



Agressivité sur la route

Coups de klaxon, énervement, invectives, insultes...

Le partage de la route ne se passe pas sans accroc.

Si la plupart des tensions ne s'extériorisent pas sur le moment, il nous arrive parfois d'exprimer nos émotions de façon agressive. D'où vient ce type de comportement ? Comment l'expliquer ?

Peut-on le prévenir ?

Les automobilistes qui dépassent de trop près ou qui stationnent sur une piste cyclable, voilà qui a le don d'énerver les cyclistes. Les cyclistes qui passent au feu rouge agacent les automobilistes, et ceux qui roulent sur les trottoirs ennuient les piétons.

Si, en théorie, le trafic devrait être fluide et sans accroc, il souffre dans la pratique d'innombrables moments d'incompréhension et de conflits entre les usagers. Minimes ou plus sérieux, ces "bugs" provoquent en nous des émotions parfois difficiles à contenir.

Régulièrement pointée du doigt, l'agressivité au volant fait l'objet de nombreuses études. Concernant l'agressivité au guidon,

les chiffres manquent. Les mécanismes menant à l'agressivité sont toutefois souvent similaires, quel que soit le mode de transport choisi, ce qui permet de créer des liens et d'établir certains parallèles.

L'origine du comportement agressif

Les théoriciens de l'émotion recensent quatre émotions majeures : la peur, la colère, la tristesse et la joie. Sur la route, les deux premières sont susceptibles d'engendrer un comportement agressif. La peur est liée au besoin de sécurité et la colère au besoin de respect ou de justice. Une voiture vous brûle la priorité ? Vous ressentirez immédiatement





AGRESSIVITÉ

un sentiment de peur car votre sécurité aura été compromise. En fonction de votre tempérament, vous l'exprimerez peut-être par un comportement agressif. Un poing levé (ou un doigt ?) à l'aimable attention du conducteur, voire une course-poursuite jusqu'au prochain feu rouge pour lui exprimer de vive-voix votre façon de penser.

Dans cet exemple, le comportement de l'automobiliste peut également être perçu comme le comportement agressif déclencheur, nous y reviendrons plus loin (voir "Les différents types de comportements agressifs").

Si elle apparaît parfois suite à un événement soudain (accrochage, évité de justesse ou non), l'agressivité peut aussi être déclenchée par l'accumulation de tensions et de frustrations. C'est alors la colère qui s'exprime, car votre besoin de respect et de justice n'auront pas été respectés.

Sur la route, en raison du caractère peu fluide du trafic, cette accumulation de frustrations peut se faire très vite. Une étude a estimé qu'un conducteur expérimentait une situation de colère tous les 60 km en moyenne.

Dans les grandes villes, il a également été démontré que les conducteurs avaient tendance à adopter une attitude plus agressive et combative que dans les zones plus calmes. Pour les cyclistes, les chiffres manquent, mais leurs trajets quotidiens relèvent souvent du parcours du combattant. Le caractère de chaque individu joue bien sûr également un rôle prépondérant. Les individus disposant d'une tendance naturelle à dominer leur entourage développeront da-

vantage de comportements agressifs que les autres.

Une cohabitation difficile et un bouc émissaire tout désigné :

Dans les villes, après des décennies d'auto-persuasion qu'il s'agissait du moyen de transport idéal, la voiture ne parvient plus à cacher ni ses faiblesses (lenteur, embouteillages, stationnement compliqué), ni ses défauts (pollution, bruit, dangerosité). Le vélo, quant à lui, fait un retour en force et attend impatiemment que des infrastructures adaptées lui soient à nouveau attribuées.

Dans les faits, nous sommes dans une période transitoire, dans des villes en mutation où les gestionnaires de voiries peinent à faire cohabiter la voiture reine, le vélo en plein essor, les piétons, sans compter les nouveaux engins de déplacements (trottinettes, hoverboards, monoroue etc.). Les cyclistes sont insérés au chausse-pied dans les aménagements existants : sur les trottoirs, sur les bandes de bus, entre les rails de tram, ou carrément dans le trafic automobile sans aucun marquage pour signaler leur présence. Bref, rien d'idéal, ni pour les cyclistes, ni pour les autres usagers.

En plus d'engendrer des conflits et des malentendus, ce "réseau" cyclable fait de sparadraps épars cristallise le ressentiment de chacun : le cycliste n'est pas satisfait de ce qui lui est offert, le piéton est inquiet de devoir partager certains espaces sur les

LES CYCLISTES SONT
MALGRÉ EUX
ASSOCIÉS À UNE
IMAGE DE DONNEURS
DE LEÇONS, CE QUI NE
JOUE PAS EN LEUR
FAVEUR.





AGRESSIVITÉ

quels il se sentait en sécurité, et l'automobiliste craint qu'on ne lui enlève des places de stationnement voire une bande de circulation. Dans tous les cas, arrivé le dernier, le cycliste est perçu comme un responsable tout désigné.

En outre, valorisée socialement pour des raisons environnementales, la pratique du vélo est souvent perçue comme une activité de chevalier blanc moralisateur. Les cyclistes sont bien malgré eux associés à une image de donneurs de leçons, ce qui ne joue pas en leur faveur. Enfin, l'idée reçue que les cyclistes commettent plus d'infractions que les autres usagers ajoute une couche négative sur une situation déjà compliquée.

Mis à part que le cliché soit faux, le "Oui, mais les cyclistes..." a la peau dure, et certains automobilistes tentent de légitimer leurs comportements agressifs à leur égard par cette rhétorique.

Les différents types de comportements agressifs

Les experts distinguent généralement trois grandes catégories de comportements agressifs sur la route. Le plus dangereux d'entre eux est connu sous le terme éloquent de "rage au volant". Un comportement rare mais extrême de conduite dangereuse, régulièrement relayé sur les réseaux sociaux. Vient ensuite l'agressivité "affective". Qu'elle soit verbale, ou qu'elle s'exprime au travers de gestes, de menaces ou de violences physiques, elle a pour intention de nuire à un autre usager de la route. C'est le comportement agressif volontaire le plus courant, que nous vivons régulièrement (à divers degrés) soit en tant que victime, soit en tant qu'acteur.

Si elles se confondent parfois dans notre esprit, les experts disent que à eux cette agressivité affective de l'agressivité dite "instrumentale". Cette dernière catégorie regroupe les comportements comme la vitesse excessive, le changement de voie brusque, le dépassement par la droite, etc).

Les études qui analysent les données relatives à l'agressivité au volant ont tendance à ne pas considérer l'agressivité instrumentale car, si préjudiciable il y a, il est impossible de prouver que celui-ci était causé de façon volontaire. Une personne qui brûle votre priorité le fait peut-être par distraction et pas avec la volonté de vous couper la route.

La notion d'interprétation des agissements de l'autre usager joue donc un rôle important. Une mauvaise interprétation peut effectivement mener à un comportement agressif avéré. Les enquêtes révèlent d'ailleurs que les conducteurs "tendent à percevoir les infractions de conduite et manœuvres risquées comme plus fréquentes de la part des autres conducteurs que d'eux-mêmes.

Les conséquences d'un comportement agressif avéré ou perçu comme tel pourra entraîner une "escalade symétrique" de la violence. C'est le fameux "œil pour œil", dont Ghandi s'inquiétait qu'il ne finisse par nous laisser tous aveugles. Autre conséquence logique : les accidents. Un sondage des instituts VIAS (2017) indique à ce propos que les conducteurs agressifs sont presque deux fois plus impliqués dans des accidents que les conducteurs plus calmes.





Ce qui agrave l'agressivité sur nos routes

On pourrait penser qu'on a fait le tour du sujet, que les comportements agressifs sont dus à notre tempérament, à nos émotions du moment (peur ou colère), aux mauvaises infrastructures, et à certaines incompréhensions entre usagers. Il n'en est rien.

D'autres facteurs, de type psychologique, entrent encore en ligne de compte et viennent apporter un éclairage supplémentaire sur le sujet.

En 1968, les psychologues Anthony Doob et Alan Gross sont arrivés à la conclusion que l'impatience des usagers de la route ne dépend pas seulement du comportement de l'usager qui suscite l'impatience mais aussi de ses caractéristiques socio-économiques supposées. Ils ont calculé pour cela le nombre de coups de klaxon qu'un automobiliste adresse à un autre véhicule lorsqu'il met du temps à démarrer au feu vert, ainsi que le temps de réaction avant que le premier coup de klaxon soit émis. Si le véhicule bloquant le passage est modeste, il se fera klaxonner

plus vite et plus souvent que s'il est haut de gamme. Une autre expérience a montré que le comportement agressif arrivait plus vite face à une femme ou une personne âgée. De façon générale, l'agressivité au volant semble s'exercer plus volontiers quand l'agresseur se sent plus puissant que l'agressé.

Que dire alors des conflits qui opposent les automobilistes, au volant de leurs voitures vantées depuis des années comme l'image même du pouvoir et de la puissance, et les cyclistes sur leur vélo, moyen de transport encore considéré comme très modeste ?

LES CONDUCTEURS AGRESSIFS SONT PRESQUE DEUX FOIS PLUS IMPLIQUÉS DANS DES ACCIDENTS QUE LES CONDUCTEURS PLUS CALMES

Un autre facteur impactant est celui du contact visuel. Il est bien sûr capital dans la circulation pour comprendre les intentions de l'autre, ce qui explique pourquoi les flux de cyclistes à Amsterdam, tout désordonnés qu'ils puissent paraître, ne provoquent que très rarement d'accidents.





Mais d'autres études ont démontré que les comportements agressifs augmentaient lorsque diminuait le risque pour le conducteur d'être reconnu. À l'abri dans son habitacle, l'automobiliste aurait donc moins de scrupules à se laisser guider par ses émotions, en dépit des règles sociales de courtoisie.

Enfin, la psychologie sociale distingue les conflits inter-personnes des conflits inter-groupes en soulignant que les groupes sont généralement plus compétitifs et agressifs que les individus. Si, sur la route, une situation conflictuelle est a priori inter-personnelle, elle peut facilement se transformer en conflit inter-groupes, chacun revendiquant son appartenance à telle ou telle catégorie d'usager. Le conflit se gonfle alors d'une mission quasi chevaleresque : défendre l'ensemble des usagers auxquels on s'associe : automobilistes, cyclistes, piétons ou personne à mobilité réduite.

Dans le contexte actuel où la voiture a déterminé l'aménagement de notre territoire, rouler à vélo reste encore un comportement marginal et, qu'on le veuille ou non, il comporte une dimension contestataire ou militante. Pas étonnant dès lors que des conflits revêtent parfois une dimension plus large que celle opposant deux individus. Si cette militance reste souvent modérée, certains cyclistes n'hésitent pas à se transformer en justiciers, à l'affut de la moindre incartade d'un automobiliste pour l'interpeler sur le

respect du code. Ces "justiciers à vélo", armés d'une GoPro (petite caméra), filment leurs actions qui font le buzz sur les réseaux sociaux, surtout quand celles-ci débouchent sur un énervement de l'automobiliste, une intervention de la police, voire sur une altercation physique. En allant parfois jusqu'à chercher le conflit, ils alimentent alors l'image de "donneurs de leçons" qui porte préjudice à l'ensemble des cyclistes.

Prévention et anticipation

Certains pays (Autriche, Suède) ont intégré les principes du partage de la route lors de l'apprentissage de la conduite. Une formation indispensable lorsqu'on s'apprête à prendre les commandes d'un véhicule pesant plus d'une tonne. Mauvaise élève en termes de sécurité routière depuis les années '70, la Belgique multiplie de son côté les campagnes de sensibilisation visant à diminuer les comportements agressifs au volant. Pour que celles-ci soient plus efficaces, il serait toutefois nécessaire de les accompagner de mesures légales et de suivi judiciaire. Il faut donc que la législation tienne en compte le caractère potentiellement dangereux d'un comportement agressif, et que la loi soit appliquée car, comme le rappelle justement Vias, "si la probabilité de se faire prendre est faible, la mesure légale sera moins efficace".





Campagne de sensibilisation en Belgique, 2014.

Le projet LISA Car souligne également le lien entre la taille et la puissance sans cesse grandissante des véhicules (SUV...) et les conséquences néfastes en matière de sécurité routière. Revenir à des véhicules plus légers permettrait de diminuer la gravité des accidents mais aussi, en regard des études comportementales qui ont été menées, de limiter le sentiment de puissance du conducteur et donc le caractère potentiellement agressif de sa conduite. Hélas, la direction prise n'est pas encore celle-là.

Le GRACQ, rappelle depuis toujours l'importance du partage de la route. En tant qu'usager plus vulnérables, les adeptes du vélo sont concernés au premier plan par un apaisement de la circulation. L'association des Cyclistes Quotidiens mène pour cela des campagnes de sensibilisation indis-

pensables pour informer tous les usagers des droits des cyclistes et éviter ainsi d'éventuels malentendus (un cycliste ne "brûle" pas le feu si ce dernier est pourvu d'un panneau B22-B23, un cycliste engagé dans un SUL dispose des mêmes droits que l'automobiliste arrivant face à lui, etc.). Elle rappelle aussi aux cyclistes à être très attentifs aux usagers plus vulnérables. Par ailleurs, convaincu que de nombreuses situations conflictuelles pourraient disparaître si les modes étaient répartis de façon intelligente et équilibrée, le GRACQ continue de demander activement de meilleures infrastructures cyclables.

G.DE MEYERE