HEROES FOR ZERO

FIGHTING Road Rage

AVEC LE SOUTIEN DE

BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

TABLE DES MATIERES

1. La rage au volant à Bruxelles : enjeux et méthodologie 3
2. Cadre théorique et état de l'art 8
3. Méthodologie 15
4. Résultats quantitatifs 19
5. Résultats qualitatifs 30
6. Intégration des résultats quantitatifs et qualitatifs 51
7. Recommandations 59
8. Conclusion générale 72
Remerciements 74
Bibliographie 75
Annexes 78

1.

ENJEUX ET MÉTHODOLOGIE

FIGHTING ROAD RAGE

1. La rage au volant à Bruxelles : enjeux et méthodologie

1.1 Mot d'introduction

Le projet Fighting Road Rage a été mené de septembre 2024 à septembre 2025, avec le soutien de Bruxelles Mobilité et porté par Heroes For Zero. Son objectif était de documenter un phénomène alors encore très peu étudié en Belgique, et en particulier à Bruxelles : la rage au volant. Alors même que la littérature internationale (en Europe, en Amérique du Nord ou encore en Australie) a largement montré l'impact de ces comportements sur la sécurité routière et la qualité de vie en milieu urbain, les recherches belges restent rares et fragmentées.

La rage au volant ne se réduit pas à des excès de colère individuels : elle traduit un climat de circulation où l'incertitude, le sentiment d'injustice et la densité des interactions créent un terrain favorable à l'agressivité. Comprendre ces dynamiques est essentiel, non seulement pour améliorer la sécurité routière, mais aussi pour renforcer la confiance entre usager.es et favoriser une ville plus apaisée.

Pour ce faire, l'étude repose sur une double méthodologie : un questionnaire quantitatif auquel 284 personnes ont répondu et une série de 13 entretiens qualitatifs auprès d'usager.es variées (automobilistes, trottinettistes, piéton.nes, etc.), ainsi que des professionnel.les de terrain (un policier d'une brigade cycliste et une conseillère en mobilité). Ces deux volets ont été mis en dialogue avec les principaux travaux belges et européens, afin de croiser données locales et éclairages comparatifs.

L'étude visait trois finalités principales :

1) Dresser un état des lieux précis de la rage au volant à Bruxelles, à travers les perceptions et expériences des différent.es usager.es de la route
2) Comparer la situation bruxelloise à celle observée dans d'autres pays européens, afin d'identifier convergences et spécificités locales
3) Formuler des recommandations concrètes à l'attention des pouvoirs publics et des acteur.ices de terrain (infrastructures, sensibilisation, contrôle, gouvernance), afin de réduire l'occurrence et les impacts du phénomène

1.2 Méthodologie en bref

L'étude a adopté une approche mixte, combinant outils quantitatifs et qualitatifs :

- Questionnaire bilingue FR/NL diffusé en ligne via différents canaux (newsletter Heroes For Zero, partage via les réseaux sociaux, sollicitation par mail, etc.) et sur le terrain dans des contrôles techniques entre février et juin 2025. 284 répondant.es ont partagé leurs expériences et perceptions (victimes, témoins, parfois auteur.es). Le questionnaire incluait des questions sociodémographiques, des rubriques dédiées aux témoignages personnels concernant la rage au volant, ainsi que quelques mises en situation inspirées de la Driving Anger Scale

- Des entretiens semi-directifs ont été menés de juin à septembre 2025 auprès d'une dizaine de personnes : des usager.es de la route (cyclistes, piéton.nes, trottinettistes, automobilistes, taximen), un policier de la brigade cycliste et une conseillère mobilité d'une des communes de Bruxelles. Ces échanges ont permis d'approfondir certains résultats du questionnaire, d'apporter de la nuance et enfin, de recueillir des pistes de solution à travers le vécu/l'expertise des personnes interviewées.
- Analyse documentaire et état de l'art : une veille approfondie des travaux scientifiques belges et européens (parfois internationaux) a permis de situer les résultats bruxellois dans un cadre comparatif, tout en soulignant le manque de données disponibles en Belgique
- Approche éthique et scientifique : tous les participant.es ont été informé.es du cadre de recherche, leurs données ont été anonymisées et les résultats seront restitués de manière collective dans un souci de transparence et de respect du RGPD

1.3 Résultats clés

Les résultats confirment que la rage au volant est une réalité largement répandue à Bruxelles. Plus d'un belge sur deux déclare y avoir été confronté.e au cours de l'année écoulée et nos enquêté.es en décrivent les manifestations quotidiennes: coups de klaxon agressifs, dépassements serrés, refus de priorité, insultes verbales, parfois violences physiques. Le questionnaire met en évidence des profils plus enclins à être agressifs sur la route, notamment les jeunes hommes, et des situations plus déclenchantes que d'autres, comme les embouteillages ou les zones de circulation ambiguës. Les entretiens, quant à eux, éclairent le vécu des usager.es: un sentiment récurrent d'injustice, de vulnérabilité ou de stigmatisation, renforcé par des aménagements perçus comme incohérents ou par l'absence de contrôle effectif.

1.4 Recommandations prioritaires

À partir de ces constats, nous identifions plusieurs leviers prioritaires pour apaiser la circulation bruxelloise. Les recommandations portent sur cinq grands axes :

Infrastructures: rendre l'espace plus lisible et continu, sécuriser les passages piétons, protéger les usagers.e actif.ves. Formation et sensibilisation: intégrer la mobilité partagée comme apprentissage à l'école et renforcer l'éducation à la cohabitation dans la formation des conducteur.trices. Contrôle et régulation: cibler les comportements les plus irritants (klaxon abusif, double-file, non-respect des passages piétons) et rendre la sanction plus crédible et systématique. Communication: mener des campagnes claires et concrètes, valorisant les comportements respectueux et réaffirmant les droits des usager.es actif.ves. Gouvernance et participation: associer les usager.es à la conception des plans de mobilité et assurer un retour d'expérience transparent

En fin de compte, l'étude montre que la rage au volant n'est pas qu'une question de responsabilité individuelle, mais également le produit d'un système de mobilité où les règles sont parfois opaques et leur application incertaine. La réduire suppose de transformer les

comportements, mais aussi l'environnement qui les façonne. C'est en articulant tous ces pôles: infrastructures, formation, contrôle, communication et gouvernance, ainsi qu'en suivant leur impact grâce à des outils comme la Driving Anger Scale que Bruxelles pourra construire une culture de mobilité plus apaisée et plus juste.

1.5 La rage au volant, c'est quoi ?

La rage au volant constitue une forme particulière d'agressivité routière, caractérisée par des comportements hostiles, impulsifs, parfois violents, exprimés en situation de conduite. Bien que souvent reléguée à des anecdotes de circulation urbaine, cette réalité s'impose désormais comme un enjeu de bien-être et de sécurité routière majeur. La littérature scientifique récente la définit comme « *une réaction agressive à la frustration sur la route, prenant la forme de jurons, de gestes obscènes, de poursuites, de klaxons prolongés, voire d'intimidation physique* »[1]. Loin d'être anecdotique, ce phénomène renvoie à une articulation complexe entre traits de personnalité, conditions de conduite, pressions sociales et dynamiques psychologiques.

Plusieurs travaux mettent en lumière l'influence décisive de facteurs psychosociaux dans l'émergence de comportements agressifs au volant. À travers une revue systématique de plus de 140 études originales, Ozturk et al. identifient trois axes principaux qui prédisposent à la rage au volant: d'une part, des traits de personnalité spécifiques tels que le narcissisme, la recherche de sensations fortes ou l'impulsivité; d'autre part, des capacités d'autorégulation émotionnelle limitées, incluant une faible intelligence émotionnelle ou une mauvaise gestion du stress; enfin, des schémas cognitifs favorisant la normalisation de l'agressivité routière. Cette dernière dimension, souvent négligée, révèle que certains individus perçoivent l'environnement routier comme un espace de compétition ou de défi et non de coopération.

L'environnement de conduite lui-même agit comme un catalyseur. Dans leur étude consacrée aux conducteurs de taxi en Corée, Ok et al. montrent que le stress professionnel, les troubles du sommeil et les difficultés cognitives constituent des facteurs aggravants. Les auteurs notent que
«*les comportements de conduite agressifs étaient significativement corrélés à l'insomnie, à la somnolence diurne, aux échecs cognitifs et à des niveaux accrus de dépression et de stress*»[2]
Ces résultats suggèrent une convergence entre des dimensions psychologiques (fatigue mentale, surcharge émotionnelle) et des conditions de travail éprouvantes, dans un contexte urbain marqué par la densité, les bouchons et la pression temporelle.

Ce phénomène doit également être compris à la lumière de son inscription sociétale. Comme le soulignent les auteurs du rapport « *Reducing Aggressive Driving (RAD) Program »,* la rage au volant n'est pas un simple problème de régulation individuelle, mais bien un symptôme d'une culture de la mobilité marquée par l'individualisme, la pression de performance et l'exacerbation des tensions sociales. Ils insistent sur le fait que «*l'agressivité routière est*

[1] Ozturk, O., Karakus, H., & Arslan, F. (2024). A systematic review of road rage and aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94*, 151–166.
[2] Ozturk, O., Karakus, H., & Arslan, F. (2024). A systematic review of road rage and aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour,* p.2

fortement corrélée à des schémas sociaux plus larges d'hostilité, de méfiance et de polarisation entre groupes»[3] Autrement dit, la route devient parfois le théâtre d'un exutoire symbolique, où s'expriment des colères réprimées, des frustrations sociales, voire des rapports de pouvoir codifiés.

Dans ce contexte, étudier la rage au volant à Bruxelles revient à interroger les interactions entre la structure urbaine, les rapports sociaux localisés, et les vulnérabilités individuelles. Quels types de stress, de pression ou d'exclusion alimentent l'agressivité des conducteur.trices dans un tissu urbain aussi diversifié que celui de la capitale belge ? Et comment des approches centrées sur la prévention, la régulation émotionnelle et la transformation des représentations sociales pourraient-elles désamorcer ce phénomène ? Cette recherche s'attache à poser ces questions à travers une lecture croisée entre données de terrain et apports théoriques. Bien que la littérature belge sur le sujet reste lacunaire et que les données empiriques disponibles soient limitées, la présente recherche propose d'apporter un premier éclairage à partir d'un dispositif mixte quantitatif et qualitatif.

1.6 Pourquoi étudier la rage au volant à Bruxelles ?

Bruxelles constitue un terrain d'étude particulièrement pertinent pour analyser la rage au volant. Capitale dense et multiculturelle, elle concentre à la fois un trafic automobile intense, une cohabitation croissante entre modes de transport (piéton.nes, cyclistes, transports publics, trottinettes, voitures) et une pression spatiale forte liée à l'urbanisme. La ville connaît des tensions récurrentes autour de la mobilité: embouteillages chroniques, zones 30 généralisées, aménagements cyclables en expansion, contestations liées au plan Good Move. Dans ce contexte, les comportements agressifs sur la route ne sont pas des faits isolés mais s'inscrivent dans un climat où se croisent enjeux de sécurité, de convivialité et de partage équitable de l'espace public.

De plus, la littérature scientifique belge reste limitée sur ce sujet: peu d'études recensées, encore moins centrées sur Bruxelles. Ce manque de données empiriques justifie pleinement une recherche approfondie afin d'alimenter le débat public et d'orienter les politiques locales.

1.7 Cadre institutionnel et appel à projet

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un appel à projets lancé par Bruxelles Mobilité, organisme en charge de la politique de mobilité de la Région bruxelloise. L'objectif de cet appel était de soutenir des initiatives permettant de mieux comprendre et d'objectiver des phénomènes émergents liés à la sécurité routière, afin de nourrir les orientations politiques futures.

---

[3] Monash University Accident Research Centre (MUARC). (2021). *Evaluation of the Reducing Aggressive Driving (RAD) Program* (Report No. 352). Monash University Accident Research Centre

2.

CADRE THÉORIQUE — ET — ÉTAT DE L'ART

FIGHTING ROAD RAGE

2. Cadre théorique et état de l'art

2.1 Études européennes majeures

L'agressivité au volant, souvent appelée *road rage*, est aujourd'hui reconnue comme un enjeu important de sécurité routière en Europe. Dès le début des années 2000, une enquête pour la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe montrait que près d'un.e conducteur.trice européen.ne sur deux déclarait avoir été victime d'un comportement agressif sur la route dans l'année écoulée et que 75 % des répondant.es estimaient que l'agressivité avait augmenté ces dernières années (UNECE, 2004). Dans ce même rapport, la définition proposée lors d'une conférence internationale au Canada en 2002 a été retenue comme référence :

« *un comportement de conduite est agressif s'il est délibéré, susceptible d'accroître le risque de collision et motivé par l'impatience, l'irritation, l'hostilité et/ou la volonté de gagner du temps* »[4]

Depuis, de nombreuses études européennes ont confirmé que la colère au volant n'est pas un phénomène marginal, mais un facteur associé à des comportements dangereux et à l'accidentologie. En Grèce, une enquête auprès de jeunes conducteur.trices (18-24 ans) a montré que l'irritabilité au volant et certains usages ludiques de la voiture, le « *joyriding* », étaient des prédicteurs significatifs d'accidents déclarés. En France, Delhomme et Villieux ont observé que les conducteur.trices qui se disent fréquemment en colère adoptent davantage de comportements transgressifs, confirmant le lien entre colère, infractions et risque accru d'accidents. De façon générale, une méta-analyse récente souligne que les conducteur.trices en état de colère roulent en moyenne plus vite et commettent plus d'erreurs que celleux placé.es dans des conditions neutres (Ozturk et al., 2024).

Plusieurs facteurs individuels ressortent de manière constante dans la littérature. Le genre joue un rôle important: les hommes, et en particulier les jeunes hommes, se déclarent plus enclins à la colère au volant et présentent davantage de comportements agressifs que les femmes. Une enquête comparative menée dans 32 pays montre toutefois que ces différences ne sont pas universelles: elles dépendent aussi des normes sociales de genre. Dans les sociétés où les rôles de genre sont plus égalitaires, l'écart entre hommes et femmes tend à se réduire (Granié et al., 2021).

L'âge est un autre déterminant majeur. Les jeunes conducteur.trices apparaissent plus vulnérables à la colère et aux comportements agressifs, tandis que les conducteur.trices plus âgé.Es sont en moyenne plus prudent.es. Plusieurs études confirment une courbe en U : les très jeunes et les conducteur.ess âgé.es présentent des risques accrus, mais pour des raisons

[4] UNECE. (2004). Driving behaviour in Europe: Gallup survey for the UN Economic Commission for Europe. *United Nations Economic Commission for Europe.*

différentes (impulsivité et recherche de sensations pour les uns, vulnérabilité physique et cognitive pour les autres).

Les recherches montrent également l'impact des substances psychoactives. Dans une large comparaison internationale, l'alcool et les drogues apparaissent comme des facteurs aggravants des comportements agressifs et risqués, avec des différences notables entre pays selon les politiques de prévention et de répression.

Au-delà de ces variables sociodémographiques et contextuelles, la psychologie du conducteur joue un rôle essentiel. Plusieurs études identifient des traits de personnalité tels que l'impulsivité, le narcissisme ou la faible capacité à réguler ses émotions comme facteurs favorisant la colère au volant. Herrero-Fernández a par exemple montré en Espagne que les conducteur.trices jeunes et impulsif.ves expriment davantage de pensées colériques et adoptent plus de comportements agressifs. Ces résultats rappellent que la rage au volant n'est pas seulement une réaction ponctuelle à une situation frustrante, mais aussi une disposition psychologique durable chez certains individus.

Enfin, les études soulignent que le contexte urbain et social influence l'expression de la colère. Si l'on a longtemps cru que la congestion était la cause principale des comportements agressifs, plusieurs travaux montrent que le lien n'est pas si mécanique. En revanche, la combinaison de densité urbaine, de pression temporelle et de conflits liés au partage de l'espace (cyclistes, piéton.nes, automobilistes, trottinettistes) constitue un terreau propice aux tensions.

En somme, la littérature européenne converge sur plusieurs points: la rage au volant est répandue, elle est associée à un risque accru d'accident, et elle est influencée par une interaction complexe entre facteurs individuels (genre, âge, traits, substances), contextuels (densité, partage de l'espace) et sociaux (normes culturelles, représentations de la mobilité).

2.2 Échelles et indicateurs (DAS, DAX, DBQ, PAD…)

Pour analyser ce phénomène, la recherche européenne s'appuie sur un ensemble d'outils psychométriques validés.

La Driving Anger Scale (DAS) est la plus utilisée. Elle mesure la propension des conducteur.trices à éprouver de la colère dans six situations typiques (discourtoisie, conduite illégale, gestes hostiles, lenteur, circulation entravée, présence policière). Les adaptations européennes, notamment françaises et espagnoles, ont confirmé sa validité. Villieux & Delhomme ont montré que des scores élevés à la DAS sont associés à davantage de transgressions et à un risque d'accident plus élevé. Plus récemment, une validation italienne a confirmé la structure de l'échelle, tout en soulignant que l'importance accordée à certains déclencheurs varie selon les contextes culturels.

La Driving Anger Expression Inventory (DAX) complète la DAS en mesurant la manière dont la colère est exprimée: verbalement, par des gestes, en utilisant le véhicule comme moyen d'intimidation, ou au contraire de manière constructive. Ces travaux permettent de distinguer

les conducteur.trices qui canalisent leur colère de celleux qui la traduisent en comportements dangereux.

Le Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) est également très répandu en Europe. Il distingue les erreurs (inattention, inexpérience) des violations (ordinaires ou agressives). La validation française a affiné la structure en six dimensions, confirmant que les "violations agressives" forment une catégorie à part entière, fortement liée à la colère.

D'autres approches plus qualitatives ont également été développées, comme les carnets de bord, qui permettent de réduire les biais de mémoire en demandant aux conducteur.trices de noter quotidiennement les épisodes de colère vécus. Ces études montrent que de tels épisodes surviennent très fréquemment (parfois tous les 60 km parcourus), ce qui confirme que la colère au volant est une expérience courante et non exceptionnelle : « l'apparition d'un épisode de colère est en moyenne observée après une distance parcourue de 60 km »[5]

Enfin, des échelles plus récentes, comme la Perception of Aggressive Driving scale (PAD), explorent la manière dont les conducteur.trices perçoivent les comportements agressifs. Ces travaux montrent que la perception même de ce qui est considéré comme agressif varie selon l'âge, le genre et l'expérience d'accidents. Comme le rappellent ces auteur.es, « un comportement agressif vise l'atteinte physique ou psychologique d'autrui, tandis qu'un comportement risqué augmente la probabilité d'accident sans intention de nuire »[6]

L'ensemble de ces outils permet de distinguer clairement trois dimensions: la propension à la colère (DAS), son mode d'expression (DAX), et les comportements observables (DBQ, carnets de bord, PAD). En les combinant, la recherche européenne met en évidence que la rage au volant est à la fois une émotion mesurable, une disposition stable et une pratique sociale située.

2.3 Spécificités belges et lacunes identifiées

En Belgique, la recherche sur la rage au volant (au sens strict) demeure fragmentaire. Le dossier thématique de l'institut Vias souligne d'emblée la difficulté de baliser le phénomène : « il n'en existe pas de définition standard et unanime »[7], ce qui complique la comparaison des études et l'estimation des prévalences. Les travaux disponibles reposent majoritairement sur des données autodéclarées (enquêtes), avec des frontières floues entre agressivité « affective » (nuire à autrui) et agressivité « instrumentale » (comportements qui mettent en danger sans intention de nuire).

Sur le plan institutionnel, il n'existe pas de loi ciblant spécifiquement l'agressivité au volant. Une directive du ministère de la Justice (2000) prévoit toutefois des sanctions alourdies lorsque des infractions sont commises dans un contexte d'agressivité, y compris pour des faits non

[5] Delhomme, P., & Villieux, A. (2005). Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère: Une étude par carnet de bord. *Les Cahiers de la Sécurité Routière, 3,* p.11

[6] Herrero-Fernández, D., & Fonseca-Baeza, S. (2020). Dimensions of driver anger, aggressive and risky driving: Relationships with accident involvement. *Accident Analysis & Prevention, 146,* 105720.

[7] VIAS institute (2017). Prises de risque et agressivité sur la route. Bruxelles : Vias INSTITUTE

explicitement repris dans le code de la route (ex. coups et blessures, entrave méchante à la circulation). Or cette directive, bien que pertinente, « n'a […] jamais été fermement et empiriquement évaluée »[8], ni quant à la fréquence d'identification/verbalisations par la police, ni quant à son impact sur la réduction des accidents liés à l'agressivité.

Du côté des données de population, les baromètres attitudinaux de type ESRA fournissent des repères utiles. D'après l'ESRA exploité par Vias, en 2015, 57 % des répondant.es en Belgique déclarent avoir été victimes d'agressivité dans la circulation sur l'année écoulée, avec des écarts marqués entre régions (48 % en Flandre, 67 % en Wallonie et 72 % à Bruxelles). Les formes les plus fréquentes rapportées sont les coups de klaxon (28 %), les gestes obscènes (28 %) et les injures (27 %), 2 % signalant une agression physique. Parallèlement, 41 % reconnaissent avoir conduit de façon agressive au moins une fois dans l'année, et 37 % de façon dangereuse.

Ces perceptions s'accompagnent d'une attribution non négligeable du rôle de l'agressivité dans l'accidentologie: Dans l'ESRA, les répondant.es estiment qu'un « style de conduite agressif »[9] intervient dans environ 28 % des accidents (après la vitesse, l'alcool, l'inattention et la prise de drogues). Même si ces estimations ne constituent pas des mesures causales, elles révèlent l'importance sociale du problème.

Des briefings thématiques récents de VIAS éclairent aussi le contexte belge: la diffusion des trottinettes électriques accroît les interactions conflictuelles en milieu urbain dense et expose les usagers à des lésions graves (traumatismes crâniens fréquents), dans un environnement où les incivilités (feux grillés, stationnement sauvage) nourrissent les tensions perçues entre usager.es. De même, la montée des SUV (plus de 50 % des nouvelles immatriculations, 1 accident corporel sur 5 impliquant un SUV) reconfigure les asymétries de risque lors des collisions, ce qui peut peser sur les représentations de dangerosité et d'hostilité dans l'espace routier. Ces éléments ne « prouvent » pas la rage au volant en soi, mais documentent un contexte de cohabitation délicate propice aux frictions.

Enfin, la conduite sous influence demeure un point dur: dans ESRA 2023, 19 % des automobilistes belges déclarent avoir conduit au-delà de la limite légale au moins une fois dans les 30 derniers jours. Ces comportements augmentent le risque d'accident et interagissent avec d'autres déterminants (fatigue, distraction), pouvant alimenter des situations de tension.

2.4 Le manque criant de recherches en Belgique et à Bruxelles

Un constat central de cette revue est l'extrême rareté des travaux scientifiques menés en Belgique, et a fortiori à Bruxelles, sur la rage au volant. La majorité des données disponibles provient de rapports institutionnels (Vias, SPF Mobilité) ou d'enquêtes internationales (ESRA), mais très peu d'articles académiques originaux traitent spécifiquement de ce phénomène dans notre pays. Cette situation reflète plus largement une faiblesse structurelle de la production

[8] Ibid.

[9] ESRA. (2015). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA1) – Belgium report*. ESRA Project.

scientifique nationale en matière de sécurité routière, qui limite notre capacité à objectiver et contextualiser les comportements agressifs sur la route.

Ce contraste apparaît d'autant plus nettement lorsqu'on se tourne vers d'autres pays. L'Australie est considérée comme un pays pionnier: dès les années 1990, des études empiriques y ont été menées sur les typologies de conducteur.trices, la validation d'échelles psychométriques comme la *Driving Anger Scale*, ou encore l'évaluation de programmes de prévention ciblés. Aux États-Unis et au Canada, le phénomène de « road rage » est abondamment documenté depuis plus de vingt ans et ces recherches ont même trouvé une traduction directe dans certaines politiques publiques de sécurité routière. Enfin, plusieurs pays européens (en particulier l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et les pays nordiques) disposent d'un corpus scientifique fourni, incluant des validations nationales d'échelles (DAS, DAX, DBQ), des études suivant l'évolution de l'expression de la colère et son lien avec l'accidentologie, et des travaux qualitatifs sur les situations génératrices de rage.

Face à ce panorama international, l'état de l'art en Belgique révèle un vide préoccupant: non seulement il n'existe pas de programme national de recherche sur la rage au volant, mais aucun dispositif de suivi systématique n'a été mis en place pour mesurer ce phénomène dans le temps. Cette lacune justifie pleinement la pertinence de la présente recherche, qui vise à combler ce manque en produisant des données de première main, quantitatives et qualitatives, adaptées aux réalités urbaines bruxelloises.

2.5 Lacunes identifiées

Trois lacunes majeures ressortent dans la littérature belge:

1. Définition et mesure: l'absence de définition univoque de l'agressivité au volant et la dépendance aux enquêtes autodéclarées limitent la comparabilité temporelle et internationale, ainsi que la distinction entre agressivité, prise de risque et simple imprudence. Le dossier Vias insiste sur ce noyau d'ambiguïté conceptuelle.
2. Articulation données-politiques : la directive de 2000 sur les sanctions en contexte d'agressivité n'a pas fait l'objet d'une évaluation empirique solide (processus, mise en œuvre, effets sur les accidents). Il manque donc un lien évaluatif entre normes, contrôles et résultats.
3. Indicateurs ciblés : si le cadre *All for Zero* suit des comportements à risque clés, il n'intègre pas d'indicateur standardisé de colère/rage au volant (propension, expression, épisodes). En pratique, la Belgique ne dispose pas encore d'un monitoring régulier de la colère au volant comparable aux suivis de vitesse, alcool, distraction ou ceinture.

2.6 Implications pour Bruxelles / pour la présente étude

Plusieurs implications se dégagent de l'analyse des rapports et des données existantes. La première concerne la nécessité de clarifier les définitions. Aujourd'hui, les frontières entre

agressivité affective (qui vise directement autrui) et agressivité instrumentale (qui met en danger sans intention explicite de nuire) restent floues dans la littérature et dans les enquêtes belges. Cette absence de distinction claire empêche la comparabilité des résultats dans le temps et entre pays. Stabiliser les définitions constitue donc un préalable indispensable à tout suivi rigoureux du phénomène.

Un deuxième enjeu tient à la complétude des instruments de mesure. Les baromètres internationaux comme ESRA offrent des indicateurs précieux, mais restent centrés sur un nombre limité de comportements à risque (alcool, vitesse, distraction). Il serait pertinent d'y intégrer des modules spécifiques sur la colère et la rage au volant, permettant de documenter non seulement la fréquence des comportements agressifs, mais aussi leur perception et leurs formes d'expression.

La troisième piste concerne la nécessité d'une évaluation empirique des réponses institutionnelles. En Belgique, la directive ministérielle de 2000 prévoit des sanctions renforcées en cas d'infractions commises dans un contexte d'agressivité, mais son application concrète et son efficacité n'ont jamais été évaluées. Une expérimentation pilote en Région bruxelloise permettrait de mesurer l'effectivité de ce dispositif, en lien avec la police et les autorités judiciaires, et d'identifier les éventuelles adaptations nécessaires.

Enfin, un dernier axe renvoie à la spécificité du contexte urbain bruxellois. La densité de circulation, la mixité d'usages (piéton.nes, cyclistes, automobilistes, trottinettistes) et la part modale croissante de la micromobilité créent des situations particulièrement propices aux tensions. Mieux comprendre comment ces configurations spatiales alimentent ou désamorcent l'agressivité suppose de croiser les données attitudinales avec des contextes urbains précis: certains axes, certains carrefours ou certains nœuds de mobilité méritent d'être observés comme des lieux "à risque".

Le projet *Fighting Road Rage* s'inscrit dans cette logique: en combinant données quantitatives, entretiens et analyse du contexte, il propose une cartographie claire de la rage au volant à Bruxelles.

3.

MÉTHODOLOGIE

FIGHTING ROAD RAGE

3. Méthodologie

3.1 Approche mixte: quantitatif et qualitatif

Cette recherche adopte une approche mixte. Elle suit le modèle du *sequential explanatory design* décrit par Creswell et Plano Clark: une première phase quantitative, suivie d'une phase qualitative.

La phase quantitative (284 répondant.es) a permis de dresser un panorama général `: prévalence des comportements agressifs, fréquence, contextes et profils concernés. La phase qualitative est venue ensuite enrichir ces résultats, en donnant accès au vécu subjectif des usager.es et à leur manière d'interpréter ces situations.

Cette stratégie est particulièrement pertinente pour la rage au volant, qui est à la fois un phénomène mesurable (par les chiffres) et une expérience vécue (par les émotions et récits). Comme le rappellent Bryman, ainsi que Van Campenhoudt, Chaumont & Franssen: croiser quantitatif et qualitatif permet de dépasser les limites propres à chaque méthode: les chiffres seuls peuvent déshumaniser, les récits seuls manquent de portée générale.

3.2 Questionnaire : diffusion, répondants, limites

Le questionnaire a été conçu comme un outil central pour mesurer la prévalence et les perceptions de la rage au volant à Bruxelles. Sa diffusion, entre février et juillet 2025, a mobilisé une diversité de canaux afin d'atteindre des publics variés.

Une première voie a été celle des réseaux: un compte Instagram dédié (*fighting.road.rage_bxl*) a été créé pour sensibiliser et diffuser le lien vers l'enquête. Par ailleurs, les listes de diffusion de Heroes For Zero ont permis de toucher des membres et sympathisant.es déjà engagé.es dans la question de la sécurité routière.

La seconde voie a reposé sur les institutions: le questionnaire a circulé via les cellules mobilité de certaines communes bruxelloises, Bruxelles Mobilité, ainsi que des relais auprès d'auto- écoles, de manière à inclure des conducteur.trices de profils variés.

Enfin, un effort important a été mené sur le terrain: lors d'un stand organisé par Vias à l'ULB, le questionnaire a été proposé aux étudiant.es et aux visiteur.ses. De plus, deux collaborateur.trices de Vias, Timothée et Blandine, ont mobilisé leurs justiciables dans les contrôles techniques, permettant ainsi de toucher un public d'automobilistes et de gestionnaires de garages parfois éloigné.es des canaux numériques. Cette modalité s'est révélée particulièrement fructueuse: elle a favorisé l'adhésion des répondant.es, beaucoup déclarant apprécier d'être sollicité.es dans un contexte concret et de pouvoir contribuer à une étude sur la sécurité routière.

Au total, 284 personnes ont répondu au questionnaire. Si cet échantillon n'est évidemment pas représentatif au sens statistique strict, il témoigne d'un effort de diversification. La logique a été celle d'un échantillonnage de convenance élargi: en multipliant les points d'entrée, l'équipe

a cherché à refléter une variété de profils en termes de genre, âge, quartier, statut social et modes de déplacement.

Limites

Comme toute enquête par questionnaire, celle-ci comporte des limites. La première est la taille de l'échantillon: 284 répondant.es constituent une base solide pour dégager des tendances générales, mais insuffisante pour conduire des analyses fines sur certains sous-groupes.

La seconde est le biais d'auto-sélection: les enquêtes diffusées publiquement tendent à attirer davantage de personnes déjà sensibilisées ou concernées par la thématique. Ce type de biais est récurrent dans les études exploratoires et doit être reconnu comme tel.

Enfin, la portée limitée des moyens impose une vigilance dans l'interprétation: contrairement à des enquêtes institutionnelles (ex. ESRA), cette étude n'a pas bénéficié d'une infrastructure lourde. Une enquête plus ambitieuse, menée par une équipe pluridisciplinaire sur une durée plus longue, permettrait de renforcer la robustesse et la représentativité des résultats.

Malgré ces limites, le questionnaire représente une première source de données originales sur la rage au volant à Bruxelles. Son intérêt tient autant aux chiffres produits qu'à sa capacité à nourrir un dialogue avec les matériaux qualitatifs.

3.3 Entretiens: profils, recrutement, analyse

En complément, une série d'entretiens semi-directifs a été menée. Ce choix se justifie par la souplesse de cette méthode, qui articule un canevas commun de questions avec la liberté laissée aux enquêté.es de développer leurs propres priorités. Cela permet d'assurer à la fois une comparabilité minimale entre entretiens et une profondeur des récits.

13 entretiens ont été réalisés, durant en moyenne 2h chacun. Les profils étaient variés: des automobilistes, cyclistes, piéton.nes, trottinettistes, taximen, ainsi qu'une conseillère en mobilité et un policier de la brigade cycliste

Le « recrutement » a suivi deux modalités :

1. Volontariat: le questionnaire incluait une section invitant les répondant.es à se proposer pour un entretien
2. Sollicitations ciblées: certaines personnalités ou expert.es ont été approché.es directement, en fonction de leur rôle clé

Ces entretiens n'ont pas vocation à représenter statistiquement les usager.es bruxellois.es, mais à illustrer et contextualiser les résultats du questionnaire. Ils permettent d'identifier des convergences, mais aussi des divergences de perception entre groupes (cyclistes vs automobilistes, policiers vs usager.es).

La limite principale réside dans l'absence de saturation théorique: avec 13 entretiens, certains thèmes émergent clairement, mais l'exhaustivité n'est pas atteinte. Néanmoins, la validité d'une recherche qualitative ne réside pas dans la généralisation statistique, mais bien dans la richesse interprétative et la capacité à rendre compte fidèlement des expériences vécues.

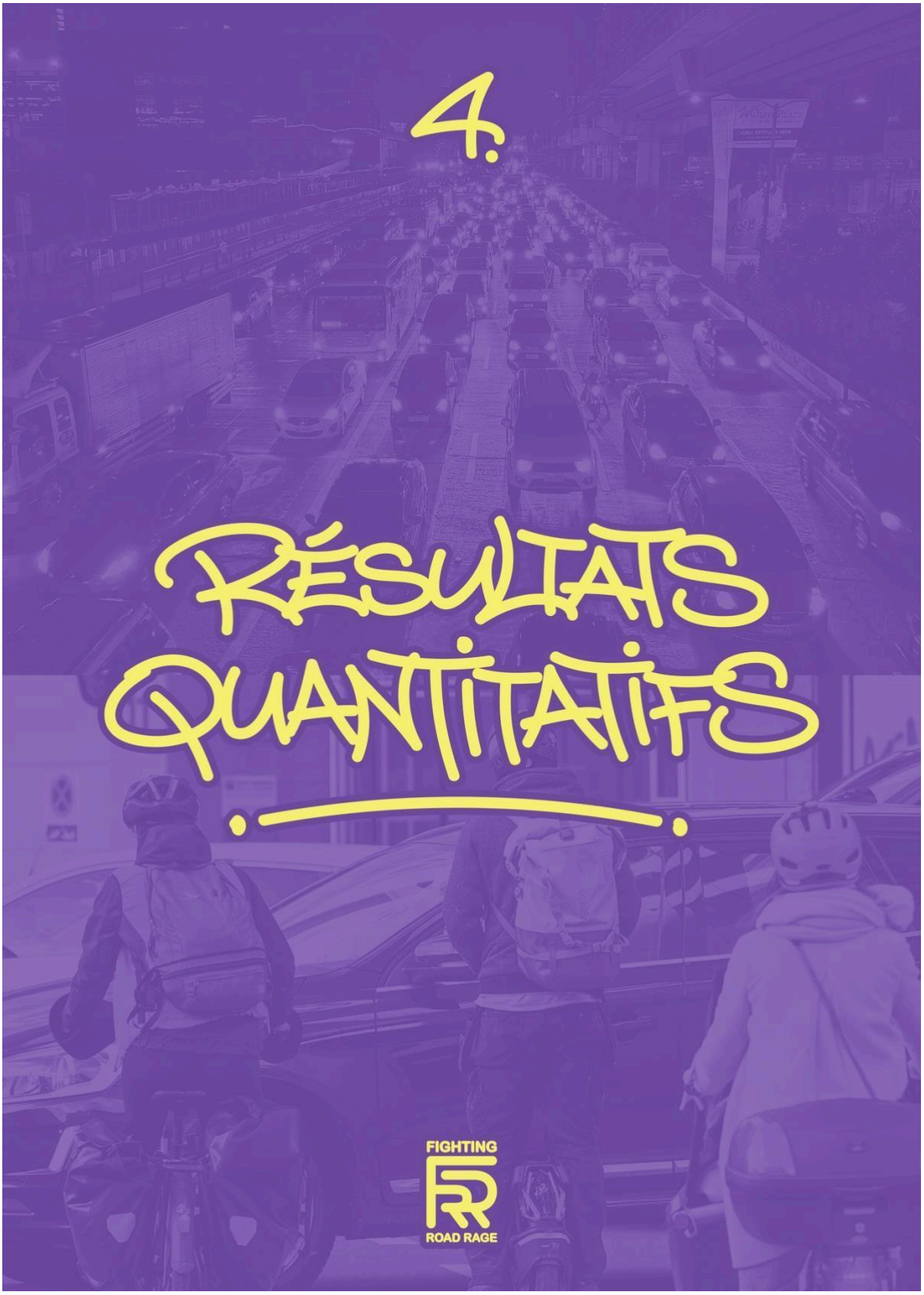
3.4 Considérations éthiques

L'ensemble du dispositif a été conduit dans le respect des principes éthiques usuels en sciences sociales.

Les participant.es ont reçu une information claire et accessible sur les objectifs de la recherche et sur l'utilisation prévue des données. Le consentement éclairé a été recueilli systématiquement, que ce soit pour le questionnaire ou pour les entretiens.

Les données ont été anonymisées: les citations figurant dans le rapport sont présentées sous une forme anonymisée ("Cycliste", "Automobiliste"), sans référence nominative, ni détail permettant l'identification. Les fichiers (réponses, transcriptions) ont été stockés dans des espaces sécurisés avec un accès restreint.

Enfin, l'étude s'est conformée aux règles du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), mais aussi à une éthique plus large de la recherche, qui vise à protéger les personnes au-delà du simple respect légal.


4.
RÉSULTATS QUANTITATIFS
FIGHTING
ROAD RAGE

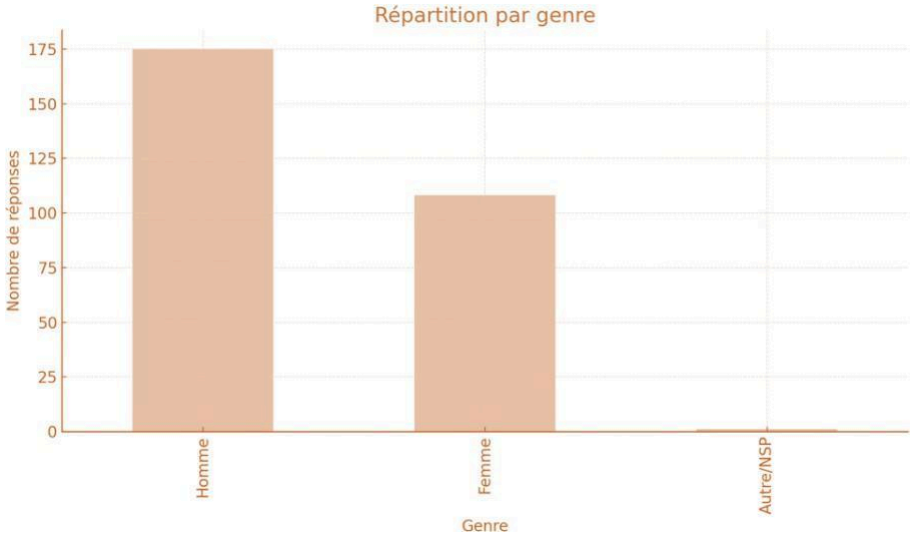
4. Résultats quantitatifs

4.1. Profil sociodémographique des répondant.es

L'enquête a recueilli 284 réponses exploitables, issues à la fois du formulaire en ligne[10] et des versions papier. Comme précisé dans la note méthodologique, il ne s'agit pas d'un échantillon représentatif de l'ensemble de la population bruxelloise, mais il reflète une pluralité intéressante de profils d'usagers et d'usagères de la route.

En termes d'âge, la médiane est de 42 ans, avec un éventail allant de 18 à 82 ans. La moyenne s'établit à 44 ans. Trois grandes tranches peuvent être distinguées : les 18–34 ans (environ un tiers de l'échantillon), les 35–54 ans (un peu plus de 4 sur 10) et les 55 ans et plus (près de 3 sur 10). Cette diversité permet d'analyser l'expérience de l'agressivité routière à travers les générations, en confrontant des vécus de jeunes adultes, d'actif.ves en âge moyen et de seniors.

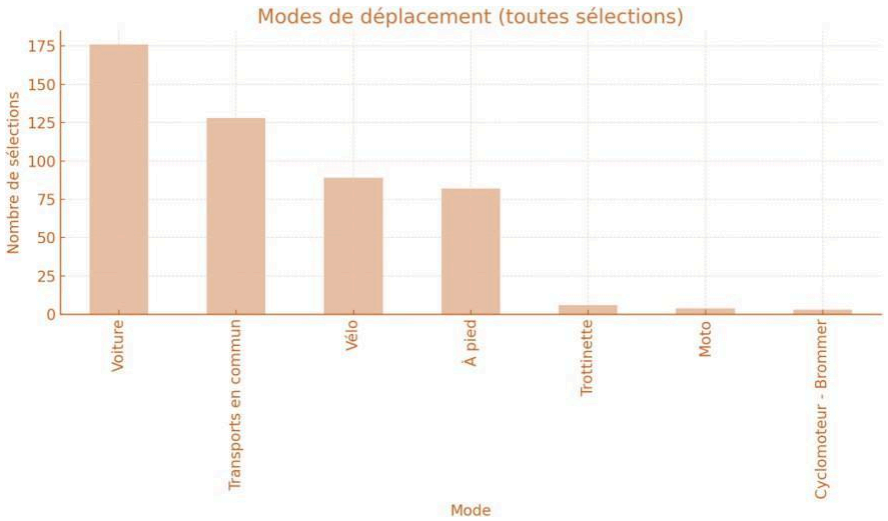
La répartition par genre est légèrement déséquilibrée : 175 hommes (61,6 %), 108 femmes (38,0 %) et 1 répondant.e ayant choisi « autre » ou n'ayant pas souhaité préciser. La surreprésentation masculine doit être gardée en tête dans la lecture des résultats, en particulier lorsque l'on compare la fréquence des situations rapportées par genre.



Les modes principaux de déplacement présentent une répartition riche, reflétant la diversité des pratiques de mobilité à Bruxelles. La voiture est le mode le plus fréquemment déclaré (100 personnes, 35 %), suivie par la marche à pied(86 personnes, 30 %) et les transports en commun (62 personnes, 22 %). Le vélo est mentionné par 31 répondant.es (11 %). Les usages de la moto (3 personnes) et de la trottinette (2 personnes) restent marginaux. Cette pluralité illustre le caractère hybride de la mobilité bruxelloise: un espace de circulation partagé entre

[10] Voir reproduction du questionnaire en annexe 1, page 77

usagers motorisés, mobilités actives et transports collectifs, où se croisent quotidiennement des régimes de mobilité très différents.



Enfin, les lieux de résidence (codes postaux renseignés) couvrent l'ensemble des communes bruxelloises, avec une présence plus marquée des communes centrales et des zones proches des pôles universitaires. Cette surreprésentation géographique est cohérente avec les canaux de diffusion du questionnaire, mobilisant notamment des réseaux associatifs et académiques.

4.2. Victimes et auteur.es déclaré.es (six derniers mois)

Deux questions portaient sur l'expérience directe des répondant.es au cours des six derniers mois: avoir été victime d'un comportement agressif de la part d'autres usager.es, et s'être déclaré.e auteur.e d'un tel comportement.

Concernant les victimes, 185 personnes sur 284 ont répondu positivement, soit 65,1 %. Ce chiffre élevé montre que l'exposition à l'agressivité routière n'est pas marginale mais touche la majorité des participant.es.

La proportion d'auteur.es déclaré.es est également importante: 127 personnes sur 242 réponses valides (52,5 %) reconnaissent avoir eu elles-mêmes un comportement agressif. On observe ainsi que l'agressivité routière est vécue dans une dynamique à double face, les mêmes individus pouvant tour à tour être exposés et réagir de manière agressive.

Des écarts apparaissent selon les caractéristiques sociales et les pratiques de mobilité. Les femmes se déclarent plus souvent victimes (73,1 %) que les hommes (60,0 %). En revanche, les hommes reconnaissent plus fréquemment avoir été auteurs (55,3 % contre 48,0 %). Autrement dit, les femmes rapportent plus d'exposition tandis que les hommes assument davantage de comportements actifs d'agressivité. Ce constat est cohérent avec les recherches européennes, qui soulignent que les hommes se déclarent plus souvent auteurs de comportements agressifs, tandis que les femmes rapportent davantage l'expérience d'en être la cible.

L'âge accentue encore ce contraste. Les 18-34 ans apparaissent comme le groupe le plus exposé et le plus impliqué: environ 7 sur 10 déclarent avoir été victimes et près de 2 sur 3 reconnaissent un comportement agressif. Chez les 55 ans et plus, la proportion d'auteur.es tombe à 44 %. Ces résultats rejoignent la littérature, qui décrit les jeunes conducteurs (et particulièrement les jeunes hommes) comme plus enclins à adopter une conduite agressive et à prendre des risques.

Les différences sont également nettes selon le mode principal de déplacement. Les piéton.nes se déclarent victimes dans 79,3 % des cas et auteur.es dans 69,9 % des cas. Les cyclistes se situent un cran en dessous (63,6 % victimes, 48,3 % auteurs). Les usager.es des transports en commun se distinguent par une proportion relativement faible d'auteur.es (33,3 %), ce qui reflète leur statut de passager.es, moins impliqué.es dans les interactions de conduite. Les automobilistes, enfin, affichent 54,8 % de victimes et 50,0 % d'auteur.es. Les très petits effectifs des motos et trottinettes ne permettent pas de publier des pourcentages stables.

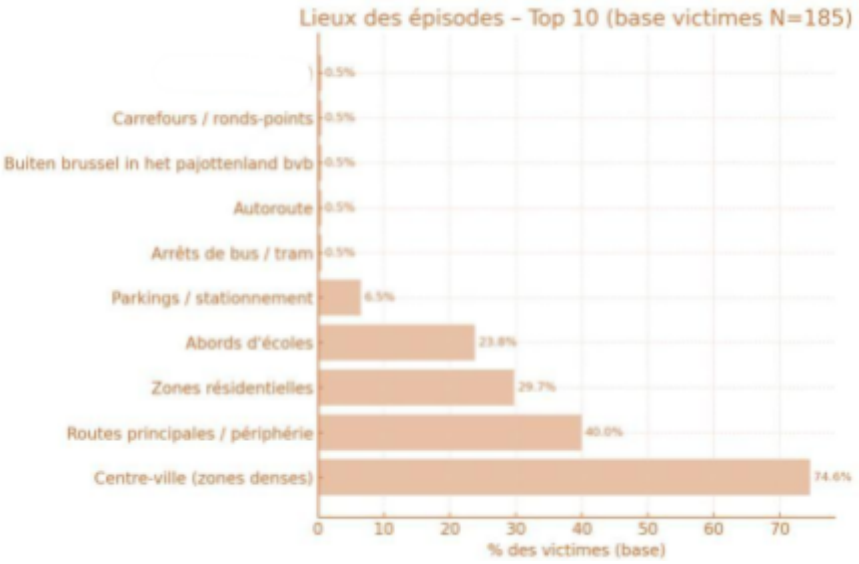
Ces résultats montrent que l'agressivité routière est à la fois largement répandue et inégalement distribuée selon le genre, l'âge et le mode de déplacement.

4.3. Contextes de survenue (déclarations en tant que victime)

Le questionnaire interrogeait les personnes s'étant déclarées victimes sur les contextes de survenue: moments de la journée et lieux où les faits ont eu lieu.

Les moments les plus fréquemment rapportés sont les heures de pointe.

En termes de lieux, les catégories les plus sélectionnées sont les grands carrefours et les axes principaux, où la circulation dense génère des situations de tension. D'autres lieux apparaissent également, comme les tunnels, les quartiers résidentiels ou les abords d'écoles, mais dans des proportions plus limitées.



Ces résultats corroborent la littérature sur le rôle amplificateur de la densité urbaine et des situations de partage d'espace dans l'émergence de conflits routiers.

4.4. Usager.es identifié.es comme « à l'origine » (déclarations en tant que victime)

Lorsqu'iels ont été invité.es à identifier quel type d'usager.e était à l'origine de l'agression subie, les répondant.es citent très majoritairement les automobilistes. Sur les réponses exploitables, près de 172 mentions concernent un conducteur de voiture, ce qui en fait de loin la catégorie la plus fréquemment pointée. Ce résultat reflète le poids structurel de l'automobile dans le paysage bruxellois: sa présence dominante sur les axes de circulation en fait mécaniquement l'usager le plus impliqué dans les interactions, y compris agressives.

Viennent ensuite les cyclistes, mentionné.es dans environ 63 cas. Leur part est nettement moindre, mais non négligeable, ce qui souligne que les conflits ne se réduisent pas à une opposition motorisés/non-motorisés: ils traversent aussi les catégories de mobilité active.

Les trottinettes électriques apparaissent dans environ 32 réponses. Bien qu'elles représentent une mobilité minoritaire en proportion d'usager.es, elles sont visiblement perçues comme sources de tensions. Ce résultat rejoint les constats qualitatifs où ces engins sont décrits comme imprévisibles, rapides pour les piétons et trop lents pour les voitures.

Les motocyclettes (≈ 24 mentions) et les cyclomoteurs (≈ 23 mentions) suivent, dans des proportions comparables. Ces catégories sont moins représentées dans l'échantillon global, mais leur présence parmi les usager.es signalé.es comme « à l'origine » traduit la perception de comportements rapides, serrés ou bruyants associés à ces véhicules.

Les piéton.nes iels-mêmes sont parfois désigné.es comme responsables (≈ 16 mentions). Ces occurrences restent marginales, mais elles indiquent que la perception d'agressivité n'est pas

exclusivement attachée aux véhicules motorisés: la marche peut aussi être vécue comme une source de tension, par exemple lorsqu'un.e piéton.ne traverse de manière imprévisible.

Enfin, les transports collectifs (chauffeurs de bus, trams, taxis, camions) sont cités de manière très marginale (quelques cas isolés). Leur présence rappelle toutefois que, dans un espace urbain dense, aucune catégorie d'usager.es n'est totalement exempte de comportements perçus comme agressifs.

En résumé, les données montrent une distribution fortement polarisée: les automobilistes concentrent l'essentiel des déclarations, suivis à distance par les cyclistes et trottinettistes, tandis que les autres catégories ne représentent que des parts marginales. Ces résultats chiffrés corroborent l'impression dominante exprimée dans les entretiens, où la voiture est décrite comme l'usager « fort » et donc le plus souvent perçu comme à l'origine de l'agressivité.

4.5. Types de comportements agressifs

L'analyse des réponses permet de distinguer deux grandes familles de comportements agressifs: ceux qui relèvent de l'expression émotionnelle et ceux qui impliquent une mise en danger physique.

1. Les comportements d'expression

Les formes les plus fréquentes sont les insultes ou gestes offensants (58,2 % des victimes les ont subis ; 45,7 % des répondant.es reconnaissent les avoir commis) et le klaxon agressif (55,1 % subis; 30,1 % déclarés comme auteur.es). Ces manifestations verbales ou gestuelles constituent le cœur du répertoire agressif sur la route. Elles traduisent une réaction immédiate à la frustration et sont largement partagées entre les usager.es.

2. Les comportements de mise en danger

Viennent ensuite les manœuvres risquées: coupe de trajectoire et dépassement serré (53,1 % chacun déclarés par les victimes). Ces comportements, moins fréquents en auto-déclaration (≈ 9 %), traduisent une difficulté à être reconnus comme auteur.es lorsqu'il s'agit d'actions potentiellement dangereuses.

Le talonnage (42,9 % des victimes) illustre aussi ce type de pression physique sur la route: il ne vise pas seulement à signaler une impatience, mais à contraindre l'autre à modifier sa conduite.

Enfin, des comportements plus graves, bien que minoritaires, apparaissent dans les données : poursuites, blocages, menaces (16,3 % des victimes), agressions physiques directes (12,2 % subies) et coups portés au véhicule (8,1 % déclarés comme auteur.es). Ces proportions restent faibles mais indiquent que la rage au volant peut franchir le seuil de la violence intentionnelle.

3. Lecture d'ensemble

La distribution des comportements montre un continuum: les formes d'expression (gestes, insultes, klaxon) constituent la majorité des cas et peuvent fonctionner comme précurseurs d'escalade, tandis que les manœuvres dangereuses et les violences directes apparaissent comme les prolongements les plus graves.

Cette lecture recoupe la distinction proposée par Vias entre agressivité "hostile" (réactions émotionnelles visant à exprimer une colère) et agressivité "instrumentale" (manœuvres destinées à imposer une contrainte à l'autre usager.e). Nos données confirment que ces deux dimensions coexistent à Bruxelles et s'articulent dans une dynamique d'escalade.

4.6. Conséquences (déclarations en tant que victime)

Lorsqu'iels déclarent avoir été victimes d'agressivité routière, les répondant.es ont également indiqué les conséquences que ces épisodes avaient eues sur eux. Les réponses permettent de distinguer trois grands ensembles de répercussions.

1. Conséquences psychologiques

La première famille de réponses concerne les effets sur le bien-être psychologique. Une majorité des répondant.es citent le stress et la peur comme conséquences directes d'un épisode agressif. Ces ressentis ne sont pas marginaux: ils apparaissent parmi les modalités les plus fréquemment sélectionnées. Ils traduisent une impression durable de malaise et d'insécurité qui dépasse la simple gêne ponctuelle.

2. Conséquences pratiques et comportementales

La deuxième famille de conséquences concerne l'adaptation des pratiques de déplacement. De nombreux.ses répondant.es indiquent avoir modifié leur comportement en réaction à l'agressivité subie: éviter certains axes ou certains quartiers, changer d'itinéraires ou d'horaires ou encore adopter une conduite plus défensive.

Ces résultats soulignent que l'agressivité routière ne reste pas sans effet sur l'usage de la ville. Elle peut conduire à un évitement systématique de certaines zones ou heures de la journée, ce qui traduit un coût social et individuel important: perte de liberté de circulation, temps supplémentaire, sentiment de contrainte.

3. Conséquences matérielles et physiques

Enfin, une minorité non négligeable de répondant.es rapportent des conséquences plus tangibles: dégâts matériels (dommages au véhicule, au vélo, etc.) et blessures corporelles nécessitant parfois des soins.

Bien que ces proportions soient nettement plus faibles que celles concernant le stress ou l'adaptation des pratiques, elles montrent que les épisodes d'agressivité peuvent franchir le seuil de l'atteinte physique ou matérielle.

4. Lecture d'ensemble

L'ensemble des résultats montre que les conséquences de l'agressivité routière ne se limitent pas à un désagrément ponctuel. Elles affectent directement le ressenti de sécurité des usager.es, leur qualité de vie quotidienne et, pour une part non négligeable, leur intégrité matérielle et physique.

Cette distribution confirme l'idée que la rage au volant doit être appréhendée non seulement comme un phénomène relationnel, mais aussi comme un facteur de coût social: elle génère du stress, modifie les pratiques de mobilité et entraîne parfois des atteintes physiques et matérielles.

4.7. Évaluations générales (échelle 1–5)

Le questionnaire invitait les répondant.es à évaluer de manière globale l'attitude des différent.es usager.es de la route. Deux catégories étaient distinguées: les usager.es motorisé.es d'un côté, et les usager.s non motorisé.es de l'autre. L'échelle utilisée allait de 1 = très calme à 5 = très agressif, permettant de situer la perception générale du climat routier.

Dans l'ensemble de l'échantillon, les automobilistes obtiennent une moyenne de 3,23, tandis que les usager.es non motorisé.es sont évalué.es à 3,02. Ces résultats indiquent que les deux catégories sont perçues comme plutôt orientées vers l'agressivité, puisque les moyennes se situent au-dessus du point médian (2,5). La note attribuée aux automobilistes est légèrement plus élevée, mais l'écart reste limité. En revanche, la dispersion est plus forte pour les non-motorisé.es, signe d'opinions plus polarisées: certains les jugent calmes, d'autres très agressifs.

Lorsque l'on observe les réponses selon le mode de déplacement principal des répondant.es, les différences se précisent. Les automobilistes jugent leurs pairs relativement modérément (3,10 en moyenne), mais considèrent les usager.es non motorisé.es comme plus agressifs (3,24). Les piéton.nes, à l'inverse, se montrent plus critiques à l'égard des automobilistes, auxquels ils attribuent la note la plus élevée de l'ensemble (3,47), tandis qu'iels évaluent les non-motorisé.es plus favorablement (2,94). Les cyclistes suivent la tendance générale en jugeant les automobilistes comme plutôt agressif.ves (3,13), mais se distinguent par une sévérité particulière vis-à-vis des autres non-motorisé.es, qu'iels évaluent en moyenne à 2,55. Ce résultat reflète des tensions intragroupes, notamment à l'égard des trottinettistes, souvent jugé.es imprévisibles. Les usager.Es des transports en commun adoptent une position intermédiaire, avec 3,21 pour les automobilistes et 2,94 pour les non-motorisé.es. Les résultats concernant les motocyclistes et les trottinettes doivent être lus avec prudence en raison des effectifs très réduits (respectivement 3 et 2 en moyenne)

Ces évaluations révèlent que la perception de l'agressivité n'est pas uniforme mais fortement dépendante de la position occupée dans l'espace de mobilité. Chaque catégorie tend à juger les autres plus agressives qu'elle-même, illustrant un mécanisme classique de différenciation et de mise à distance. Les automobilistes minimisent l'agressivité de leurs pairs, tandis que les piéton.nes apparaissent comme les plus critiques vis-à-vis de la conduite motorisée. Les cyclistes, enfin, déplacent une partie de cette critique vers d'autres mobilités actives.

Ces constats rejoignent la littérature européenne et belge, qui décrit régulièrement la route comme un espace de perceptions asymétriques et de défiance réciproque. Les automobilistes y sont souvent jugés dominant.es et peu respectueux.ses, tandis que les mobilités actives sont perçues comme imprévisibles ou gênantes. L'enquête ESRA montre d'ailleurs que plus de 70 % des Belges considèrent que les autres usagers « ne respectent pas suffisamment les règles »[11]. L'intégration de nos résultats à ces travaux confirme que la perception de l'agressivité routière s'inscrit dans un climat de défiance généralisée, où chaque groupe se vit comme cible potentielle de comportements hostiles.

4.8. Limites et précautions de lecture

Comme toute enquête quantitative menée en contexte urbain, les résultats présentés doivent être interprétés avec prudence. Plusieurs limites méthodologiques doivent être rappelées pour situer correctement la portée de l'analyse.

La première concerne le mode de recrutement des répondant.es. L'échantillon a été constitué par diffusion en ligne et par la collecte de questionnaires papier lors de terrains ciblés. Ce dispositif ne repose pas sur un échantillonnage probabiliste et n'offre donc pas de représentativité statistique de l'ensemble de la population bruxelloise. Les résultats doivent être compris comme le reflet des personnes qui ont accepté de répondre, et non comme une estimation généralisable à l'échelle régionale.

Une deuxième limite tient au biais d'auto-sélection. Les personnes qui ont choisi de participer à l'enquête sont possiblement celles qui se sentent davantage concernées par la thématique, en raison d'expériences vécues ou d'une sensibilité particulière aux questions de mobilité. Cela peut expliquer la forte proportion de répondant.es ayant déclaré avoir été victimes d'agressivité. Ce biais est bien connu en sciences sociales: les enquêtes volontaires tendent à sur-représenter les individus les plus impliqués ou affectés par le phénomène étudié.

Une troisième limite réside dans la formulation des questions multi-sélection. Certaines thématiques, comme les lieux, les moments ou les types de comportements, permettaient de cocher plusieurs réponses. Les pourcentages rapportés correspondent donc à des parts de

[11] ESRA. (2023). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA3)*. ESRA Project.

sélections, et non à des parts de l'échantillon total. Une personne peut apparaître dans plusieurs catégories, ce qui doit être gardé à l'esprit pour éviter toute confusion.

Par ailleurs, la variable utilisée pour identifier le mode de déplacement principal a été reconstruite à partir de la première modalité sélectionnée dans une question à choix multiple. Ce choix méthodologique permet de dégager une tendance, mais il ne reflète pas nécessairement une exclusivité d'usage. Un individu peut par exemple se déplacer principalement à pied, tout en utilisant régulièrement les transports en commun ou le vélo. La catégorie « mode principal
» doit donc être lue comme un repère et non comme une mesure absolue.

Enfin, certaines catégories comptent un nombre trop réduit de répondant.es pour permettre des comparaisons fiables. C'est le cas notamment des motocyclistes (3) et des utilisateurs de trottinettes (2). Les pourcentages publiés pour ces groupes présentent une forte instabilité et ne doivent pas être interprétés comme représentatifs.

Ces précautions méthodologiques sont essentielles: elles rappellent que les résultats de l'enquête ne constituent pas une image exhaustive de la mobilité bruxelloise, mais bien un matériau empirique situé, qui permet d'identifier des tendances et des régularités. En ce sens, les chiffres présentés éclairent des expériences partagées et récurrentes, mais ils doivent toujours être lus en tenant compte des conditions de production des données.

4.9. Pont vers l'intégration

L'analyse quantitative a mis en évidence plusieurs enseignements structurants. Tout d'abord, la proportion de répondant.es déclarant avoir été victimes d'agressivité est élevée (plus de 6 sur 10), et plus d'un sur deux reconnaît avoir iel-même adopté un comportement agressif au cours des six derniers mois. Ces chiffres confirment que l'agressivité routière ne relève pas d'événements exceptionnels mais s'inscrit dans le quotidien des déplacements urbains.

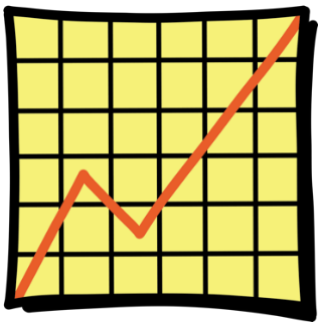
Les résultats montrent ensuite que certains profils apparaissent plus exposés ou plus impliqués que d'autres. Les femmes se déclarent plus souvent victimes, tandis que les hommes, en particulier les plus jeunes, admettent plus fréquemment des comportements agressifs. Les piétons et les cyclistes rapportent davantage de situations où ils se disent pris pour cibles, tandis que les automobilistes apparaissent comme les usager.es le plus souvent identifié.es comme « à l'origine » des agressions. Ces constats chiffrés dessinent une configuration où les mobilités actives se vivent davantage en position de vulnérabilité et où les conducteur.trices motorisé.es concentrent une large part des accusations d'agressivité.

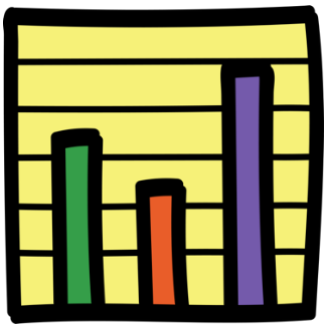
Les types de comportements rapportés se distribuent selon un continuum: à une extrémité, les gestes, insultes et coups de klaxon, qui forment le cœur du répertoire agressif ; à l'autre, des pratiques plus graves, telles que les dépassements serrés, les talonnages et, dans une moindre mesure, les menaces ou agressions physiques. Les conséquences ne sont pas seulement ponctuelles: elles affectent le bien-être psychologique (stress, peur), modifient les pratiques de

déplacement (évitement d'itinéraires, conduite plus défensive) et, dans certains cas, entraînent des atteintes matérielles ou corporelles.

Enfin, les évaluations globales révèlent un clivage de perception entre groupes d'usager.es: les automobilistes tendent à juger les autres comme plus agressif.ves qu'iels-mêmes, tandis que piétons et cyclistes expriment surtout une critique marquée de la conduite motorisée. Ces perceptions croisées traduisent un climat de défiance réciproque, confirmé par la littérature belge et européenne sur les rapports asymétriques entre catégories de mobilité.

Pris ensemble, ces résultats quantitatifs offrent une première cartographie des expériences d'agressivité routière à Bruxelles : leur fréquence, leur distribution sociale, leurs formes et leurs conséquences. Ils constituent une base solide qui sera enrichie, nuancée et mise en perspective par l'analyse qualitative des récits d'usagers. C'est dans ce dialogue entre les chiffres et les vécus que se dessine une compréhension plus complète du phénomène de rage au volant, et que s'ouvrira la réflexion sur les réponses possibles, qu'elles soient institutionnelles, urbanistiques ou culturelles.





5.

RÉSULTATS QUALITATIFS

FIGHTING ROAD RAGE

5. Résultats qualitatifs

5.1. La définition de la « rage au volant » selon les enquêté.es

Dès l'ouverture des entretiens[12], la question de ce que recouvre la « rage au volant » a suscité des réponses variées, révélatrices des représentations que les usager.es se font de ce phénomène. Pour certains, il s'agit d'abord d'une colère verbale et gestuelle, qui s'exprime par des insultes, des doigts d'honneur ou des coups de klaxon intempestifs. Cette définition rejoint d'ailleurs la littérature scientifique qui qualifie la rage au volant de « réaction agressive à la frustration sur la route »[13]. L'un des cyclistes interrogés l'exprime ainsi : « La rage au volant, pour moi, c'est quand on perd tout sens de la route. On n'est plus en train de conduire, on est juste en train de crier sur les autres » (cycliste).

D'autres enquêté.es élargissent la définition à des comportements physiques dangereux: queues de poisson, freinages brusques, refus de priorité, voire courses-poursuites. Ici, la rage n'est plus seulement une émotion exprimée mais une action intentionnelle de mise en danger. « Moi je le vois quand quelqu'un décide clairement de te bloquer ou de te serrer. Ce n'est plus de la nervosité, c'est de l'hostilité » (cycliste). Cette lecture subjective s'aligne sur la définition institutionnelle proposée par l'UNECE, qui considère qu'« un comportement de conduite est agressif s'il est délibéré, susceptible d'accroître le risque de collision et motivé par l'impatience, l'irritation, l'hostilité et/ou la volonté de gagner du temps »[14].

Enfin, une minorité d'enquêté.es évoque une dimension plus psychologique et identitaire: la rage au volant serait l'extension, sur la route, d'une personnalité colérique ou d'une frustration accumulée. Pour un automobiliste : « Ce n'est pas que la route qui énerve. C'est le boulot, le stress, et puis ça sort quand quelqu'un te double ou t'empêche d'avancer » (automobiliste). Ce point de vue rejoint des travaux qui relient l'agressivité routière à la gestion des émotions et à la faible tolérance à la frustration.

Les utilisateur.trices de trottinettes apportent une nuance intéressante à cette pluralité de définitions. L'un d'eux insiste sur la dimension contextuelle : « Les personnes les plus calmes et gentilles peuvent devenir de vrais démons une fois au volant » (trottinettiste/automobiliste). Pour lui, la rage au volant ne renvoie pas seulement à un tempérament, mais bien à une transformation liée à la position de conducteur.trice, qui semble autoriser des comportements autrement inimaginables. Une autre trottinettiste met en avant la part émotionnelle et psychologique: selon elle, la rage est souvent le produit d'un cumul de stress, de fatigue ou de

[12] Les grands thèmes et questions principaux sont consultables en annexe 2, page 80

[13] Ozturk, O., Karakus, H., & Arslan, F. (2024). A systematic review of road rage and aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94,* 151-166.

[14] UNECE. (2020). *Road Safety: Definitions and Concepts of Aggressive Driving.* United Nations Economic Commission for Europe.

culpabilité qui se déverse dans la circulation, parfois sans rapport direct avec la scène de mobilité.

Au total, les enquêté.es ne proposent pas une définition unique, mais une palette de significations: de la simple invective à la violence physique, de l'explosion ponctuelle à un mode de conduite quasi structurel. Cette pluralité confirme que, pour les acteur.trices iels-mêmes, la rage au volant n'est pas un concept figé mais un continuum de comportements allant de la nervosité banale à l'agression caractérisée. Elle illustre aussi le flou qui persiste dans la littérature, où la frontière entre « colère au volant » (état émotionnel) et « conduite agressive » (comportement observable) reste discutée.

5.2. Thèmes principaux issus des entretiens

L'analyse thématique des entretiens permet d'identifier plusieurs axes structurants du vécu de la rage au volant. Ces thèmes, récurrents d'un profil à l'autre offrent une cartographie des tensions perçues sur la route bruxelloise.

La route comme espace de confrontation

Un premier thème fort est celui de la route vécue comme un espace de compétition et de confrontation. Plusieurs cyclistes décrivent le sentiment de ne pas être « légitimes » sur la chaussée, comme si leur présence constituait une intrusion dans un espace pensé pour la voiture.
« Quand tu es à vélo, tu dois toujours prouver que tu as ta place, sinon on te la nie » (cycliste). Les piéton.nes expriment une expérience similaire, évoquant des situations où les trottoirs eux- mêmes sont envahis par les automobilistes stationnant en double file ou sur les passages piétons. Comme le résume l'un d'eux : « Même sur le trottoir, tu peux être obligé de te pousser pour une portière qui s'ouvre ou une voiture en double file » (piéton). Ces expériences renvoient à ce que le SPF Mobilité appelle une « asymétrie de statut », où certains usagers s'approprient l'espace au détriment d'autres.

Les trottinettistes partagent ce vécu de confrontation, mais leur position est encore plus fragile : ils disent se sentir « ni accepté.es par les voitures, ni par les piétons » (trottinettiste). Un.e enquêté.e évoque par exemple la difficulté de circuler sur les pistes cyclables : « Les cyclistes nous crient dessus, les voitures nous frôlent… tu as l'impression que tu gênes tout le monde » (trottinettiste). Ici, l'absence de statut clair se traduit par une conflictualité diffuse, renforçant l'impression que chaque trajet est une négociation permanente pour justifier sa présence.

Le rôle central du genre masculin

Un second constat, partagé unanimement par les enquêtés, est l'association de la rage au volant à des comportements masculins. « L'agressivité, elle est du côté masculin, ça c'est certain. Les femmes que je croise sont rarement dans ce registre » (cycliste). Ce ressenti rejoint une littérature robuste qui observe, de façon répétée, des niveaux plus élevés d'hostilité au volant et de violations chez les conducteurs hommes, particulièrement jeunes. En Belgique, les analyses de Vias abondent dans le même sens: « Les conducteurs masculins,

en particulier les jeunes adultes, présentent une propension significativement plus élevée à l'agressivité routière»[15] Les entretiens montrent que ce constat n'est pas qu'une statistique: il se traduit, dans les interactions ordinaires, par un « profil-type » perçu: l'homme qui cherche à s'imposer par la vitesse, la provocation ou l'escalade verbale, au point que plusieurs femmes interrogées disent éviter certains itinéraires ou adopter une conduite plus défensive pour ne pas entrer en conflit avec ce type d'usagers.

Les trottinettistes confirment cette perception. L'un d'eux raconte : « Souvent, ce sont des jeunes hommes en voiture qui s'énervent, klaxonnent, coupent la route… Ils veulent montrer que c'est eux qui dominent » (trottinettiste). Le sentiment que la masculinité s'exprime à travers la domination de l'espace routier ne se limite donc pas aux cyclistes ou aux automobilistes, mais touche également ceux.celles qui pratiquent des formes de mobilité émergentes.

Des émotions exacerbées par le contexte urbain

Un troisième axe, récurrent dans les entretiens, concerne le rôle amplificateur du contexte urbain bruxellois. Tous les profils interrogés insistent sur la densité, la congestion et le stress temporel comme catalyseurs d'émotions exacerbées. L'un.e des automobilistes raconte: « Quand tu perds une demi-heure dans les tunnels ou à tourner pour te garer, tu es déjà à cran. Alors le moindre piéton qui traverse lentement, ça devient une montagne ». Cette expérience traduit ce que plusieurs enquêté.es appellent un « état d'énervement permanent », où la rage n'est pas liée à un seul incident mais au cumul de frustrations liées à la mobilité en ville. Ce vécu rejoint l'analyse de Jean-Pascal Assailly, qui décrit un *«rapport pathologique au temps»*[16] dans nos sociétés modernes: bien que nous disposions objectivement de plus de temps libre que les générations précédentes, nous avons l'impression d'en manquer toujours. La voiture devient alors un outil de maîtrise du temps, et toute entrave (feu rouge, piéton.ne, embouteillage) est perçue comme une atteinte directe à notre autonomie. Cette lecture éclaire le fait que les embouteillages ou retards urbains sont vécus comme des humiliations, nourrissant la colère routière.

Ce ressenti trouve un écho dans les travaux belges de Vias, qui rappellent que la congestion est l'un des principaux déclencheurs de comportements agressifs: « Les embouteillages et la perte de temps au volant sont les contextes les plus associés à l'apparition de comportements hostiles»[17]. La littérature internationale converge : « Urban congestion and time pressure are among the strongest situational predictors of aggressive driving and road rage incidents »[18]

Les cyclistes expriment ce vécu d'une autre manière: pour eux, ce sont les contraintes spatiales de la ville qui intensifient les conflits. L'un témoigne : « Les rues sont trop étroites, tu te fais dépasser à quelques centimètres, et c'est normalisé. À Bruxelles, tu as toujours l'impression

[15] Vias Institute. (2017). *Prise de risques et agressivité sur la route*. Bruxelles : Vias Institute.

[16] Assailly, J.-P. (2018). *Homo automobilis ou l'humanité routière*. Paris : Imago.

[17] Vias Institute. (2017). *Prise de risques et agressivité sur la route*. Bruxelles : Vias Institute.

[18] Ozturk, O., Karakus, H., & Arslan, F. (2024). A systematic review of road rage and aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94,* 151-166.

que la ville est trop petite pour tout le monde » (cycliste). Ici, c'est la rareté de l'espace qui fabrique la tension: le moindre partage forcé de chaussée est vécu comme une agression potentielle.

Les piéton.nes, enfin, soulignent le caractère imprévisible des flux urbains. Le sentiment que « tout peut arriver à tout moment » accentue la vigilance et l'irritabilité. « Tu ne sais jamais si la voiture qui arrive va vraiment s'arrêter, ou si elle va te frôler pour passer » (piéton). Cette incertitude quotidienne renforce une impression de vulnérabilité qui nourrit l'angoisse et la colère.

Les trottinettistes insistent particulièrement sur cette incertitude. L'un d'eux décrit un environnement urbain saturé où il faut constamment anticiper des réactions brusques : « À chaque carrefour, tu ne sais pas si la voiture qui tourne t'a vu ou pas. Tu roules, mais tu es toujours prêt à freiner d'urgence » (trottinettiste). Cette vigilance permanente est décrite comme épuisante, accentuant le stress et la probabilité de réactions agressives en retour.

Au total, le contexte bruxellois apparaît comme une matrice de tensions où le temps perdu, l'espace saturé et l'incertitude renforcent les émotions négatives. Les enquêtés décrivent une ville qui « met les nerfs à vif », ce qui rejoint les analyses du SPF Mobilité, pour qui la densité et la complexité réglementaire du tissu urbain bruxellois constituent des facteurs de risque spécifiques en matière d'agressivité routière.

La fragilité des dispositifs de régulation

Un dernier thème qui traverse les entretiens concerne la faiblesse perçue des dispositifs de régulation, qu'ils soient institutionnels, techniques ou sociaux. Plusieurs automobilistes soulignent le sentiment d'impunité qui accompagne certains comportements agressifs. « Ceux qui te serrent exprès savent qu'ils ne risquent rien » (automobiliste). L'idée revient souvent que les comportements les plus dangereux ne sont ni sanctionnés ni dissuadés, ce qui crée un climat de permissivité. Assailly insiste sur la transformation symbolique de la voiture: devenue un *« utérus »*, elle isole l'automobiliste du monde extérieur, comme un cocon qui protège mais déresponsabilise. Cet anonymat favorise une faible prise en compte d'autrui, comparable à ce qui se joue sur les réseaux sociaux: à l'abri de l'écran (ou du pare-brise), l'agressivité s'exprime sans filtre.

Ce constat est partagé par le policier interrogé, qui insiste sur la complexité de la voirie bruxelloise: « La voirie bruxelloise manque de clarté: si même nous, policiers, on doit s'expliquer entre nous sur certaines règles, imaginez les usagers ». Cette remarque met en évidence le déficit de lisibilité des règles, qui entretient à la fois la confusion et les conflits. Lorsque les priorités ne sont pas claires, chaque usager tend à interpréter la situation en sa faveur, ce qui ouvre la voie à des confrontations directes.

Les trottinettistes apportent un éclairage complémentaire: pour eux, le manque de régulation claire les place dans une zone grise où iels deviennent la cible de critiques multiples. « Tu as l'impression qu'on est les nouveaux boucs émissaires: les automobilistes râlent parce qu'on

roule au milieu, les piétons râlent parce qu'on est sur le trottoir » (trottinettiste). Ici, la faiblesse de la régulation ne crée pas seulement un vide, mais fabrique aussi un terrain propice aux accusations croisées, qui alimentent la conflictualité.

Ces propos rejoignent les constats du Briefing SPF Mobilité, qui souligne que « la lisibilité et la cohérence des infrastructures constituent un préalable à toute stratégie de prévention des comportements agressifs »[19]. De même, les enquêtes de perception menées en Belgique indiquent que les usager.es associent directement le manque de clarté des règles et des aménagements à une augmentation des incivilités et des conflits. Sur le plan international, l'UNECE rappelle qu'« un comportement de conduite est agressif s'il est délibéré et motivé par l'impatience, l'irritation ou l'hostilité »[20], mais que ces motivations se déploient plus facilement dans des environnements où l'ambiguïté réglementaire laisse place à l'interprétation.

Ainsi, la fragilité des dispositifs de régulation à Bruxelles apparaît double: d'une part, une faiblesse des sanctions qui nourrit un sentiment d'impunité ; d'autre part, un déficit de lisibilité des infrastructures et des règles qui multiplie les occasions de conflit. Ces failles, relevées par les enquêtés eux-mêmes, contribuent à faire de la route un espace où la violence n'est pas seulement une question de comportements individuels, mais aussi d'organisation collective.

5.3. Déclencheurs quotidiens: comment naît la tension

Les entretiens mettent en évidence que la rage au volant ne surgit pas dans des contextes exceptionnels, mais dans des scènes ordinaires de circulation. Ces déclencheurs du quotidien, répétés jour après jour, sont vécus comme des signaux d'irrespect ou de provocation, ce qui leur confère un pouvoir de mise à feu émotionnelle.

Chez les piéton.nes, le passage clouté illustre parfaitement ce mécanisme. Plusieurs enquêté.es racontent que, même lorsque le feu leur est favorable, ils se voient sommés d'exprimer une gratitude à l'automobiliste qui s'arrête. « On se fait klaxonner parce qu'on ne dit pas merci, mais c'est vert. Tu dis merci quand tu traverses au vert en tant qu'automobiliste, toi ? » (piéton). Un autre ajoute : « Même sur le trottoir, tu peux être obligé de te pousser pour une portière qui s'ouvre ou une voiture en double file » (piéton). Ces récits traduisent un renversement normatif: la loi établit la priorité du piéton, mais la norme sociale routière impose un remerciement comme s'il s'agissait d'une faveur concédée. Dans ce décalage se joue une perte de statut qui alimente un ressentiment profond.

Les cyclistes mentionnent de leur côté les dépassements serrés, les queues de poisson et les coupes de trajectoire comme autant de déclencheurs perçus non pas comme des maladresses mais comme des messages hostiles. « Quand quelqu'un te double pour s'arrêter juste devant toi, tu comprends bien que ce n'est pas de l'impatience, c'est pour te montrer que tu gênes »

[19] SPF Mobilité et Transports. (2022). *Briefing – Agressivité au volant*. Bruxelles : SPF Mobilité.

[20] UNECE. (2020). *Road Safety: Definitions and Concepts of Aggressive Driving.* United Nations Economic Commission for Europe.

(cycliste). La répétition de ces expériences renforce le sentiment que l'agressivité routière est structurelle plutôt qu'accidentelle. Ces perceptions rejoignent les observations de l'ESRA, qui rapporte que 40 % des cyclistes européens considèrent les dépassements dangereux comme des « actes délibérés de mise à l'écart »[21] plutôt que comme des erreurs involontaires.

Les trottinettistes relatent des situations similaires, mais où la vulnérabilité physique renforce l'impact psychologique. L'un d'eux raconte : « Quand une voiture te frôle ou te coupe, tu n'as aucune protection. À vélo, tu as encore l'impression d'être plus visible… en trottinette, tu es carrément ignoré » (trottinettiste). Un autre souligne que ce type de comportements donne le sentiment d'être une cible désignée : « Les cyclistes nous crient dessus, les voitures nous serrent… Tu as l'impression que personne ne veut de toi sur la route » (trottinettiste). Ces propos confirment que, pour les usager.es de micromobilités, les micro-agressions prennent une intensité particulière du fait de leur statut ambigu et de leur fragilité corporelle.

Les automobilistes, quant à eux, évoquent souvent des gestes apparemment anodins, interprétés comme des marques d'irrespect. L'absence de remerciement lorsqu'iels laissent passer un autre usager est fréquemment citée. « Tu laisses passer quelqu'un, il ne dit pas merci, et ça t'énerve encore plus parce que tu as fait l'effort » (automobiliste). Ici, la frustration n'est pas liée à la fluidité du trafic mais à une attente sociale déçue. Ce type de micro-incident est identifié dans la littérature comme un déclencheur typique d'agressivité, dans la mesure où il met en jeu des normes implicites de politesse routière.

Le rôle du klaxon apparaît également central dans ces séquences. L'ensemble des enquêté.es s'accordent pour dire que son usage est presque systématiquement interprété comme un geste hostile. « Quand tu utilises ton klaxon, ça ne peut pas être interprété autrement qu'agressif » (policier). Les trottinettistes confirment ce ressenti, mais en y ajoutant une dimension sensorielle : « Quand tu es à trottinette, le klaxon te fait sursauter, tu perds l'équilibre. Ce n'est pas juste agressif, c'est dangereux » (trottinettiste). La recherche européenne le confirme : « Horn use is a key trigger of escalation in road conflicts, transforming functional signals into markers of hostility »[22] Ce glissement du signal technique vers le signal social traduit la manière dont la route fonctionne comme un espace de communication codée, où certains gestes deviennent des marqueurs de défi.

Ces observations rejoignent les constats de la littérature scientifique internationale, qui souligne que les conflits routiers naissent souvent de situations apparemment banales, perçues à travers un prisme d'injustice ou de désaveu.

Au total, les déclencheurs identifiés dans les entretiens (franchissements de priorité, dépassements serrés, absence de remerciement, usage du klaxon) montrent que la rage au volant s'ancre dans des micro-scènes de la vie urbaine. Ces situations, répétées et interprétées comme

[21] ESRA. (2022). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA2) – Results overview*. ESRA Project.
[22] European Transport Safety Council. (2020). *Reducing aggressive driving and road rage: A policy briefing*. Brussels : ETSC.

des mises en cause du respect dû à chacun, nourrissent un climat où la moindre incivilité peut être perçue comme une agression, préparant le terrain à l'escalade.

5.4. Amplificateurs structurels: ce que la ville fait aux conflits

Les comportements agressifs ne se produisent pas dans un vide social ou spatial: ils sont façonnés et amplifiés par les caractéristiques propres à l'environnement urbain bruxellois. Les usagers décrivent une ville qui multiplie les occasions de malentendus, réduit les marges de manœuvre et exacerbe le sentiment de compétition pour l'espace.

Un premier facteur est l'incertitude liée à la lisibilité des infrastructures. Plusieurs enquêté.es racontent des situations où la signalisation ou les aménagements sont jugés ambigus, rendant les règles difficiles à appliquer. L'un d'eux cite un exemple près du siège de la RTBF : « On ne voit pas la piste protégée ; pour un automobiliste qui ne sait pas, c'est l'accident assuré » (cycliste). Le policier interrogé va dans le même sens : « Même nous, policiers, il nous arrive de discuter entre nous pour savoir qui avait la priorité… alors imaginez les usagers » (policier). Dans ces zones grises, chacun.e tend à interpréter la règle à son avantage, ce qui ouvre la voie à des confrontations. Ce constat rejoint les analyses du SPF Mobilité, qui souligne que la lisibilité des aménagements est un facteur déterminant de la prévention des comportements agressifs.

Un second facteur est la rareté de l'espace et du temps. Plusieurs automobilistes et cyclistes évoquent des situations de blocage liées à un stationnement gênant ou à un camion de livraison immobilisé. « Il suffit qu'une voiture soit mal garée… le camion ne sait plus tourner ; ça peut bloquer tout un quartier » (automobiliste). Cette congestion « par ricochet » réduit les marges de tolérance et transforme la moindre entrave en perte de temps coûteuse. Les usager.es rapportent que dans ces contextes, la courtoisie s'efface rapidement au profit de comportements agressifs. Les travaux belges de Vias confirment ce rôle aggravant : « La rareté de l'espace urbain et les encombrements routiers réduisent la patience des conducteurs et augmentent significativement la fréquence des interactions agressives »[23]

Un troisième facteur est la cohabitation indécise entre modes. Les piéton.nes signalent la présence de cyclistes et de trottinettistes sur les espaces piétons, tandis que les cyclistes dénoncent l'envahissement des pistes par des véhicules en stationnement ou en arrêt-minute. « Ils passent devant vous au passage clouté… avec les enfants, c'est la panique » (piéton). Ce sentiment d'imprévisibilité revient fréquemment et il alimente la perception d'un espace public anarchique. Les micro-mobilités sont particulièrement pointées comme générant des frictions nouvelles, car elles échappent encore à des conventions sociales stabilisées. Les trottinettistes confirment ce constat en soulignant leur position particulièrement fragile dans cette hiérarchie routière. « Les cyclistes nous crient dessus, les voitures nous serrent, et les piétons ne veulent pas de nous non plus » (trottinettiste). Ce vécu exprime une triple disqualification : trop rapides

[23] Vias Institute. (2017). *Prise de risques et agressivité sur la route*. Bruxelles : Vias Institute.

pour être pleinement acceptés parmi les piéton.nes, trop lents pour les automobilistes, et perçu.es comme intrusif.ves par certain.es cyclistes. Cette absence de place assignée les expose à des frictions constantes, qui nourrissent le sentiment que « la ville ne sait pas où les mettre » (trottinettiste). Les enquêtes européennes montrent que Bruxelles n'est pas un cas isolé: dans la plupart des grandes villes, les usager.es expriment un malaise face à la montée des trottinettes électriques, perçues comme à la fois trop rapides pour les piéton.nes et trop lentes pour les automobilistes.

Les effets contrastés des réaménagements urbains

Au-delà de ces facteurs généraux, les entretiens mettent en lumière l'impact direct de certains réaménagements sur le climat émotionnel de la circulation. Les aménagements deviennent ainsi des amplificateurs ou des amortisseurs de tensions, selon qu'ils sont perçus comme opaques ou au contraire comme clairs et lisibles.

D'un côté, des aménagements opaques alimentent la colère. Une automobiliste raconte: « Ils décident de mettre une rue en sens unique… après, ça fait des bouchons dans d'autres rues. Dans mon quartier, je le vis toujours… Et les feux aussi… il n'y a que trois voitures qui passent et puis c'est fini, c'est rouge » (automobiliste). Ici, l'irritation ne vise plus un conducteur.trice précise, mais une décision ressentie comme déconnectée du vécu local. L'absence de lisibilité (on ne sait pas pourquoi ça coince) rend ensuite les interactions plus explosives: un dépassement serré ou un refus de priorité est d'autant plus interprété comme une provocation qu'il s'ajoute à un dispositif qui fait déjà perdre du temps.

À l'inverse, d'autres « avant/après » visibles apaisent les tensions. Sur la piétonnisation autour de la Bourse, le policier interrogé rappelle : « En 2015, à la Bourse, il y avait 300 véhicules par heure… Aujourd'hui, ce n'est plus la même situation, parce qu'on a mis des bacs à fleurs, des potelets automatiques et il y a un grand contrôle de la police ». Ici, la matérialité très lisible (obstacles, contrôle) transforme un espace de friction en espace prévisible, ce qui retire un déclencheur de conflits.

Mais cet apaisement révèle aussi les limites des « zones partagées ». Dans le piétonnier du centre, la cohabitation reste tendue : « On va interdire maintenant aux cyclistes de rouler dans le piétonnier (…) si les gens respectaient la règle des 9 km/h et du mètre, surtout quand il y a des familles… » (policier). L'argument avancé est la protection des plus vulnérables: des vitesses trop élevées et des dépassements rapprochés mettent à mal la sécurité ressentie des piéton.nes, en particulier des enfants. Cette évolution locale s'inscrit d'ailleurs dans le cadre bruxellois, où la vitesse est limitée à 8 km/h en zone piétonne du centre et 20 km/h ailleurs dans la Région pour les trottinettes (et, par analogie, pour l'allure « au pas » attendue des cyclistes en zone piétonne). Or les observations montrent que dans les zones piétonnes, 30 à 60 % des usager.es de trottinettes roulent plus vite que permis, ce qui alimente les frictions. Les trottinettistes, iels aussi, disent éprouver cette ambiguïté. L'un d'eux résume: « Dans le piétonnier, tu ne sais jamais si tu as le droit ou pas. Si tu roules, on te regarde de travers ; si tu descends, tu bloques tout le monde » (trottinettiste). Ces situations traduisent non pas un refus

de la règle, mais une difficulté à interpréter des espaces où les conventions d'usage sont encore flottantes.

Analytiquement, ce cas illustre un mécanisme récurrent dans nos entretiens: un aménagement qui clarifie la règle et réduit la pression automobile peut, à court terme, déplacer la ligne de conflit vers les micromobilités si les conventions d'usage ne sont pas stabilisées (vitesses effectives, distances de dépassement, priorités piétonnes). L'autorité locale se retrouve alors à re-prioriser en faveur des piéton.nes (verbalisation accrue, restrictions d'accès), non par « retour en arrière », mais pour rendre cohérentes des attentes concurrentes dans un espace densifié. En d'autres termes, l'apaisement structurel obtenu par la piétonnisation ne tient que s'il est accompagné d'une norme d'interaction crédible et respectée par tous les modes, ce que confirment les données belges sur les vitesses et comportements des engins de micromobilité en milieu piéton.

Une dimension institutionnelle : le plan Good Move

À ces facteurs s'ajoute une dimension institutionnelle, illustrée par la mise en œuvre du plan régional Good Move, qui constitue à la fois un levier de transformation urbaine et un catalyseur de tensions. La conseillère mobilité souligne la difficulté à appliquer ce plan dans une commune très vaste et socialement hétérogène : « Il y a dix mailles différentes. Certaines ont accepté les changements plus facilement, d'autres y sont farouchement opposées. Les gens ne se reconnaissent pas toujours dans un projet pensé au niveau régional ». Ce décalage entre l'ambition régionale et les réalités locales alimente des incompréhensions et parfois des résistances actives, perçues par les usager.es comme des contraintes imposées plutôt que comme une amélioration de la qualité de vie.

La littérature belge sur la mobilité confirme cette difficulté: les plans de circulation sont souvent reçus comme des instruments techniques, mais ils touchent en réalité aux usages quotidiens et aux identités sociales liées à la mobilité. Le SPF Mobilité note que « la lisibilité des aménagements et l'adhésion des usagers sont deux conditions indissociables pour que les mesures de mobilité atteignent leurs objectifs »[24]. Autrement dit, lorsqu'un plan comme Good Move modifie la répartition de l'espace sans être accompagné d'un travail de pédagogie et d'appropriation, il tend à devenir un amplificateur de conflits entre usager.es et à cristalliser un sentiment de fracture entre institutions et habitant.es.

Conclusion

En somme, l'environnement bruxellois agit comme un amplificateur ambivalent: il multiplie les tensions par sa densité, ses règles parfois opaques et ses espaces saturés, mais il montre aussi que des aménagements clairs et lisibles peuvent réduire les conflits. La piétonnisation autour de la Bourse illustre ce potentiel d'apaisement, tandis que les zones partagées ou la mise en œuvre du plan Good Move rappellent que sans conventions stabilisées et appropriation sociale,

[24] SPF Mobilité et Transports. (2022). *Briefing – Agressivité au volant*. Bruxelles : SPF Mobilité.

les réformes déplacent plutôt qu'elles n'éteignent les tensions. Bruxelles apparaît ainsi à la fois comme un lieu de crispation et comme un « laboratoire » où se joue l'avenir de la cohabitation entre modes.

5.5. Dynamiques émotionnelles : de la frustration à l'affrontement

Au-delà des déclencheurs immédiats et des contraintes structurelles, les entretiens mettent en évidence un enchaînement émotionnel récurrent qui conduit de la simple irritation à l'affrontement ouvert. La rage au volant apparaît ainsi comme le produit d'une dynamique d'escalade, où la frustration accumulée se transforme progressivement en conflit interpersonnel.

La première étape est celle de la frustration initiale. Les usager.es décrivent des situations où l'on perd du temps sans en identifier clairement la cause: congestion dans un tunnel, boucle de stationnement, attente prolongée à un carrefour. « Quand tu perds une demi-heure à tourner, tu es déjà à cran » (automobiliste). Cette frustration diffuse crée un état de vigilance accrue, où le moindre obstacle est perçu comme une provocation personnelle.

À cette frustration liée au temps perdu s'ajoute celle qui découle d'aménagements perçus comme opaques ou injustes. Certain.es automobilistes évoquent par exemple l'irritation de voir des rues rendues à sens unique, ce qui déplace la congestion vers d'autres axes: « Ils décident de mettre une rue en sens unique… après, ça fait des bouchons dans d'autres rues. Dans mon quartier, je le vis toujours… Et les feux aussi… il n'y a que trois voitures qui passent et puis c'est fini, c'est rouge » (automobiliste). Ici, l'énervement ne vise plus un conducteur identifiable, mais une décision publique jugée déconnectée de la réalité. Cette perte de prise favorise la lecture hostile des incidents suivants: un dépassement serré ou un refus de priorité sont d'autant plus vite interprétés comme des provocations qu'ils surviennent dans un contexte déjà vécu comme absurde ou injuste.

La seconde étape est précisément cette relecture hostile du comportement d'autrui. Des gestes qui pourraient être interprétés comme des maladresses sont immédiatement perçus comme des offenses intentionnelles. Un cycliste raconte: « Quand quelqu'un te double de trop près, tu ne peux pas croire que c'est une erreur. Tu le vis comme un message: tu n'as pas ta place ici » (E1, cycliste). Les trottinettistes partagent cette perception: « Quand une voiture te frôle ou te klaxonne, tu ne crois pas que c'est de l'inattention. Tu comprends qu'on veut te dire que tu n'as rien à faire là » (trottinettiste). Ce processus d'interprétation hostile est largement documenté dans la littérature: Deffenbacher et al. ont montré que les conducteurs à tendance colérique présentent un biais cognitif qui les pousse à attribuer aux autres des intentions malveillantes.

Vient ensuite la phase de réaction agressive. Plusieurs enquêté.es reconnaissent avoir réagi par un geste, un klaxon prolongé ou une accélération volontaire. « Moi, je ne laisse pas passer, je réponds. Sinon, ils croient qu'ils ont gagné » (automobiliste). Ces réactions ne visent pas tant à améliorer la fluidité de la circulation qu'à restaurer un sentiment de statut ou de respect. Le policier interrogé décrit bien ce mécanisme : « Quand vous utilisez votre klaxon, ça ne peut pas

être interprété autrement qu'agressif… ensuite vient le doigt d'honneur, l'ego prend le devant, et après ça devient rouge » (policier). Le klaxon, censé être un outil de sécurité, se transforme en déclencheur d'escalade. Des études européennes confirment ce rôle performatif : « Horn use is a catalyst for escalation, signaling hostility rather than information »[25]. Les trottinettistes évoquent aussi cette phase : « Parfois, je réponds avec un geste ou une remarque… juste pour montrer que j'existe. Mais ça peut vite dégénérer » (trottinettiste).

Enfin, certains récits décrivent le passage à la confrontation ouverte, où les corps se rapprochent et où la scène se personnalise. Ce basculement est décrit comme soudain, mais il s'inscrit dans un continuum d'étapes prévisibles. « Au début, c'est juste un retard, puis un geste, et en deux minutes tu es face à quelqu'un qui veut en découdre » (cycliste). Cette action en quatre temps - frustration, lecture hostile, réaction agressive, confrontation - se retrouve dans plusieurs témoignages, ce qui suggère une logique partagée plus qu'une succession d'accidents isolés.

Ces observations rejoignent les constats belges: le Dossier thématique de Vias sur l'agressivité souligne que « l'accumulation de frustrations liées à la circulation et la tendance à interpréter le comportement des autres comme une menace personnelle »[26] constituent les principaux vecteurs d'escalade. Sur le plan international, les recherches rappellent que l'agressivité routière repose souvent sur une dynamique d'interprétation hostile, où l'autre usager.e est perçu non comme un.e acteur.trice anonyme mais comme un.e adversaire.

En somme, les dynamiques émotionnelles décrites par les enquêté.es confirment que la rage au volant est rarement un « coup de sang » isolé. Elle s'inscrit dans une séquence identifiable, où frustration, biais d'interprétation et réaction agressive se combinent pour produire un affrontement. Comprendre cette mécanique permet de saisir pourquoi de simples incidents de circulation se transforment parfois en conflits violents.

En contrepoint de cette mécanique d'escalade, plusieurs enquêté.es décrivent des stratégies de désescalade mises en œuvre au quotidien, souvent par prudence plus que par conviction. « Je préfère parfois perdre dix minutes que de risquer de me battre… mais ça use » (piéton). Ces stratégies consistent surtout à laisser filer (ne pas répondre au geste ou au klaxon, ralentir et prendre de la distance, changer d'itinéraire ou éviter certains créneaux réputés plus tendus). Les trottinettistes adoptent fréquemment cette option: « Quand ça chauffe, je descends de la trottinette… mais du coup tu n'avances plus » (trottinettiste). Ces choix produisent un effet immédiat (le conflit n'embraye pas), mais ils ont un coût psychologique et temporel non négligeable; surtout, ils ne sont pas également accessibles à tous.tes, selon les contraintes d'horaires ou d'itinéraires. Les sources belges soulignent d'ailleurs que l'adaptation des trajets par évitement figure parmi les réponses fréquentes à l'agressivité routière (Vias, Prise de risques et agressivité), ce qui revient, du point de vue des usager.es, à déplacer la charge de la

[25] European Transport Safety Council. (2020). *Reducing aggressive driving and road rage: A policy briefing*. Brussels : ETSC.
[26] Vias Institute. (2017). *Prise de risques et agressivité sur la route*. Bruxelles : Vias Institute.

prévention sur ceux.celles qui se sentent exposé.es plutôt qu'à traiter les conditions qui favorisent l'escalade.

5.6. Quand la rage bascule dans la violence physique

Si la plupart des récits recueillis décrivent des scènes d'hostilité verbale ou de manœuvres dangereuses, certains témoignages franchissent un seuil plus préoccupant: celui de la violence physique directe, où la confrontation routière se transforme en agression corporelle. Ces épisodes, bien que minoritaires dans l'étude, marquent profondément celles et ceux qui les ont vécus, et donnent à voir le continuum qui relie l'incivilité ordinaire à la violence caractérisée.

Un cycliste raconte ainsi une scène survenue après un refus de priorité et un échange de gestes. L'incident ne s'arrête pas sur la chaussée: il se transforme en véritable poursuite. « C'est une chasse à l'homme ». L'automobiliste l'a suivi à travers différents quartiers, jusqu'à ce que le cycliste tente de se réfugier dans un parc et même dans des entrées d'immeubles. L'agresseur finit par le rejoindre, descend de son véhicule et le frappe. « J'ai mis le vélo en protection et il m'a tapé (…) mes lunettes étaient cassées ». Le vélo est endommagé, le cycliste blessé, et la scène se déroule sous les yeux de passants restés inactif.ves. Ce récit concentre plusieurs traits extrêmes de la rage au volant: la personnalisation de la « cible », la prolongation de l'affrontement hors du contexte routier, et la violence physique exercée sans retenue.

Un autre cas, rapporté par un piéton, illustre la même logique. Alors qu'il proteste face à un refus de priorité sur passage clouté, il est violemment pris à partie : « Ils m'ont plaqué au sol (…) en me donnant des coups partout… j'ai été blessé, même substantiellement » (piéton). Ce qui commence par un geste de contestation symbolique se transforme en tabassage, avec atteinte corporelle sérieuse. L'enquêté ajoute un élément de compréhension précieux: pour lui, la voiture n'est pas un simple objet de déplacement, mais un prolongement identitaire pour certains conducteurs. « Leur bagnole, c'est leur bijou de famille… dès qu'on touche à ça, c'est comme si on touchait à leur vie ». Cette remarque éclaire la disproportion de la réaction: l'atteinte perçue au véhicule est vécue comme une atteinte personnelle, justifiant aux yeux de l'agresseur une réponse physique.

Les trottinettistes ne sont pas épargné.es. L'un.e d'eux décrit une scène d'agression directe, où son intégrité physique a été menacée : « Je roulais en trottinette non-électrique près de la gare… je m'arrête au feu rouge et je sens qu'on m'attrape, qu'on me soulève et me jette hors du trottoir, la trottinette me tape dans la jambe, j'ai failli perdre l'équilibre et tomber… ». Elle précise avoir eu « très peur » et n'avoir pas eu le temps de réagir tant la scène fut brutale. Ce témoignage rappelle que les engins de micro-mobilité, en raison de leur vulnérabilité corporelle et de leur statut encore mal reconnu, exposent leurs usager.es à des formes de violence qui dépassent la simple intimidation routière.

À l'inverse, un autre trottinettiste souligne avoir rarement été confronté à des agressions directes, précisément parce qu'il adopte une conduite très défensive. Il décrit sa stratégie comme une forme de « glissement » entre les usager.es, cherchant à éviter les contacts et à ne

pas provoquer d'interactions conflictuelles. Ce récit met en lumière une logique de prévention individuelle: éviter les affrontements, parfois au prix d'une hyper-vigilance coûteuse en énergie.

D'autres témoignages, plus ponctuels, rappellent que la violence n'est pas exclusivement le fait des automobilistes, même si elle l'est très majoritairement. Une enquêtée rapporte avoir assisté à une scène où « un cycliste a essayé de balancer son vélo sur une voiture
», sous les yeux d'une famille avec un bébé (piétonne). L'événement, qui a marqué les témoins, montre que la colère peut aussi déborder du côté des mobilités actives, même si ces cas apparaissent beaucoup plus isolés (et restent marqués par le profil masculin).

Dans certains quartiers, la violence prend aussi une forme plus collective, à travers les « rodéos urbains ». Un cycliste décrit: « Ils font des dérapages, les pneus crissent, ça va super vite… Ça terrorise les gens. Et le temps que tu préviennes la police, ils sont déjà partis » . Ici, l'intimidation passe moins par l'agression d'un individu identifié que par l'occupation sonore et visuelle de l'espace, vécue par les riverains comme une menace permanente.

Enfin, certains usager.es racontent des formes d'intimidation qui frôlent la violence physique: marche arrière volontaire pour « venir au contact » (piéton), ou encore indifférence choquante après un quasi-accident (« j'étais couchée presque sur la voiture, et il est reparti comme si de rien n'était », cycliste). Ces scènes ne produisent pas toujours de coups portés, mais elles participent d'une violence brutale et déshumanisante.

Ces récits soulignent que la rage au volant peut franchir un seuil: de l'agacement routier à la violence physique délibérée. Les enquêté.es insistent sur le caractère soudain de ces basculements, mais la logique d'escalade décrite dans la section précédente (frustration → lecture hostile → réaction agressive → confrontation) en fournit une trame explicative. L'agression physique apparaît comme le dernier maillon de cette chaîne, lorsque la confrontation ne se limite plus à la circulation mais devient un règlement de comptes.

La littérature confirme ce continuum. VIAS rappelle que les comportements agressifs routiers peuvent aller de l'expression verbale à la contrainte physique, et que « la frontière entre incivilité et violence intentionnelle est poreuse »[27]. De leur côté, Berdoulat et Vavassori insistent sur le rôle du sentiment d'offense personnelle dans le passage à l'acte: lorsqu'un usager.e estime que son identité ou son statut est remis en cause, iel est plus enclin.e à adopter une réponse violente. Enfin, des travaux en sociologie de la mobilité rappellent que l'automobile est souvent vécue comme une prolongation de l'espace domestique: « le véhicule est perçu comme une bulle privée, une extension du chez-soi, dont la violation est ressentie comme une intrusion personnelle »[28]. Dans le prolongement, Assailly montre que l'automobile n'est pas seulement un objet fonctionnel, mais un vecteur d'identité sociale et de distinction.

[27] Ibid.

[28] Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research, 24*(4), 737-757.

Il rappelle que « toucher à la voiture, c'est toucher à l'identité sociale de l'individu »[29] La route devient ainsi un espace de compétition statutaire**,** où la perte de priorité ou l'irrespect d'une règle peut être vécu comme une attaque personnelle. Cette lecture éclaire la dimension symbolique de la rage au volant: l'agressivité routière peut être interprétée comme une défense de soi, de son statut et de sa place dans l'espace public. Ce cadre théorique éclaire la disproportion des réactions observées: l'atteinte au véhicule ne relève pas seulement du dommage matériel, mais est interprétée comme une attaque contre soi.

Ces épisodes de violences avérées ne sont pas anecdotiques. Qu'il s'agisse d'agressions physiques directes, de scènes de rodéos urbains ou de formes d'intimidation répétées (klaxons insistants, marches arrière volontaires, vitesses excessives en zone dense), ils jalonnent de nombreux récits. Leur fréquence dans les témoignages rappelle que la rage au volant ne se limite pas à l'injure ou au geste symbolique, mais peut régulièrement déborder vers des pratiques violentes. Pour les victimes comme pour les témoins, ces expériences laissent des traces durables: blessures physiques, dégâts matériels, hyper-vigilance, peur accrue et évitement de certains itinéraires ou horaires. Elles envoient aussi un signal social plus large: la route peut devenir un espace de règlement de comptes, où l'hostilité prend corps et dépasse largement la simple incivilité routière.

5.6 bis. Identités d'usager et asymétries de perception

Un enseignement transversal des entretiens est que la perception de la route dépend fortement de la position occupée à un moment donné: automobiliste, cycliste, piéton.ne, etc. Plusieurs participant.es reconnaissent iels-mêmes que leur tolérance, leurs attentes et leurs jugements ne sont pas les mêmes selon qu'iels se déplacent derrière un volant ou sur une selle. Un automobiliste souligne ainsi: « Quand je suis en voiture, j'ai tendance à être agacé par les vélos qui prennent de la place. Mais quand je suis moi-même à vélo, je comprends à quel point c'est dangereux quand on te frôle » (automobiliste).

Plusieurs enquêté.es racontent ces glissements de perspective. L'un d'eux, ancien automobiliste devenu cycliste quotidien, décrit une transformation radicale de son regard : « Avant je ne comprenais pas trop pourquoi les cyclistes râlaient… maintenant que je suis à vélo, je vois tout: les gaz à hauteur des enfants, les voitures qui frôlent… C'est devenu un automatisme de râler à mon tour » (cycliste). Un autre insiste sur la différence entre ses pratiques piétonnes et cyclistes:
« Quand je suis à pied, je défends mon passage, je ralentis les voitures… mais à vélo, je prends carrément la place au milieu, pour me protéger. C'est pas le même réflexe » (cycliste/piéton). De même, une piétonne dit percevoir différemment l'agressivité lorsqu'elle marche seule ou lorsqu'elle est accompagnée d'enfants: la vulnérabilité ressentie transforme le vécu de la circulation.

[29] Gros, C. (2025, 31 mars). Pourquoi s'énerve-t-on facilement au volant ? Les réponses d'un psychologue. *Le Figaro*.

Les trottinettistes apportent un éclairage supplémentaire sur cette multiplicité des identités. L'un d'eux souligne: « Je roule en voiture une à deux fois par semaine, je marche dans la ville tous les jours, roule à vélo également. Quand je roule en trottinette partagée par nécessité, je peux dire que je capte le point de vue des utilisateurs des autres modes de transports et que grâce à ça je suis plutôt à l'aise dans la lecture du trafic et de ma survie dans celui-ci ». Cette expérience plurielle renforce l'idée que la mobilité en ville est faite de positions successives et que les comportements ne peuvent se comprendre qu'en tenant compte de cette variabilité.

Ces changements de perspective montrent que la rage au volant n'est pas seulement le fait de « personnalités agressives », mais qu'elle s'ancre aussi dans des positions situationnelles. Le même individu peut adopter des comportements différents et interpréter les scènes de manière contrastée selon le mode de transport employé. Ce constat confirme des recherches européennes qui soulignent la variabilité contextuelle des comportements routiers.

L'entretien avec la conseillère mobilité illustre cette dimension évolutive des identités. Elle raconte son propre parcours de mobilité: longtemps utilisatrice des transports en commun, elle a ensuite adopté la voiture pour des raisons personnelles avant de basculer définitivement vers le vélo. Ce récit souligne que les pratiques de mobilité ne sont pas figées: elles se transforment selon les contraintes familiales, les opportunités disponibles et les expériences vécues. Elle cite notamment la « Bike Experience » comme un moment décisif qui a changé sa perception du vélo en ville, rendant possible une pratique qu'elle jugeait auparavant trop risquée. Cette trajectoire personnelle illustre comment un vécu subjectif (peur, confiance, confort) peut modifier la manière dont on perçoit la route et les autres usager.es.

Les trottinettistes insistent également sur les ambiguïtés de leur statut, à la frontière entre plusieurs catégories. « Les trottinettes peuvent rouler sur la piste cyclable, le trottoir, et la rue… Il s'agit d'un appareil avec des priorités hybrides » (trottinettiste). Cette hybridité réglementaire, qui brouille les repères habituels de légitimité et de vulnérabilité, contribue à des malentendus et à des tensions accrues avec les autres usagers.

Ces identités d'usager sont également traversées par des significations sociales. A titre d'exemple, dans certains quartiers d'Anderlecht, la voiture reste associée à un signe de réussite ou de statut social, alors que le vélo est perçu comme le symbole d'un militantisme ou d'une pratique réservée à certaines catégories sociales. Ces représentations nourrissent des asymétries dans la réception des politiques publiques: ce que certains vivent comme une amélioration de la qualité de vie (apaisement, sécurité) est perçu par d'autres comme une dépossession symbolique de leur droit à circuler en voiture. Les tensions suscitées par le plan Good Move s'éclairent à la lumière de ces différences de légitimité perçue. De manière comparable, les trottinettistes évoquent une hiérarchie implicite entre les usager.es : « Piétons > Trottinettes > Vélos > Véhicules à moteurs ». Cette hiérarchie subjective, qui place la trottinette dans une position intermédiaire, illustre bien la manière dont chaque mode se situe sur une échelle mouvante de légitimité et de vulnérabilité.

En somme, l'analyse qualitative montre que la rage au volant et les conflits de mobilité ne peuvent pas être compris uniquement comme des comportements individuels isolés. Ils s'inscrivent dans des identités d'usager mouvantes, façonnées par les contextes de déplacement, les trajectoires de vie et les représentations sociales attachées aux différents modes. Reconnaître cette variabilité est essentiel pour comprendre pourquoi un même individu peut se dire victime d'agressivité dans une situation, et auteur dans une autre, et pourquoi les réformes de mobilité suscitent des réactions si contrastées selon les groupes sociaux.

Les apports des trottinettistes rejoignent plusieurs constats récents en Belgique. L'enquête ESRA3 montre que les trottinettes électriques sont perçues comme l'un des modes de transport les moins sûrs, et que leurs usager.es adoptent fréquemment des comportements à risque : 35,8
% déclarent avoir franchi un feu rouge au cours du dernier mois, 39,9 % avoir roulé à deux sur un même engin et 53,6 % avoir circulé au moins une fois sur le trottoir. Ces pratiques contribuent à brouiller les frontières de légitimité évoquées dans les entretiens.

Vias rappelle que les trottinettes électriques sont des appareils disposant de priorités hybrides, assimilées aux cyclistes dans le Code de la route depuis 2022, mais souvent perçues comme des intruses sur la chaussée, elles cumulent une forte vulnérabilité (69 % des accidents corporels impliquent une voiture particulière) et une visibilité sociale ambivalente. Ce statut flottant explique pourquoi, dans les récits qualitatifs, les trottinettistes oscillent entre une position de légitimité reconnue (sur piste cyclable) et une illégitimité ressentie (sur trottoir ou chaussée).

5.7. Perceptions des relations entre usagers

Les entretiens montrent que la rage au volant s'inscrit dans un climat plus large de cohabitation difficile entre les différents modes de déplacement. Les piéton.nes expriment un sentiment de vulnérabilité, les cyclistes décrivent une légitimité contestée, et les trottinettistes souffrent d'un statut hybride qui nourrit l'imprévisibilité. Tous.tes pointent des interactions marquées par l'hostilité et le manque de respect mutuel.

Ces tensions sont accentuées par certaines configurations urbaines: pistes partagées, stationnements sur bandes cyclables, ou encore transformations liées au plan Good Move, perçues tour à tour comme une amélioration ou comme une contrainte. Ces frictions révèlent une asymétrie persistante où la voiture conserve une position dominante, mais voit son hégémonie contestée.

En somme, la rage au volant ne peut être comprise uniquement comme une succession d'incidents isolés :elle reflète une conflictualité structurelle de la mobilité bruxelloise, où la vulnérabilité des uns, la légitimité contestée des autres et l'imprévisibilité des nouveaux modes alimentent un climat d'instabilité

5.8. Régulation et forces de l'ordre: entre action et perception

L'entretien mené avec le policier de la brigade cycliste apporte un éclairage essentiel sur la perception policière de la rage au volant. D'abord, il confirme l'omniprésence du phénomène dans les interventions quotidiennes : «Chaque semaine, on a des cas de conflits qui commencent par un simple klaxon et qui dégénèrent en altercation verbale, voire physique ». Pour lui, le klaxon n'est pas un outil neutre mais un déclencheur socialement codé qui ouvre une séquence d'escalade.

Ensuite, le policier décrit un contexte bruxellois particulièrement complexe. La densité de circulation, la multiplicité des usagers et la diversité culturelle créent des zones d'incompréhension où « chacun pense avoir raison ». Cette pluralité d'interprétations rend les interventions difficiles : « Même entre policiers, on doit parfois débattre pour savoir qui avait la priorité… alors imaginez pour les usagers ! ». Autrement dit, l'incertitude réglementaire nourrit les tensions autant qu'elle complique leur gestion répressive.

Sur le terrain, les outils d'intervention apparaissent limités. La médiation verbale reste la première option, mais elle est souvent perçue comme inefficace par les usagers.e agressé.es : « Quand on dit aux gens de se calmer et de repartir, ils ont l'impression qu'on ne fait rien ». Les sanctions, elles, demandent un processus administratif long, rarement compatible avec la fluidité des situations. Le policier souligne aussi un manque de ressources: la brigade cycliste est petite et son action reste surtout préventive.

Ces propos rejoignent les constats de plusieurs enquêté.es qui relatent un sentiment d'abandon face à l'agressivité routière. Un piéton raconte avoir été frappé après une altercation sur passage clouté et avoir appelé la police : « Ils ne sont pas venus… J'ai fait une plainte, mais ça n'a rien changé ». Un cycliste va dans le même sens : « Quand tu portes plainte, on te dit que ça ne vaut pas la peine, que ça ne mène à rien ». Ces expériences nourrissent une impression d'impunité qui fragilise la confiance dans la capacité des forces de l'ordre à protéger les usagers vulnérables.

La mise en œuvre du plan Good Move illustre ces difficultés. En cherchant à réorganiser la circulation pour réduire le trafic de transit, le plan a aussi généré des tensions nouvelles entre usager.es, qui se traduisent par une charge accrue pour la police. Comme l'explique un policier
: « Les gens se disputent plus aux entrées de mailles, ça crée des appels en plus pour nous ». Autrement dit, la régulation spatiale pensée pour apaiser la ville accroît paradoxalement, dans l'immédiat, les sollicitations policières, sans moyens supplémentaires pour y faire face.

Enfin, la perception du rôle de la police rejoint celle des usager.es: les automobilistes agressif.ves sont jugé.es faiblement dissuadé.es par les sanctions actuelles. Le policier lui-même reconnaît : « Tant que les comportements agressifs ne sont pas sanctionnés rapidement et visiblement, les gens continuent ». Cette parole converge avec les critiques d'usager.es qui déplorent un sentiment d'impunité. Ce constat trouve d'ailleurs un appui dans la littérature: une étude menée en Europe souligne que l'intervention policière perçue comme équitable et visible contribue à réduire la colère des conducteur.trices et à limiter les comportements hostiles

Au final, les forces de l'ordre apparaissent comme prises en étau: elles doivent réguler des tensions croissantes dans un cadre urbain qui amplifie les conflits, tout en disposant d'outils institutionnels perçus comme insuffisants. Leur vécu confirme que la rage au volant n'est pas seulement une question de comportements individuels, mais aussi de capacité collective à mettre en œuvre des règles lisibles, visibles et appliquées.

Au-delà du constat, le policier interrogé esquisse plusieurs pistes d'action. Il insiste d'abord sur la nécessité de cibler certains comportements particulièrement irritants, comme l'usage abusif du klaxon, dont la charge agressive est systématiquement perçue par les autres usagers. Il souligne également l'importance de sanctions rapides et visibles: tant que les comportements agressifs ne font pas l'objet d'un traitement effectif et immédiat, la règle perd de sa crédibilité. L'enjeu n'est pas de multiplier les procès-verbaux, mais de rendre la norme tangible par une action policière perceptible. Enfin, il rappelle que l'efficacité de ce travail repose sur deux conditions: une présence policière accrue sur le terrain et une meilleure clarté des règles de circulation, aujourd'hui souvent sources de confusion et de tensions.

Belgique et Europe : la régulation de l'agressivité routière

En Belgique, la prise en compte des comportements agressifs dans la sécurité routière est ancienne. Une directive spéciale adoptée en 2000 a explicitement défini les comportements de conduite agressifs comme un enjeu distinct, appelant à des campagnes de sensibilisation et à une meilleure application des sanctions. Pourtant, comme le montrent les enquêtes de Vias et l'ESRA, ce cadre réglementaire peine à se traduire en une perception d'efficacité auprès des usager.es.

Au niveau européen, plusieurs pays ont introduit des sanctions rapides et visibles pour les comportements agressifs, comme la confiscation immédiate du permis ou des amendes forfaitaires élevées. Ces pratiques semblent réduire la fréquence des comportements hostiles, mais elles supposent une capacité de contrôle élevée. À Bruxelles, le contraste est frappant: les réaménagements urbains (Good Move, piétonnisation du centre) multiplient les situations de tension, mais les moyens de contrôle et de sanction restent limités, ce qui nourrit un sentiment d'impunité largement exprimé dans les entretiens.

5.9. Réflexivité et considérations éthiques

Comme dans toute enquête qualitative, l'analyse des entretiens sur la rage au volant implique de reconnaître la place du chercheur et les enjeux éthiques qui traversent la production des données.

Sur le plan méthodologique, il faut rappeler que la majorité des participant.es se sont porté.es volontaires, notamment via le formulaire lié au questionnaire quantitatif. Cela implique une auto-sélection les personnes qui ont accepté de témoigner sont souvent celles qui avaient des expériences marquantes à partager, positives ou négatives. Ce biais ne réduit pas la valeur de leurs récits, mais rappelle que les résultats ne peuvent être généralisés sans précautions. Ils

donnent plutôt accès à une compréhension approfondie des significations et vécus attachés à la rage au volant dans le contexte bruxellois. Ce point rejoint les constats de l'ESRA, qui souligne que les enquêtes auto-déclaratives en sécurité routière comportent toujours des biais de mémoire et d'auto-présentation, sans pour autant invalider leur capacité à documenter les représentations sociales et les expériences vécues.

La relation d'enquête a également dû peser sur la nature des récits. Le fait que les entretiens aient été menés dans un cadre associatif et non strictement académique a pu faciliter la confiance, mais aussi influencer certains discours, orientés vers la critique des infrastructures ou des comportements automobiles. L'entretien est toujours une coproduction: ce qui est dit dépend de la manière dont la question est posée, de l'ambiance du moment et du rapport de confiance établi. Comme le rappellent Kvale et Brinkmann, l'entretien qualitatif n'est pas une simple collecte d'informations « objectives », mais bien une interaction sociale où le chercheur contribue à façonner le discours produit.

Sur le plan éthique, les principes de consentement, d'anonymisation et de confidentialité ont été respectés. Les participant.es ont été informé.es des objectifs de la recherche, du caractère volontaire de leur participation et de l'usage des données. Les noms, lieux précis et détails identifiants ont été retirés des transcriptions. Les enregistrements sont conservés de manière sécurisée et ne seront pas diffusés.

En somme, cette réflexivité rappelle que les résultats présentés dans ce chapitre ne sont pas une photographie « objective » d'un phénomène, mais le fruit d'une interaction située entre chercheuse et participants.

Conclusion du chapitre 5

Les entretiens menés offrent un panorama nuancé et indispensable pour comprendre la rage au volant à Bruxelles. Loin d'être une simple irritation individuelle, elle apparaît comme une dynamique relationnelle qui mêle tensions subjectives, hiérarchies implicites entre usager.es et contraintes propres à l'espace urbain bruxellois.

Plusieurs constats forts émergent de l'analyse qualitative :

1. Une définition plurielle et située de la rage au volant, qui va de l'injure verbale à l'agression physique et qui varie selon la position occupée dans le trafic
2. La récurrence de violences vécues, y compris des agressions physiques, qui rappellent que la rage au volant n'est pas un phénomène marginal mais un risque réel et lourd de conséquences
3. Des déclencheurs récurrents (klaxon, refus de priorité, gestes interprétés comme offensants) et des amplificateurs structurels (congestion, stress, sentiment d'impunité, ambiguïtés réglementaires) qui nourrissent le cycle de l'agressivité
4. Une domination masculine perçue dans de nombreux épisodes agressifs, confirmant les tendances observées dans la littérature internationale

5. Une conflictualité structurelle entre usager.es, renforcée par l'émergence des trottinettes électriques. Leur statut hybride (ni tout à fait piéton.nes, ni tout à fait cyclistes, ni tout à fait automobilistes) génère incompréhensions et tensions et illustre la difficulté de stabiliser des règles sociales partagées dans un contexte de transition modale
6. Des asymétries de légitimité et de vulnérabilité: les piéton.nes et cyclistes dénoncent leur exposition face aux voitures; les trottinettistes décrivent quant à elleux un sentiment d'illégitimité, « à la fois de trop sur le trottoir et de trop sur la route », qui les place dans une position particulièrement fragile
7. Un rôle limité des forces de l'ordre, qui peinent à intervenir dans des situations souvent furtives et interprétatives, mais dont le relatif moyen d'action alimente le sentiment d'impunité et d'injustice

Ces résultats qualitatifs enrichissent l'étude de deux manières. D'une part, ils donnent chair aux données du questionnaire en révélant les logiques subjectives et les expériences vécues derrière les comportements. D'autre part, ils mettent en lumière des dimensions invisibles aux approches quantitatives: la peur, l'humiliation, le sentiment d'injustice, la vulnérabilité liée au genre ou au mode de déplacement.

Ils préparent ainsi la transition vers le chapitre 6, qui visera à articuler les résultats quantitatifs et qualitatifs. L'enjeu sera de mettre en dialogue les chiffres issus du questionnaire et les récits des enquêté.es, afin de dégager une compréhension intégrée et opérationnelle de la rage au volant à Bruxelles, capable d'alimenter des recommandations concrètes pour les politiques publiques et les pratiques institutionnelles.

6.

INTÉGRATION DES RÉSULTATS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS

FIGHTING ROAD RAGE

6. Intégration des résultats quantitatifs et qualitatifs

6.1. Logique d'intégration

Ce chapitre met en dialogue les résultats issus du questionnaire quantitatif (chapitre 4) et des entretiens qualitatifs (chapitre 5).

L'objectif est triple: dégager les convergences, où chiffres et récits se confirment mutuellement, identifier les apports spécifiques du qualitatif (dimensions symboliques, ressentis, logiques sociales) que le quantitatif ne saisit pas; relever les divergences apparentes, qui éclairent la complexité des pratiques et perceptions de la route.

Cette approche croisée permet de dépasser la simple juxtaposition des données. Elle vise à construire une compréhension cohérente, contextualisée et opérationnelle de la rage au volant à Bruxelles, en identifiant non seulement les comportements mais aussi les logiques sociales et les leviers d'action qui les sous-tendent.

6.2. Profils sociodémographiques: âge et genre

Le volet quantitatif met en évidence deux tendances structurantes :

- Les hommes se déclarent plus souvent auteurs de comportements agressifs (55,3 %) que les femmes (48,0 %), tandis que les femmes se déclarent plus souvent victimes (73,1 % contre 60,0 %).
- Contrairement à une idée reçue, les 18–34 ans ne sont pas les plus impliqué.es comme auteurs (43,0 %). Le taux le plus élevé concerne les 35–54 ans (64,8 %), tandis que les 55+ se situent à 47,2 %.

Les entretiens confirment le caractère genré de l'agressivité : « L'agressivité est du côté masculin » (cycliste). Plusieurs participant.es soulignent aussi le caractère sexué de certaines agressions : « Quand tu es une femme et que tu dis à un automobiliste qu'il n'a pas la priorité, ça dérape beaucoup plus vite » (piétonne).

De même, les jeunes sont perçus comme plus enclins à « surréagir » et à entrer dans la confrontation : « Les petits jeunes en scooter, ils grillent, ils insultent, ils jouent à qui est le plus fort » (automobiliste).

Ces observations rejoignent largement la littérature scientifique. Les travaux européens montrent que les jeunes hommes cumulent davantage comportements de risque et agressivité au volant. Les données belges vont dans le même sens : selon Vias, près d'1 Belge sur 2 admet avoir déjà adopté un comportement agressif sur la route, avec une surreprésentation masculine et jeune.

6.3. Contextes et déclencheurs

Les chiffres indiquent que la majorité des épisodes surviennent aux heures de pointe et dans des lieux de forte densité comme les carrefours et axes principaux.

Parmi les victimes ayant détaillé les faits dans le questionnaire en ligne (185 personnes) :

- 56,8 % citent le klaxon,
- 60,0 % des insultes verbales,
- 57,3 % des gestes menaçants ou violents.

Le qualitatif permet d'entrer dans la mécanique de ces déclencheurs. Le klaxon n'est pas perçu comme un outil neutre mais comme un marqueur socialement codé : «Quand vous utilisez votre klaxon, ça ne peut pas être interprété autrement qu'agressif » (policier). De nombreux récits décrivent un schéma d'escalade:

frustration → lecture hostile → réaction agressive → confrontation

Les entretiens révèlent aussi des déclencheurs symboliques invisibles dans les chiffres: par exemple, la « mise en dette » implicite du piéton contraint de remercier une voiture alors qu'il est légalement prioritaire. « C'est moi qui dois remercier, alors que c'est mon droit. Ça m'énerve » (piéton).

Les trottinettistes ajoutent un déclencheur spécifique: l'incitation économique au temps. Comme le rappelle l'une d'elleux «Les entreprises calculent le prix selon le temps et non la distance, ce qui pousse l'usager à aller vite, pour économiser de l'argent ». Cette logique marchande, propre aux systèmes de free-floating, crée un stress particulier et contribue à des comportements plus rapides et plus risqués.

Ces constats rejoignent les analyses belges. Vias souligne que la congestion, le stress et l'incertitude urbaine constituent des amplificateurs majeurs de l'agressivité. De plus, selon une enquête de 2024, 54 % des Belges disent avoir été victimes d'un comportement agressif sur la route, et le klaxon en constitue l'un des symboles les plus fréquents.

6.4. Formes d'agressivité et continuum des comportements

Quantitativement, les comportements agressifs les plus fréquents relèvent de l'expression (gestes, insultes, klaxon) et des manœuvres risquées (dépassements serrés, coupes de trajectoire).

Les entretiens confirment ce répertoire mais montrent qu'il est socialement interprété: un dépassement serré est rarement vécu comme une simple erreur, mais comme un message (« Tu n'as pas ta place ici », cycliste). De même, l'agressivité routière peut aller jusqu'à la violence physique directe, documentée dans deux récits marquants.

Les trottinettistes confirment ce continuum: l'une d'entre elleux raconte une agression physique (« Je m'arrête au feu rouge et je sens qu'on m'attrape, qu'on me soulève et me jette hors du trottoir »), qui illustre la rapidité avec laquelle une situation banale peut basculer vers la violence.

Ces résultats font écho aux constats de Vias: l'agressivité routière ne se limite pas aux incivilités verbales mais constitue un continuum, allant du geste anodin à la mise en danger physique. La banalisation de certaines pratiques (klaxon, insultes) tend d'ailleurs à invisibiliser leurs effets psychologiques, que les entretiens rappellent avec force.

6.5. Conséquences et vécus

Les données chiffrées soulignent deux grandes familles de conséquences :

- psychologiques (stress, peur, appréhension),
- pratiques (éviter des itinéraires, changer d'horaires).

Les entretiens confirment ces tendances tout en leur donnant chair: peur durable, sentiment d'humiliation, hypervigilance. « Moi, depuis qu'on m'a frôlé.e exprès, je ne prends plus mon vélo aux heures de pointe » (cycliste). D'autres enquêté.es déclarent avoir changé radicalement leurs habitudes (ex. éviter certains quartiers ou abandonner le vélo après un épisode violent).

Ces résultats recoupent les enquêtes belges: selon ESRA3, près de 40 % des usager.es belges déclarent avoir adapté leur conduite par peur de comportements agressifs.

Un élément supplémentaire apparaît toutefois: la rage au volant fragilise la transition vers les mobilités durables. Plusieurs cyclistes et trottinettistes évoquent avoir réduit ou abandonné leurs trajets à cause d'agressions répétées. Autrement dit, l'agressivité routière ne nuit pas seulement aux individus mais constitue un frein collectif à la généralisation des modes actifs.

6.6. Perceptions croisées entre usagers

Dans le quantitatif, les automobilistes sont évalués à 3,23/5 et les non-motorisés à 3,02/5 sur l'échelle 1 = très calme, 5 = très agressif. Mais les sous-groupes révèlent un clivage net :

- automobilistes "car only" (n=100) : jugent les non-motorisé.es plus agressif.ves (3,24) que leurs pairs (3,10),
- piétons (déclaré.es) (n=86) : jugent les automobilistes beaucoup plus agressif.ves (3,47),
- cyclistes (déclaré.es) (n=89) : jugent les non-motorisé.es plus agressif.ves (2,65).

Les entretiens montrent la même hiérarchie implicite: piéton.nes et cyclistes se sentent dominé.es par la voiture, tandis que les automobilistes dénoncent l'imprévisibilité des mobilités douces. « Les vélos, on ne sait jamais ce qu'ils vont faire » (automobiliste). À l'inverse, « Quand tu es piéton, tu es toujours le dernier servi » (piéton).

L'arrivée des trottinettes est décrite comme un facteur de « chaos » supplémentaire. « Les cyclistes nous crient dessus, les voitures nous serrent, et les piétons ne veulent pas de nous non plus » (trottinettiste).

Ces perceptions croisées recoupent les enquêtes belges : selon Vias, 72 % des Belges jugent les autres usager.es « peu respectueux », et la méfiance mutuelle entre automobilistes et cyclistes est régulièrement documentée. Les données récentes sur les trottinettes confirment ce sentiment
: plus d'un usager sur deux circule sur le trottoir et plus d'un tiers admet franchir un feu rouge, ce qui nourrit la défiance évoquée dans les entretiens.

6.7. Convergences, divergences et apports spécifiques

La confrontation des deux volets de l'enquête fait apparaître plusieurs zones de convergence forte. Le profil des jeunes hommes ressort comme un facteur clé dans les deux approches: les chiffres confirment qu'ils se déclarent plus souvent auteurs de comportements agressifs, tandis que les récits décrivent la masculinité comme un registre de surenchère et de provocation. Ce résultat rejoint non seulement la littérature internationale mais aussi les analyses belges récentes de Vias, qui soulignent la surreprésentation masculine dans les comportements agressifs et risqués.

Autre convergence: le rôle central du klaxon, des insultes et des gestes, ainsi que des manœuvres serrées (dépassements, coupes de trajectoire). Ces comportements apparaissent non seulement dans les statistiques mais aussi dans les récits comme des signaux codés d'hostilité. Le klaxon, en particulier, est décrit par les participant.es comme un déclencheur d'escalade, ce que confirment le policier interrogé.

Les contextes spatio-temporels offrent une autre convergence: heures de pointe et carrefours denses sont à la fois les lieux signalés dans le questionnaire et ceux décrits par les enquêté.es comme propices à la montée de tensions. Ces résultats recoupent les analyses belges de Vias sur le rôle amplificateur de la congestion urbaine.

Au-delà de ces convergences, les apports spécifiques du qualitatif sont essentiels. Les entretiens mettent en lumière des dimensions invisibles dans le quantitatif: la dimension symbolique des interactions (priorité transformée en dette morale, sentiment d'humiliation, hiérarchie implicite entre usagers), la perception de domination masculine dans l'espace routier, ou encore le vécu de violences extrêmes (poursuites, tabassages) qui, bien que minoritaires dans les chiffres, marquent durablement les représentations et les pratiques.

Certaines divergences apparaissent néanmoins. Dans les chiffres, automobilistes et usager.es non-motorisé.es sont jugés globalement aussi agressif.ves, alors que les récits insistent sur la domination automobile. De même, le questionnaire montre qu'une majorité d'usager.es se déclare à la fois victime et auteur.e, tandis que les récits mettent davantage l'accent sur l'expérience de victime. Ces divergences peuvent être comprises comme des effets de biais d'attribution (on reconnaît plus facilement avoir subi que provoqué) et comme l'expression de

logiques différentes: les chiffres agrègent des fréquences, les récits expriment des expériences marquantes.

6.8. Conclusion du chapitre 6

L'intégration des volets quantitatif et qualitatif confirme que la rage au volant est un phénomène multidimensionnel, enraciné à la fois dans les caractéristiques sociales des usagers, les dynamiques relationnelles entre groupes et les contraintes propres à l'espace urbain bruxellois. Les chiffres montrent que les situations sont fréquentes (plus de 6 répondant.es sur 10 déclarent en avoir été victimes récemment), et les récits révèlent que ces épisodes ne sont pas anodins mais vécus comme des atteintes au statut, à la sécurité et parfois à l'intégrité physique.

L'apport central de l'intégration est de montrer que la rage au volant n'est pas réductible à un « débordement individuel ». Elle est le produit d'un enchevêtrement: dispositions personnelles (impulsivité, intolérance à la frustration), rapports sociaux (domination masculine, hiérarchie implicite entre motorisé.es et non-motorisé.es), et contexte urbain (congestion, rareté de l'espace, incertitude réglementaire). À ces facteurs s'ajoute une dimension identitaire. Comme le souligne Assailly, l'automobile n'est pas seulement un mode de transport: elle constitue un vecteur d'identité sociale et de distinction. Sur la route, céder le passage ou être ralenti n'est pas uniquement perçu comme une contrainte fonctionnelle, mais aussi comme une atteinte au statut et à la reconnaissance sociale. Cette dimension symbolique éclaire la conflictualité observée à Bruxelles, où chaque usager revendique une légitimité et où la cohabitation devient un terrain de compétition statutaire. A tout ceci s'ajoute enfin la question de l'hybridité: les trottinettes électriques, mais aussi d'autres mobilités émergentes comme les vélos-cargos qui circulent entre plusieurs espaces (chaussée, trottoir, pistes) et rendent les frontières de légitimité plus floues, ce qui alimente tensions et malentendus.

Cette lecture intégrée souligne aussi la dimension spatiale des violences routières : elles se concentrent dans des lieux saturés (carrefours, tunnels, zones partagées), où l'infrastructure brouille les règles ou exacerbe la compétition pour l'espace. La rage au volant apparaît ainsi non seulement comme un problème de comportements, mais aussi comme le symptôme d'une organisation urbaine contrainte, où la densité et la cohabitation forcée créent un terrain propice aux escalades.

Enfin, l'analyse montre que la rage au volant a des effets directs sur la transition écologique et sociale de la mobilité. Les usager.es les plus vulnérables (piéton.nes, cyclistes, trottinettistes) se disent proportionnellement plus victimes d'agressions, ce qui peut les dissuader d'adopter ou de maintenir des modes actifs. Autrement dit, l'agressivité routière ne se limite pas à des incidents interpersonnels: elle fragilise les politiques publiques de mobilité durable en décourageant l'usage des alternatives à la voiture.

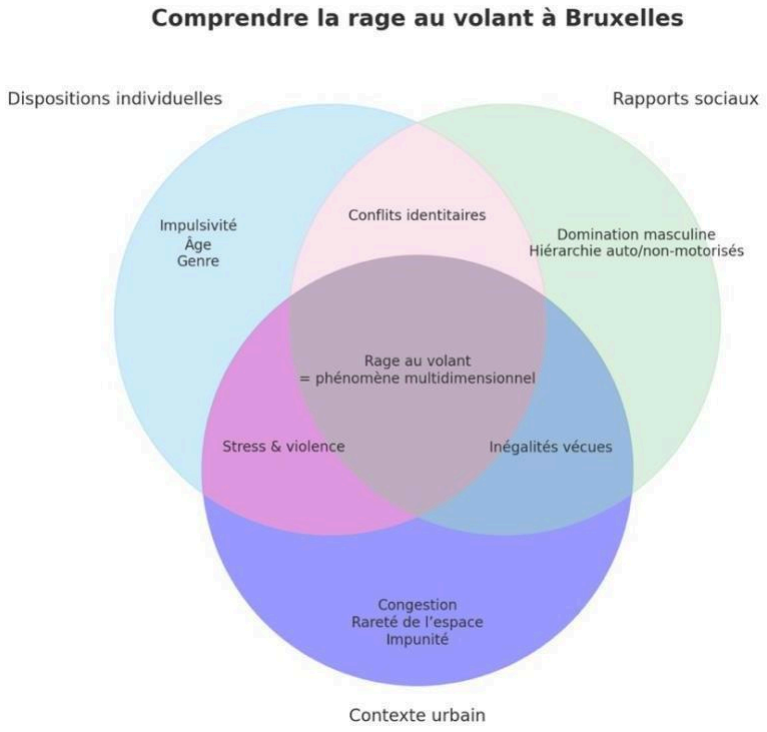
La confrontation des résultats met également en évidence une perception d'impunité. Du côté des usager.es, beaucoup estiment que les comportements agressifs sont rarement sanctionnés.

Du côté policier, l'entretien confirme le manque de clarté réglementaire et l'absence de sanctions rapides. Cette convergence souligne que la rage au volant est aussi un enjeu institutionnel et politique.

En somme, ce chapitre montre que les résultats quantitatifs et qualitatifs, loin de s'opposer, s'éclairent mutuellement. Leur croisement offre une compréhension riche de la rage au volant comme phénomène relationnel, spatial et urbain. Ils ouvrent des pistes d'action claires:

1) améliorer la lisibilité et la sécurité des infrastructures partagées
2) renforcer la régulation et les sanctions visibles des comportements agressifs
3) cibler la prévention auprès des jeunes conducteur.trices
4) sensibiliser à la reconnaissance mutuelle entre usager.es
5) inscrire la lutte contre l'agressivité routière dans le cadre plus large de la transition écologique et de la justice sociale en matière de mobilité

La figure ci-dessous propose une synthèse visuelle: elle illustre comment la rage au volant résulte de l'entrecroisement entre dispositions individuelles, rapports sociaux et contexte urbain. Loin d'être un simple débordement ponctuel, elle apparaît comme un phénomène multidimensionnel, inscrit au cœur des dynamiques bruxelloises de mobilité.



(La rage au volant ne résulte pas d'un simple débordement individuel. Elle naît de l'entrecroisement entre dispositions personnelles (impulsivité, âge, genre), rapports sociaux (domination masculine, hiérarchies entre usagers) et contexte urbain (congestion, rareté de l'espace, impunité)

Au terme de cette analyse intégrée, il apparaît clairement que les approches quantitative et qualitative se complètent plus qu'elles ne s'opposent. Le questionnaire met en évidence les grandes tendances et confirme certains déterminants classiques de la colère au volant, tels que l'âge et le genre, tandis que les entretiens donnent chair à ces données en montrant comment ces caractéristiques s'incarnent dans des situations concrètes et dans des ressentis de vulnérabilité, d'injustice ou de frustration. Certaines divergences sont également éclairantes: les trottinettes, par exemple, n'apparaissent pas comme une catégorie saillante dans les résultats quantitatifs, mais elles cristallisent de nombreuses tensions dans les récits d'usager.es, ce qui invite à considérer la place de ce mode émergent comme un enjeu spécifique. En somme, c'est le dialogue entre les deux volets de l'enquête qui permet d'aller au-delà de la simple mesure statistique ou du seul témoignage individuel: il met en évidence un climat de circulation traversé à la fois par des régularités structurelles et par des expériences subjectives, que seule une approche mixte pouvait restituer avec cette profondeur.

7.

RECOMMANDATIONS

FIGHTING ROAD RAGE

7. Recommandations

7.1. Introduction

Les recommandations présentées dans ce chapitre reposent sur une double base: d'une part, les propositions concrètes formulées par les enquêté.es au cours de l'étude; d'autre part, un ensemble de travaux scientifiques et institutionnels européens et belges consacrés à la colère et à l'agressivité routières. Ces références apportent un éclairage essentiel pour mettre en perspective les constats bruxellois et identifier les leviers d'action les plus pertinents.

L'objectif n'est pas seulement de limiter des comportements agressifs isolés, mais de transformer un système de mobilité où la colère routière trouve actuellement un terrain favorable. Les recommandations sont organisées en plusieurs thématiques: infrastructures, formation, contrôle, communication, gouvernance et participation, outils de suivi, afin d'offrir un éventail d'actions cohérent et adapté au contexte bruxellois.

7.2. Recommandations issues des enquêté.es

Les entretiens montrent que les usager.es de la route ne sont pas seulement témoins ou victimes de la rage au volant: ils formulent aussi des pistes d'action très concrètes. Ces propositions, parfois pragmatiques, parfois radicales, révèlent une expertise d'usage qu'il serait réducteur de ne pas considérer. Elles traduisent à la fois des besoins immédiats et des visions plus structurelles d'un système de mobilité plus équitable.

Transports publics et incitations à la voiture

Un trottinettiste a formulé une proposition particulièrement structurée : « créer une offre plus adaptée et gratuite des transports en commun », couplée à la suppression des publicités automobiles et à une réforme du régime fiscal des voitures de société, qualifié de « corruption cachée à la belge ». Il y ajoute un axe éducatif fort: sensibiliser dès l'école au partage de l'espace. Ces suggestions articulent bien deux échelles: d'un côté l'amélioration immédiate de l'offre de transport collectif, de l'autre la remise en cause des incitations symboliques et économiques qui renforcent la dépendance à l'automobile. D'autres enquêté.es évoquent l'idée de réduire l'offre de stationnement de surface dans les quartiers centraux.

Infrastructures: continuité et lisibilité

Les usager.es soulignent l'importance d'aménagements continus et lisibles. Les cyclistes demandent des pistes protégées et sans obstacles récurrents, dénonçant les livraisons en double file et le stationnement sauvage comme autant de signaux de leur illégitimité. Les piéton.nes réclament une sécurisation renforcée des passages cloutés (éclairage, visibilité, îlots de protection). Du côté des trottinettistes, le flou des règles dans les zones piétonnes est vécu comme une source permanente de conflits : « Dans le piétonnier, tu ne sais jamais si tu as le droit ou pas ». L'un d'eux suggère d'ailleurs un marquage visuel simple : « Peut-être faire usage

de couleurs, tracer des lignes au sol pour indiquer le circuit réservé à tel type de véhicules ». Cette idée traduit bien une attente partagée: que l'infrastructure rende les règles sociales visibles et prévisibles.

Contrôle et régulation: crédibilité des règles

Beaucoup d'enquêté.es dénoncent le sentiment d'impunité qui accompagne certains comportements agressifs. Le policier interrogé plaide pour cibler spécifiquement ce type de comportements (klaxon, etc.) dans les contrôles. Des piéton.nes demandent une présence policière accrue aux passages piétons, tandis que des cyclistes insistent sur la nécessité de sanctionner les dépassements serrés. Plusieurs souhaitent également une action plus ferme contre l'obstruction des pistes cyclables aux heures de pointe. Enfin, une voix dissonante défend le retour au 50 km/h en dehors des abords sensibles, estimant que la généralisation du 30 km/h est excessive : « Pas de zone 30. Le 50, c'était très bien » (automobiliste). Si cette proposition reste minoritaire et contredite par les données d'accidentalité, elle illustre la diversité des attentes et l'importance de prendre en compte toutes les perceptions citoyennes pour comprendre les dynamiques de tension. Ce rejet apparent de certaines règles ne renvoie pas seulement à leur application technique, mais aussi à la manière dont elles sont perçues identitairement. Comme le souligne Assailly, la transgression routière n'est pas anodine: elle exprime un rapport au pouvoir, à la liberté et au contrôle social. Travailler sur l'acceptabilité des règles suppose donc de reconnaître cette dimension symbolique, afin que les politiques de mobilité soient comprises comme légitimes et non comme arbitraires.

Trottinettes: tarification et conventions d'usage

Les trottinettistes formulent des recommandations spécifiques liées à leur mode. L'un d'elleux dénonce la tarification « à la minute », qui incite à la vitesse : « Les entreprises calculent le prix selon le temps et non la distance, ce qui pousse l'usager à aller vite ». Il suggère d'adopter des formules au trajet ou au kilomètre pour réduire cette pression économique. D'autres insistent sur la nécessité de stabiliser les conventions d'usage : où rouler, à quelle vitesse, et selon quelles règles dans les zones piétonnes. Leur vulnérabilité face aux klaxons et aux frôlements est également soulignée, et certains appellent à des campagnes spécifiques pour rappeler cette fragilité.

Communication et représentations

Au-delà des règles, les enquêté.es identifient des codes sociaux qui alimentent la colère routière. Un piéton résume ainsi l'injustice vécue : « C'est moi qui dois remercier, alors que c'est mon droit. » De même, un cycliste dénonce la stigmatisation : « On nous voit comme des emmerdeurs, comme si on n'avait pas notre place sur la route. » Ces propos traduisent une demande de campagnes de communication fortes, visant à réaffirmer la légitimité des usagers vulnérables, à déconstruire les stéréotypes et à rappeler que la priorité n'est pas une faveur mais un droit.

Gouvernance et participation

La conseillère mobilité souligne que certaines « mailles » ont accepté les changements plus facilement que d'autres, parfois farouchement opposées. Ce constat nourrit une demande de participation accrue: associer les usager.es aux choix d'aménagement et publier des bilans clairs sur ce qui est mis en œuvre. Plusieurs enquêté.es insistent sur le besoin de retours publics et d'un dialogue plus transparent avec les autorités locales.

Autres propositions ponctuelles

Enfin, d'autres pistes émergent, parfois plus marginales mais révélatrices d'un vécu: l'idée d'autoriser la collecte de « preuves citoyennes » (vidéos type GoPro) pour documenter les comportements dangereux; le besoin d'un soutien psychologique après des agressions routières; ou encore la demande d'une meilleure diffusion des données locales (vitesse réelle, points noirs, conflits récurrents) afin que les usager.es puissent comprendre les priorités d'action.

Analyse transversale

Pris ensemble, ces témoignages dessinent une feuille de route citoyenne: renforcer les alternatives à la voiture, clarifier et protéger l'espace public, rendre les règles crédibles par le contrôle, adapter la régulation aux nouveaux modes, travailler sur les représentations sociales, et associer les habitants aux décisions. Ces propositions, issues d'expériences vécues, complètent les analyses institutionnelles et scientifiques. Elles forment un socle précieux que la suite du chapitre viendra confronter aux stratégies déployées dans d'autres pays européens.

7.3. Infrastructures : continuité, lisibilité et protection

Les entretiens bruxellois soulignent une attente récurrente: que l'espace public soit prévisible, lisible et protecteur. Cette demande n'est pas spécifique à Bruxelles: plusieurs pays européens ont déjà démontré, par des politiques ambitieuses d'aménagement, que l'infrastructure peut être un facteur de pacification plutôt qu'un catalyseur de conflits.

Aux Pays-Bas et au Danemark, la clé du succès réside dans la continuité. Depuis les années 1970, ces pays ont construit des réseaux cyclables pensés comme des systèmes cohérents et non comme une addition d'aménagements ponctuels. À Amsterdam ou Copenhague, il est possible de traverser la ville entière sur une piste cyclable sans discontinuité. Cette cohérence réduit les points de friction avec les automobilistes, en particulier aux intersections. Le Danemark a même développé la logique des « *green waves* » : des vagues vertes de feux synchronisés pour les vélos, permettant de circuler sans arrêt sur les grands axes. Ce dispositif ne se limite pas à fluidifier le trafic cycliste: il réduit aussi les occasions de confrontation directe avec les voitures et renforce le sentiment de légitimité des cyclistes dans l'espace public. Les études de Pucher & Buehler montrent que cette approche diminue non seulement les accidents mais aussi le ressenti de danger et d'hostilité.

En Allemagne, l'approche est plus décentralisée mais tout aussi intéressante. De nombreuses villes ont mis en place des initiatives locales appelées « *Radentscheid* », ou « décisions citoyennes sur le vélo ». Ces processus participatifs permettent aux habitants de signaler les discontinuités et de hiérarchiser les « points noirs ». Les municipalités élaborent ensuite des plans de continuité ciblés, avec une obligation de suivi public. Cette méthode a montré son efficacité: à Berlin et Munich, les premières évaluations indiquent une baisse des accidents légers et une amélioration du climat relationnel entre usager.es, car les situations de conflit récurrentes (comme les pistes interrompues brusquement) disparaissent progressivement. L'intérêt de ce modèle est double: il associe directement les usagers aux choix d'investissement et il permet de corriger rapidement des éléments concrets qui alimentent la colère quotidienne.

L'Espagne et l'Italie se distinguent plutôt sur la question de la lisibilité des zones piétonnes et partagées. Depuis le début des années 2000, Madrid et Saragosse ont généralisé les zones 30 et les piétonniers, en insistant sur une signalisation uniforme et claire. Chaque entrée de zone est marquée par des panneaux standardisés et des marquages au sol, de sorte qu'aucun.e usager.e ne puisse ignorer les règles. L'OCDE note que cette homogénéité a réduit les malentendus et les conflits mineurs. À Barcelone et Milan, certaines expérimentations vont plus loin: les municipalités testent des marquages différenciés dans les zones partagées, distinguant visuellement les espaces pour piétons, vélos et trottinettes. L'objectif est d'éviter que l'incertitude ne dégénère en confrontations verbales. Ces innovations rappellent que la signalisation n'est pas un détail technique mais un instrument de régulation sociale.

La Suède, enfin, illustre une autre approche avec Vision Zéro: sécuriser systématiquement les traversées piétonnes. Les passages sont surélevés, souvent équipés d'îlots centraux et toujours bien éclairés. Entre 2010 et 2020, ces aménagements ont réduit de 30 % les accidents graves impliquant des piétons. L'enjeu est autant symbolique que pratique: un passage piéton renforcé envoie un message de légitimité et de protection, réduisant le sentiment d'injustice que de nombreux piéton.nes bruxellois.es ont exprimé dans nos entretiens.

Ces expériences européennes convergent vers une conclusion simple: l'infrastructure n'est jamais neutre. Elle peut entretenir la frustration et la rage ou, au contraire, instaurer des repères clairs qui apaisent les relations. Trois enseignements clés peuvent être immédiatement transposés à Bruxelles. D'abord, assurer la continuité des réseaux cyclables et piétons, à l'image du modèle néerlandais ou des « *Radentscheid* » allemands, afin de résorber les points noirs qui génèrent au quotidien des tensions. Ensuite, uniformiser la signalisation des zones piétonnes et apaisées, sur le modèle espagnol, pour lever toute ambiguïté. Enfin, sécuriser systématiquement les passages piétons, en s'inspirant de l'approche suédoise. Ces mesures ne sont pas seulement des interventions techniques: elles constituent une manière de rétablir un cadre d'usage clair, équitable et protecteur, capable de prévenir en amont une partie des comportements agressifs.

7.4. Formation et sensibilisation: apprendre à partager la route et à gérer la colère

Les entretiens menés à Bruxelles montrent que de nombreux conflits sur la route sont liés à des malentendus, à une lecture hostile des gestes et à l'incapacité à désescalader dans des situations de tension. Plusieurs usager.es ont souligné l'importance d'apprendre dès le plus jeune âge à partager l'espace et à gérer sa colère. Cette préoccupation rejoint des expériences européennes qui ont intégré depuis plusieurs années la dimension émotionnelle et sociale de la conduite dans leurs politiques de mobilité.

En Suède, la réforme du permis de conduire adoptée en 2009 illustre bien cette approche. Le parcours inclut désormais un module obligatoire sur les « risques liés aux comportements », au même titre que les épreuves de maîtrise technique. Ce module n'est pas théorique mais repose sur des simulations: mise en situation de dépassement dangereux, gestion du stress en conditions de congestion, confrontation à des comportements hostiles. Les instructeur.trices sont formé.es pour amener les candidat.es à analyser leurs propres réactions émotionnelles et à identifier les signaux d'une montée de colère. Selon Trafikverket (2020), ce programme a contribué à réduire de près de 20 % les comportements déclarés d'agressivité dans les deux années suivant l'obtention du permis. L'expérience suédoise montre que l'agressivité peut être travaillée comme une compétence routière à part entière, au même titre que le freinage ou l'anticipation des distances.

L'Allemagne, pour sa part, a développé des approches plus ciblées, appelées « *Verkehrspsychologie* ». Dans certaines auto-écoles, les candidat.es au permis participent à des ateliers animés par des psychologues spécialisé.es dans la mobilité. Ces ateliers combinent mises en situation et discussion collective, par exemple autour de vidéos montrant des interactions conflictuelles entre automobilistes et cyclistes. L'objectif est de faire prendre conscience aux futurs conducteur.trices les mécanismes psychologiques à l'œuvre (sentiment de menace, besoin de domination, intolérance à la frustration) et de proposer des techniques concrètes de régulation émotionnelle (respiration, anticipation, acceptation de la contrainte). Ce type de formation reste encore limité en nombre d'établissements, mais les premiers bilans indiquent une meilleure préparation des jeunes conducteur.trices à affronter des situations de tension.

Au Royaume-Uni, les « *Driver Behaviour Training Programs* » ciblent spécifiquement les conducteur.trices sanctionné.es pour comportements agressifs. Plutôt que se limiter à une amende, ces personnes sont orientées vers un stage obligatoire, souvent animé par d'ancien.nes policier.es ou des formateur.trices en communication non-violente. Les participant.es analysent des incidents concrets, rejouent les scènes et travaillent sur les moyens de désescalade: ralentir, changer de voie, garder une distance, éviter le contact visuel provocateur, etc. Ce dispositif a l'avantage de transformer une sanction en opportunité de réapprentissage. Les évaluations montrent que, dans l'année qui suit, les conducteur.trices ayant suivi ces stages récidivent moins souvent dans des comportements agressifs que celleux ayant seulement payé une amende.

Mais la sensibilisation ne se limite pas aux auto-écoles. Plusieurs pays ont mis en place des campagnes nationales pour transformer les codes sociaux de la route. La Finlande a ainsi lancé « *Älä Hermostu* » « Ne t'énerve pas », une campagne qui utilise l'humour et des situations du quotidien pour montrer les bénéfices psychologiques du calme au volant: moins de stress, moins de fatigue et paradoxalement plus d'efficacité dans les trajets. Cette approche, centrée sur le bien-être plutôt que sur la menace de sanction, a rencontré un écho positif, notamment auprès des jeunes conducteur.trices. En Espagne, la Direction générale du trafic (DGT) a produit des vidéos pédagogiques où différents usager.es (piéton.nes, cyclistes, automobilistes, trottinettistes) partagent leurs points de vue. Le but est de montrer que chacun.e peut occuper tour à tour ces positions et donc qu'aucun rôle n'a de légitimité supérieure. Cette stratégie vise à déconstruire les stéréotypes qui alimentent les tensions, comme celui du « cycliste emmerdeur » ou du « piéton qui gêne ». Enfin, en France, les campagnes récentes insistent sur le caractère violent et durable des agressions routières, en rappelant que « la route n'est pas un ring ». Elles mettent en avant les séquelles psychologiques laissées aux victimes pour susciter un sentiment de responsabilité collective.

Ces expériences éclairent des solutions concrètes pour Bruxelles. Introduire un module comportemental obligatoire dans la formation au permis permettrait d'aborder frontalement la question de la colère et du respect des usager.es actif.ves. Cibler les jeunes conducteur.trices avec des stages post-permis centrés sur les compétences socio-émotionnelles pourrait compléter cette approche (comme le montrent les expériences allemandes et britanniques). Enfin, une campagne de sensibilisation durable, associant pédagogie et valorisation des comportements respectueux, offrirait un levier symbolique puissant. L'enjeu n'est pas d'inventer de nouvelles recettes, mais d'adapter ces dispositifs éprouvés à la réalité bruxelloise, où les tensions sont alimentées par la densité, la diversité des modes et la forte charge émotionnelle de la circulation urbaine.

7.5. Contrôle et régulation

Les enquêté.es s'accordent sur un constat simple: tant que les règles de circulation ne sont pas appliquées de manière crédible et visible, elles perdent de leur légitimité et deviennent elles-mêmes sources de tensions. L'usage abusif du klaxon, le non-respect des priorités piétonnes, les dépassements dangereux ou l'obstruction récurrente des pistes cyclables sont perçus comme autant de signaux d'impunité. Ces comportements, souvent banalisés dans le quotidien à Bruxelles, alimentent le sentiment que la route est un espace où « tout est permis » tant que le contrôle est rare ou aléatoire.

Cette perception rejoint les conclusions d'enquêtes menées au niveau national: selon Vias, plus de la moitié des Belges déclarent avoir été confrontés à de l'agressivité routière dans les douze derniers mois, ce qui en fait un phénomène largement diffus plutôt qu'exceptionnel. La littérature scientifique confirme que la crédibilité du contrôle est un levier central pour réduire l'agressivité routière. L'enjeu ne réside pas tant dans la sévérité des sanctions que dans la probabilité perçue d'être sanctionné.

Comme le rappellent plusieurs rapports européens sur l'enforcement policier, l'objectif d'une stratégie efficace n'est pas de maximiser les procès-verbaux, mais de créer une dissuasion durable grâce à la visibilité et la constance des contrôles (notamment ETSC). Dans plusieurs pays européens, cette logique a été mise en œuvre avec des résultats tangibles. En Espagne, le déploiement massif de radars tronçons et de caméras intelligentes aux passages piétons a contribué à réduire les excès de vitesse et à améliorer le respect des traversées. Aux Pays-Bas, la combinaison de radars fixes et mobiles avec une communication publique systématique a renforcé la perception d'inévitabilité de la sanction, au point de modifier durablement les comportements en zones urbaines. Le Royaume-Uni, de son côté, a mené des opérations thématiques visibles contre l'usage abusif du klaxon ou le harcèlement routier, infractions souvent considérées comme secondaires, mais qui jouent un rôle important dans l'escalade des tensions.

Ces exemples montrent que la dissuasion ne découle pas mécaniquement de la sanction prévue dans le code de la route, mais de la cohérence entre la règle, sa surveillance et sa communication. Ils suggèrent également qu'une stratégie de contrôle efficace doit cibler en priorité les comportements à forte charge agressive (ceux qui, au-delà du risque objectif d'accident, cristallisent les ressentis d'injustice et déclenchent des spirales d'énervement). Pour Bruxelles, cela implique de rendre plus systématique le contrôle du respect des passages piétons, des distances de dépassement des cyclistes et trottinettistes et de l'usage du klaxon comme arme sonore. La régulation des stationnements en double file et des livraisons aux heures de pointe constitue un autre levier essentiel: l'obstruction des pistes et des bandes de circulation alimente une hostilité généralisée, car elle oblige les usager.es actif.ves à se réinsérer brutalement dans le flux motorisé.

La question de la vitesse illustre bien les tensions autour de la régulation. Les zones 30 généralisées à Bruxelles sont contestées par une minorité d'automobilistes qui estiment que la règle est excessive ou inadaptée à certains axes. Ce rejet ne remet pas en cause l'évidence scientifique: l'abaissement des vitesses réduit mécaniquement la gravité des accidents, en particulier pour les usager.es actif.ves. Mais il rappelle que l'acceptabilité d'une règle dépend de sa lisibilité et de la cohérence de son application. Une zone 30 dont le contrôle est rare sera perçue comme symbolique, voire injuste, et risque d'alimenter la contestation. À l'inverse, lorsque le contrôle est constant, visible et associé à des radars pédagogiques qui rendent la règle tangible, son efficacité et son acceptation augmentent…

Au final, renforcer le contrôle et la régulation à Bruxelles ne signifie pas multiplier indistinctement les sanctions, mais reconstruire une crédibilité collective autour des règles. Celles-ci ne peuvent remplir leur fonction apaisante que si elles sont vécues comme justes, cohérentes et appliquées de manière équitable. C'est en ce sens que le contrôle doit être envisagé: non pas comme une punition en soi, mais comme un outil de pacification des interactions entre usager.es.

7.6. Communication et campagnes publiques

Au fil des entretiens, les enquêté.es ont insisté sur l'importance de « rendre visibles » les règles de circulation et de rappeler à chacun que la priorité n'est pas une faveur, mais un droit. Ils expriment le besoin d'une communication claire qui permette de rétablir des codes sociaux partagés, en particulier dans des contextes où l'incertitude génère de la colère : traversées piétonnes, zones partagées, circulation des modes actifs comme le vélo ou la trottinette. Ce besoin de communication ne se réduit pas à des campagnes générales de sensibilisation, mais renvoie à une pédagogie du quotidien, capable de réaffirmer la légitimité de tous les usagers et de désamorcer les stigmatisations croisées. Selon Vias, cette dimension est essentielle : lorsqu'un piéton ou un cycliste rappelle son droit, cela est trop souvent perçu comme une provocation par certains conducteurs, faute d'une norme sociale claire autour de ces règles.

Les recherches en psychologie du trafic confirment ce rôle des normes sociales. De nombreuses études montrent que la colère au volant est souvent déclenchée par une perception d'injustice: un.e conducteur.trice s'estime lésé.e, ignoré.e ou mis.e en danger par autrui. Dans ces situations, la communication publique joue un rôle structurant en transformant des comportements respectueux de la règle en comportements socialement valorisés. Là où ces messages sont absents ou flous, les comportements légitimes peuvent être interprétés comme des intrusions, alimentant un cercle vicieux d'agressivité.

Les expériences européennes offrent plusieurs enseignements. En Espagne, certaines villes ont mené des campagnes visuelles centrées sur la lisibilité des espaces piétons, en associant signalétique colorée, affiches pédagogiques et communication médiatique. Cela a permis de réduire l'incertitude et d'apaiser les interactions dans les zones de rencontre. En Italie, plusieurs municipalités ont expérimenté des campagnes combinant messages visuels et présence policière symbolique: la règle n'était pas seulement rappelée, elle était incarnée dans l'espace public. En France, les campagnes nationales contre l'usage abusif du klaxon ont insisté sur son impact émotionnel et sonore, avec un effet mesurable sur la perception sociale de ce geste. Dans les pays nordiques, certaines campagnes ont choisi une approche plus positive, en mettant en avant la patience, la courtoisie et le respect comme des comportements socialement valorisés. Ces exemples montrent que l'efficacité ne réside pas seulement dans le message, mais dans sa proximité avec les situations vécues et dans sa capacité à transformer la norme sociale perçue.

Pour Bruxelles, le défi est double. D'une part, il s'agit de donner de la cohérence aux messages existants, en les reliant explicitement aux règles et aux aménagements récents : zones 30, mailles de circulation, extension des pistes cyclables. Tant que ces mesures ne sont pas accompagnées d'une explication claire et accessible, elles risquent d'être vécues comme arbitraires. D'autre part, il s'agit de valoriser les comportements positifs: les enquêté.es iels-mêmes évoquent l'importance des gestes de reconnaissance, comme remercier un conducteur qui s'arrête au passage piéton. Intégrer ces micro-gestes dans les campagnes permettrait de

montrer que l'apaisement ne passe pas uniquement par la contrainte, mais aussi par la construction de nouveaux codes sociaux.

Enfin, les campagnes publiques doivent éviter deux écueils: le moralisme et la généralité. Un message trop abstrait « respectons-nous » ou trop culpabilisant « ne soyez pas agressif.ve » perd en efficacité. Les enquêté.es demandent des messages ciblés, concrets, reliés aux situations quotidiennes. Une campagne qui rappelle que « la priorité piétonne n'est pas une faveur », ou que « le klaxon n'est pas une arme », correspond directement à ces attentes. Couplées à des contrôles visibles (cf. section 7.5), ces communications peuvent renforcer la crédibilité des règles et contribuer à pacifier les interactions.

En définitive, la communication et les campagnes publiques ne doivent pas être considérées comme un supplément symbolique, mais comme un levier central de la régulation sociale. En rendant les règles lisibles, en réaffirmant la légitimité des usager.es actif.ves et en valorisant les comportements respectueux, elles peuvent transformer les normes sociales perçues. C'est en combinant information claire, ancrage concret et valorisation des pratiques positives que Bruxelles pourra réduire la colère routière et construire une culture de mobilité plus apaisée.

Ces exemples montrent que l'efficacité des campagnes repose moins sur la moralisation que sur la clarté des règles, leur proximité avec le vécu des usagers et la valorisation des comportements positifs.

7.7. Gouvernance et participation

Les enquêté.es ont exprimé de manière récurrente le sentiment que les décisions en matière de mobilité sont prises de façon descendante, parfois sans concertation réelle avec les usager.es directement concerné.es. Cette perception d'un décalage entre décideur.ses et terrain nourrit la résistance face à certaines mesures, en particulier lorsqu'elles modifient fortement les habitudes de circulation ou d'usage de l'espace public. Selon Vias, l'acceptabilité des politiques de mobilité dépend largement de la manière dont elles sont mises en œuvre et expliquées aux citoyens: les mêmes mesures peuvent être perçues comme légitimes ou arbitraires selon le degré de transparence et de dialogue qui les accompagne.

La littérature européenne insiste sur le fait que la gouvernance de la mobilité ne peut se réduire à un arbitrage technique entre flux. Les conflits autour de la circulation sont aussi des conflits de légitimité, où chaque catégorie d'usagers revendique un droit d'accès et de reconnaissance. Dans ce contexte, la participation ne constitue pas seulement une étape procédurale, mais un outil de pacification sociale. Des expériences menées dans d'autres villes le montrent clairement. À Amsterdam, par exemple, les projets de circulation et d'aménagement s'élaborent en coopération directe avec les habitants, à travers des ateliers participatifs ou des phases d'expérimentation locale, ce qui facilite l'appropriation des changements. Paris a suivi une logique comparable dans le cadre de son Plan Vélo 2021-2026, conçu à l'issue d'une concertation incluant associations, opérateurs et riverains, avec pour résultat une plus grande

légitimité sociale des transformations. Ces exemples soulignent qu'impliquer les usager.es en amont ne ralentit pas l'action publique: au contraire, cela la sécurise dans la durée en réduisant les oppositions et les résistances.

À Bruxelles, cette tension est particulièrement visible dans la mise en place des zones 30 ou des plans de circulation par mailles. Certaines communes ont réussi à engager un dialogue local, ce qui a favorisé l'appropriation des changements. D'autres, en revanche, ont vu se cristalliser des oppositions, avec pour conséquence un climat conflictuel qui nourrit indirectement la colère au volant. Les entretiens soulignent l'importance d'un retour d'expérience transparent: plusieurs enquêté.es insistent sur le besoin de bilans publics accessibles, indiquant ce qui a été réalisé, quels effets ont été observés et quelles adaptations sont envisagées. Une gouvernance perçue comme réactive et à l'écoute renforce la crédibilité des politiques et réduit l'impression d'arbitraire.

La participation ne signifie pas que chaque décision doive faire l'objet d'un consensus complet, ce qui serait irréaliste. Elle suppose en revanche que les différents usagers (y compris celleux souvent oublié.es comme les trottinettistes) puissent contribuer à identifier les problèmes concrets et à tester les solutions. Dans ce sens, associer les usager.es à la calibration des aménagements ou des dispositifs de régulation n'est pas un luxe, mais une condition d'efficacité. Comme le rappelle Vias, la transparence et le retour d'expérience public sont indispensables pour que les mesures de circulation soient acceptées au-delà des clivages partisans. Les enquêté.es rappellent eux-mêmes que « certaines mailles ont accepté les changements plus facilement, d'autres y sont farouchement opposées », soulignant que l'appropriation dépend largement du contexte local et du sentiment d'avoir été entendu.

Enfin, la gouvernance de la mobilité doit s'inscrire dans un temps long. Les résistances initiales sont fréquentes, mais elles peuvent évoluer si les bénéfices des mesures sont clairement démontrés et partagés. L'enjeu est donc moins d'éviter tout conflit que de construire des processus de décision qui laissent place à l'ajustement, au dialogue et à la preuve. C'est à cette condition que les politiques bruxelloises pourront réduire durablement la colère routière: non pas en imposant une vision unilatérale de la circulation, mais en bâtissant une culture commune de la mobilité, où les règles apparaissent comme le produit d'une gouvernance transparente et inclusive.

La participation n'élimine pas les conflits, mais elle transforme la perception des mesures, qui apparaissent moins comme imposées « d'en haut » et plus comme le fruit d'un dialogue.

7.8. Outils de suivi et évaluation : Driving Anger Scale (DAS)

La mise en place de recommandations en matière d'infrastructures, de formation, de régulation ou de gouvernance ne peut être efficace que si elle s'accompagne d'un dispositif de suivi permettant d'évaluer leur impact. C'est une demande implicite qui ressort des enquêté.es: plusieurs d'entre elleux insistent sur le besoin de « bilans publics », de preuves tangibles que les mesures ne sont pas seulement appliquées, mais qu'elles produisent des effets mesurables

sur le climat de circulation. Cette exigence de transparence correspond également aux standards européens en matière de sécurité routière, où l'évaluation n'est pas considérée comme une étape annexe mais comme un élément constitutif de la politique publique.

Dans ce contexte, la *Driving Anger Scale* (DAS) constitue un outil particulièrement pertinent. Développée initialement aux États-Unis et adaptée dans de nombreux pays, elle permet de mesurer de manière standardisée les niveaux de colère éprouvée par les conducteur.trices dans différentes situations de conduite. Elle repose sur une série de scénarios - dépassements serrés, embouteillages, refus de priorité, etc. - et invite les participant.es à indiquer leur degré de colère ressenti. Selon Deffenbacher et ses collègues, la DAS a montré une forte validité prédictive: un score élevé est corrélé à une probabilité accrue de comportements agressifs, allant de l'usage abusif du klaxon aux manœuvres dangereuses.

Afin d'illustrer concrètement le fonctionnement de la *Driving Anger Scale*, nous en présentons un extrait en annexe (annexe 3, p.79). Cet exemple reprend quelques-unes des situations types proposées aux répondant.es, permettant de visualiser la manière dont l'outil mesure l'intensité de la colère ressentie face à des scénarios courants de circulation.

Plusieurs adaptations nationales ont confirmé l'intérêt de l'outil, tout en soulignant la nécessité de tenir compte des contextes locaux. Aux Pays-Bas, des chercheurs ont utilisé une version adaptée de la DAS pour évaluer l'effet de nouvelles campagnes de sensibilisation et ont montré que l'indicateur pouvait servir de baromètre d'acceptabilité sociale. En Australie, l'outil a été employé pour comparer les profils de conducteur.trices urbain.es et ruraux.les, mettant en évidence l'importance des facteurs environnementaux. Ces expériences démontrent que la DAS n'est pas seulement un instrument de recherche académique, mais aussi un outil opérationnel de suivi des politiques publiques.

Pour Bruxelles, l'intégration de la DAS pourrait permettre de suivre l'évolution du climat de circulation à intervalles réguliers. Concrètement, il s'agirait de mettre en place un panel d'usagers diversifiés (automobilistes, cyclistes, piéton.nes, trottinettistes) et de mesurer périodiquement leurs réactions face à des situations types. En complément des données d'accidentalité et de vitesse, cela offrirait un indicateur sensible aux dimensions émotionnelles et sociales de la mobilité, souvent invisibles dans les statistiques classiques. Un tel dispositif contribuerait à objectiver les débats publics: il permettrait de savoir si une mesure (par exemple l'extension des zones 30 ou le renforcement des contrôles) contribue réellement à apaiser les relations entre usagers, ou si au contraire elle suscite des tensions accrues.

Enfin, l'usage de la DAS doit être pensé dans une logique participative. L'outil peut être adapté en ateliers ou en focus groups, permettant aux participant.es de discuter collectivement des situations qui génèrent le plus de colère et de proposer des solutions. Cette hybridation entre mesure standardisée et délibération collective renforcerait à la fois la robustesse des données et leur appropriation par les citoyens. Dans une ville comme Bruxelles, où la mobilité est un enjeu hautement conflictuel, disposer d'un tel indicateur partagé constituerait une avancée

significative pour dépasser les perceptions individuelles et fonder le débat sur des éléments mesurables et comparables dans le temps.

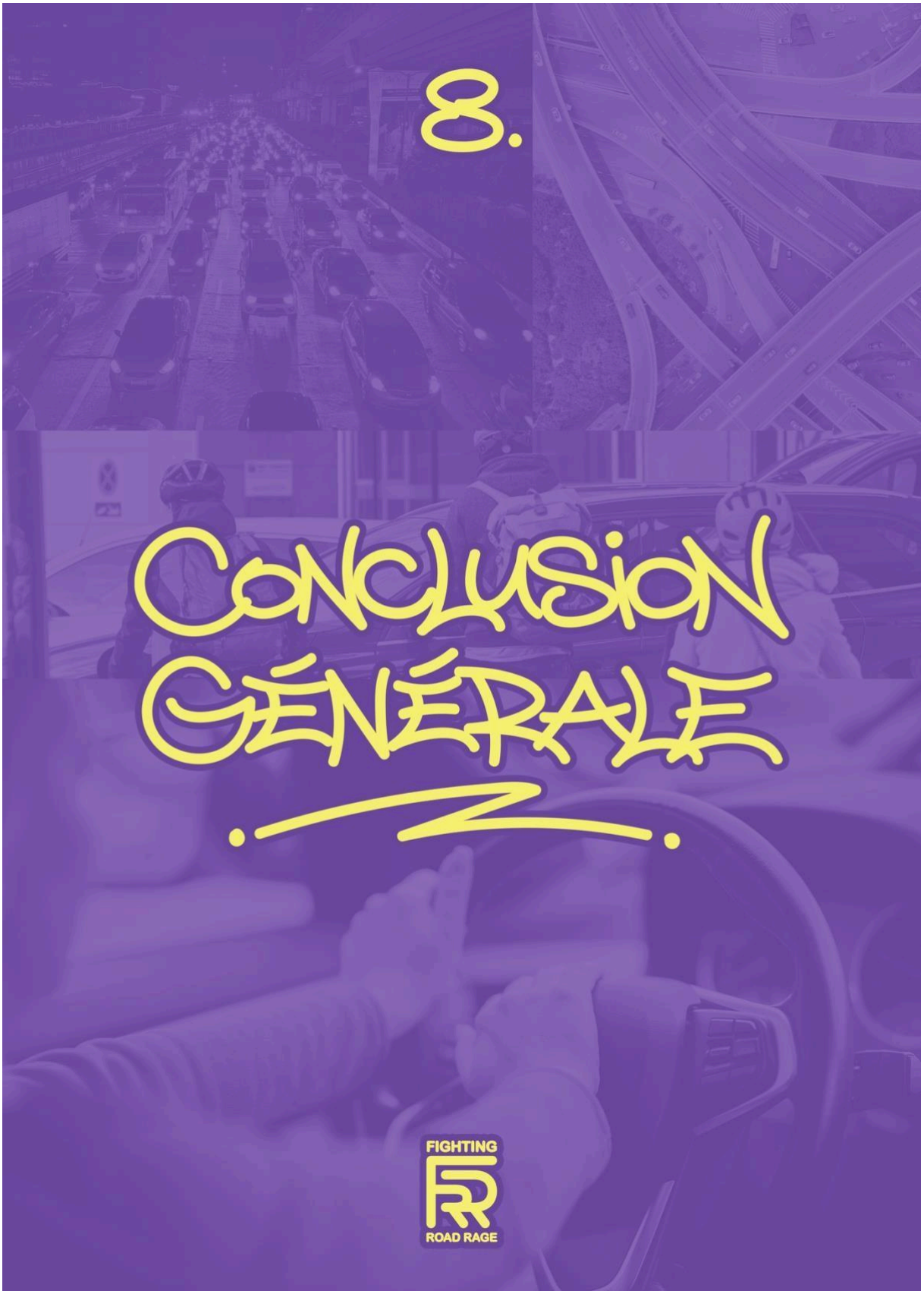
La DAS n'est pas un outil purement académique. Employée à l'échelle locale ou nationale, elle permet de suivre l'évolution du climat de circulation, d'évaluer l'impact des mesures prises et de cibler des publics spécifiques dans les actions de formation et de prévention.

7.9. Conclusion du chapitre 7

Les recommandations présentées dans ce chapitre montrent que la rage au volant n'est pas un phénomène individuel isolé, mais le produit d'un système de mobilité où les règles sont parfois peu lisibles, peu crédibles ou mal partagées. Les enquêté.es ont exprimé des besoins très concrets, rendre les espaces plus clairs, renforcer la présence des contrôles, améliorer la formation, valoriser les comportements respectueux, associer les usager.es aux décisions et ces demandes trouvent un écho direct dans la littérature européenne.

L'enjeu central est celui de la cohérence: infrastructures, régulation, communication et gouvernance ne peuvent être efficaces que si elles se renforcent mutuellement. Des pistes techniques existent, mais elles ne produiront d'effets durables que si elles sont intégrées dans une stratégie globale visant à pacifier les interactions et à restaurer la confiance entre usagers. Dans cette perspective, l'usage d'outils d'évaluation comme la *Driving Anger Scale* constitue un levier décisif: il permet non seulement de mesurer l'efficacité des politiques mises en place, mais aussi d'objectiver un débat souvent dominé par des perceptions subjectives.

Ainsi, apaiser la circulation bruxelloise ne revient pas uniquement à corriger des comportements « déviants », mais à transformer un environnement où l'agressivité peut s'exprimer et se banaliser. C'est en articulant les différents leviers (design des espaces, formation, contrôle, communication, gouvernance et suivi) que Bruxelles pourra réduire durablement la colère routière et construire une culture de mobilité fondée sur le respect et le partage.


8.
CONCLUSION
GÉNÉRALE
FIGHTING
ROAD RAGE

8. Conclusion générale

Cette étude constitue la première exploration systématique de la rage au volant dans le contexte bruxellois, en croisant des données quantitatives (284 répondant.es à un questionnaire) et qualitatives (13 entretiens approfondis auprès d'usager.es varié.es et d'acteurs institutionnels). Elle confirme que l'agressivité routière n'est pas marginale: elle imprègne le quotidien de la circulation, fragilise la sécurité routière et dégrade la qualité de vie urbaine. Plus d'un.e belge sur deux rapporte y avoir été confronté, et nos enquêté.es en décrivent les multiples déclencheurs: incertitude sur les règles, sentiment d'injustice, obstruction récurrente des espaces, congestion chronique.

En s'appuyant sur ces constats et sur la littérature européenne, l'étude met en lumière plusieurs leviers pour apaiser la circulation bruxelloise. Les recommandations présentées au chapitre 7 soulignent la nécessité d'une approche intégrée: infrastructures continues et lisibles, formation à la mobilité partagée et à la gestion du stress et de la colère, contrôles crédibles et équitables, communication valorisant le respect, gouvernance transparente et participative, outils d'évaluation permettant de suivre les évolutions dans le temps. L'ensemble converge vers une idée centrale: réduire la rage au volant, c'est transformer non seulement les comportements, mais aussi l'environnement qui les suscite et les légitime.

L'un des apports majeurs de cette recherche tient à la combinaison des méthodes quantitatives et qualitatives. Le questionnaire a permis de dégager des tendances robustes, en identifiant les profils les plus exposés et les comportements les plus fréquents, tandis que les entretiens ont révélé les logiques relationnelles et émotionnelles qui ne se laissent pas saisir par les chiffres seuls. Cette triangulation ne gomme pas les écarts, elle les rend intelligibles: elle montre par exemple comment des résultats quantitatifs sur l'âge ou le genre trouvent un écho dans des récits marqués par des expériences de domination ou de stigmatisation, et comment des tensions peu visibles dans les données statistiques, comme la place des trottinettes, émergent fortement dans le qualitatif. En croisant ainsi les perspectives, l'étude offre un diagnostic à la fois solide et incarné, qui fonde la crédibilité des recommandations formulées.

Limites méthodologiques

Comme toute recherche, cette étude comporte plusieurs limites qu'il convient de garder à l'esprit. Tout d'abord, le questionnaire quantitatif repose sur une diffusion volontaire: il est donc exposé à un biais d'auto-sélection, dans la mesure où les répondants sont plus susceptibles d'être des personnes sensibilisées ou concernées par la thématique de la rage au volant. Si l'échantillon permet de dégager des tendances solides, il ne peut être considéré comme parfaitement représentatif de l'ensemble de la population bruxelloise.

Ensuite, le volet qualitatif, bien que riche et diversifié, reste limité à treize entretiens. Cette base permet d'identifier des mécanismes fins et des expériences incarnées, mais elle ne couvre pas l'ensemble des situations possibles. On ne peut donc pas parler de saturation

théorique, et certaines dynamiques mériteraient d'être explorées auprès d'autres publics, comme les chauffeurs professionnels ou les personnes âgées.

Enfin, les comparaisons européennes proposées dans cette étude doivent être lues comme exploratoires. Elles permettent de situer les enjeux bruxellois dans un cadre plus large et de repérer des pratiques inspirantes, mais elles ne constituent pas des évaluations systématiques directement transférables. Chaque ville dispose de son contexte institutionnel, culturel et spatial, ce qui implique d'adapter les solutions plutôt que de les importer mécaniquement.

Perspectives et pistes de recherche futures

Ces limites ouvrent des perspectives concrètes pour la suite. La première consiste à mettre en place un monitoring régulier de la rage au volant à Bruxelles: répéter l'enquête tous les deux ou trois ans permettrait de mesurer l'évolution du phénomène et d'évaluer l'impact des politiques publiques dans le temps.

Une deuxième piste réside dans l'intégration au programme international ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes). Cela offrirait la possibilité de comparer directement les attitudes et comportements des usager.es bruxellois.es avec ceux d'autres grandes villes européennes et mondiales, renforçant la portée analytique des résultats.

Il serait également pertinent d'élargir la diversité des publics étudiés. Inclure davantage d'usagers actif.ves (piéton.nes, cyclistes, trottinettistes), de publics plus populaires, ainsi que des professionnel.les de la route (chauffeur.es de bus, livreur.ses) permettrait d'affiner le diagnostic et de prendre en compte des expériences encore sous-documentées.

Enfin, l'usage d'outils d'évaluation standardisés, comme la *Driving Anger Scale*, pourrait être systématisé. Employée régulièrement et adaptée au contexte local, la DAS offrirait un baromètre sensible de l'évolution du climat de circulation. Mixer cet outil avec des approches qualitatives (focus groups, ateliers participatifs) renforcerait à la fois la robustesse des données et leur appropriation collective.

Une ouverture

Au final, cette étude ne vise pas seulement à documenter un problème, mais à ouvrir un horizon d'action. Les résultats montrent que la colère routière n'est pas inéluctable: elle peut être réduite si la ville se dote de règles lisibles, d'un contrôle crédible, d'aménagements cohérents et d'une gouvernance ouverte. En ce sens, la rage au volant apparaît moins comme une fatalité que comme un révélateur des tensions de la mobilité contemporaine et, par conséquent, comme un levier pour construire une ville plus apaisée, plus sûre et plus juste.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Bruxelles Mobilité pour l'opportunité offerte de travailler sur cette thématique, ainsi que pour la volonté affirmée de s'emparer de la problématique de la rage au volant.

Un grand merci également à Blandine Druart et Timothée Guibert de Vias pour leur appui déterminant dans la diffusion du questionnaire en ligne et pour les pistes de recherche précieuses qui ont nourri cette étude.

Ma gratitude va aussi à toute l'équipe de Heroes for Zero: Sophie, Harold et Pieter, pour leur suivi attentif, leurs conseils avisés, leur soutien constant - notamment dans la préparation de la journée d'étude - et pour les nombreux bons moments partagés durant cette année de travail. Je remercie également les membres du board, Bernard, Wiet et les autres, pour leur disponibilité et leurs conseils éclairés.

Je souhaite exprimer une reconnaissance particulière à Stéphane**,** dont les recherches m'ont beaucoup aidée. Son appui dans la construction du questionnaire quantitatif et son partage de travaux précieux ont été déterminants.

Merci à Mino, pour l'énorme travail graphique réalisé dans des conditions de temps difficiles: ses couvertures et supports visuels, pour le flyer comme pour cette étude, témoignent d'une créativité et d'une disponibilité à toute épreuve.

Je remercie aussi toutes les personnes qui ont pris part à un entretien, qui ont partagé le questionnaire en ligne ou qui ont consacré du temps à cette étude. Leurs contributions, riches et variées, ont été essentielles.

Enfin, je souhaite adresser des remerciements plus personnels: à Nicole**,** pour son soutien sans faille et sa présence, quoi qu'il arrive.

À toutes et à tous, un immense merci.

Eléonore

Bibliographie

Abele, J., Haustein, S., Müller, S., & Zettler, I. (2020). Anger and aggressive driving: The role of traits, situational triggers, and appraisal. *Accident Analysis & Prevention, 137,* 105447.

Assailly, J.-P. (2018). *Homo automobilis ou l'humanité routière*. Paris : Imago.

Balzarotti, S., Ciceri, M. R., Biassoni, F., Villieux, A., & Delhomme, P. (2023). The Italian validation of the Driving Anger Scale: Factor structure and relations with driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention, 184,* 106944.

Becker, H. S. (1958). Problems of inference and proof in participant observation. *American Sociological Review, 23*(6), 652–660.

Berdoulat, E., Vavassori, D., & Muñoz Sastre, M. T. (2012). Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 15*(5), 452–464.

Berdoulat, E., Vavassori, D., & Muñoz Sastre, M. T. (2020). Gender, driver aggression and driver violations: A European perspective. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 71,* 154–166.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology, 3*(2), 77–101.

Bryman, A. (2012). *Social research methods* (4e éd.). Oxford University Press.

Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting mixed methods research* (3e éd.). Sage.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a Driving Anger

Scale. *Psychological Reports, 74*(1), 83–91.

Deffenbacher, J. L., Stephens, A. N., & Sullman, M. J. M. (2016). Driving anger as a psychological construct: Twenty years of research using the Driving Anger Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42,* 236–247.

Delhomme, P., & Villieux, A. (2005). Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère: Une étude par carnet de bord. *Les Cahiers de la Sécurité Routière, 3,* 7–20.

Delhomme, P., & Villieux, A. (2008). Validation française de la Driving Anger Scale: Structure factorielle et liens avec des comportements de conduite. *Accident Analysis & Prevention, 40*(3), 1151–1161.

Delhomme, P., Chaurand, N., & Paran, F. (2009). Personality predictors of speeding in young drivers: Anger vs. sensation seeking. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12*(2), 134–144.

Denzin, N. K. (1978). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods* (2e éd.). McGraw-Hill.

ESRA. (2015). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA1) – Belgium report*. ESRA Project.

ESRA. (2022). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA2) – Results overview*. ESRA Project.

ESRA. (2023). *European Survey of Road users' safety Attitudes (ESRA3)*. ESRA Project.

European Transport Safety Council. (2015). *Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees (PRAISE)*. Brussels : ETSC.

European Transport Safety Council. (2020). *Reducing aggressive driving and road rage: A policy briefing*. Brussels : ETSC.

European Transport Safety Council. (2023). *PIN Flash Report 43: Reducing Serious Traffic Injuries in the EU*. Brussels : ETSC.

Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Aldine.

GRACQ. (2021). *Rapport annuel sur la sécurité des cyclistes en Belgique*. Bruxelles : Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens.

Guého, L., Granié, M.-A., & Abric, J.-C. (2014). French validation of a revised version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and experience. *Accident Analysis & Prevention, 63,* 41–48.

Gros, C. (2025, 31 mars). Pourquoi s'énerve-t-on facilement au volant ? Les réponses d'un psychologue. *Le Figaro*.

Hammersley, M., & Traianou, A. (2012). *Ethics in qualitative research: Controversies and contexts*. Sage.

Herrero-Fernández, D. (2013). Do trait anger and driving anger contribute to the prediction of traffic violations and accidents? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 21*(1), 1–12.

Herrero-Fernández, D., & Fonseca-Baeza, S. (2020). Dimensions of driver anger, aggressive and risky driving: Relationships with accident involvement. *Accident Analysis & Prevention, 146,* 105720.

IATSS Research. (2020a). Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries. *IATSS Research, 44*(4), 375-383.

IATSS Research. (2020b). Age and road safety performance: Focusing on elderly and young drivers. *IATSS Research, 44*(4), 384-392.

IATSS Research. (2020c). Socio-cognitive factors in road safety monitoring – Cross-nation study. *IATSS Research, 44*(4), 365-374.

Kaufmann, J.-C. (2016). *L'entretien compréhensif* (4e éd.). Armand Colin.

Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *InterViews: Learning the craft of qualitative research interviewing* (2e éd.). Sage.

Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (1998). Does traffic congestion increase driver aggression? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 1*(3), 225-236.

Maxwell, J. A. (1992). Understanding and validity in qualitative research. *Harvard Educational Review, 62*(3), 279-300.

Moustique. (2023). *Rage au volant : pourquoi certaines personnes pètent les plombs quand elles conduisent ?*Bruxelles : Moustique.

Muñoz-Organero, M., Herrero-Fernández, D., Fonseca-Baeza, S., & al. (2019). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Accident Analysis & Prevention, 128,* 109-116.

Monash University Accident Research Centre (MUARC). (2021). *Evaluation of the Reducing Aggressive Driving (RAD) Program* (Report No. 352). Monash University Accident Research Centre

OECD/International Transport Forum. (2019). *Road Safety in European Cities: Performance Indicators and Policies*. Paris : OECD Publishing.

Ozturk, O., Karakus, H., & Arslan, F. (2024). A systematic review of road rage and aggressive driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 94,* 151-166.

Ok, J. S., et al. (2024). Associations between taxi drivers' aggressive driving behavior and sleep, cognition, and psychological factors in Korea: Negative binomial regression analysis. *Epidemiology and Health, 46,* e2024085. https://doi.org/10.4178/epih.e2024085

Paillé, P., & Mucchielli, A. (2012). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (3e éd.). Armand Colin.

Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *City Cycling*. Cambridge, MA : MIT Press.

Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research, 24*(4), 737-757.

SPF Mobilité et Transports. (2020). *Rapport sur la sécurité routière en milieu urbain : facteurs de risque et comportements agressifs*. Bruxelles : SPF Mobilité.

SPF Mobilité et Transports. (2022). *Briefing – Agressivité au volant*. Bruxelles : SPF Mobilité.

Stephens, A. N., & Groeger, J. A. (2009). Situational specificity of trait influences on drivers' evaluations and driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12*(1), 29-39.

Trafikverket. (2020). *Vision Zero in Sweden: Annual Road Safety Report 2020*. Stockholm : Swedish Transport Administration.

Trafikverket. (2021). *Vision Zero in Sweden: Annual Road Safety Report 2021*. Stockholm : Swedish Transport Administration.

UNECE. (2004). Driving behaviour in Europe: Gallup survey for the UN Economic Commission for Europe. *United Nations Economic Commission for Europe.*

UNECE. (2020). *Road Safety: Definitions and Concepts of Aggressive Driving.* United Nations Economic Commission for Europe.

Van Campenhoudt, L., Chaumont, J.-M., & Franssen, A. (2017). *La méthode en sciences sociales* (5e éd.). Dunod.

Vias Institute. (2017). *Prise de risques et agressivité sur la route*. Bruxelles : Vias Institute.

Vias Institute. (2019). *Agressivité routière : perceptions et expériences en Belgique.* Bruxelles : Vias Institute.

Vias Institute. (2024). *Baromètre sécurité routière.* Bruxelles : Vias Institute.

Xenos, D., Vardaki, S., & Papadimitriou, E. (2020). Young drivers' anger and risky driving: The role of joyriding and personality. *Accident Analysis & Prevention, 142,* 105558.

Zhou, R., Horrey, W. J., & Yu, R. (2020). Conceptualization of aggressive driving behaviors based on the PAD emotional state model. *Accident Analysis & Prevention, 145,* 105687.

Annexes

Annexe 1: extraits du questionnaire quantitatif en ligne (tel qu'il a été proposé aux participant.es)

La rage au volant a` Bruxelles - Verkeersagressie in Brussel

Partie 1: Informations vous concernant
Deel 1: Informatie over uzelf

c) Quel est le code postal de votre domicile actuel ?

Wat is de postcode van uw huidige thuis ?

*

4.
d) Quels sont vos principaux moyens de transport a` Bruxelles ?

Wat zijn uw belangrijkste vervoermiddelen in Brussel ?

5.
e) Etes-vous en possession d'un permis de conduire europe´en ?

Heeft u een Europese rijbewijs ?

7.
1. Avez-vous e´te´ victime de comportements agressifs de la part d'autres usager.es de la route au cours des six derniers mois ?

Hebt u de afgelopen zes maanden te maken gehad met agressief gedrag van andere weggebruikers ?

*

Une seule réponse possible.
Oui, occasionnellement - Ja, af en toe
Oui, fre´quemment - Ja, vaak
Non - Nee
Passer à la question 21
8.
a) Quel(s) type(s) d'usager.e(s) e´tait a` l'origine de ces comportements agressifs ? (cochez toutes les re´ponses pertinentes)

Welk(e) type(n) gebruiker(s) waren verantwoordelijk voor dit agressieve gedrag ? (vink alles aan wat van toepassing is)

Plusieurs réponses possibles.
Conducteur.trice de voiture - Automobilist
Conducteur.trice de cyclomoteur - Bromfietser
Conducteur.trice de motocyclette - Motorrijder
Conducteur.trice de trottinette - Gebruiker van elektrische step
Cycliste - Fietser
Pie´ton.ne - Voetganger

Autre :
9.
b) Ou` ces situations se sont-elles produites ? (cochez toutes les re´ponses pertinentes)

Waar deden deze situaties zich voor *? (vink alles aan wat van toepassing is)*

Plusieurs réponses possibles.
Centre-ville (zones denses) - Stadscentrum (dichtbevolkte zones)
Routes principales ou pe´riphe´riques - Hoofd- of ringwegen

Zones re´sidentielles - Woonwijken
Zones proches des e´coles ou commerces - Gebieden in de buurt van scholen of winkels
Parking ou zone de stationnement - Parkeergarage of parkeerplaats

Autre :

10.

c) A quel moment de la journe´e ces situations se sont-elles produites ?

Op welk moment van de dag deden deze situaties zich voor ?

Plusieurs réponses possibles.

Heures de pointe - Spitsuur
Heures creuses - Buiten de spits

11.

d) Quels comportements agressifs avez-vous subis ? (cochez toutes les re´ponses pertinentes)

Welke agressieve gedragingen hebt u meegemaakt ? (vink alles aan wat van toepassing is)

Plusieurs réponses possibles.

Insultes verbales - Verbale beledigingen
Gestes menaçants - Dreigende gebaren
Klaxons ou sonnettes intempestifs - Ongepast claxonneren of bellen
Conduite dangereuse (de´passement risque´, queue de poisson, etc.) - Gevaarlijk rijgedrag (gevaarlijk inhalen, bumperkleven, enz.)
Poursuite ou blocage intentionnel - Opzettelijk achtervolgen of blokkeren
Gestes violents a` l'encontre du mate´riel (coups sur le capot, etc.) - Gewelddadige handelingen tegen apparatuur (slaan op motorkap, enz.)

Autre :

12.

e) Comment vous e^tes-vous senti.e durant ces moments-la` ? (cochez toutes les re´ponses pertinentes)

Hoe voelde u zich tijdens deze momenten ? (vink alles aan wat van toepassing is)

Plusieurs réponses possibles.

Stresse´.e - Gestrest
En cole`re - Boos
Apeure´.e - Bang
Indiffe´rent.e - Onverschillig

Autre :

13.

f) Ces situations ont-elles eu des conse´quences ? (cochez toutes les re´ponses pertinentes)

Hadden deze situaties gevolgen ? (vink alles aan wat van toepassing is)

Plusieurs réponses possibles.

Non - Nee
Oui, sur ma conduite (modification d'itine´raire, conduite plus prudente ou agressive, etc.) - Ja, op mijn rijgedrag (verandering van route, voorzichtiger of agressiever rijden, etc.)
Oui, sur mon bien-e^tre (stress prolonge´, peur de prendre la route, etc.) - Ja, op mijn welzijn (langdurige stress, angst om te rijden, enz.)
Oui, sur mon ve´hicule (de´ga^ts mate´riels) - Ja, op mijn voertuig (materiële schade)

Autre :

14.

2. Avez-vous, vous me^me, de´ja` eu des comportements agressifs envers d'autres usager.es de la route ?

Hebt u zich ooit agressief gedragen tegenover andere weggebruikers ?
Une seule réponse possible.

Oui, occasionnellement - Ja, af en toe
Oui, fre´quemment - Ja, vaak
Non - Nee
Passer à la question 21

15.

1. Quel(s) comportement(s) des autres usager.es vous irritent le plus ?

Welk gedrag van andere gebruikers irriteert u het meest ?

2. Selon vous, quels sont les **principaux** facteurs qui contribuent a` la rage au volant **à Bruxelles** ?

*Wat zijn volgens u de **belangrijkste** factoren die bijdragen tot verkeersagressie **in Brussel** ?*

*

Plusieurs réponses possibles.
Embouteillages fre´quents - Veelvuldige files
Manque de respect entre usager.es - Gebrek aan respect tussen weggebruikers
Mauvais e´tat des routes - Slechte wegomstandigheden
Signalisation insuffisante - Onvoldoende bewegwijzering
Stress ge´ne´ral de la vie quotidienne - Algemene stress van het dagelijks leven

3. Sur une e´chelle de 1 a` 5, comment de´cririez-vous l'attitude ge´ne´rale des conducteur.trice.s de ve´hicules **motorisés** a` Bruxelles ?

*Op een schaal van 1 tot 5, hoe zou u de algemene houding van **automobilisten** in Brussel omschrijven ?*

3. Sur une e´chelle de 1 a` 5, comment de´cririez-vous l'attitude ge´ne´rale des conducteur.trice.s de ve´hicules **non-motorisés** a` Bruxelles ?

*Op een schaal van 1 tot 5, hoe zou u de algemene houding van bestuurders van **niet-gemotoriseerde** voertuigen in Brussel omschrijven ?*

Comment re´agiriez-vous dans les situations suivantes ? (cochez la re´ponse qui vous correspond le plus)

Hoe zou jij reageren in de volgende situaties? (Kruis het antwoord aan dat het beste op jou van toepassing is)

1. Un.e usager.e vous coupe la route sans pre´venir

Een weggebruiker snijdt je af zonder waarschuwing

*

Une seule réponse possible.
Je ne re´agis pas et continue mon trajet - Ik reageer niet en vervolg mijn weg
Je klaxonne (ou sonne) brie`vement pour signaler ma pre´sence - Ik toeter (of bel) kort om mijn aanwezigheid aan te geven
J'exprime mon me´contentement verbalement ou par un geste - Ik uit mijn ongenoegen verbaal of met een gebaar
Je poursuis la personne pour lui montrer mon de´saccord - Ik loop achter de persoon aan om te laten zien dat ik het er niet mee eens ben
26.
2. Vous e^tes bloque´.e dans un embouteillage depuis 10 minutes sans savoir pourquoi

U staat al 10 minuten in de file zonder te weten waarom

*

Une seule réponse possible.
Je reste calme et patient.e - Ik blijf kalm en geduldig
Je ressens de l'irritation, mais je ne fais rien - Ik voel me geïrriteerd, maar ik doe niets
Je klaxonne pour exprimer mon agacement - Ik toeter om mijn ergernis te uiten
Je tente de trouver un autre itine´raire, me^me interdit - Ik probeer een andere route te vinden, ook al is die verboden

Annexe 2: guide d'entretien (grandes questions centrales)

1. Définitions et perceptions

- Qu'est-ce que la rage au volant pour vous ?
- Y a-t-il des spécificités bruxelloises qui, selon vous, participent à ce phénomène ?

2. Expériences vécues

- Voulez-vous partager des expériences de violences sur la route dont vous auriez été témoin ou victime ?
- Avez-vous vous-même déjà réagi de façon agressive dans la circulation ?

3. Relations entre usager.es

- Quelle est votre perception des relations entre usager.es à Bruxelles ?
- Quelles interactions observez-vous entre les différents types d'usager.es (automobilistes, cyclistes, piéton.nes, trottinettistes, etc.) ?

4. Propositions et recommandations

- Quelles mesures permettraient d'apaiser les relations entre usager.es ?
- Quelles recommandations feriez-vous pour améliorer la mobilité et la sécurité routière à Bruxelles ?

5. Pratiques individuelles de mobilité

- Quels sont vos moyens de transport habituels ?
- Dans quelles situations de circulation vous sentez-vous le plus exposé.e à des tensions ?

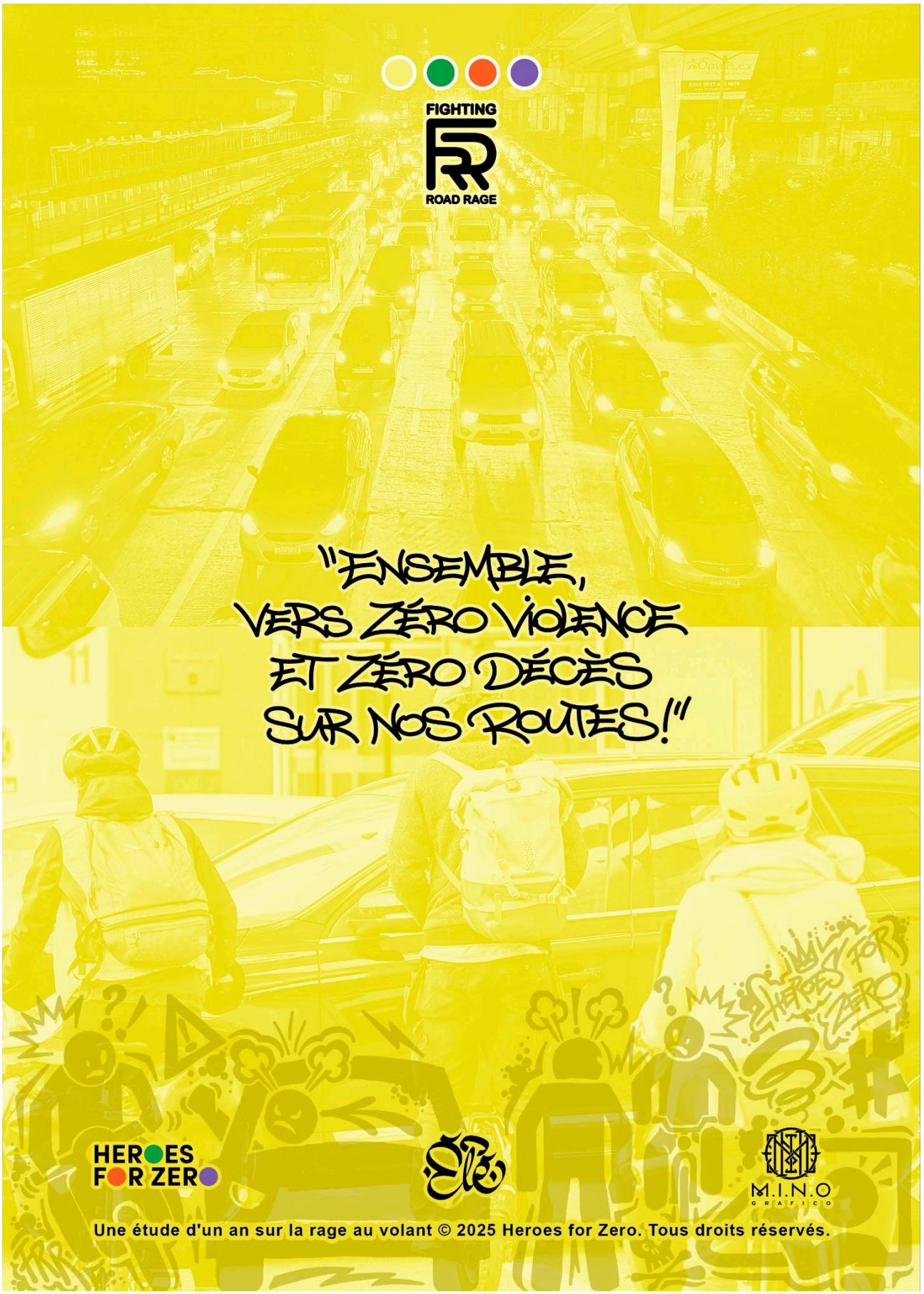
Annexe 3: exemples de rubriques de la DAS

Deffenbacher Driving Anger Scale (Deffenbacher, Oetting & Lynch, 1994) – Short form

Instructions: Imagine that each situation described below was actually happening to you and rate the amount of anger that would be provoked.

none at all	a little	some	much	very much
1	2	3	4	5

1. Someone is weaving in and out of traffic. ☐
2. A slow vehicle on a mountain road will not pull over and let people by. ☐
3. Someone backs right out in front of you without looking. ☐
4. Someone runs a red light or stop sign. ☐
5. You pass a radar speed trap. ☐
6. Someone speeds up when your try to pass him/her. ☐
7. Someone is slow in parking and is holding up traffic. ☐


FIGHTING
ROAD RAGE
"ENSEMBLE,
VERS ZÉRO VIOLENCE
ET ZÉRO DÉCÈS
SUR NOS ROUTES!"
HEROES
FOR ZERO
M.I.N.O
GRAFICO
Une étude d'un an sur la rage au volant © 2025 Heroes for Zero. Tous droits réservés.