

L'effet du genre sur la mobilité sûre et durable



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 06/27/2022 - 11:16

Visuel

genre mobilité durable

Auteur

Marie-Axelle Granié (Directrice de recherches)

Fichier vidéo

Transcription écrite

Retranscription de la vidéo

Les différences de sexe dans l'accidentalité routière

Une des grandes différences de sexe en termes de mobilité est celle de l'accidentalité routière. On constate que, dans le monde, 73% des personnes tuées dans les accidents de la route sont des hommes. C'est la plus grande différence de sexe dans les blessures non intentionnelles au niveau mondial : trois morts sur quatre sur la route sont des hommes. On retrouve cette différence dans toutes les régions de l'Organisation mondiale de la santé, quels que soient le niveau de revenu des pays concernés ou les groupes d'âges étudiés. On retrouve cela bien évidemment en Europe, où 76% des morts sur la route sont des hommes. On ne constate aucun changement dans les vingt dernières années ; cette différence de sexe est constante et commune à tous les pays européens. Différences genre accidents routiers mobilité Évidemment, on retrouve cette différence de sexe au niveau français. Dans les chiffres de ce graphique, on constate que s'il y a une évolution de l'accidentalité en fonction de l'âge, la proportion hommes/femmes dans les accidents de la route est identique pour pratiquement toutes les tranches d'âge. Chez les conducteurs, 84% des conducteurs tués entre 18-24 ans sont des hommes. Cette répartition entre les sexes de 75%/25% est encore plus élevée sur certains modes de déplacements particuliers. Par exemple, en ce qui concerne les deux-roues motorisés avant 18 ans, 96% des tués sont des garçons. Cette différence se retrouve aussi dans le mode piéton, avec une différenciation croissante à partir de 18 ans et jusqu'à l'âge de 64 ans, toujours en défaveur des hommes qui sont plus tués sur la route que les femmes. À partir de 65 ans, la différence homme/femme s'amointrit du fait de celle de l'espérance de vie, qui fait que l'on a beaucoup plus de femmes piétonnes que d'hommes piétons dans cette tranche d'âge. Ces différences de sexe dans l'accidentalité routière trouvent leur explication dans une différence de sexe dans les comportements à risques au volant, et plus généralement dans tous les modes de déplacement. Ce que montre la littérature, c'est que les hommes reçoivent plus d'infractions au volant et prennent plus de risques, notamment en termes de vitesse et d'alcool, que les femmes.

Comment expliquer ces différences dans les comportements à risques ?

Se pose alors la question de savoir comment expliquer ces différences de sexe dans les comportements à risques ? La première explication possible est l'explication biologique. Les hommes et les femmes produisent différemment les hormones mâles et les hormones femelles. Différences genre mobilité Les hommes produisent plus d'androgènes – hormones mâles – que les femmes, et la littérature montre que le niveau de testostérone – qui est l'une de ces hormones mâles – a un lien fort avec la recherche de sensations fortes et de prises de risque, donc le fait de chercher, au travers de l'expérience, des émotions fortes. Puisque la production de testostérone est plus importante chez les mâles, les mâles prennent plus de risques. Différences genre mobilité prise de risque La deuxième explication concerne l'évolution de l'espèce.

L'espèce humaine, comme n'importe quelle espèce vivante, cherche à se reproduire et à maintenir son patrimoine génétique. Pour cela, elle va sélectionner pour la partie des caractéristiques biologiques et psychologiques qui vont lui permettre d'atteindre au mieux cet objectif de reproduction. Le mâle va essayer de trouver la meilleure partenaire, et dans cette quête va se retrouver en compétition avec les autres mâles. La femelle, de son côté, va chercher celui qui aura le meilleur patrimoine génétique et qui sera le plus susceptible de protéger sa descendance. La prise de risque et l'agressivité seraient perçues dans ce sens comme des marqueurs et des indicateurs d'un bon patrimoine génétique et d'une place élevée dans la hiérarchie sociale. La prise de risque serait alors un moyen de compétition entre les mâles pour obtenir la femelle. La troisième explication est une explication qui prend en compte la construction sociale et culturelle de ces différences de sexe. Cette explication amène à différencier le sexe du genre. Le sexe regroupe les aspects biologiques, physiologiques et phénotypiques qui sont liés au sexe génétique. C'est ce qui, à partir de la paire de chromosomes XX ou XY, amène les individus à développer un certain nombre de caractéristiques physiques différentes : la taille, le poids, la tessiture de la voix, la pilosité, etc.

Différences genre mobilité comportement au volant De son côté, le genre est la façon dont la société va interpréter, augmenter ou au contraire atténuer ces différences biologiques, afin d'amener les hommes et les femmes à avoir des comportements différents. À partir du sexe biologique, la société va construire des attentes, des rôles socialement assignés à chacun de ces sexes. On va attendre des hommes un certain type de traits de personnalité et de caractéristiques, et on en attendra un autre des femmes. Ces attentes définissent ce qu'est la masculinité et la féminité dans une société donnée. Elles vont être interprétées et prises en compte par les individus. Néanmoins, les individus peuvent aussi choisir de ne pas se conformer à ces attentes sociales, ou de se conformer aux attentes sociales à la fois de la masculinité et de la féminité. Le genre est donc une construction sociale, mais aussi une construction psychologique, c'est-à-dire un positionnement individuel face à des attentes sociales liées au sexe assigné à la naissance. L'individu va choisir d'être plus ou moins masculin, ou plus ou moins féminin. Ces attentes sociales vont occasionner ce qu'on appelle la socialisation différenciée. C'est à dire que les parents, dès la naissance de l'enfant, vont avoir des attentes sur ce que devrait être le comportement de cet enfant en fonction de son sexe. Non seulement ils vont avoir des attentes, mais ils vont aussi faire en sorte, consciemment ou pas, que l'enfant se conforme à ces attentes : ils vont attendre d'un garçon un comportement masculin, et d'une fille un comportement féminin.

Masculinité et féminité dans la prise de risques

On peut observer ces attentes sociales au niveau de la prise de risque. Les parents vont percevoir la prise de risque chez les garçons comme quelque chose d'inné – un garçon développe naturellement selon eux des comportements à risques. Non seulement c'est inné, mais cette prise de risque sera valorisée, voire initiée, chez les garçons, parce qu'elle est un marqueur de masculinité. Au contraire les parents vont considérer que la prise de risque chez les filles est un problème d'anticipation, et puisque cela n'est pas inné, ils vont apprendre aux filles à l'éviter, donc les éduquer à éviter les comportements dangereux, par exemple en les avertissant en cas de danger, ou en leur fournissant de l'aide dans des situations jugées dangereuses.

L'influence du genre sur les comportements routiers

L'entourage social va donc faire en sorte que l'individu, dès sa petite enfance, se conforme à ces attentes sociales, la prise de risques en étant une liée à la masculinité. Différencier ainsi sexe et genre permet d'expliquer les différences de sexe qu'on constate dans les comportements à risques, en les identifiant comme un effet de la quête de conformité des individus à ces attentes sociales.

Influence du genre dans le comportement au volant On a pu montrer dans nos recherches que, quel que soit le sexe biologique de l'individu, qu'il soit considéré ou qu'il se considère comme un homme ou une femme, le fait qu'il se reconnaisse et manifeste des comportements masculins, par exemple en termes de compétition et de domination, va aller de pair avec des comportements à risque et des infractions plus importantes, notamment en tant que conducteur de voiture ou de moto. On a pu montrer aussi que plus l'individu manifeste de la masculinité, qu'il soit un homme ou une femme, plus il va trouver acceptable de prendre des risques, même en tant que piéton. Au contraire, plus l'individu se reconnaît et manifeste des caractéristiques féminines, là encore qu'il soit un homme ou une femme, plus il adoptera des comportements positifs de prise en charge d'autrui lorsqu'il est au volant et moins il trouvera acceptable de prendre des risques. Cette relation entre masculinité, féminité et prise de risque est observée dans nos recherches dès la petite enfance. Nous avons mené une étude sur des enfants de 3 à 5 ans, qui montre que plus l'enfant est masculin, plus il a

tendance à avoir des comportements à risque. Ces comportements à risque diminuent chez les filles entre 3 et 5 ans à mesure que leur comportement masculin/défini diminue. Nous avons aussi pu montrer qu'à l'adolescence, le fait de se reconnaître dans des caractéristiques féminines amène également une perception de la règle comme morale, c'est-à-dire que l'individu va se conformer à la règle, en tout temps, en tout lieu, même s'il n'y a pas de contrôle extérieur à son respect des règles, parce que l'individu pense que la règle est là pour le protéger, mais aussi pour protéger autrui de son propre comportement. Ces effets de la masculinité et de la féminité sur les comportements à risque ont aussi pu être mesurés dans d'autres domaines, comme les comportements antisociaux, les comportements sexuels à risque ou les prises de risque dans le sport par exemple. Nous nous sommes interrogés sur les spécificités de cette relation entre masculinité et prise de risque dans le domaine routier, du fait de l'existence de stéréotypes forts sur la conduite et la compétence en la matière des hommes et des femmes. La question a été de se demander si l'adage « femme au volant, mort au tournant » est encore une croyance forte en France de nos jours, et si cette croyance a des effets sur les comportements des individus. Stéréotypes de genres comportements sur la route Nous avons élaboré deux études : une première sur des adolescents entre 11 et 16 ans, et une seconde sur un échantillon plus large, de 12 ans à plus de 50 ans. Nos résultats ont montré que dès l'âge de 11 ans (voire même avant, mais nous n'avons pas pu le vérifier), les individus considèrent que les hommes sont naturellement compétents pour la conduite, et que cette compétence naturelle leur permet de prendre des risques. La prise de risque est un signe de compétence. Dans le même temps, les femmes sont considérées comme naturellement incompétentes à la conduite, et leur respect des règles découlerait de cette incompétence. La prudence serait un signe d'incompétence. Dans les résultats de ces deux études, l'homme est considéré comme le prototype du conducteur et la femme conductrice est son négatif. La littérature scientifique montre que ces stéréotypes associés à la conduite ont notamment un effet sur le comportement des femmes au volant. Lorsque l'on mobilise ces stéréotypes, si on les met à l'avant, si on dit à une femme « on veut comprendre pourquoi vous conduisez moins bien que les hommes », elle se sent menacée et cherche à lutter contre ce stéréotype, à prouver que ce n'est pas son cas. Elle va alors moins bien conduire que d'habitude.

Les effets du genre sur la réussite au permis de conduire

La croyance dans ces stéréotypes associés à la conduite affecte d'ailleurs les performances des femmes au moment du permis de conduire. On constate au niveau français une différence de 10 points dans la réussite au permis entre les hommes et les femmes, les femmes réussissant moins bien que les hommes. Nous avons observé sur un échantillon de plus de 3 000 apprentis conducteurs que les femmes qui croient effectivement que les hommes sont naturellement compétents et que les femmes sont naturellement incompétentes ont un sentiment de compétence plus faible, anticipent moins la réussite au permis de conduire, et effectivement le réussissent moins bien. Il y a donc un enjeu fort à lutter contre ces croyances sur les compétences des hommes et des femmes au volant, pour rétablir un peu d'égalité dans la réussite au permis.

Les différences de genres : un frein majeur à la conduite sûre et durable

Pour résumer, la littérature scientifique démontre l'effet du sexe et du genre sur la mobilité sûre et durable. Les rôles de sexe, les stéréotypes de sexe, vont affecter la mobilité des hommes et des femmes dans les motifs et dans les choix de modes de déplacement, mais aussi en termes de comportements lors de ces déplacements. Les croyances sociales sont encore fortes sur le fait que la prise de risque comme la compétence au volant sont des comportements attendus chez les hommes. Et les hommes, pour prouver qu'ils sont des hommes, pour prouver leur appartenance au groupe des hommes, et aussi pour plaire aux femmes – c'est un élément important et la littérature montre qu'effectivement cela plaît aux femmes –, vont manifester ces comportements de prise de risque, notamment au volant et particulièrement à l'adolescence. Prendre des risques au volant permet de montrer qu'on est un homme, et le permet à n'importe qui : cela ne demande aucune compétence intellectuelle ou physique particulière, et est donc un bon moyen de prouver sa masculinité. Finalement, ces stéréotypes sur la masculinité font que les hommes se retrouvent avec deux facteurs d'incitation aux comportements à risque : un facteur biologique et un facteur psychosocial, qui vont se potentialiser l'un l'autre et amener plus de comportements à risque, notamment dans l'espace routier, de la part des hommes.

Et maintenant, que faire ?

À partir de là, il faut se poser la question : que faire pour lutter contre ça ? La première idée qui vient à l'esprit est de considérer qu'il faut lutter contre les stéréotypes sur la femme au volant, augmenter le sentiment de compétence des femmes pour qu'elles réussissent mieux leur permis. Mais la littérature montre que le sentiment de compétence a des effets délétères sur le comportement au volant, et que plus l'individu pense être compétent, plus il a tendance à prendre des risques. Donc augmenter le sentiment de compétence des femmes au volant risque d'augmenter leur prise de risque au volant, ce qui n'est pas la direction souhaitée. La deuxième piste d'action serait de travailler sur la masculinité et sur les attentes de masculinité chez les garçons. Cela reviendrait à permettre aux garçons d'exprimer leur masculinité et leur virilité ailleurs qu'au travers des comportements à risque au volant. Faire prendre conscience qu'avoir le courage de dire « non » quand on vous dit « t'es pas cap » est une forme de prise de risques. Et plus généralement, je pense qu'il faut faire prendre conscience, aux garçons notamment – les études montrent que ce sont surtout les garçons qui y sont vulnérables –, qu'il y a une grande différence entre ce qu'ils imaginent que l'on attend d'eux, en termes de prise de risque ou en termes de comportement au volant, et ce que l'on attend réellement d'eux. En résumé, les garçons s'imaginent que l'on attend d'eux de la prise de risque, parce que cela fait partie des attentes en termes de masculinité. Or il y a une grande différence entre ces attentes imaginaires et ce que l'on attend d'eux réellement ; je pense qu'il faut leur faire prendre conscience de cet écart, pour qu'ils ne s'engagent pas dans des comportements qui, finalement, ne correspondent à aucune attente sociale. La troisième piste, qui me paraît être la plus prometteuse, est, plutôt que d'augmenter le sentiment de compétence et de robustesse chez les femmes, d'augmenter le sentiment de vulnérabilité chez les hommes. Finalement, nous sommes tous vulnérables de la même façon aux accidents de la route et aux comportements dangereux. Le fait de partir du principe que le garçon, parce qu'il est garçon, est forcément invulnérable est ce qui explique à la base ces différences de sexe dans les comportements à risque. Amener les enfants, mais aussi et surtout les parents, à prendre conscience de cette vulnérabilité des garçons pourrait les amener à changer leur éducation, la prise de risque des garçons, en essayant de les protéger autant qu'ils essaient de protéger les filles, en expliquant ce qu'est un comportement dangereux, en expliquant comment faire face et comment gérer ces comportements dangereux. Le deuxième effet positif de cette prise de conscience de la vulnérabilité est de permettre la prise de conscience que nous sommes vulnérables, mais que tous les autres autour de nous le sont aussi, et d'arriver à changer ainsi la perception qu'on a des règles pour les rendre plus morales, en prenant en compte que se conformer à la règle, c'est se protéger soi, mais aussi protéger les autres. Nous voyons en ce moment avec les enjeux sanitaires que cette perception morale de la règle est un élément qui devrait être mis en avant dans l'ensemble des règles liées à la santé publique.

Références

- Coquelet, C., Granié, M.-A., & Griffet, J. (2018). Conformity to gender stereotypes, motives for riding and aberrant behaviors of French motorcycle riders. *Journal of Risk Research*, 1-12. <https://doi.org/10.1080/13669877.2018.1454494>
- Degraeve, B., Granié, M.-A., & Varet, F. (2020). Comprendre et prévenir les différences de sexe dans les comportements à risque au volant : le rôle des stéréotypes et des représentations sociales. In B. Schneider, J. Dinet, & M.-A. Granié (Eds.), *Psychologie des transports et des mobilités* (pp. 36-40). Presses Universitaires de Nancy.
- Degraeve, B., Granié, M.-A., Pravossoudovitch, K., & Lo Monaco, G. (2015). Social representations associated with men and women drivers among French adolescents and adults. Effects of perceiver's age, sex, and socioeconomic status. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.07.019>
- Granié, M.-A. (2009). Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science*, 47(9), 1277-1283. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.010>
- Granié, M.-A. (2010). Gender stereotype conformity and age as determinants of preschoolers' injury-risk behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 726-733. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.022>
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.002>
- Granié, M.-A., & Varet, F. (2017). « Passe ton permis d'abord ! » Pistes explicatives psychosociales aux différences de sexe dans la réussite au permis de conduire en France ["Pass your license first!" Psychosocial explanatory tracks to gender differences in passing the driving-license test in France]. *Recherche - Transports - Sécurité*, 33, 1-15.
- Granié, M.-A., Degraeve, B., & Varet, F. (2019). Accidentalité, comportements à risque, accès au

permis de conduire: quelles différences entre femmes et hommes? In La sécurité routière en France : quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives (pp. 245-268). L'Harmattan, Granié, M.-A., Thévenot, G., Varet, F., Evennou, M., Oulid-Azouz, N., Lyon, C., Meesmann, U., Robertson, R., Torfs, K., Vanlaar, W., Woods-Fry, H., & Van der Berghe, W. (2021). The Effect of Culture on Gender Differences in Driver Risk Behavior through Comparative Analysis of 32 Countries. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2675(3), 274-287. <https://doi.org/doi/10.1177/0361198120970525>
Pravossoudovitch, K., Martha, C., Cury, F., & Granié, M.-A. (2015). Sex and age differences in the endorsement of sex stereotypes associated with driving. *Spanish Journal of Psychology*, 18(e100), 1-8. <https://doi.org/10.1017/sjp.2015.94>

Activer

Désactivé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Chapô

On sait parfois que 3 morts sur 4 sur la route sont des hommes. Mais sait-on que ce chiffre se retrouve dans tous les pays du monde, pour toutes les tranches d'âge, chez les piétons comme chez les automobilistes, et même que 96 % des tués chez les moins de 18 ans sont des garçons ? Comment alors expliquer ces chiffres ? Par-delà les explications biologiques, Marie-Axelle Granié pointe l'importance des rôles genrés, propose des pistes pour y remédier et révèle les erreurs à éviter.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Autos / Motos

Inégalités

Représentations

Automobile