

Agressivité au volant

BRIEFING

L'agressivité au volant constitue un défi majeur dans le domaine de la sécurité routière. Parmi les exemples d'agressivité, on peut citer le talonnage, le fait de klaxonner de manière persistante ou de faire des gestes obscènes envers d'autres usagers de la route. Nous distinguons souvent deux formes d'agressivité dans le trafic : l'agressivité routière instrumentale (le comportement agressif est un moyen d'atteindre un autre objectif, comme arriver à l'heure) et l'agressivité routière hostile (l'agressivité elle-même est l'objectif).

L'agressivité au volant est causée par des stimuli internes (propres à la personne) et externes (propres à l'environnement). Outre l'absence de définition uniforme, il n'existe pas de registre officiel du nombre de cas d'agressivité au volant et du nombre de victimes de cette agressivité. L'ampleur du phénomène est loin d'être claire. En Belgique, l'agressivité au volant ne constitue pas en soi une infraction spécifique dans le code de la route et/ou le droit pénal. Les formes d'agressivité au volant relèvent toujours d'autres infractions existantes du code de la route ou du droit pénal.

Faits marquants

- En 2022, 54% des Belges ont déclaré être victimes d'agressivité au volant dans une enquête.
- L'agressivité au volant est causée par des stimuli internes (propres à la personne) et externes (propres à l'environnement).
- L'agressivité au volant peut être prévenue par des interventions au niveau du comportement des usagers de la route, de l'infrastructure routière et/ou du véhicule lui-même.

SOMMAIRE

- Qu'est-ce que l'agressivité au volant ?
- Quelles sont les causes de l'agressivité au volant ?
- Quelle est la fréquence de l'agressivité au volant ?
- Que dit la loi ?
- Comment prévenir l'agressivité au volant ?
- Que recommande l'Institut Vias ?
- Autres sources d'information

Veillez référer au présent document comme suit :

*Institut Vias (2024) Briefing "Agressivité au volant". Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.vias.be/briefing
Rédaction de ce document : Irena De Greef, irena.degreef@vias et Isabel Verwee, isabel.verwee@vias.be*

Qu'est-ce que l'agressivité au volant ?

Définition

La littérature scientifique n'adopte pas de définition opérationnelle univoque de l'agressivité au volant. Cela rend donc difficile d'identifier ce phénomène en termes de fréquence, de causes ou d'impact (1; 2; 3; 4; 5; 6). Bien qu'une définition uniforme fasse défaut, les études scientifiques sur l'agressivité au volant (2; 1) indiquent généralement que ce comportement se manifeste sous deux formes (7):

- L'agressivité instrumentale : le conducteur adopte un comportement routier agressif pour atteindre un autre objectif. Il accepte le risque que d'autres usagers de la route puissent être potentiellement mis en danger. Par exemple, une personne en retard pour un rendez-vous, souhaite économiser du temps en changeant constamment de voie et en klaxonnant envers d'autres usagers de la route (2);
- L'agressivité hostile : le conducteur exprime une certaine frustration ou colère en adoptant un comportement routier agressif. Dans ce cas, l'agressivité au volant est l'objectif à atteindre. Par exemple, un conducteur décide de poursuivre un véhicule qui lui a brusquement coupé la route sur l'autoroute dans le but de se venger (2).

Dans ces deux cas d'agressivité au volant, l'interprétation des faits s'avère cruciale. La plupart de ces comportements sont simplement des infractions de roulage. La perception de ceux-ci comme étant « agressifs » dépend donc du contexte. L'intention de nuire n'est en effet pas formellement observable de l'extérieur et doit être déduite de l'interprétation (erronée) d'un tiers (3). Par exemple, conduire trop vite ou ignorer un arrêt ne seront considérés comme des comportements agressifs que si d'autres usagers de la route sont également présents.

La définition la plus courante de l'agressivité au volant, également utilisée dans ce briefing, combine les deux formes mentionnées ci-dessus et met l'accent sur l'importance du caractère délibéré (3; 7; 1):

Les comportements agressifs sur la route sont des actes visant

- *à nuire délibérément physiquement et/ou psychologiquement à d'autres usagers de la route et/ou;*
- *à atteindre un objectif personnel, en acceptant délibérément que d'autres usagers de la route puissent être potentiellement blessés physiquement et/ou psychologiquement.*

Les formes d'agressivité au volant susmentionnées ainsi que la définition utilisée dans ce briefing soulignent le caractère délibéré et intentionnel de l'agressivité au volant. Cependant, il existe également une agressivité moins intentionnelle et délibérée. Il s'agit de l'agressivité incontrôlée, une forme d'agressivité où l'agresseur n'a qu'un contrôle limité sur son propre comportement (8; 9). L'agressivité incontrôlée survient lorsque quelqu'un est sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments. De plus, l'influence de ces substances peut favoriser les formes intentionnelles d'agressivité mentionnées ci-dessus. Une autre cause de l'agressivité incontrôlée peut être liée à une maladie ou à un trouble psychiatrique, entraînant une perte de maîtrise du comportement (9).

Le caractère délibéré de la définition ci-dessus est beaucoup moins pertinent dans ce cas d'agressivité et est donc mentionné séparément.

Parmi les exemples d'agressivité au volant, on peut citer le talonnage, le dépassement incorrect (par exemple, s'insérer trop près du véhicule dépassé), le dépassement par l'accotement, changer de voie de manière incorrecte (sans utiliser les clignotants), ne pas accorder la priorité aux autres usagers de la route, entraver d'autres conducteurs pour les empêcher de s'insérer, ne pas coopérer avec les conducteurs qui ne peuvent pas s'insérer ou changer de voie en raison de la situation routière, changer souvent et brusquement de voie, ignorer les panneaux de signalisation, ignorer les feux de signalisation, faire des appels de phares, klaxonner de manière persistante, fixer un autre conducteur pour montrer son désapprobation, crier ou gesticuler (2; 5).



Quelles sont les causes de l'agressivité au volant ?

La recherche scientifique sur les causes de l'agressivité au volant semble fragmentée et axée sur des thèmes spécifiques (1; 6). Cependant, les différentes études partagent l'approche consistant à explorer les stimuli internes ou externes comme causes de l'agressivité au volant (1; 10). Les stimuli internes proviennent de la personne elle-même, tandis que les stimuli externes sont liés à des conditions externes. Il convient également de nuancer la distinction artificielle entre ces stimuli, qui peuvent souvent se confondre dans la pratique (1).

Parmi les exemples de stimuli internes, on peut citer une prédisposition innée à la sensation (3; 11; 12), l'impulsivité (13; 14), l'ennui (14); la colère (15; 16) le narcissisme (17; 18; 11), l'agressivité (19) le sentiment d'anonymat (20; 3), et le fait de considérer son véhicule comme une extension de sa personnalité (21):

- L'émergence de l'agressivité résulte de processus cognitifs. Des exemples incluent la catastrophisation ("c'est agaçant !"), la généralisation excessive ("toujours ces cyclistes", "toujours pareil avec ces conducteurs"), les qualificatifs dénigrants ("idiot", "imbécile"), l'exigence ("il devrait s'écarter de mon chemin") et les pensées de vengeance ("il prend ma place de parking, pas avec moi", "je vais lui donner une leçon") (15).
- Le sentiment d'anonymat : Le conducteur ne connaît généralement pas l'identité des autres conducteurs ou usagers de la route. La probabilité de rencontrer quelqu'un que vous connaissez en conduisant à plus de 10 km de chez vous est faible. De plus, il y a peu ou pas de contact personnel en raison de la distance physique entre les conducteurs. Cet anonymat facilite souvent l'expression de l'agressivité (20; 3).
- Certains considèrent le véhicule comme une extension de leur personnalité : Dans la culture occidentale, le véhicule occupe une place importante dans la société. L'association avec des valeurs telles que la liberté, l'aventure, le pouvoir, le statut, la vitesse et la virilité sont faites. Nous nous identifions souvent à la voiture et la considérons comme une extension de notre personnalité. En cas de menace potentielle à l'encontre de notre domicile ou de notre véhicule, comme une conduite agressive, telle que les talonnages, les dépassements brusques sans clignotants ou les gestes obscènes, cela peut déclencher un réflexe de protection, entraînant une réaction agressive. L'identification avec le véhicule se manifeste souvent aussi dans le langage, par exemple lorsqu'on dit "je suis garé là" au lieu de dire "ma voiture/moto/vélo... est garée là" (21).

Des exemples de stimuli externes comprennent la méconnaissance des règles de circulation et les normes (22), la congestion du trafic et les embouteillages (23; 24; 25), la pression du temps (26), les températures élevées et le bruit (21).

- Méconnaissance des règles et des normes :

Dans la circulation routière, de nombreuses règles et normes sont en vigueur pour garantir un déroulement fluide, ordonné et structuré. La réglementation routière n'est pas toujours claire pour les usagers de la route, et leur connaissance est parfois lacunaire (par exemple, en ce qui concerne les trottinettes

électriques (27)). De plus, certains usagers de la route ne connaissent souvent pas les règles applicables à d'autres modes de transport, ce qui peut parfois entraîner des conflits. Cela engendre des règles et des normes plus informelles, susceptibles de générer de l'ambiguïté et des malentendus. De plus, les personnes qui respectent toujours les règles peuvent également ressentir de la frustration.

- Congestion du trafic :

En analysant les temps de trajet, nous observons une hausse de la congestion routière, indiquant une utilisation de plus en plus importante du réseau routier par un nombre croissant de véhicules et d'autres usagers. Cela entraîne une augmentation de la congestion et des embouteillages, susceptibles de provoquer de la frustration. Plus le trafic est dense, plus on a le sentiment que notre liberté est restreinte. Cette frustration peut se transformer en agressivité. L'impact de la congestion routière est un phénomène subjectif que certaines personnes gèrent mieux que d'autres, de la même manière que d'autres facteurs tels que la température et le bruit.

- Température :

L'agressivité et la violence sont des phénomènes qui ont tendance à augmenter pendant les mois d'été, tout comme l'agressivité au volant (21). Cela s'explique par plusieurs raisons biologiques.

- Bruit :

Le bruit peut également avoir un impact. Il s'agit également d'un élément perçu comme subjectif. Si le conducteur n'a aucun contrôle sur le bruit et le perçoit comme gênant, cela peut augmenter le risque d'agressivité.

Quelle est la fréquence de l'agressivité au volant ?

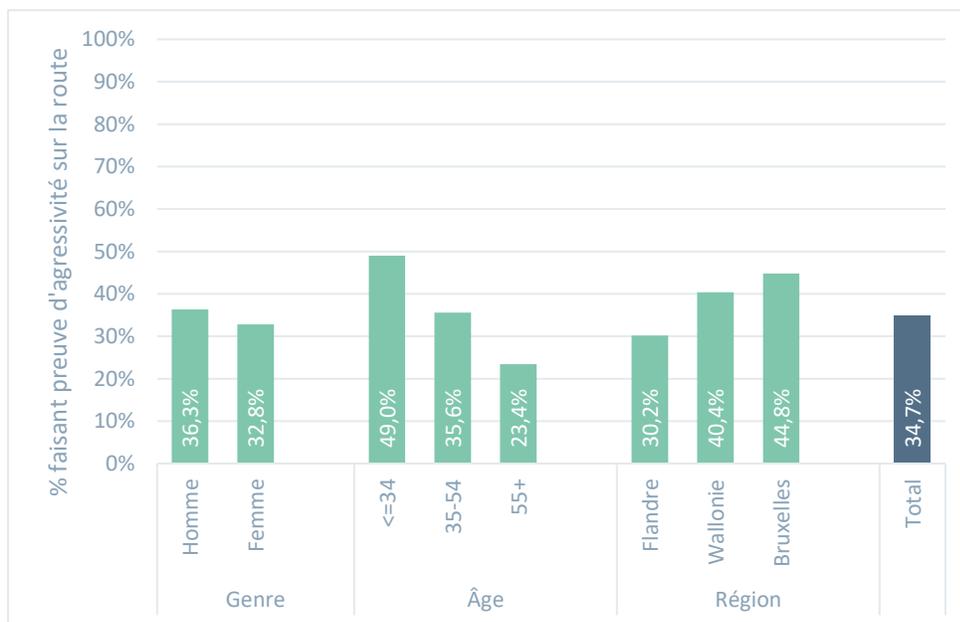
Belgique

Comme il n'existe pas de législation explicite sur l'agressivité au volant en Belgique, aucun chiffre n'est disponible sur le nombre d'infractions constatées par la police.

Les seules données pouvant donner un aperçu de la prévalence de l'agressivité au volant en Belgique sont des données autorapportées basées sur des enquêtes. En 2017 et en 2022, l'Institut Vias a réalisé une étude sur l'agressivité au volant, interrogeant à chaque fois un échantillon représentatif de 1000 conducteurs belges.

En 2022, environ un tiers (34,7%) des répondants ont indiqué faire preuve d'agressivité sur la route. Ce pourcentage est resté inchangé par rapport à 2017. De plus, 54,1% de ce groupe de répondants ont déclaré avoir été victimes d'agressivité sur la route au cours de l'année écoulée. Cela représente une baisse par rapport à 2017 (65,3%).

Figure 1. Pourcentage de répondants indiquant faire preuve d'agressivité sur la route (2022, n=1000)



Source : Institut Vias, 2022

En examinant les caractéristiques sociodémographiques de ces groupes (Figure 1), on constate que le pourcentage de répondants déclarant commettre des actes d'agressivité au volant est nettement plus élevé chez les 18-34 ans par rapport aux groupes d'âge plus âgés. De plus, les répondants de Bruxelles et de Wallonie déclarent

significativement plus souvent être impliqués dans des actes d'agressivité au volant que les Flamands. Il est également à noter que les répondants indiquant manifester de l'agressivité au volant déclarent significativement plus souvent avoir été impliqués dans un accident de la route : 26,6% de ce groupe indiquent avoir été impliqués dans un accident au cours des trois dernières années, contre seulement 9,4% dans le groupe qui ne rapporte pas d'agressivité au volant.

De plus, les données de cette enquête montrent que les répondants qui conduisent au moins 4 jours par semaine en voiture déclarent significativement plus souvent adopter un comportement agressif sur la route (62,9%) par rapport aux répondants qui conduisent moins fréquemment en voiture.

Comme il n'existe pas de législation explicite sur l'agressivité au volant en Belgique, aucun chiffre n'est disponible sur le nombre d'infractions constatées par la police.

Les seules données pouvant donner un aperçu de la prévalence de l'agressivité au volant en Belgique sont des données autorapportées basées sur des enquêtes. En 2017 et en 2022, l'Institut Vias a réalisé une étude sur l'agressivité au volant, interrogeant à chaque fois un échantillon représentatif de 1000 conducteurs belges.

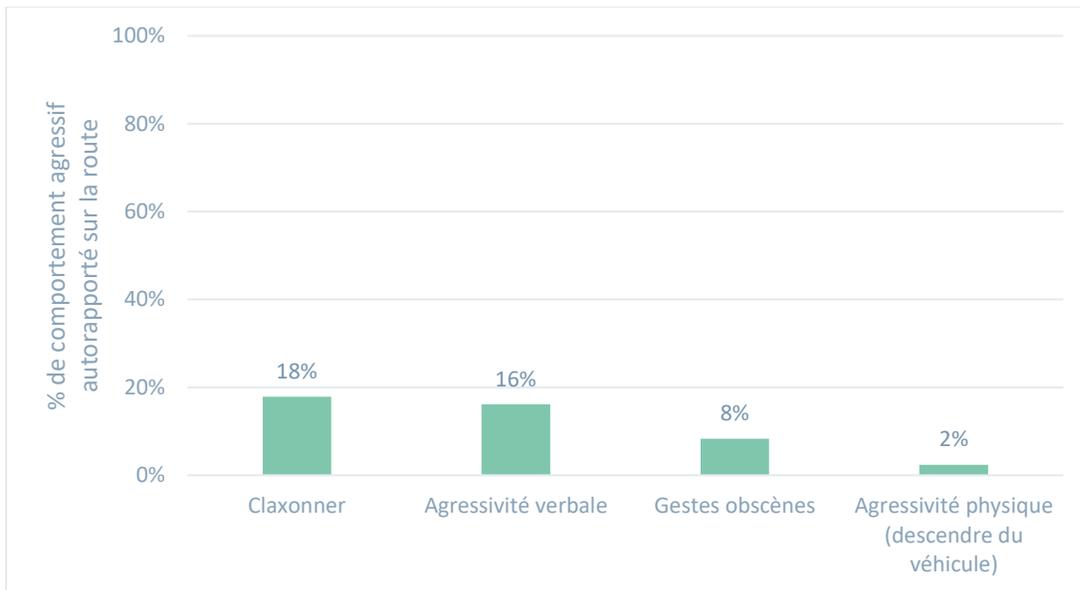
En 2022, environ un tiers (34,7%) des répondants ont indiqué faire preuve d'agressivité sur la route. Ce pourcentage est resté inchangé par rapport à 2017. De plus, 54,1% de ce groupe de répondants ont déclaré avoir été victimes d'agressivité sur la route au cours de l'année écoulée. Cela représente une baisse par rapport à 2017 (65,3%).

En examinant les caractéristiques sociodémographiques de ces groupes (Figure 1), on constate que le pourcentage de répondants déclarant commettre des actes d'agressivité au volant est nettement plus élevé chez les 18-34 ans par rapport aux groupes d'âge plus âgés. De plus, les répondants de Bruxelles et de Wallonie déclarent significativement plus souvent être impliqués dans des actes d'agressivité au volant que les Flamands. Il est également à noter que les répondants indiquant manifester de l'agressivité au volant déclarent significativement plus souvent avoir été impliqués dans un accident de la route : 26,6% de ce groupe indiquent avoir été impliqués dans un accident au cours des trois dernières années, contre seulement 9,4% dans le groupe qui ne rapporte pas d'agressivité au volant.

De plus, les données de cette enquête montrent que les répondants qui conduisent au moins 4 jours par semaine en voiture déclarent significativement plus souvent adopter un comportement agressif sur la route (62,9%) par rapport aux répondants qui conduisent moins fréquemment en voiture.

Enfin, En ce qui concerne les formes d'agressivité rapportées, il ressort que les répondants expriment le plus souvent leur agressivité au volant en klaxonnant ou par des agressions verbales. 8% des répondants indiquent faire des gestes obscènes, et seulement une petite proportion recourt à l'agression physique.

Figure 2. Formes d'agressivité autorapportées sur la route (2022, n=1000)



Source : Institut Vias, 2022

Selon le Moniteur de Sécurité belge de 2021 (28), 46% des Belges estiment que le comportement agressif sur la route pose un problème, voire constitue un problème majeur. Le comportement agressif sur la route est perçu comme moins problématique en Région flamande (38%) par rapport à la Région wallonne (57%) et à la Région Bruxelloise (60%) (28).

Pays-Bas

Une étude d'Univé (29) porte sur l'agressivité au volant chez les conducteurs. Les personnes interrogées considèrent les autres automobilistes comme étant plus agressifs sur la route qu'eux-mêmes. À la question "Quels comportements les conducteurs ont-ils personnellement vécus et quels comportements ont-ils eux-mêmes adoptés ?", les réponses suivantes sont données :

Tableau 1: Comportements vécus et adoptés

	Vécu	Adopté
Un conducteur a klaxonné envers moi	72%	65%
Un conducteur m'a coupé la route	70%	47%
Un conducteur a fait un geste de la main envers moi	67%	25%
Un conducteur a freiné brusquement devant moi	53%	21%
Un conducteur m'a crié dessus	37%	16%
Un conducteur est descendu de sa voiture pour se confronter à moi	23%	13%

Source : Univé, 2023

Cette étude (29) montre également qu'1 personne sur 8 est déjà descendue de sa voiture pour se confronter à un autre usager de la route. Les personnes ayant déjà été impliquées dans un accident déclarent qu'elles sont plus enclines à le faire. Parmi les répondants ayant confronté quelqu'un, 38% ont exprimé un sentiment de soulagement. En revanche, 26% ont ressenti des remords par la suite, et 24% ont avoué éprouver de la honte après coup.

Selon les données du Moniteur de Sécurité néerlandais, une enquête démographique récurrente à grande échelle interroge 135.000 Néerlandais âgés de 15 ans et plus sur la fréquence des comportements agressifs sur la route dans leur quartier (30). En 2019, 29,3% ont répondu que le comportement agressif sur la route se produit parfois dans leur propre quartier. 6,3% affirment subir des nuisances dues à des comportements agressifs sur la route. Les données les plus récentes datent de 2021, et dans celles-ci, 9,3% déclarent subir beaucoup de nuisances en raison de comportements agressifs sur la route (30).

France

Selon le 12^e Responsable Driver Barometer de 2022 (31), 97% des conducteurs français ont une attitude positive sur la route. 88% ont déjà eu peur du comportement agressif des autres conducteurs, ce qui indique un sentiment d'insécurité au volant. Certains conducteurs reconnaissent que la voiture a une influence négative sur leur comportement. Ainsi, 21% des conducteurs français déclarent se sentir parfois plus nerveux, impulsifs ou agressifs au volant que dans leur vie quotidienne. 20% affirment que la voiture crée une sorte de bulle protectrice qui les rend moins attentifs aux autres usagers de la route. Plus d'1 conducteur sur 10 estime que c'est "chacun pour soi" sur la route.

Les comportements suivants sont les plus couramment associés au comportement agressif au volant en France (31).

Tableau 2: Comportement agressif au volant

Injurier d'autres conducteurs	65%
Klaxonner les conducteurs qui les irritent	55%
Talonner délibérément des conducteurs qui les irritent	34%
Dépasser par la droite sur l'autoroute	27%
Descendre du véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur	20%

Source : Vinci Foundation, 2022



Que dit la loi ?

Directive agressivité au volant

La Belgique ne dispose pas de législation explicite sur l'agressivité au volant. Depuis 2000, la directive sur l'agressivité routière du Ministre de la Justice (ci-après "Directive sur l'agressivité au volant") ajoute des dispositions particulières à la législation existante (3). L'objectif de cette directive est de permettre aux acteurs concernés de réagir de manière uniforme. Il s'agit notamment des :

- Membres de la police, chargés de faire respecter les règles de circulation ;
- Membres du ministère public, chargés de poursuivre et de sanctionner l'agressivité dans le trafic.

La directive distingue deux types d'agressivité au volant (Directive sur l'agressivité au volant 2.1.2).

Tout d'abord, il y a les infractions routières agressives, des actes agressifs qui se manifestent par des violations du code de la route. La nature agressive est déduite du fait que l'infraction a été commise délibérément : l'auteur savait ou ne pouvait pas ignorer que l'acte constituait une infraction au code de la route. De plus, l'une des conditions suivantes doit être remplie :

- l'intention de causer un dommage à autrui ou de perturber la conduite normale de son véhicule;
- le comportement dangereux de la conduite adoptée.

Outre le caractère conscient, le caractère intentionnel du comportement agressif doit également être objectivé à travers les circonstances de l'infraction, en tenant compte des critères suivants :

- la répétition de l'infraction dans un temps bref ou des infractions fréquentes ;
- la persistance du comportement infractionnel;
- toute autre circonstance démontrant une volonté de nuire à un autre usager de la route.

Des exemples d'infractions routières agressives incluent le talonnage répété, accompagné éventuellement de coups de freins ou de brusques accélérations, dans une circulation pourtant peu dense (infraction à l'article 10 de l'AR du 1^{er} décembre 1975) ou l'emploi des avertisseurs sonores afin de provoquer une manœuvre non justifiée chez autrui.

Deuxièmement, la Directive sur l'agressivité au volant aborde d'autres infractions agressives, qui se manifestent dans un contexte routier sans nécessairement constituer une infraction au code de la route. L'agressivité est définie ici comme des situations dans la circulation où quelqu'un agresse physiquement, menace ou insulte un autre usager de la route, ou endommage le véhicule de cet usager. Des exemples incluent des coups et blessures après une altercation entre conducteurs.

Les entretiens avec les services de police et les membres du ministère public montrent que cette Directive sur l'agressivité au volant est difficile à mettre en œuvre (32). Cela s'explique par la difficulté de déterminer le caractère délibérée, nécessitant une surveillance prolongée des usagers de la route. En effet, En 2015, la zone de police d'Anvers a eu recours à des motards de la police en civil pour suivre et filmer des conducteurs adoptant un comportement agressif (33). Cependant, cette approche s'est révélée très chronophage et peu fructueuse (32).

Sanction

Selon la gravité de l'infraction, une peine est déterminée. Ci-dessous sont exposées les poursuites et les sanctions spécifiques à chaque catégorie d'infraction routière agressive.

Tableau 3: Poursuite et sanction selon le type d'infraction routière agressive.

Type d'agressivité au volant	Type d'infraction	Poursuite et sanction
Infraction routière agressive	Infractions ordinaires n'ayant pas causé d'accident	<ul style="list-style-type: none"> • Transaction pénale
	Infractions graves n'ayant pas causé d'accident ⁱⁱⁱ	<ul style="list-style-type: none"> • Transaction pénale • Citation à comparaître • Retrait immédiat du permis de conduire • Déchéance du droit de conduire • Confiscation du véhicule
	Infractions routières agressives ordinaires ou graves ayant causé un accident entraînant des lésions corporelles ou la mort de la victime ⁱⁱⁱ	<ul style="list-style-type: none"> • Citation à comparaître pour coups et blessures involontaires ou intentionnels ; homicide involontaire • Enquête judiciaire • Mandat d'arrêt • Retrait immédiat du permis de conduire • Déchéance du droit de conduire • Confiscation du véhicule
Autres infractions à caractère agressif		<ul style="list-style-type: none"> • Citation à comparaître • Transaction pénale • Médiation

Comment prévenir l'agressivité au volant ?

Mesures relatives aux usagers de la route

Sensibilisation

La sensibilisation consiste à sensibiliser les citoyens face au problème d'agressivité au volant. Une analyse approfondie de la littérature sur l'efficacité des campagnes de sécurité routière axées sur les comportements agressifs, imprudents et dangereux a conclu que ces campagnes ont un impact positif sur le nombre d'accidents et les comportements agressifs autorapportés (34). Cependant, il existe une grande variabilité dans ces campagnes en termes de message et de moyens de communication, et il n'est donc pas possible d'en tirer une conclusion générale (3). D'autres critères de réussite pour une campagne sur l'agressivité au volant comprennent la définition claire du problème de sécurité routière (l'agressivité au volant), le groupe cible d'usagers de la route (par exemple, les auteurs ou les victimes) et l'adaptation du message (par exemple, « comment réagir lorsque vous sentez monter de l'agressivité au volant » et « comment réagir si quelqu'un se comporte agressivement envers vous ») (35).

Éducation routière et formation à la conduite

Il existe de nombreuses mesures préventives contre l'agressivité au volant qui peuvent être mises en œuvre à différents moments. Le point de départ réside néanmoins dans l'apprentissage des règles de base lors de la formation à la conduite en matière de collaboration dans la circulation (3). Les nouveaux conducteurs doivent apprendre à repérer les malentendus potentiels et les interprétations erronées fréquentes des comportements des autres conducteurs, et vice versa (3). La matrice GDE, utilisée dans les auto-écoles, est conçue pour réfléchir aux motivations et tendances personnelles susceptibles d'influencer les attitudes, la prise de décision et le comportement en matière de conduite et d'implication dans les accidents (36). Parmi ces tendances, on peut citer le désir d'éprouver des sensations fortes ou d'impressionner les autres. Le message de base est « la façon dont vous conduisez reflète qui vous êtes ou qui vous voulez être ».

Mesures psychothérapeutiques

La colère est un prédicteur important du comportement agressif au volant (37; 16; 38; 39). D'une part, il est possible d'agir pour réduire la colère et d'autre part, pour enseigner des stratégies d'adaptation visant à faire face à la colère lorsqu'elle se manifeste. La réduction de l'agressivité au volant peut notamment se faire par le biais de mesures visant à réduire la propension à ressentir de la colère au volant. Cela peut se faire, par exemple, par le biais de programmes psychothérapeutiques tels que la formation à la pleine conscience (15; 40).

Mesures de maintien de l'ordre et de répression

Le ministère public ainsi que les tribunaux disposent de différentes possibilités de poursuites et/ou de sanctions. En vue de renoncer aux poursuites pénales, le ministère public peut proposer des mesures axées sur la communauté, notamment la transaction et la médiation en matière pénale^{iv}. De plus, le juge, lors de l'enquête judiciaire ou dans son jugement, peut imposer des mesures ou des sanctions axées sur la communauté, à savoir la liberté ou la mise en liberté conditionnelle, la suspension, le sursis, la probation, ainsi que le travail d'intérêt général^v. Les mesures de probation comprennent notamment la limitation de certains comportements de conduite par le biais d'équipements (comme un éthylotest antidémarrage), la surveillance du comportement de conduite au moyen d'enregistreurs de données et/ou la participation à des programmes de réadaptation.

Mesures relatives à l'infrastructure routière

Une source importante d'agressivité au volant est l'irritation, la colère et la frustration résultant des conditions de circulation (41; 42). Cela peut être partiellement traité par des mesures d'infrastructure qui agissent sur l'aménagement routier (42). Quelques exemples : la réduction des embouteillages et des files d'attente aux feux de circulation, ou la création d'une signalisation claire et intuitive ainsi que de marquages routiers, afin d'éviter les manœuvres brusques et dangereuses.

Mesures relatives à la technologie des véhicules

Les systèmes de véhicules intelligents peuvent en partie répondre à certaines formes d'agressivité au volant. Un système de véhicule intelligent est un système qui reçoit des informations de l'environnement, les transmet au conducteur ou, si nécessaire, intervient de manière autonome (43; 44). Les accidents dus à un comportement agressif au volant peuvent donc être réduits grâce à une technologie similaire. Cependant, il est important de noter que cette technologie n'est souvent pas homologuée, ce qui signifie que chacun peut la régler selon ses préférences. Voici un exemple : Un ACC (Adaptive Cruise Control, un système qui maintient une vitesse définie par le conducteur tout en maintenant une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède).

Que recommande l'Institut Vias ?

RECOMMANDATIONS DE L'INSTITUT VIAS

En cas de comportement agressif sur la route, nous recommandons un certain nombre de mesures aux conducteurs :

- *Restez calme et ne vous laissez entraîner pas dans le jeu de l'agresseur ;*
- *Comptez jusqu'à 5 ou 10 et essayez de canaliser vos émotions ;*
- *Ne descendez jamais de votre voiture afin d'éviter que la situation n'escalade ;*
- *Comme mentionné précédemment, l'absence de contact personnel joue un rôle. Il peut être utile d'attribuer une identité au conducteur/coupable. Par exemple, pensez à quelqu'un avec qui vous ne voulez pas vous disputer.*
- *Si vous faites quelque chose qui n'est pas tout à fait conforme aux règles, il est conseillé de vous excuser ou de le signaler clairement, par exemple par un geste de la main.*

Si vous sentez que votre frustration se transforme en agressivité, les conseils suivants vous aideront à calmer votre colère :

- *Restez concentré : les feux clignotants, la radio et les autres usagers de la route peuvent vous déconcentrer.*
- *Prenez un moment avant de réagir : nous nous retrouvons souvent dans des situations où nous ne sommes pas conscients de notre tension. Si vous prenez un peu de recul, vous aurez le temps de réfléchir au bien-fondé de telle ou telle réaction.*
- *Gardez à l'esprit que la plupart des usagers de la route ne commettent pas délibérément des "erreurs" : personne n'est parfait sur la route, et évitez de porter un jugement hâtif sur les compétences de conduite après une brève interaction, car cela peut être trompeur. Il est aussi essentiel d'adopter une attitude tolérante envers les autres usagers de la route et parfois de mettre de côté vos propres frustrations.*



Autres sources d'information

Ces études abordent le rôle de l'éducation routière et des leçons de conduite dans la gestion de l'agressivité au volant.

- Moller, M. & Haustein, S. (2018). Road anger expression – Changes over time and attributed reasons. *Accident Analysis and Prevention*, 119, 29-36.
- Assailly, J.P. (2017). Road safety education: What works? in: *Patient Education and Counseling*, 100 (1), pp. 24-29.
- SWOV (2017). Verkeerseducatie. SWOV-factsheet, December 2017. SWOV-Den Haag.
- CROW (2015). Het meten van effecten van verkeerseducatie - Tien gouden regels voor effectmeting. CROW, Ede.
- Beanland, V.; Goode, N.; Salman, P.M.; Lenne, M.G. (2013). Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training. In *Safety Science*, 51, 127–137.

Ces rapports abordent les interventions possibles pour faire face à la colère au volant.

- Stephens, A. N., Koppel, S., Young, K. L., Chamber, R., & Hassed, C. (2018). Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving. *Transportation Research Part F*, 56, 149- 155
- Zinzow, H. M. & Jeffers, S. (2018). Driving Aggression and Anxiety: Intersections, Assessment, and Interventions. *Journal of Clinical Psychology*, 74(1), 43-82
- Deffenbacher, J. L. (2016). A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 42, 411-421.

Révisions systématiques sur l'agressivité au volant.

- Zhizhuo, S., et al. (2023). The relationship between aggressive driving and driver performance: A systematic review with meta-analysis. In: *Accident Analysis and Prevention*, p. 106972.
- A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. Tasca, L. 2000. First Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. p. 26.



Bibliographie

1. **Zhizhuo, S., et al.** The relationship between aggressive driving and driver performance: A systematic review with meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*. 2023, p. 106972.
2. *A Review of the Literature on Aggressive Driving Research*. **Tasca, L.** 2000. First Global Web Conference on Aggressive Driving Issues. p. 26.
3. **Meunier, J-C., Schinkus, L. en Kaiser, S.** *Risicobereidheid en agressie. Themadossier Verkeersveiligheid nr. 20*. sl : Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 2019.
4. **Dula, C. S. en Geller, S.E.** Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Reserach*. 34(5), 2003, pp. 559-566.
5. **SWOV.** *Risicant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. SWOV-factsheet*. Den Haag : SWOV , 2021.
6. **Dula, C.S. en Geller, E.S.** Risky, aggressive or emotional driving: Adressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*. 34(5), 2003, pp. 559-566.
7. **Shinar, D.** Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F1*. 1998, pp. 137-160.
8. **Ambulancezorg.** *Arbocatalogus Ambulancezorg. Veilig, gezond en plezierig werken in de ambulancezorg*. sl : Ambulancezorg Nederland, 2019.
9. **Vias institute .** *Geweld en agressie bij publieke beroepen. Intern onderzoeksrapport*. sl : Vias institute, 2020.
10. **Deffenbacher, J.L., E.R., Oetting en Lynch, R.S.** Development of a driving anger scale. *Psychologycal reports*. 74(1), 1994, pp. 83-91.
11. **Bowen, L., Budden, S. en Smith, A. P.** Factors underpinning unsafe driving: a systematic literature review of car drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 72, 2020, pp. 182-210.
12. **Goldenbeld, C en van Scagen, I.** *Personal Factors*. sl : European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020, 2016.
13. **Ball, L., Tully, R. en Egan, V.** The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviours. *Accident analysis and prevention*. 2018, pp. 130 - 138.
14. **Dahlen, E.R., et al.** Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*. 37(2), 2005, pp. 341-348.
15. **Deffenbacher, J.L.** A review of interventions for the reduction of driving anger. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 42, 2016, pp. 411-422.

16. **Deffenbacher, J.L., et al.** Anger, aggression, and risky behaviour: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*. 41(6), 2003, pp. 701-718.
17. **Edwards, B.D., et al.** The validity of narcissism and driving anger in predicting aggressive driving in a sample of young drivers. *Human Performances*. 26(3), 2013, pp. 191-210.
18. **Bushman, B.J., Steffgen, G., Kerwin, T., Whitlock, T., et al.** "Don't you know I own the road?" The link between narcissism and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 52, 2018, pp. 14-20.
19. **Krahé, B.** Predictors of women's aggressive driving behaviour. *Aggressive Behaviour*. 31(6), 2005, pp. 537 - 546.
20. **Ellison-Potter, P.A.** *The effects of anonymity, aggressive stimuli, and trait anger on aggressive driving behavior: A laboratory simulation*. sl : Colorado State University, 1997.
21. **BRUZZ.** Slachtoffers en daders getuigen over groeiende verkeersagressie in Brussel: "Sommigen voelen zich de koning van de weg". *Vrt nws* . 24 mei 2023.
22. **CEVORA.** Workshop in het kader van de opleiding van Cevora. Voor rijsschoolinstructeurs. 2002.
23. **Emo, A.K., Mathews, G. en Funke, G.J.** The slow and the furious: Anger, stress and risky passing in simulated traffic congestion. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 42, 2016, pp. 1-14.
24. **Li, G., et al.** Influence of traffic congestion on driver behaviour in post-congestion driving. *Accidental Analysis and Prevention*. 141, 2020, p. 105508.
25. **Li, S., et al.** Effects of speech-based intervention with positive comments on reduction of drivers' anger state and perceived workload, and improvement of driving performances. *Applied Ergonomics*. 86, 2020, p. 103098.
26. **Fitzpatrick, C.D., Samuel, S. en Knodler Jr., M.A.** The use of a driving simulator to determine how time pressures impact driver aggressiveness. *Accident Analysis and Prevention*. 108, 2017, pp. 131-138.
27. **Vias institute.** Meest voorkomende ongevalsprofielen met e-steps in kaart gebracht. [Online] Vias institute, 2023. <https://www.vias.be/nl/newsroom/meest-voorkomende-ongevalsprofielen-met-e-steps-in-kaart-gebracht/>.
28. **Federale Politie.** *Federale Analyse van de Veiligheidsmonitor 2021*. 2021.
29. **Univé.** Onderzoek: irritatie en agressie in het verkeer. *Univé.nl*. [Online] 2023. [Citaat van: 29 november 2023.] <https://www.unive.nl/autoverzekering/irritatie-op-de-weg>.
30. (a) **Centraal Bureau voor Statistiek.** *Veiligheidsmonitor 2019*. 2019.
30. (b) **Centraal Bureau voor Statistiek.** *Veiligheidsmonitor 2021*. 2021.

31. **VINCI Foundation.** 12e Baromètre de la conduite responsable. [Online] 2022. [Citaat van: 23 november 2023.] <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/presse/conduite-responsable-sur-la-route/la-fondation-vinci-autoroutes-publie-son-12e-barometre-de/>.
32. **Vias institute.** *Interne communicatie.* 2023.
33. **TT.** Deze anonieme motoren helpen Antwerpse politie verkeershooligans klissen. *De Morgen.* 17 juni 2015.
34. **Eichhorn, A. en Kaiser, S.** Awareness raising and campaigns – Aggressive and inconsiderate behaviour, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. *Safety Cube DSS.* [Online] 2017. [Citaat van: 15 november 2023.] <https://www.roadsafety-dss.eu/#/>.
35. **Dellehomme, P., et al.** *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns.* België : EU Project CAST, 2009 .
36. **Hatakka, M., et al.** From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 5, 2002, pp. 201-215.
37. **Stephens, A.N. en Ohtsuka, K.** Cognitive biases in aggressive drivers: does illusion of control drive us off the road? *Personality and Individual Differences.* 68, 2014, pp. 124-129.
38. **Cutello, C.A., Walsh, C., Hanoch, Y., Hellier, E.** Reducing optimism bias in the driver's seat: comparing two interventions. , vol.78,. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 78, 2021, pp. 207-217.
39. **Mohammadpour, S.I. en Nassiri, H.** Aggressive driving : do driving overconfidence and aggressive thoughts behind the wheel, drive professions off the road? . *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 79, 2021, pp. 170-184.
40. **Crundal, D., Kroll, V., Goodge, T., Griffiths, M.** *Assessing the Potential of Mindfulness Training in Improving Driver Safety. Final Report for the Road Safety Trust .* sl : Nottingham Trent University.
41. **Shinar, D.** Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 1F(2), 1998, pp. 137–159.
42. **Mesken, J.** *Determinants and consequences of drivers' emotions. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen RUG. .* Leidschendam : SWOV-Dissertatiereeks. , 2006.
43. **Vias institute.** *Briefing "Geavanceerde rijhulpsystemen".* Brussel, België : Vias institute, 2022.
44. **SWOV.** *Schatting van verkeersveiligheidseffecten van intelligente voertuigsystemen. Een literatuurstudie. .* Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid., 2010.

ⁱ Directive 3.1.2.2 - 3.1.2.4; Directive du 7 décembre 1998 de politique uniforme en matière de retrait immédiat du permis de conduire ; Art. 38 §1 des lois coordonnées du 16 mars 1968; Art. 50 des lois coordonnées du 16 mars 1968.

ⁱⁱⁱ Directive 3.1.2.5 - 3.1.2.7 ; Loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive ; Directive du 7 décembre 1998 de politique uniforme en matière de retrait immédiat du permis de conduire ; Art. 38 §1 des lois coordonnées du 16 mars 1968 ; Art. 50 des lois coordonnées du 16 mars 1968.

^{iv} Code d'instruction criminelle, Section 1, art. 216bis ; Transaction pénale élargie : *Doc. Parl.*, Chambre 2017-18, n° 54-2753/001 à 010 (12. Modification de l'article 216bis, § 6 (p.89)) ; Code d'instruction criminelle, Section 2, Art. 216 ter ; Médiation élargie (*Doc. Parl.*, Chambre 2017-18, n° 54-2753/001 à 010 (12. Modification de l'article 216bis, § 7 (p.90)).

^v Code pénal, Section Vbis., art. 37ter, 37 quater ; Code pénal, Section Vter., art.37 quinquies, 37 sexies, 37 septies ; Loi instaurant la peine de travail comme peine autonome en matière correctionnelle et de police ; Code pénal, Section Vquater., art. 37octies, 37novies, 37decies, 37undecies ; Loi concernant la suspension, le sursis et la probation.