

Les JEUNES et la **sécurité routière**

Différences de sexe
dans la conformité aux règles routières
et l'attitude face aux risques:
Une piste pour l'action en éducation routière?

20 ET 21
NOVEMBRE
2012

M.A. Granié
(IFSTTAR-MA)

Partenaires de l'événement

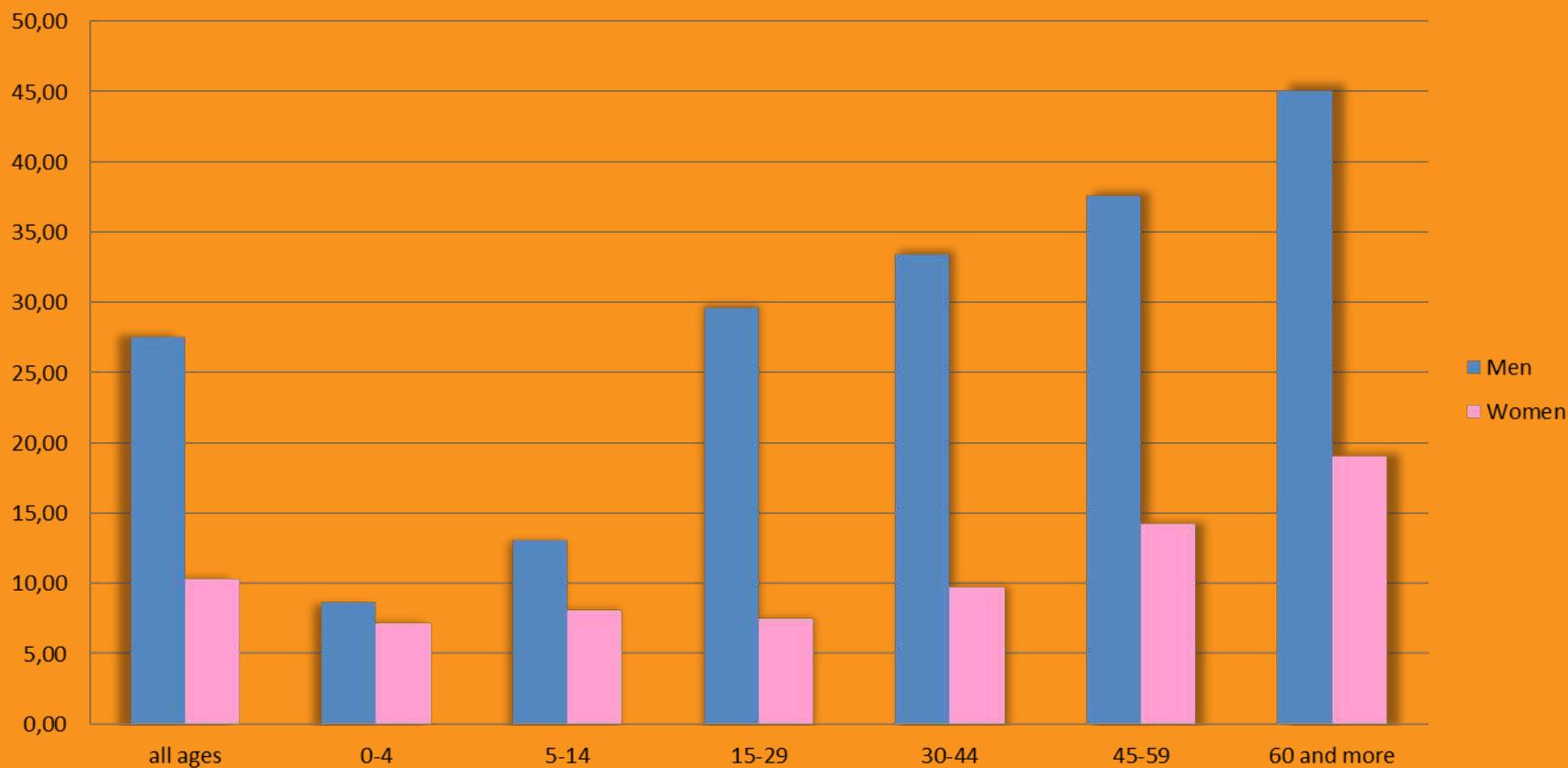


IFSTTAR



Différences de sexe dans l'accidentologie routière

Mortalité par accident routier pour 100.000 habitants (OMS, 2002)



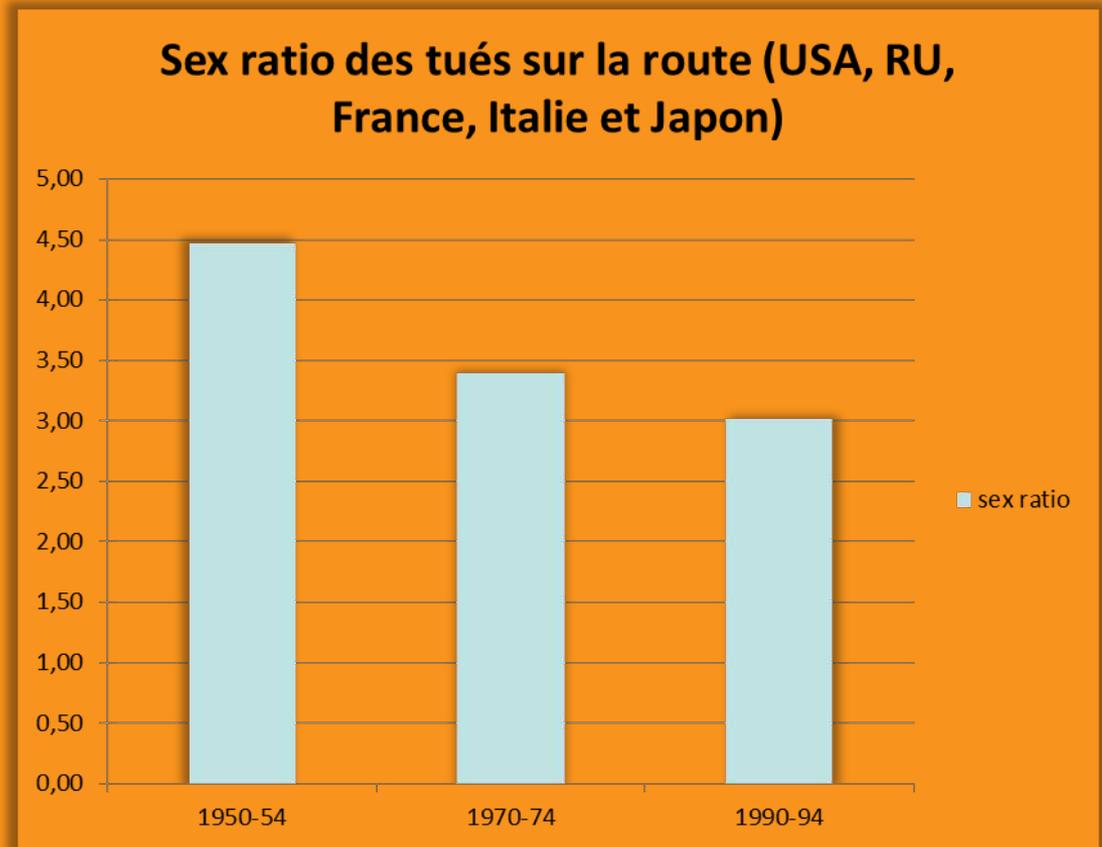
Statistiques

Les hommes représentent 73% des tués dans les accidents de la route (OMS, 2002): 27,6 “ et 10,4 🌸 pour 100 000 habitants

- Dans toutes les régions de l'OMS, quel que soit le niveau de revenu
- A travers tous les groupes d'âges
 - entre 1 et 14 ans : “ = 59% des tués
 - entre 15 et 59 ans : “ = 76% des tués
- En relation avec l'exposition et les comportements à risque accidentel

Différence dans l'exposition?

- “Hypothèse de la convergence”:
 - Changement dans les rôles de sexe
 - Plus de femmes conductrices
- Sex ratio de 4,5 dans les années 1950, mais toujours de 3 dans les années 1990...
- Différence dans l'exposition mais aussi dans la prise de risque volontaire



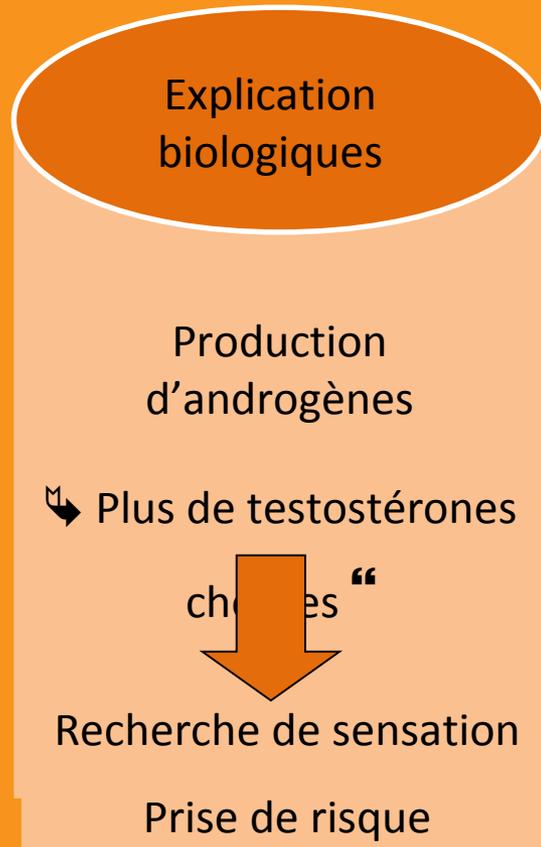
Plus de risques chez les hommes...

- “Les hommes sont plus susceptibles de prendre des risques que les femmes” (Byrnes et al., 1999)
 - Côté“ :
 - - de risque perçu
 - + de probabilité d’engagement dans les risques (Weber et al., 2002; Johnson et al., 2004; Harris et al., 2006) ;
 - + sensibles aux récompenses (Torrubia et al., 2001)
 - Côté⚙️ :
 - - de plaisir perçu,
 - + de conséquences négatives et + de sévérité des conséquences (Harris et al., 2006) ;
 - + sensibles aux punitions (Torrubia et al., 2001)
- Dès l’enfance... (Hillier et al, 1998)
 - “perçus comme moins vulnérables aux blessures (Morrongiello et al., 2000)

Plus de conformité chez les femmes

- Chez les conducteurs:
 - Les “ :
 - comportements dangereux et accidents routiers sont souvent dus à la transgression des règles légales (Harré et al., 1996; Simon & Corbett, 1996; Yagil, 1998)
 - commettent plus d’infractions, en tant que conducteurs et piétons (Moyano Diaz, 2002; Reason et al., 1990; Rosenbloom et al., 2004; Yagil, 2000)
- Dès l’enfance:
 - Les 🌀 : précocement plus conformes aux injonctions des adultes (Kochanska, 2002, 2005; Granié, 2008) et aux règles de trafic (Granié, 2007)
 - Les “ connaissent les règles et perçoivent le risque, mais ne prennent pas en compte ces éléments (Morrongiello & Dawber, 2004)
 - Les redirections verbales ont un effet dans 25% des cas avec les garçons et 99% des cas avec les filles (Morrongiello & Dawber, 1998)

Explications classiques



Environnement social?

Explications psychosociales

- Rôles et stéréotypes de sexe
 - La première des 3 catégories sociales à être construite chez l'enfant
 - Un des formes les plus envahissantes et accessibles de pensée catégorielle
- Socialisation différenciée
 - Garçons et filles sont traités différemment: polie et nourricière vs aventureux et autonome (Fagot, 1995)
 - Les pratiques parentales contribuent aux différences de sexe dans la prise de risque et les accidents (Hagan & Kuebli, 2007; Morrongiello & Dawber, 1999; Morrongiello & Hogg, 2004).

Effet des stéréotypes de sexe dans l'espace routier ?

- La prise de risque est un stéréotype masculin
- La masculinité entraîne la prise de risque :
 - Dans le sport (Cazenave *et al.*, 2003),
 - Dans le comportement routier: conducteurs (Sibley *et al.*, 2009; Ozkan *et al.*, 2006; Schmid Mast *et al.*, 2008), piétons (Granié, 2009),
 - Dans la consommation de substances et les comportements antisociaux (Raithel, 2003; Granié, 2010)
 - Dans les comportements à risque accidentel du jeune enfant (Granié, 2010)
- La féminité affecte la représentation des règles :
 - Plus de recherche de soutien social visuel lors de la traversée de rue (Tom et Granié, 2011)
 - Représentation plus morale des règles routières, entraînant plus d'internalisation (Granié, 2009, 2011)
- La masculinité et la féminité sont davantage prédictrices des comportements à risques que le sexe biologique (Granié, 2009, 2010; Raithel, 2003)
- Concernant la conduite:
 - Les différences de sexe sont-ils une expression des différences dans les rôles de sexe: rôle passif féminin vs rôle compétitif masculin ?
 - Ou existe-t-il des stéréotypes associés à la conduite des hommes et des femmes (Berger, 1986), auxquels les conducteurs adhèrent plus ou moins?
- Stéréotypes utilisés dans les recherches (Yeung *et al.*, 2008, Félonneau *et al.*, 2011) mais leur contenu n'est pas étudié...

Contenu des stéréotypes de sexe associés à la conduite

Pour déterminer les stéréotypes :

- Enquête auprès de 599 collégiens de 10 à 16 ans (moyenne = 12 ans 1/2), 303 garçons et 296 filles
- Méthode association libre (utilisée pour l'étude des stéréotypes ou des représentations sociales)
- « A propos de femmes [hommes] qui conduisent une voiture, qu'est-ce qu'on dit, qu'est-ce qu'on entend dire, qu'est-ce qu'on s'imagine? Dis-moi tout ce qui te passe par la tête. »

Quand on entend dire qu'une femme qui conduit une voiture c'est qu'elle ne sache pas rouler correctement par rapport au homme ou qu'elle se plaigne souvent des problèmes qui arrivent sur les routes. Mais les hommes prennent toute leur responsabilité à leur main à dire qu'ils mettent leur ceinture de sécurité, qu'ils ne téléphonent pas pendant qu'ils conduisent, que certaines femmes c'est vraiment le contraire. En générale on pense qu'une femme qui conduit a plus de prudence que les hommes. On peut être que cette affirmation est fautive, certaines femmes ne se doutent pas qu'elles sont plus dangereuses que les hommes, car

- Ils ne respectent pas assez le code de la route,
- ils peuvent conduire en ayant trop bu
- ils fument au volant
- ils chahutent dans la voiture
- ils roulent trop vite et n'importe comment (ils sont sûrs d'eux)
- ils tricolent leur voiture
- ils sont plus imprudents que les femmes

Analyse qualitative

- Classification thématiques des contenus. Valeur du discours conservés (bon-mauvais, fort-faible,...). 4 thématiques générales :
 - Qualité de la conduite (Bon/mauvais conducteur)
 - Sécurité (Conduite prudente/imprudente)
 - Règles (Conformité/transgression)
 - Identité (consistance/inconsistance)
- Les réponses sont recodées selon les thématiques :
 - 2345 occurrences traitées
 - 3,91 occurrences par individu interrogé
- Pour chaque individu interrogé, codage de toutes les réponses données:
 - selon sous-catégories définies par l'analyse de contenu
 - en fonction du sexe du conducteur auquel il se réfère (peuvent parler des conductrices alors qu'ils sont interrogés sur les conducteurs)

Effet du sexe du conducteur

- *t* de Student sur échantillons indépendants pour chaque item ayant une fréquence > .08 dans au moins un groupe (fréquence) (**p*<.05, ***p*<.01, ****p*<.001)

Transgression*** (1.20)

Vitesse élevée*** (.55)

Alcool, drogues*** (.25)

Conduite imprudente *** (1.18)

Agressivité *** (.42)

Bon conducteur* (.20)

Consistance identitaire *** (.33)

Forte attraction pour la conduite *** (.15)

Valorisation de soi à travers la conduite*** (.11)

Conduite comme activité masculine * (.07)



Conduite imprudente (.85)

Haute fréquence d'accidents** (.28)

Conformité*** (.60)

Vitesse faible*** (.33)

Pas d'alcool, pas de drogues*** (.13)

Conduite prudente *** (.49)

Basse fréquence d'accidents*** (.09)

Mauvais conducteur*** (.47)

Manque de contrôle du véhicule *** (.08)

Inconsistance identitaire*** (.26)

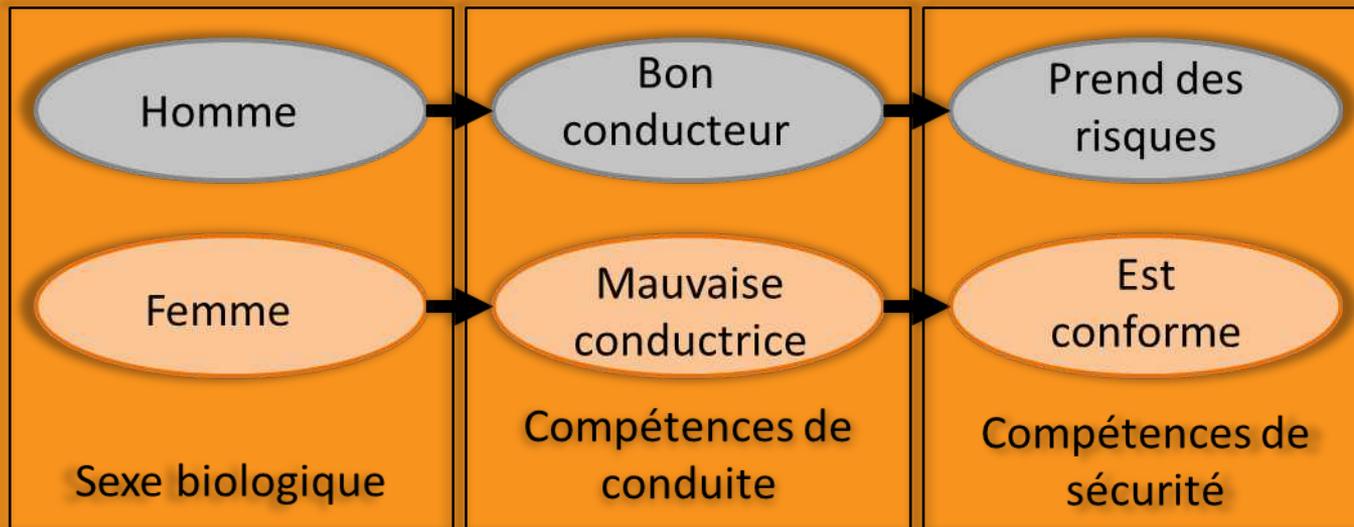
Conduite comme activité pas féminine ***
(.09)

Femme = homme** (.17)



Discussion

- Les stéréotypes de sexe associées à la conduite existent, dès l'âge de 11 ans



- Conséquences sur l'apprentissage de la conduite
- Conséquences sur la socialisation différenciée et l'éducation au risque
- Conséquences sur les différences de sexe dans l'accidentologie routière

Recommandations pour l'action

A court terme: une éducation plus différenciée au risque

- Utiliser les arguments prévalant dans l'éducation des filles
 - La relation à l'autre (empathie)
 - Responsabilité face aux autres
 - Pratiques inductives
- Chercher d'autres terrains de « virilisation »
 - Résister à la pression des pairs
 - Problème de la position dominante et valorisante du masculin dans notre société

A long terme: une éducation moins différenciée au risque

- simple...
 - Renverser les croyances: le risque masculin n'est pas naturel mais social
 - Éduquer aux dangers et à la conformité autant les garçons que les filles
- mais très complexe...
 - Agir sur les stéréotypes de sexe, qui changent finalement peu
 - Aller contre la valorisation du masculin
 - Dans un domaine éminemment masculin: la route et la voiture



Merci !

Marie-Axelle Granié

IFSTTAR-MA

marie-axelle.granie@ifsttar.fr

Références

- Granié, M. A., (2007). Gender differences in preschool children's declared and behavioral compliance with pedestrian rules. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10, (5), 371-382.
- Granié, M. A., (2008). Influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte. *Recherche - Transports - Sécurité*, (101), 253-264.
- Granié, M. A. (2008). Domaines de prescriptions parentales et conformité: effet de l'âge, du sexe et du genre. In M. A. Granié (Ed.), *Genre, Risques, Education et Socialisation (GENRES)*. La psychologie du développement au service de la compréhension de la différence des sexes dans l'accidentologie routière. Rapport final sur subvention PREDIT (pp. 38-49). Salon-de-Provence: INRETS.
- Granié, M.-A. (2009). Sex differences, effects of sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among pedestrian adolescents. *Safety Science*, 47, 1277-1283.
- Granié, M.-A. (2010). Sex, Age and Gender as Determinants of Preschoolers' Injury-Risk Behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 726-733.
- Granié, M.-A., & Pappafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 341-353.
- Tom, A., & Granié, M. A. (2011). Gender Differences in Pedestrian Rule Compliance and Visual Search at Signalized and Unsignalized Crossroads. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1794-1801.

Titres

Texte de développement

- Texte avec une dot