

# RAGE AU VOLANT

## Note de synthèse 4

Océane Singla, École de Criminologie, Université de Montréal



## SOMMAIRE

1. Introduction
2. Définition
3. Explications de la rage au volant
4. Conséquences de la rage au volant
5. Prévention de la rage au volant
6. Conclusion

## Introduction

En novembre 2024, un travailleur rentre chez lui avec son véhicule dans l'arrondissement d'Anjou lorsqu'il échappe de peu à une collision avec un autre conducteur circulant à haute vitesse. Ce dernier, pris d'une violente colère, décide de le poursuivre. Il place son véhicule devant celui du travailleur et freine brusquement dans le but de l'intimider. Il le suit jusqu'à une station-service, descend de son véhicule, lui asperge le visage avec une bonbonne de poivre de Cayenne et finit par le frapper à l'aide d'un bidon de lave-glace [1]. Il

La chaire de recherche sur la prévention de la violence armée dans la région métropolitaine de Montréal est financé par le Fonds recherche du Québec – Société et Culture. Co-dirigée par Étienne Blais, Rémi Boivin, David Décary-Héту et Francis Fortin, chercheurs au Centre international de criminologie comparée, la Chaire a pour mission de contribuer à l'avancement des connaissances sur le phénomène de la violence armée et sa prévention.

écopé alors qu'une peine de prison qu'il devra purger en janvier 2026. Tout comme de nombreuses vidéos diffusées en ligne nous montrant des véhicules freinant brusquement sur l'autoroute, des conducteurs hurlant sur d'autres usagers, ou encore des automobilistes tentant délibérément de heurter une moto, ce type de violence illustre parfaitement la rage au volant. Dans ces situations, l'espace routier devient alors un espace où s'exprime l'agressivité. D'ailleurs, ce sont loin d'être des cas isolés et ce phénomène tend à s'aggraver. Il a été rapporté qu'entre 2024 et 2025, dix corps policiers interrogés ont exprimé une hausse de 20% de cas de rage au volant au Québec [2].

Toutefois, la rage au volant ne concerne qu'une partie minoritaire de la population. En effet, certaines personnes ne ressentent pas de colère excessive ou du moins ne l'expriment pas d'une manière négative pour autrui. Ce phénomène doit alors être compris comme un ensemble de processus sous-jacents qui entraîne la rage au volant, qu'il convient d'analyser pour mieux agir sur les facteurs de risque et réduire la probabilité de son apparition.

## Définition

Tous les comportements routiers dangereux ne sont pas considérés comme de la rage au volant et peuvent être divisés en deux catégories. Certains actes s'inscrivent davantage dans des dynamiques de transgression des règles plutôt que dans des interactions hostiles dirigées contre autrui. Notamment, les comportements déviants ou à risque traduisent une volonté de transgresser les normes établies en adoptant des conduites jugées plus adaptées à la situation par leurs auteurs [3]. Ces comportements constituent souvent des prises de risque délibérées, ou sont le résultat d'une mauvaise évaluation du danger. Dans tous les cas, leurs conséquences peuvent être très négatives, tant pour l'individu que pour ce qui l'entoure [4]. L'excès de vitesse ou encore l'utilisation du téléphone portable au volant illustrent bien ces comportements qui n'ont aucune intention explicite ou implicite de nuire à un autre conducteur, mais dévient des règles, normes et lois et peuvent être déclencheurs d'une collision. Parallèlement, la rage au volant se définit comme étant un phénomène avec une forme spécifique d'agressivité qui s'exprime dans le contexte de la conduite automobile [5]. Elle se manifeste par une colère intense, disproportionnée, déclenchée par des stimuli propres à la situation de conduite et entraîne des comportements inadaptés [6]. Contrairement aux comportements déviants qui traduisent une opposition aux règles, la rage au volant exprime davantage une intention d'agir et une volonté de nuire physiquement ou psychologiquement, à un autre individu [7]. Dans cette perspective, la rage au volant ne se résume pas à des

infractions telles qu'un excès de vitesse ou un dépassement sans distance de sécurité. Elle s'inscrit plutôt dans un processus émotionnel particulier où la colère, définie comme une émotion négative accompagnée de modifications physiologiques et cognitives [8], devient un processus primordial du passage à l'acte. Ainsi, le conducteur dirige son comportement vers une cible bien identifiée, perçue comme la cause de sa frustration. En somme, deux caractéristiques fondamentales permettent de définir la rage au volant d'un autre type de comportement dangereux : le danger et l'intentionnalité [9]. Le premier renvoie à la mise en danger d'autrui, tandis que le second indique la conscience et la volonté de nuire. Freiner brusquement devant un autre véhicule sur l'autoroute afin d'intimider son conducteur est un exemple typique de la rage au volant. Les comportements dangereux au volant doivent être perçus comme un continuum, allant du comportement à risque en omettant ou choisissant d'omettre de respecter une règle (p.ex., utiliser le téléphone au volant) à la rage au volant (p.ex., freiner brusquement devant un véhicule dans le but d'intimider son conducteur), exprimant une tension intrapersonnelle naissant d'une colère et d'un désir de blesser en utilisant la voiture comme une arme ou un moyen d'exprimer cette colère.

Toutefois, il convient de rappeler que tous les conducteurs ressentant de la colère au volant ne la traduisent pas nécessairement par des comportements agressifs. Certains parviennent à réguler cette émotion et à

réguler cette émotion et à adopter des stratégies adaptatives pour maintenir un comportement sécuritaire [10]. En ce sens, il a été montré que les conducteurs de bus, bien qu'éprouvant des niveaux similaires de colère aux autres usagers, manifestaient moins de comportements agressifs, probablement du fait que leur expérience et leur sentiment de responsabilité freinent l'expression des comportements dangereux [11]. Il existe ainsi plusieurs modes d'expression de cette colère : le comportement verbal (p. ex., crier, insulter), l'expression physique à l'aide de son propre corps (p. ex. sortir de son véhicule pour donner un coup au conducteur), l'expression physique à l'aide de son véhicule (p. ex. freiner brusquement) et l'expression adaptative (p. ex., se concentrer sur la route) [12]. Tout individu est susceptible d'être victime de rage au volant, y compris les adolescents [13]. Cependant, lorsqu'il s'agit d'initier ces comportements, il existe des différences de prévalence selon le genre. Ainsi, les hommes sont davantage impliqués dans les comportements de rage au volant [14] [15]. Ces observations corroborent celles établies pour les comportements déviants ou à risque qui ont montré cette différence genrée au travers de facteurs individuels et psychosociaux tels que la recherche de sensation et l'impulsivité [16] [17].

Afin d'évaluer cette rage au volant, certains chercheurs ont établi des échelles permettant de nuancer les expressions colériques. Ainsi, la Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) dans sa version traduite en français, permet de mesurer la conduite agressive [18]. La

Propensity for Angry Driving Scale (PADS) a été conçue pour identifier les individus ayant la plus grande propension à se mettre en colère au volant et à adopter des comportements hostiles ou des actes de rage au volant [19]. Enfin, la Driving Anger Expression Inventory DAX (DAS pour la traduction de l'échelle française) permet de distinguer colère au volant, expressions de la colère et infractions routières commises [20].

## Explications de la rage au volant

---

La rage au volant peut d'abord s'expliquer par une série de facteurs situationnels et environnementaux qui influencent directement la probabilité d'adopter des comportements agressifs en contexte routier. Parmi ces facteurs, nous pouvons trouver la congestion routière [21]. Elle provoque tension, impatience et frustration face à la perte de temps ou au sentiment d'impuissance. Il a également été montré que l'anonymat perçu constitue un catalyseur de ces attitudes agressives. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule fermé, où l'on se sent davantage isolé des autres usagers de la route, le conducteur aurait tendance à se désinhiber et oublier que ses gestes agressifs affectent les autres individus [22]. L'environnement extérieur jouerait également un rôle non négligeable : certains stimuli considérés agressifs, comme des panneaux ou des symboles provocateurs, renforceraient la disposition à la colère [23]. Le bruit routier ou les klaxons amplifient aussi une irritation déjà présente [24]. Le stress urbain peut se cumuler à l'irritation perçue, ce

qui amplifie la fréquence des conduites agressives dans les environnements urbains très denses et stressants [25]. La rage au volant devient donc une réponse émotionnelle au stress global de la vie urbaine [26].

Outre l'environnement, il semblerait que les facteurs individuels et de personnalité renforcent cette tendance situationnelle. Il a été montré que les personnes naturellement sensibles au stress ou à l'agressivité seraient plus facilement enclines à de la colère au volant [27]. De plus, les conduites asociales et déviantes, la propension à la prise de risque, la consommation d'alcool ou de drogues et la forte agressivité montreraient des prédispositions psychologiques amplifiant la probabilité de comportements agressifs au volant [28] [29]. Aussi, les jeunes conducteurs, plus enclins aux conduites à risque et aux erreurs de jugement dues aux manques d'expériences, manifesteraient davantage de colère au volant [30] [31].

Un facteur psychologique central pouvant expliquer les comportements de rage au volant est le désengagement moral. De nombreux conducteurs justifient leurs gestes agressifs en les percevant comme des représailles légitimes contre une menace [32]. Ce processus cognitif permet de rationaliser ses propres actes afin de justifier l'agression commise. D'autres traits de personnalité, notamment le narcissisme, jouent aussi un rôle déterminant. En effet, il semblerait que les individus narcissiques réagissent de manière particulièrement vive lorsqu'ils perçoivent une menace à leur ego ou à leur image [33]. L'acte

de couper la route peut alors être interprété comme une attaque directe à leur personne. Cette dynamique s'ancre également dans les traits antisociaux favorisant l'engagement dans de mauvais comportements. Des déficits d'autorégulation et le dysfonctionnement psychologique favorisent l'engagement dans des conduites agressives au volant [34]. À l'inverse, des traits adaptatifs, comme l'altruisme ou une bonne intelligence émotionnelle, réduisent ces comportements. Par ailleurs, certains chercheurs établissent un lien entre la rage au volant et la morbidité psychiatrique, confirmant l'existence d'un profil psychologique vulnérable [35]. Plus encore, certains suggèrent que la rage au volant pourrait être reconnue comme un trouble distinct dans le Manuel diagnostique et statistique des troubles mentaux [36]. Certaines études montrent des corrélations entre rage, consommation d'alcool, conduite altérée et dépression, décrivant la rage au volant comme un symptôme d'une instabilité émotionnelle généralisée [37]. D'autres études montrent que la vulnérabilité au stress est corrélée aux manifestations d'agressivité en circulation [38]. Plus généralement, il semblerait que la rage au volant soit une combinaison de vengeance, de frustration et plus généralement d'émotions comme moteur principal de ces actes [39]. Dans cette optique, il est ajouté que les perceptions sociales jouent un rôle essentiel : la colère naît souvent de l'interprétation de l'autre comme une menace et de la perception subjective des normes de conduite, plus ou moins tolérantes à l'agressivité routière [40]. Ainsi, la rage au volant pourrait s'expliquer par une

multitude de facteurs situationnels, environnementaux et individuels qui montrent la complexité de ce comportement routier dangereux.

Plusieurs théories tentent d'expliquer les comportements de rage au volant. La théorie de la menace de l'ego reprend cette idée en l'articulant à la question du narcissisme [41]. La route devient alors un terrain où le maintien de l'image personnelle et du contrôle détermine les réactions agressives. Dans un cadre plus large, la théorie de la tension met en évidence le rôle de la frustration et de la colère découlant d'une tension perçue. La tension exerce à la fois un effet direct sur la déviance et un effet indirect à travers les pairs déviants qui légitiment ou encouragent la rage au volant. Cette théorie distingue la colère comme trait stable et la colère situationnelle, suggérant que les individus à fort trait de colère développent plus facilement une colère contextuelle lorsqu'ils sont confrontés à des frustrations. Cette explication remet au centre le sentiment de colère perçue qui se trouve également la définition de rage au volant. Une autre théorie qui expliquerait la probabilité d'être impliquée dans un acte de rage au volant est la théorie de l'opportunité [42]. Cette théorie permet d'établir un lien entre l'exposition fréquente à la conduite et la probabilité d'être impliqué dans un incident de rage au volant.

Ainsi, s'il semble que la rage au volant soit un acte soudain et immédiat qui émerge de certaines situations, il n'en est pas moins qu'en réalité, elle découle de nombreux processus sous-jacents chez l'individu.

## Conséquences de la rage au volant

---

Les conséquences de la rage au volant sont multiples. Tout d'abord, puisque la rage au volant semble provenir de la colère, il paraît pertinent de considérer les conséquences de cette dernière. Globalement, une colère excessive et répétée peut entraîner des impacts sur la santé, notamment en provoquant diverses maladies et engendrant des risques cardiaques [43] [44]. De plus, les auteurs de rage au volant peuvent avoir un niveau plus global de dysfonctionnement psychiatrique et social [45]. La rage au volant se manifeste par une conduite agressive et une transgression du Code de la route qui accroît le risque d'accident possible [46]. Les conséquences de ces derniers sont telles que nous les connaissons : matérielles (p.ex. dommages du véhicule), économiques (p.ex., coût liés aux réparations, perte de revenu pour arrêt de travail), psychologiques (p.ex., traumatismes liés à l'incident) et physiques (p.ex., blessures liées à l'accident) [47] [48]. Par ailleurs, la littérature scientifique a montré que la vulnérabilité des victimes joue un rôle majeur dans la gravité des conséquences de la rage au volant. Ainsi, les victimes les plus vulnérables, représentées par les piétons et les cyclistes, se sentent plus souvent ciblées par de tels comportements et rapportent des conséquences physiques et mentales plus persistantes que les autres victimes. De plus, elles rapportent avoir changé parfois de comportement après l'incident [49], montrant que la rage au volant peut entraîner des conséquences sociales. Enfin, certains auteurs

soutiennent que les impacts psychologiques d'un accident survenu à cause de la rage au volant seraient davantage marqués que ceux de l'accident lui-même, pouvant s'apparenter aux conséquences d'autres formes de violence ou d'abus.

## Prévention de la rage au volant

---

Si certaines victimes ressentent une peur plus accrue après avoir été confrontées à un épisode de rage au volant, les auteurs de ces comportements ne semblent pas forcément prendre en considération la portée de leur acte, allant jusqu'à les minimiser ou les justifier. Face aux conséquences que cela entraîne, la mise en place de mesures de prévention sont comme essentielles afin de contrer ces épisodes.

Plusieurs études ont mis en évidence des facteurs de prévalence chez les auteurs de rage au volant, notamment le jeune âge ou le genre masculin [50]. S'il n'est pas possible d'agir directement sur ces facteurs individuels, il est tout à fait envisageable d'agir sur d'autres facteurs associés à ce phénomène. En ce sens, diverses corrélations ont été observées entre rage au volant, consommation d'alcool et vulnérabilité au stress [51] [52]. L'intégration de modules spécifiques à ces thématiques dans le cadre de la formation à la conduite pourrait être une piste de prévention intéressante. Les modules permettraient d'alerter les futurs conducteurs sur les effets du stress ou de l'alcool sur la colère. De plus, il a été montré que certains cas de comportements

dangereux étaient liés à une faible expérience de conduite. En ce sens, il serait intéressant de mettre en place des modules spécifiques qui intégreraient des situations propices à la rage au volant. Le bénéfice serait double : l'élève conducteur développerait une expérience de conduite supplémentaire et des outils lui permettant de mieux reconnaître et gérer des situations propices à la rage au volant. Par ailleurs, certaines théories expliquent la rage au volant à travers l'émotion ressentie, l'atteinte à l'estime de soi ou encore le désengagement moral. Dans cette optique, agir encore une fois directement auprès des conducteurs en présentant les conséquences possibles de ces comportements et en renforçant davantage leur responsabilisation pourrait représenter une stratégie de prévention efficace. Puisqu'il semble que les auteurs de rage au volant ne soient pas forcément conscients de la gravité de leur acte, il a été proposé d'avoir recours à des modifications législatives permettant ainsi d'accroître la dureté des sanctions liées aux comportements de rage au volant [53]. Cette potentielle mesure permettrait de rappeler la gravité des épisodes de rage au volant en appuyant que l'anonymat procuré par le véhicule ne doit pas justifier ou permettre des comportements de rage au volant.

La congestion de la route a été identifié comme un facteur environnemental susceptible d'entraîner de la rage au volant. Comme proposé, l'aménagement de la route afin de faciliter la circulation et ainsi réduire les cas de rage au volant peut être une prévention adéquate [54]. Ces mesures permettraient d'agir indirectement sur les

comportements violents tout en favorisant le partage de la route. Ainsi, les usagers vulnérables comme les cyclistes ou les piétons partageraient de manière plus équilibrée et sécuritaire la route avec les autres usagers. Cette prévention encourage également l'usage de transports en commun. Puisque tout usager de la route peut potentiellement devenir victime de rage au volant, cette solution permettrait de sensibiliser chaque personne sur ce qu'est la rage au volant et les risques qui lui sont associés.

Enfin, une autre piste de prévention consiste à réaliser des changements dans la conception des véhicules. Ces recommandations suggèrent d'intégrer plusieurs systèmes. D'un côté, des systèmes permettant de limiter l'usage abusifs des klaxons et des appels de phares, de l'autre, des systèmes de détections de conducteurs fréquemment impliqués dans des épisodes de rage au volant [55]. Bien que ces innovations pourraient réduire certains déclencheurs de la rage au volant, il est possible que les auteurs de rage au volant développent d'autres moyens pour exprimer cette rage.

## Conclusion

---

La rage au volant constitue l'expression d'une colère ressentie accompagnée d'une intentionnalité de nuire à autrui sur la route. Contrairement à d'autres comportements dangereux tels que l'excès de vitesse, elle vise directement un autre usager. Ce phénomène résulte d'une combinaison de facteurs individuels, situationnels et environnementaux parmi lesquels figurent la colère, la congestion

routière, le stress perçu ou encore le désengagement moral.

Si de nombreuses études ont examiné les émotions impliquées, notamment en examinant la colère, elles se concentrent davantage sur les conditions de son émergence plutôt que sur les mécanismes menant la colère à s'exprimer en rage au volant. Elles tentent alors d'expliquer les émotions ressenties (p. ex., colère, stress ou frustration) plutôt que le passage à l'acte en tant que tel. De plus, les recherches se concentrent davantage sur les ressentis et les émotions de l'initiateur, sans suffisamment s'interroger sur la manière dont la perception de la cible influence le passage à l'acte en tant que tel. Par ailleurs, la recherche comporte encore plusieurs limites méthodologiques. La plupart des études reposent sur des questionnaires auto-déclaratifs, entraînant des biais de conformité et de désirabilité sociale, tandis que les études en simulateur de conduite, demeurent plus rares et ne reproduisent pas toute la complexité des interactions routières. De plus, les populations ayant permis la validation des échelles telles que la DAS sont souvent composées d'étudiants, ce qui implique de prendre en considération les différences de conduites entre eux et la population générale [56].

Les futures recherches pourraient se concentrer sur des théories intégrant simultanément les dimensions émotionnelles et les facteurs situationnels. Ainsi, la théorie de l'action situationnelle (SAT) semble particulièrement pertinente. Elle a permis d'expliquer certains comportements

dangereux tels que l'excès de vitesse sur environnements routiers spécifiques comme les plages et pourrait également contribuer à expliquer les épisodes de rage au volant [57]. Le processus décisionnel, en partie influencé par le désengagement moral, pourrait jouer un rôle déterminant dans la manière dont la colère ressentie se transforme en acte agressif, tout comme les éléments situationnels (p.ex., les pairs déviants, perception de la victime). Une autre théorie qui pourrait expliquer la rage au volant est la théorie du comportement planifié, appuyant le fait que les attitudes, les normes sociales et le contrôle perçu déterminent l'intention d'adopter un comportement, qui influence à son tour le comportement réel [58]. Ainsi, il se pourrait qu'un conducteur passe plus facilement à l'acte s'il estime normal de réagir de manière hostile, et s'il n'en perçoit pas les conséquences. Les futures recherches pourraient donc inclure des théories intégratives pour expliquer la rage au volant en montrant comment la colère entraîne ce phénomène.

## Références

- [1] Nguyen, M. (2025, 5 décembre). Ce jeune n'évitera pas la prison pour un épisode de rage au volant à coups de bidon de lave-glace. *Le Journal de Montréal*. <https://www.journaldemontreal.com/2025/12/05/un-jeune-montrealais-nevitera-pas-la-prison-pour-un-episode-de-rage-au-volant-a-coups-de-bidon-de-lave-glace>
- [2] Nadeau, J. (2025, 29 septembre). La rage au volant s'intensifie. Le Devoir. <https://www.ledevoir.com/actualites/societe/920838/rage-volant-intensifie>
- [3] Lidgi, S. (2005). « Le volant et la norme » Éléments d'une problématique. *L'Homme & la Société*, 155(1), 115-128.
- [4] Guého, L. (2015). « Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs » Thèse. Aix Marseille (France), Aix Marseille Université, Doctorat en psychologie.
- [5] Brewer, A. M. (2000). Road rage: what, who, when, where and how? *Transport reviews*, 20(1), 49-64.
- [6] Bjureberg, J., et Gross, J. J. (2021). Regulating road rage. *Social and personality psychology compass*, 15(3), e12586.
- [7] Steinbach, R., Kasha, A., Svancara, A., et Parker, J. I. (2025). Aggressive Driving and Road Rage.
- [8] Techer, F. (2016). « Impact de la colère sur l'attention, le traitement de l'information et les performances en conduite simulée » Thèse. Nantes (France), Université de Nantes, Doctorat en psychologie.
- [9] Berdoulat, É. (2018). La prise de risque dans l'espace routier : l'exemple de la conduite agressive. *Le Journal des Psychologues*, n° 360(8), 30-35. <https://doi.org/10.3917/jdp.360.0030>
- [10] Villieux, A. et Delhomme, P. (2008). Colère éprouvée au volant et différentes manières de l'exprimer : quels liens avec des transgressions de conduite déclarées ? *Le travail humain*. 71(4), 359-384.
- [11] Brewer, A. M. (2000). Road rage: what, who, when, where and how? *Transport reviews*, 20(1), 49-64.
- [12] Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., et Swaim, R. C. (2002). The Driving anger expression inventory: a measure of how people express their anger on the road. *Behaviour research and therapy*, 40(6), 717-737.
- [13] Smart, R. G., Stoduto, G., Adlaf, E. M., Mann, R. E., et Sharpley, J. M. (2007). Road rage victimization among adolescents. *Journal of Adolescent Health*, 41(3), 277-282. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2007.04.013>
- [14] Asbridge, M., Smart, R. G., et Mann, R. E. (2003). The "homogamy" of road rage: understanding the relationship between victimization and offending among aggressive and violent motorists. *Violence and Victims*, 18(5), 517.
- [15] Smart, R. G., Mann, R. E., et Stoduto, G. (2003). The prevalence of road rage: estimates from Ontario. *Canadian Journal of Public Health*, 94(4), 247-250.
- [16] Varet, F. (2019). Comportements à risques et infractionnistes chez les automobilistes : relations entre valeurs, normes sociales et différences liées au sexe, au genre et à l'âge.
- [17] Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C., et Truman, W. (2006). Young driver accidents in the UK: the influence of age, experience, and time of day. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 871-878.
- [18] Berdoulat, É., Vavassori, D., et Sastre, M. T. M. (2019). Évaluation des comportements agressifs routiers : adaptation et validation en version française de l'Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS). *Annales Médico-psychologiques Revue Psychiatrique*, 178(5), 487-492.

- [19] DePasquale, J. P., Geller, E., Clarke, S. W., et Littleton, L. C. (2001). Measuring road rage: development of the propensity for Angry Driving Scale. *Journal of Safety Research*, 32(1), 1-16.
- [20] Villieux, A., et Delhomme, P. (2010). Driving anger and its expressions: Further evidence of validity and reliability for the Driving Anger Expression Inventory French adaptation. *Journal of Safety Research*, 41(5), 417-422.
- [21] Sharkin, B. S. (2004). Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies. *Journal of Counseling & Development*, 82(2), 191-198.
- [22] Ellison, P. A., Govern, J. M., Petri, H. L., et Figler, M. H. (1995). Anonymity and aggressive driving behavior: a field study. *Journal of Social Behavior and Personality*, 10(1), 265.
- [23] Ellison-Potter, P., Bell, P., et Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(2), 431-443.
- [24] Mizell, L., Joint, M., et Connell, D. (1997). Aggressive driving: Three studies.
- [25] Walters, C. H., Pezoldt, V. J., Womack, K. N., Cooner, S. A., et Kuhn, B. T. (2000). Understanding road rage: summary of first-year project.
- [26] Lupton, D. (2002). Road rage: drivers' understandings and experiences. *Journal of Sociology*, 38(3), 275-290.
- [27] Hennessy, D. A., et Wiesenthal, D. L. (2001). Gender, driver aggression, and driver violence: An applied analysis. *Sex Roles*, 44, 661-676.
- [28] Bergeron, J. (2001). La rage au volant, et les caractéristiques psychologiques des conducteurs agressifs sur la route. 18. 33-36.
- [29] Bergeron, J., Laviolette, E., Perraton, F., et Joly, P. (1998). The perception of risk involved in alcohol-impaired driving. *Simulators and traffic psychology*, 115-124.
- [30] Summala, H. (1987). Young driver accidents: risk taking or failure of skills? *Alcohol, drugs, and Driving*, 3, 79-91.
- [31] Gulian, E., Glendon, A. I., Matthews, G., Davies, D. R., et Debney, L. M. (1988). Exploration of driver stress. Dans J. A. Rothengatter et R. A. deBruin (Eds.), *Road user behaviour: Theory and research* (pp. 342-347). Assen, The Netherlands: Van Gorcum.
- [32] Cleary, J., Lennon, A., et Swann, A. (2016). Should we be aiming to engage drivers more with others on-road? Driving moral disengagement and self-reported driving aggression. In *Proceedings of the 26th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference* (pp. 1-16). Canadian Association of Road Safety Professionals.
- [33] Baumeister, R. F., Smart, L., et Boden, J. M. (1996). Relation of threatened egotism to violence and aggression: the dark side of high self-esteem. *Psychological review*, 103(1), 5.
- [34] Love, S., et Nicolls, M. (2025). What drives road rage? A systematic review on the psychological correlates of aggressive driving behavior. *Journal Of Safety Research*, 94, 92-109.
- [35] Fong, G., Frost, D., et Stansfeld, S. (2001). Road rage: a psychiatric phenomenon? *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 36(6), 277-286.
- [36] Ayar, A. A. (2006). Road rage: recognizing a psychological disorder. *The Journal of Psychiatry & Law*, 34(2), 123-150.
- [37] Yu, J., Evans, P. C., et Perfetti, L. (2004). Road aggression among drinking drivers: alcohol and non-alcohol effects on aggressive driving and road rage. *Journal of Criminal Justice*, 32(5), 421-430.
- [38] Eugène, M. M. (2003). Étude sur simulateur de conduite de la relation entre stress et agressivité au volant.
- [39] Berdoulat, É. (2018). La prise de risque dans l'espace routier : l'exemple de la conduite agressive. *Le Journal des Psychologues*, n° 360(8), 30-35.
- [40] Grégoire, R. (2021). « Relation entre la présence d'un passager-ami et les comportements routiers à risque chez de jeunes conducteurs masculins » Thèse. Montréal (Québec, Canada), Université du Québec à Montréal, Doctorat en psychologie.
- [41] Richer, I. (2005). Étude sur l'effet du trait de personnalité narcissique et de la théorie de l'agressivité déplacée provoquée en contexte de simulation de conduite automobile. Mémoire. Montréal (Canada), Université de Montréal. Maitrise en psychologie.
- [42] Asbridge, M., et Butters, J. (2013). Driving frequency and its impact on road rage offending and victimization: A view from opportunity theory. *Violence and victims*, 28(4), 602-618.
- [43] Chida, Y., et Steptoe, A. (2009). The Association of Anger and Hostility With Future Coronary Heart Disease. *Journal Of The American College Of Cardiology*, 53(11), 936-946. <https://doi.org/10.1016/j.jacc.2008.11.044>
- [44] Staicu, M. L., & Cuțov, M. (2010). Anger and health risk behaviors. *Journal of medicine and life*, 3(4), 372-375.
- [45] Fong, G., Frost, D. et Stansfeld, S. (2001) Road rage: a psychiatric phenomenon? *Soc Psychiatry Psychiatr Epidemiol* 36, 277-286. <https://doi.org/10.1007/s001270170045>
- [46] Sharkin, B.S. (2004), Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies. *Journal of Counseling & Development*, 82, 191-198. <https://doi.org/10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x>
- [47] Hours, M. (2014). Les conséquences sociales de l'accident de la route : résultats de la cohorte ESPARR. <https://hal.science/hal-01071610>
- [48] Gadegbeku, B., Ndiaye, A., et Laumon, B. (2012, 1 janvier). Les conséquences des accidents de la route sur la santé. <https://hal.science/hal-01027768/>
- [49] Cavacuiti, C., Ala-Leppilampi, K. J., Mann, R. E., Govoni, R., Stoduto,

G., Smart, R., et Locke, J. A. (2013). Victims of road rage: a qualitative study of the experiences of motorists and vulnerable road users. *Violence & Victims, 28*(6).

[50] Fong, G., Frost, D. et Stansfeld, S. Road rage: a psychiatric phenomenon? *Soc Psychiatry Psychiatr Epidemiol 36*, 277–286 (2001). <https://doi.org/10.1007/s001270170045>

[51] Yu, J., Evans, P. C., et Perfetti, L. (2004). Road aggression among drinking drivers: alcohol and non-alcohol effects on aggressive driving and road rage. *Journal of Criminal Justice, 32*(5), 421-430.

[52] Eugène, M. M. (2003). Étude sur simulateur de conduite de la relation entre stress et agressivité au volant.

[53] Asbridge, M., Smart, R. G., et Mann, R. E. (2006). Can We Prevent Road Rage? *Trauma, Violence, & Abuse, 7*(2), 109-121. <https://doi.org/10.1177/1524838006286689> (Original work published 2006)

[54] Burns, R. G., et Katovich, M. A. (2003). Examining Road Rage / Aggressive Driving: Media Depiction and Prevention Suggestions: Media Depiction and Prevention Suggestions. *Environment and Behavior, 35*(5), 621-636. <https://doi.org/10.1177/0013916503254758>

[55] Smart, R. G., Cannon, E., Howard, A., Frise, P., et Mann, R. E. (2005). Can we design cars to prevent road rage? *International Journal of Vehicle Information and Communication Systems, 1*(1/2), 44. <https://doi.org/10.1504/ijvics.2005.007585>

[56] Villieux, A., et Delhomme, P. (2010). Driving anger and its expressions: Further evidence of validity and reliability for the Driving Anger Expression Inventory French adaptation. *Journal of Safety Research, 41*(5), 417-422.

[57] Anderson, L., et Love, S. (2024). Situational Action Theory to understand risky driving behaviours in beach environments. *Journal of road safety, 35*(2).

[58] Forward, S. E. (1997). Measuring attitudes and behaviour using the theory of planned behaviour. *Traffic and transport psychology: theory and application, 353–365*.