entrainé l'automatisation du dispositif en 2003 dans le cadre de l'action publique volontariste décidée par le président de la République Jacques Chirac. Cette automatisation a généré une normalisation de la plupart des comportements sur la route. Mais les régulations juridiques demeurent difficiles sur certains points.

A. Un outil de normalisation des comportements

Dans l'imaginaire collectif, le délinquant routier ne saurait être monsieur et madame tout le monde, d'autant que dans la plupart des cas les infractions à la circulation routière ne sont pas suivies de dommages corporels ou matériels.

C'est pourquoi, pendant longtemps, la transgression du Code de la route ne faisait pas l'objet d'une grande réprobation sociale ni d'un grand intérêt de la part des institutions, tant de celles chargées de définir que de celles chargées de mettre en œuvre la politique de sécurité routière. Cette politique a été ébauchée à la fin des années 1950 à travers la mise en place de comités dédiés à la sécurité routière dans les ministères concernés et de dispositifs répressifs tels le délit de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique en 1958. Ensuite, la politique de sécurité routière a fait l'objet de deux grandes inscriptions sur l'agenda public. La première date des années 1970. Elle s'est traduite par la création en 1972 du comité interministériel de sécurité routière animé par un délégué interministériel chargé de la définition de l'action publique en la matière. Elle s'est concrétisée entre autres par l'édiction de nouvelles mesures telles la généralisation des limitations de vitesse en 1973, l'obligation du port de la ceinture de sécurité généralisée en 1979. Cette

politique a entrainé une baisse de la mortalité routière de 16 500 en 1972 dans les six jours suivant l'accident à 7 720 en 2001. La seconde grande politique de sécurité routière date de 2002. Parmi les mesures édictées, il y a l'interdiction de l'usage du téléphone au volant, la forfaitisation des contraventions de 4e classe, et surtout l'automatisation du système de contrôle-sanction en 2003. Le ministre de l'Intérieur, depuis 2002, dispose de la maîtrise de la gendarmerie pour le contrôle du respect de la réglementation routière. La sécurité routière devient progressivement la « propriété » du ministère de l'Intérieur alors qu'elle était auparavant une mission du ministère des Transports. A partir de 2003, les délégués interministériels à la sécurité routière ne sont plus issus du corps des Ponts et Chaussées, ils sont désormais magistrats ou préfets. Cette évolution est parachevée avec l'attribution de la politique de sécurité routière en 2010 et le rattachement en 2012 du CISR au ministère de l'Intérieur.

Entre ces deux périodes, les émotions collectives suscitées par des drames sur la route et leur médiatisation, ont entrainé, sous la pression des associations de défense des victimes, le renforcement de la sévérité des peines et la création de nouveaux délits comme la conduite sous l'empire de stupéfiants et, plus récemment, l'homicide routier.

En ce qui concerne la mise en œuvre des règles du Code de la route, des tolérances et indulgences étaient accordées par les acteurs du système de contrôle-sanction pour divers motifs : juridiques, clientélaires, professionnels, etc. 50% des infractions quittaient ainsi la chaine pénale (Guyot, 2001), le prononcé de peines d'emprisonnement était rarissime en cas d'accident corporel. Ce faisant, cela accréditait chez certaines catégories d'usagers de la route le sentiment que le non-respect des normes pénales en la matière n'est pas grave et qu'il est objet d'un traitement différentiel. L'amnistie présidentielle, supprimée en 2002 en matière de circulation routière, venait conforter cette représentation et concourait même à la banalisation des infractions.

Le contrôle-sanction automatisé est venu mettre un terme à ces dysfonctionnements. Il repose sur la théorie de la dissuasion, laquelle suppose la probabilité d'être contrôlé, la certitude d'être poursuivi et sanctionné en cas de contrôle et la rapidité du prononcé de la peine.

Sa mise en œuvre a entrainé une normalisation de la plupart des comportements sur la route passibles de contraventions : respect du feu rouge, port de la ceinture de sécurité, etc. Entre 2002 et 2010, les vitesses moyennes pratiquées par les conducteurs de véhicules de tourisme sur tous réseaux confondus ont diminué de 10 km/h environ (ONISR, 2010), ce qui s'est traduit par une diminution de la gravité des accidents. Ainsi, la mortalité routière a été divisée par deux entre 2002 et 2012 -on est passé de 7242 tués en 2002 à 3653 en 2012-, elle a continué de baisser jusqu'en 2013. Elle stagne depuis une dizaine d'années. Cette stagnation peut être liée à l'accidentalité des nouveaux engins

de déplacement motorisés (trottinettes, gyropodes, etc.) et/ou à l'érosion du caractère dissuasif du système de contrôle-sanction.

Les contraventions et les délits « papiers » (défauts d'assurance ou de permis de conduire, défaut ou fausses plaques d'immatriculation) -infractions correctionnalisées en 2004 et forfaitisées en 2016- sont essentiellement traités par des procédures simplifiées, et donnent lieu au prononcé d'amendes forfaitaires assorties d'un retrait de points. Cela permet d'unifier le traitement des usagers de la route concernés.

Les peines de prison, autrefois exceptionnelles en la matière, sont plutôt prononcées dans une condamnation sur cinq pour la conduite en état alcoolique, dans deux sur cinq lorsqu'il y a la volonté d'échapper à un contrôle, quatre sur cinq lorsqu'il y a des blessures accompagnées de circonstances aggravantes. Cela traduit un durcissement des pratiques judiciaires en dépit de la divergence des politiques pénales définies sur les différents territoires.

En effet, la part ferme de l'emprisonnement en cas de blessures involontaires et sous l'empire de produits licites ou non a augmenté entre 2023 (9,0 %) et 2024 (10,7%). L'emprisonnement est prononcé à 98% lorsqu'il y a homicide involontaire ; la part ferme est de 65 % lorsqu'il y a des circonstances aggravantes ou un état de récidive. Autrement dit, dans ces cas, le taux d'emprisonnement avec sursis est de 35% alors qu'il est de 95 % en l'absence de circonstance aggravante ou récidive (Zotefe, 2026).

B. Des régulations parfois difficiles

Le caractère massif et surtout répété des infractions constatées par les radars automatiques a sans doute contribué à la multiplication des infractions de conduite sans permis et donc sans assurance à la suite d'une perte totale de points. Et le fait de conduire sans papiers est une cause parmi d'autres des refus d'obtempérer, lesquels font actuellement l'objet d'une explosion de leur nombre.

La Cour des comptes, dans son rapport de 2021 sur l'évaluation de la politique de sécurité routière, considère que la politique menée n'a pas modifié l'importance relative des principales causes d'accidents mortels qui demeurent les vitesses excessives et la conduite sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants. En 2020-2022, la vitesse est intervenue dans 29% des accidents mortels, tandis que l'alcool est présent dans 22% des accidents mortels, les stupéfiants dans 13%.

Les petits excès de vitesse ont fait l'objet d'un assouplissement en matière de retrait de points pour ne pas pénaliser davantage les conducteurs qui ont besoin de leur véhicule dans le cadre de leurs activités professionnelles. Or, une étude a montré qu'entre 2002 et 2010, les petits dépassements de la vitesse maximale autorisée ont engendré la plus grande part des accidents mortels sur

les routes secondaires (Viallon et Laumon, 2013). Les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h à la vitesse autorisée forment plus de 90% du contentieux en 2019 (Kletzlen, 2023).

Les régulations des très grands excès de vitesse constituent également une entreprise difficile. Certes, le taux de dépassement des limitations de vitesse de plus de 30 km/h est résiduel puisqu'il s'élevait à moins d'1 % à la fin de l'année 2010 - il était de près de 5 % en 2002 (Carnis, 2025). Mais il suppose une prise de risque délibérée, laquelle est l'objet du délit de mise en danger d'autrui introduit par le Code pénal de 1992 et depuis juillet 2025, d'un délit spécifique de grand excès de vitesse (50 km/h pour ce dernier).

Jusqu'à l'année dernière, le très grand excès de vitesse n'était un délit que s'il y avait récidive. Cette incrimination et celle de mise en danger d'autrui sont difficiles à mobiliser sur un plan juridique. De plus, elles sont peu « rentables » dans la mesure où la condamnation des intéressés n'est pas certaine. Sur ces éléments se greffe le souci de ne pas pénaliser les auteurs des grands excès de vitesse, généralement issus des classes sociales aisées, par une condamnation inscrite au casier judiciaire (Kletzlen, 2023). Pour ces motifs, ces incriminations sont peu utilisées bien qu'elles le soient davantage semble-t-il ces dernières années (Chabanne, Trimbart, 2017 ; Zotefe, 2026).

L**a conduite sous l'empire d'alcool et/ou de stupéfiants** comme celle sous médicaments soulève des problèmes dont certains sont extérieurs à la rationalité pénale. Certes, les condamnations pour alcool au volant diminuent régulièrement, ce qui peut être lié aux pratiques de contrôle. En revanche, celles qui concernent la conduite sous stupéfiants sont en augmentation. Mais sur ces deux points d'autres problématiques notamment celle des addictions peuvent être en jeu comme le montre la répression de l'alcool au volant (analysée par Rétière, Trémeau, 2014).

Si depuis quelques décennies, les réponses pénales se diversifient pour tenir compte des situations individuelles, leur mise en œuvre se heurte aux réalités locales. Le fait que les structures locales de prise en charge de certaines problématiques ne soient pas opérationnelles ou que les délais d'opérationnalité soient longs (plus d'un an dans certains ressorts) nuit à l'exécution des peines et, par conséquent, à la crédibilité de la sentence prononcée. C'est le cas dans certains territoires à propos des stages de sensibilisation à la sécurité routière et du travail d'intérêt général.

Les difficultés de régulation des comportements à risque sont aussi liées aux rapports que les usagers entretiennent avec le Code de la route.

II. LES AUTOMOBILISTES ET LES RÈGLES DU CODE DE LA ROUTE

Le Code de la route s'adresse à un conducteur « désocialisé » : abstraction est faite de sa situation (personnelle, professionnelle, loisirs, etc.), de son statut (homme ou femme, jeune ou vieux, etc.), de son activité de conduite (seul, en famille ou avec des pairs). Il en résulte une absence d'identification des usagers de la route à ce conducteur (Kletzlen, 2003).

De plus, il y a chez certains conducteurs une dissociation entre les règles du Code de la route et la sécurité. La légalité ne va pas de pair avec la légitimité des règles.

A. Une dissociation des règles du Code de la route et de la sécurité

Co**mme nombre de travaux sociologiques l'ont montré,** il y a une dissociation entre les règles du Code de la route et la sécurité. Cette dissociation s'explique tout d'abord par les fonctions du Code de la route qui, à l'instar de toute codification, sont de discipliner les pratiques, de définir l'ordre qui doit régner sur l'espace public (Bourdieu, 1986). Et les travaux de création de ce code montrent que le souci premier des pouvoirs publics était, non pas tant la sécurité des automobilistes, que la protection de l'infrastructure routière contre une utilisation massive des poids lourds (Kletzlen, 2000).

Ensuite, les conducteurs considèrent que ce n'est pas l'obéissance aux règles du Code de la route mais l'interprétation des situations de conduite qui permet de garantir la sécurité. Ce sont les situations rencontrées sur l'espace public qui déterminent la conduite des véhicules : la présence de personnes dans l'habitacle, la présence de piétons, de deux-roues, de trottinettes sur la chaussée, les flux de circulation, l'état des routes, la situation météorologique. Ces divers éléments donnent lieu à l'édiction de normes informelles qui gouvernent le comportement des conducteurs (Renouard, 2000). D'où la commission d'infractions dès lors que l'interprétation de la situation de conduite est favorable à la transgression du Code de la route. D'où aussi sans doute l'importance des taux de récidive. Sur ce dernier point, en 2014, une étude du ministère de la Justice indique qu'en 2004, 43% des automobilistes condamnés ont récidivé, généralement pour la même infraction (7 cas sur 10). Le fait que les deux termes de la récidive concernent les infractions routières concourt au caractère spécial de ce type de délinquance par rapport à d'autres (Josnin, 2014).

La connaissance du Code de la route ne suffit pas pour garantir son respect. D'ailleurs, les jeunes qui connaissent le mieux le Code de la route sont ceux qui le transgressent le plus. Et ceux qui se tuent sur la route ont obtenu tout autant, voire plus facilement leur permis que les autres (Assailly, 2016). En effet, les comportements sécures s'acquièrent bien avant l'apprentissage de la conduite en auto-école. Ils s'apprennent dès l'enfance au cours des divers

processus de socialisation. Ils résultent des processus d'imitation des parents et des processus d'interaction avec les groupes de pairs, la famille, etc. De la sorte, les jeunes conducteurs seront peu enclins à conduire vite si leurs parents conduisent lentement. À l'inverse, ils conduiront plutôt vite si leurs parents font de même. C'est ainsi qu'il y a des familles infractionnistes et des familles à accidents de la route (Assailly, 2023).

B. La question de la légitimité des normes du Code de la route

Il y a également une dissociation entre la légalité et la légitimité de certaines règles du Code de la route. C'est le cas à propos de la vitesse.

La vitesse est une norme sociale fondamentale louée notamment pour les transports en trains et en avions. Elle apparait comme un facteur de sécurité. C'est d'ailleurs le point de vue de certains automobilistes (Renouard, 2000). Dès lors, les normes restrictives concernant la vitesse ont peu de chances d'être intériorisées par certaines catégories de conducteurs car elles n'apparaissent pas légitimes. C'est ainsi que selon eux, le passage de la vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens dépourvues de séparateurs centraux ne se justifie pas. De même, selon un grand nombre d'usagers, les petits excès de vitesse ne présentent pas de danger - et font l'objet de sanctions plutôt sévères (Cestac et al., 2018). Le passage aux 80 km/h apparait d'autant moins légitime qu'il a souffert d'un déficit de communication, d'un défaut de concertation avec les élus locaux et, enfin d'un assouplissement de la mesure par le retour possible aux 90 km/h (Cour des comptes, 2021).

Là comme ailleurs, la légitimité est une condition du respect des règles.

La légitimité des prescriptions du Code de la route ne s'acquiert pas toujours ex nihilo ; elle est liée aux évolutions sociales et aux recompositions des représentations qui en résultent. C'est une entreprise qui s'inscrit sur le long terme. Depuis les années 2010, les positions de la population ont bien évolué sur certains points. C'est le cas à propos de l'alcool et des stupéfiants au volant, des grands excès de vitesse, des rodéos urbains. Ce sont des comportements à risque que réprouve désormais une grande partie des automobilistes (Cestac et al., 2018). Cette évolution a permis la création en juillet 2025 des délits d'homicide routier et de grand excès de vitesse qui comme on l'a dit sanctionnent le caractère volontaire de la prise de risque.

La règle est d'autant plus respectée qu'elle est acceptée. Divers éléments concourent à cette acceptabilité : l'efficacité de la règle (au regard de la sécurité), son efficience (c'est la seule solution pour atteindre le résultat recherché), son caractère éthique (c'est-à-dire conforme aux valeurs individuelles), son caractère équitable. Ce sont là les dimensions de la légitimité perçue par les conducteurs ; elle prédirait davantage le respect des règles que la dissuasion (Varet et al. 2021). Toutefois, certaines règles peuvent être généralement respectées et parfois transgressées. C'est le cas notamment à propos de la vitesse.

La norme juridique doit aussi être claire et comprise pour être mémorisée. Or, ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, les excès de vitesse et la conduite sous l'empire d'un état alcoolique sont l'objet de multiples infractions et relèvent, en fonction de la gravité des comportements, tantôt de contraventions, tantôt de délits. De plus, les normes restrictives en matière de vitesse diffèrent en et hors agglomération.

La règle doit également être fondée pour être admise. Il existe un consensus sur un effet faible du cannabis sur le risque pour la conduite mais l'augmentation de ce risque est moins importante que pour l'alcool. De plus, on peut être détecté positif à l'usage de stupéfiants plusieurs jours après la consommation des produits. Enfin, il peut y avoir ultérieurement un effet de retour de l'ivresse liée au produit. Sur ce point, la question des fonctions du délit de conduite sous l'empire de stupéfiants se posent dans la mesure où le Code de la santé publique, depuis 1970, prohibe de manière générale l'usage de stupéfiants.

En conclusion, le contrôle-sanction des infractions routières, depuis son automatisation, a permis de normaliser nombre de comportements des usagers de la route et de sauver des vies humaines (20 000 vies entre 2002 et 2010 (estimation par modélisation, Carnis, 2025)).

L'exposition prolongée des conducteurs à des peines sévères et surtout certaines, et donc l'intensification des contrôles routiers, a contribué à une évolution des attitudes et des comportements. En matière de sécurité routière, comme dans d'autres domaines, ce qui était autrefois toléré au nom de la liberté individuelle est aujourd'hui l'objet d'une réprobation sociale plus ou moins importante selon les groupes d'usagers de la route. Des campagnes de communication ont accompagné cette évolution.

Reste que les comportements sécures s'acquièrent surtout dès l'enfance sous l'effet des processus de socialisation.

Dès lors, le contrôle pénal doit être complété par d'autres moyens tels l'éducation dès le plus jeune âge et la prévention pour normaliser les comportements à risque s'inscrivant dans des problématiques sanitaires et/ou sociales. Les stratégies à définir et mettre en œuvre doivent tenir compte des différents profils des conducteurs concernés, essentiellement des hommes, porteurs de leur propre histoire.

Références bibliographiques :

Assailly, J-P., 2016, *Les jeunes et la mortalité routière,* Paris, La Découverte

Assailly, J-P., 2023, «Nous avons un rapport pathologique au temps », Entretien avec Delphine Tanguy, *La Provence,* 16 février, https://www.laprovence.com/article/faits-divers-justice/1754810281931216/l-analyse-de-jean-pascal-assailly-expert-pour-le-conseil-national-de-la-securite-routiere-cnsr-nous-avons-un-rapport-pathologique-au-temps

Bourdieu, P., 1986, « Habitus, code et codification », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales,* 64, pp. 40-44

Carnis, L., 2025, « Prévenir les accidents de la route par la dissuasion des vitesses excessives ». *Les Notes du CREOGN,* 116. hal-05130855.

Cestac, J., Carnis, L., 2024, « Rule-orientation and adherence to traffic laws among French drivers: An exploratory study», *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour,* 105, pp. 326-417.

Cestac, J., Carnis, L., Assailly, J-P., Eyssartier, C., Garcia, C., 2018, *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français.* [Rapport de recherche] IFSTTAR- Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, 76 p. (hal-02158510).

Chabanne, M., Trimbart O., 2017, *La délinquance routière devant la justice,* Infostat, ministère de la Justice.

Cour des Comptes, 2021, *Evaluation de la politique de sécurité routière,* Paris, Cour des Comptes.

Décretonn S., 1989, *La sécurité routière, les différents aspects d'un service public morcelé,* thèse de doctorat en droit public, Université de Lille 2.

Fridenson, P., 1991, « La société française et les accidents de la route. 1890-1914 », *Ethnologie française,* 21, 3, pp. 306-313.

Guyot, R., 2001, *Gisements de sécurité routière,* Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. Direction de la recherche et des affaires scientifiques, La Défense.

Josnin, R., 2014, *Une approche statistique de la récidive des personnes condamnées,* Infostats, ministère de la Justice.

Kletzlen, A., 2000, *L'automobile est la loi. Comment est né le code de la route ?,* Paris, L'Harmattan.

Kletzlen, A., 2003, « Le code de la route et le comportement des conducteurs français », *Revue de la gendarmerie nationale.* 207, pp. 103-106.

Kletzlen, A., 2023, « Les régulations juridiques de la vitesse » in Carnis, L., Mignot, D., *La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques,* Paris, l'Harmattan, 978-2-336-40402-8. (hal-04494691).

ONISR, 2010, *La sécurité routière en France,* Bilan 2010, https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/Vitesses_2010.pdf.

Renouard, J-M., 2000, *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière,* Paris, L'Harmattan.

Retière, J-N., Trémeau, C., 2014, « La répression de l'alcool au volant. Une réponse pénale sous tensions », *Droit et société,* pp. 621-634.

Varet, F., Pelé, M., Carnis, L., Piermattéo, A., Martinez, F., Granié, M.-A., 2021, « The role of perceived legitimacy in understanding traffic rule compliance: A scoping review », *Accident Analysis and Prevention,* 159, 106299.

Viallon, V., Laumon B., 2013, «Fractions of fatal crashes attributable to speeding: evolution for the period 2001-2010 in France» *Accident Analysis and Economics, Engineering, Environmental Science.*

Zotefe, F-A., 2026, *Le traitement judiciaire des infractions en matière de sécurité routière en 2024,* Pars, SSER, ministère de la Justice.