



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2004/15
12 juillet 2004

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-cinquième session, 27-30 septembre 2004,
point 6 de l'ordre du jour)

QUATRIÈME SEMAINE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Conclusions du séminaire sur l'agressivité au volant

Note du secrétariat

Le 5 avril 2004 s'est tenu au Palais des Nations, à l'occasion du lancement de la Quatrième Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE-ONU, un séminaire portant sur le thème « *Comportement agressif sur la route, peut-on le modifier ?* »

Les conclusions de ce séminaire, présentées à la fin de cette manifestation par son président, M. Bernard Périsset (Suisse), également président du WP.1, sont reproduites ci-après.

* * *

Séminaire du 5 avril 2004 sur le
«Comportement agressif sur la route, peut-on le modifier?»

Conclusions de M. Bernard Périsset

Parmi tous les facteurs à l'origine des accidents de la circulation routière, il est indéniable que le comportement humain joue un rôle majeur. A cet égard, l'agressivité sur la route est un phénomène préoccupant, non seulement parce qu'il a tendance à se développer à travers le monde - les résultats de l'étude réalisée en 2003 par EOS Gallup Europe sont éloquents à cet égard - mais également parce qu'il semblerait bien que l'on commence à s'habituer à l'agressivité, autrement dit à tolérer l'inacceptable.

L'agressivité est un phénomène aux multiples facettes, dont les causes peuvent être diverses, d'ordre psychologique, social, biologique ou d'une combinaison de ces facteurs et qui prend des formes variant selon les continents et les pays. Cela s'explique en partie par les différences de culture et de perception sur la notion du comportement acceptable au volant. Lorsque l'on étudie l'agressivité au volant, plusieurs aspects doivent être pris en compte. Selon Andrew Howard (AA Motoring Trust – Royaume Uni), il est important de considérer :

- l'agressivité comme instrument par rapport à l'agressivité comme marque d'hostilité (est-on agressif pour obtenir un avantage ?),
- le rôle des délinquants ou des individus violents (sont-ils agressifs au volant parce qu'ils le sont partout ?), et
- l'agressivité perçue (tout comportement ressenti comme étant agressif, l'est-il vraiment ?).

Compte tenu de tous ces paramètres et de bien d'autres encore, exposés dans la première partie de notre séminaire - par exemple, les conducteurs qui ont le plus tendance à être irrités par le comportement des autres seraient précisément ceux qui violent les règles, ainsi que l'a relevé Madame Forward (VTI - Suède) - il paraît difficile de vouloir donner une définition unique de l'agressivité au volant. Mme Delaney et M. de Voogd (EOS Gallup Europe) proposent l'approche suivante : « *le comportement du conducteur est agressif lorsqu'il est délibéré, qu'il serait susceptible d'augmenter le risque de collision et qu'il est motivé par l'impatience, la gêne, l'hostilité et/ou une tentative de gagner du temps* ».

Notre société ne saurait admettre quelque forme que ce soit d'agressivité sur la route. C'est pourquoi il est absolument indispensable de sensibiliser le public aux risques liés ou induits par une conduite agressive. A l'instar de bon nombre d'autres facteurs accidentogènes - je pense notamment à l'alcool - il conviendrait de ne pas isoler la question de l'agressivité au volant de celle de l'agressivité en général. Le problème doit être abordé dans son ensemble, en tant que problème de société. Je sais bien qu'il s'agit là d'une tâche de longue haleine qui ne portera ses fruits qu'à long terme, mais c'est sans doute aussi la meilleure manière de lui apporter une réponse durable.

Cependant, il faut aussi trouver des solutions plus immédiates. Une conception psychosociale de l'agressivité ainsi que des considérations sur le système du trafic routier conduisent M. Linneweber (Université de Magdeburg – Allemagne) à formuler quatre propositions visant à réduire la probabilité d'interactions agressives :

- améliorer l'homogénéité des flux de trafic,
- adapter les règles de circulation aux modifications du système,
- étendre la responsabilité de l'individu au fonctionnement du segment de système utilisé et
- donner une définition plus précise des critères qui déstabilisent le système.

Une meilleure organisation de la route et de la circulation, notamment par l'utilisation judicieuse des nouvelles technologies, permettra de réduire les comportements agressifs et dangereux au volant.

Si les possibilités d'amélioration par l'aménagement de l'infrastructure et la gestion du trafic sont bien réelles, elles ne seront toutefois pas suffisantes pour obtenir ce que M. Le Breton (France) appelle une « conduite citoyenne ». Son exposé ainsi que ceux de MM. Zuiderhoek (Pays-Bas) et Kirjanov (Fédération de Russie) ont bien illustré la nécessité d'une « chaîne de contrôle – sanction – réhabilitation » qui soit cohérente et fasse prendre conscience au conducteur que, notre société ne tolérant pas l'agressivité sur la route, son comportement sera surveillé et le cas échéant sanctionné avec toute la rigueur nécessaire. L'exemple de Milwaukee dans le Wisconsin, présenté par Mme Vegega (Etats Unis d'Amérique), est frappant à cet égard : des changements notables de comportements ont été observés dès le renforcement de la présence de la police sur la route et de son action, accompagnée d'une importante médiatisation.

Par ailleurs, le système gagne en efficacité s'il allie à la fois répression et prévention dans un cadre éducatif ; les stages de sensibilisation – mis en place pour les infractionnistes ou les titulaires d'un permis probatoire – permettent de mieux faire prendre conscience de la dimension interactive et sociale de la conduite et donc de modifier l'attitude agressive de certains usagers à l'égard des autres.

Dans l'absolu, l'idéal serait de ne pas devoir « modifier » les attitudes pour les rendre plus compatibles avec les objectifs de sécurité routière, mais de les « forger » dès le départ, c'est-à-dire lors de la formation des enfants et des adolescents au respect des valeurs qui sont à la base de la vie quotidienne, à la tolérance, en particulier à l'égard des plus faibles. C'est ce que j'ai cru comprendre, en écoutant Mme Parker (Université de Manchester - Royaume-uni) nous parler de la psychologie de la conduite agressive et plaider en faveur d'une approche qui privilégie le développement d'une véritable culture de sécurité permettant d'améliorer la convivialité et le respect. Le slogan ou le « label de qualité » de notre semaine n'est-il pas précisément « le respect, c'est la sécurité » !

Mais faut-il encore faire passer ce message ! A cet égard, Madame Bernacer Sales (Espagne), dans son exposé sur les stratégies de communication, a bien mis en évidence la nécessité de développer une approche positive, globale, qui vise les attitudes et les comportements et à laquelle tous les partenaires publics et privés sont associés. Monsieur Van Aershot (Fédération Européenne des Auto-Ecoles), nous parlant des cours de formation en école de conduite – cours qui, selon lui, deviennent de plus en plus des cours de comportement social – a

insisté non seulement sur la nécessaire conception globale de l'éducation, mais aussi sur l'importance de prévoir un processus de formation continue qui ne s'arrête pas à l'âge d'accès à la conduite automobile.

Enfin, je ne voudrais pas manquer de relever toutes les actions présentées par M. Kroes (Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)), qui doivent être prises ou renforcées en vue d'apporter une meilleure assistance aux victimes de l'agressivité sur la route.

Cette journée nous a montré dans quelles voies nous devons nous engager pour mettre un frein à la recrudescence de l'agressivité au volant, pour la prévenir et la décourager. Il nous appartient maintenant de transmettre tous ces enseignements à nos autorités, nos organisations, nos associations, pour les mettre en œuvre, chacun selon ses responsabilités, si nous ne voulons pas que ce séminaire ne reste qu'un événement purement académique.

Pour sa part, le WP.1 va identifier les mesures qui, au besoin, devront être incorporées dans les instruments juridiques internationaux dont il est en quelque sorte le « gardien » : les Conventions de Vienne de 1968, de portée mondiale ainsi que les Accords européens de 1971 les complétant. Le WP.1 va définir également les mesures concrètes et plus détaillées qu'il recommandera aux Etats membres de prendre dans les domaines de l'éducation, de l'information, de la chaîne « contrôles/sanctions », de l'organisation et de la gestion du trafic, mesures qui seront inscrites dans les Résolutions d'ensemble (R.E.1 et R.E.2). Enfin, comme il constitue une formidable plate-forme d'échanges d'informations et d'expériences, le WP.1 va suivre les actions qui auront été prises avec succès par les uns et les autres à la suite de cette journée de réflexion et les diffuser, favorisant ainsi le partage des meilleures pratiques qui permettent d'obtenir des usagers de la route une attitude citoyenne.

Pour terminer, je ne voudrais pas manquer d'exprimer ma reconnaissance à la CEE - en particulier à Madame Schmögnerova, Secrétaire exécutive, et à Monsieur Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports - d'avoir organisé ce séminaire et à l'OMS de s'y être associé. Un grand merci également à toutes celles et ceux qui se sont chargés de préparer cet événement, notamment à Madame Marie-Noëlle Poirier et à tous les collaborateurs de la Division des transports. Mes remerciements s'adressent aussi aux deux Présidents de séance - Messieurs Alexander Yakimov (Fédération de Russie) et Pim Hol (Pays-Bas) - aux conférenciers, à Monsieur Büschi (Suisse) qui a animé le panel et aux ONGs qui y ont pris part ainsi qu'aux représentants de la CEMT et de l'UE. Enfin, je remercie chacun d'entre vous, non seulement d'avoir participé à ce séminaire, mais aussi d'être les relais de notre message : le respect, c'est la sécurité !
