VIAVOICE

BloomTime
Groupe Les Temps Nouveaux

Observatoire des démutualisations

Observatoire des Démutualisations #1

Voitures, vélos, piétons… :
Les nouvelles violences verbales

Recherche BloomTime - Viavoice pour la Macif
avec la Fondation Jean-Jaurès
Novembre 2024

Groupe
Les Temps Nouveaux

Bloomtime & Viavoice
9, rue Huysmans Paris 6e
www.bloomtime-magazine.fr
www.institut-viavoice.com
01 40 54 13 90
Lucia Socias, Adrien Broche
François Miquet-Marty

Sommaire

Le mystère des nouvelles violences verbales **p. 3**

L'espace public, lieu de nouvelles toxicités sur le lien social **p. 4**

Expériences personnelles de violences verbales p.5
Seul contre les autres : une dynamique de démutualisations partielles p. 7
Effets durables sur les comportements p. 10

La fabrique des violences : les « sphères personnelles de mobilité » **p. 13**

Rupture du vivre-ensemble : repli sur soi dans sa « sphère de mobilité p. 14
Sous les sphères personnelles de mobilités : désinhibitions et concurrences de légitimités p. 20
Influence de l'environnement urbain et des embouteillages p. 24
Types de véhicules et situations plus exposés à l'agressivité p. 27

Le sous-jacent : les violences verbales comme exutoires aux « épreuves de la vie » **p. 25**

Du « stress » dans la vie à la « haine » sur la route p. 26
Liens entre tensions sociales et agressions verbales p. 34
Les violences verbales, miroir d'une société sous tensions p. 37

Dépasser les violences, recréer des liens **p. 38**

Prévention et éducation dès le plus jeune âge p. 39
Aménagements urbains et civilité routière p. 42

Épilogue : apprendre à naviguer à l'âge des concurrences pour les « bonnes » mobilités **p. 47**

Tableau des participants p. 49

****

Méthode de réalisation : un Forum « Récits de vie », et une étude d'opinion quantitative **p. 50**

Résultats de l'étude quantitative **p. 53**

Qui sommes-nous ? **p. 80**

Le mystère des nouvelles violences verbales

Cela sonnait comme une évidence : le développement des « modes doux » de mobilité, les végétalisations urbaines devaient favoriser un grand apaisement, le triomphe des respirations humaines mais également sociales. L'avenir de nos villes devait se décliner en sérénités (Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 1950*, La Découverte, 2014). Certes, le nombre de décès sur la route s'est heureusement réduit, de 18 034 en 1972 à 3167 en 2023.

Mais les violences verbales, elles, et autres attitudes déplacées, semblent désormais prospérer sans limites. Dernier événement en date d'écriture de ce Cahier, un chauffeur de bus se voit mis à pied à Paris pour avoir intimidé une personne à vélo, et s'être justifié par « un combat contre les cyclistes »… (*Le Monde*, 11 novembre 2024).

Dès lors, comment comprendre les tensions exacerbées, voire les bordées de dénigrements et d'injures qui fleurissent sur ces nouvelles mobilités, notamment entre automobilistes et cyclistes, cyclistes et piétons, entre lesquels les trottinettistes tentent péniblement de se frayer un chemin ? Manifestement, le « code de la route » et les infrastructures autorisant des mobilités en « sites propres » n'y suffisent pas.

Cette nouvelle étude BloomTime – Viavoice, réalisée pour la Macif avec la Fondation Jean-Jaurès, repose sur un Forum de « Récits de vie » et une étude d'opinion quantitative auprès des Français, et entend apporter quelques éclairages nouveaux sur ce mystère des violences verbales urbaines.

Elle révèle au premier chef un malaise profond : l'espace de circulation semble incarner de plus en plus un concentré des tensions sociales, un « lieu de corruption du social », de démutualisations, où le respect mutuel, la convivialité voire la courtoisie laissent place à des comportements de confrontations. Chacune et chacun se perçoit trop souvent davantage comme un individu isolé que comme un membre d'une communauté partagée, quelle qu'en soit la nature.

Que révèle cette transformation de l'espace public de notre société actuelle ?

L'espace public, lieu de nouvelles toxicités sur le lien social

Expériences personnelles de violences verbales

Le constat que révèle notre sondage est sans appel : 56 % des Français estiment que « sur la route, les gens disent plus d'insultes qu'auparavant » ; 26 % déclarent en entendre « autant » et seulement… 6 % « moins ».

Les « Récits de vie » enregistrés lors du Forum le confirment nettement : de nombreux participants ont partagé des expériences marquantes, qu'ils aient été victimes de ces agressions ou qu'ils en aient eux-mêmes été à l'origine. Ces incidents, bien que parfois brefs, laissent des impacts émotionnels profonds, et plusieurs témoignent d'un sentiment d'impuissance face à cette violence qui surgit souvent sans raison apparente.

Plusieurs participants ont décrit des moments où ils ont été insultés dans des situations ordinaires de conduite, où ils respectaient le code de la route. D.N. explique : « La dernière fois, c'était de la part d'un conducteur qui voulait passer devant tout le monde et ne voulait pas faire la queue. J'ai trouvé ça stressant et très irrespectueux. »

D'autres témoignages, tel que celui de N.S., évoquent des impacts encore plus profonds, allant au-delà de la route. Elle raconte une expérience traumatisante : « J'ai été arrêtée par une voiture avec trois hommes à l'intérieur et l'un d'eux m'a braquée avec une arme en me disant "je te fais peur". Je croyais que c'était la fin de ma vie, et j'ai eu peur pendant de nombreux mois après en me déplaçant. » Depuis cet incident, N.S. dit éviter les petites rues, privilégiant les grands axes pour se sentir plus en sécurité.

J.M.B. explique aussi qu'en tant qu'automobiliste, cycliste, et même piéton, il est régulièrement confronté à des violences verbales, notamment en Île-de-France. Pour lui, ces interactions deviennent vite source de colère et de frustration, renforçant son sentiment d'injustice et de vulnérabilité, et il observe que *« que ce soit en tant qu'automobiliste avec un autre automobiliste, cycliste ou piéton, les insultes fusent dès qu'un conflit surgit, même pour un simple respect de la priorité ».*

D.N. partage une expérience où, au feu rouge, il a été pris à partie par un conducteur impatient qui a réagi de manière agressive alors qu'il respectait les règles de circulation. Ce comportement irrespectueux et stressant, dit-il, réduit son envie de conduire et l'amène à se questionner sur le développement de l'agressivité routière, affirmant que *« ce genre de comportement… me coupe l'envie de conduire, comme si la route n'était plus un espace de respect ».*

T.L. observe que la violence verbale est devenue un comportement intégré au quotidien et difficilement évitable : *« Prévenir est un bien grand mot. Je ne pense pas que l'on puisse empêcher ces comportements parce qu'il y aura toujours des grincheux prêts à hurler à la moindre occasion. Sur la route, tout le monde semble sur la défensive, comme s'il fallait se préparer à se battre pour chaque mètre parcouru. Au lieu d'être un espace de partage, la route est devenue un lieu de tension, où le moindre geste peut être interprété comme une provocation. Cette violence verbale n'est plus seulement le fait de quelques individus, c'est devenu un phénomène courant. »*

La notion de « démutualisation » renvoie ici à la faiblesse de solidarité et de soutien mutuel entre les personnes dans l'espace public. Les témoignages recueillis révèlent que cette dynamique de repli sur soi et de dégradation des liens sociaux se manifeste de façon accrue dans les interactions sur la route, où la confrontation tend à remplacer la coopération. Alors que l'espace public devrait être le lieu de la rencontre et de la cohabitation, il devient le symbole d'une société où chacun se perçoit comme une personne isolée, plutôt que comme un membre d'une communauté solidaire :

V.P. : « On dirait qu'on a perdu le sens du collectif. Sur la route, chacun pour soi, comme si on n'avait plus rien en commun avec les autres. »

O.O. : « L'espace public, au lieu de nous rapprocher, nous divise de plus en plus. »

D.N. ajoute une dimension personnelle à cet impact émotionnel en racontant : *« La dernière fois, j'ai été agressé verbalement par un conducteur qui refusait de faire la queue comme tout le monde. J'étais simplement stationné à un feu rouge, et cette personne a commencé à crier des insultes sans aucune raison apparente […] Sur le moment, j'ai ressenti de la peur, mais surtout un profond découragement. La route devient un espace oppressant, où on ne sait jamais si on va croiser quelqu'un prêt à se déchaîner pour un rien. »*

Seul contre les autres : une dynamique de démutualisations partielles

Souvent, ces violences dans l'espace public sont considérées comme des lieux de diffractions, des espaces de démutualisations.

P.R. : « La route, c'est un peu le reflet de notre société : au lieu de coopérer, on se confronte. C'est comme si la solidarité n'avait plus sa place. »

Pour certains, cette perte de lien social va même au-delà de la circulation routière et reflète un malaise plus profond au sein de la société. C.X, par exemple : *« Je vais être fataliste, mais je ne vois pas de solution. Tellement de personnes sont dans un mal-être si profond qu'à moins de changer durablement notre société, cela ne servira à rien. Les comportements violents sont devenus normaux, et même sur la route, personne ne cherche plus à comprendre l'autre. C'est un chacun pour soi, où la moindre altercation peut dégénérer. »*

Il révèle une désillusion caractérisée quant à la possibilité de retrouver des valeurs de respect et de bienveillance. La fragmentation du lien social est perçue comme un phénomène tellement ancré qu'il semble difficile d'espérer un retour aux valeurs de partage bien entendu, voire de communauté. J.G. conclut : *« Il n'y a plus cette idée de soutien mutuel. Dans l'espace public, et surtout sur la route, chacun agit pour soi. »*

Cette démutualisation est également observée dans le comportement défensif adopté par certains, qui se sentent enjoints de se protéger eux-mêmes face à une agressivité ambiante. O. explique : *« Les gens se transforment, et il est devenu rare que quelqu'un fasse un geste de courtoisie ou fasse attention aux autres. On dirait que tout le monde a adopté une mentalité de 'chacun pour soi'. En tant que piéton ou cycliste, je ressens ce mépris : peu de conducteurs ralentissent ou se montrent prudents. C'est comme si le respect de l'autre n'avait plus aucune importance. »*

Cette dynamique de démutualisation est accentuée par la méfiance croissante envers les autres et par une résignation qui devient presque un mode de vie. Plusieurs participants expriment leur scepticisme quant à l'efficacité de solutions traditionnelles, telles que l'éducation. P.B. résume ce sentiment en disant : *« La politesse et le respect ne sont plus innés chez beaucoup, et il n'est pas certain qu'on puisse changer cela. C'est devenu un vrai défi de réapprendre à vivre ensemble. Sur la route, on dirait que tout le monde a oublié que les autres existent, et c'est une tendance que je ne vois pas s'inverser facilement. »*

Singulièrement, les participants identifient l'absence de structures de soutien collectif et de règles claires pour gérer les interactions sur la route, renforçant la perception d'un espace public désorganisé, alors même que le « Code de la route » n'est pas vain.

Mais en l'occurrence, ce qui fait défaut est peut-être moins un « code de la route » qu'un « code du vivre ensemble dans l'espace public », invitant à la tolérance et au respect de l'autre, y compris lorsque celui-ci s'inscrit dans sa « sphère personnelle de mobilité ». C'est à la fois un dialogue qui s'impose, et une articulation peut-être renouvelée entre singularité et collectif.

P.R. met en lumière l'idée selon laquelle la démutualisation n'est pas seulement une question de comportements individuels, mais aussi un problème structurel où l'absence de règles et de cadre commun accentue le repli sur soi : *« Le manque d'infrastructures pour les piétons et cyclistes fait qu'on se retrouve tous dans un même espace, ce qui accroît la tension. Sans séparation claire, chacun finit par se défendre comme il peut. Cela crée un sentiment de chaos, où la route devient un espace où on ne peut pas compter sur les autres, et où chacun se méfie des intentions des autres. »*

Effets durables sur les comportements

Les violences verbales laissent souvent des traces profondes sur celles et ceux qui en sont victimes, modifiant durablement leur manière d'aborder la circulation et influençant leur comportement en tant qu'usagers. L'expérience de l'agression verbale, même brève, peut générer des sentiments de peur, de stress ou de méfiance, incitant certains à adopter une posture plus défensive, voire à éviter certaines situations.

Pour J.M.B., chaque épisode de violence verbale laisse un impact émotionnel difficile à effacer. Il témoigne : *« Ces insultes ne s'oublient pas facilement, surtout dans les contextes tendus comme à Paris. Après un incident, je me sens tendu pour le reste de la journée, parfois même au-delà. J'ai commencé à changer mes habitudes, par exemple en évitant certains quartiers ou en prenant des chemins plus longs mais moins stressants. »*

D'autres notent que ces incidents influencent leur attitude générale, les rendant plus méfiants et plus enclins à adopter une conduite défensive. O., par exemple, décrit la manière dont une série de confrontations l'a poussée à revoir ses comportements sur la route : *« Maintenant, quand je conduis, je fais très attention à éviter tout ce qui pourrait provoquer une réaction chez les autres conducteurs. Je ne dépasse plus quand c'est risqué, et je laisse davantage d'espace entre les autres voitures. Ces violences m'ont appris que la moindre erreur peut déclencher des réactions excessives. On devient alors très prudent, presque sur ses gardes, comme si on marchait sur des œufs. ».*

La vigilance est aussi accrue, et certains adoptent même une conduite défensive pour ne pas alimenter les tensions.

B.P. a pris des précautions supplémentaires depuis son agression verbale, choisissant des heures moins chargées pour se déplacer et évitant les zones où les tensions sont particulièrement fortes : *« Après cette agression, je préfère éviter les heures de pointe, et j'essaie de rouler calmement pour éviter de nouvelles confrontations »*

N.S. témoigne qu'elle adapte désormais sa tenue et son itinéraire pour éviter d'attirer l'attention, choisissant les grands axes pour se sentir plus en sécurité : *« Je privilégie des vêtements discrets et je reste sur les grands axes pour minimiser les risques d'agression. »*

P.B. utilise la musique comme une méthode de gestion de stress et pour éviter de répondre aux provocations, transformant ainsi la conduite en un moment de détente personnelle : *« J'écoute de la musique pour ignorer les comportements agressifs et rester concentrée sur mon propre trajet. »*

D.L. explique qu'il évite désormais de klaxonner, même lorsqu'il est dans son droit, pour ne pas risquer d'aggraver la situation : *« J'ai appris à rester calme et à ne pas réagir impulsivement, car on ne sait jamais comment l'autre peut réagir. »* D'autre part, I.C. adopte une approche anticipative pour éviter les confrontations, observant attentivement les autres conducteurs afin de prévoir les comportements potentiellement dangereux : *« J'essaie de prévoir les erreurs des autres pour éviter d'être pris au dépourvu »*

P.R. souligne également que, depuis son déménagement en province, il se sent plus détendu au volant, laissant passer les conducteurs impatients sans s'en soucier, conscient des effets apaisants de son environnement moins stressant : *« En province, la circulation est plus sereine, et je me permets de laisser passer les autres sans me stresser ».*

L'impact durable des violences verbales ne se manifeste pas seulement par une prudence renforcée, mais aussi par une forme de résignation ou de désengagement vis-à-vis de la conduite elle-même. D.N. explique : *« Après plusieurs incidents, j'ai commencé à redouter certains trajets, et j'évite de conduire autant que possible. Ce n'est pas seulement le stress de la circulation, c'est l'agressivité des autres qui rend l'expérience pesante. Chaque sortie en voiture devient un moment de tension. »*

Ce repli révèle à quel point les violences verbales peuvent dissuader certains usagers d'utiliser leur voiture, ou de sortir dans des environnements où ils risquent de rencontrer de l'agressivité.

Pour certains, ces expériences influencent non seulement leur conduite, mais aussi leur perception des autres usagers de la route. La violence verbale accroît un climat de méfiance, où chaque conducteur perçoit les autres comme des adversaires potentiels.

G.R. met en évidence un effet durable de dégradation de la confiance entre les usagers, chaque interaction devenant une potentielle confrontation : *« Quand on se fait insulter sans raison, on finit par développer une forme de méfiance généralisée envers les autres conducteurs. On est toujours sur le qui-vive, prêt à anticiper les comportements agressifs. Je regarde les autres non plus comme des partenaires de circulation, mais comme des obstacles ou des sources de risque. »*

Les effets durables de ces agressions verbales se ressentent également sur le plan émotionnel. Plusieurs participants expliquent que ces expériences les ont rendus plus anxieux ou stressés lorsqu'ils sont au volant, parfois même en dehors de toute situation conflictuelle. C.X. note : *« La violence verbale m'a appris à être plus méfiant et à anticiper les réactions des autres, mais cela crée aussi un stress constant. Même quand je conduis calmement, je suis toujours tendu, comme si je m'attendais à ce que quelque chose tourne mal. On devient presque paranoïaque, avec l'impression que le danger est partout. »*

Les violences verbales influent sur la psychologie des usagers de la route, et sur leurs comportements. Qu'il s'agisse de stratégies d'évitement, d'une vigilance accrue, d'une méfiance généralisée ou d'un stress persistant, ces incidents transforment l'expérience de conduite en un exercice de prudence et d'anticipation, souvent au détriment du bien-être des usagers.

La fabrique des violences : les « sphères personnelles de mobilité »

Rupture du vivre-ensemble : repli sur soi dans sa « sphère de mobilité »

Comment comprendre de telles dégradations du lien social dans les espaces publics ? Comment se déploient ces violences verbales alors que le développement de mobilités douces fut longtemps envisagé comme une opportunité d'apaisements et précisément de reconstructions des relations entre les personnes ?

Les témoignages recueillis révèlent une frustration qui va bien au- delà des simples incivilités routières. La route, espace de circulation partagé, devient progressivement un lieu de diffractions, où les notions de respect mutuel et de vivre-ensemble cèdent trop souvent à des comportements d'isolement et d'agressivité. Aujourd'hui, l'espace public se transforme en reflet de l'individualisme croissant, un terrain où chaque usager semble évoluer dans une *« bulle »* qui renforce les tensions.

J.M. : « Sur la route, on se sent isolé, comme si chaque conducteur vivait dans son monde. Personne ne cherche plus à comprendre l'autre, tout est dans la confrontation. »

O.O. : « Cela devient rare de voir des gestes de courtoisie. Au volant, les gens ne se regardent même plus. On dirait qu'on ne se supporte même plus. »

M.G. : « On ne s'adresse même plus un regard, comme si les autres voitures étaient des obstacles à éviter. La route, c'est devenu un espace de tensions. »

V.P. : « Au volant, on dirait que la route nous pousse à sortir nos nerfs. Tout le monde semble stressé, et chaque petit accrochage devient une occasion de se défouler. »

On y décèle un malaise collectif : des usagers désabusés, désolidarisés, qui perçoivent les interactions comme un affront plutôt qu'un échange. L'agressivité devient alors non seulement un réflexe face à l'autre, mais aussi un exutoire pour les frustrations d'une vie quotidienne sous pression. La route, espace partagé et codifié, se mue en un champ de rivalités, marquant une fragmentation sociale plus large et plus inquiétante sur ses propres « sphères de mobilités », érigés en zones personnelles au sein de l'espace public.

Les « sphères personnelles de mobilités » consistent en la revendications d'espaces « pour soi » au sein même de l'espace public : éloges de droits et de libertés qui font apparaître « l'autre », quel qu'il soit, comme une menace sur nos « souverainetés en mobilités ».

L'étude quantitative confirme et éclaire ce déterminant puissant : 64 % des automobilistes, 64 % également des piétons et 65 % des cyclistes associent leur mobilité à une « liberté » : dès lors la présence de l'autre, et *a fortiori* ses incivilités, apparaissent comme des atteintes à ces libertés, aux sphères de mobilités de chacune et de chacun.

Et cette coexistence de sphères personnelles conduit chacun à affirmer la prévalence de ses propres règles sur celles des autres.
P.R. exprime cette idée *: « Pour moi, le problème vient surtout de ceux qui ne respectent plus les règles de conduite. Quand je suis sur la route, j'ai l'impression que chacun fait ce qu'il veut, sans se soucier des autres. La situation est telle que même des gestes simples, comme attendre son tour, semblent impossibles pour certains. On en vient à échanger des insultes pour la moindre infraction. J'ai l'impression qu'on a perdu cette notion de communauté et de respect mutuel, et cela se voit dans les comportements agressifs au volant. Chacun est là pour lui-même, et les autres deviennent presque invisibles. »*

D.N. résume : *« Les gens se sentent protégés, et c'est comme si la route devenait un espace de liberté personnelle où tout est permis. »*

Plus encore, concernant les automobilistes, la voiture décerne la concrétisation de cette sphère, sa matérialité, et sa dimension protectrice, comparable à une « armure ». C.H., se déplaçant à vélo, illustre aussi la manière dont la désinhibition causée par l'isolement dans un véhicule contribue à l'individualisme, chacun se percevant comme un usager isolé dans sa sphère personnelle de mobilité ou dans son mode de déplacement : *« Derrière l'habitacle de leur véhicule, certains conducteurs se sentent invincibles, protégés de toute confrontation physique. On en arrive à un point où chaque personne se replie sur elle-même, sans se soucier de l'impact de son comportement sur les autres. Ce que je ressens quand je vois ces comportements, c'est une profonde désolidarisation. Les piétons, cyclistes, automobilistes, chacun semble évoluer dans son propre monde, oubliant qu'ils partagent un même espace public. »*

Ainsi, l'isolement des conducteurs, enfermés dans leurs espaces de mobilité, renforce la désinhibition. D.N. synthétise : *« En conduisant, je pense que les gens assimilent le fait de conduire à un espace de liberté qui devient parfois une zone de non-droit. »*

Dans ce champ de confrontations, les « voitures » deviennent des « armures » : G.R. estime que *« les voitures sont devenues comme des armures, et une fois à l'intérieur, c'est chacun pour soi. On oublie vite que les autres ont leurs propres galères. »* C.M. constate en outre que certains conducteurs de véhicules imposants, tels que les SUV, se sentent renforcés par la taille et la puissance de leur véhicule. Cela peut leur donner une forme de supériorité et de confiance excessive, les amenant à se comporter de manière dominatrice : *« Surtout ceux en SUV, ils roulent comme s'ils étaient invincibles, pensant que rien ne peut leur arriver »*

Ce sentiment d'invulnérabilité favorise des comportements hostiles, car les conséquences immédiates semblent absentes. D.N. précise : *« Quand les gens sont dans leur voiture, ils se sentent protégés et anonymes. Ils se permettent des choses qu'ils n'oseraient jamais faire en face à face. J'ai été insulté plusieurs fois par des conducteurs qui, protégés dans leur véhicule, n'ont aucun scrupule à crier ou à faire des gestes obscènes. Mais quand on se retrouve dans la rue, sans cette "armure", ces mêmes personnes ne montreraient pas un tel comportement. Cette barrière physique crée une distance qui nous pousse à voir les autres comme des obstacles, et non comme des êtres humains. »*

Cette vision d'un espace public perçu comme un champ de bataille où la règle du chacun-pour-soi règne en maître reflète un manque de confiance dans les autres usagers, qui mine les valeurs de convivialité et de tolérance. C.B. affirme : *« Sur la route, on se sent isolé, comme si chaque conducteur vivait dans son monde. Personne ne cherche plus à comprendre l'autre, tout est dans la confrontation. »*

Ce phénomène de « sphères personnelles de mobilité », accentué par l'habitacle du véhicule, accentue l'individualisme. Chacun évolue dans son propre monde, focalisé sur ses objectifs personnels, et oublie que la route est un espace partagé, où la cohabitation est essentielle pour la sécurité et le bien-être de tous : I.G. : *« La route est devenue un terrain de rivalités. Plutôt que de partager l'espace, on se sent en compétition, pressé d'arriver, sans se soucier des autres. »*

M.B.. : « Conduire aujourd'hui, c'est un peu comme affronter les autres. On ne voit plus des partenaires de route, juste des gens qui nous ralentissent. » Dans ce contexte de tensions, le besoin de parvenir rapidement à destination, combiné aux frustrations accumulées au quotidien, crée un climat où les usagers de la route sont plus enclins à considérer les autres comme des obstacles plutôt que des partenaires de circulation.

Les témoignages soulignent également une transformation plus large, qui va au-delà de la simple question de la circulation. Cette fragmentation sociale observée sur les routes reflète un sentiment général de perte des valeurs de solidarité et de respect collectif, qui ne se limite pas aux interactions routières mais s'étend à d'autres aspects de la vie en société. L'agressivité verbale permet à certains d'exprimer leurs frustrations sans se soucier des impacts psychologiques ou émotionnels sur les autres. Selon D.N.,
« L'agressivité, c'est devenu un moyen d'évacuer ses frustrations, mais sans penser à l'impact que cela peut avoir sur les autres. C'est un peu comme si la route nous offrait un espace pour libérer tout ce qu'on ne peut pas exprimer ailleurs. »

A.B. estime *: « On utilise la route pour exprimer notre ras-le-bol, mais en vérité, ce besoin de décharger nos frustrations se retrouve partout. On a perdu de vue l'impact que nos mots ou nos gestes peuvent avoir. »*

Ce climat de méfiance et de défiance, souvent entretenu par l'anonymat qu'offre la conduite en voiture, semble s'installer de manière durable. Les tentatives de dialogue ou d'apaisement sont rares, et même ceux qui tentent de réagir pacifiquement se heurtent souvent à des comportements hostiles. Cette atmosphère contribue à un cercle vicieux : les comportements agressifs génèrent de la peur et de l'irritation chez les autres usagers, qui, à leur tour, adoptent une posture défensive, voire hostile. À long terme, cette dynamique d'agressivité et de méfiance pourrait renforcer davantage la fragmentation de la société, éloignant encore plus les personnes des valeurs de cohabitation pacifique et de bienveillance.

G.R. adopte une stratégie de retrait face à ces tensions, préférant éviter toute escalade. Il explique : *« Je préfère ignorer et ne pas nourrir des violences inutiles en y impliquant des personnes qui ne sont là qu'en tant que simples témoins de la scène. Les insultes sur la route, c'est comme un langage ordinaire aujourd'hui, mais je choisis de ne pas réagir. Quand on est confronté à de telles situations, je pense que cela ne sert à rien de répondre, car cela risque de dégénérer encore plus. En fin de compte, on finit par s'habituer à cette agressivité ambiante, mais c'est dommage de devoir s'y résigner. »*

Ce choix consistant à éviter les confrontations traduit une acceptation tacite de la violence verbale, où les usagers développent des stratégies d'adaptation face à un environnement perçu comme conflictuel. Pour l'avenir, C.X. confie son pessimisme : *« Tant que la société elle-même ne change pas, on ne peut pas espérer que les comportements sur la route s'améliorent. C'est triste à dire, mais je pense que cette agressivité est là pour rester. »*

Témoignages

Thème	Description	Exemple de témoignage
Isolement et individualisme	La route est perçue comme un espace où chaque usager évolue dans une "bulle", favorisant un comportement d'isolement et réduisant les échanges authentiques. L'anonymat des véhicules accentue cet individualisme.	J.M. : « Sur la route, on se sent isolé, comme si chaque conducteur vivait dans son monde. Personne ne cherche plus à comprendre l'autre, tout est dans la confrontation. »
Fragmentation sociale	Les usagers de la route se désolidarisent et les interactions deviennent des confrontations. L'espace public reflète une perte de valeurs de solidarité et de respect mutuel.	P.R. : « J'ai l'impression qu'on a perdu cette notion de communauté et de respect mutuel, chacun est là pour lui-même. »
Agressivité et défoulement	L'agressivité est un moyen pour les usagers de libérer leurs frustrations quotidiennes, les interactions se muant souvent en exutoires pour le stress accumulé.	V.P. : « Au volant, on dirait que la route nous pousse à sortir nos nerfs, chaque petit accrochage devient une occasion de se défouler. »
Manque de courtoisie	Les gestes de courtoisie deviennent rares, les usagers ne se regardent plus et ignorent l'autre, favorisant une ambiance tendue et individualiste.	O.O. : « Ça devient rare de voir des gestes de courtoisie. Au volant, les gens ne se regardent même plus. »
Désinhibition dans l'habitacle	L'habitacle du véhicule crée un sentiment d'invulnérabilité, encourageant des comportements hostiles qui ne se manifesteraient pas dans un face-à-face.	C.H. : « Certains conducteurs se sentent invincibles derrière l'habitacle de leur véhicule, comme protégés de toute confrontation physique. »
Résignation et fatalisme	Les usagers se sentent impuissants face à la montée de l'agressivité routière, avec une vision désenchantée de l'espace public où les règles de vivre-ensemble semblent de moins en moins respectées.	C.X. : « C'est triste à dire, mais je pense que cette agressivité est là pour rester. »
Stratégies de retrait	Certains usagers choisissent d'ignorer les comportements agressifs pour éviter toute escalade, développant des mécanismes d'adaptation dans un environnement perçu comme conflictuel.	G.R. : « Je préfère ignorer et ne pas nourrir des violences inutiles. Les insultes sur la route, c'est comme un langage ordinaire aujourd'hui. »

Sous les sphères personnelles de mobilités : désinhibitions et concurrences de légitimités

Les récits de vie révèlent que les sphères personnelles de mobilités modifient les comportements des usagers, rendant les interactions plus hostiles et désinhibées. Derrière les vitres d'un véhicule, à vélo ou en trottinette, les conducteurs se sentent protégés par leur « bulle virtuelle de mobilité », ce qui les pousse à adopter des attitudes qu'ils n'auraient probablement pas en face à face. Ce sentiment d'invulnérabilité tend à amplifier les comportements agressifs, faisant de la voiture un espace de libération des tensions accumulées, souvent au détriment des autres usagers.

D.N souligne cette dynamique en soulignant l'importance physique du véhicule qui matérialise la sphère personnelle, « protège » et désinhibe : *« Quand les gens sont dans leur voiture, ils se sentent protégés et anonymes. Ils se permettent des choses qu'ils n'oseraient jamais faire en face à face. J'ai été insulté plusieurs fois par des conducteurs qui, protégés dans leur véhicule, n'ont aucun scrupule à crier ou à faire des gestes obscènes. Mais quand on se retrouve dans la rue, sans cette "armure", ces mêmes personnes ne montreraient pas un tel comportement. Cette barrière physique crée une distance qui nous pousse à voir les autres comme des obstacles, et non comme des êtres humains. »*

O.O. : « Quand on est enfermé dans sa voiture, on se sent comme intouchable. On dit et fait des choses qu'on n'oserait jamais en face de quelqu'un. »

C.H. : « Derrière le volant, on a l'impression d'être protégé, et cela nous pousse à agir différemment, parfois avec beaucoup plus d'agressivité. »

Ces témoignages révèlent à quel point l'habitacle d'une voiture agit comme un écran de protection qui déshumanise les autres usagers, transformant les échanges en simples interactions de frustration sans retenue. Cet anonymat ressenti conduit à des excès qui, selon C.H., seraient beaucoup plus rares dans un contexte de rencontre directe : *« Derrière leur pare-brise, certains automobilistes deviennent méconnaissables. Il suffit d'un coup de klaxon ou d'un retard de quelques secondes au feu vert pour déclencher une vague d'insultes et de gestes agressifs. Cette protection qu'ils ressentent dans leur voiture leur donne l'impression d'avoir tous les droits, et ils perdent de vue la réalité des autres usagers autour d'eux. »*

J.G. : « Dans la voiture, on pense d'abord à soi, à son confort. Le reste, c'est secondaire, et on en oublie les autres. »

E.W. : « C'est comme si la voiture nous enfermait dans notre petit monde, où seul notre bien-être compte. Le respect des autres passe au second plan. »

T.C. : « Une fois derrière le volant, on se concentre sur soi, ses besoins, sa route. Les autres deviennent presque invisibles. »

Aussi, ce sentiment de liberté illimitée lié à la voiture engendre des comportements qui seraient impensables dans d'autres contextes de la vie sociale. C.X. met en lumière cette réalité : *« Sur la route, on est comme dans une sorte de bulle, une bulle où tout semble permis parce qu'on ne se connaît pas. La voiture devient un espace encore plus privé, où chacun se sent chez soi, et dès qu'il y a une contrariété, cela éclate. En dehors de cette situation, dans un magasin ou dans la rue, personne n'oserait avoir ce genre de réaction, mais en voiture, c'est devenu tellement banal. »*

Les sphères de mobilités en voiture exacerbent également un sentiment de puissance chez certains conducteurs, notamment face à des usagers plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes : s'établit une asymétrie des sphères personnelles de mobilité, au détriment des plus fragiles. O. évoque cette désinhibition en notant *: « Les piétons et cyclistes sont plus vulnérables, car ils n'ont pas de protection physique. Derrière l'habitacle de leur véhicule, certains conducteurs se sentent forts et à l'abri de toute représailles. On en arrive à des comportements qui n'auraient pas lieu d'être ailleurs. »*

Cette puissance ressentie par les conducteurs, associée à l'isolement de l'habitacle, réduit les interactions humaines et peut transformer la route en un espace de domination, où les usagers moins protégés deviennent des cibles potentielles de cette agressivité désinhibée :

C.M. : « Il y a des moments où, en voiture, on a l'impression que les piétons et les cyclistes ne comptent pas. »

C.H. : « Il y a un sentiment de domination derrière le volant. Quand on est en voiture, on se sent souvent au-dessus des cyclistes. »

V.P. : « En voiture, certains se croient intouchables, surtout face à ceux qui n'ont pas la même protection. »

Cette dynamique de désinhibition crée également un cercle vicieux où chaque insulte ou geste agressif risque de déclencher une réaction similaire chez l'autre conducteur, renforçant l'agressivité ambiante sur la route. La confrontation devient alors un mode d'interaction presque normalisé, au point que certains participants témoignent de leur résignation face à cette agressivité généralisée. Pour P.B., par exemple, *« on en arrive à un point où on s'attend presque à se faire insulter dès qu'on fait un geste mal interprété. Cela fait partie de l'expérience de conduire aujourd'hui. »*

En retour, cyclistes, amateurs de trottinettes et piétons sont d'autant plus tentés d'affirmer à rebours leurs bons droits, leurs propres sphères de mobilités, dont la légitimité sinon la suprématie peuvent sembler d'autant plus manifestes qu'elles sont par définition plus fragiles et vulnérables que celles des automobilistes préservés par leurs « armures » bien matérielles.

Ainsi, dans l'espace public, se met en place une véritable concurrence des légitimités. L'espace public, lieu privilégié de mobilités physiques, devient par là-même le lieu des légitimités instables : les mouvements des moyens de transports se conjuguent à ceux, bien plus erratiques, des rivalités de légitimités ; presque des luttes incessantes pour d'inaccessibles monopoles.

Témoignages

Thème	Description	Exemple de témoignage
L'anonymat et l'isolement en voiture	L'isolement et l'anonymat créés par l'habitacle de la voiture modifient les comportements, rendant les interactions plus hostiles et désinhibées. Ce sentiment de protection incite les conducteurs à adopter des attitudes agressives, qu'ils n'auraient probablement pas dans des interactions directes.	D.N. : « Quand les gens sont dans leur voiture, ils se sentent protégés et anonymes. Ils se permettent des choses qu'ils n'oseraient jamais faire en face à face. »
Désinhibition et sentiment de puissance	La voiture, perçue comme un espace privé, confère aux conducteurs un sentiment de puissance, notamment vis-à-vis des usagers plus vulnérables comme les piétons et cyclistes. Cela mène à des comportements dominants et agressifs envers les autres.	C.H. : « Il y a un sentiment de domination derrière le volant. Quand on est en voiture, on se sent souvent au-dessus des cyclistes. »
Égocentrisme et confort personnel	L'habitacle renforce un sentiment d'égocentrisme, où le confort et les besoins personnels du conducteur priment sur le respect des autres usagers. Le véhicule devient une "bulle" où le conducteur est focalisé sur lui-même, sans tenir compte des autres.	J.G. : « Dans la voiture, on pense d'abord à soi, à son confort. Le reste, c'est secondaire, et on en oublie les autres. »
Désinhibition et réactions impulsives	La sensation d'impunité en voiture encourage des comportements impulsifs comme les insultes et gestes agressifs. Cette confrontation devient une interaction presque normalisée, renforçant l'agressivité ambiante sur la route.	C.X. : « Sur la route, on est comme dans une sorte de bulle, où tout semble permis parce qu'on ne se connaît pas. »
Fatalisme et résignation	Face à cette agressivité généralisée, certains usagers se résignent, acceptant tacitement que la violence verbale et les comportements hostiles font partie de l'expérience de conduite actuelle.	P.B. : « On en arrive à un point où on s'attend presque à se faire insulter dès qu'on fait un geste mal interprété. »
Fragmentation de l'espace public	L'anonymat en voiture contribue à la fragmentation de l'espace public, transformant la route en un lieu où les règles de convivialité et de respect sont souvent ignorées, renforçant l'individualisme et l'isolement.	E.W. : « C'est comme si la voiture nous enfermait dans notre petit monde, où seul notre bien-être compte. »

Influence de l'environnement urbain et des embouteillages

Les participants notent que l'environnement, notamment la densité de population et la congestion de la circulation, joue un rôle d'accélérateur dans la fréquence des agressions verbales. La vie urbaine, surtout dans des villes à forte densité de circulation comme Paris, est perçue comme un catalyseur de comportements agressifs.

Pour plusieurs participants, le cadre urbain est lui-même générateur d'agressivité. P.R.., qui a vécu en Île-de-France, témoigne de cette réalité : *« Les embouteillages sur le périphérique étaient récurrents, et c'était devenu une source de stress constant. Avoir à s'arrêter tous les cinq mètres, voir les autres conducteurs perdre patience… Ça créait une ambiance tendue, où chacun voulait avancer à tout prix. En Normandie, où je vis maintenant, je remarque beaucoup moins de tension. On se sent moins pressé, moins stressé, et les comportements agressifs sont beaucoup plus rares. »*

Les embouteillages sont également un facteur d'exaspération car ils imposent une perte de contrôle et de liberté de mouvement. O. explique : *« Quand je suis coincée dans la circulation en ville, j'ai l'impression de perdre du temps, d'être immobilisée alors que j'ai plein de choses à faire. Voir les minutes défiler sans avancer, entourée de conducteurs tout aussi frustrés, ça finit par générer une colère sourde. On est dans notre voiture, isolés, mais en même temps, on ressent cette hostilité collective qui se renforce à chaque minute. »*

C.X. souligne aussi cette problématique en déclarant : *« À Paris, les pistes cyclables sont parfois mal conçues ou partagées avec les piétons, ce qui rend les interactions compliquées et souvent tendues. Les cyclistes, les piétons, les voitures, tous doivent cohabiter sur des espaces restreints, ce qui génère des frictions permanentes. Les automobilistes sont déjà sous pression à cause des embouteillages, et lorsqu'ils doivent naviguer autour des autres usagers, cela augmente encore leur irritabilité. »*

Cela amplifie également le sentiment d'impuissance de certains, qui se retrouvent bloqués, souvent sans alternative. P.B. observe :
« Après des années en Île-de-France, je connais bien cette tension : les embouteillages incessants, le stress de devoir s'arrêter tous les cinq mètres… On sent cette impatience, chacun veut avancer coûte que coûte. Maintenant que je vis en Normandie, c'est un vrai contraste. Ici, on est moins pressé, moins stressé, et l'agressivité est beaucoup plus rare. »

M.C. partage un ressenti similaire, notant qu'après avoir vécu à Paris, elle observe un contraste apaisant en milieu rural, où la fluidité de la circulation contribue à réduire l'agressivité sur la route : *« Après avoir vécu à Paris, je vois la différence : en milieu rural, tout est plus calme. La circulation est plus fluide, et ça apaise vraiment l'ambiance sur la route. Il y a moins d'agressivité, et cela change tout. »*

G.P. constate aussi que dans les grandes agglomérations, les embouteillages fréquents déclenchent souvent des comportements d'incivilité, parfois même des actions dangereuses comme des queues de poisson ou des freinages brusques. Il recommande de ne pas entrer dans l'escalade de ces comportements pour éviter l'aggravation des tensions : *« Quand je suis dans les embouteillages en ville, je vois des comportements complètement incivils. Certains font des queues de poisson, freinent sans raison juste devant moi… C'est vraiment dangereux. J'essaie de rester calme et de ne pas réagir, parce que ça ne fait qu'envenimer les choses. »*

N.S. explique qu'elle a été insultée même pour des actions mineures, comme le fait de ne pas démarrer au même instant où le feu passe au vert. Elle raconte que le moindre retard peut entraîner une explosion de colère de la part de certains conducteurs impatients : *« Je me suis déjà fait hurler dessus juste parce que je n'ai pas démarré pile au moment où le feu est passé au vert. Il suffit d'une seconde de plus, et certains deviennent fous. Cela montre bien à quel point certains perdent patience pour rien. »*

M. témoigne d'un incident lors d'un embouteillage, où un conducteur, agacé par son rythme plus lent, a tenté de le doubler de manière dangereuse et l'a insulté. Pour lui, ces comportements montrent bien l'impact du stress de la circulation sur l'agressivité des conducteurs : *« Une fois, en plein embouteillage, un type derrière moi n'en pouvait plus de mon rythme. Il a essayé de me doubler de façon super dangereuse et m'a insulté en passant. Cela m'a vraiment frappé de voir à quel point la circulation peut rendre les gens agressifs. »*

Il est intéressant de voir comment ce climat urbain saturé agit aussi ainsi comme un catalyseur des tensions sociales et personnelles. À chaque arrêt imprévu, à chaque ralentissement forcé, les conducteurs voient leur niveau de frustration s'élever, créant une ambiance de confrontation où le moindre geste, comme un changement de voie ou un arrêt brusque, peut rapidement dégénérer en agression verbale. Ces incidents sont aggravés par la structure de la ville elle-même, qui intensifie la perception d'un espace limité et augmente la sensation de compétition entre usagers, chacun cherchant à avancer dans un environnement étroit et congestionné.

Témoignages

Thème	Description	Exemple de témoignage
Cadre urbain comme catalyseur d'agressivité	La vie urbaine, surtout dans des villes à forte densité de population et de circulation, est perçue comme une source de stress, propice aux comportements agressifs. Les embouteillages récurrents et la densité de véhicules créent une atmosphère tendue où les usagers de la route se sentent pressés et irritables.	P.R. : « Les embouteillages sur le périphérique étaient récurrents, et c'était devenu une source de stress constant. »
Sentiment de perte de contrôle	Les embouteillages renforcent le sentiment d'impuissance chez les conducteurs, qui se sentent immobilisés et contraints dans leurs mouvements. Cette frustration mène à une colère latente, aggravée par le sentiment de perdre un temps précieux.	O. : « Voir les minutes défiler sans avancer, entourée de conducteurs frustrés, ça finit par générer une colère sourde. »
Frictions entre usagers	Dans les environnements urbains, la cohabitation des voitures, cyclistes, et piétons sur des espaces restreints crée des frictions constantes. Les interactions tendues sont amplifiées par la pression exercée sur les conducteurs, rendant la circulation plus conflictuelle.	C.X. : « Les automobilistes sont déjà sous pression […] et lorsqu'ils doivent naviguer autour des autres usagers, cela augmente encore leur irritabilité. »
Contraste entre milieu urbain et rural	Plusieurs participants remarquent qu'en milieu rural, la circulation plus fluide et l'absence d'embouteillages contribuent à une réduction notable de l'agressivité routière. Le calme de l'environnement rural agit comme un facteur apaisant pour les conducteurs.	M.C. : « En milieu rural, tout est plus calme […] ça apaise vraiment l'ambiance sur la route. Il y a moins d'agressivité. »
Comportements d'incivilité	Les embouteillages urbains provoquent souvent des comportements incivils et dangereux, tels que les queues de poisson ou les freinages brusques, exacerbant les tensions entre usagers et augmentant le risque de confrontations.	G.P. : « Dans les embouteillages en ville, je vois des comportements complètement incivils. Certains font des queues de poisson […]. »
Impatience et réactivité excessive	Le moindre retard ou geste inattendu dans un contexte urbain congestionné, comme une réponse tardive à un feu vert, peut déclencher des réactions agressives chez les conducteurs impatients, montrant à quel point le stress et l'impatience sont amplifiés en environnement urbain.	N.S. : « Je me suis déjà fait hurler dessus juste parce que je n'ai pas démarré pile au moment où le feu est passé au vert. »
Effet de compétition dans un espace limité	La congestion et l'étroitesse des routes urbaines créent un climat de compétition entre usagers, chacun cherchant à avancer dans un espace restreint. Cette situation renforce l'agressivité et la confrontation, les conducteurs percevant les autres comme des obstacles dans leur parcours.	M. : « En plein embouteillage, un type derrière moi […] a essayé de me doubler de façon super dangereuse et m'a insulté. »

Types de véhicules et situations davantage exposés à l'agressivité

Les participants au Forum de « Récits de vie » observent que certains types de véhicules, notamment les deux-roues et les petites voitures, sont plus souvent la cible d'agressivité sur la route. Des situations particulières, telles que les embouteillages, tendent également à amplifier les comportements agressifs.

C.X. fait remarquer que les deux-roues, tels que les vélos et les scooters, sont particulièrement vulnérables. En partageant la route avec des véhicules plus imposants, ils sont souvent moins visibles et plus fragiles. Il cite l'exemple d'un cycliste qui a été volontairement renversé par une voiture à Paris, illustrant la violence à laquelle ces usagers peuvent être confrontés : *« Sur un vélo ou un scooter, on se sent vraiment vulnérable. Quand on roule à côté de grosses voitures, on est à la merci de leur moindre geste. Je me souviens d'un cycliste à Paris qui s'était fait renverser volontairement. Ça m'a marqué, parce que ça pourrait être moi ou n'importe qui d'autre. C'est choquant de voir qu'on peut en arriver là. »*

G.R. ajoute que certains conducteurs de gros véhicules, notamment les SUV, adoptent parfois une attitude de supériorité, prenant plus de libertés face aux petites citadines ou aux camions. Il a souvent observé des comportements intimidants, comme coller le pare-chocs des petites voitures ou utiliser des appels de phares pour les inciter à avancer : *« Franchement, certains conducteurs de SUV se croient tout permis. Quand je vois un gros 4x4 coller au pare-chocs de petites voitures ou clignoter comme pour dire 'pousse-toi de là,' on sent qu'ils se sentent supérieurs. C'est intimidant, surtout pour ceux qui conduisent des voitures plus petites. »*

D.L. souligne que le non-respect du code de la route est parfois associé à certains types de véhicules. Il mentionne, par exemple, que certains conducteurs de marques comme BMW et Seat ont tendance, selon lui, à conduire de manière plus agressive, ce qui contribue à une image négative pour ces véhicules sur la route : *« Je dois dire que quand je vois des BMW ou des Seat, je m'attends presque à voir des comportements agressifs. Je ne sais pas si c'est l'image de ces voitures, mais beaucoup de conducteurs de ces marques semblent toujours prêts à enfreindre les règles. Cela donne une mauvaise réputation à ceux qui les conduisent. »*

M. relate que, lorsqu'il conduit une petite voiture, il ressent souvent une pression de la part des conducteurs de plus gros véhicules, qui semblent moins enclins à lui céder la priorité ou à faire preuve de patience. Il raconte avoir déjà été « poussé » par des appels de phares répétés et des comportements menaçants pour avancer, même quand les conditions de circulation ne le permettaient pas : *« Avec ma petite voiture, j'ai l'impression d'être bousculé sur la route. Les conducteurs de gros véhicules se montrent impatients, comme s'ils n'avaient pas à attendre. J'ai déjà eu des appels de phares insistants et des comportements menaçants pour que j'avance, alors que je ne pouvais pas. Ça met vraiment la pression. »*

N.S. partage une expérience similaire, notant que, en tant que cycliste, elle perçoit une forme de rivalité implicite de la part de certains automobilistes. « En ville, il suffit que je sois un peu trop au centre de la voie pour qu'on me klaxonne ou qu'on me double de manière serrée, comme si je n'avais pas ma place sur la route », explique-t-elle. Pour elle, cette agressivité ne relève pas d'une rivalité entre moyens de transport mais plutôt d'un manque de considération pour les usagers plus vulnérables : *« En tant que cycliste, j'ai souvent l'impression qu'on me tolère sur la route, mais de loin. Il suffit que je prenne un peu de place, et je me fais klaxonner ou frôler par des voitures. C'est comme si on me disait que je n'ai pas vraiment ma place ici. Ce n'est même pas de la rivalité, c'est juste un manque de respect pour les plus fragiles. »*

G.P. : « Rouler en deux-roues en ville, c'est comme être toujours sur le qui-vive. Les voitures ne se rendent pas compte à quel point on est exposé. Les queues de poisson et les freinages brusques, c'est notre quotidien. Pour moi, ce n'est pas une question de rivalité avec les voitures, mais juste un manque de patience et de considération. »

Ces témoignages montrent que les violences sur la route ne sont pas uniquement dues à une rivalité évidente entre différents moyens de transport, mais souvent à des perceptions de fragilité ou à des frustrations exacerbées par des situations de circulation dense. Pourtant, cette tension entre conducteurs de différents types de véhicules pourrait progressivement s'intensifier, créant un climat de rivalité implicite. En effet, les petites voitures, les vélos et les scooters, souvent perçus comme plus vulnérables, sont régulièrement pris pour cible, alimentant ainsi un sentiment de division entre usagers de la route. Avec le temps, cette dynamique pourrait faire émerger un fossé plus marqué entre les conducteurs, transformant peu à peu ces interactions tendues en un véritable conflit latent entre types de véhicules.

Thème	Description	Exemple de témoignage
Vulnérabilité des deux-roues	Les cyclistes et les conducteurs de scooters sont perçus comme particulièrement vulnérables sur la route. Leur fragilité et leur faible visibilité les exposent davantage aux comportements agressifs, certains automobilistes allant jusqu'à les frôler ou les ignorer.	C.X. : « Sur un vélo ou un scooter, on se sent vraiment vulnérable. […] Je me souviens d'un cycliste à Paris qui s'était fait renverser volontairement. »
Supériorité perçue des gros véhicules	Certains conducteurs de gros véhicules, notamment les SUV, adoptent une attitude de supériorité sur la route. Ils peuvent intimider les conducteurs de petites voitures en collant de près ou en utilisant les appels de phares, ce qui crée une atmosphère oppressante pour les usagers de véhicules plus petits.	G.R. : « Certains conducteurs de SUV se croient tout permis. Ils collent les petites voitures ou les clignotent pour avancer. »
Image négative de certaines marques	Les participants observent que certains véhicules, comme les BMW et les Seat, sont associés à des comportements agressifs et au non-respect du code de la route. Cela crée une image négative qui influence la perception des usagers de la route.	D.L. : « Quand je vois des BMW ou des Seat, je m'attends presque à voir des comportements agressifs. »
Pression sur les petites voitures	Les conducteurs de petites voitures ressentent souvent une pression de la part des véhicules plus imposants, qui manifestent leur impatience par des appels de phares répétés ou des comportements menaçants, même lorsque les conditions de circulation ne permettent pas de rouler plus vite.	M. : « Avec ma petite voiture, j'ai l'impression d'être bousculé sur la route […]. Les gros véhicules se montrent impatients. »
Rivalité implicite avec les cyclistes	Les cyclistes perçoivent une rivalité implicite de la part des automobilistes, qui les tolèrent mais les frôlent ou les klaxonnent dès qu'ils occupent un peu trop de place sur la route. Cette attitude reflète un manque de considération pour les usagers plus fragiles.	N.S. : « En ville, il suffit que je sois un peu trop au centre de la voie pour qu'on me klaxonne ou qu'on me double de manière serrée. »
Exposition aux comportements incivils	Les conducteurs de deux-roues et de petites voitures sont souvent exposés aux comportements incivils, comme les queues de poisson ou les freinages brusques. Cette incivilité sur la route est perçue comme un manque de patience et de considération envers les usagers plus vulnérables.	G.P. : « Rouler en deux-roues en ville, c'est comme être toujours sur le qui-vive. […] Les queues de poisson, c'est notre quotidien. »

Le sous-jacent : les violences verbales, exutoires aux « épreuves de la vie »

Du « stress » dans la vie à « la haine » sur la route

Les expériences partagées par les participants mettent en lumière la violence verbale comme une expression de frustrations plus profondes et de mal-être personnel, en regard des « épreuves de la vie ». Sur la route, chaque interaction, même brève, semble pouvoir déclencher des réactions émotionnelles intenses, souvent disproportionnées. Les insultes, cris et gestes agressifs deviennent un exutoire pour ceux qui se sentent sous pression, confrontés au stress quotidien, aux contraintes personnelles et aux tensions sociales.

Cela révèle des malaises sous-jacents où la route devient le théâtre d'un défoulement collectif, permettant à chacun de libérer des émotions qu'il n'exprimerait pas autrement. J.M.B. témoigne de cette intensité émotionnelle en expliquant : *« Oui, cela arrive (trop) fréquemment, notamment à Paris ou en Île-de-France, où la voiture semble rendre les gens encore moins tolérants. En tant qu'automobiliste, cycliste ou même piéton, on est confronté à des tensions constantes, à des klaxons, des insultes. Que ce soit un non-respect du code de la route ou simplement la lenteur d'un piéton, chaque petit détail semble être l'occasion pour certains de libérer leur colère. Personnellement, j'ai souvent ressenti de la colère, voire de la haine dans certaines situations, ce qui est inquiétant… »*

M. décrit cette fragmentation sociale en expliquant : *« Les gens sont de plus en plus stressés à cause de différentes choses au quotidien, que ce soit au travail, dans leur vie personnelle, ou simplement à cause de la société. On a l'impression que chacun est enfermé dans ses propres soucis et que la moindre contrariété devient un prétexte pour déverser sa colère. Sur la route, cela se traduit par des insultes et des comportements dangereux, sans que les gens cherchent vraiment à comprendre l'autre. À moins d'un changement radical, difficile d'imaginer une réelle amélioration. »*

Le témoignage de M. illustre cette démutualisation où le sentiment d'appartenance collective s'efface face aux préoccupations individuelles, et où chaque interaction semble marquée par une méfiance généralisée.

Ce mal-être n'est pas seulement vécu par ceux qui subissent les agressions, mais également par ceux qui les commettent. Certains participants avouent avoir eux-mêmes adopté des comportements agressifs dans des moments de tension personnelle, tels que P.L. : *« Je dois avouer que moi aussi, il m'est arrivé de m'énerver au volant, surtout quand j'avais passé une mauvaise journée ou que j'étais déjà stressé. Parfois, je me surprends à klaxonner ou à faire un geste d'impatience, et après coup, je me rends compte que c'est plus un moyen d'évacuer mon propre stress qu'autre chose. »*

S.B. : *« Quand je suis tendue ou préoccupée, il m'arrive de réagir au quart de tour contre d'autres conducteurs. Je sais que ce n'est pas toujours justifié, mais dans ces moments-là, on se laisse emporter et ça sort tout seul, comme si la route devenait une façon de se défouler. »*

L.C. : *« J'ai parfois des réactions que je regrette, comme m'énerver pour des petites erreurs des autres sur la route. Quand je suis déjà dans un mauvais état d'esprit, je me surprends à être plus agressif, à klaxonner ou à pester contre les autres. Cela m'aide à relâcher la pression, mais je sais que ce n'est pas la meilleure solution. »*

Ainsi, C.X. révèle que pour beaucoup, l'agressivité sur la route constitue une réponse aux pressions extérieures, transformant les interactions routières en soupape de décompression pour des tensions accumulées : *« En conduisant, il m'est arrivé de perdre mon calme, de crier ou même d'insulter un autre conducteur. La pression de la journée, le stress du travail, tout cela s'accumule, et la moindre frustration sur la route devient l'occasion de tout libérer d'un coup. Ce n'est pas forcément justifié, mais on a l'impression d'être en droit de se défouler parce qu'on est "protégé" dans notre voiture. » Elle résume : « Les gens sont de plus en plus stressés au quotidien, que ce soit à cause du travail, de la pression sociale ou de la vie en général. Et cette pression se libère sur la route, là où il n'y a plus de règles de politesse. »* Des comportements que D.L. voit comme un « exutoire » pour ceux qui ressentent de la pression au travail ou sont irrités par des embouteillages.

P.R. remarque que certains conducteurs ne supportent pas la moindre contrariété et voient chaque interaction sur la route comme un défi personnel, une façon d'affirmer leur statut. Selon lui, cette intolérance est souvent liée à une insécurité intérieure, exacerbée par le besoin de contrôle et de compétition : *« Cette intolérance au volant révèle un manque de contrôle de soi et une vision très compétitive de la conduite. »*

Certains participants admettent avoir eux-mêmes proféré des insultes, souvent par impulsion face à des comportements perçus comme irresponsables ou dangereux. D.L. explique : *« Oui, quand j'ai commencé à conduire, je pouvais me laisser emporter... c'est plutôt sous l'énervement de la situation. »*

Pour A., ce type de réaction l'a amenée à devenir plus réservée et à éviter les confrontations. Elle raconte un incident où elle a applaudi sarcastiquement un conducteur pour une queue de poisson, et celui-ci lui a fait un doigt d'honneur : *« Depuis un moment, je n'ose plus réagir de peur de me faire agresser physiquement ou verbalement. »* Elle souligne qu'elle préfère se concentrer sur la musique et garder son calme, adoptant ainsi une approche plus pacifique.

Bien que moins fréquentes, certaines personnes mentionnent s'être auto-insultées dans des moments de frustration personnelle. P.R. confie : *« Il m'est parfois arrivé de m'insulter moi-même lorsque j'ai loupé la sortie d'autoroute que je devais emprunter. "M…, quel c.n" est en général le juron que je m'adresse à moi-même. »*

Pour d'autres, comme M.C., ces insultes sont un moyen d'extérioriser leur frustration sans affecter les autres : *« Oui, je me suis déjà insultée quand je suis sur une route que je connais par cœur et que je fais moins attention à la route. »*

Les échanges révèlent une ambiance tendue sur la route, où les violences verbales deviennent une échappatoire face aux pressions et frustrations quotidiennes. Que ce soit en tant que victimes ou initiateurs d'insultes, les participants expriment un sentiment de prise de conscience et, pour certains, un désir de réagir de manière plus sereine face aux tensions, privilégiant la sécurité et le calme.

Témoignages

Thème	Description	Exemple de témoignage
Expériences de violences verbales	Les participants ont partagé des expériences de violences verbales en tant que victimes ou auteurs. Ces incidents, souvent spontanés, laissent des traces émotionnelles profondes et sont perçus comme oppressants et injustifiés, renforçant un sentiment de vulnérabilité sur la route.	D.N. : « La dernière fois, c'était de la part d'un conducteur qui voulait passer devant tout le monde. C'était stressant. »
Peur et traumatisme	Certaines expériences, comme des menaces graves, laissent des séquelles durables, amenant les participants à modifier leurs comportements pour éviter des situations dangereuses.	N.S. : « J'ai été arrêtée par une voiture avec trois hommes […] J'ai eu peur pendant de nombreux mois après en me déplaçant. »
Exutoire pour le stress quotidien	La violence verbale est souvent un moyen d'évacuer des frustrations personnelles et le stress de la vie quotidienne. La route devient un espace où les usagers libèrent leurs émotions, utilisant parfois les autres conducteurs comme boucs émissaires de leur mal-être.	P.L. : « Parfois, je me surprends à klaxonner […] c'est plus un moyen d'évacuer mon propre stress qu'autre chose. »
Sentiment d'impunité	L'anonymat dans la voiture confère un sentiment de protection, poussant certains à exprimer librement leur agressivité sans craindre de conséquences immédiates, ce qui contribue à des comportements plus impulsifs.	C.X. : « La voiture devient une zone de liberté où tout semble permis parce qu'on se sent protégé. »
Domination et pouvoir des véhicules	La taille et la puissance des véhicules, comme les SUV, renforcent la confiance de certains conducteurs, les amenant à adopter une attitude dominante et parfois méprisante envers les autres usagers, en particulier les plus vulnérables.	C.M. : « Ceux en SUV, ils roulent comme s'ils étaient invincibles. »
Intolérance et manque de contrôle	Les usagers réagissent de manière excessive à la moindre contrariété, voyant chaque interaction comme un défi personnel. Ce besoin de compétition et de contrôle est souvent lié à une insécurité intérieure, exacerbée par la conduite en milieu urbain.	P.R. : « Cette intolérance au volant révèle un manque de contrôle de soi et une vision très compétitive de la conduite. »
Auto-insultes et gestion interne	Certains participants s'insultent eux-mêmes dans des moments de frustration personnelle, utilisant les insultes comme un moyen de gérer leur propre colère sans l'extérioriser envers les autres usagers.	P.R. : « Il m'est parfois arrivé de m'insulter moi-même lorsque j'ai loupé la sortie d'autoroute. »
Prise de conscience et modération	Les expériences de violences verbales amènent certains usagers à adopter une attitude plus pacifique, préférant ignorer les provocations pour éviter les confrontations et maintenir une conduite plus sereine.	A. : « Je préfère me concentrer sur la musique et garder mon calme pour éviter les confrontations. »

Liens entre tensions sociales et agressions verbales

Les participants au Forum de « Récits de vies » reconnaissent que les violences verbales sur la route peuvent souvent être le reflet de tensions plus larges, telles que le stress personnel, les frustrations sociales, ou des problèmes familiaux et professionnels. Le phénomène est perçu comme une manifestation d'une « cocotte-minute » : lorsque la pression accumulée atteint un seuil critique, elle peut exploser dans le contexte de la circulation.

P.R.. explique que le stress causé par divers facteurs comme une charge de travail importante, le manque de temps, ou des frustrations personnelles crée un effet de cocotte-minute, conduisant inévitablement à des explosions d'agressivité sur la route *: « Le stress est omniprésent aujourd'hui, que ce soit à cause du travail, des responsabilités familiales, ou simplement de la pression sociale. Quand on monte dans la voiture après une journée difficile, on se retrouve dans un espace où tout peut s'accumuler et exploser. J'ai moi-même été pris dans ce cycle où la route devient un exutoire, un moyen d'évacuer des tensions que l'on ne pourrait pas exprimer ailleurs. »*

C.X., quant à lui, évoque un lien direct entre les pressions sociales et les comportements violents au volant : *« Dans les grandes villes, le rythme est tellement rapide, tout le monde est pressé, tout le monde court après quelque chose. On se sent comme pris au piège, en compétition constante avec les autres. Quand on est stressé, la moindre erreur d'un autre conducteur peut faire monter la colère, comme une cocotte-minute qui finit par exploser. À cause de cette tension latente, la route devient un espace où chacun décharge ses frustrations. »*

M.D. observe que les tensions personnelles, qu'elles soient dues à des problèmes au travail ou à des soucis personnels, rendent les gens plus irascibles et prêts à réagir de façon agressive dans des situations ordinaires, ce qui augmente le risque d'altercations sur la route : *« Quand on a des soucis, que ce soit au boulot ou dans la vie perso, on devient plus irritable. Au volant, le moindre imprévu peut déclencher une réaction agressive, et on se retrouve vite dans une altercation qui n'aurait pas lieu d'être. »*

La pression sociale et les frustrations personnelles se traduisent également par des comportements de rejet et d'intolérance envers certains usagers spécifiques, perçus comme des obstacles. O. partage cette observation en expliquant : *« Quand je suis dans la circulation, je ressens souvent cette agressivité sourde des autres usagers, notamment envers ceux qui sont plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. Les automobilistes les voient comme des obstacles, des freins dans leur course. Cette pression sociale de la performance, d'aller vite, crée un sentiment d'irritation permanent, qui se libère dans des insultes et des comportements hostiles. »*

D'autres participants soulignent l'impact des frustrations liées au travail, à la famille ou aux difficultés financières, qui trouvent une expression sur la route, souvent par manque d'autres exutoires.
P.B. explique : *« Les comportements agressifs sur la route, ce n'est pas seulement un problème de circulation, c'est un problème de société. Quand on passe une mauvaise journée, quand le stress s'accumule, on est déjà à bout avant même de monter en voiture. La route devient un lieu où l'on peut enfin "se défouler" sans trop de conséquences, et souvent aux dépens des autres. »*

La combinaison du stress et des frustrations sociales influe sur les comportements violents en alimentant un sentiment d'urgence et de compétition constante. La route, avec ses imprévus et ses contraintes, devient alors l'endroit idéal pour libérer des émotions refoulées, créant un terrain de confrontation plutôt que de cohabitation. Les témoignages révèlent que, pour nombreux, conduire est moins un acte de déplacement qu'une sorte de combat quotidien pour « avancer » dans tous les sens du terme, où l'agressivité est souvent une réaction à un monde perçu comme oppressant et compétitif.

Thème	Description	Exemple de témoignage
Effet de cocotte-minute	Les violences verbales sur la route sont souvent perçues comme l'explosion de tensions accumulées dans d'autres sphères de la vie, telles que le travail, la famille ou les pressions sociales. La route devient un exutoire pour libérer ce stress, comme une « cocotte-minute » qui finit par exploser sous la pression.	P.R. : « Quand on monte dans la voiture après une journée difficile, on se retrouve dans un espace où tout peut s'accumuler et exploser. »
Pressions sociales et compétition	La vie en milieu urbain, marquée par un rythme effréné et une compétition constante, pousse les conducteurs à réagir de manière agressive pour « avancer ». Le stress de la performance et de la rapidité alimente l'agressivité, transformant la route en un lieu de confrontation.	C.X. : « Dans les grandes villes, tout le monde est pressé […] la route devient un espace où chacun décharge ses frustrations. »
Tensions personnelles et irritabilité	Les problèmes personnels, qu'ils soient liés au travail, aux finances ou à la famille, rendent les conducteurs plus enclins à réagir agressivement face aux imprévus sur la route. Le moindre incident peut déclencher une altercation, amplifiée par le stress latent.	M.D. : « Quand on a des soucis […] le moindre imprévu peut déclencher une réaction agressive. »
Intolérance envers les usagers vulnérables	Les frustrations et la pression sociale rendent certains automobilistes hostiles envers les piétons et cyclistes, perçus comme des obstacles dans leur quête de performance et de rapidité. Cette intolérance se manifeste par des comportements d'agressivité et de rejet envers les usagers plus vulnérables.	O. : « Les automobilistes voient les piétons et cyclistes comme des obstacles […] créant un sentiment d'irritation permanent. »
Exutoires pour les frustrations sociales	La route est perçue comme un espace où il est socialement acceptable de se défouler, souvent aux dépens des autres usagers. Les comportements agressifs deviennent une réponse aux frustrations accumulées, libérant les tensions de la vie quotidienne.	P.B. : « Quand le stress s'accumule […] la route devient un lieu où l'on peut enfin "se défouler" sans trop de conséquences. »
Sentiment d'urgence et de compétition	Le stress et les frustrations nourrissent un sentiment d'urgence chez les conducteurs, transformant la circulation en une sorte de course où chacun lutte pour avancer. Cette attitude agressive reflète une vision compétitive du monde, influencée par la pression sociale.	P.R. : « La route devient un terrain de confrontation plutôt que de cohabitation. »

L'ensemble des réponses des participants met en évidence la diversité des impacts personnels : stress, méfiance, anxiété, voire résignation face à la conduite. Ce climat de tension constante montre à quel point les violences verbales transforment l'expérience de conduite en une épreuve émotionnelle et parfois même en une source d'angoisse, bien au-delà de la simple activité de déplacement.

Cette prise de conscience est d'autant plus nécessaire que, selon les participants, ces comportements tendent à devenir une norme implicite. Les conducteurs s'adaptent aux comportements agressifs en adoptant des postures défensives, ce qui, à long terme, alimente un cercle vicieux de méfiance et d'isolement. La perception de la route évolue alors vers un lieu de confrontations, où chaque interaction peut potentiellement dégénérer. Ce climat dégradé affecte tous les usagers, des piétons aux cyclistes, en passant par les automobilistes, chacun vivant la route comme un espace de risque plutôt que de cohabitation.

Les témoignages révèlent également que les violences verbales constituent souvent un exutoire pour des tensions personnelles et des pressions sociales plus larges, lesquelles sont amplifiées par l'anonymat, et par la défense des « sphères personnelles de mobilité », et les désinhibitions qu'elles autorisent.

De plus, il est rare que les conducteurs soient réellement conscients de l'impact de leurs mots et gestes sur ceux qu'ils insultent ou agressent. Cette méconnaissance des répercussions de la violence verbale contribue à en banaliser les effets, rendant nécessaire un effort collectif pour sensibiliser les usagers aux conséquences de leurs comportements sur la route.

Les violences verbales ne sont donc pas seulement une question de comportement ou de manque de civisme ; elles apparaissent aussi, plus profondément, comme le miroir d'une société sous tensions, où chacun exprime son mécontentement par des agressions, même si elles sont dirigées contre des inconnus qui n'en sont pas responsables.

Dépasser les violences, recréer des liens

Prévention et éducation dès le plus jeune âge

Comment dépasser les violences, recréer des liens entre des « usagers de l'espace public » dont les relations sont souvent correctes mais qui, trop souvent hélas, sombrent dans des violences que beaucoup déplorent ?

En premier lieu, les participants au Forum soulignent que la prévention et l'éducation dès le plus jeune âge constituent des éléments essentiels pour instaurer un climat de respect et de courtoisie sur la route. Au-delà des seules règles de conduite, cette éducation vise à partager des valeurs de bienveillance et de responsabilité dans l'espace public, en formant de futurs usagers qui considèrent la route comme un lieu de cohabitation harmonieuse plutôt que de compétition. En sensibilisant les enfants et les adolescents aux enjeux de la sécurité et de la courtoisie routière, on pourrait créer une culture de respect mutuel qui, à terme, contribuerait à réduire les comportements agressifs et les tensions sur la route.

Plusieurs participants estiment que cette éducation doit débuter dès l'école primaire, pour que les valeurs de respect et de tolérance deviennent des réflexes chez les jeunes. C.H. insiste sur cette nécessité : *« Il est crucial que les enfants apprennent tôt que la route est un espace partagé et qu'il est important de respecter les autres usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Si on leur explique l'impact de leurs comportements sur la sécurité et le bien-être des autres, on pourra former une génération de conducteurs plus responsables. »*

Pour elle, cette éducation préventive permettrait d'ancrer, dès l'enfance, des valeurs qui influenceraient positivement les comportements futurs des usagers de la route.

M.D. souligne l'importance d'inculquer dès l'enfance les bases de la courtoisie routière : *« Les enfants devraient apprendre que la route n'est pas seulement un lieu de déplacement, mais un espace où chacun doit se respecter. En sensibilisant dès le plus jeune âge, on pourrait espérer des comportements plus civilisés à long terme. »*

D'autres participants, tels que P.R.., suggèrent que les programmes scolaires devraient inclure des modules spécifiques dédiés à la courtoisie et à la sécurité routière, afin de normaliser ces concepts dès le plus jeune âge : *« On apprend bien aux enfants les bases de l'éducation civique et du vivre-ensemble, alors pourquoi ne pas inclure la courtoisie routière ? Conduire ou se déplacer dans l'espace public fait partie de notre vie quotidienne, et cela devrait être abordé comme un enjeu social important. »*

Selon P.R., intégrer la courtoisie routière dans l'éducation générale serait une manière de préparer les jeunes à devenir des usagers respectueux et conscients de l'impact de leurs actions sur autrui.

T.L. propose d'intégrer des simulations pratiques dans les écoles : *« On pourrait organiser des ateliers de mise en situation dans les écoles, où les enfants jouent tour à tour les rôles de piétons, cyclistes et automobilistes. Cela leur permettrait de comprendre les risques et les responsabilités de chaque usager de la route. »*

Outre l'éducation formelle, les participants estiment que la prévention doit se poursuivre tout au long de la vie, notamment par des campagnes de sensibilisation régulières qui rappellent les bonnes pratiques de conduite et les valeurs de respect sur la route. O. évoque l'idée de programmes de rappel pour les conducteurs adultes : *« Les jeunes apprennent des notions importantes sur la route, mais avec le temps, ces principes sont souvent oubliés ou négligés. Des campagnes régulières qui mettent en avant la courtoisie et les dangers des comportements agressifs permettraient de rétablir une culture de respect mutuel. »*

S.P. évoque la nécessité de promouvoir la tolérance et le respect au sein des familles : *« Si les parents montrent l'exemple en étant courtois et respectueux au volant, les enfants intérioriseront naturellement ces comportements. La maison reste le premier lieu d'apprentissage, et les valeurs de respect doivent s'y vivre au quotidien. »*

Les participants proposent également des initiatives intergénérationnelles, telles que des programmes où les jeunes pourraient sensibiliser les adultes aux dangers de la violence verbale sur la route. C.X. explique : *« Il serait intéressant que des jeunes, sensibilisés aux enjeux de la courtoisie routière, partagent leurs connaissances avec leurs parents ou grands-parents. Cela permettrait non seulement de renforcer l'éducation des plus jeunes, mais aussi de rappeler aux conducteurs plus âgés que la route doit rester un espace de respect et de cohabitation. »*

Thème	Description	Exemple de témoignage
Importance de l'éducation dès le plus jeune âge	Les participants soulignent que l'éducation à la courtoisie et au respect sur la route doit commencer dès l'école primaire, pour inculquer aux enfants les valeurs de bienveillance et de responsabilité. En sensibilisant les jeunes à ces enjeux, on peut former une génération de conducteurs plus respectueux.	C.H. : « Il est crucial que les enfants apprennent tôt que la route est un espace partagé. »
Inclusion de la courtoisie routière dans les programmes scolaires	Certains proposent d'ajouter des modules de courtoisie routière dans l'éducation civique, pour que la sécurité et le respect des autres usagers deviennent des réflexes chez les jeunes. Ces cours renforceraient les notions de vivre-ensemble dans l'espace public.	P.R. : « On apprend bien aux enfants les bases de l'éducation civique […], alors pourquoi ne pas inclure la courtoisie routière ? »
Simulations pratiques en milieu scolaire	Il est suggéré d'organiser des ateliers dans les écoles où les enfants pourraient jouer les rôles de piétons, cyclistes et automobilistes. Ces mises en situation aideraient à comprendre les risques et responsabilités de chaque usager, facilitant une prise de conscience active de leur comportement.	T.L. : « On pourrait organiser des ateliers de mise en situation dans les écoles. »
Rôle des campagnes de sensibilisation continue	Les participants considèrent qu'une éducation continue tout au long de la vie, par le biais de campagnes de sensibilisation, aiderait les conducteurs adultes à se rappeler les bases de la courtoisie et les dangers des comportements agressifs.	O. : « Des campagnes régulières qui mettent en avant la courtoisie permettraient de rétablir une culture de respect mutuel. »
Exemple et apprentissage familial	Les valeurs de respect et de courtoisie doivent également être promues au sein des familles. Les parents ont un rôle central en montrant l'exemple de comportements respectueux au volant, permettant aux enfants d'intégrer ces valeurs dès leur jeune âge.	S.P. : « Si les parents montrent l'exemple en étant courtois et respectueux au volant, les enfants intérioriseront ces comportements. »
Initiatives intergénérationnelles	Les jeunes pourraient sensibiliser les adultes aux enjeux de la courtoisie routière, renforçant ainsi les valeurs de respect mutuel au sein de la communauté. Cela permettrait aux adultes de renouveler leur engagement pour une conduite plus bienveillante.	C.X. : « Il serait intéressant que des jeunes, sensibilisés aux enjeux de la courtoisie routière, partagent leurs connaissances avec leurs parents. »

Aménagements urbains et sensibilisations à la civilité routière

Un deuxième registre de solutions consiste à tenter d'améliorer la « situation routière », que ce soit par des aménagements urbains, ou par des sensibilisations à la civilité routière. Chacun de ces aspects est perçu comme une étape essentielle pour rendre la circulation plus sereine et apaiser les comportements agressifs qui marquent aujourd'hui l'expérience de conduite en milieu urbain.

L'aménagement des infrastructures est également considéré comme une priorité pour apaiser les conflits. De nombreux participants estiment que des routes mieux organisées, avec des espaces distincts pour les différents types d'usagers, contribueraient à réduire les tensions. O. souligne l'importance de pistes cyclables sécurisées et séparées : *« La plupart des conflits viennent du manque d'espace pour chaque usager. Si les cyclistes avaient des pistes réservées, les automobilistes se sentiraient moins menacés et les cyclistes seraient plus en sécurité. »*

Cette suggestion illustre la nécessité de reconsidérer l'urbanisme afin de créer des voies de circulation plus fluides et plus sécurisées pour tous. Les participants préconisent également une meilleure signalisation et des infrastructures adaptées aux spécificités locales, comme les zones piétonnes en centre-ville, pour réduire la promiscuité entre les usagers.

Certains participants proposent également des mesures spécifiques pour réduire les embouteillages, une des sources principales de stress et d'agressivité. Pour C.X., l'optimisation de la gestion des feux tricolores et le développement de zones de stationnement en périphérie pourraient considérablement réduire la densité de circulation en ville : *« Moins de voitures dans le centre, c'est moins de tensions. Si des alternatives comme le stationnement en périphérie étaient bien développées, cela permettrait d'apaiser le climat en centre-ville. »*

G.L. l'évoque aussi : *« Nous devons revoir l'organisation des rues pour permettre à chaque usager de circuler sans conflit. Avec des trottoirs plus larges pour les piétons et des pistes cyclables bien délimitées, tout le monde se sentirait plus en sécurité. »*

M.R. propose d'augmenter les espaces verts pour détendre l'atmosphère en ville : *« Les espaces verts le long des routes ne sont pas seulement agréables, ils contribuent aussi à calmer les comportements des conducteurs. Un environnement apaisant peut vraiment changer la manière dont on réagit au volant. »*

L.D. suggère des parkings spécifiques pour les vélos et les trottinettes afin de désencombrer les zones piétonnes : *« Si on installait des parkings dédiés aux vélos et aux trottinettes, cela éviterait de les retrouver sur les trottoirs et permettrait aux piétons de circuler plus librement. »*

P.J. insiste sur la modernisation des passages piétons pour réduire les risques : *« En installant des passages piétons lumineux et plus visibles, surtout dans les zones de forte circulation, on pourrait mieux protéger les piétons et rappeler aux conducteurs l'importance de la prudence. »*

S.B. évoque la nécessité de réguler la vitesse dans certaines zones urbaines : *« Limiter la vitesse dans les rues résidentielles et les zones de commerces serait un bon moyen de limiter les tensions et d'éviter les comportements agressifs. Si on ralentit un peu, tout le monde est plus serein. »*

En outre, l'idée de sensibilisations aux civilités urbaines est elle-même considérée comme importante, sous différentes formes. Quelques participants, tels que P.B., insistent sur la nécessité de campagnes de sensibilisation régulières pour rappeler aux conducteurs l'importance de la courtoisie et du respect mutuel, y compris après l'obtention du permis. Il explique : *« Une campagne de sensibilisation annuelle, axée sur la courtoisie et le partage de la route, pourrait rappeler à chacun qu'il est possible de conduire sans tension ni agressivité. Si on exposait les conducteurs aux impacts de leurs comportements sur les autres, je pense que certains feraient des efforts. »*

Pour lui, ce type de démarche permettrait de renouveler l'attention portée à la conduite responsable et de valoriser des comportements positifs sur la route.

D'autres proposent des initiatives visant à encourager les comportements courtois, telles que des campagnes de reconnaissance de « bons conducteurs » ou des récompenses pour ceux qui respectent les règles et font preuve de bienveillance. D.N., par exemple, suggère : *« On pourrait valoriser les comportements positifs avec des petits gestes de reconnaissance. Cela changerait l'ambiance et montrerait qu'être courtois sur la route est aussi un comportement valorisé par la société. »*

A.B. rappelle l'importance d'actualiser régulièrement les consciences des conducteurs en la matière : *« La courtoisie s'apprend, mais elle s'entretient aussi. Un rappel de temps en temps, même via des campagnes de sensibilisation, pourrait aider à maintenir des attitudes bienveillantes sur la route, surtout pour ceux qui ont passé leur permis depuis longtemps. »*

Les participants s'accordent sur le fait qu'une combinaison de réaménagement des infrastructures et d'initiatives de promotion du respect mutuel est essentielle pour transformer l'expérience de conduite.

Thème	Description	Exemple de témoignage
Importance de l'éducation et de la sensibilisation	Certains participants soulignent l'importance de campagnes de sensibilisation régulières pour rappeler aux conducteurs l'importance de la courtoisie et du respect mutuel. Ces campagnes pourraient encourager des comportements positifs en sensibilisant les usagers aux impacts de leurs actions sur les autres.	P.B. : « Une campagne de sensibilisation annuelle, axée sur la courtoisie et le partage de la route, pourrait rappeler […] »
Aménagement des infrastructures	Les participants estiment que des routes mieux organisées, avec des espaces dédiés pour chaque type d'usager, aideraient à réduire les tensions. La création de pistes cyclables séparées, de trottoirs élargis et de zones piétonnes bien délimitées est considérée comme essentielle pour la sécurité et la fluidité de la circulation.	O. : « Si les cyclistes avaient des pistes réservées, les automobilistes se sentiraient moins menacés et les cyclistes seraient plus en sécurité. »
Réduction des embouteillages	Les embouteillages sont identifiés comme une source majeure de stress. Certains participants proposent des solutions pour désengorger le centre-ville, comme l'optimisation des feux tricolores et la création de zones de stationnement en périphérie, afin de réduire la densité de circulation et les tensions qui en découlent.	C.X. : « Moins de voitures dans le centre, c'est moins de tensions. »
Intégration d'espaces verts	Des espaces verts le long des routes sont suggérés pour apaiser l'environnement urbain et calmer les comportements des conducteurs. Ces aménagements contribueraient à améliorer l'ambiance générale et à diminuer le stress au volant.	M.R. : « Les espaces verts le long des routes […] contribuent à calmer les comportements des conducteurs. »
Création de parkings dédiés	Certains participants préconisent l'installation de parkings spécifiques pour les vélos et trottinettes, afin de désencombrer les trottoirs et de faciliter la circulation des piétons, réduisant ainsi les conflits d'espace entre les différents usagers.	L.D. : « Si on installait des parkings dédiés aux vélos et aux trottinettes, cela éviterait de les retrouver sur les trottoirs. »
Modernisation des passages piétons	La modernisation des passages piétons, notamment avec des signaux lumineux plus visibles, est recommandée pour renforcer la sécurité des piétons et rappeler aux conducteurs de rester prudents, en particulier dans les zones de forte circulation.	P.J. : « En installant des passages piétons lumineux […] on pourrait mieux protéger les piétons. »
Régulation de la vitesse	Réduire la vitesse dans les zones résidentielles et les zones de commerce est considéré comme un moyen efficace pour limiter les comportements agressifs et encourager une conduite plus sereine.	S.B. : « Limiter la vitesse dans les rues résidentielles et les zones de commerces serait un bon moyen de limiter les tensions. »
Reconnaissance des bons comportements	Les participants suggèrent des campagnes de reconnaissance pour valoriser les comportements courtois, comme des récompenses pour les conducteurs respectueux, afin de promouvoir un climat de respect mutuel sur la route.	D.N. : « On pourrait valoriser les comportements positifs avec des petits gestes de reconnaissance. »
Actualisation des connaissances	Il est suggéré que les conducteurs mettent à jour leurs connaissances en matière de courtoisie et de sécurité routière. Des rappels réguliers, notamment pour ceux qui ont obtenu leur permis il y a longtemps, pourraient entretenir une culture de bienveillance sur la route.	A.B. : « La courtoisie s'apprend, mais elle s'entretient aussi. »

Thème	Description	Exemple de témoignage
Perte de solidarité et de soutien mutuel	La démutualisation reflète la perte de liens sociaux et de solidarité dans l'espace public. Les interactions, autrefois marquées par la coopération, sont aujourd'hui dominées par la confrontation, chaque personne se percevant comme isolé et focalisé sur ses préoccupations personnelles.	V.P. : « On dirait qu'on a perdu le sens du collectif. Sur la route, chacun pour soi, comme si on n'avait plus rien en commun avec les autres. »
Fragmentation sociale	Les témoignages décrivent une société fragmentée, où le repli sur soi et la méfiance deviennent la norme, empêchant la cohabitation pacifique. L'espace public, censé être un lieu de rencontre, est transformé en un terrain de rivalités et de tensions.	M. : « Les gens sont de plus en plus stressés […] chacun est enfermé dans ses propres soucis. »
Fatalisme et désillusion	Certains usagers expriment un sentiment de résignation face à la montée des comportements agressifs, percevant la démutualisation comme un phénomène ancré et difficile à inverser, même avec des mesures éducatives ou des campagnes de sensibilisation.	C.X. : « […] même sur la route, personne ne cherche plus à comprendre l'autre. C'est un chacun pour soi. »
Absence de soutien collectif	L'absence de structures et de règles pour encadrer les interactions dans l'espace public contribue au sentiment d'isolement, forçant chaque personne à se protéger et à naviguer dans un environnement perçu comme désorganisé et sans cadre commun.	P.R. : « Le manque d'infrastructures pour les piétons et cyclistes fait qu'on se retrouve tous dans un même espace […]. »
Mentalité "chacun pour soi"	Cette mentalité individualiste, marquée par le mépris des autres usagers de la route, se traduit par des comportements défensifs, sans considération pour les autres, accentuant l'agressivité ambiante.	O. : « […] il est devenu rare que quelqu'un fasse un geste de courtoisie. On dirait que tout le monde a adopté une mentalité de 'chacun pour soi'. »
Manque de courtoisie et respect	La courtoisie et le respect, autrefois considérés comme naturels, sont désormais perçus comme absents ou oubliés, rendant la cohabitation dans l'espace public difficile et marquée par l'hostilité.	P.B. : « La politesse et le respect ne sont plus innés chez beaucoup, et il n'est pas certain qu'on puisse changer cela. »

Épilogue : apprendre à naviguer à l'âge des « bonnes » mobilités

Épilogue : apprendre à naviguer à l'âge des concurrences pour les « bonnes » mobilités (ou « pour une nouvelle éthique des mobilités »)

Les violences verbales, sur la route, sont tout sauf anodines, et il serait erroné de les considérer comme superficielles : tel est l'enseignement majeur de cette recherche BloomTime – Viavoice pour la Macif, avec la Fondation Jean-Jaurès.

De quoi ces violences verbales sont-elles le nom ? Comme l'énonce très justement Georges Amar, Professeur associé, École des Mines ParisTech, nous entrons dans un « nouvel âge de la mobilité » (Georges Amar, *Homo Mobilis. Le nouvel âge de la mobilité*, Eyrolles, 2010), qui ne traduit plus la nécessité d'aller au plus vite, d'un point « A » à un point « B », mais qui s'affirme comme la quête d'une « bonne mobilité ». Mais pour Georges Amar, il y a maintenant quinze ans, les « bonnes mobilités » s'entendaient au sens de « richesse des opportunités, des rencontres, des expériences ».

Depuis, la société a évolué, et les moyens de transport aussi, notamment en ville. Dès lors, la notion de « bonne mobilité » s'entend autrement, et a certainement acquis de la profondeur avec les années.

La notion de « bonne mobilité » signifie d'abord un respect de la liberté de chacun

Dans un monde où chacun entend disposer d'une « sphère personnelle de mobilité », d'un espace propre qui ne souffre ni contrainte ni perturbations, toute manifestation dissonante apparaît comme une offense, appelant une réaction souvent vigoureuse.

La notion de « bonne mobilité » s'entend ensuite comme l'incarnation d'un modèle de société, et de valeurs d'avenir

Les cyclistes entendent volontiers incarner la ville de demain et la préservation de la planète, les automobilistes l'efficacité et le sérieux à distance des illusions, et les piétons un monde apaisé et retrouvé, pour la santé de tous. C'est le vélo en tant que « talisman écologique », selon l'expression d'Olivier Razemon appelle le « talisman écologique » (*Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, L'écopoche, 2018).

Ces visions distinctes, maïeutiques en actes de l'avenir, sont par nature concurrentes. Non seulement parce qu'elles procèdent de « modes d'utilisation de l'espace public » qui sont souvent différents, mais surtout parce qu'elles définissent des hiérarchies de légitimités : quelle place pour l'autre dès lors que celui-ci a vocation à disparaître ?

Ainsi les notions de « bonnes mobilités » peuvent-elles entrer frontalement en concurrences : la confrontation est potentiellement explosive.

La situation de notre société, les « épreuves de la vie » font le reste : lors d'une confrontation, la mobilité, avec les anonymats qui sont les siens, devient un exutoire de tous les stress et tensions inexprimées.

Ainsi ce que révèle cette recherche consiste en l'existence de dynamiques, d'engrenages, qui sur le terreau de vies difficiles érige les concurrences pour les « bonnes mobilités » en champ de batailles, en lieu de rivalités ouvertes.

Fort heureusement ces violences le plus souvent ne sont pas physique, même si quelques exemples tragiques ont récemment fait l'actualité. Mais ces violences, généralement verbales, rongent le lien social et portent attentes aux idées de mutualisation.

Mais forts des constats délétères que beaucoup partagent, la plupart envisagent et souhaitent des évolutions, volontiers en faveur d'une nouvelle « éthique des mobilités ».

Lucia Socias et François Miquet-Marty

Tableau des participants

Tableau des participants

Initiales	Sexe	Âge	Région	Type d'usager
I.G.	Homme	27	Bourgogne-Franche-Comté	Conducteur de voiture, piéton
M.B.	Homme	18	Île-de-France	Transports en commun, cycliste, piéton
C.X.	Homme	22	Île-de-France	Piéton
V.H.	Homme	23	Île-de-France	Conducteur de voiture, transports en commun, cycliste, piéton
G.R.	Homme	36	Pays de la Loire	Conducteur de voiture, piéton
J.M.	Homme	34	Normandie	Conducteur de voiture, transports en commun, cycliste, piéton
D.N.	Homme	53	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Conducteur de voiture, transports en commun, piéton
C.M.	Homme	56	Île-de-France	Transports en commun, piéton
P.R.	Homme	59	Normandie	Conducteur de voiture, piéton
G.A.	Homme	69	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Conducteur de voiture
J.G.	Homme	74	Auvergne-Rhône-Alpes	Conducteur de voiture
C.H.	Femme	25	Auvergne-Rhône-Alpes	Conducteur de voiture, transports en commun, cycliste, piéton
M.D.	Femme	29	Île-de-France	Conducteur de voiture, transports en commun, cycliste, piéton
A.B.	Femme	39	Hauts-de-France	Conducteur de voiture, piéton
C.N.	Femme	42	Occitanie	Piéton
J.M.	Femme	39	Occitanie	Conducteur de voiture, transports en commun, cycliste, piéton
M.G.	Femme	35	Bourgogne-Franche-Comté	Conducteur de voiture, deux roues, transports en commun, cycliste, piéton
O.O.	Femme	52	Occitanie	Conducteur de voiture, cycliste, piéton
V.P.	Femme	49	Hauts-de-France	Conducteur de voiture, piéton
C.B.	Femme	61	Hauts-de-France	Conducteur de voiture, cycliste, piéton
E.W.	Femme	64	Bretagne	Conducteur de voiture, piéton
C.H.	Femme	65	Île-de-France	Conducteur de voiture
C.M.	Femme	64	Île-de-France	Conducteur de voiture, piéton
T.C.	Homme	64	Occitanie	Piéton

Méthode de réalisation : un Forum « Récits de vie » et une étude d'opinion quantitative

Méthode de réalisation : une double démarche

La présente recherche, consacrée aux « violences verbales » en mobilités, repose sur :

- Une étude d'opinion quantitative ;
- Un Forum « Récits de vie ».

Les modalités de réalisation des deux volets sont les suivantes :

Forum BloomTime réalisé pour la Macif, avec la Fondation Jean-Jaurès.

Recueil de témoignages personnels (posts), sur un espace dédié (accès privé) BloomTime le jeudi 24 octobre 2024, de 18 heures à 21 heures.

Vingt personnes âgées de dix-huit ans et plus. La sélection des participants a respecté une diversité deprofils socio-démographiques, géographiques et desecteurs d'activité.

Les témoignages sont recueillis, analysés et mis enperspective par des approches psychologiques.

Sondage Viavoice réalisé par Viavoice pour la Macif, avec la Fondation Jean-Jaurès.

Échantillon de 2 000 personnes, représentatif de la population âgée de 18 ans et plus, résidant en France métropolitaine.

Interviews effectuées en ligne du vendredi 19 au mercredi 24 avril 2024.

Représentativité assurée par la méthode des quotas appliquée aux critères suivants : genre, âge, profession, région et catégorie d'agglomération.

Résultats de l'étude quantitative

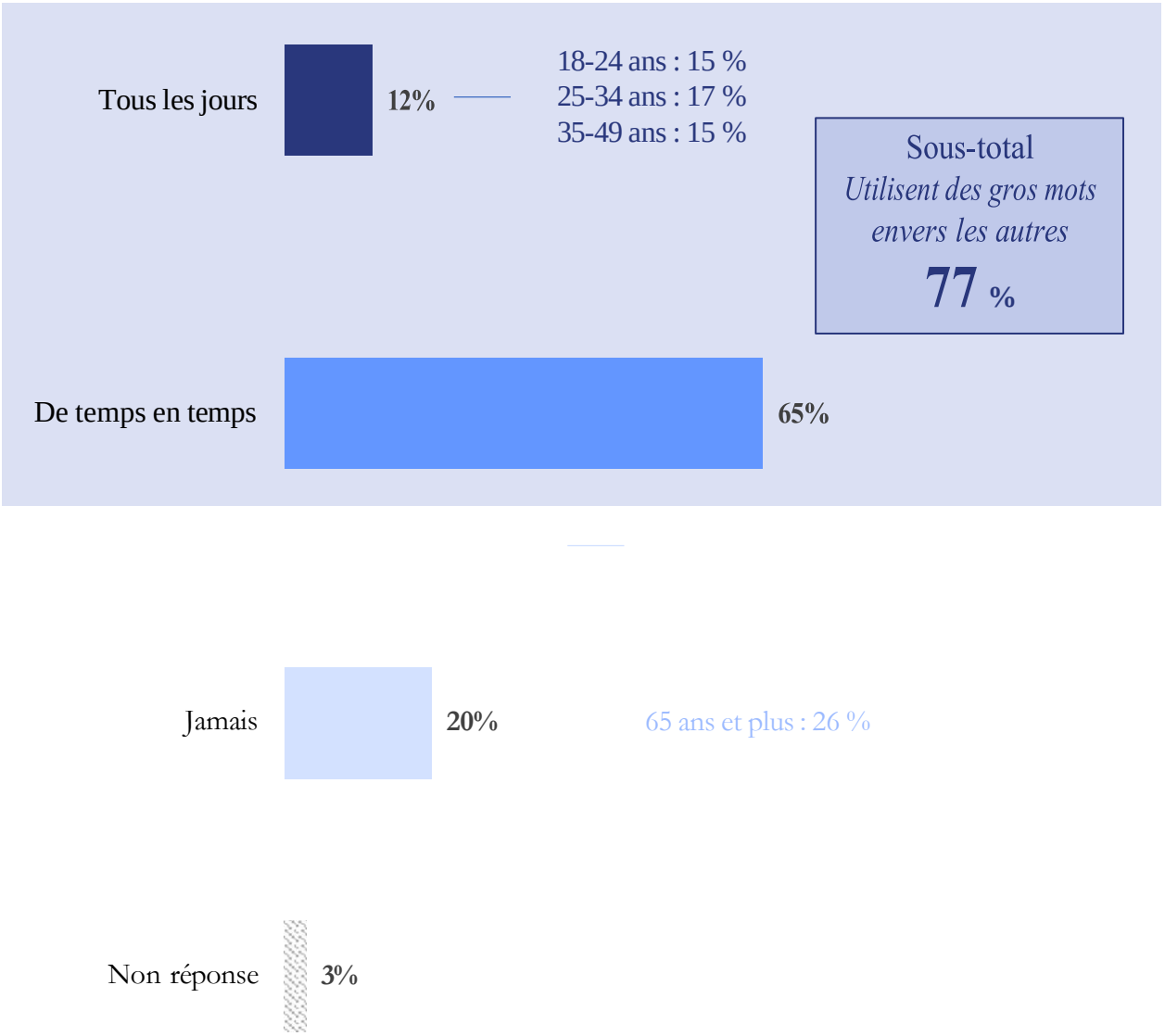
Partie 1 : les insultes au quotidien **55**
Fréquence d'utilisation de « gros mots » 56
Nécessités des violences verbales 57
Effets des violences verbales 58
Évolutions des violences verbales 59
Les lieux des insultes 60
Les insultes les plus utilisées 61
Insultes et moyens de transports 62
Des violences verbales aux violences physiques 63

Partie 2 : insultes et partage de la route **65**
Des émotions et des transports 66
Les transports de la colère 68
Insulter sur la route 70
Destinataires des insultes 71
Ce que nos insultes éveillent en nous 72
Ces attitudes provocantes 73
Garder son calme, malgré tout 74
Nos raisons des insultes 75
Soi-même, différent d'un autre 76
Les pathologies de notre société 77
Possibilité de la prévention 78
Les voies de la prévention 79

Partie 1

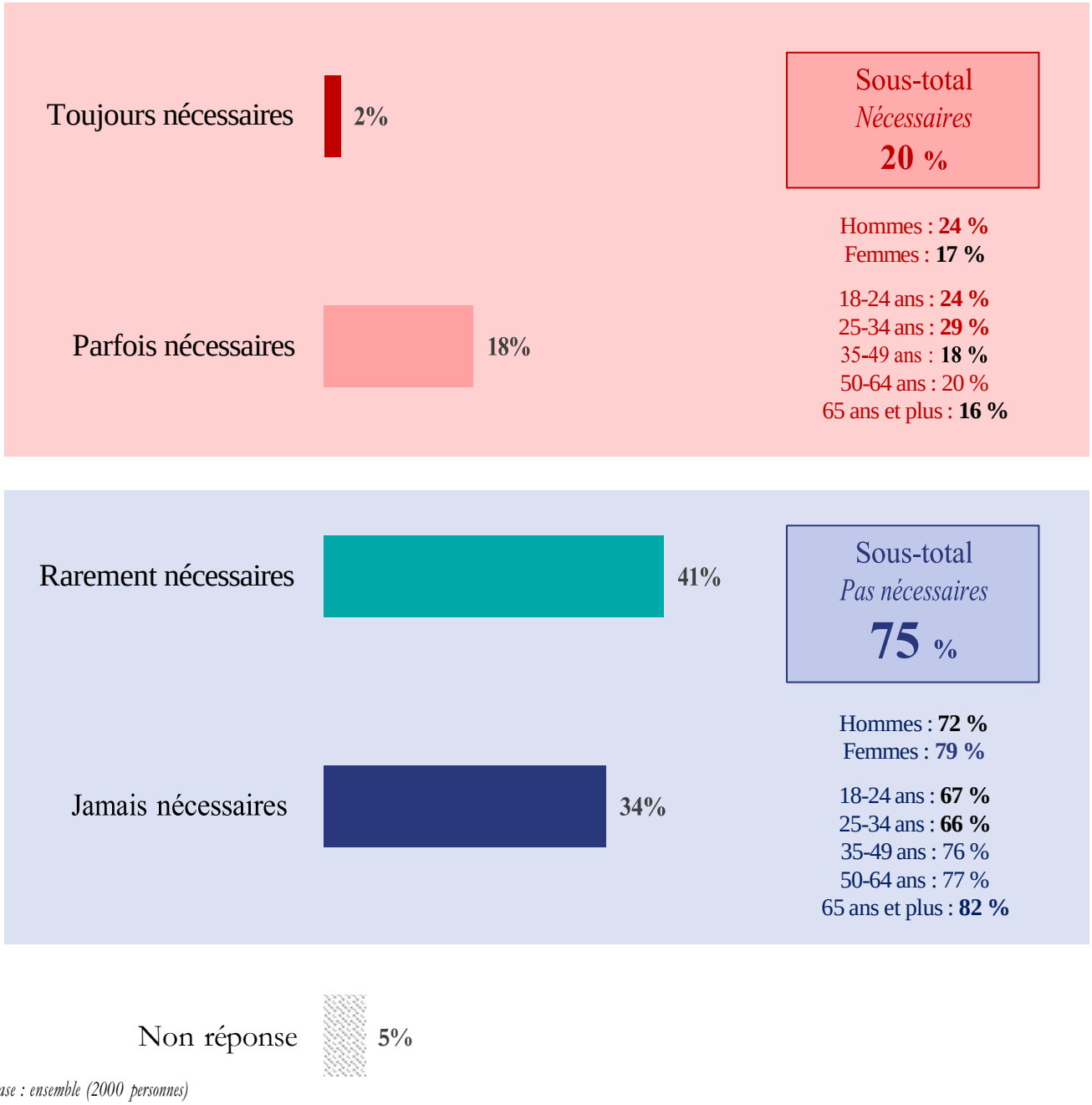
Les insultes au quotidien

Diriez-vous que vous utilisez des « gros mots » envers les autres…



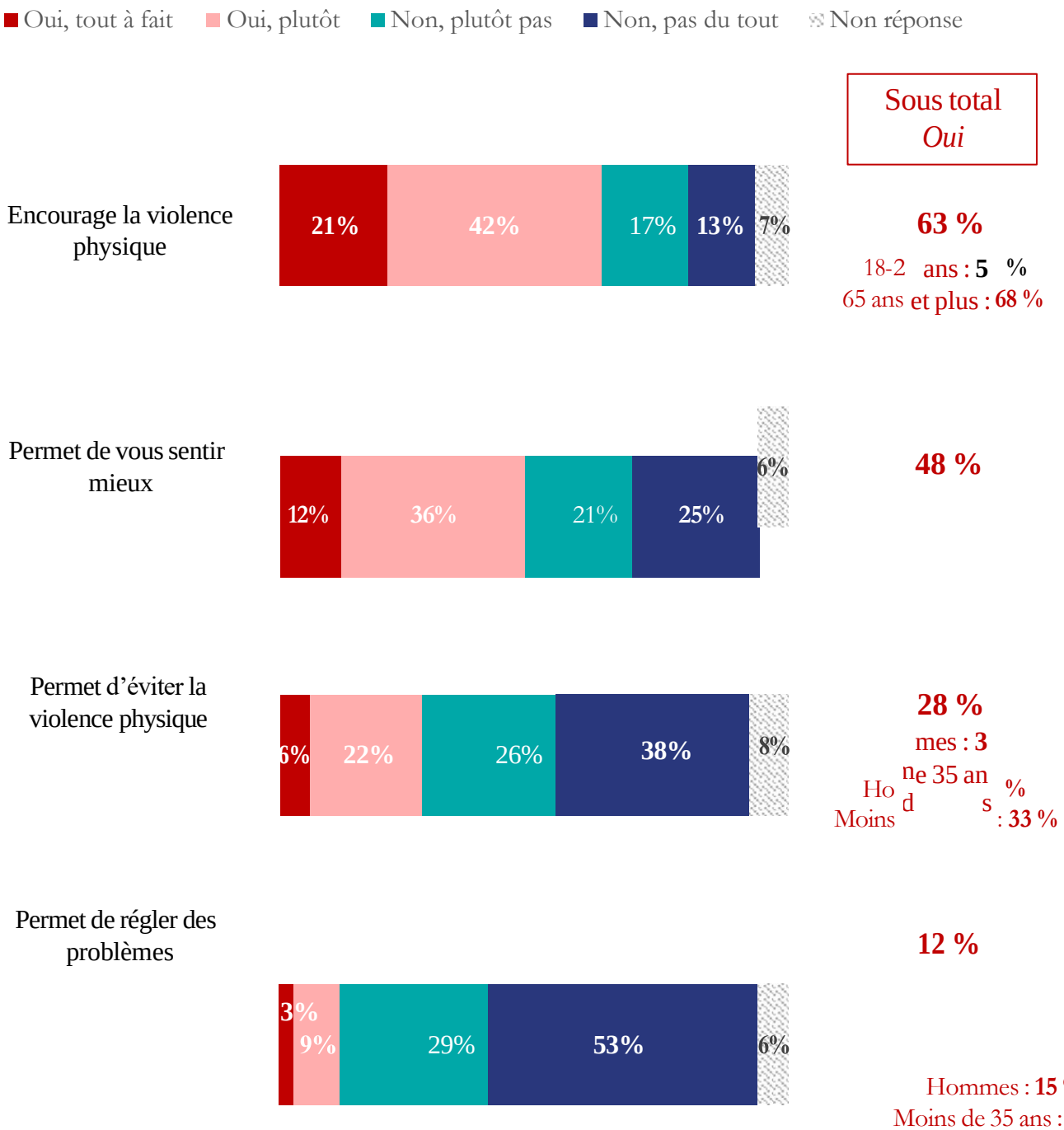
Base : ensemble (2000 personnes)

Selon vous, dans la vie, les violences verbales sont-elles…



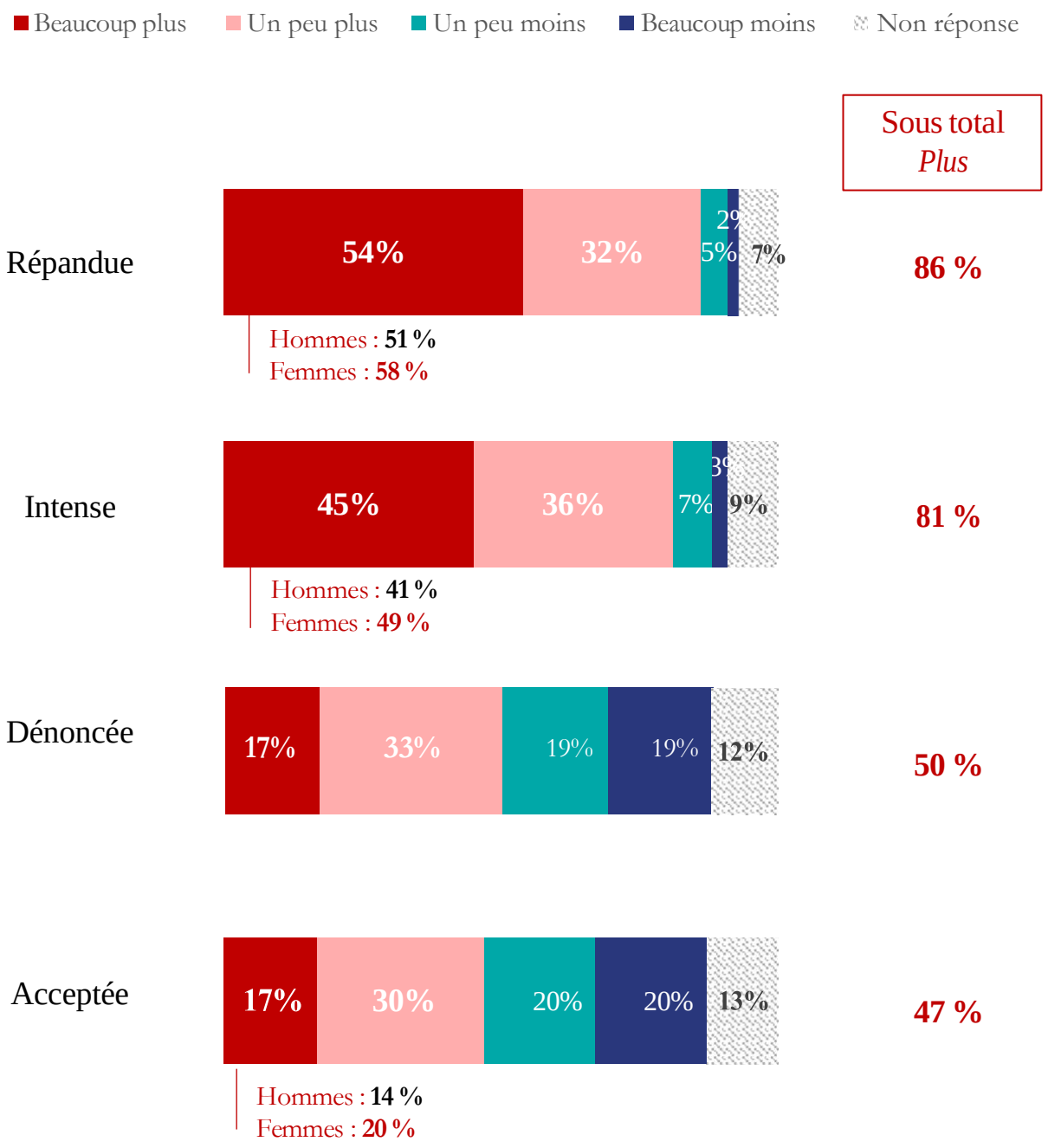
Base : ensemble (2000 personnes)

Pour vous personnellement, les violences verbales, le fait de dire des « gros mots »…



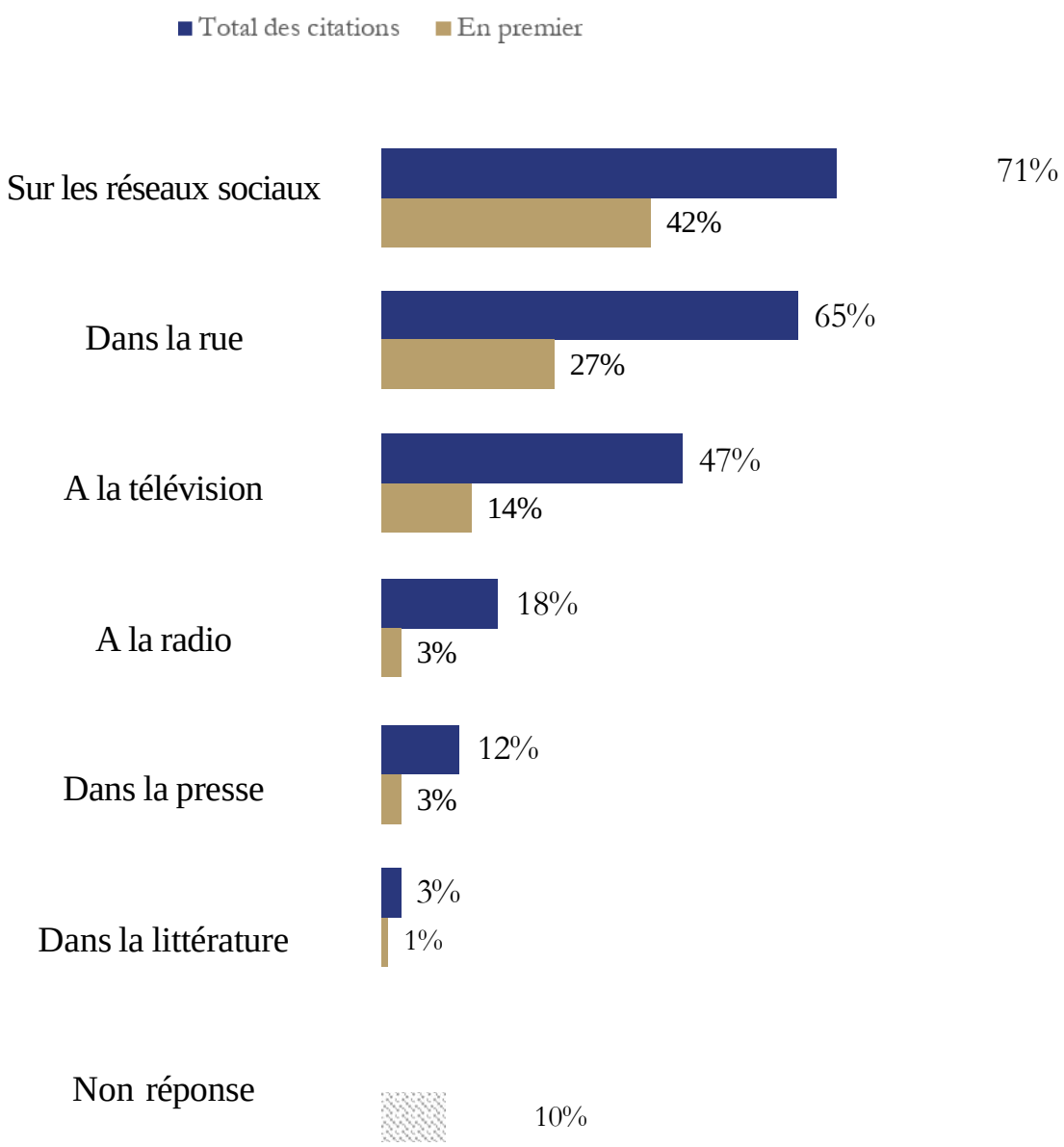
Base : ensemble (2000 personnes).

De manière générale, diriez-vous que, ces dernières années, la violence verbale (c'est-à-dire la violence exprimée par des mots, les expressions, le ton…) est :



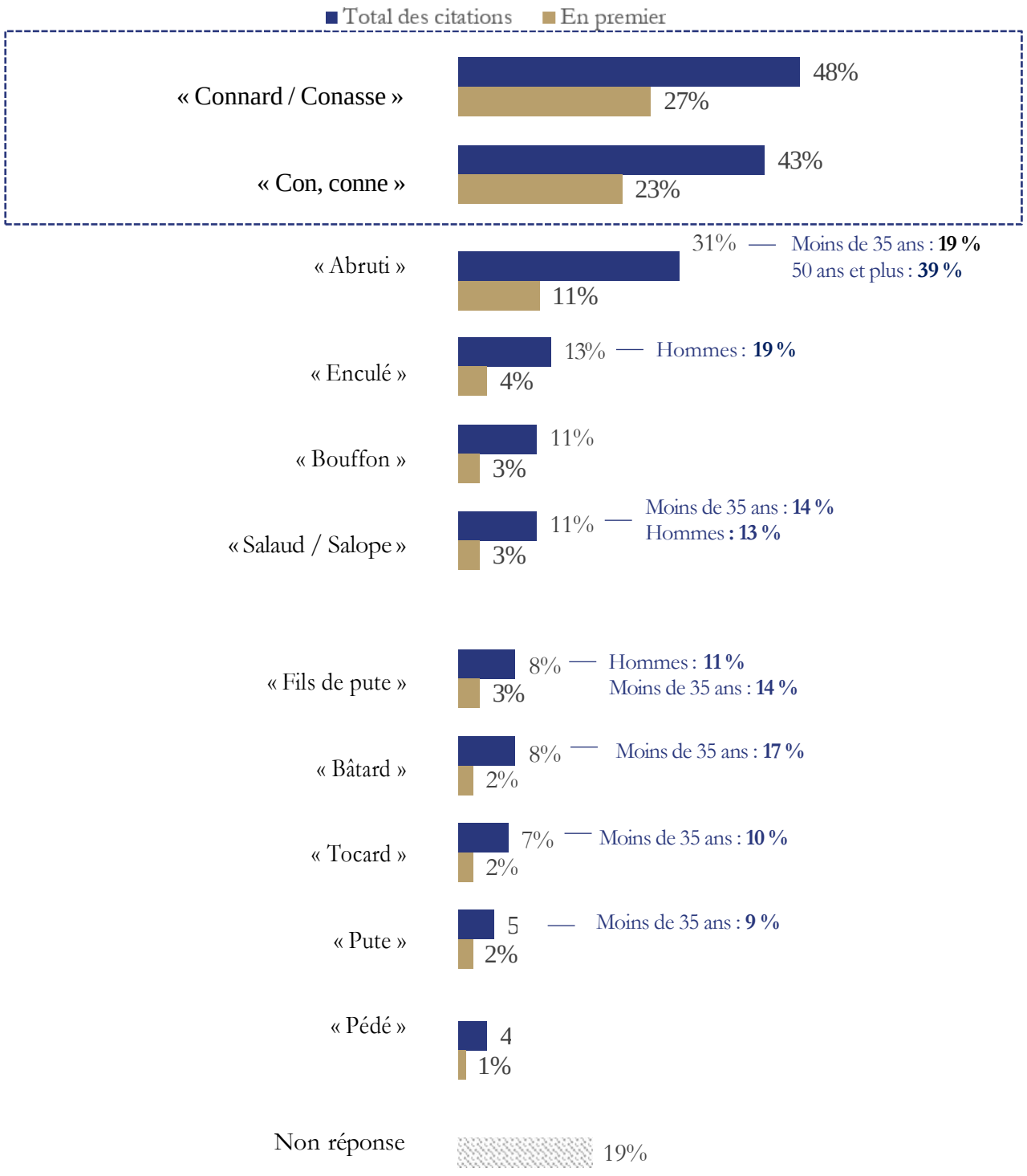
Base : ensemble (2000 personnes).

De manière générale, dans le débat public, où avez-vous le sentiment de lire, d'entendre le plus d'insultes ?



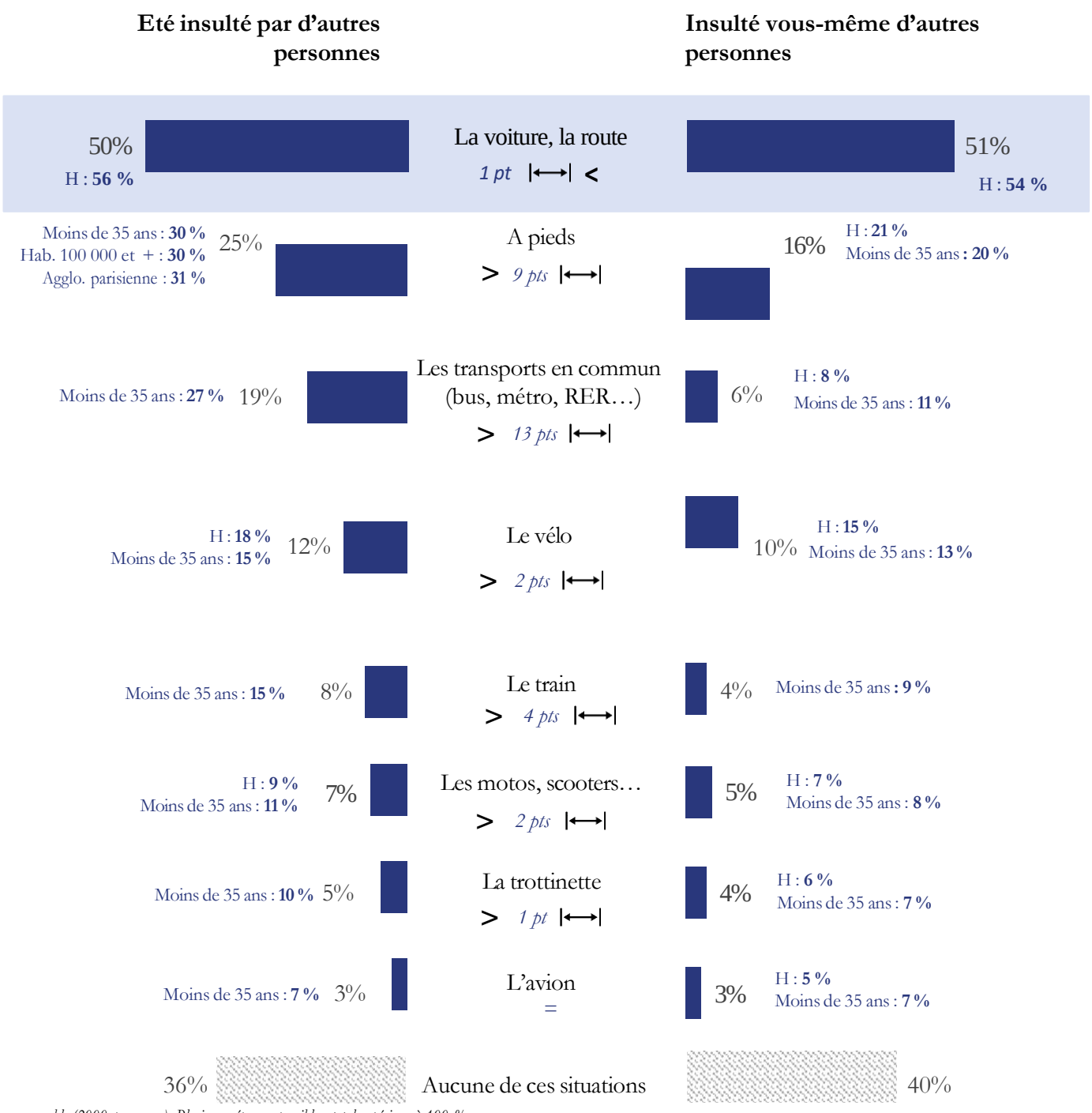
Base : ensemble (2000 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Parmi les insultes suivantes, lesquelles utilisez-vous le plus ?



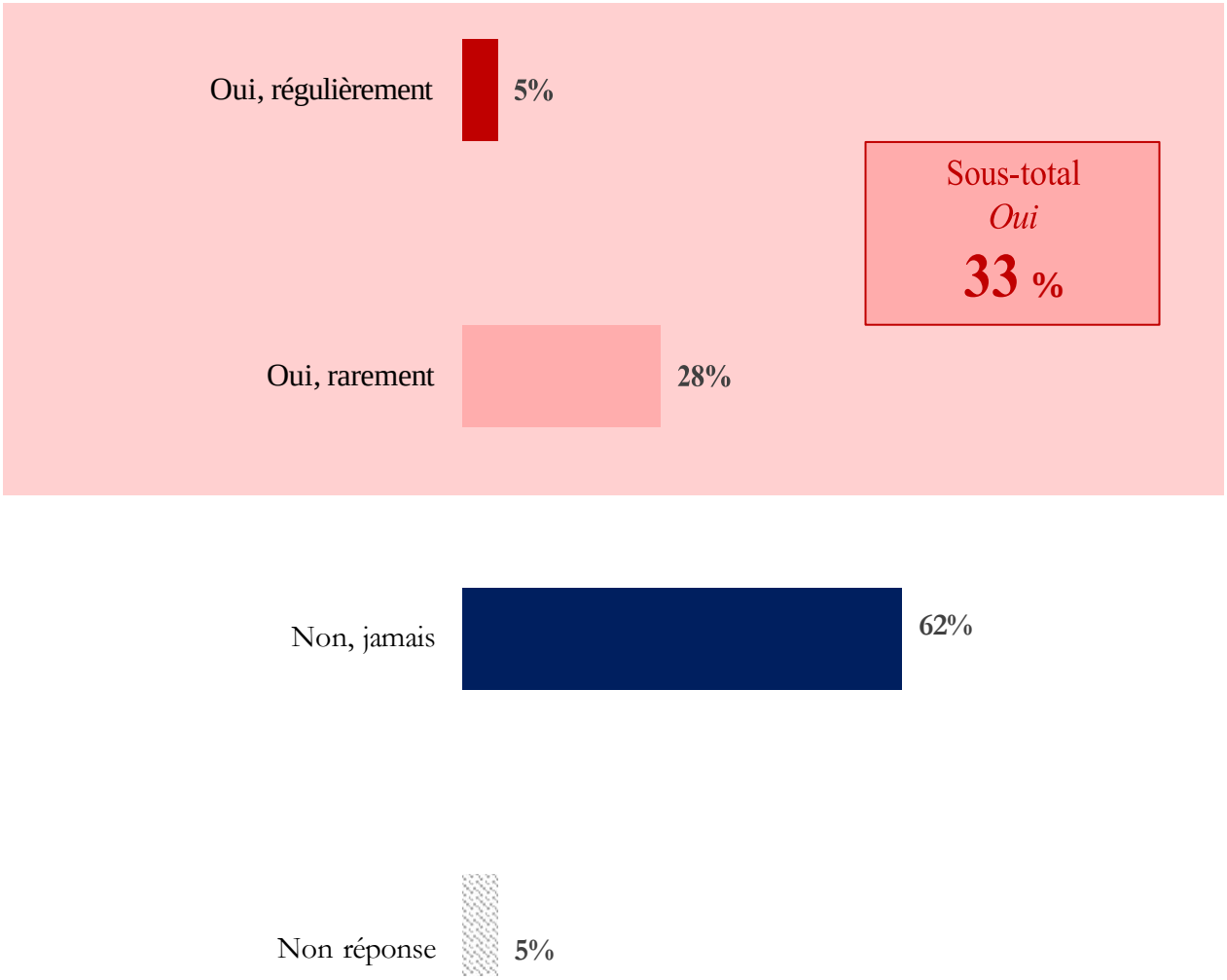
Base : ensemble (2000 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Parmi les modes de transport suivants, dans lesquels avez-vous déjà…



Base : ensemble (2000 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Vous est-il déjà arrivé de vivre une situation où des violences verbales ont entrainé des violences physiques, des gestes violents ?



Base : ensemble (2000 personnes)

Vous est-il déjà arrivé de vivre une situation où des violences verbales ont entraîné des violences physiques, des gestes violents ?

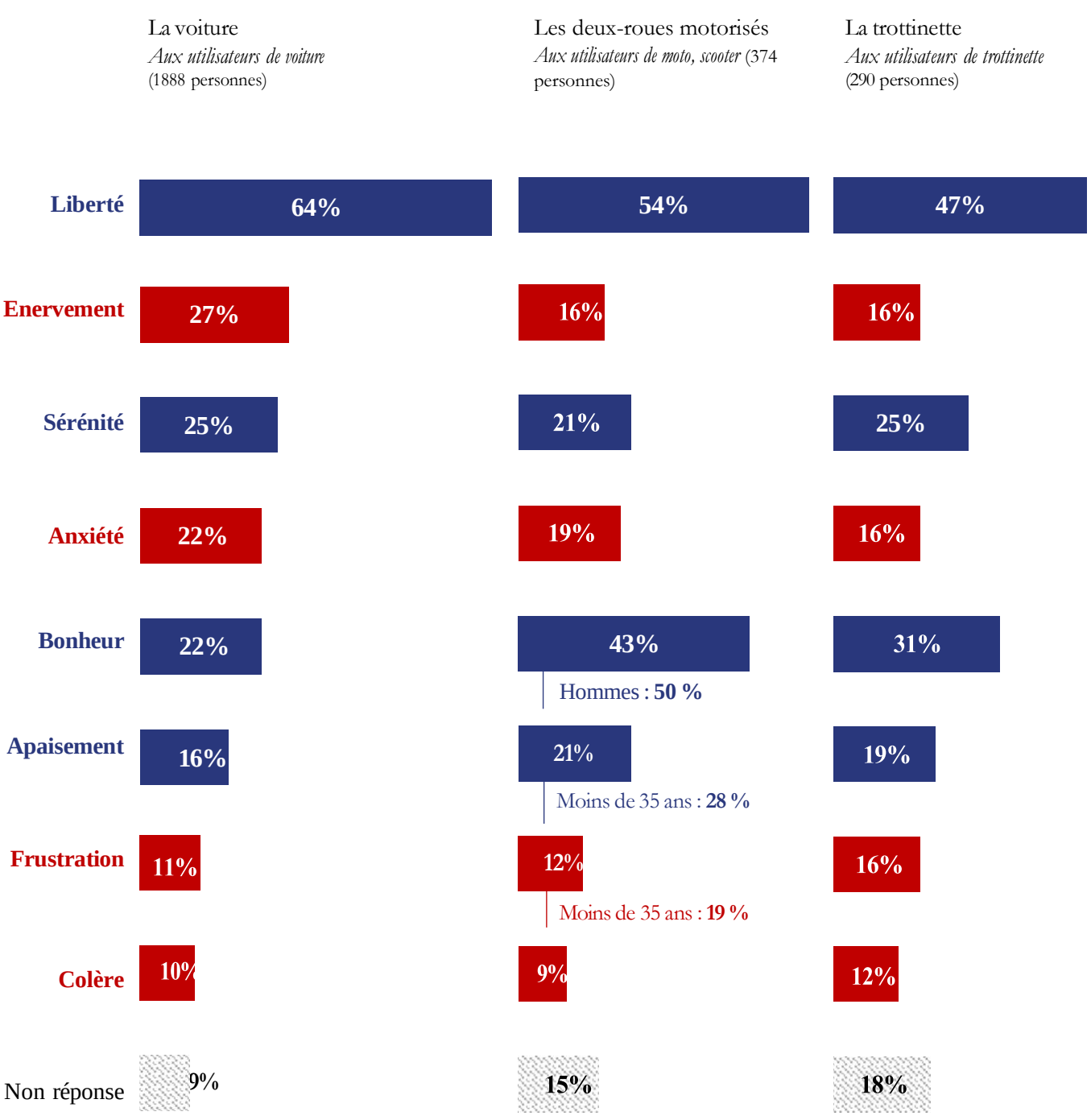
	Sous-total *Oui*	Non
Total	**33 %**	**62 %**
Selon le sexe		
Hommes	**36 %**	60 %
Femmes	30 %	65 %
Selon l'âge		
18 – 24 ans	**43 %**	**47 %**
25 – 34 ans	**42 %**	**53 %**
35 – 49 ans	34 %	59 %
50 – 64 ans	31 %	66 %
65 ans et plus	**24 %**	**73 %**
Selon le mode de déplacement		
Utilisent les transports en commun	37 %	60 %
Utilisent la voiture	33 %	63 %
Utilisent le train	37 %	60 %
Utilisent la motos/scooter	48 %	47 %
Utilisent le vélo	37 %	59 %
Utilisent la trottinette	56 %	41 %
Selon la région d'habitation		
Ile-de-France	36 %	
En région	32 %	

Partie 2

Insultes et partage de la route

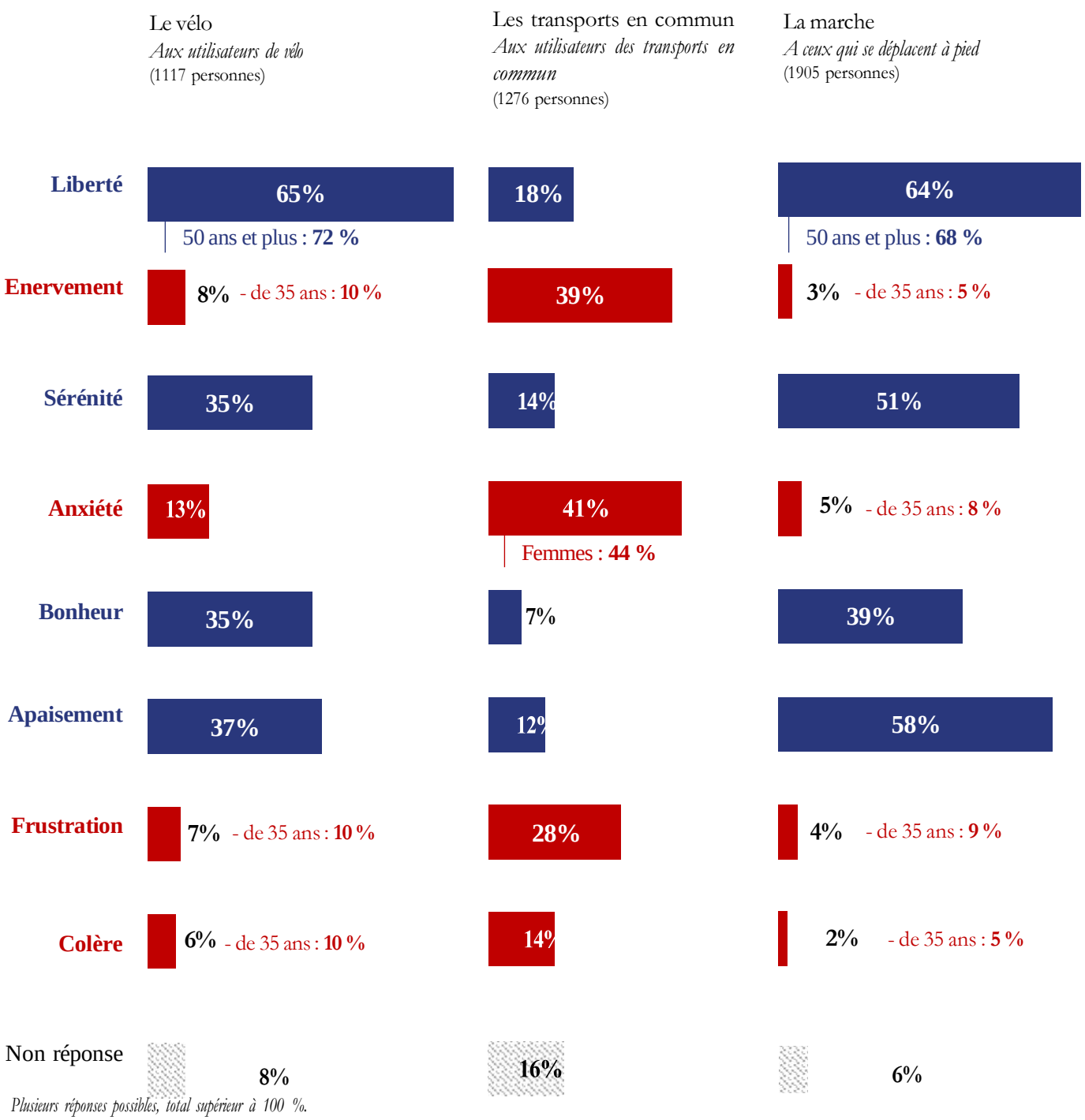
Expériences vécues et perceptions

De manière générale, pour chacun des modes de transport suivants, quelles sont les émotions qui vous viennent à l'esprit ?



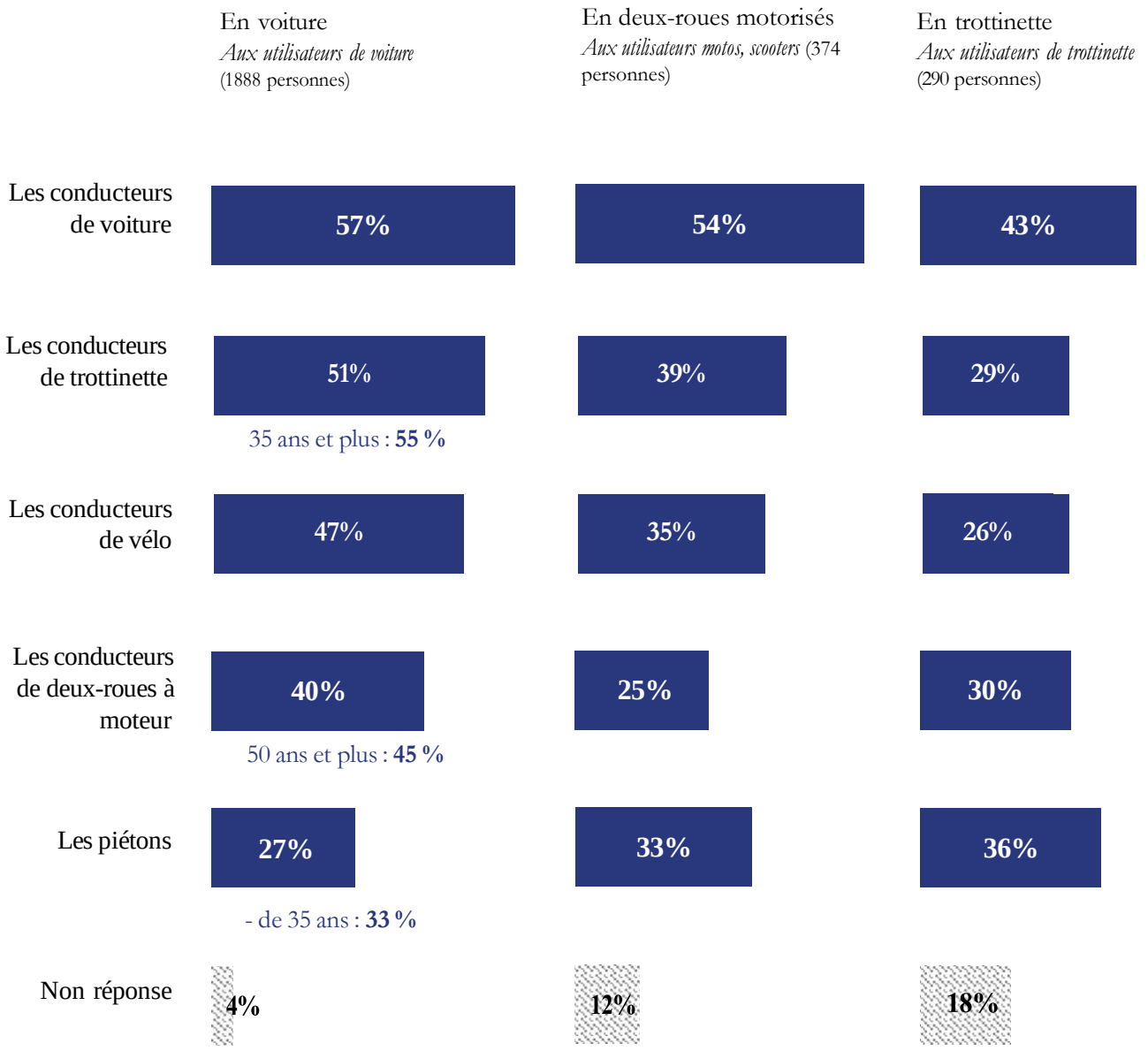
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

De manière générale, pour chacun des modes de transport suivants, quelles sont les émotions qui vous viennent à l'esprit ?



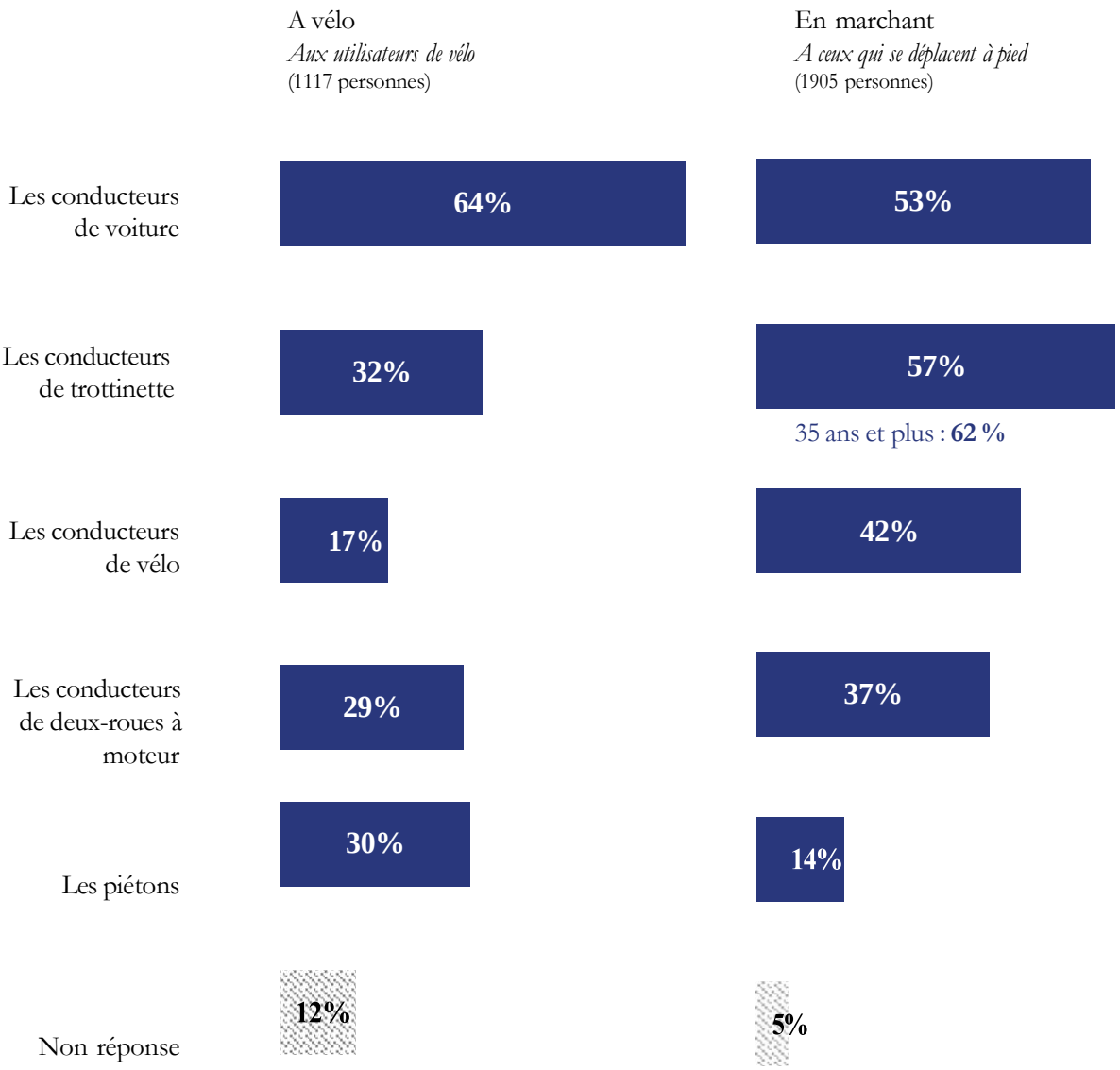
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Pour chacun des modes de transport suivants que vous utilisez, diriez-vous que les personnes qui suscitent en vous le plus d'agacement, d'énervement sont…



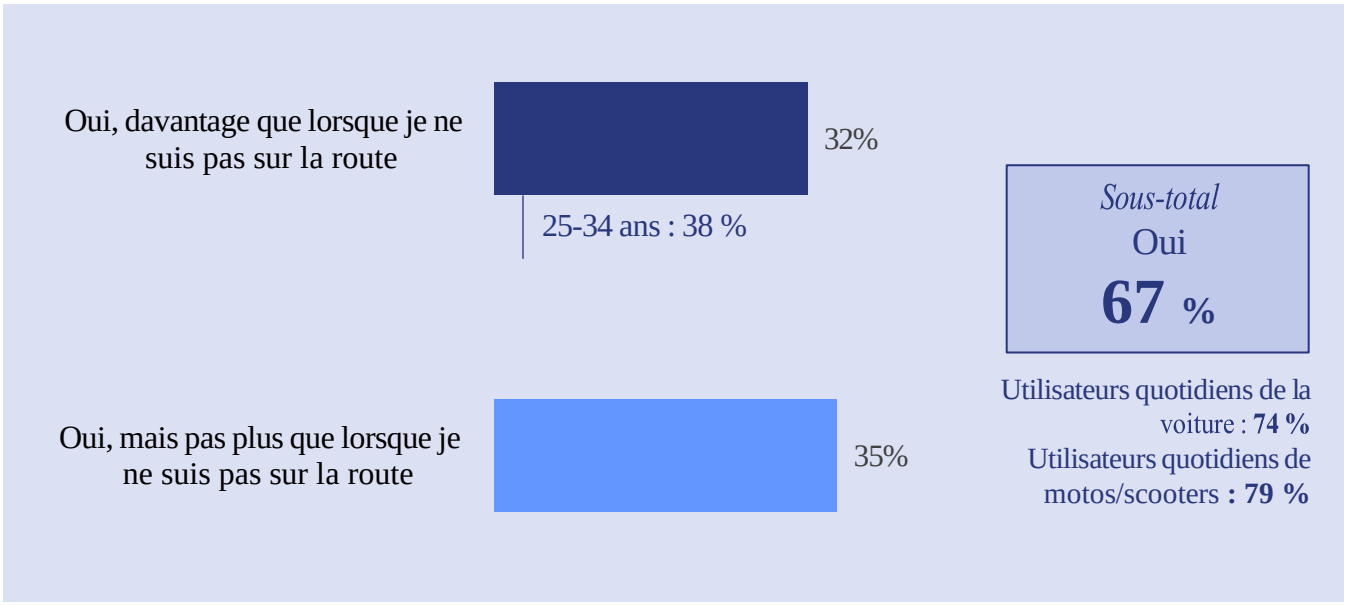
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Pour chacun des modes de transport suivants que vous utilisez, diriez-vous que les personnes qui suscitent en vous le plus d'agacement, d'énervement sont…



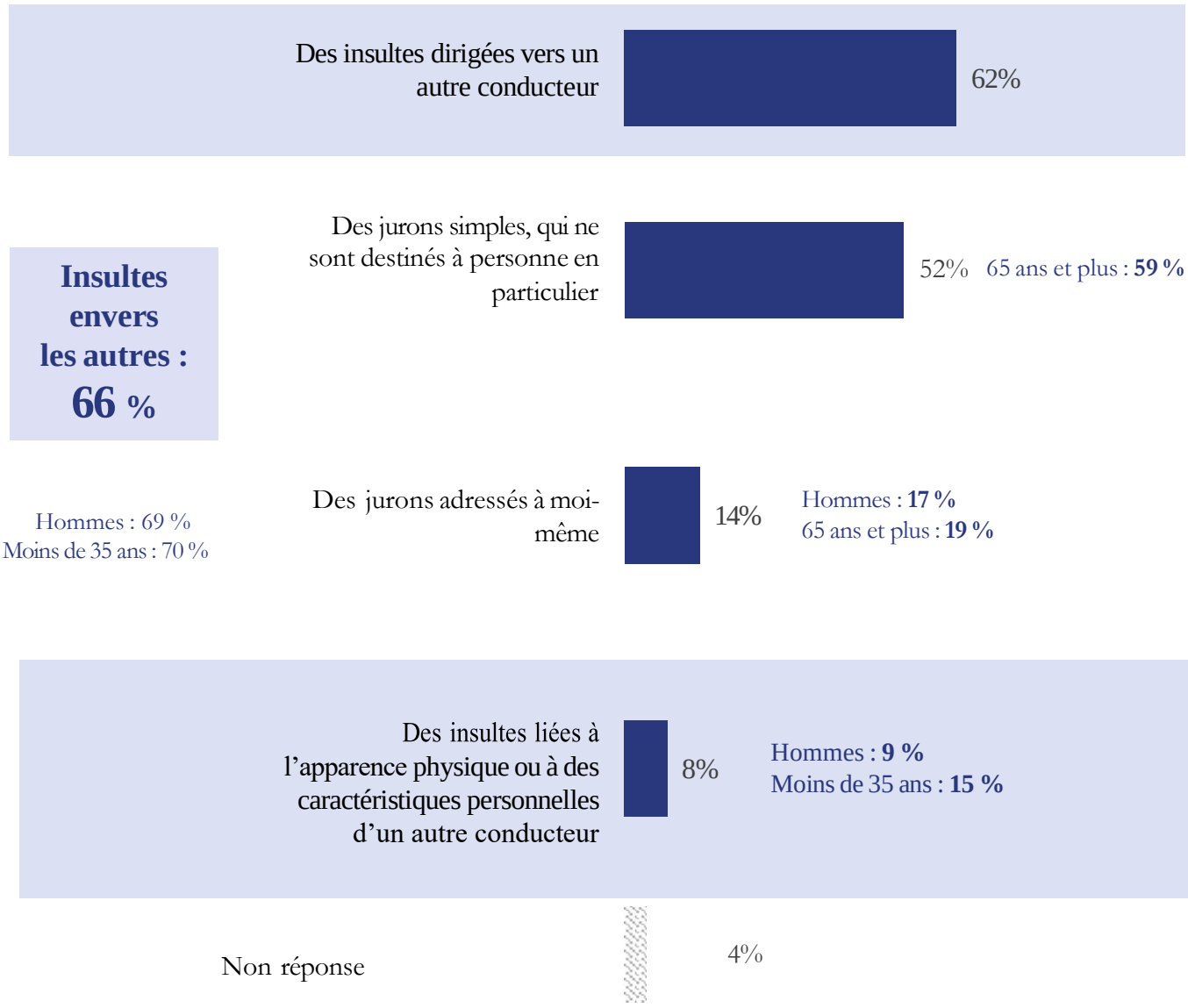
Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Lorsque vous êtes sur la route, vous arrive-t-il de prononcer des insultes ?



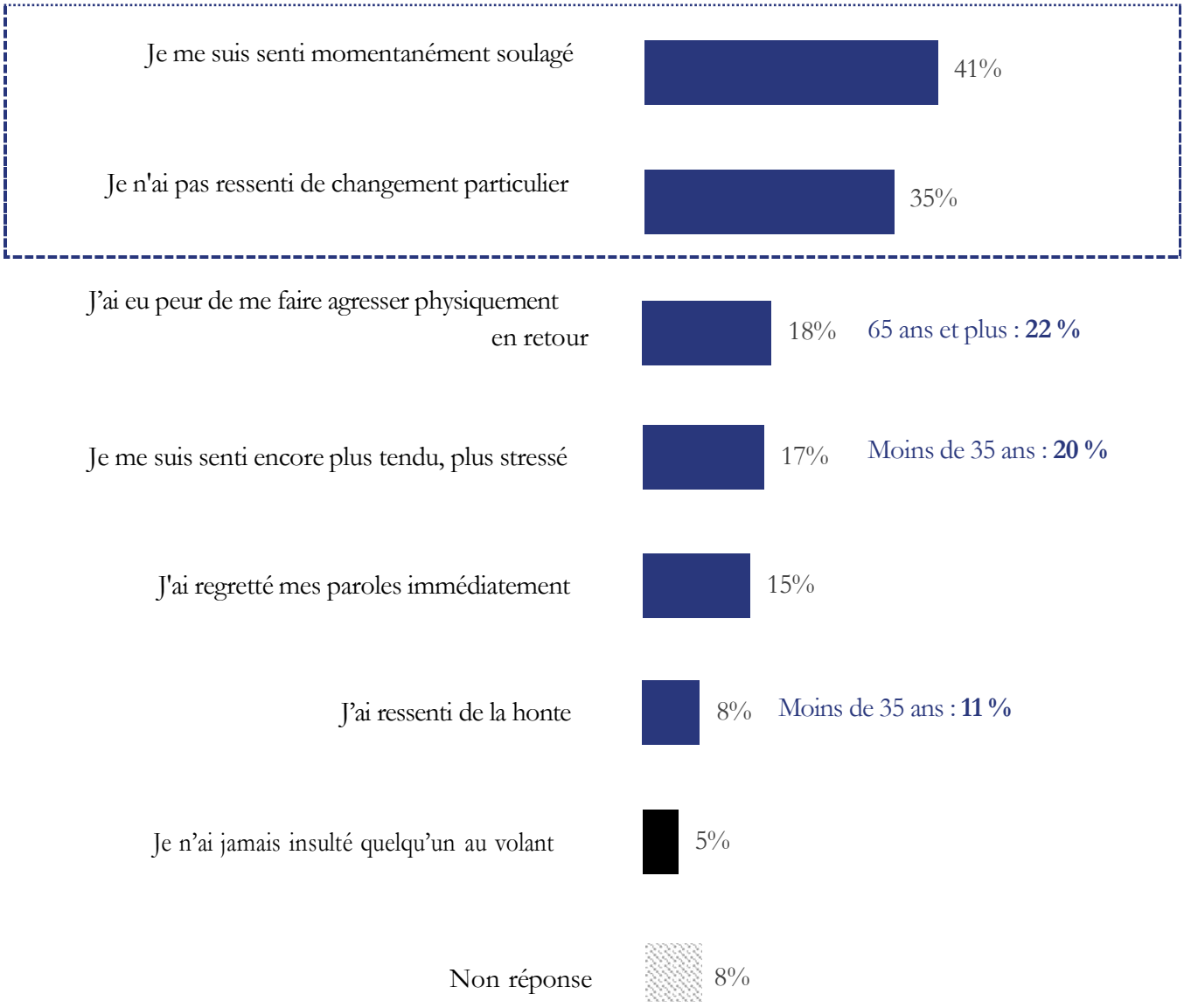
Base : ensemble (2 000 personnes)

Quelles sont les insultes les plus courantes que vous prononcez sur la route ?



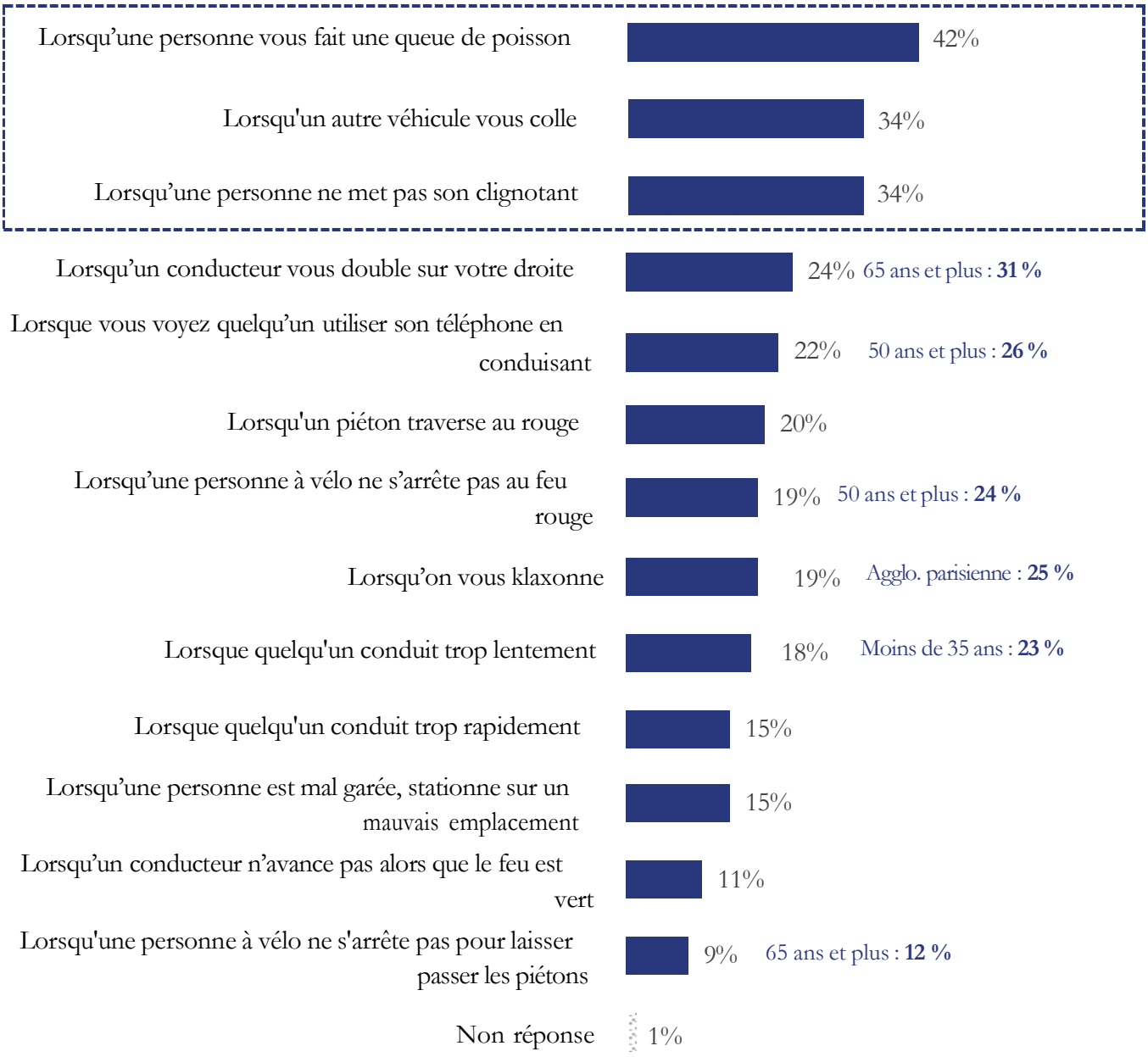
Base : à ceux qui prononcent des insultes sur la route (1338 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Quelles ont été vos réactions lorsque vous avez insulté quelqu'un sur la route ?



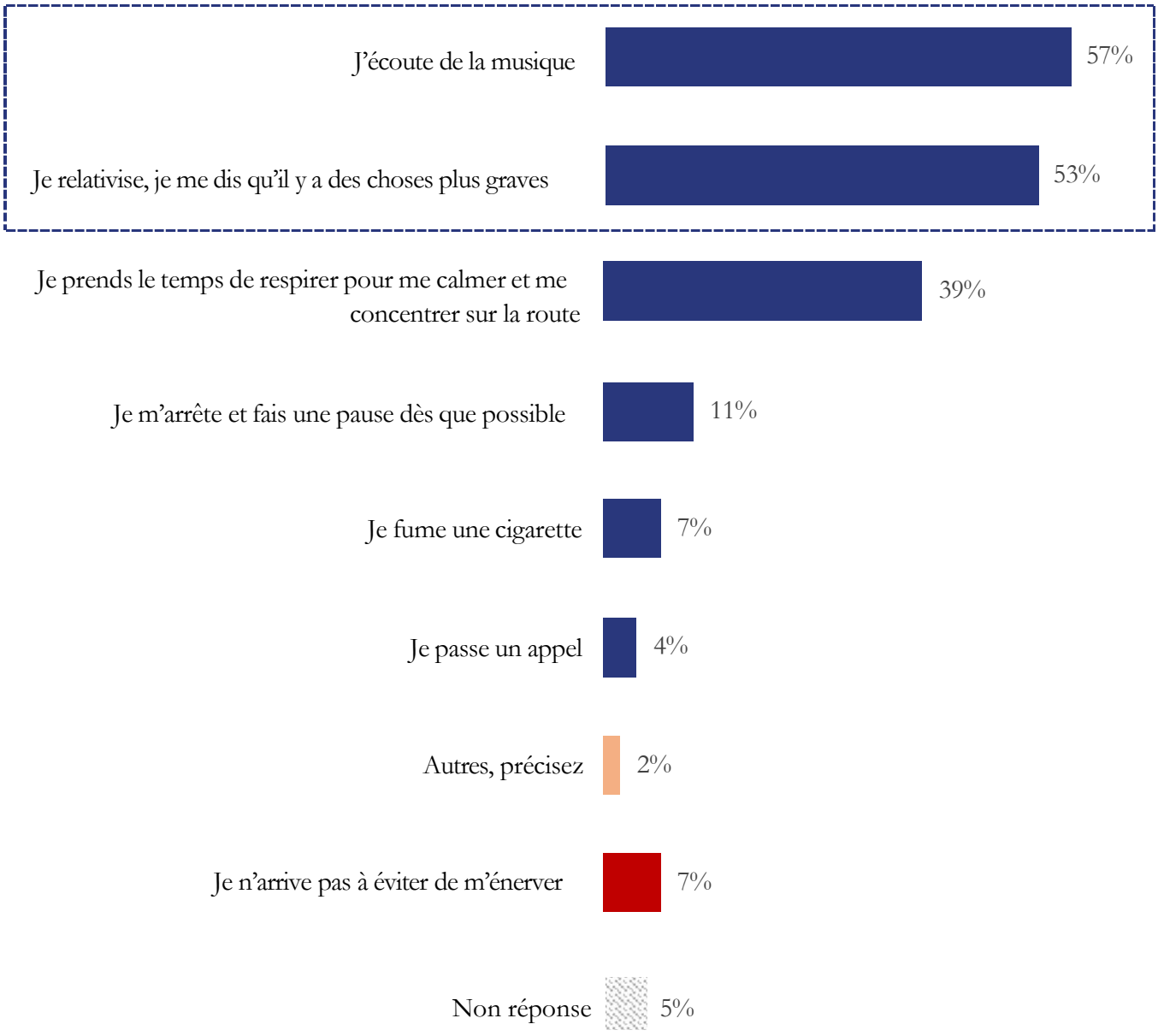
Base : à ceux qui prononcent des insultes sur la route (1338 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Parmi les situations suivantes, lesquelles peuvent vous inciter à prononcer des insultes ?



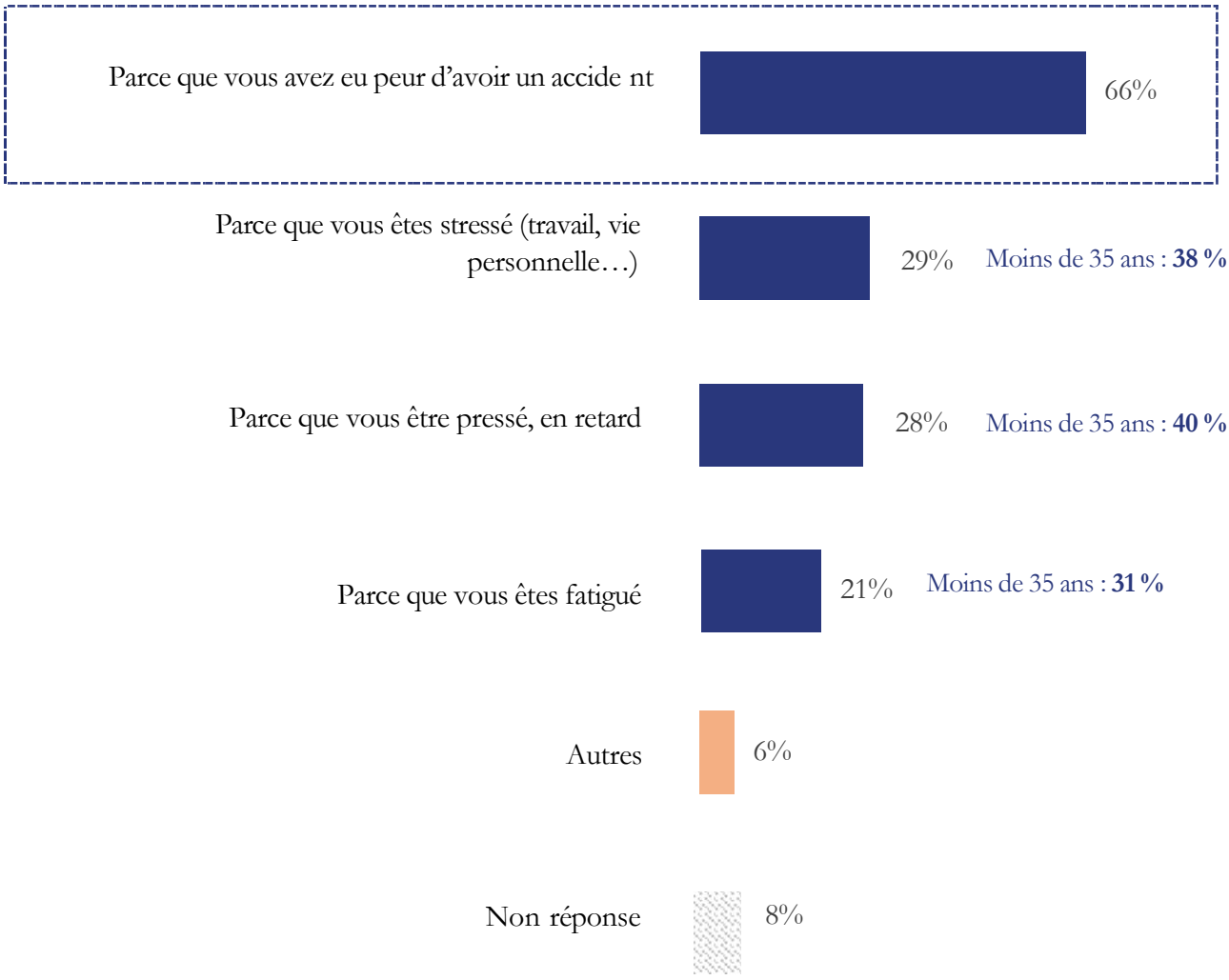
Base : à ceux qui prononcent des insultes sur la route (1338 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Que faites-vous pour éviter de vous énerver sur la route ?



Base : à ceux qui prononcent des insultes sur la route (1338 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

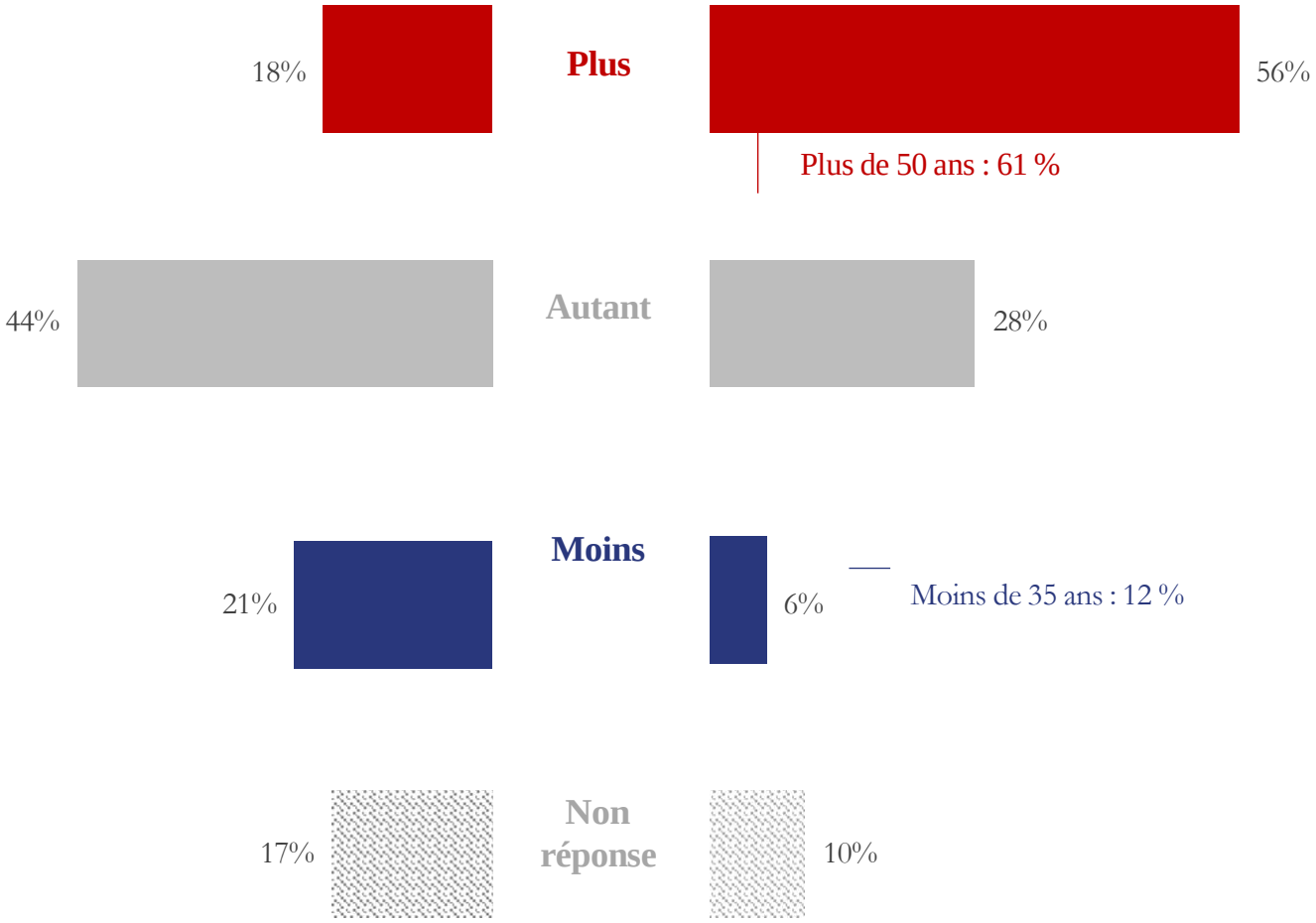
Lorsque vous insultez quelqu'un sur la route, diriez-vous que c'est…?



Base : à ceux qui prononcent des insultes sur la route (1338 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Ces dernières années, diriez-vous que, sur la route, vous dites… d'insultes qu'auparavant ?

Et diriez-vous que, sur la route, les gens disent… d'insultes qu'auparavant ?

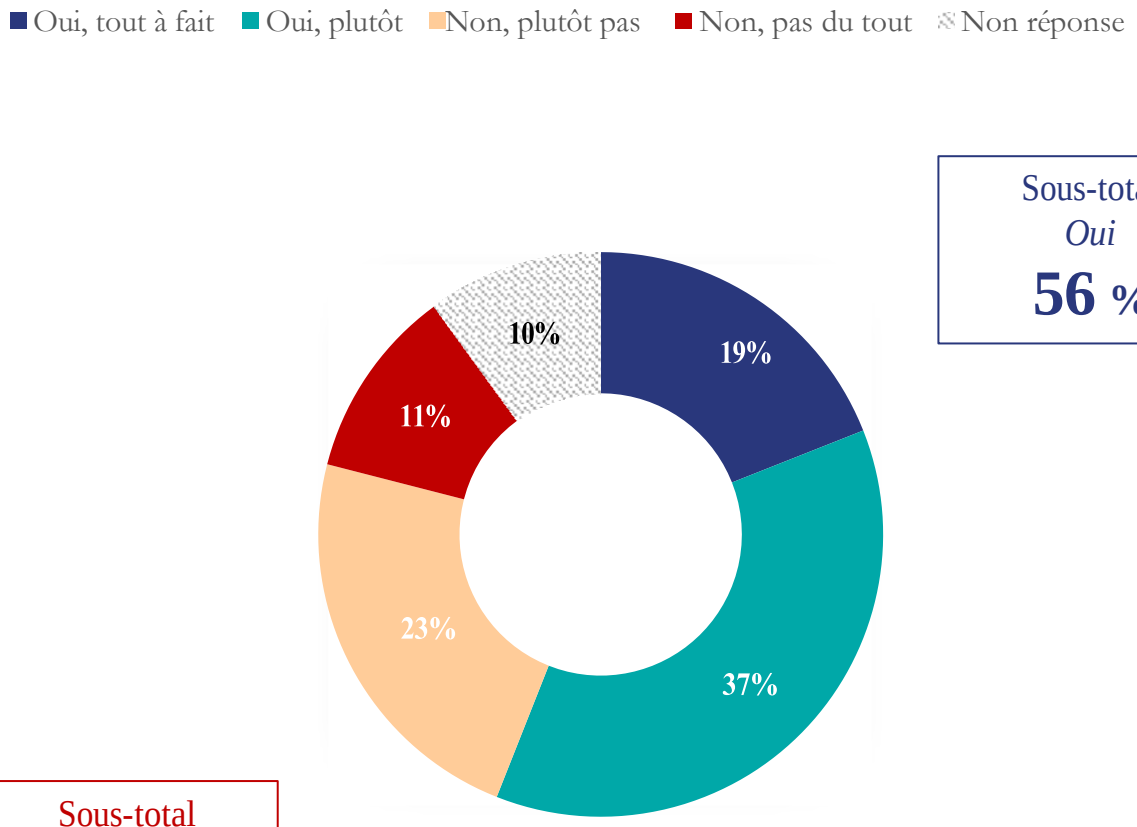


Base : ensemble (2 000 personnes)

Selon vous, qu'est-ce qui explique prioritairement les violences verbales sur la route ?

Base : ensemble (2 000 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %.

Selon vous, est-il possible de faire de la prévention contre la violence verbale, c'est-à-dire d'agir en amont pour la limiter ?



Sous-total
Oui
56 %

Sous-total
Non
34 %

Base : ensemble (2000 personnes)

Comment serait-il possible de faire de la prévention contre la violence verbale, c'est à-dire d'agir en amont pour la limiter ?

Par l'éducation

12 %	**… par l'école** *« A l'école » ; « Des cours d'éducation civique plus soutenus dans les établissements scolaires »…*
5 %	**… par l'auto-école** *« A l'auto-école » ; « Lorsque qu'on passe son permis de conduire tant à l'écrit qu'à la pratique »…*
5 %	**… par des stages, des ateliers, des formations** *« Formations » ; « En faisant des stages de communication, de savoir-vivre »…*
4 %	**… par les parents** *« Education parentale » ; « L'éducation des enfants par les parents »…*
12 %	Faire plus de contenus de prévention, de sensibilisation *« Par des campagnes publicitaires » ; « Par des spots TV » ; « Avec de la prévention »…*
6 %	Sanctionner, surtout par des amendes *« Mettre un PV » ; « Verbaliser » ; « Punir les contrevenants »…*
6 %	Avoir plus de respect et de politesse, communiquer avec les autres *« Il faut apprendre à se respecter les uns les autres » ; « Apprendre la politesse et les bons gestes »…*
5 %	Apprendre à se calmer, se détendre, adopter des techniques de relaxation *« Rester zen » ; « Faire de la relaxation » ; « Apprendre à se calmer »…*
4 %	Que les conducteurs maîtrisent mieux le code de la route *« Respectez les règles » ; « Faire respecter le code de la route »…*
2 %	Se contrôler, l'auto-discipline *« Se contrôler » ; « Maîtrise de soi » ; « Prendre sur soi »…*
2 %	Exemplarité des politiques et des médias, renforcer la présence des forces de l'ordre sur les routes *« Que les politiques montrent l'exemple » ; « Plus de police »…*
1 %	Débat, mise en place de groupe de paroles *« Des débats » ; « Des groupes de paroles » ; « Lors de cessions gratuites en groupes »…*

Autres : 7 %

Non réponse : 20 %

Base : à ceux qui pensent qu'il est possible de faire de la prévention contre la violence verbale en amont (1116 personnes). Plusieurs réponses possibles, total supérieur à 100 %

À propos…

« Relier ce qui se dissocie »

À propos… (relier ce qui se dissocie)

Viavoice est un cabinet d'études d'opinion et de conseil. Son objectif est de mieux comprendre la société afin d'agir pour celle qui vient. Viavoice s'est donné pour mission d'aider les entreprises, les institutions et les associations à mieux grandir, à optimiser leur croissance future et à mieux servir leurs publics. Viavoice a pour but de définir des voies d'avenir, de proposer des chemins.

La mission de **BloomTime** consiste à fédérer et produire des moments et des contenus inspirants, au plus près de la vie des gens, pour aider les relations entre les personnes. BloomTime conjugue écoute des récits de vie, analyses, expressions artistiques et philosophiques.
Un magazine : www.bloomtime-magazine.fr.

Les auteurs de ce Cahier « Récits de vie » BloomTime et du sondage Viavoice :

- **Adrien Broche**, Responsable des études politiques et publiées, Viavoice ;
- **Lucia Socias**, Responsable éditoriale et artistique, BloomTime ;
- **Garance Ferbeck**, Directrice associée, Groupe Les Temps Nouveaux ;
- **François Miquet-Marty**, Président, Groupe Les Temps Nouveaux.

VIAVOICE

BloomTime
Groupe Les Temps Nouveaux

Groupe
Les Temps Nouveaux