

**L'agressivité et la prise de risque au volant, des facteurs  
d'accidents de la route**  
**Aggressiveness and risk-taking at the wheel, factors of road  
accidents**

BENKERROU Fiadh

Laboratoire Etudes Sociologiques: Travail, Education, Réseaux et Espace.  
Faculté SHS, Université de Bejaia (Algérie),  
fiadh.benkerrou@univ-bejaia.dz

**Date de soumission : 2022-01-21      Date d'acceptation: 2022-05-21**

**Résumé :**

Dans cette étude, nous avons mené une enquête auprès de 120 conducteurs de véhicules dans la wilaya de Bejaia. L'objectif était de montrer si un comportement de conduite agressif est associé à un comportement de conduite à risque et à des accidents de la route. Les résultats montrent qu'il existe de multiples relations entre les trois variables en identifiant la variable de prise de risque comme celle qui explique le mieux la survenue d'accidents de la route.

**Mots clés :** agressivité au volant, prise de risque, accidents de la route.

**Abstract:**

In this study, we conducted a survey of 120 vehicle drivers in the wilaya of Bejaia. The aim was to show whether aggressive driving behavior is associated with risky driving behavior and road accidents. The results show that there are multiple relationships between the three variables by identifying the risk-taking variable as the one that explains better the occurrence of road accidents.

**key words :** aggressive driving, risk taking, road accidents.

## **Introduction :**

Le phénomène des accidents de la route est aujourd'hui considéré comme un problème majeur de santé publique dans le monde, car tous ceux qui utilisent la route ne s'arrêtent pas, chaque jour, de mettre leur santé, voire leur vie en danger. De plus, ces accidents causent d'innombrables problèmes et souffrances à leurs victimes, faisant que des milliers de personnes, si elles n'ont pas perdu la vie, passent de longs jours à l'hôpital où la majorité d'entre elles devient incapable de vivre ou de travailler comme avant.

C'est pourquoi nous voulons mettre en lumière, dans la présente étude, l'importance de la responsabilité humaine dans la survenue des accidents de la route, en vérifiant la relation entre l'agressivité au volant, la prise de risque et les accidents de la route.

Le plan du travail que nous allons présenter dans cette feuille est le suivant : la première partie est théorique ; elle sera composée de deux chapitres : le premier chapitre sera consacré aux accidents de la route, et le deuxième chapitre sera consacré aux conduites agressives et à la prise de risque sur la route. La deuxième partie initie la partie pratique de l'étude et elle contiendra également deux chapitres, le premier chapitre sera consacré à la méthodologie de l'enquête, où les questions de la recherche, les hypothèses et l'échantillonnage seront formulés, et le deuxième chapitre présentera et discutera les résultats de la recherche.

### **LA PREMIER PARTIE : partie théorique**

Dans cette partie, nous décrirons le phénomène des accidents de la route en Algérie à travers une lecture statistique du nombre d'accidents, de leurs victimes et les différents facteurs qui conduisent aux accidents. Cette partie sera également consacrée à la présentation des variables de l'étude et leur définition, à savoir l'agressivité au volant, les conduites dangereuses et la prise de risque sur les routes.

#### **CHAPITRE 1 : les accidents de la route**

Aujourd'hui, personne ne peut ignorer les dangers que nous rencontrons chaque jour sur la route. Que nous soyons automobilistes ou piétons, à chaque fois que nous prenons la route pour aller quelque part, nous voyons des conducteurs prendre des risques en faisant des manœuvres et en adoptant des pratiques dangereuses, exposant ainsi les usagers de la route à des accidents et à des risques de mort ou d'handicap, sans autant oublier les souffrances, les chagrins et les tristesses causés aux familles des victimes, ainsi que les pertes économiques considérables pour les caisses de la sécurité sociale.

L'agressivité et la prise de risque au volant, des facteurs d'accidents de la route  
Aggressiveness and risk-taking at the wheel, factors of road accidents

---

. Selon les statistiques de la délégation nationale de la sécurité routière (DNSR), chaque mois, on dénombre des dizaines de morts et des centaines de blessés. En 2019 (3 275) personne ont trouvé la mort et 31 010 personnes ont été blessées dans 22 507 accidents enregistrés au niveau national. Les chiffres ont connu une baisse en 2020 pour faire l'état de 18 949 accidents de la route ayant fait 2 844 morts et 25 836 blessés.<sup>1</sup>

Même s'il est déterminé qu'un accident de la route est causé par un dysfonctionnement d'un système comprenant trois composants principaux : l'homme, le véhicule et l'environnement (l'état des routes, les conditions climatiques...), la nécessité d'accentuer sur le facteur humain s'impose, du moment où la plupart des enquêtes (policières et scientifiques) ont parvenu à identifier l'erreur humaine comme la plus importante et la principale cause de la majorité des accidents. Selon une déclaration du centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR), les facteurs humains ont été responsables de 90 % des accidents de la route sur les onze premiers mois de l'année 2019, principalement dus aux excès de vitesse (17.31 %), au manque de concentration dans les zones urbaines (15.32 %), à la négligence des piétons (6.71 %), à la perte de contrôle du véhicule (6.28 %) et les dépassements dangereux (5.79 %).<sup>2</sup>

Selon la Commission européenne,<sup>3</sup> les jeunes conducteurs sont ceux qui prennent le plus de risques sur la route, et ils sont responsables de 85 % des accidents de la route, alors que seulement 15 % des accidents sont causés par des conducteurs plus âgés. Les jeunes conducteurs ont tendance à être plus audacieux et donc plus dangereux quand ils conduisent. La combinaison de l'alcool, la drogue, et de l'excitation pousse les jeunes conducteurs à prendre des risques et à expérimenter divers comportements pour tester leurs capacités à faire face au danger. En Algérie, selon le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) les jeunes conducteurs âgés entre 29-30 ans ont été impliqués dans 5 781 accidents en 2019, soit 27.39 % suivis de 3 738 accidents dans la tranche d'âge 25-29 ans, soit 17.71 %.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Algérie presse service, (2021) <https://www.aps.dz/societe/117350-accidents-bilan-2020-le-moins-tragique-depuis-trois-decennies> Publié Le : Mercredi, 10 Février 2021 10:55

<sup>2</sup> Algérie presse service, (2019) <https://www.aps.dz/societe/99373-accidents-de-la-route-alger-en-tete-du-classement-au-niveau-national-en-2019> Publié Le : Mardi, 24 Décembre 2019 18:57

<sup>3</sup> Amodo. (2014, Décembre 03). Consulté le juin 04, 2017, sur <https://www.amodo.eu/circumstances-of-fatal-accidents-caused-by-young-drivers/>

<sup>4</sup> Algérie presse service, (2019) <https://www.aps.dz/societe/99373-accidents-de-la-route-2132>

## CHAPITRE 2 : l'agressivité au volant et la prise de risque routier

### Premièrement : l'agressivité au volant

Parmi tous les facteurs qui conduisent aux accidents de la route, le comportement du conducteur joue un rôle important. À cet égard, l'agressivité au volant est devenue un phénomène courant, qui a tendance à augmenter partout dans le monde. Au volant, dans certaines conditions, les conducteurs les plus calmes vont s'emporter et devenir très énervés, utilisant le klaxon à volonté, avoir le pied collé à l'accélérateur, faire clignoter leurs phares à plusieurs reprises, effectuer des dépassements par la bande d'arrêt d'urgence, etc. Selon Bernes,<sup>1</sup> la conduite agressive comprend une gamme de comportements allant de moins graves comme les discussions, les disputes au bord de la route, des confrontations et des gestes simples, jusqu'aux actes les plus extrêmes tels que l'utilisation d'armes à feu ou d'armes blanches, les agressions malveillantes et les blessures physiques.

Bien qu'il est convenu en psychologie de définir le comportement agressif comme tout comportement ou acte intentionnel de mettre en danger ou de nuire à autrui. Une définition plus libérale de la conduite agressive exclut l'élément d'intention, mais inclut le comportement dangereux. Par conséquent, des comportements tels que les courses sur la route, l'excès de vitesse, l'accélération à une intersection ou lors de changement de feu de circulation peuvent également être considérés comme des manifestations de conduite agressive, même si le comportement n'est pas nécessairement destiné à nuire à une autre personne.<sup>2</sup>

Une étude menée par l'institut de psychologie appliquée de Zurich (2013)<sup>3</sup>, en collaboration avec le laboratoire de certification allemand TÜV, a révélé que seulement 6 % des conducteurs de véhicules à moteur (9 % hommes et 3 % femmes) sont réellement agressifs, et que même si c'est une minorité qui utilise

---

alger-en-tete-du-classement-au-niveau-national-en-2019 Publié Le : Mardi, 24 Décembre 2019 18:57

<sup>1</sup> (Bernes, D.j., Simpson, H.M., Mayhew, D.R., Pak, A. (2001) cite par Vanlaar et al, (2007) La conduite agressive, sondage sur la sécurité routière 2006 Fondation de recherches sur les blessures de la route. [http://tirf.ca/publications/document\\_request.php?docid=115](http://tirf.ca/publications/document_request.php?docid=115). page 5

<sup>2</sup> Vanlaar et al, (2007) La conduite agressive, sondage sur la sécurité routière 2006 Fondation de recherches sur les blessures de la route. [http://tirf.ca/publications/document\\_request.php?docid=115](http://tirf.ca/publications/document_request.php?docid=115). page 5

<sup>3</sup> l'institut de psychologie appliquée de Zurich <https://www.f-a-i-r.ch/sites/default/files/infos-vente/infos-ventes-avril-2013.pdf>

l'agressivité dans leurs conduites, cette agressivité s'avère plus majeure et plus grave.

### **Deuxièmement : la prise de risque routier**

La plupart des ouvrages de référence s'accordent sur la définition du risque comme danger plus au moins prévisible (Collard, 1998 ; Michel et Muren-Simeoni, 2001). Prendre des risques, c'est s'aventurer, se hasarder, mais le risque est aussi associé à la dangerosité de l'activité et aux conséquences négatives pour le sujet (Perte d'argent, accident, etc. ). Certains auteurs insistent sur le caractère social des conduites à risque. C'est le cas de Turner, Mc Clure et Pirozzo (2004) qui définissent ces actes comme résultant soit d'un comportement volitif, socialement inacceptable avec des conséquences négatives en matière de morbidité ou de moralité lorsque les précautions ne sont pas prises (abus de toxiques, vitesse excessive, usage d'alcool au volant, etc.), soit d'un comportement socialement acceptable dont le danger est reconnu et valorisé (sports compétitifs, parachutisme, etc.).

La notion de prise de risque peut également être divisée en deux types. Les prises de risque à court terme, où le comportement est davantage lié au concept d'action. Il s'agit ici d'un « risque instrumental », pris dans un but précis ou pour atteindre un objectif déterminé, comme faire de la vitesse pour arriver à temps, soit il arrive bien, soit c'est l'accident. Généralement, dans ce type de risque, le comportement est de nature délibérée et l'individu est plus au moins vigilant. Le deuxième type de risque, est celui à long terme le « risque humoral » ou caractériel, dans lequel le comportement est répétitif, motivé par des besoins implicites sans but ou un objectif clair. Il est caractérisé par une intentionnalité et une prise de conscience plus au moins réduite et faible. Ce type de risque, a été identifié lors des conduites avec consommation de substances psycho-actives ou de l'alcool. De toute évidence, il paraît clair que les aspects motivationnels de ces comportements ainsi que le caractère répétitif, sont des dimensions importantes dans le décodage des conduites à risque.

Arnett (1994, 1997) distingue deux raisons principales pour que les jeunes conducteurs prennent des risques : la recherche de sensations fortes et l'agressivité. Cette dernière est considérée comme une composante importante de la personnalité des jeunes adolescents, et l'un des comportements les plus fréquents chez eux.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Donovan J. (1993): Young adult drink-driving, behavioral and psychosocial correlates. cité par Charbit C : (1997) Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention.

## **LA DEUXIEME PARTIE : la partie pratique**

La deuxième partie de cet article présentera, dans son premier chapitre, la question de recherche, les hypothèses et l'échantillon de l'étude. Le deuxième chapitre sera consacré au traitement et à l'analyse des données et dans lequel nous présentons aussi les résultats que nous discuterons avec les études antérieures trouvées.

### **CHAPITRE 1 : méthodologie**

#### **Premièrement : question et Hypothèse**

Les réflexions sur les accidents de la route que nous avons faites et les observations de certains travaux de recherche réalisés sur le sujet, nous amènent à nous interroger s'il existe une relation entre la prise de risque sur la route, l'agressivité au volant et les accidents de la circulation. À cet égard, nous suggérons les hypothèses statistiques (nulles) suivantes :

- Il n'y a pas de relation entre la prise de risque et les accidents de la route ;
- Il n'y a pas de relation entre l'agressivité au volant et les accidents de la route ;
- Il n'y a pas de relation entre l'agressivité au volant et la prise de risque sur la route ;
- Il n'y a pas de relation entre l'agressivité au volant, la prise de risque et les accidents de la route ;
- Il n'y a pas de différences significatives selon le genre, dans la conduite agressive, la prise de risque et les accidents de circulation.

Afin de mener à bien notre travail de vérification des hypothèses, et étant donné qu'il n'existe pas d'outil unique permettant de détecter les indicateurs de conduite agressive et ceux de la prise de risque sur la route, il a fallu, dans un premier temps, retracer les indicateurs de ces deux variables tels qu'ils se manifestent chez les conducteurs algériens. Une série d'indicateurs a été identifiée puis retenue à partir d'une longue liste de comportements d'une façon à ce qu'elle soit adéquate avec la littérature existante sur le sujet et adaptée aux objectifs de cette étude. Deux listes de 20 items chacune a été rédigée sous forme de questionnaire auto rapporté, les participants ont été invités à décrire de manière anonyme les comportements agressifs et les prises de risque qu'ils ont commis sur la route.

La vérification de la fiabilité des deux questionnaires a été testée par le coefficient *alpha de Cronbach*, (Mesure de cohérence interne des questions (items) posées dans le questionnaire ou dans l'échelle), il avait une valeur de 0.83 pour le questionnaire des conduites agressives et de 0.81 pour celui de la prise de risque. Ces deux valeurs sont très acceptables pour garantir la fiabilité des outils utilisés.

### **Deuxièmement : échantillon**

L'échantillon de notre étude est constitué de 120 automobilistes, 88 hommes et 32 femmes de différentes tranches d'âge, de la wilaya de Bejaia. Parmi eux, il y a eu ceux qui ont eu des accidents, et d'autres qui n'ont jamais eu. Dans notre étude, nous avons utilisé la technique d'échantillonnage non-probabiliste, où les participants ont été sélectionnés accidentellement et au hasard sans aucun tirage au sort.

## **CHAPITRE 2 : résultats et discussion**

### **Premièrement : les résultats**

Les résultats descriptifs ont montré que 88 participants sont de sexe masculin, soit 73.3 % ; et 32 sont des femmes, soit 26.6 %. Ils ont également montré que 43 participants soit de 35.83 % n'avaient pas eu d'accident ; et que 77 participants soit 64.16 % avait eu au moins un accident dans leur vie.

Concernant la première hypothèse, les observations effectuées ont montré l'existence d'une relation entre la prise de risque et les accidents de la circulation. Le coefficient de corrélation de Pearson ( $r = 0.71$  ;  $p < .01$ ) confirme que cette corrélation semble être forte et significative. Notons toutefois que ces résultats ne permettent absolument pas d'affirmer que la conduite à risque des conducteurs est à l'origine des accidents de la circulation.

Quant à la deuxième hypothèse, selon laquelle il n'y a pas de relation entre l'agressivité au volant et les accidents de la route, elle a également été rejetée. Les observations faites ont confirmé l'existence d'une relation forte et significative ( $r = 0.70$  ;  $p < .01$ ), sans pour autant pouvoir affirmer que la conduite agressive est à l'origine des accidents de la circulation.

Quant à la troisième hypothèse de cette étude qui prévoit qu'il n'y a pas de relation entre l'agressivité au volant et la prise de risque sur la route elle a également été rejetée. Par conséquent, une corrélation forte et significative ( $r = .84$  ;  $p < .01$ ) a été observée, ce qui veut dire qu'il y a une relation entre l'agressivité au volant et la prise de risque des conducteurs sur la route. Sans pour autant aussi parler de rapport de causalité entre ces deux variables.

Le même constat a été confirmé pour la quatrième hypothèse, où les observations ont montré l'existence d'une relation multiple ( $R = .70$  ;  $p < .000$ ) entre l'agressivité au volant, la prise de risque et les accidents de la circulation, chose qui fait que l'hypothèse nulle est infirmée ce qui confirme l'hypothèse de recherche.

L'analyse de régression linéaire par blocs a montré que la variable d'accident est significativement liée à la variable de conduite agressive ( $\beta = .35$ ,  $p = .003$ ) et à la variable de prise de risque ( $\beta = .41$ ,  $p = .001$ ). Le modèle global prédit 54% de la variance ( $R^2$  ajusté = .538) ( $F = .70$ ,  $p = .000$ ), en identifiant la variable prise de risque comme celle expliquant le mieux les accidents de la route.

En ce qui concerne la cinquième hypothèse, l'analyse des résultats avec T test a révélé l'absence de différences significatives entre les hommes et femmes en ce qui concerne la conduite agressive ( $t = -1.34$  ;  $p < .18$ ), la prise de risque ( $t = -1.11$  ;  $p < .26$ ) et les accidents de circulation ( $t = .36$  ;  $P < .71$ ) donc l'hypothèse est confirmée.

### **Deuxièmement : discussion des résultats**

Rappelons que la présente étude visait à vérifier s'il existe des relations significatives entre l'agressivité au volant, la prise de risque et les accidents de la circulation, et à montrer si ces variables diffèrent entre les hommes et les femmes. Les résultats ont fait que toutes les hypothèses proposées (nulles) ont été rejetées, à l'exception de la cinquième. Cela signifie que la conduite agressive est fortement corrélée à la prise de risque ainsi qu'aux accidents de la circulation, et qu'il n'y avait pas de différences significatives en ce qui concerne les variables de l'étude selon le genre.

Ces conclusions correspondent, en partie, à certains travaux de recherche : dans une étude de Baron (1976) réalisée lors de journées chaudes ( $27^\circ$ ) où il a chronométré le délai nécessaire à des automobilistes immobilisées à un feu avant de klaxonner un conducteur qui retardait à avancer lorsqu'un feu passe au vert, et ce, en fonction de la possession ou non d'un système de climatisation. Les résultats ont montré que les personnes qui ne disposent pas de climatisation klaxonnaient en moyenne plus rapide.<sup>1</sup> Jonah (1990) à partir d'un sondage réalisé auprès de 9 943 sujets canadiens, a montré que les jeunes conducteurs âgés entre 20 et 24 ans conduisant plus fréquemment, en état d'ébriété, de manière agressive commettaient beaucoup d'infraction et ne portaient pas la ceinture de sécurité, et que les jeunes

---

<sup>1</sup> Bègue L. (2010) : L'agression humaine. Dunod, Paris

qui courent le risque d'accident le plus élevé sont aussi ceux qui s'en protègent le moins. Par ailleurs, une étude de Joint (1995) a montré que la plupart des automobilistes étudiés avaient été impliqués dans des incidents dus à la rage de conduire (60%) des conducteurs interrogés ont admis avoir perdu leur sang-froid au volant. Les formes les plus courantes de rage sont les queues-de-poisson (62%), les appels de phares (59 %), les gestes obscènes (45 %), les obstructions délibérées à d'autres véhicules (21 %), et les insultes verbales (16 %). Seulement (1 %) des interrogés ont été victimes de violences physiques de la part d'autres automobilistes. Aussi (54 %) des femmes reconnaissent avoir eu un comportement agressif, contre (64 %) des hommes. Les statistiques d'accidents graves laissent apparaître un sur-risque couru par les conducteurs, lié à la vitesse excessive, à la prise de risque démesurée et à l'agressivité sur la route.<sup>1</sup>

### **Conclusion :**

Les accidents de la route sont depuis longtemps considérés comme la plus importante cause des décès dans le monde. Dénombrant en permanence, une longue liste de facteurs pouvant être à l'origine de ces accidents, les chercheurs en sciences humaines et sociales ont toujours identifié l'homme comme un facteur majeur. C'est dans cette optique que nous avons travaillé pour identifier les indicateurs des comportements dangereux, adoptés par certains conducteurs de véhicules, et savoir s'il existe une relation entre la prise de risque au volant, l'agressivité au volant et les accidents de la route.

Globalement, les résultats ont confirmé l'existence d'une forte relation positive entre ces variables, tout en identifiant la variable de prise de risque comme celle expliquant le mieux la survenue de l'accident. Cependant, la présente étude n'a nullement confirmé que la cause directe de l'accident était un comportement agressif ou une conduite dangereuse. Néanmoins, nous pensons que des études expérimentales pourront prendre en compte ces résultats pour confirmer le rapport de causalité entre ces variables.

Dès lors, nous espérons que cette étude contribuera à la mise en place de programmes d'action et de prévention pour démontrer l'importance, non seulement de respecter le code de la route, mais aussi de reconnaître la gravité de la conduite audacieuse et du manque de maîtrise de soi comme facteurs d'insécurité et de dangerosité sur nos routes.

---

<sup>1</sup> Charbit C. (1997) : Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention. Fondation MAIF

### Liste bibliographique :

1. - Amodo. (2014, Décembre 03). Consulté le juin 04, 2017, sur <https://www.amodo.eu/circumstances-of-fatal-accidents-caused-by-young-drivers/>
2. - Algérie presse service, (2019) <https://www.aps.dz/societe/99373-accidents-de-la-route-alger-en-tete-du-classement-au-niveau-national-en-2019> Publié Le : Mardi, 24 Décembre 2019 18:57
3. Algérie presse service, (2021) <https://www.aps.dz/societe/117350-accidents-bilan-2020-le-moins-tragique-depuis-trois-decennies> Publié Le : Mercredi, 10 Février 2021 10:55
4. Bègue Laurent. (2010) : L'agression humaine. Dunod, Paris
5. (Bernes, D.j., Simpson, H.M., Mayhew, D.R., Pak,A. (2001) cite par Vanlaar et al, (2007) La conduite agressive, sondage sur la sécurité routière 2006 Fondation de recherches sur les blessures de la route. [http://tirf.ca/publications/document\\_request.php?docid=115](http://tirf.ca/publications/document_request.php?docid=115).
6. Charbit Claire. (1997) : Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention. Fondation MAIF <https://www.fondation-maif.fr/up/pj/rapport-final-accidents-circulation.pdf>
7. Donovan John E. (1993): Young adult drink-driving, behavioral and psychosocial correlates. cité par Charbit Claire : (1997) Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention.
8. l'institut de psychologie appliquée de Zurich <https://www.f-a-i-r.ch/sites/default/files/infos-vente/infos-ventes-avril-2013.pdf>
9. Vanlaar et al, (2007) La conduite agressive, sondage sur la sécurité routière 2006 Fondation de recherches sur les blessures de la route. [http://tirf.ca/publications/document\\_request.php?docid=115](http://tirf.ca/publications/document_request.php?docid=115).