

COMITÉ DES TRANSPORTS
INTÉRIEURSDistr.
GÉNÉRALESéminaire international sur le
comportement agressif sur la routeTRANS/SEM.1/2004/4
5 janvier 2004

Genève (Suisse), 5 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAISPremière partie – Causes, effets
et conséquences de l'agressivité
sur la route

La psychologie de l'agressivité au volant

Intervenante: M^{me} Dianne Parker, Université de Manchester

J'aimerais présenter aujourd'hui une partie des travaux que nous avons menés au sein du Groupe de recherche sur les comportements au volant (Manchester). Ces travaux ont essentiellement porté sur les déterminants psychologiques des accidents de la circulation. Nous savons tous que l'erreur humaine joue un rôle essentiel, mais le terme «erreur» est souvent employé dans une acception très large. Nous avons défini trois grandes catégories de mauvais comportements au volant et, pour les mesurer, élaboré un questionnaire en 24 points, le Manchester Driver Behaviour Questionnaire (DBQ).

Transparent 1 – ERREURS

Il s'agit d'erreurs et de fautes d'étourderie potentiellement dangereuses, telles qu'une mauvaise appréciation, lors d'une tentative de dépassement, de la vitesse des véhicules roulant en sens inverse, ou le fait de ne pas remarquer un panneau de priorité à un carrefour.

Transparent 2 – LES MOMENTS D'INATTENTION

Les moments d'inattention sont généralement sans conséquences, mais sont souvent source d'irritation: ils consistent, par exemple, à actionner les essuie-glace au lieu des clignotants, ou à réaliser soudain qu'on ne se souvient plus très bien de la route que l'on vient d'emprunter.

Transparent 3 – INFRACTIONS

Les infractions, qui sont l'objet de mon intervention d'aujourd'hui, sont différentes des erreurs, des fautes d'étourderie et des moments d'inattention, car elles sont commises de façon intentionnelle, avec la conscience de recourir à des comportements potentiellement

dangereux et souvent illicites. La vitesse, le fait de suivre de trop près le véhicule qui précède et les dépassements par le côté non autorisé sont des infractions.

La distinction entre infraction, erreur et moment d'inattention a été reprise dans des études menées par d'autres chercheurs du Royaume-Uni, mais aussi aux Pays-Bas, en Finlande, en Suède, en Allemagne, au Brésil, en Australie et en Chine. Nous avons également montré que les infractions et les erreurs n'ont pas les mêmes incidences en termes d'*accidents*. Pour chacun de nos échantillons, formés de 1 600 personnes, nous avons recueilli les antécédents d'accidents des conducteurs pour une période spécifiée de trois ans.

Transparent 4 – PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE D'ACCIDENT

Vous le voyez, le nombre de kilomètres par an, l'âge et le sexe ont, comme on pouvait s'y attendre, une incidence sur le risque d'accident. En d'autres termes, les personnes qui conduisaient beaucoup avaient plus d'accidents, les conducteurs plus âgés en avaient moins que les autres et les hommes en avaient plus que les femmes. Mais, et c'est là l'élément intéressant, même après avoir intégré l'incidence du nombre de kilomètres parcourus, de l'âge et du sexe dans le calcul statistique, le fait d'incorporer les résultats du questionnaire DBQ à l'équation a permis d'améliorer considérablement le degré d'explication de la variance. En d'autres termes, bien plus que les associations bien connues entre le nombre de kilomètres parcourus, l'âge et le sexe, d'une part, et le taux d'accidents, d'autre part, il existe un lien important du point de vue statistique entre les résultats de notre questionnaire et le nombre d'accidents.

Qui plus est, nous n'avons constaté une évolution des accidents que pour une des trois catégories prédéfinies de mauvais comportements au volant: celle des *infractions*.

L'importance pratique de la distinction entre erreur et infraction réside dans les origines psychologiques très différentes de ces deux types de comportements qui, de ce fait, appellent des réponses également très différentes. Les erreurs sont basées sur des notions de perception, d'attention et de jugement. Donc, si les accidents sont principalement provoqués par des erreurs, nous devons tenter d'améliorer la situation en apprenant aux conducteurs à utiliser plus prudemment et plus efficacement leurs ressources cognitives. Le problème des erreurs peut par conséquent être combattu par les types de formation les plus couramment proposés. Pour leur part, les infractions procèdent vraisemblablement de facteurs liés à l'attitude et/ou à des motivations. En conséquence, s'il apparaît que les accidents sont principalement le résultat d'infractions, il serait judicieux de tenter d'améliorer la situation en influant sur les idées reçues et/ou sur les motivations des conducteurs. Ne l'oubliez pas: nous avons montré que ce sont les infractions et non les erreurs qui ont l'incidence statistique la plus forte sur le risque d'accident.

Nous savons que les jeunes hommes sont les principaux auteurs d'infractions. Pourtant, à y réfléchir de près, on s'aperçoit que cet élément d'information n'est pas d'une grande utilité. On ne peut pas changer leur sexe, et tout ce qu'on peut faire concernant leur âge, c'est d'attendre que le temps fasse son oeuvre! De plus, personne ne peut raisonnablement affirmer que le fait d'être jeune ou d'être un homme pourrait être la *cause* directe de comportements à risque au volant. En revanche, je suis convaincue qu'il existe des facteurs psychologiques associés à la jeunesse et à la masculinité qui prédisposent certains conducteurs à commettre des infractions. N'oublions pas que tous les jeunes hommes ne sont pas des délinquants de la route et que tous

les délinquants de la route ne sont pas des jeunes hommes. Mais tous les délinquants de la route ont choisi leurs comportements. C'est là un élément d'une importance cruciale. Commettre une infraction au code de la route est une question de choix. Ce n'est pas par hasard que nous dépassons par le côté interdit, que nous faisons des gestes discourtois aux autres usagers de la route ou que nous accélérons au moment où le feu passe au rouge. J'irais même jusqu'à dire que ce n'est jamais par hasard que nous dépassons les limites de vitesse. À un moment où un autre, nous savons très bien à quelle vitesse nous roulons. Si tel n'était pas le cas, la présence d'un véhicule de police n'aurait pas un effet aussi immédiat sur la vitesse du trafic. Donc, si les auteurs d'infractions récurrentes **choisissent** de conduire d'une façon qui est inacceptable pour la société, il est possible de réduire le niveau des infractions sur les routes en influant sur les attitudes des contrevenants. Pour dire les choses simplement, nous devons trouver les moyens de les persuader d'agir autrement.

Je tiens à préciser que tout ce que je viens de dire ne signifie en aucune façon que les erreurs ne sont pas un facteur important d'accident, ou que la formation technique n'est d'aucune utilité. Au contraire, il est impératif que tous les conducteurs novices maîtrisent les bases de la conduite inculquées par une formation adéquate. Mais c'est un truisme de dire que l'erreur est humaine. Nous faisons tous des erreurs au volant. En fait, il nous arrive même plus souvent d'en faire que de ne pas en faire. Toutefois, si vous-même ou un autre usager de la route se trouvant à proximité faites une erreur alors que vous êtes en train de commettre une infraction, les conséquences ont toutes les chances d'être catastrophiques. Plus simplement, infraction + erreur = catastrophe.

Transparent 5 – V + E = C

Commettre des infractions vous fait entrer dans un domaine où une erreur de votre part ou de la part de quelqu'un d'autre a de grandes chances d'être sanctionnée par des conséquences terribles. Les infractions sont-elles uniquement des exemples de comportements agressifs au volant? Certaines le sont, d'autres non. Nous avons distingué deux types d'infractions sur la route: celles qui constituent des entorses à la réglementation et à la législation, et celles qui sont dirigées contre un autre conducteur. Dans le deuxième cas, on peut parler d'infractions agressives envers d'autres personnes.

Transparent 6 – INFRACTIONS AGRESSIVES

Ces infractions reflètent nos propres agressions d'une part, et provoquent la colère des autres conducteurs, d'autre part. Nous avons interrogé plus de 2 500 conducteurs, au Royaume-Uni, en Finlande et aux Pays-Bas, sur le degré de colère qu'ils ressentaient, éventuellement, face à telle ou telle situation de conduite. Il apparaît qu'un certain nombre de comportements irritent la majorité des conducteurs. Au passage, il est agréable de noter que nos résultats ont été corroborés par l'étude de grande ampleur menée par Gallup, dont il sera question tout à l'heure.

Transparent 7 – COLÈRE ET MAUVAIS COMPORTEMENTS

Par exemple, un conducteur sur trois se met en colère, voire très en colère, lorsque quelqu'un colle à son véhicule ou prend la place de stationnement qu'il convoitait. De même, un conducteur sur quatre se met en colère, voire très en colère, lorsqu'on lui fait une queue de poisson sur l'autoroute. Pire encore: nous avons constaté que la plupart de nos répondants étaient

particulièrement prompts à réagir. Par exemple, 65 % des conducteurs étaient prêts à manifester leur irritation d'une façon ou d'une autre (coup de klaxon, appel de phares, geste ou injures) lorsqu'un autre conducteur leur subtilisait la place de stationnement qu'ils convoitaient. Plus inquiétant encore, 20 % des répondants ont indiqué qu'en pareille situation, ils seraient prêts à sortir de leur véhicule et à s'expliquer, et même à en venir aux mains avec l'autre conducteur. De même, 72 % des répondants ont déclaré qu'ils étaient prêts à manifester une réaction lorsqu'un autre usager leur faisait une queue de poisson sur l'autoroute, mais pour la majorité d'entre eux (48 %), la réaction **se limitait** à un appel de phares ou coup de klaxon.

Concernant les comportements des conducteurs eux-mêmes, 13 % de notre échantillon ont reconnu klaxonner régulièrement pour manifester leur mécontentement à d'autres usagers de la route, 15 % ont déclaré se mettre régulièrement en colère et montrer de l'hostilité, et 4 % ont admis poursuivre l'autre conducteur dans l'intention de lui faire connaître leur façon de penser. Ainsi, sans aller jusqu'au déferlement de fureur auquel certains médias voudraient nous faire croire, les comportements agressifs au volant ne sont pas chose rare.

Transparent 8 – CINQ TYPES DE SITUATIONS DIFFÉRENTES

Nous avons identifié cinq grandes catégories de situations provoquant la colère ou l'agressivité des conducteurs. Sur ce transparent, ces catégories sont présentées en fonction du degré d'irritation provoqué par ces situations. La première catégorie, celle des situations qui provoquent le plus souvent la colère des conducteurs, concerne le manque de courtoisie ou l'absence d'égards, comme, par exemple, lorsque quelqu'un roule juste derrière vous en pleins phares. La deuxième situation qui génère le mécontentement est celle où un conducteur impatient vous met la pression en vous suivant de trop près ou en vous faisant une queue de poisson. Le troisième type de situations est celui où vos compétences personnelles de conducteur sont mises en cause par un autre conducteur qui vous gratifie de toutes sortes de gestes, d'insultes ou d'un coup de klaxon. Vous vous sentez alors menacé dans votre identité de conducteur meilleur que la moyenne (et tout conducteur ou presque pense qu'il conduit mieux que la moyenne). Vous vous sentez insulté et humilié. Le quatrième type de situations est celui où vous êtes mis en danger par l'inconscience d'un autre conducteur qui, par exemple, ne cesse de zigzaguer entre les voies lorsque la circulation est ralentie. Dans ce genre de situation une réaction typique consiste par exemple à se demander: «Comment peut-on laisser faire des choses pareilles!». Enfin, il y a les cas où votre progression est gênée par un conducteur hésitant ou lent. Vous vous sentez frustré, gêné, et serez peut-être tenté de croire que l'autre le fait exprès, uniquement pour vous ennuyer.

Certains de nos répondants étaient-ils exempts de tout reproche? En fait, ceux que nous avons classés comme sûrs, sur la base d'un barème finlandais qui mesure l'attitude vis-à-vis de la formation et de la sécurité, avaient moins tendance que les autres à se mettre en colère ou à adopter des comportements agressifs. Par sûrs, j'entends le fait d'éviter toute compétition sur la route, de tolérer les bourdes des autres et de renoncer à exercer leurs «droits» si nécessaire. Il apparaît donc qu'une attitude réfléchie peut réduire le risque non seulement d'avoir un accident, mais aussi la probabilité de vous retrouver pris dans les types d'interactions qui génèrent des comportements agressifs, un problème beaucoup trop fréquent sur les routes d'Europe.
