

Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 25 (2008)

Artikel: Auto et ego : colère au volant, agressivité et risques routiers

Autor: Villieux, Arnaud / Delhomme, Patricia

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051507>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auto et ego: colère au volant, agressivité et risques routiers

ARNAUD VILLIEUX

Doctorant Université de Paris V, INRETS, Laboratoire de psychologie de la conduite, Arceuil, France

PATRICIA DELHOMME

Directrice de recherche, PhD en psychologie sociale et expérimentale, directrice du Laboratoire de psychologie de la conduite, Arcueil, France

Résumé

Se mettre en colère au volant semble être relativement habituel pour bon nombre d'automobilistes. Selon Deffenbacher, Oetting et Lynch (1994) qui ont construit la D.A.S. (*Driving Anger Scale*) pour enregistrer la colère au volant, celle-ci renvoie à une prédisposition à ressentir de la colère de façon plus fréquente et plus intense en fonction des situations de conduite rencontrées.

L'intérêt des recherches portant sur la colère au volant et d'échelles comme la D.A.S. (entre autres) est de permettre de mieux caractériser les comportements délétères pour la conduite. Des actions spécifiques pourraient être adressées aux automobilistes sujets à la colère au volant telles que des modules de formation (développement de stratégies d'auto-contrôle et de gestion de situations de conduite) et de prévention (campagnes ciblant davantage la population à atteindre ainsi que les comportements à risque à infléchir). Sharkin (2004) suggère d'utiliser un ensemble de techniques pour aider les automobilistes à mieux gérer leur colère au volant. Basées sur la respiration, l'exécution d'étirements ou encore l'écoute de musiques relaxantes, ces techniques peuvent être pratiquées directement au volant ou avant d'effectuer un trajet, lorsqu'un conducteur estime que son état (fatigue, énervement, stress) ou que les caractéristiques du trajet qu'il s'apprête à réaliser (heures de pointe, trajet de longue durée) sont susceptibles de générer de la colère. D'autres techniques, plus élaborées comme les interventions cognitivo-comportementales ont déjà montré leur efficacité face au problème de colère au volant (Deffenbacher,

Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Oetting & DiGiuseppe, 2002). Ces recommandations et ces actions pourraient être adressées notamment aux automobilistes qui éprouvent des difficultés à gérer leur colère au volant et surtout envers les conducteurs les plus vulnérables, en particulier les jeunes qui sont surreprésentés dans les accidents de circulation.

Zusammenfassung

Am Steuer wütend zu werden scheint für viele Automobilisten ein übliches Verhalten zu sein. Deffenbacher, Oetting und Lynch (1994) haben die D.A.S. (*Driving Anger Scale*) erstellt um die Wut am Steuer zu messen. Nach ihnen weist die D.A.S. bei gewissen Automobilisten auf eine Veranlagung hin, unter bestimmten Umständen am Steuer öfters und intensiver Wut zu empfinden.

Das Forschungsinteresse an der Wut am Steuer und Skalen wie (unter anderen) der D.A.S. besteht darin, verkehrsschädigendes Verhalten besser charakterisieren zu können. Spezifische Massnahmen wie Ausbildungsmodule (Entwicklung von Selbstbeherrschungsstrategien und die Bewältigung von Situationen im Strassenverkehr) und Prävention (Kampagnen, die sich vermehrt an die betroffene Bevölkerung richten und deren Risikoverhalten beeinflussen) könnten für Automobilisten, die von Wut am Steuer betroffen sind, angeboten werden. Sharkin (2004) schlägt vor, mit verschiedenen Techniken den Automobilisten zu helfen besser mit ihrer Wut umzugehen. Diese basieren auf Atemübungen, dem Strecken und auch dem Hören von beruhigender Musik. Sie können bereits vor einer Fahrt oder am Steuer selbst ausgeübt werden, sobald ein Fahrer bemerkt, dass bei seinem Zustand (Müdigkeit, Aufgeregtheit, Stress) oder der Strecke an sich (Stosszeiten, lange Fahrten) Wut aufkommen könnte. Andere, weiter entwickelte Techniken wie kognitive Verhaltensinterventionen haben bewiesen, dass sie gegen Wut am Steuer wirksam sind (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Oetting & DiGiuseppe, 2002). Diese Empfehlungen und Massnahmen könnten insbesondere an Automobilisten gerichtet sein, die Schwierigkeiten bekunden ihre Wut am Steuer zu bewältigen, aber vor allem auch an besonders gefährdete Fahrzeuglenker, wie die bei Strassenverkehrsunfällen überrepräsentieren Jungen.

1. Introduction

Se mettre en colère au volant semble être relativement habituel pour bon nombre d'automobilistes (Deffenbacher, Lynch, Oetting & Swaim, 2002; Joint, 1995). Selon Deffenbacher, Oetting et Lynch (1994) qui ont construit la D.A.S. (Driving Anger Scale) pour enregistrer la colère éprouvée au volant, la colère au volant renvoie à une prédisposition à ressentir de la colère de façon plus fréquente et plus intense en fonction des situations de conduite rencontrées. D'ailleurs, pour Ellison-Potter, Bell et Deffenbacher (2001), les comportements agressifs au volant sont tous les comportements intentionnels alimentés par de la colère ou de la frustration mettant en danger les autres usagers de la route que ce soit psychologiquement et (ou) physiquement.

De nombreuses recherches menées sur la colère que peuvent ressentir les automobilistes au volant montrent que celle-ci n'est pas sans conséquence sur leur conduite.

Ainsi aux États-Unis, les automobilistes qui ont un score élevé à la D.A.S., comparés à ceux qui ont un score bas, s'engagent dans davantage de comportements agressifs et à risque (Dahlen, Martin, Ragan & Kuhlman, 2005; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Lynch, Oetting & Swaim, 2002; Deffenbacher, Lynch, Oetting & Yingling, 2001), et sont plus fréquemment impliqués dans des accidents de la route (Deffenbacher *et al.*, 2000; Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richard, 2003; Lynch, Deffenbacher, Filetti & Dahlen, 1999).

En Grande-Bretagne, Lajunen, Parker et Stradling (1998) observent des corrélations positives entre les 3 facteurs de la version anglaise de la D.A.S et des infractions de conduite déclarées. Underwood, Chapman, Wright et Crundall (1999) constatent que les automobilistes anglais qui ont un score élevé à la D.A.S., comparés à ceux qui ont un score bas, sont plus souvent mis en cause dans des accidents de la route.

De même en Norvège, Iversen et Rundmo (2002) observent que les conducteurs qui déclarent éprouver davantage de colère au volant, comparés à ceux qui déclarent en ressentir moins, adoptent davantage de comportements de transgression et sont plus fréquemment impliqués dans des accidents.

Toutefois, s'il arrive aux automobilistes d'éprouver de la colère au volant, tous ne l'expriment pas de la même manière. En effet, selon leur personnalité et les situations de conduite rencontrées, des automobilistes

peuvent ne pas exprimer de colère ou bien tenter de la gérer positivement, tandis que d'autres peuvent manifester une agressivité plus ou moins importante (cette agressivité pouvant être verbale, physique, etc.). Afin de mesurer la manière dont les automobilistes expriment la colère qu'ils éprouvent au volant, Deffenbacher, Lynch, Oetting, & Swaim (2002) ont développé un inventaire d'expressions de la colère au volant: le Driving Anger Expression Inventory (D.A.X.) conçu, tout comme la D.A.S., spécifiquement pour le contexte routier.

2. Problématique générale

La plupart des recherches s'intéressant à la colère au volant ont été menées dans des pays anglophones et, à notre connaissance, aucune ne l'a été en France (Cf. Delhomme & Villieux, 2005). Nous avons alors cherché à savoir si les résultats observés dans les études anglo-saxonnes pouvaient se retrouver auprès d'automobilistes français, tant sur le plan de la colère éprouvée au volant que sur les conséquences que celle-ci peut avoir sur la conduite. Plus précisément, l'objectif de nos travaux est d'étudier quelles sont les situations de conduite les plus génératrices de colère chez les automobilistes français mais aussi de quelles manières ceux-ci expriment leur colère au volant et enfin s'il existe des différences entre les automobilistes hommes et les automobilistes femmes en terme de colère éprouvée. Nous testerons également les relations entre la colère éprouvée au volant, différentes manières de l'exprimer, des comportements de conduite à risque ainsi que des accidents de la route déclarés. Pour cela, nous avons traduit en français puis procédé à la validation de l'échelle D.A.S. et de l'inventaire D.A.X. Dans nos recherches, nous avons ciblé les automobilistes âgés de 18 à 25 ans car il est très clairement établi qu'il s'agit de la catégorie d'âge pour laquelle le nombre de décès sur route demeure le plus élevé¹.

¹ En 2003, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) a dénombré, en France, 1'218 morts chez les 18–24 ans sur un total de 5'731 tués. Soit 21,3% des tués, alors que cette catégorie ne constitue que 9% de l'ensemble de la population française.

3. Méthodologie²

3.1. Echantillons

Nous avons réalisé nos recherches auprès de petits échantillons d'étudiants de l'Université de Rouen (N = 37, 142 et 229) puis, dans le cadre de l'enquête MARC³, auprès d'un large échantillon d'automobilistes âgés de 18 à 25 ans, composé de 52% d'hommes (N = 1057) et 48% de femmes (N = 981). En moyenne, ils sont âgés de 23 ans (Min. = 19 ans, Max. = 28 ans), ont leur permis de conduire B depuis 4,2 ans (Min. = 1 an, Max. = 9 ans) et déclarent avoir parcouru 14'658 kilomètres (Min. = 250 Km, Max. = 55'000 Km) par an. Parmi ces automobilistes, 265 (167 hommes; 98 femmes) indiquent avoir été impliqués dans au moins un accident de voiture au cours des 12 derniers mois.

3.2. Mesures

3.2.1. Colère au volant – échelle D.A.S.

Nous avons enregistré la propension des participants à éprouver de la colère au volant à l'aide de la D.A.S. (Deffenbacher et al., 1994; Delhomme & Villieux, 2005) que nous avons traduite en français. L'échelle se compose de 33 items repartis en 6 facteurs ou catégories de situations génératrices de colère: «Gestes hostiles» (3 items), «Discourtoisie» (9 items), «Conduite illégale» (4 items), «Présence des forces de l'ordre» (4 items), «Conduite lente» (6 items) et «Circulation entravée» (7 items). Le format de réponse est une échelle de type Likert allant de 1 «pas du tout» à 5 «très fortement».

3.2.2. Expressions de la colère au volant – inventaire D.A.X.

Nous avons recueilli la fréquence à laquelle les participants déclarent exprimer la colère qu'ils éprouvent au volant à l'aide de l'inventaire D.A.X. (Deffenbacher et al., 2002) que nous avons traduit en français (Villieux & Delhomme, in press). Cet inventaire comporte 49 items

² Nous présentons un résumé de quatre recherches que nous avons menées en France, par questionnaires et pour l'une d'elles par carnets de bord, sur la colère au volant.

³ Delhomme, Delgery, 2005.

repartis en 4 facteurs: «Expression verbale de la colère» (12 items), «Expression physique de la colère » (11 items), «Utilisation du véhicule pour exprimer la colère» (11 items), «Expression adaptative et constructive de la colère» (15 items). Le format de réponse est une échelle de type Likert allant de 1 «presque jamais» à 5 «presque toujours».

3.2.3. Transgressions de conduite – échelle D.B.Q.T.

Nous avons recueilli la fréquence à laquelle les participants déclarent transgresser des règles usuelles de conduite à l'aide de l'échelle D.B.Q.T. (Lawton, Parker, Manstead, & Stradling, 1997, étude 2, traduction française: Delhomme & Villieux, 2005) que nous avons traduite en français. L'échelle comprend 12 items et 3 facteurs: «Transgressions des règles légales de vitesse» (5 items), «Transgressions agressives où l'hostilité est dirigée vers un autre usager» (3 items) et «Transgressions, non nécessairement liées à la vitesse, pour maintenir sa progression » (4 items). Les participants sont invités à indiquer à quelle fréquence ils ont adopté, au cours de l'année, chacun des comportements qui leur est présenté. Les réponses à ces questions sont enregistrées à l'aide d'une échelle de type Likert allant de 1 «jamais» à 6 «presque tout le temps».

3.2.4. Variables enregistrées dans le carnet de bord

Dans le cadre d'une autre recherche (Delhomme & Villieux, soumis), les participants ont rempli un carnet de bord durant 5 jours de conduite consécutifs ou non, à la fin de chaque trajet effectué. Lorsque les participants ont rencontré au moins une situation génératrice de colère durant leur trajet, ils ont à indiquer sur quel type de route et à quelle heure est survenue cette situation ainsi que l'intensité et la durée de la colère qu'ils ont éprouvées à ce moment. L'intensité de la colère est enregistrée à l'aide d'une échelle de type Likert en 5 points allant de 1: «très légère» à 5: «très importante» et la durée de la colère à l'aide d'une échelle en 12 points allant de 1: «moins de 30 secondes» à 12: «plus de 6 heures».

3.2.5. Variables sociodémographiques

Nous avons recueilli les variables sociodémographiques suivantes: âge, sexe, date d'obtention du permis B, kilométrage parcouru depuis l'obtention du permis B ainsi que les accidents de circulation et sanctions pour infraction au code de la route au cours des trois dernières années.

4. Résultats

Nous décrivons tout d'abord les scores obtenus par les participants aux échelles D.A.S., D.B.Q.T. et à l'inventaire D.A.X puis aux variables enregistrées dans le carnet de bord. Nous étudions ensuite, à l'aide d'analyses corrélationnelles de type Bravais-Pearson et de régressions multiples pas à pas, les relations entre la colère au volant, différentes expressions de la colère au volant, des transgressions de conduite, l'âge, le sexe, l'ancienneté du permis B et le nombre d'accident survenu au cours des trois dernières années. Enfin, nous présentons les différences entre les participants et les participantes puis entre les automobilistes selon qu'ils ont un score haut ou bas à la D.A.S. sur le plan des transgressions auto-rapportées et des différentes manières d'exprimer la colère au volant.

4.1. Analyse descriptive des scores obtenus à la D.A.S., au D.B.Q.T. et au D.A.X.

Globalement, les participants ($N = 142$) estiment que les situations de conduite présentées dans la D.A.S. les amèneraient à se mettre plutôt en colère ($M = 3,10$). Leurs estimations varient selon les six facteurs de la D.A.S. ($F(5;846) = 663,8$; $p < .001$). Les situations de conduite qui provoqueraient chez eux le plus de colère sont celles présentées dans le facteur «Discourtoisie» ($M = 3,88$) et notamment «Quelqu'un vous fait une queue de poisson sur l'autoroute» qui engendrerait le plus de colère ($M = 4,5$). A l'opposé, le facteur pour lequel les participants se mettraient le moins en colère est «Présence de forces de l'ordre» ($M = 1,78$) et notamment «Une voiture de police circule près de vous» qui obtient la moyenne la plus faible ($M = 1,35$).

Les participants ($N = 229$) déclarent peu transgresser les règles de conduite présentées dans le D.B.Q.T. ($M = 1,94$). Leurs évaluations varient selon les 3 facteurs de l'échelle de transgressions, ($F(2;684)$, $= 252,90$; $p < .001$). Ils reconnaissent plus fréquemment transgresser les règles légales de vitesse que commettre des transgressions agressives ou des transgressions dans le but de maintenir leur progression. Les participants évaluent également différemment les quatre facteurs de l'inventaire D.A.X. ($F(3;912) = 10,23$; $p < .001$). Ils rapportent ne «presque jamais» exprimer de colère au volant de la manière décrite par le facteur «Expression physique de la colère» ($M = 1,15$), davantage de façon verbale ($M = 2,15$) et le plus souvent de façon constructive ($M = 2,54$).

4.2. Analyse descriptive des scores obtenus aux variables enregistrées dans le carnet de bord

L'analyse des carnets de bord indique que les participants ($N = 37$) ont rencontré au volant une situation évocatrice de colère tous les deux trajets ou tous les 60 km. Pour l'ensemble des situations génératrices de colère, les participants déclarent en moyenne avoir éprouvé de la colère au volant avec une intensité plutôt «moyenne» (entre légère et importante). La durée moyenne de la colère éprouvée est comprise entre une et 3 minutes. Environ 60% des situations de conduite génératrices de colère ont été rencontrées l'après-midi contre 26,6% le matin et 10% la soirée et la nuit. Ces situations se produisent essentiellement en centre ville (50,8%) et secondairement sur route nationale (17,6%). Un peu moins de la moitié des situations génératrices de colère ont eu lieu alors que l'état du trafic était moyen (47,2%) et 24,1% d'entre elles lorsqu'il était important. Enfin, la plupart de ces situations sont signalées lors de trajets effectués sur de courtes distances (48,2% lors de trajets de moins de 20 km) ou de faibles durées (29,1% pour des trajets de moins de 15 minutes). Parmi les situations génératrices de colère, les plus nombreuses renvoient à la «Progression gênée à cause d'un autre usager» ($N = 54$) et à la «Conduite illégale» ($N = 48$) tandis que les moins nombreuses renvoient à la «Présence des forces de l'ordre» ($N = 2$) et aux «Difficultés pour se garer» ($N = 6$).

Les situations de conduite illégales ont engendré la colère la plus intense ($M = 3,33$) et inversement les situations dans lesquelles les

participants éprouvent des difficultés pour se garer ont engendré la colère la moins intense ($M = 1,50$). La colère qu'ils déclarent éprouver dure plus longtemps lorsque les forces de l'ordre sont présentes ($M = 4,50$) ou lorsque la circulation est entravée ($M = 4,15$) et moins longtemps dans les situations où des difficultés pour se garer sont à l'origine de la colère ($M = 1,50$).

4.3. Analyse intercorrelationnelle

L'échelle de colère corrèle significativement et ce, de manière positive, avec l'échelle de transgression ($r = 0,41$). Les corrélations les plus importantes sont observées avec le facteur de l'échelle de colère «Conduite lente» et l'échelle de transgressions D.B.Q.T. ($r = 0,57$) ainsi qu'avec ses 3 facteurs (les coefficients de corrélation vont de 0,40 à 0,54). Les facteurs du D.A.X. «Expression non verbale de la colère» et «Utilisation du véhicule pour exprimer la colère» corrélaient positivement avec l'échelle de transgressions D.B.Q.T. (respectivement $r = 0,36$ et $r = 0,55$). Tandis que le facteur D.A.X. «Expression adaptative et constructive de la colère» corréla négativement avec le D.B.Q.T. ($r = -0,39$). Les corrélations les plus élevées s'observent entre le facteur du D.B.Q.T. «Transgressions agressives où l'hostilité est dirigée vers un autre usager» et les facteurs D.A.X. «Expression non verbale de la colère» ($r = 0,50$), «Utilisation du véhicule pour exprimer la colère» ($r = 0,56$), et «Expression adaptative et constructive de la colère» ($r = -0,45$). Les facteurs D.A.X. «Expression non verbale de la colère» et «Utilisation du véhicule pour exprimer la colère» entretiennent également des corrélations positives avec la D.A.S. (respectivement $r = 0,39$ et $r = 0,38$) tandis que le facteur «Expression adaptative et constructive de la colère» corréla, quant à lui, négativement avec la D.A.S. ($r = -0,46$).

4.4. Analyse de régression

Afin de déterminer quels sont parmi les facteurs de l'échelle de colère, le ou les meilleurs «prédicteurs» des comportements déclarés de transgression au volant, nous avons mené 3 analyses de régression pas à pas avec comme variables dépendantes les trois types de transgressions de l'échelle D.B.Q.T. Nous avons introduit systématiquement dans chacun

de ces modèles de régression les variables indépendantes suivantes: les 6 facteurs de la D.A.S., le sexe, l'âge, l'ancienneté du permis B et le kilométrage parcouru depuis l'obtention du permis B.

Le premier modèle de régression vise à prédire le facteur de l'échelle D.B.Q.T.: «Transgressions des règles légales de vitesse». Le modèle extrait cinq prédicteurs significatifs qui expliquent 56,5% de la variance totale. Le meilleur prédicteur est le facteur de colère «Conduite lente» ($B\hat{e}ta = 0,359$; $p < .001$), juste après l'ancienneté du permis B ($B\hat{e}ta = 0,273$; $p < .001$). Cependant, cette dernière variable ne contribue que très peu à l'augmentation du R^2 . Arrive en troisième position, le sexe ($B\hat{e}ta = -0,223$; $p = .001$) avec un pourcentage de variance expliquée supérieur à la seconde variable. Enfin, les deux derniers prédicteurs significatifs de ce modèle sont les facteurs de l'échelle de colère «Présence des forces de l'ordre» ($B\hat{e}ta = 0,205$; $p = .002$) et «Conduite illégale» ($B\hat{e}ta = -0,158$; $p = .009$) dont la contribution au pourcentage de variance expliquée reste faible.

Le second modèle de régression vise à prédire le facteur du D.B.Q.T.: «Transgressions agressives». Deux variables prédictrices significatives sont retenues, elles rendent compte de 18,8% de la variance totale. Le meilleur prédicteur des transgressions agressives est à nouveau le facteur de colère «Conduite lente» ($B\hat{e}ta = 0,361$; $p < .001$). Le second prédicteur est également un facteur de l'échelle de colère, il s'agit du facteur «Gestes hostiles» ($B\hat{e}ta = 0,162$; $p = .045$) qui se positionne à la limite du seuil de significativité et dont la contribution au coefficient R^2 est de l'ordre de 2% seulement.

Enfin le dernier modèle vise à prédire le facteur du D.B.Q.T.: «Transgressions pour maintenir sa propre progression». Le modèle extrait 4 variables prédictrices significatives qui rendent compte de 33% de la variance. Le meilleur prédicteur des transgressions pour maintenir sa propre progression est à nouveau le facteur de colère «Conduite lente» ($B\hat{e}ta = 0,378$; $p < .001$) qui explique la plus grande part de variance. Arrivent ensuite, dans l'ordre, l'ancienneté du permis B ($B\hat{e}ta = 0,201$; $p = .012$), le sexe ($B\hat{e}ta = -0,178$; $p = .022$), puis le facteur «Conduite illégale» ($B\hat{e}ta = -0,146$; $p = .048$).

4.5. Test de différences selon le sexe

Nous avons testé l'existence d'éventuelles différences entre les conducteurs et les conductrices sur chacune des variables introduites dans le questionnaire. Les analyses de variance pratiquées auprès d'un large échantillon ($N = 2048$) sont plutôt faibles pour la colère globale ($F(1;2036) = 7,82$; $p < 0.05$; $\eta^2 = .004$) de même que pour les 6 facteurs de la D.A.S., la transgression de la limitation de vitesse et le franchissement de feu rouge ainsi que les sanctions et les accidents (η^2 systématiquement inférieur à .06).

4.6. Test des effets de deux groupes contrastés selon les scores obtenus à la D.A.S.

Enfin, nous avons comparé deux groupes contrastés de participants selon qu'ils ont un score supérieur ou inférieur au score médian de la D.A.S. (médiane = 101). Les automobilistes qui ont un score élevé à la D.A.S., comparés à ceux qui ont un score bas, sont plus nombreux à déclarer avoir été impliqués dans au moins un accident au cours des trois dernières années ($F(1;227) = 5,13$; $p = .024$), avoir davantage transgressé les règles de conduite présentées dans le D.B.Q.T. ($F(1;227) = 22,42$; $p < .001$) et ses facteurs «Transgressions liées à la vitesse» ($F(1;227) = 13,50$; $p < .001$) et «Transgressions agressives» ($F(1;227) = 41,06$; $p < .001$); tandis qu'aucune différence significative ne s'observe pour les «Transgressions pour maintenir sa progression». Ceux qui ont un score élevé à la D.A.S. comparés à ceux qui ont un score bas, obtiennent les valeurs les plus élevées aux facteurs D.A.X. «Utilisation du véhicule pour exprimer la colère» ($F(1;227) = 18,44$; $p < .001$) et «Expression non verbale de la colère» ($F(1;227) = 30,99$; $p < .001$) et moins élevées au facteur D.A.X. «Expression adaptative et constructive de la colère» ($F(1;227) = 37,74$; $p < .001$). Les automobilistes haut en colère rapportent dans leur carnet de bord avoir rencontré un plus grand nombre de situations de conduite génératrices de colère durant leurs 5 jours de conduite comparé au deuxième groupe, ce premier groupe signale également avoir éprouvé de la colère de manière plus intense mais aussi avec une durée plus importante. Par ailleurs, aucune différence significative entre les deux groupes n'est observée à propos du nombre de trajets effectués, du nombre de kilomètres parcouru et de la durée de leurs trajets.

5. Conclusion

L'étude de la fidélité et de plusieurs aspects de la validité des adaptations françaises de la D.A.S. et du D.A.X. montre que ces échelles possèdent des qualités psychométriques satisfaisantes⁴.

L'intérêt des recherches portant sur la colère au volant et d'échelles comme la D.A.S. et le D.A.X. est de permettre de mieux caractériser les comportements délétères pour la conduite. Des actions spécifiques pourraient être adressées aux automobilistes sujets à la colère au volant telles que des modules de formation (développement de stratégies d'auto-contrôle et de gestion de situations de conduite) et de prévention (campagnes ciblant davantage la population à atteindre ainsi que les comportements à risque à infléchir). Sharkin (2004) suggère d'utiliser un ensemble de techniques pour aider les automobilistes à mieux gérer leur colère au volant. Basées sur la respiration, l'exécution d'étirements ou encore l'écoute de musiques relaxantes, ces techniques peuvent être pratiquées directement au volant ou avant d'effectuer un trajet, lorsqu'un conducteur estime que son état (fatigue, énervement, stress...) ou que les caractéristiques du trajet qu'il s'apprête à réaliser (heures de pointe, trajet de longue durée...) sont susceptibles de générer de la colère. D'autres techniques, plus élaborées comme les interventions cognitivo-comportementales ont déjà montré leur efficacité face au problème de la colère au volant⁵. Ces recommandations et ces actions pourraient être adressées, en France, notamment auprès des automobilistes qui éprouvent des difficultés à gérer leur colère au volant et surtout envers les conducteurs les plus vulnérables, en particulier les jeunes qui sont surreprésentés dans les accidents de circulation.

⁴ Delhomme & Villieux, 2005; Villieux & Delhomme, 2007; Villieux & Delhomme, in press.

⁵ Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Oetting & DiGiuseppe, 2002.

Bibliographie

- Dahlen E. R., Martin R. C., Ragan K., & Kuhlman M. M, Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving, *Accident Analysis and Prevention*, 37, 2005, 341–348.
- Deffenbacher J.L., Huff M.E., Lynch R.S., Oetting E.R., & Salvatore N.F, Characteristics and treatment of high-anger drivers, *Journal of Consulting Psychology*, 47, 2000, 15–17.
- Deffenbacher J.L., Deffenbacher D.M., Lynch R.S., & Richard T.L, Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers, *Behaviour Research and Therapy*, 41, 2003, 701–718.
- Deffenbacher J.L., Lynch R.S., Oetting E.R., & Swaim R.C, The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road, *Behaviour Research and Therapy*, 40, 2002, 717–737.
- Deffenbacher J. L., Lynch R. S., Oetting E. R., & Yingling D. A. Driving anger: correlates and a test of state-trait theory, *Personality and Individual Differences*, 31, 2001, 1321–1331.
- Deffenbacher J.L., Oetting E.R., & DiGiuseppe R.A, Principles empirically supported interventions applied to anger management, *The counselling Psychologist*, 30, 2002, 262–280.
- Deffenbacher J.L., Oetting E.R., & Lynch R.S, Development of a driving anger scale, *Psychological Reports*, 74, 1994, 83–91.
- Delhomme P., & Delgery S, Premières exploitations de la vague 1 et de la vague 2 de l'enquête MARC, Volume 1: Croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier, Rapport intermédiaire, Convention FFSA-INRETS, N°cdc P-2004-05-25-01/LPC-DERA, 30 septembre 2005.
- Delhomme P., & Villieux A, Adaptation française de l'échelle de colère au volant D.A.S.: quels liens entre colère éprouvée au volant, infractions et accidents de la route déclarés par de jeunes automobilistes ? [French adaptation of the Driving Anger Scale (DAS): Which links between driving anger, violations and road accidents reported by young drivers?] *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, [European Review of Applied Psychology], 55, 2005, 187–205.
- Delhomme P., & Villieux A, Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère: une étude par carnet de bord, soumis.

- Ellison-Potter P., Deffenbacher P.B., & Deffenbacher J, The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behaviour, *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 2001, 431–443.
- Iversen H., & Rundmo T, Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers, *Personality and Individual Differences*, 33, 2002, 1251–1263.
- Joint M, *Road rage*, London: Automobile Association, 1995.
- Lajunen T., Parker D., & Stradling S.G, Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers, *Transportation Research Part F*, 1, 1998, 107–121.
- Lawton R., Parker D., Manstead A.S.R., & Stradling S.G, The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations, *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1997, 1258–1276.
- Lynch R.S., Deffenbacher J.L., Filetti L.B., & Dahlen E.R, Anger, aggression, and risk associated with driving anger, Paper presented at the 107th Annual Convention of the American Psychological Association, August 1999, Boston, MA.
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, Trop jeune pour mourir. *Sécurité Routière*, n° 141, 2003, Available at: http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/data/revue/revue141/dossier/dossier_un.html.
- Sharkin B.S, Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies, *Journal of Counseling and Development*, 82(2), 2004, 191–198.
- Underwood G., Chapman P., Wright S., & Crundall D, Anger while driving, *Transportation Research Part F*, 2, 1999, 55–68.
- Villieux A., & Delhomme P, Colère éprouvée au volant et différentes manières de l'exprimer: quels liens avec des transgressions de conduite déclarées ? (Driving anger and diverse ways of expressing it: Which links with self-reported violations?) *Le Travail Humain*, in press.
- Villieux A., & Delhomme P, Driving Anger Scale, French adaptation: further evidence of validity and reliability, *Perceptual and Motor Skills*, 104, 2007, 947–957.