

NATIONS UNIES

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

UNITED NATIONS

COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'EUROPE

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ

ECONOMIC COMMISSION
FOR EUROPE

SÉMINAIRE

СЕМИНАР

SEMINAR

COMITÉ DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS



Distr.
GÉNÉRALE

Séminaire international sur
le comportement agressif
sur la route

TRANS/SEM.1/2004/5
22 janvier 2004

Genève (Suisse), 5 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

Première partie – Causes, effets
et conséquences de l'agressivité
sur la route

ORIGINES ET CAUSES DE L'AGRESSIVITÉ SUR LA ROUTE

**Intervenant: M. Andrew Howard, MBE MCIT,
Directeur de la sécurité routière – AA Motoring Trust**

Trouver une origine à l'agressivité sur la route n'est pas facile, même si l'on sait que ce problème existe depuis au moins un millénaire.

En 1300 déjà, le pape Boniface VIII dut préciser de quel côté devaient se croiser les pèlerins, soit du côté de l'épée (ils devaient donc se tenir sur leur gauche), ce qui laisse supposer qu'il y avait des disputes. On a également suggéré que seuls les riches portaient l'épée et se déplaçaient à cheval sur le côté gauche alors que le menu peuple marchait à droite. Si l'on pense que marcher à gauche est devenu un moyen d'exprimer sa domination (argument qui pourrait être repris par la France révolutionnaire et égalitaire qui a tenu à conserver la droite et a imposé cette règle partout où elle a été présente), on peut affirmer que l'une des raisons des comportements agressifs que l'on constate aujourd'hui sur les routes remonte à l'époque du Moyen Âge et de la Renaissance.

À mesure que l'on se rapproche dans le temps et que la documentation à ce sujet s'enrichit, les exemples de comportements agressifs deviennent de plus en plus nets. En 1817, le poète anglais Lord Byron a avoué avoir giflé un homme dans une voiture pour avoir manqué de respect à son cheval. Sans doute était-ce au XIX^e siècle l'équivalent d'un geste grossier aujourd'hui. Le fait que la police ait choisi de ne prendre aucune sanction contre Lord Byron quand l'affaire a été rapportée peut en dire long sur la position sociale (élevée) de celui-ci.

En 1861, la situation en Grande-Bretagne était manifestement devenue suffisamment préoccupante pour que la loi relative aux atteintes aux personnes mentionne le délit de «conduite sauvage et folle», défini comme suit: «*Quiconque, conduisant un attelage ou tout autre véhicule, aura porté directement ou indirectement atteinte à l'intégrité physique d'une autre personne par*

une conduite sauvage ou folle ou toute autre faute ou négligence intentionnelle, sera coupable d'une infraction pouvant être punie de deux années de prison avec ou sans travaux forcés.». La conduite folle à vélo était également citée.

Ce qui est remarquable, c'est qu'une tournure aussi anachronique figure encore dans le droit anglais. En fait, en décembre 2003, un homme a été déclaré coupable de ce délit et s'est vu infliger une peine de prison avec sursis. Mais cela n'avait rien à voir avec un comportement agressif; il s'agissait en fait de sanctionner une personne qui en avait blessé une autre alors qu'elle conduisait sur un terrain privé et ne tombait donc pas sous le coup de la loi relative à la circulation routière.

Ce qui est encore plus remarquable cependant, c'est que cette loi ait été adoptée 34 ans avant que le premier véhicule à moteur à combustion interne ne fasse son apparition au Royaume-Uni. Il a dû y avoir beaucoup d'autres «Lord Byron» et certainement des comportements insensés et agressifs à l'époque des chevaux et des charrettes, des voitures à vapeur et des bicyclettes. Les 1 500 morts dénombrés en 1873, sur une population de 23 millions d'habitants, à la suite d'accidents de la route donnent pour l'Angleterre un taux de décès plus élevé que celui enregistré en 2002.

On ne peut donc pas dire que l'agressivité sur la route soit un phénomène nouveau même si beaucoup pensent qu'elle est beaucoup plus répandue qu'autrefois. Il y a sans doute deux raisons à cela: peut-être les embarras de la circulation ou une société devenue plus agressive. Mais, pour l'une et l'autre de ces explications, on peut aussi se demander si l'agressivité est une marque d'hostilité – une explosion spontanée survenant chez un individu contre un autre individu sous la pression des circonstances – ou si elle est instrumentalisée, un moyen de gagner du temps, de prendre l'avantage ou d'avoir le dernier mot dans une situation donnée.

Les embarras de la circulation

Être coincé dans un embouteillage ou être retardé d'une manière ou d'une autre provoque la colère. Qui ne s'est pas senti bouillir intérieurement dans une queue qui n'avancait pas au supermarché, à un guichet de gare ou en attendant un bus qui n'arrivait jamais? Le fait que dans ces situations, on reste extérieurement maître de soi tient sans doute davantage, plus qu'à toute autre chose, à la crainte d'être reconnu ou de se faire remarquer.

En revanche, anonymes dans leur voiture, de plus en plus de gens doivent affronter deux types d'embouteillages, à savoir l'arrêt aussi brutal qu'inattendu du flux de la circulation et les bouchons parfaitement prévisibles auxquels sont exposés ceux qui font chaque jour le même trajet. L'état de frustration dans lequel on est plongé dans le premier cas et la volonté d'éviter le deuxième peuvent l'un et l'autre provoquer une montée d'adrénaline et une perte momentanée de la maîtrise de soi. Et c'est à ce genre de situation que se porte trop souvent l'attention du public quand il est question d'agressivité au volant.

En effet, il faut également admettre qu'une conduite agressive peut dans les deux cas profiter à celui qui en est l'auteur. Ce genre de comportement n'est pas le résultat d'une explosion de colère, il est calculé. Les conducteurs, qui roulent exprès sur la voie réservée à ceux qui vont tourner pour se remettre au dernier moment dans la bonne voie après avoir doublé une

quarantaine de voitures et rendu furieuses une quarantaine de personnes, planifient ce type d'agression parce qu'ils savent qu'ils en profiteront.

La société

La société a changé. L'agressivité paraît être plus répandue. Dans de nombreux pays, les actes de violence augmentent et il est possible qu'il y ait une corrélation entre les actes de violence et les accidents mortels de la circulation – ce qui serait un bon moyen de dédouaner les chauffards. D'après une étude de l'AA, il y aurait une corrélation de 0,7 entre les régions du Royaume-Uni où l'on enregistre aussi bien des taux élevés de crimes de sang que d'accidents mortels de la circulation. L'augmentation de la violence pourrait donc bien jouer un rôle.

Mais «l'agressivité instrumentalisée», entretenue avec l'espoir d'en retirer un avantage personnel, est elle aussi plus répandue. Dans bien des domaines, l'époque où l'on attendait son tour (peut-être pour une promotion au travail), où l'on ne cherchait pas à obtenir un prix plus avantageux que le prix proposé et où l'on acceptait d'être mal servi sans rien dire est révolue. Les gens sont censés prendre des risques calculés pour aller de l'avant. Or, sur la route, on attend encore que chacun attende son tour, ne prenne aucun risque et agisse pour le bien commun.

Il se peut que pour beaucoup, faire preuve d'agressivité au volant ne soit que l'un de ces moyens d'avancer qui serait jugé parfaitement acceptable dans presque tous les autres aspects de la vie. Parmi les usagers de la route aujourd'hui, beaucoup se sont fait leur chemin dans la vie en ignorant des règlements qui ne leur paraissaient pas essentiels, en prenant des risques et en se mettant en compétition avec d'autres. En résumé, peut-être vivons-nous aujourd'hui dans un monde où celui qui instrumentalise son agressivité en conduisant peut s'en voir récompensé. Pourtant, nous continuons à soutenir que cela ne devrait pas être.

Il est peu probable qu'un conducteur se trouvant à deux mètres de la voiture qui le précède soit furieux d'être ainsi bloqué. Le plus vraisemblable est qu'il est en train de se demander si le mieux est d'obliger le conducteur de devant à accélérer ou à s'arrêter pour le laisser passer. Le calcul du conducteur agressif ne tient pas compte d'un risque d'accident jugé beaucoup trop improbable. L'idée est qu'en dépassant la voiture qui se trouve devant lui, il arrivera plus tôt à destination alors qu'en ne la dépassant pas, il arriverait à l'heure où il serait arrivé s'il n'avait rien tenté.

Le fautif

Il faut aussi considérer le rôle du «fautif». Il est prouvé qu'il existe des liens entre les fautes de conduite qui se soldent par des infractions au code de la route et les comportements délictueux et violents. Beaucoup de ceux qui se montrent les plus agressifs sur la route sont apparemment des gens pour qui l'agressivité, même si elle constitue un délit, est normale. L'un des cas les plus connus de rage au volant qui se soient produits en Angleterre – avec homicide – concernait un homme avec de lourds antécédents de violence.

Aggressivité réelle ou perçue

Il est également important de considérer comment l'agressivité est perçue. Il semble que beaucoup de conducteurs aient l'impression d'être parfois suivis par des conducteurs agressifs.

Mais en réalité, il se peut parfaitement que celui qui est derrière pense à tout autre chose et soit très loin d'imaginer qu'il est jugé agressif par celui qui le précède. Une enquête conduite par l'AA au milieu des années 90 a montré que, sur quatre conducteurs prétendant avoir été frappés par un autre, un reconnaissait avoir donné lui-même les coups. Quand l'acte était plus bénin, ceux qui disaient en avoir été victime comme en avoir été l'auteur étaient plus nombreux. Ce schéma a cependant été contredit quand on est venu aux chocs de pare-chocs, ceux qui déclaraient avoir été cognés étant dix fois plus nombreux que les autres. Quand on sait que coller à la voiture de devant constitue la forme la plus fréquente d'agressivité perçue, cette conclusion mérite plus ample réflexion.

À cause de la particularité de la conduite à gauche en Grande-Bretagne, de nombreuses études ont été faites sur les risques posés par les touristes. Une étude du Service de l'exécutif écossais a montré que les conducteurs anglais étaient mal à l'aise en Écosse, en particulier quand ils doivent conduire et dépasser sur des routes à voie unique. Si c'est le cas, on peut penser que le conducteur perçu comme agressif par celui qui est devant ne l'est souvent pas du tout. Bien au contraire, il peut y avoir des conducteurs que cela ne gêne pas de conduire à la vitesse autorisée (voire de la dépasser) mais qui n'osent pas doubler. À cause de cela, ils sont perçus comme agressifs par ceux qu'ils suivent. Dans la plupart des cas, l'idée même d'agressivité n'effleure même pas celui qui est ainsi perçu.

Quand on étudie l'agressivité au volant, beaucoup d'aspects doivent être pris en compte mais les suivants sont particulièrement importants:

- L'agressivité comme instrument par rapport à l'agressivité comme marque d'hostilité – est-on agressif pour en retirer des avantages?
 - Le rôle des délinquants (ou des individus réellement violents) – sont-ils agressifs au volant parce qu'ils le sont dans toutes les situations?
- et
- L'agressivité perçue – toutes les conduites perçues comme agressives le sont-elles vraiment?
