



Les inconvénients pour la sécurité routière de certains comportements de conduite courtois

Jean-Yves Fournier* et Nicolas Clabaux*

Résumé : La courtoisie au volant est généralement considérée comme porteuse de sécurité. À ce titre, elle fait l'objet de nombreuses campagnes de sensibilisation visant à promouvoir des comportements de conduite plus courtois entre usagers de la route. Il n'y a pourtant pas de travaux scientifiques traitant spécifiquement des liens entre comportements de conduite courtois et production d'accidents. Les travaux existants s'intéressent plutôt aux liens entre comportements agressifs, colériques et sécurité routière. La présente étude a pour objectif d'examiner si certains comportements de conduite courtois ne jouent cependant pas un rôle important dans la production d'accidents de la circulation. Les investigations ont porté sur 2456 procès-verbaux d'accidents corporels s'étant produits au cours d'une année dans une grande agglomération. Elles montrent que dans près de 8 % des accidents corporels recensés sur l'agglomération étudiée un comportement de conduite courtois d'un conducteur contribue de façon causale à l'accident. Il s'agit le plus souvent d'un conducteur bloqué dans la circulation, qui fait signe à un autre usager (automobiliste, piéton...) de s'engager devant lui. Cet usager s'engage alors sur l'axe prioritaire en confiance, de façon précipitée, et entre en collision avec un autre usager, masqué par le véhicule du conducteur le laissant passer. L'ensemble de ces situations accidentogènes est décrit dans cet article en ayant recours à la notion de scénario type d'accident. En fin d'article, quelques pistes pour la prévention, notamment par le biais de l'aménagement des voiries, sont évoquées.

Mots clés : accident de la circulation, courtoisie, sécurité.

Abstract: *Drawbacks of some forms of courteous behaviour in terms of road safety.* Road courtesy is generally considered as beneficial for road safety. Thus, in many countries, media campaigns aim to promote courteous behaviour among road users. However, no scientific study has dealt with the influence of courteous behaviour on the occurrence of accidents, as far as we know. The existing studies mainly focus on the association between aggressive or angry behaviour (road rage) and road safety. The objective of the present study is to determine whether some forms of courteous behaviour play a significant part in the processes of certain traffic accidents. The investigation was carried out on 2456 police reports on injury accidents occurred during one year in a large city of the south of France. The investigation shows that, in nearly 8 % of all traffic injury accidents reported by the police, a form of courteous road behaviour plays a role in the process leading to the collision. One of the most frequent situations involves a driver on a main road, stuck in a traffic jam, who gives way to another road user (motorist, pedestrian...) waiting to cross the traffic lane. This other road user pulls out onto the main road confidently and hastily, and collides with a road user hidden by the vehicle of the driver who gives way. We carried out an in-depth analysis of all these crashes and classified them into prototypical accident scenarios. Finally, some countermeasures are proposed, notably in terms of planning and design of urban roads.

Keywords: traffic accident, courtesy, road safety.

1. Introduction

Dans le domaine de la recherche en sécurité routière, un champ de recherche relativement récent s'intéresse aux effets des comportements qualifiés d'agressifs, de colériques ou d'anxieux sur le risque d'accident. Ces travaux montrent que globalement la colère et

*IFSTTAR, TS2, LMA (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, département Transport, santé et sécurité ; laboratoire Mécanismes d'accidents), F-13300 Salon de Provence.

l'agressivité au volant sont de bons prédicteurs du nombre d'infractions mais aussi du nombre d'accidents (Tasca, 2000 ; Deffenbacher et coll., 2003 ; Dahlen et coll., 2012).

En revanche, pour ce qui est des comportements dits courtois¹, les investigations que nous avons conduites dans la littérature scientifique internationale n'ont permis d'identifier aucune recherche traitant spécifiquement des liens entre courtoisie au volant et production d'accidents. En effet, l'interrogation des bases documentaires souvent utilisées dans le domaine des transports et de la sécurité² en utilisant les termes *courtoisie*, *courtois*, *politesse*, *courtesy*, *courteousness*, *politeness*, tend à montrer qu'aucun travail de recherche n'a à ce jour été publié sur les liens entre comportements de conduite courtois et production d'accidents.

Malgré l'absence de preuves scientifiques sur la question, la courtoisie est généralement considérée comme favorable à la sécurité (Evans, 1990).

Pour Evans, les progrès les plus importants obtenus aux États-Unis concernant différents problèmes de santé publique (consommation de tabac, d'alcool, obésité, etc.) ont été obtenus par des mécanismes d'apprentissage collectif qui ont eu pour effet de modifier les normes sociales et les comportements, dans le sens d'une meilleure santé des populations. Pour lui, il faut encourager ces mécanismes d'apprentissage collectif dans le domaine de la conduite automobile. L'une des pistes qu'il propose est de promouvoir la courtoisie au volant (Evans, 1990, p. 121).

La courtoisie au volant fait d'autre part l'objet de campagnes de sensibilisation dans de nombreux pays, par l'intermédiaire notamment d'une journée nationale consacrée à la courtoisie au volant. En France, elle a été créée en 2002 par l'Association française de prévention des comportements sur la route (AFPC). Elle est devenue semaine internationale de la courtoisie au volant depuis 2012. Cette campagne de sensibilisation est relayée par de nombreux médias et institutions. Elle a pour objectif de sensibiliser les conducteurs aux bienfaits pour tous de la courtoisie au volant. Le partage de la route, la lutte contre l'incivilité au volant, le respect de l'ensemble des usagers notamment des plus vulnérables (piétons, vélos et deux-roues motorisés) sont les thèmes phares de cette journée. Le terme de courtoisie apparaît même dans l'article 23³ et l'article 30⁴ de l'arrêté du 19 février 2010 relatif aux modalités de l'examen l'épreuve du permis de conduire des catégories B et B1⁵. Ainsi, le candidat peut gagner des points s'il met en œuvre une attitude préventive et de courtoisie envers les autres usagers qui peut se manifester par des exemples comme : « laisser passer une voiture qui doit normalement vous céder le passage » ou « laisser passer un piéton qui n'est pas totalement engagé, sauf si celui-ci est hors passage piéton ».

Pourtant, d'après Hutchinson (2008), qui s'interroge sur les liens entre sécurité routière et courtoisie, dans certaines situations, la courtoisie et notamment le fait de laisser passer un usager non prioritaire peut être potentiellement source d'accidents. Il cite notamment l'exemple suivant : « *A driver on a main road who gives up the right-of-way may unwittingly contribute to a crash because other drivers are not expecting that. (I have in mind allowing a vehicle on a side road to emerge, or allowing an oncoming vehicle to turn across stationary traffic in one lane when another lane may not be stationary. The driver to whom the courtesy*

1. La courtoisie est définie comme « une attitude de politesse raffinée, mêlée d'élégance et de générosité ; civilité » (Grand usuel Larousse, dictionnaire encyclopédique, 1997, p. 1875).

2. Les bases documentaires interrogées sont les suivantes : Sciencedirect, Scopus, Pubmed, base documentaire MADIS de l'IFSTTAR, CAIRN, SUDOC, Refdoc, HAL, IEEE, Taylor and Francis, Web of Knowledge, Wiley online Library, Google Scholar, TRIS, CDU, base documentaire du TRL.

3. Dans la mise en œuvre de chacune de ces compétences, le candidat démontre sa capacité à limiter la consommation de carburant. Il adopte une attitude courtoise au volant envers les autres usagers de la route et prend en compte plus particulièrement les usagers vulnérables.

4. Le candidat se voit attribuer un point s'il a fait preuve pendant l'examen d'une attitude préventive et courtoise envers les autres usagers, et plus particulièrement les plus vulnérables.

5. *Journal officiel de la République française*, n°0052, du 3 mars 2010. Disponible sur : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000021901053> (consulté le 10 juin 2015).

is extended may be distracted by it or mistaken about how far it extends » (Hutchinson, 2008, p. 1). En France, les travaux de Brenac et coll. (2003) et de Clabaux et Brenac (2010) dont l'objectif est de décrire les principaux scénarios types d'accidents c'est-à-dire de regrouper des accidents présentant un même « air de famille », se ressemblant du point de vue du déroulement de l'accident, à la fois dans l'enchaînement des faits mais aussi dans les relations de causalité à l'œuvre, montrent que certains accidents mettent en jeu des comportements de conduite courtois. Parmi les 71 scénarios types d'accidents décrits dans Brenac et coll. (2003) et dans Clabaux et Brenac (2010), trois scénarios types décrivent de façon explicite des accidents dans lesquels un conducteur laissant passer un autre usager joue un rôle causal dans le déroulement de l'accident : le scénario type P4 qui représente 2,8 % (intervalle de confiance à 90 % : 1,4 à 4,7 %) des accidents de piétons et les scénarios types U17 et U19 qui représentent respectivement 1,8 % (intervalle de confiance à 90 % : 0,9 à 3,1 %) et 0,4 % (intervalle de confiance à 90 % : 0,1 à 1,3 %) des accidents urbains n'impliquant pas de piétons.

La présente étude vise à préciser cet enjeu et à mieux connaître les configurations dans lesquelles les comportements de conduite dits courtois peuvent contribuer à la production d'accidents corporels. Nous avons fait le choix de faire porter les investigations sur une grande agglomération pour disposer d'effectifs d'accidents suffisants. D'autre part, le centre des grandes agglomérations est sans doute plus propice aux comportements courtois du fait des très nombreuses interactions, de la forte intrication des usages et des usagers dans un espace public restreint, et de la congestion.

2. Données et méthodes

L'étude porte sur l'ensemble des accidents corporels recensés par la police au cours de l'année 2008 sur le territoire de la ville de Marseille, soit 2456 accidents corporels. Nous disposons pour cette commune des procès-verbaux d'accidents corporels sous format numérique.

Le travail comportait trois principales étapes :

- Une première étape a consisté à rechercher, parmi ces cas, ceux où un comportement de conduite courtois apparaît dans les déclarations des impliqués ou dans les éléments textuels rédigés par les policiers. À l'aide d'un moteur de recherche (X1 Desktop Search), nous avons donc recherché les cas où les expressions suivantes apparaissaient : « laisser passer », « laisser s'engager », « laisser le passage », « laisser s'insérer », « laisser faire », « faire signe », « laisser traverser », « laisser sortir », « céder le passage ». Nous avons également recherché les différentes formes possibles de ces expressions (avec faute de frappe sur l'un des mots, formes conjuguées ou non, etc.).
- Une deuxième étape a consisté à examiner chacun des cas et à identifier ceux où le comportement courtois de l'un des conducteurs joue effectivement un rôle causal dans la survenue de l'accident. Nous avons considéré qu'un accident met en jeu un acte de courtoisie dès lors que, dans le déroulement de l'accident, au moins un des conducteurs a manifesté sa volonté de faciliter le passage à un autre usager (par un signe de la main, par un appel de phares, par une manœuvre, par un positionnement sur la chaussée, etc.).
- Enfin, une troisième et dernière étape a consisté à décrire les principaux types d'accidents dans lesquels les comportements de conduite courtois interviennent. Nous nous sommes pour cela appuyés sur les corpus de scénarios types d'accidents de référence décrits dans Brenac et coll. (2003) et Clabaux et Brenac (2010).

Nous présentons ci-après les résultats de ces investigations.

3. Résultats

3.1. Aspect quantitatif

Parmi les 2456 procès-verbaux accidents corporels recensés et après examen approfondi des cas contenant au moins une des expressions mentionnées au point précédent, 187 cas mettent en évidence un comportement courtois de l'un des impliqués dans le déroulement de l'accident. Sur cette base, on peut donc considérer que près de 8 % des accidents corporels recensés en 2008 sur le territoire de la ville de Marseille mettent en jeu un comportement de conduite courtois d'au moins un usager. Ce résultat est probablement un minimum, du fait d'un certain nombre de cas où ces expressions n'ont pas été mentionnées mais où le comportement courtois de l'un des conducteurs a pourtant eu une influence : procès-verbaux où l'impliqué n'a pas fait part de cette information aux forces de l'ordre ; procès-verbaux sans déclarations des impliqués (non auditionnés), cas où l'impliqué a utilisé une autre formulation, etc.

En regardant les accidents selon les catégories d'usagers (voir tableau 1), il apparaît qu'un comportement de conduite courtois est présent dans :

- environ 7 % de l'ensemble des accidents impliquant un piéton. (10,5 % si l'on tient compte des accidents où le piéton joue un rôle indirect⁶),
- environ 10 % de l'ensemble des accidents impliquant un deux-roues motorisé (11 % lorsque l'on s'intéresse uniquement aux motocyclettes).

Tableau 1. Effectifs d'accidents corporels recensés en 2008 à Marseille dans lesquels un comportement de conduite courtois joue un rôle causal

	Accidents mettant en jeu un comportement courtois	Effectif total d'accidents	Proportion d'accidents mettant en jeu un comportement courtois (%)
Accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé	128	1326	9,7 %
<i>dont : accidents impliquant au moins un cyclomoteur</i>	<i>(39)</i>	<i>(533)</i>	<i>(7,3 %)</i>
<i>accidents impliquant au moins une motocyclette (lourde ou légère)</i>	<i>(92)</i>	<i>(817)</i>	<i>(11,3 %)</i>
Accidents impliquant au moins un piéton	33	465	7,3 %
Accidents impliquant au moins une voiture	165	2013	8,2 %
Accidents impliquant au moins un usager vulnérable (piéton et deux-roues avec ou sans moteur)	151	1711	8,8 %
Ensemble	187	2456	7,6 %

Dans près de 70 % des cas où un comportement de conduite courtois intervient, cela implique au moins un deux-roues motorisé et dans 18 % au moins un piéton. Notons que sur la ville de Marseille, les deux-roues motorisés sont impliqués dans environ la moitié des accidents corporels. Il y a donc une sur-implication des deux-roues motorisés dans les accidents liés à une attitude courtoise. De façon générale il est à noter que 151 cas mettant en jeu un comportement courtois impliquent un usager vulnérable (soit 81 %) et 84 % si l'on inclut les accidents dans lesquels un piéton joue un rôle indirect.

3.2. Aspect qualitatif

Chacun des 187 cas a été comparé aux scénarios types d'accidents de référence décrits dans Brenac et coll. (2003) et dans Clabaux et Brenac (2010) et a été apparenté ou non à l'un de ces scénarios types. Sur ces 187 accidents, 164 accidents (soit 88 %) ont pu être affectés à

6. Dans ces cas, le piéton participe à la genèse de l'accident mais n'est pas impliqué directement dans l'accident car il n'est pas percuté par un des véhicules.

l'un des scénarios types existants et 23 (soit 11 %) ont été considérés comme trop particuliers dans leur déroulement pour être affectés à un scénario type de référence.

Les résultats de ces investigations montrent que quatre principales configurations d'accidents se dégagent.

Concernant les accidents n'impliquant pas de piétons, les deux configurations principales rencontrées sont les suivantes :

- La première concerne des accidents impliquant des deux-roues motorisés. Ces accidents sont décrits dans le scénario type U17 de Clabaux et Brenac (2010). Nous pouvons décrire le scénario type U17 de la façon suivante : une file de véhicules est à l'arrêt sur la voie. Un véhicule 1 non prioritaire venant d'une rue adjacente souhaite franchir cette file de véhicules. Un véhicule de la file lui laisse le passage et le véhicule 1 franchit la file sans percevoir un véhicule 2 (le plus souvent un deux-roues motorisé) remontant la file de véhicules par la gauche. Ce scénario type représente 53 % des cas (81 cas parmi les 154 cas n'impliquant pas de piétons).
- La seconde configuration concerne des accidents donnant généralement lieu à des chocs arrière entre véhicules. Ces accidents sont regroupés dans les scénarios types U25, U26, U27 et U28. Ils représentent près de 20 % des cas n'impliquant pas de piétons, dont 14 % pour le scénario type U27.

Nous donnons ci-dessous les intitulés schématiques de ces quatre scénarios types :

- U25 : Évaluation ou compréhension erronée de l'état de la circulation en aval engendrant un contrôle insuffisant de la vitesse par rapport aux véhicules précédents (généralement arrêtés ou très ralentis).
- U26 : Conducteur, circulant souvent dans une file de véhicules, confronté à un ralentissement soudain de la circulation en aval.
- U27 : Événement contraignant un conducteur à freiner très brusquement, surprenant le conducteur le suivant.
- U28 : Choc arrière entre deux véhicules se suivant et approchant d'un cédez-le-passage. Conflit de décision entre les deux conducteurs, le premier prenant la décision de s'arrêter, le second de s'engager sans s'arrêter.

Comme mentionné précédemment, le scénario U27 est celui qui est le plus représenté dans ces configurations d'accidents donnant généralement lieu à des chocs arrière. Ces accidents sont souvent liés à un conducteur qui s'arrête en pleine voie pour laisser traverser un piéton, surprenant un conducteur survenant de l'arrière (cas où le piéton joue un rôle indirect). En revanche, on notera qu'aucun cas relevant du scénario-type U19 n'est recensé. Ce scénario type met pourtant explicitement en jeu un comportement de conduite courtois, comme nous l'avons mentionné plus haut. Ce scénario type est décrit de la façon suivante : un deux-roues motorisé remonte une file de véhicules à l'arrêt sur la voie. Un véhicule 1 non prioritaire, situé du même côté de la file que le deux-roues, souhaite franchir cette file de véhicules. Un véhicule de la file lui laisse le passage et le véhicule 1 franchit la file sans percevoir le deux-roues motorisé, pourtant visible.

Concernant les accidents mettant en jeu un comportement de courtoisie et impliquant des piétons, deux principales configurations ressortent :

- La première correspond au scénario type P4. Elle représente 30 % des cas (10 cas sur les 33 cas impliquant des piétons de façon directe). Elle correspond à une situation où un véhicule 1 s'arrête pour laisser traverser un piéton. Le piéton engage alors sa traversée et est heurté par un véhicule 2 (tous types de véhicules) dépassant le véhicule 1. Le véhicule 1 joue un rôle de masque à la visibilité à la fois pour le piéton et pour le véhicule 2.
- La deuxième correspond au scénario type P3, et représente 18 % des cas impliquant des piétons. Elle met en évidence des accidents où le piéton engage la traversée d'une chaussée en intersection, en se faufilant entre des véhicules arrêtés et ne percevant pas un véhicule remontant la file de véhicules arrêtés. La file de véhicules joue le rôle de masque

à la visibilité à la fois pour le piéton et pour le véhicule. Ce scénario type implique, le plus souvent, un deux-roues motorisé en train de remonter la file de véhicules à l'arrêt.

Dans les cas décrits précédemment, l'influence d'un masque à la visibilité ainsi que l'effet d'entraînement induit par l'attitude courtoise d'un conducteur semblent être des éléments déterminants dans le déroulement des accidents.

4. Conclusion

Les résultats que nous venons de présenter suggèrent que dans près de 8 % des accidents corporels recensés chaque année à Marseille, un comportement de conduite courtois d'un conducteur joue un rôle causal dans le déroulement de l'accident. Il s'agit probablement d'un minimum. Cette proportion n'est pas négligeable. Elle va à l'encontre de l'idée généralement admise que la courtoisie au volant est nécessairement porteuse de sécurité (Evans, 1990). Nous avons vu qu'il s'agit généralement de conducteurs, bloqués dans la circulation qui laissent passer un autre usager, souvent en lui faisant un signe. Celui-ci, qu'il soit piéton ou automobiliste s'engage alors sur l'axe prioritaire en confiance et souvent de façon précipitée et ne détecte pas l'usager avec lequel il va entrer en collision. Dans la plupart des cas, le véhicule du conducteur laissant le passage joue un rôle de masque à la visibilité entre les protagonistes. D'autre part, au-delà de ce rôle de masque à la visibilité et de l'induction d'un effet d'entraînement, le conducteur ayant une attitude courtoise favorise la réalisation d'une manœuvre difficilement prévisible pour les autres usagers.

Ce travail a permis de mettre en évidence la prédominance de certains scénarios types dans lequel un comportement de conduite courtois intervient, en particulier le scénario U17 (43 % des 187 cas). D'autres investigations seraient nécessaires, par exemple sur la base de cas se déroulant hors agglomération, pour enrichir les connaissances sur les différentes situations accidentogènes mettant en jeu un comportement de courtoisie sur la route.

Les problèmes que nous avons mis en évidence peuvent sans doute trouver des solutions dans le domaine de l'aménagement. Par exemple, la réduction à une seule file par sens de circulation et la mise en place de refuges piétons au niveau des traversées piétonnes permettent d'éviter ou de limiter fortement les manœuvres de dépassement d'un véhicule arrêté pour laisser traverser un piéton (Brenac et coll., 2003, p. 76). La réduction à une seule file par sens et la mise en place d'aménagements centraux (terre-pleins), non seulement au niveau des traversées piétonnes, mais aussi par exemple à l'approche des carrefours ou des sorties d'accès, peuvent également permettre de prévenir certains accidents relevant du scénario type U17 (Clabaux et Brenac, 2010, p. 150). Par ailleurs, concernant les accidents impliquant de jeunes piétons, notons que Schofer et coll. (1995) recommandent, d'une part, aux conducteurs de ne pas céder le passage aux piétons s'ils jugent que la situation comporte des risques et, d'autre part, aux enfants de décliner l'aide des conducteurs s'arrêtant pour les laisser passer.

Il reste que la courtoisie au volant a sans doute globalement un effet plutôt bénéfique sur la sécurité routière. Les campagnes de sensibilisation sur ce sujet gagneraient probablement à tenir compte des résultats de ce travail afin d'alerter les usagers concernant certaines situations où la courtoisie peut en revanche être génératrice de risques.

Références

- Brenac, T., Nachtergaële, C., Reigner, H. (2003). *Scénarios types d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention*. Rapport INRETS n° 256. Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 207 p.
- Clabaux, N., Brenac, T. (2010). *Scénarios types d'accidents urbains n'impliquant pas de piétons et perspectives pour leur prévention*. Rapport INRETS n° 274. Bron : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 312 p.

- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: an investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention* 45 (2), 1-9.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R., Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy* 41, 333-349.
- Evans, L. (1990). An attempt to categorize the main determinants of traffic safety. *Health Education Research* 5(2), 111-124.
- Hutchinson, T. P. (2008). *Road courtesy and road safety*. CASR Report Series, n° CASR044. Adelaide (South Australia): Centre for Automotive Safety Research, University of Adelaide, 21 p.
- Schofer J. L., Christoffel K. K., Donovan M., Lavigne J. V., Tanz R. R., Willis K. E. (1995). Child pedestrian injury taxonomy based on visibility and action. *Accident Analysis & Prevention* 27 (3), 317-333.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Communication, *Aggressive Driving Issues Internet Conference*, Ministry of Transportation of Ontario (Canada), October 16 – November 30.